



Wunderbar restauriert: Die »Yankee Mike« könnte frisch aus der Fabrik gerollt sein

Zeitreise ins Jahr 1969, das Jahr von Woodstock, der ersten Mondlandung, und auch die Boeing 747 startet in jenem Jahr zum ersten Mal. Ich bin zehn Jahre alt, und an manchen Wochenenden fliege ich mit meinem Vater Max in Landshut mit unserem Sperl原因.

D-ECAX, wie ich Baujahr 1959. Diesen Sperl原因 haben mein Vater und ein Freund im Jahr zuvor einem Lagerhausbesitzer in Thierhaupten bei Augsburg in desolatem Zustand abgekauft und praktisch zum Neuzustand restauriert. Alles unter strenger Anleitung des Landshuter Viehhändlers und Kunstflugoriginals Josef Betz, besser bekannt als »Betz Sepp«. Betz, im Zweiten Weltkrieg noch Segelfluglehrer der Luftwaffe in Prien am Chiemsee, hat zu dieser Zeit selbst einen Sperl原因 – und ist die unbestrittene Autorität, wenn es um den Dachauer Schulterdecker geht. Er warnt die Grünschnäbel: »Passt's auf Buam, da Sperl原因 is a Matz!« (Bayerisch für »Luder«).

Betz tritt in jener Zeit mit seiner hellblau-weißen D-EKYM auf bayerischen Flugtagen auf. Dabei zeigt er auch Kunstflug. Mich selbst nimmt Betz damals zu meinem ersten Kunstflug mit. Zwei Sachen habe ich in Erinnerung behalten: wie ich mich während mehrerer aufeinander folgenden Loops, es könnten fünf gewesen sein, an seinen Arm klammere – und die (glimmende) Zigarre, die er während des gesamten Fluges im Mundwinkel stecken hat. Das Cockpit ist komplett mit Rauch gefüllt.

Betz ist ein lokales Flieger-Ass und hat nach Ansicht von Zeitgenossen auch als Mechaniker

»goldene Hände«. Nur die Avionik bleibt ihm zeitlebens suspekt. Sein Ausspruch »is des a Transponder?« beim Anblick eines zerlegten Autopiloten macht noch heute die Runde.

Später bin ich als der Jung-Copilot meines Vaters oft Sperl原因 geflogen, und ich kann mich gut daran erinnern, dass die Piloten in Landshut immer ziemlich respektvoll von diesem Muster sprachen. Landshut war in den Siebzigern das bedeutendste Sperl原因nest. Hier standen zeitweilig sechs Exemplare: D-ELFE, D-ECAX, D-ELYP, D-EKUP, D-EMAW und D-EKYM. Inzwischen sind fast alle Spatzen ausgeflogen ...

Heute findet man in Deutschland noch sechs SF-23 aller Baureihen mit Zulassung, davon zwei in Aalen. Eine dieser beiden Maschinen ist die ECAX meines Vaters, die heute nach mehreren Bruchlandungen und Restaurierungen unterschiedlicher Güteklasse Marco Scheuerlein gehört. Scheuerlein hat die Charlie Alfa X-ray wieder flugfähig gemacht und zur B-Version mit 100 PS aufgerüstet, da der originale Motor ohnehin beim letzten Crash zerstört wurde.

Bei dem Sperl原因, den Rainer Berndt aus Landshut gemeinsam mit Hans Harlander besitzt, handelt es sich um Betz' ehemalige D-EKYM. Sie ist sicher die am sorgfältigsten restaurierte SF-23, ebenfalls ein B-Modell. 2001 erwarb Berndt die Maschine, wobei einer der Vorseitzer noch ein Flugrecht für 20 Stunden pro Jahr erhielt, das bis 2005 galt.

In Erinnerung an Seppi Betz



Scheibe Flugzeugbau SF-23 Sperl原因

Die Matz!

Anfang der sechziger Jahre wurde er als Allzweckflugzeug gefertigt. Doch es blieb bei rund 30 Exemplaren. Heute ist der Sperl原因 ein echter Exot: Nur eine Hand voll hat den Sprung ins dritte Jahrtausend geschafft

Keine Show: Die Kunstflug-Lackierung verweist auf einen von mehreren Einsatzbereichen des Dachauer Zweisitzers

Im Herbst 2001 wurde dieser Sperl原因 vom LTB Eichelsdörfer in Bamberg komplett zerlegt und ausgetucht. Eine Prüfung der Rumpfrohre auf Durchrostung ergab, dass etwa zweieinhalb Meter ersetzt werden mussten, vor allem im hinteren Bereich. Eine kritische Durchrostung gab es am rechten Höhenruder – es wäre wohl irgendwann gebrochen: im Flug ein wahrscheinlich fataler Defekt. Auch hier wurde ein neues Rohstück eingeschweißt.

Nach dem Abbeizen des Stahlrohr-Rumpfs, des Leitwerks und dessen Ruder gründierte und lackierte Eichelsdörfer alles neu und ersetzte sämtliche Schubstangenlenke sowie Ruderanschlüsse. Für den Rumpf-Seitenleitwerk-



übergang wurde ein GFK-Formteil gefertigt, da der Sperl原因 hier für Risse in der Bespannung (durch falsches Schieben) berüchtigt ist. Alle Sperrholzteile im Cockpit hat der LTB abgeschliffen beziehungsweise erneuert und mit rotem Kunstleder überzogen. Die Sitze ließ man neu aufpolstern, das Panel hingegen blieb original.

Nachdem die Bespannung entfernt worden war, erhielt die Fläche teilweise eine neue Beplankung, an den Querrudern wurde sie komplett ersetzt. Beim Masseausgleich der Querruder stand eine Änderung an, denn die Standardversion hatte ein großes Manko: Das in den Flügel einführende Gewicht konnte sich bei schneller

Rainer Berndt: Kunstflug-Pilot und Besitzer der ehemaligen Betz-Maschine

REPORT

Querruder-Wechselbewegung und Vollausschlag hinter dem Querruder-Gestänge verhaken und dann zu einer gefährlichen Blockade führen. Fälschlicherweise sprachen Piloten früher manchmal davon, dass sich die Querruder des Sperlings »festsaugen« können. Dies trug nicht unwesentlich zum schlechten Ruf des Akro-tauglichen Zweisitzers bei.

Ein Kunstflugfreund Berndts machte den neuen Besitzer auf diese Fehlkonstruktion aufmerksam – wegen des heimtückischen Defekts hatte er selbst mal mit einer SF-23 notlanden müssen. Für Berndt stand sofort fest, dass das Detail geändert werden musste. Er wählte dieselbe Funktionsweise wie bei seiner ersten Kunstflugmaschine, einer CAP 10B: einen tropfenförmigen außen liegenden Masseausgleich an einem Rohr am Querruder. Eichelsdörfer setzte die Idee professionell um.

Schließlich wurde die Fläche neu bespannt und der komplette Flieger in einem klassischen Kunstflugschema lackiert. Im August 2002 konnten Berndt und Harlander eine quasi neue SF-23 in Empfang nehmen. Per Lkw ging's zurück nach Landshut, wo ISAR Aviation den Motor mit neuen Magneten, neuem Zündgeschirr und überholtem Vergaser einbaute. Kurz darauf war der Sperling wieder einsatzbereit.

Rainer Berndt, Extra-300-Pilot und Mitglied der Kunstflug-Nationalmannschaft in der Advanced-Kategorie, kennt den Sperling mittlerweile gut. Er bestätigt, was ich als Junge stets zu hören bekam – und was Sepp Betz früher immer mit »Matz« umschrieb: »Der Sperling ist im Start- und Landeverhalten ein typischer Taildragger, der bis zum Ausrollen konzentriert geflogen beziehungsweise gerollt werden muss. Durch die eher geringe Motorleistung stehen beim Start mit der Reiselatte (not-



wendig für erhöhten Schallschutz) nur 77 PS zur Verfügung. Deshalb ist die Ausbrech-Tendenz gering und kann mit dem Seitenruder leicht korrigiert werden, wenn man sie frühzeitig wahrnimmt. Durch die gute Übersicht und die niedrige Landegeschwindigkeit sind Dreipunkt-Landungen sicher und problemlos.«

Zum Reiseflug weiß der Besitzer: »Da ist der Sperling gutmütig und wirtschaftlich, überland sind 85 Knoten möglich, bei einem Verbrauch von 19 Litern pro Stunde. Die Maschine lässt sich optimal austrimmen; ich habe schon Flüge über mehrere hundert Kilometer unternommen, bei denen ich kaum mal einen Steuerinput machen musste.«

TECHNISCHE DATEN

Spannweite:	9,87 m
Flügelfläche:	12,2 m ²
Länge:	6,2 m
Leermasse:	
– SF-23A und B:	460 kg
– SF-23C:	480 kg
Max. Startmasse:	730 kg
Antrieb:	
– SF-23A:	Conti C90, 95 PS
– SF-23B:	Rolls-Royce/Conti O-200A, 100 PS
– SF-23C:	Lycoming O-235, 115 PS
Propeller:	Hoffmann, 2-Blatt, fest, Holz (optional Metall)
Reisegeschwindigkeit:	160 km/h
V _{ne} :	
– SF-23A und B:	200 km/h
– SF-23C:	210 km/h
Max. Flugdauer:	
– SF-23A und B:	4 Std.
– SF-23C:	3,5 Std.
Produktionszeitraum:	1958 – 1963
Stückzahl:	ca. 30

Markant: senkrechte Gashebel im Panel, Knüppel auf gemeinsamer Achse und Hacken-Bremsen für den Piloten. Die Schalter verrotten das Alter – so baute man in den sechziger Jahren



Fotos: A. v. Croy

falls mit einer Trudelumdrehung quittiert.« Die Ausleitung aus dem Trudeln funktioniert zwar problemlos, aber am Anfang erzeuge dieses bissige Flugverhalten doch einigen Schrecken. Der SF-23-Kenner weiter: »Durch diese Eigenschaften wird dem Sperling nachgesagt, er sei »schwer zu fliegen«. Er fliegt sich aber ganz einfach – man muss nur seine Grenzen respektieren. Der Sperling ist in Grenzsituationen heikler als die Extra 300, die sich nahe der Stallspeed völlig unkritisch verhält und mit leichtem Fahrtaufholen, auch bei Schräglage, sofort wieder voll flugfähig ist.« Ganz im Gegensatz zum Sperling, der schnell einen »Dralawatsch« macht, wie das der frühere Sperling-Fluglehrer Hans Pflügler in Landshut immer nannte.

Übrigens: Die D-EKYM steht zum Verkauf – Berndt und Harlander kommen einfach zu selten dazu, den Vogel zu bewegen.

Alexis von Croy



Schönes Luder: Im Strömungsabriss ist die SF-23 bissig, sonst aber einfach zu fliegen