



**65 Jahre Segelflug
40 Jahre Modellflug
in
Schorndorf**

65 Jahre
Segelflug
40 Jahre
Modellflug
in Schorndorf

zusammengestellt von
Fritz Abele
Hans Wiedemann
Hans Kleinle
Kurt Wallitschka
1992

Grußwort

Flugsport - ein ideales Hobby

Herzlichen Glückwunsch der Fliegergruppe Schorndorf e.V. zu ihrem Doppeljubiläum: 65 Jahre Segelflug und 40 Jahre Modellflugabteilung.

Die Vereine und ihre Mitglieder sind die Basis des bürgerschaftlichen Lebens in unseren Gemeinden und Städten. Deshalb kommt ihnen eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe zu. Geselligkeit, das gemeinsame Tun und sinnvolle Angebote für die Jugend sind Pluspunkte, die auch die Fliegergruppe Schorndorf auszeichnen.



Der Flugsport erweist sich darüberhinaus in unserer heutigen Zeit als ideales Hobby spricht er doch Gefühl und Verstand an. Die Faszination des Fliegens, das Abschalten und Träumen können sind einerseits ein wichtiger Ausgleich für unsere Seele im Streß und der Hektik des Alltags. Andererseits verlangt die Beschäftigung mit der Technik Abstraktionsvermögen, Kreativität und Geduld, Werte die in unserer heutigen Zeit von hoher Bedeutung sind, wenn es gilt unsere immer kompliziertere Welt zu begreifen und unsere Zukunft zu sichern.

In diesem Sinne darf ich mich für das Wirken der Fliegergruppe Schorndorf herzlich bedanken und ihr und ihren Mitgliedern alles Gute für die Zukunft wünschen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Horst Lässig'. The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Horst Lässig
Landrat des Rems-Murr-Kreises



Grußwort der Stadt Schorndorf
zum 65jährigen Bestehen der
Fliegergruppe Schorndorf e.V.
und zum 40-Jahr-Jubiläum der
Abteilung „Modellflug“

Wenn in diesem Jahr die Fliegergruppe Schorndorf e.V. ihr 65jähriges Bestehen feiert und gleichzeitig die Abteilung „Modellflug“ des Vereins auf 40 Jahre Tätigkeit verweisen kann, sind beides Zeitabschnitte, die sich für einen Rückblick, eine Standortbestimmung und den Ausblick in die Zukunft eignen. Ich freue mich, dem Verein, seiner Vorstandschaft sowie allen aktiven und passiven Mitgliedern die herzliche Gratulation der Stadt Schorndorf - ihres Gemeinerats und der Stadtverwaltung - aussprechen zu dürfen.

Während der 65 Jahre ihres Bestehens erlebte die Fliegersportgruppe in Schorndorf eine wechselvolle Geschichte. Durch großes persönliches Engagement der Mitglieder und durch Förderung vieler Flugbegeisterter entwickelte sie sich jedoch zu einer nicht nur in Fachkreisen geschätzten Adresse.

Die Abteilung Modellflug leistet dabei wichtige „Entwicklungshilfe“ und nicht nur jugendliche Bastler fühlen sich von diesem Sport angesprochen und messen bei den verschiedensten Wettbewerben ihr Können.

Höhepunkt im Jubiläumsjahr soll die Taufe eines vereinseigenen Segelflugzeugs auf den Namen „Stadt Schorndorf“ sein. Gemeinderat und Stadtverwaltung freuen sich darüber natürlich sehr, und ich darf dem Verein für diese schöne Geste unseren herzlichen Dank übermitteln, verbunden mit dem Wunsch für „allzeit guten Flug“!

Möge die Arbeit des Vereins auch in der Zukunft durch den Einsatz vieler ehrenamtlicher Kräfte in der gewohnt erfolgreichen Form und im Sinne der Flugpioniere des Remstals, voran Paul Strähle, weitergeführt werden können.

Winfried Kübler

Winfried Kübler
Oberbürgermeister

Grußwort

Über ein halbes Jahrhundert Segelflug in Schorndorf, 40 Jahre Modellflug - eine lapidare Feststellung, und doch enthält sie so viel.

Blenden wir zurück: die Initiative einer kleinen Schar junger Männer, der unbändige Idealismus dieser flugsportbegeisterten jungen Leute - und die Geburtsstunde des Segelflugsports in Schorndorf war da.

Heute, nach 65 Jahren, kann die Fliegergruppe Schorndorf e.V. stolz auf das Geschaffene zurückblicken. Wechselvoll waren die Zeiten. Krieg und Nachkriegszeiten versetzten der Fliegergruppe fast den Todesstoß. Aber alle Schwierigkeiten wurden überwunden. Seit der Wiederfreigabe des Segelflugsports im Jahre 1951 ging es stetig aufwärts. Aus kleinen Anfängen heraus, beginnend beim Modellflug, kehrte das fliegerische Leben wieder nach Schorndorf zurück. Mit ungeheurem Idealismus wurden alle Tiefen überwunden, aber auch alle Höhen bewältigt. Trennendes wurde beseitigt. Gemeinsames zusammengeführt.

Die Fliegergruppe Schorndorf ist aus dem sportlichen Leben des Baden-Württ. Luftfahrtverbandes e.V. nicht mehr wegzudenken, war es doch diese Gruppe, die den Hornberg als eines der heute bedeutendsten Segelflugzentren mit erschlossen hat. Hierüber darf der Baden-Württ. Luftfahrtverband e.V. seinen Stolz und seine Bewunderung zum Ausdruck bringen.

Es gibt wohl wenige Luftsportvereine in Baden-Württemberg, die auf eine so erfolgreiche Tradition zurückblicken können wie die Fliegergruppe Schorndorf. Namen wie Hermann Steinle, Hugo Gammel und Paul Strähle - um nur einige wenige zu nennen - sind der Fliegergruppe Schorndorf e.V. Vermächtnis und Verpflichtung, diese Tradition zu wahren und fortzusetzen.

Vergessen wir jedoch nicht, daß das Bewältigen der im Zusammenhang mit dem Luftsport auftretenden Probleme wie Natur- und Umweltschutz, wie behördliche Restriktionen heute notwendiger denn je sind. Vergessen wir weiter nicht, daß die öffentliche Meinung im Bezug auf den Luftsport geteilt ist. Um hier weiter bestehen zu können, kann die Antwort nur lauten: die Luftsportler der Fliegergruppe Schorndorf e.V. müssen, wie dies seit 65 Jahren geschehen, gemeinsam an einem Strang ziehen, müssen weiterhin zusammenhalten und sich zu einer starken Einheit bekennen..

Ich wünsche den Mitgliedern der Fliegergruppe Schorndorf e.V., daß sie für ihre geleistete Arbeit immer wieder durch das faszinierende Erlebnis des Fliegens belohnt werden..

Dr. Karl Grund
Präsident des Baden-Württ. Luftfahrtverbandes e.V.





Zum Geleit

Es ist schon ein gutes, ein schönes Gefühl der Freude, wenn man nach 65 Jahren noch immer mit derselben alten Begeisterung und Liebe zur Fliegerei ein solches Jubiläum, wie wir es heute begehen können, mitfeiern darf.

Über die Zeit hinweg war es mir immer ein Herzensanliegen, als Mitgestalter der Fliegergruppe Schorndorf der Schar tapferer und mutiger junger Männer ein treuer Wegbegleiter zu sein, umsomehr, als ich mich fast als ein Mitbegründer der damaligen Fag. Schorndorf fühlen darf. Aus wahrlich den ersten Anfängen heraus habe ich die stete Entwicklung der Fliegerei erfahren und miterleben können. Ich

konnte verfolgen, was die Tüftler und Konstrukteure erdacht und schließlich auch in den mehr und mehr auf Sicherheit ausgerichteten Flugapparaten realisiert und einer staunenden Öffentlichkeit vorgestellt haben. Alles dies geschah nicht zuletzt dafür, daß der Wunschtraum der Flugbegeisterten mit immer größerer Perfektion in Erfüllung gehen konnte. Denkt man an den ersten Schulgleiter aus dem Jahre 1927 und betrachtet man dagegen das neueste Flugzeug der 90er Jahre unseres Jahrhunderts, dann stellt man unschwer fest, daß dazwischen Welten liegen.

Während der zurückliegenden Jahrzehnte hat meine Aufmerksamkeit immer der Jugend gegolten, die ihr Herz an die wohl schönste - freilich auch nicht billige - aller Sportarten verloren hat. Hier bietet sich jungen Menschen ein weites Feld, sich mit ihrem Mut und auch in ihrer Leistungsbereitschaft bestätigt zu finden. Nur so konnte es auch gelingen, das große Erbe der Flugpioniere, das schon wir übernommen haben, zu bewahren, weiterzuführen und auszubauen, damit immer auch der neueste Stand der Entwicklung allen zugute kommen konnte. Diese Verpflichtung wird weiter bestehen bleiben.

Die vorliegende Festschrift aus Anlaß des 65. Geburtstages unserer Segelfliegerei und des 40. Jahrestages der Gründung der Modellfliegerabteilung knüpft an die Festschrift aus dem Jahre 1962 an. Sie soll keine Wiederholung der damaligen ausführlichen Berichte sein, sondern vielmehr vorrangig die seitherigen Ereignisse und Entwicklungen zum Inhalt haben, damit auch diese festgehalten sind und in die Chronik unserer Fliegergruppe eingehen können.

Bleibt mir nur noch, meine besten Wünsche allen Fliegerkameraden mit auf den Weg zu geben und insbesondere all denen von Herzen zu danken, die durch ihren selbstlosen Einsatz unsere Fliegergruppe vorangebracht haben und als ihre Initiatoren gelten dürfen.

Fritz Abele

Grußwort

Zu dem Zeitpunkt, an welchem diese Broschüre entsteht, bin ich 20 Jahre im Amt des 1. Vorsitzenden. Im Jahre 1972 gab unser verdienter Vorsitzender Dieter Althaus sein Amt ab. Er ist heute Ehrenvorsitzender der Fliegergruppe Schorndorf.

Vieles hat sich seit dieser Zeit verändert, so natürlich auch in der Sportfliegerei und im Modellflugsport.

Hatte Dieter Althaus den Grundstock zur Erneuerung des Flugzeugparkes gelegt, so konnten wir in den darauffolgenden Jahren den Flugzeugpark stetig und sinnvoll, ohne finanziellen Seiltanz auf den neuen Stand bringen und erhalten. Natürlich sind die für uns erreichbaren Ziele weit unterhalb derer angesiedelt, welche da Superiorchideen fliegen wollen. Es kann auch nicht Sinn eines Vereins sein, dies zu ermöglichen. Gerade durch vernünftige Entscheidungen blieb der Segelflugsport in unserem Verein für jedes Einkommen erschwinglich. Die wohl einschneidendste Maßnahme war der Wechsel des Flugplatzes von Welzheim nach Aalen-Elchingen vor 25 Jahren. Aber gerade das eröffnete neue Möglichkeiten, welche genutzt werden wollen. Natürlich sind für die heutigen Piloten und Modellflieger andere Anforderungen zu stellen. Idealismus allein reicht nicht mehr. Als Teilnehmer am öffentlichen Luftverkehr unterliegen wir vielen gesetzlichen Auflagen. Entsprechend anspruchsvoll ist die Ausbildung geworden. Noch immer wird diese Aufgabe der Ausbildung von ehrenamtlichen Fluglehrern wahrgenommen und vorbildlich uneigennützig durchgeführt.

Neben den heute bestehenden Freizeitangeboten wird es auch für unseren Verein nicht einfacher, die Begeisterung zum Fliegen weiter zu tragen. Heute wie früher ist der Flugsport zeitaufwendig und erfordert den ganzen Menschen mit seinem Idealismus zum Flugsport. Sicher ist heute der Einsatz in den Werkstätten nicht mehr das Primäre. Durch die „pflegeleichten“ Kunststoffsegler steht das eigentliche Fliegen mehr im Mittelpunkt.

Wenn auch heute die Zusammengehörigkeit anders zum Ausdruck kommt als früher, so besteht sie immerfort, die Fliegerkameradschaft. Der Kreis der Flugbegeisterten wird nie die Masse sein.

So wollen wir weiterhin an der Weiterentwicklung unseres Vereins und der Sportluftfahrt mitarbeiten. Im Einklang mit der Natur und ihren Gesetzen.

Hans Wiedemann

1. Vorsitzender





Grußwort
von
Hans Deuschle
Abteilungsleiter Modellflug

Liebe Fliegerkameraden, werte Modell-
sportbegeisterte und Festgäste,

als Abteilungsleiter Modellflug möchte
ich allen Gründungsmitgliedern und Gön-
nern zu unserem Jubiläum meinen herzli-
chen Glückwunsch aussprechen und zu-
gleich für viele Jahre treuer Vereinsarbeit

danken. Mein Dank gilt auch denen, die in diesen ganzen Jahren den Flug-
sport beider Abteilungen aktiv unterstützten und fördernd dazu beitrugen,
daß wir dieses Jubiläum heute feiern können.

Als damals die Abteilungen gegründet wurden, geschah dies zu einer Zeit,
wo nur mit viel Improvisation und aufwendigster Kleinarbeit der Flug-
sport ermöglicht werden konnte. Um z. B. einen Hochstart durchzuführen,
war körperlicher Einsatz gefragt, somit konnte man noch von tatsächlichem
Sport reden. Mit großer Freude kann ich auf die Zeit zurückblicken, die zu
den Anfängen des Fernlenkfluges zählte. Welch ein technischer Sprung,
angefangen von der Elektronik bis hin zur Kunststofftechnik, hat sich bis
heute vollzogen.

Zu Recht gilt unser Verein als Keimzelle des Segel- und Modellflug-
sports; haben doch zahlreiche Fliegerkameraden aus unserer Mitte ihren
Sport zum Beruf erwählt. Die Aktivitäten im Bereich der Jugendförderung
sind und waren für unseren Verein immer wichtig und schufen die Voraus-
setzung dafür.

Doch der heutige Flugsport besitzt leider nicht mehr die Freiheiten von
früher, überzogene Vorschriften und Regeln engen eine der schönsten
Sportarten immer mehr ein.

Wir als Erben Lilienthals sind verpflichtet, uns mit Energie und in kame-
radschaftlichem Miteinander dafür einzusetzen, daß unser schöner Sport
noch lange erhalten bleibt.

In diesem Sinne wünsche ich allen eine schöne Jubiläumsfeier und den
Mitgliedern beider Abteilungen noch viele erfolgreiche Flugtage.

Hans Deuschle

Grußwort

Schon im Jahre 1962 habe ich aus Anlaß des damaligen 35-jährigen Jubiläums darauf hingewiesen, daß unsere Fliegergruppe Schorndorf stolz sein kann auf ihre Entwicklung und Entfaltung während dieser dreieinhalb Jahrzehnte.

Inzwischen sind weitere dreißig Jahre in unsere Lande gezogen, die diese einst durch die Liebe zum Segelflug zusammengeführte Gemeinschaft geprägt haben. Noch immer aber haben sich Alte und Junge einem gemeinsamen Ideal verschrieben, das sie in guter Kameradschaft mit Hingabe und Ausdauer verfolgen, die höchste Anerkennung verdienen.

65 Jahre sind nun vergangen seit in einer wirtschaftlich und politisch schweren Phase der Geschichte sich diese Gruppe von Idealisten zusammengeschlossen hat, der ich selbst auch über die Zeit verbunden bin und meine eigenen Erfahrungen mit einfließen lassen konnte. So ist eine Fliegergruppe herangereift, die stets den Fortschritt im Visier hatte und dem entsprechend auch große und schöne Erfolge erringen konnte.

Auch die vor vierzig Jahren ins Leben gerufene Modellfliegerabteilung steht dem nicht nach. Mit großem Einsatz und handwerklichen Talenten wurden Modelle gebaut, die bei allen Wettbewerben im ganzen Land und darüber hinaus, an denen man sich beteiligte, immer an der Spitze aller Konkurrenten zu finden waren.

So ist ein Jubiläumstag wie heute dazu angetan, herzlich zu gratulieren, er ist aber vor allem auch ein Anlaß und eine Verpflichtung, allen Leitern und Mitgliedern, die unserer Jugend immer wieder ein Beispiel geben, mit der Dankbarkeit zu begegnen, mit der sie für ihre mühevollen Arbeit belohnt werden sollen.

Ich selbst freue mich sehr, schon 65 Jahre dieser rührigen Fliegergruppe Schorndorf anzugehören und wünsche für die Zukunft Hals- und Beinbruch.

HERMANN HUPPENBAUER

Ehrenmitglied der Fliegergruppe Schorndorf



Fritz Abele

DER SEGELFLUG:

65 Jahre motorloses Fliegen und Gleiten der Fliegergruppe Schorndorf

Jubiläen, welcher Art auch immer, sind stets ein besonderer Anlaß, Rückschau auf die Vergangenheit zu halten. Unsere Fliegergruppe Schorndorf bildet da keine Ausnahme - nicht zuletzt auch deshalb, weil sie in diesem Jahr auch noch das Glück hat, ein *Doppeljubiläum* begehen zu können, nämlich

65 Jahre Segelflug und 40 Jahre Modellflug.

Bereits anno 1962, als unsere Fliegergruppe auf ein 35jähriges Bestehen zurückblicken konnte, wurde in einer umfangreichen, wohlgestalteten Festschrift die bis dahin erfolgte Entwicklung in Wort und Bild ausführlich dargestellt und dokumentiert. Heute noch besteht die Möglichkeit, darin alles nachzulesen und sich zu informieren. Aus diesem Grunde erscheint es auch nicht angebracht, eine buchstabengetreue Schilderung aller Ereignisse jetzt noch einmal zu wiederholen, vielmehr sollen hier nur in Stichworten und chronologisch geordnet die wichtigsten Daten und Merkmale nochmals aufgezeigt und festgehalten werden. Diese Beschränkung erfolgt nicht zuletzt auch deshalb, um den Berichten über die Geschehnisse in der Zeit ab 1962 bis heute mehr Raum zu geben, damit auch diese wichtige Entwicklungsphase in allen Details für die Annalen der Fliegergruppe Schorndorf dokumentiert und für die Nachwelt festgehalten ist.

1927

Erste Besprechung zum Zwecke der Gründung einer Flug- und Arbeitsgruppe in Schorndorf im Hause Richard Hägele mit den Kameraden Eberhard Schaal, Richard Hägele, Hugo Gammel.

Im Herbst Gründungsversammlung in der Weinstube Brenzinger in der Oberen Hauptstraße.

Gründungsmitglieder: Eberhard Schaal
Hugo Gammel
Richard Hägele
Albert Brenzinger
Wilhelm Rentschler
Rudolf und Hermann Schmid

Erster Fag-Leiter: Eberhard Schaal

Beginn mit dem Bau des ersten Schulflugzeuges in der ersten Fliegerwerkstatt im Haus Krauss in der Grabenstraße 14.

1929

Erster Einsatz des fertiggestellten Schulgleiters „Spatz“ auf dem Gelände Im Hof in Schorndorf durch Hermann Huppenbauer und Eberhard Schaal.

- Beteiligung am ersten Heimatwettbewerb des WLV. und Erringung des Sieges.
- 1930 Bau des zweiten Flugzeuges (verbesserter Zögling), getauft auf den Namen „Espe“ in der neuen Werkstatt in der Grabenstraße der Firma Maier am Tor.
- 1932 Eberhard Schaal übergibt die Fag-Leitung an Hermann Frick. Bau des Leistungsflugzeuges Grunau Baby IIb mit Hilfe des Notstandswerkes der deutschen Jugend. Gleichzeitig entstand in der inzwischen durch die Firma Südländ - Mössle - zur Verfügung gestellten größeren Werkstatt ein weiterer Schulgleiter (RRG-Zögling), der auf den Namen „Martha“ (Gattin des Fabrikanten Max Arnold) getauft wurde. Erwerb eines 5-Liter-Mercedes-Autos als Zugmaschine für den neuerbauten Transportwagen für das Baby II. Taufe des in der Werkstatt bei der Firma Wilhelm Gabler gebauten Grunau Baby II auf den Namen „Stadt Schorndorf“. Willy Wöhr übernimmt die Werkstattleitung.
- 1934 Teilnahme am 14. Rhönsegelflugwettbewerb unter schärfster Konkurrenz. Erfolgreicher Pilot unserer Gruppe war Rudolf Schmid.
Hermann Schmid übernimmt die Leitung der Fag von Hermann Frick.
Beteiligung am Heimatsegelflugwettbewerb und Erringung des zweiten Platzes.
- 1937 Paul Stegmaier wird Leiter der Fag.
- 1938 Einrichtung der Wohnbaracke an der Vorstadtstraße als Segelflugwerkstattgebäude.
- 1939 Hans Eberle wird neuer Fag-Leiter bis 1945.
Im Sommer nimmt die Gruppe auf dem Gelände der Teck mit dem Flugzeug Minimoa am Ausscheidungswettbewerb für die Rhön teil. Flugzeugführer ist Rudolf Schmid (2. Sieger).
- 1939-1950 Stagnation infolge des Zweiten Weltkrieges und nachfolgendem Verbot jedweder fliegerischen Betätigung in Deutschland durch die Siegermächte.
- 1950 Zusammenschluß von Flugbegeisterten in der Interessengemeinschaft „Weihe“, zu der insbesondere die Gründungsmitglieder und die sonstigen Fliegerkameraden der alten Fag Schorndorf gehört haben.
Hans Müller übernimmt die Leitung der Fliegergruppe.
- 1951 28. April - Wiedenzulassung des Sportfluges durch die Alliierten.

6. Oktober - Taufe des ersten Schulgleiters der Fliegergruppe auf den Namen „Stadt Schorndorf“.
7. Oktober - Teilnahme am ersten Flugtag nach dem Krieg auf dem Hornberg.
- Rolf Sautter ist 1. Vorsitzender der Fliegergruppe.
- 1952 6. Oktober - Taufe des zweiten Segelflugzeuges Baby IIb auf den Namen „Barbara Künkelin“.
- Gründung der *Modellbaugruppe*.
- 1954 Werner Hempel übernimmt die Leitung der Fliegergruppe.
- 1955 Inbetriebnahme der ersten eigenen Startwinde.
- 1956 Oskar Weller wird 1. Vorsitzender.
- 1957 29. Mai - Taufe des ersten doppelsitzigen Flugzeuges, ein Specht, auf den Namen „Gottlieb Daimler“.
1. Vorsitzender wird Rolf Sautter.
27. Oktober - Einweihung des neuen Fliegerheimes im Hammerschlag nach den vorhergehenden Provisorien.
- 1958 Gründung der Abteilung *Motorsportflug*.
- 1959 Erwerb eines Leistungsflugzeuges vom Typ Spatz.
27. Juni - Taufe des Flugzeuges auf den Namen des Schorndorfer Flugpioniers „Paul Strähle“.
- Gründung der Altkameradschaft Schorndorfer Segelflieger durch unsere „Alten Adler“.
1. Vorsitzender bis 1962 Dieter Althaus.
- 1962 Taufe des Hochleistungsflugzeuges Ka 6-s auf den Namen „Berlin“.
- Verkauf des Doppelsitzers Typ Specht zum Erwerb eines neuen Leistungssegelflugzeuges, eine Ka 8.
- Taufe dieses neuen Flugzeuges anlässlich des 35jährigen Bestehens der Fliegergruppe auf den Namen „Rudolf Schmid“.

Hans Wiedemann

35 Jahre Fliegergruppe Schorndorf e. V.

Ehrentafel der „Altkameradschaft Schorndorfer Segelflieger“ enthüllt - Ehrung für Willy Wöhr - Neues Segelflugzeug Ka 8 getauft

Anlässlich des 35jährigen Bestehens der Fliegergruppe wurde im Rahmen eines Festaktes eine von der Altkameradschaft gestiftete Ehrentafel am Hause Grabenstraße 14, der ersten Fliegerwerkstatt, angebracht.

Am Tage darauf, dem 28. Oktober 1962, konnten wir zu Ehren unseres im 2. Weltkrieg gefallenen Kameraden Rudolf Schmid unser neu erworbenes Segelflugzeug Ka 8, von der Fa. Schleicher, auf seinen Namen taufen.

Ein gelungener Fliegerball war dafür ein würdiger Rahmen. Unserem damaligen verdienten Werkstattleiter Willy Wöhr, welcher leider verstorben ist, wurde an diesem Abend eine besondere Ehrung durch den Präsidenten des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes zuteil.



Ein neuer Doppelsitzer wird auf den Namen des Altministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Dr. Reinhold Maier, getauft

1963, ein Jahr nach der Flugzeugtaufe und der Indienststellung unserer neuen Ka 8 als Einsitzer, konnten wir bereits wieder ein neues, diesmal doppelsitziges Segelflugzeug, eine K 7, in Dienst stellen. Am 11. Mai 1963 wurde es auf den Namen „Reinhold Maier“ getauft. Natürlich erscheinen uns heute die Preise von damals geradezu lächerlich gegenüber den heutigen Preisen für einen Segler. Die K 7 kostete ca. 9000 DM. Vor 29 Jahren war dies aber ein großer Batzen Geld. Nur durch die uneigennützig Unterstützung unserer Altkameraden sowie durch Spenden Schorndorfer Geschäftsleute konnte die Finanzierung erfolgen.

Dieses Flugzeug war der Beginn einer modernen und äußerst intensiven Schulung der jungen Nachwuchspiloten.

Heute, nach 29 Jahren, ist diese K 7 noch immer, wenn auch nach einer Grundüberholung in unserer eigenen Werkstatt, das Ausbildungsflugzeug schlechthin.



arer H.-G. Vögele mit Flugschüler Scholz

Wie kommt man zum Segelfliegen oder - so kam ich dazu

Es war an einem Frühlingstag 1963 und es lag noch knapp Schnee auf den Feldern, als ich mich aufmachte, um die Schorndorfer Segelflieger zu finden. Ich hatte nur davon gehört oder gelesen, daß es sie gibt. Sie sollten eine Werkstatt auf der Au haben und am Wochenende da anzutreffen sein.

Bis zu meiner „Republikflucht“ aus Leipzig hatte ich dort aktiv den Modellsport betrieben und wollte doch mal sehen, ob es nicht noch schöner ist, mit einem richtigen großen Segelflugzeug zu fliegen. Nun, ich habe die Segelflieger gefunden.

Da standen sie, die Kameraden, mit einer Bierflasche in der Hand vor ihrer Werkstatt. Sie standen noch halb im Schnee und schauten in den Himmel.

Der „Alte“, der Robbe, der Hattler und viele andere mehr, der Frieder, der Bertram, der Emil, der Prälat usw. usw. Zaghafte fragte ich, sicher in einem einwandfreien Dialekt, ob man da mitmachen könne und wie das so geht, wenn man es lernen wolle. Nun, man müsse mal eben freitags ab 20 Uhr in die Werkstatt kommen und mithelfen. Das Fliegen ginge so etwa im April los. Da fliegt man eben mal mit und probiert's mal. Heute nennt man das „Schnupperflug“. Ich habe geschnuppert und bin nicht mehr davon losgekommen.

Als ich aber nun am nächsten Freitag in der Werkstatt auf der Matte stand, stand ich eigentlich im Wasser. Die vordere Werkstatt, wo die Winde und der Mannschaftsbus standen, war nämlich noch Naturboden und Tauwetter war auch.



Hans Wiedemann, Dieter Althaus (Der Alte), Bertram Gammert, H. Friedrich (Fiddi)

Also konnte ich mich gleich durch Robert Hummel in die Wartungsarbeiten an der Schleppwinde einweisen lassen. Schnell wurde daraus ein guter Kontakt zu den Kameraden.

Nachdem kurz vor meinem Eintritt in die Fliegergruppe zwei neue Segelflugzeuge gekauft worden waren, war natürlich Ebbe in der Kasse von unserem Kassier, und keines der zwei Flugzeuge hatte einen Transportanhänger. Also wurden die Ärmel hochgekrempt und es ging ans Zusammenschweißen der von der Firma Gabler spendierten Stahlrohre, bis zwei, damals noch offene Transportanhänger in der Werkstatt standen.

Meinen ersten Start überhaupt konnte ich dann am 23. Mai 1963 in Welzheim machen, der dritte Start unseres neuen Doppelsitzers K 7 überhaupt. Natürlich war ich nur der zweite Mann am Doppelsteuer, Dieter Althaus konnte es schon noch etwas besser und andere wollten auch noch fliegen. So lange bin ich nun schon dabei.

Hans Wiedemann

Ein zusätzlicher Fluglehrer wäre eine feine Sache

Nachdem unser 1. Vorsitzender Dieter Althaus neben seiner Vorstandsarbeit unser einziger Fluglehrer und nach Stuttgart gezogen war, was ihn näher an seinen Windkanal brachte, wäre ein zusätzlicher Fluglehrer eine feine Sache. Damals wurden die Kameraden von Welzheim noch von unseren Fluglehrern betreut. Der Schulbetrieb nahm stark zu und stand im Vordergrund. Bis zu 10 Schüler waren es schon manchenmal, die geschult werden wollten.

So waren wir alle recht froh, als sich unser Kamerad Robert Hummel bereit erklärte, seinen Fluglehrer zu bauen. Nachdem er 1964 den Lehrgang auf dem Hornberg erfolgreich abgeschlossen hatte, kam er kaum mehr vom Lehrersitz runter. Viele unserer heutigen Piloten und Fluglehrer sind durch seine Schule gegangen. Ehrenamtlich, kostenlos. Danke.



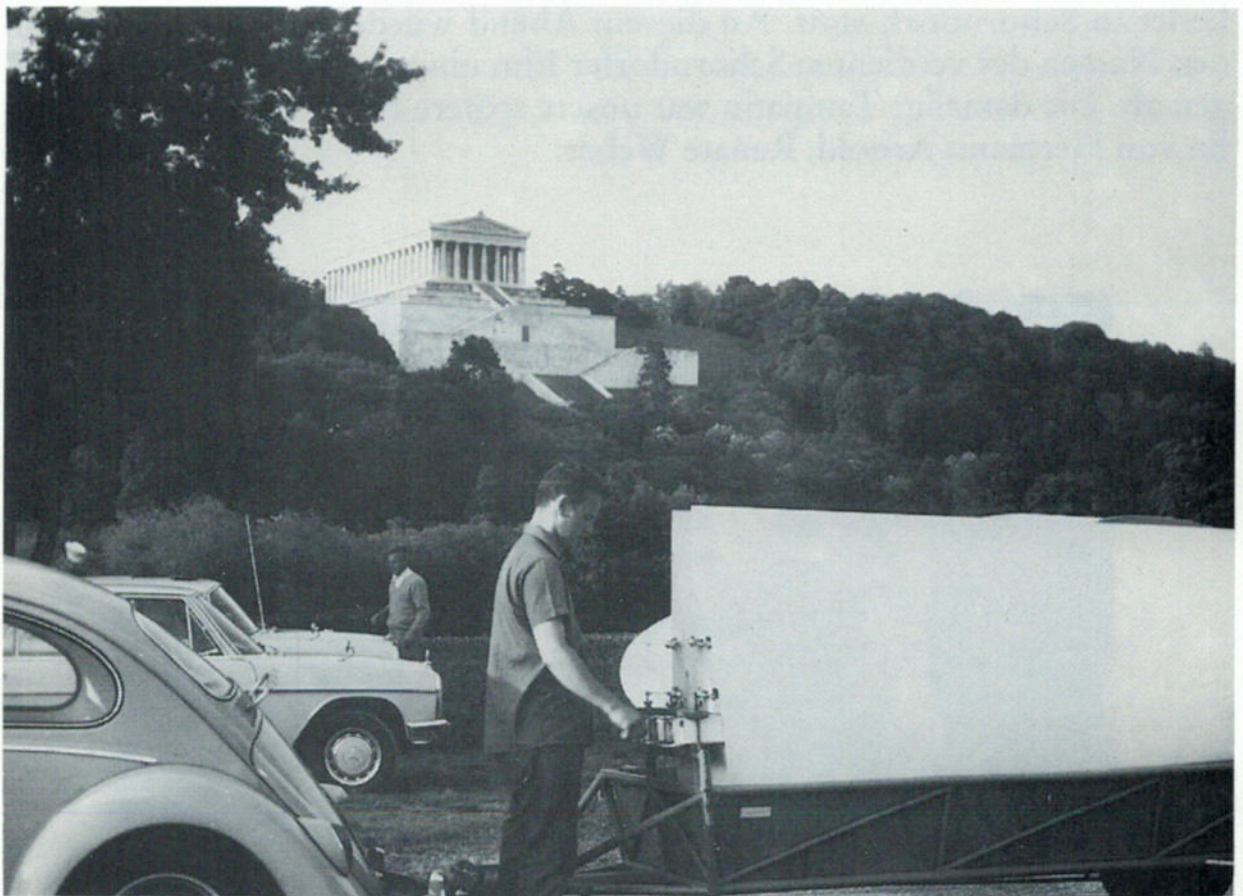
Robert Hummel, ein neuer Fluglehrer (rechts im Bild)

Unsere Ka 6 S „Berlin“ wurde nun immer mehr zum Streckensegler

Neben der Ausbildung wurde durch unsere Ka 6 S, ein für damalige Zeiten als Hochleistungsflugzeug zu bezeichnendes Segelflugzeug, der Streckensegelflug immer mehr ausgebaut und gepflegt.

Viele Streckenflüge werden im Flugbuch dokumentiert und manche Außenlandung. Nicht immer konnte das gesteckte Ziel erreicht werden. Als 1965 Dieter Bender nach Salzburg wollte, mußte er in der Nähe von Chiemsee auf die Wiese zu den Kühen, nach 260 km.

Robert Hummel flog von Welzheim aus einen Dreiecksstreckenflug über Memmingen zum Klippeneck und wieder zurück nach Welzheim. Leider mußte auch er seinen Flug vorzeitig beenden und landete nach ca. 200 km auf dem Klippeneck. Von Böblingen aus startete Dieter Althaus zu einem Dreiecksflug Böblingen - Rottenburg - Schwetzingen mit ca. 250 km. Viele andere Flüge folgten in diesen Jahren so ab ca. 1964. Damals war es keineswegs selbstverständlich, daß man jedes Wochenende auf Strecke ging. Es gab kaum private Segelflugzeuge und alle Kameraden, auch die am Platze fliegenden, hatten Anspruch auf die Vereinsflugzeuge.



Rückholer an der „Walhalla“

Ein neuer Bedarfsfall steht an - besondere Finanzierung

Durch die intensive Schulung und Weiterbildung ergab sich dann 1967 erneut Bedarf für ein zusätzliches Segelflugzeug für den Streckensegelflug und zur Übung. Unseren Spatz, getauft auf den Namen des Schorndorfer Flugpioniers „Paul Strähle“, hatten wir 1965 verkauft, da er nun doch etwas betagt war.

Durch einen glücklichen Zufall konnten wir dann die Ka 6 CR, das Wettbewerbsflugzeug von dem bekannten Piloten Otto Schäuble, erwerben. Natürlich stand auch hier die Finanzierung als großes Fragezeichen am Himmel. Aber wenn Flieger Geld für einen Flieger brauchen, lassen sie sich schon etwas einfallen.

Unser Fiddi hatte die Idee. Karl Heinz Friedrich erfand die Würstchenbude der Segelflieger auf dem Schorndorfer Wochenmarkt. Die erste Würstchenbude auf dem Markt überhaupt. Heute soll es mehrere geben, oder?

Jeden Samstag, besonders im Winter, standen wir im Wechsel auf dem Marktplatz und verkauften die von der Metzgerei Strobel günstig eingekauften „Heißen Roten“. Siehe auch Rudi Strobel - Metzger-Dreieck. Hat viel Spaß gemacht und ordentlich was eingebracht. Unsere Ka 6 CR konnte bezahlt werden.

Am 6. Mai 1967 fand dann ein großer Fliegerball, damals noch im Löwenkeller in Schorndorf, statt. An diesem Abend wurde unsere Ka 6 CR auf den Namen des verdienten Schorndorfer Ehrenbürgers „Hermann Arnold“ getauft. Die damalige Taufpatin war unsere spätere Flugschülerin und Enkelin von Hermann Arnold, Renate Weber.





Flugzeugtaufe Ka 6 CR, „Hermann Arnold“ 1967

Neue Männer braucht das Land

Nachdem unser damaliger 1. Vorsitzender Dieter Althaus, familiär und beruflich bedingt, nicht mehr alles selbst machen konnte, übernahm Hans Wiedemann 1968 die Leitung der Werkstatt und konnte so seine berufliche Ausbildung in den Verein einbringen. Den amtlich beglaubigten "Werkstattleiterausweis" erhielt er 1969/70.

Leider bekamen wir für unsere Werkstatt dann auch gleich ausreichend Arbeit. Neben der allgemeinen Wartungsarbeit zur Erhaltung der Flugzeuge und der Geräte, hatten wir einen Bruch im Hause. Bei einer mißglückten Außenlandung bei Welzheim, in Breitenfürst, wurde unsere Ka 8 am 6. 8. 1967 zerlegt. Gott sei Dank konnte unser Bertram Gammel, abgesehen von ein paar Kratzern, unverletzt den Trümmern entsteigen.

Im Sommer 1968 flog unser gutes Stück wieder. Wir hatten neue Flügel gebaut, den Rumpf vorn erneuert und natürlich neu bespannt.



... und gleich gibt's Arbeit



Fliegerwerkstatt unter neuer Leitung

1968 - ein Meilenstein in der Geschichte der Fliegergruppe Schorndorf

Das Jahr 1968 war für die Segelflieger ein weiterer einschneidender Schritt in der Geschichte des Vereins.

Hatten wir in den vergangenen Jahren schon Fliegerlager in Böblingen auf der Hulb gemacht und auch in Aalen-Elchingen, entschlossen wir uns wegen der besseren Möglichkeit, hier auf diesem Flugplatz Elchingen beim Luftsportring Aalen, Heimat zu suchen.

Eine sehr gute und fruchtbare Kameradschaft mit den Welzheimer Fliegern wurde nun ergänzt durch die neue Kameradschaft mit den Kameraden des Luftsportrings Aalen.

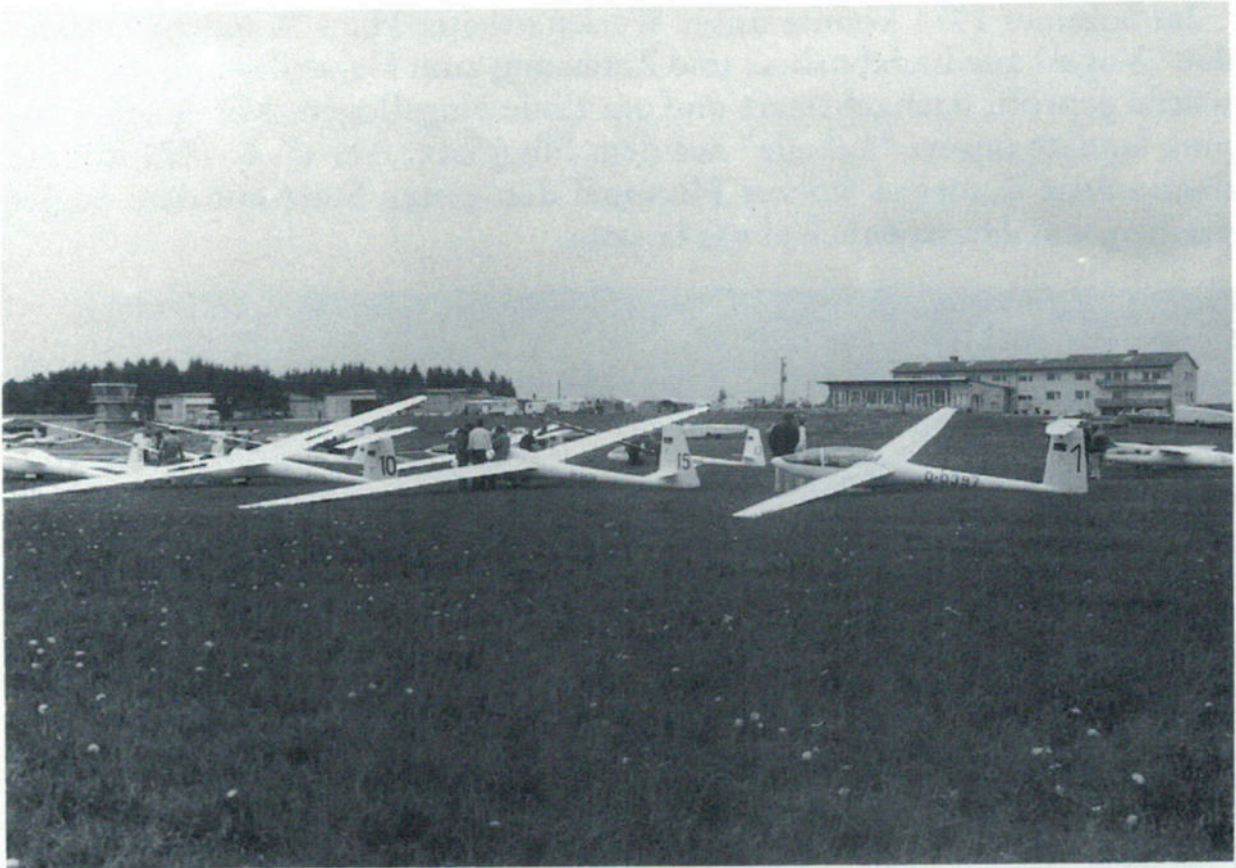
Besonders dem freundschaftlichen Entgegenkommen des damaligen 1. Vorsitzenden Oberregierungsrat Karl Weihermüller und dem Arrangement unseres Dieter Althaus verdanken wir die Möglichkeit, in „Aalen-Heidenheim in Elchingen“, so die korrekte Bezeichnung, zu fliegen.

Hier hatten wir nun die Möglichkeiten der Hallenunterstellung, des Flugzeugschlepps, des Campingplatzes und der Unabhängigkeit der reinen Wochenendfliegerei.

Heute müssen wir uns bei dem amtierenden 1. Vorsitzenden Hans Richardt und den Fliegerkameraden des LSR-Aalen recht herzlich für die Gastfreundschaft bedanken.

Natürlich gab es zum Umzug auch kritische Stimmen, denn der Weg wurde nicht nur länger, sondern auch teurer. Andere Kosten kamen hinzu, wie Hallenmiete und Schleppgebühren. Trotzdem war es ein gelungener Schritt, besonders für den Anreiz und die Förderung des Streckenfluges.

In den vielen Jahren, welche wir nun hier fliegen, haben viele unserer Kameraden an Wettbewerben teilgenommen und beachtliche Plätze belegt. Viele gemeinsame Hallenfeste wurden gefeiert und Freundschaften geschlossen.



Flugplatz „Aalen-Heidenheim in Elchingen“ Startaufstellung zum Wettbewerb

Der Weihnachtsmann kommt - oder weg vom Holz

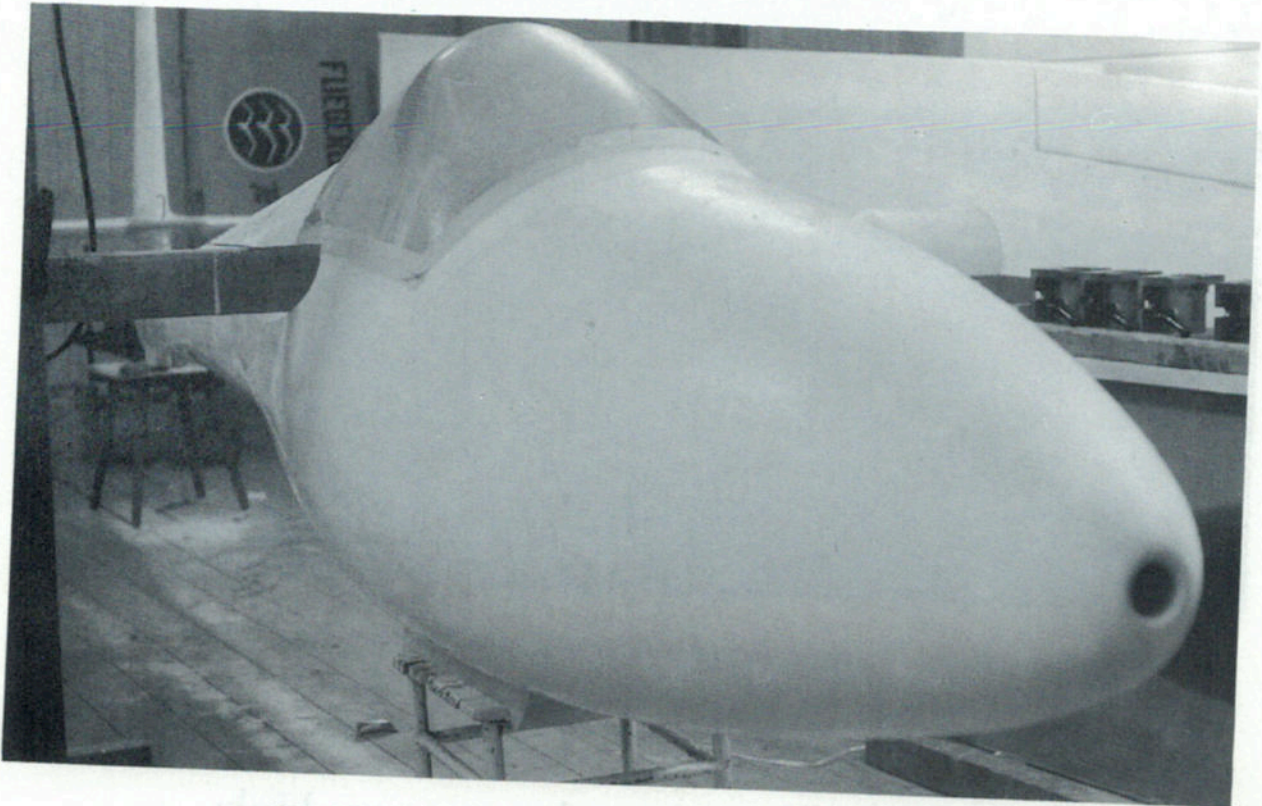
Eines Abends im Herbst 1970 ging die Werkstattür auf und der Rohbau unseres ersten Kunststoffsegelflugzeuges stand vor uns. Dieter Althaus hatte den Rohbau bei der Firma Glasflügel in Schlattstall abgeholt, nachdem in einer Vorstandssitzung der Beschluß gefaßt worden war.

Es handelte sich um eine „Standard-Libelle“ in glasfaserverstärkter Kunststoffkonstruktion, an der unser Dieter Althaus zusammen mit dem Hersteller maßgeblich beteiligt war. Ein Meilenstein in der Entwicklung des Segelflugzeugbaues allgemein.

Für uns begann nun aber erst die Arbeit, wollten wir diesen Segler doch bald fliegen. Als Rohbau gekauft, sah er etwa so aus: Rumpf und Flügel sowie Leitwerk waren, aus der Negativform heraus, völlig unbearbeitet, mit allen Gräten und Fehlern. Keine Einbauten wie Steuerung, Haube, Ruder, Fahrwerk. Das alles nur beigelegt, zusammen mit ein paar Skizzen vom Hersteller.

Also hieß es erst einmal die Teile zusammenzupassen, einzupassen und vor allem Oberflächen auszugleichen, zu schleifen. Alles von Hand mit dem Schleifklotz. Es war eine riesige aber sehr schöne Arbeit, wenn man es im nachhinein betrachtet.

Im Sommer 1971 konnte unser Werkstattleiter Hans Wiedemann dann den „Vogel“ zur Endabnahme und Zulassung zum Hersteller bringen. Hier wurde geprüft, nachgebessert und am Ende eingeflogen. Mit einem Looping landete unsere „Libelle“ auf dem Flugplatz. Am 17. 6. 1971 konnte dann unser Kamerad Robert Hummel den ersten Start mit dem Segler machen, was ihm natürlich etwas kostete.



Unser Rohling „Standard-Libelle“ nimmt Form an



Haube zu, fertig zum Start. „Standard-Libelle“ mit „Robbe“

Ein (Kinder-) Wagen muß her und das „Kind“ braucht einen Namen

Unser nächstes Geschäft war also, einen Transportanhänger zu bauen. Denn so ein Flieger muß mobil sein, auch auf der Straße. Zeichnungen wurden beschafft und Stahlrohre, noch etwas Gas und Sauerstoff zusammen mit Schweißdraht und fertig war der Rohbau. Viele Abende wurden so schweißend und schwitzend in der Werkstatt verbracht.

Natürlich darf ein so schöner Flieger nicht namenlos durch die Lüfte reisen. Das Kind braucht einen Namen.

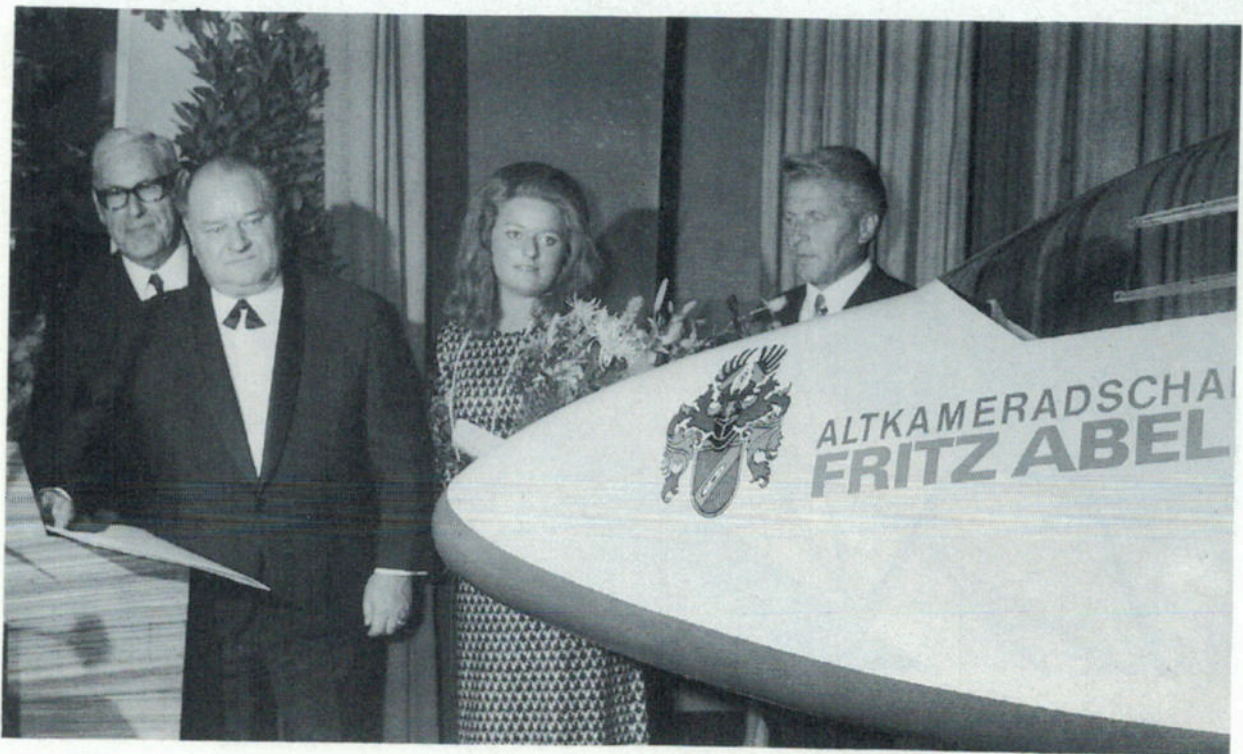
Also wurde für den 18. September 1971 eine Veranstaltung mit Fliegerball und Tombola vorbereitet. Eine Tanzkapelle, das Götz-Hirschmann-Sextett wurde verpflichtet, Familie Moosmann vom „Goldenen Lamm“ machte die Bewirtung und unter Hans Graf und Klaus Bühler wurde die riesige Tombola aufgebaut.

Alle kamen im festlichen Gewand, keiner wollte fehlen bei der Taufe unseres ersten Kunststoffsegelflugezeuges.

Nach der Begrüßung der Gäste durch unseren 1. Vorsitzenden Dieter Althaus und einigen Grußworten wurde dann die Taufrede von unserem Kameraden Brigadegeneral a. D. Hermann Huppenbauer als Vertreter des BWLV gehalten.

„Altkameradschaft Fritz Abele“ sollte der neue Segler heißen. In Anerkennung der unermüdlichen Unterstützung über viele Jahre hinaus, hatten wir diesen Namen als Dankeschön gewählt.

An diesem Abend wurde unserem Kameraden Hans Wiedemann das Otto-Lilienthal-Diplom vom Aeroclub verliehen. Es sollte für ihn Ansporn sein, weiter für den Verein zu wirken.





Ehrung für Hans Wiedemann durch Vizepräsident Hermann Huppenbauer



Unser Kurt Haaga beim „Anhängerpinseln“

Teilnahme Schorndorfer Segelflieger am 1. Elchinger Segelflugwettbewerb 1971

Für die Schorndorfer Segelflieger war dieser Wettbewerb die erste Möglichkeit, sich im Wettbewerb direkt mit anderen Piloten zu messen. Mit den Teilnehmern Rudi Strobel, H.-G. Vögele, Roland Braun und Robert Hummel stellten wir eine starke Mannschaft.

Unser Rudi Strobel schlug dann auch gleich zu und gewann als 1. Sieger die Nachwuchsklasse. Ein fast klassisches, jahrelang am Platze geflogenes „Dreieck“, Neustadt - Aich - Kehlheim - Befreiungshalle, wurde von Rudi Strobel als „Metzgerdreieck“ kreiert. Siehe Wurstverkauf für unsere Ka 6 CR.



Rudi Strobel steigt auf der richtigen Seite aus



Rudi Strobel, Roland Braun, Robert Hummel, H.-G. Vögele

Vorstandwechsel - Hans Wiedemann wird zum 1. Vorsitzenden gewählt

Dieter Althaus hatte seit 1959 bis zum Jahre 1971 die Geschicke des Vereins ohne Unterbrechung gelenkt. Nun aber war es ihm kaum mehr möglich, die notwendige Zeit aufzubringen, und so wurde der Ruf nach einem Nachfolger lauter.

Bei der Jahreshauptversammlung 1971/72 wurde dann unser Kamerad Hans Wiedemann zum 1. Vorsitzenden gewählt.

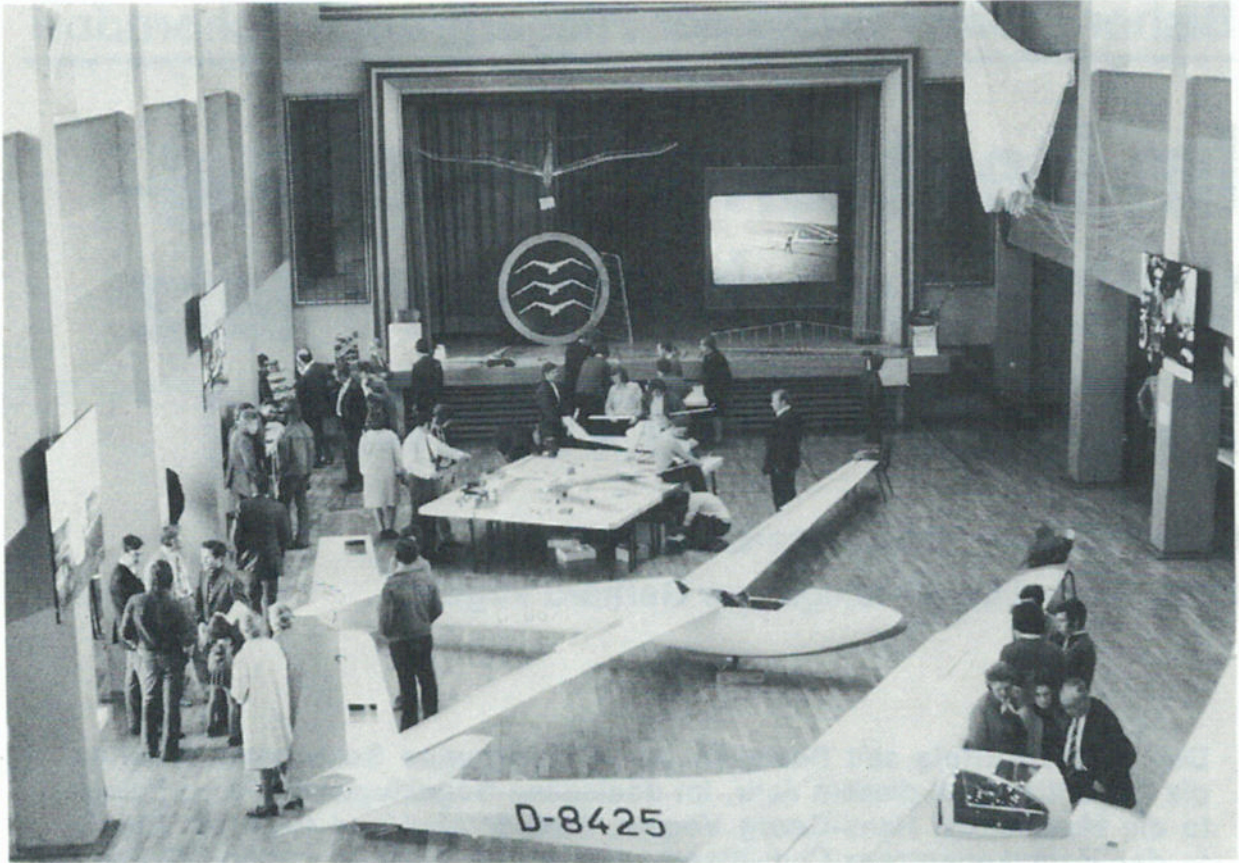
Als Anerkennung für seine unermüdliche und ungemein wertvolle und erfolgreiche Arbeit für den Verein wurde Dieter Althaus zum Ehrenvorsitzenden ernannt.



Der „alte“ Vorstand D. Althaus und der neue Vorsitzende Wiedemann vor der Halle in Elchingen mit „Maner“ Daiber

Gemeinsame Ausstellungen von Modellfliegern und Segelfliegern sollen Kontakt zur Schorndorfer Öffentlichkeit verbessern

1972 veranstalteten wir unsere 1. gemeinsame Ausstellung in der Künkeleinhalle in Schorndorf. Ihr sollten noch viele folgen. Diese Veranstaltungen fanden großes Interesse bei den Besuchern und so mancher junge Mensch wurde dadurch für die Fliegerei gewonnen.



Künkelinhalle - 1. Ausstellung 1972

Deutscher Segelflugwettbewerb 1972 - Bisher größter Erfolg der Fliegergruppe Schorndorf - 1. Platz in Baden-Württemberg

Siehe Zeitungsartikel 21. Dezember 1972.



H.-G. Vögele, Gerhard Vögele, Rudi Strobel ...die Sieger

Im Deutschen Segelflugwettbewerb erster Platz in Baden-Württemberg

In der Juniorenkonkurrenz-Einzelwertung
Rudi Strobel Landessieger vor Gerhard Vögele

Den größten Erfolg seit Bestehen der Fliegergruppe Schorndorf erzielten die Segelflieger in diesem Jahr. Im deutschen Segelflugwettbewerb belegte die Mannschaft Hans-Georg Vögele, Rudi Strobel und Gerhard Vögele in der Hauptkonkurrenz-Club-Klasse den ersten Platz in Baden-Württemberg. In der Juniorenkonkurrenz-Einzelwertung wurde Rudi Strobel Landessieger vor seinem Vereinskameraden Gerhard Vögele, der damit in Baden-Württemberg den zweiten Rang einnimmt. Die beiden Schorndorfer Nachwuchspiloten hatten ihre Konkurrenten weit hinter sich gelassen und sogar die Piloten der Hauptkonkurrenz (Senioren) der Clubklasse um mehrere hundert Punkte geschlagen. Bei der Siegerehrung in Braunschweig ergab sich schließlich für Rudi Strobel ein dritter Platz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Gerhard Vögele belegte Platz 5. Damit kann sich die Fliegergruppe zu den erfolgreichsten Vereinen Baden-Württembergs in diesem Jahr zählen.

650 Starts und über 400 Flugstunden wurden in diesem Jahr mit den fünf Flugzeugen geflogen. An jedem Wochenende ohne Regen waren die Schorndorfer in der Luft. Zum erstenmal beteiligte man sich am Deutschen Segelflugwettbewerb. Dieser Wettbewerb läuft jedes Jahr von März bis September. Wer in dieser Zeit mit insgesamt drei Flügen die höchste Punktzahl erreicht, ist Sieger. In der Mannschaftswertung wird von drei Piloten eines Vereins jeweils ein Flug gewertet. Dabei werden Dreieckszielflüge mit zwei, Ziel-Flüge mit 1,5 Punkten und freie Streckenflüge mit einem Punkt bewertet.

Durch das Regenwetter im Frühjahr hatte der Flugbetrieb recht spät begonnen. Doch am 22. Mai gelang Gerhard Vögele und Rudi Strobel ein Dreiecksflug über 310 Kilometer. Von Aalen-Elchingen nach Moosbach, von dort nach Neustadt/Aisch und zurück nach Elchingen. Wenige Tage später gelang Gerhard Vögele ein Zielflug mit Rückkehr nach Wertheim. Mit über 1000 Punkten setzte er sich bereits im Mai an die Landesspitze. Während dem ersten

Sommerlager legte Hans-Georg Vögele einen Zielflug mit Rückkehr über 260 Kilometer sowie einen Dreiecksflug von 325 Kilometern Elchingen-Wertheim-Herzogenaurach-Elchingen zurück. Damit hatte die Schorndorfer Mannschaft bis zum Saisonende 1926 Punkte und verwies die Fliegergruppen Karlsruhe, Freiburg und Aalen auf die weiteren Plätze in der baden-württembergischen Landeswertung.

Wetterlagen für größere Streckenflüge sind recht selten und vergeblich warteten die Schorndorfer im Juni und Juli auf die schneeweißen Cumuluswolken, die in Reih und Glied am Himmel stehen sollten, wenn man dem Wetter bzw. den thermischen Aufwinden größere Flugstrecken abtrotzen will. Etwa 12000 Meter Höhengewinn muß ein Segelflieger beim Kreisen in der Thermik gewinnen, wenn er im Geradeausflug eine Flugstrecke von über 300 Kilometern an einem Tag zurücklegen will.

Pech hatten die Schorndorfer mit ihrem zweiten Sommerlager. Ab 22. Juli erlebten sie einen Dauerregen, so daß bestenfalls die

Flugschüler in den Regenspauzen auf ihre Kosten kamen. Am letzten Tag jedoch, am 6. August, bildete sich eine Hochdruckbrücke über Süddeutschland. Diese Wetterlage mußte genutzt werden. Doch die Thermik war anfangs recht schwach und Rudi Strobel hatte von Elchingen nach Neustadt alle Mühe, nicht irgendwo in einer grünen Wiese „abzusaußen“ (Außenlandung). Für die Schorndorfer Ka 6 Cr war der Flug bereits in Dinkelsbühl zu Ende, so daß der Pilot per Pkw-Transport wieder nach Elchingen zurückkehren mußte. Durch starke Sonneneinstrahlung erreichte Rudi Strobel in der Nähe von Nürnberg und Schwabach Steigwerte bis zu vier Meter pro Sekunde und eine Höhe von 2 700 Meter. Dadurch ist sein Flug bis zum zweiten Wendepunkt, Kehlheim bei Regensburg, recht gut „gelaufen“. Von dort flog er zurück nach Elchingen und hatte damit 329 Kilometer hinter sich gebracht. Mit einem Flug von über fünf Stunden hatte Kurt Haaga am selben Tag auf dem Einsitzer Ka 8 seine erste Bedingung zum silbernen Leistungsabzeichen geflogen.

Am Sonntag, 27. August, bildeten sich wieder Erwarten gegen 10 Uhr einige Cumuluswolken um den Flugplatz. Kurz entschlossen saßen die beiden Schorndorfer Nachwuchspiloten in den zwei Flugzeugen vom Typ Ka 6 und abermals hatten sie am Abend im Dreiecksflug über 300 Kilometer zurückgelegt. Dreimal über 300 km brachten 1 898 Punkte für Rudi Strobel, zweimal 300

km und einmal 240 km 1 660 Punkte für Gerhard Vögele. Mit diesen Punktzahlen konnten die Konkurrenten aus Wertheim und Schwäbisch Gmünd nicht mehr mithalten.

Zu Beginn der Flugsaison hatte die Altkameradschaft Schorndorfer Segelflieger mit ihrem Vorsitzenden Fritz Abele einen Pokal für den besten Schorndorfer zur Verfügung gestellt. Dieser Pokal war Anlaß für die eifrigen Streckenflüge und hat somit zu diesem unerwarteten Erfolg geführt, der nicht zuletzt durch den Erwerb der Standard Libelle im letzten Jahr überhaupt ermöglicht wurde. Nur dadurch war es möglich, an manchen Tagen zwei Piloten auf die Strecke zu schicken.

Hochbetrieb herrscht inzwischen nicht mehr auf dem Flugplatz, sondern in der Werkstatt. Die Flugzeuge werden demonstriert und überholt. Die Ka 6 S mit dem Namen „Berlin“, die von 1958 bis 1961 von den Schorndorfern selbst gebaut wurde, erhält eine neue Lackierung. Einige aerodynamische Verbesserungen sollen im kommenden Jahr zu noch größeren Flügen verhelfen.

Die erwähnten Rekordflüge sind nicht nur fliegerische Leistung, sondern auch das Resultat kameradschaftlicher Zusammenarbeit des gut organisierten Flugbetriebs und der modernen Vereinskonzepktion der Fliegergruppe Schorndorf.

Schorndorfer Stadtnachrichten vom 21. Dezember 1972

Ein Fluggast über seine Eindrücke

Zeitungsbericht vom 14. 6. 1973

Stadtrat Richard Schock berichtet:

Bei den Artisten der Luft zu Gast

„Im Fluge“ sozusagen zu Bewunderern und Freunden des Segelflugsports geworden

Der Fliegergruppe Schorndorf haben Stadtrat Richard Schock, seine Kinder und zwei amerikanische Freunde von ihm ein großartiges Erlebnis zu verdanken, das sie spontan, sozusagen im „Fluge“ zu Freunden und Bewunderern des Segelflugsports machte. Richard Schock schildert seine Eindrücke. Dieser Bericht erschien übrigens auch im „Firmenspiegel“ der Firma Schock.

„Auf Wunsch der Amerikaner, die unbedingt den legendären deutschen Segelflugsport persönlich kennenlernen wollten, vermittelte uns Hans Graf einige Rundflüge auf dem landschaftlich reizvoll gelegenen Segelflugplatz Elchingen. Bei strahlendem Sonnenschein und einer „Bombenhitze“

kreuzten wir eines Sonntagnachmittags in Elchingen auf, neugierig und zugleich mit ein wenig Herzklopfen ob des uns bevorstehenden Abenteuers.

Hans Graf empfing uns mit strahlendem Optimismus und verfrachtete ohne viel Umschweife den ersten Amerikaner in das be-

reitstehende Segelflugzeug. Kurze Instruktionen von Fluglehrer Vögele und ab ging die Fahrt bzw. der Flug mit der Seilwinde. Es war atemberaubend wie ‚Reinhold Maier‘ – so hieß der zierliche Vogel – steil in die Höhe stieg und wie mit einem Superaufzug in den Himmel katapultiert wurde.

Vier glatte Starts machte der ‚Hannes‘ nacheinander weg, immer ‚ruff‘ wie eine Rakete. Seil ausklinken, rein in die Thermik und hochgeschraubt in den blauen Himmel. Herrlich anzusehen von unten, die weißen eleganten Vögel aus Sperrholz, Leim und Bespanntuch. Mindestens 10 000 Arbeitsstunden sind notwendig bis so ein Wunderding zusammengeschaubt, gekleistert, gehobelt und gesägt ist, dafür stellt es aber auch einen Wert von rund 15 000 bis 20 000 DM dar.

Mit jedem weiteren Start, den ich nun verfolge, wächst ein komisches Gefühl in meiner Magengegend und mein Gesicht legt sich in pessimistische Falten. Hannes Graf bemerkt das auch und legt mir beruhigend die Hand auf die Schulter: ‚Se brauchat koi

Angscht han, Herr Schock, mit Eahna mache bloß en Schleppstart mit dem Motorflugzeug, Soilwendastart mache bloß mit normale Leut‘. Schon zwängt er mich in den Cockpit des Seglers, wobei ich mich bemühe, meine langen und steifen Beine wie ein Taschenmesser zusammenzuklappen. Inzwischen ziehen vor meinem geistigen Auge schreckliche Bilder vorüber. Meine Frau versucht mich anscheinend auch zu beruhigen, denn sie ruft mir zu: ‚D‘ Lebensversicherung isch für des Jahr zahlt‘. Schnell bin ich vom Bodenpersonal festgeschnallt, daß mir die Luft wegbleibt, und der Hannes ruft: ‚Deckel zu! Jetzt wird's mulmig, tief Luft geholt, wenn due kannst!‘ Die Plexiglashaube klappt zu und wird verriegelt. ‚Jetzt hockscht dren, wia onter a Käsglock – ond koi Entrenna meh – Gott steh mir bei‘ ist mein einziger Gedanke‘.

Ab geht die Fahrt mit dem Schleppflugzeug; zu meinem großen Erstaunen in einem angenehmen langsam steigenden Flug. Wir kreisen in großen Schleifen über dem Fluggelände bis wir eine Höhe von etwa 600 Meter erreicht haben. Hannes,



Richard Schock und Hans Graf kurz vor dem Start in die Lüfte.

der jedes Manöver mit sachkundigen Ausführungen begleitet, ruft: ‚Achtung, ausklinken!‘ Ein kurzer Hopser und frei vom Zugesel schwingt sich unser Vogel geradeaus in den Himmel. Jetzt wird mein Pilot aktiv: mit seiner einzigartigen ‚Spürnase‘ findet er in kurzer Zeit die richtige Thermik und windet uns in einer wunderbaren Spirale immer weiter in die Höhe, bis er auch den letzten Kollegen – es tummeln sich ungefähr ein Dutzend Segelflieger in den Lüften – unter sich gelassen hat. In einer Höhe von rund 1 400 Metern steigen wir aus der Thermik, die jetzt schwächer wird, und begeben uns auf einen Überlandflug in Richtung Heidenheim. Auch jetzt zeigt sich wieder der Meister am Steuerknüppel. Hannes gleicht laufend Luftbewegungen, die den Vogel erreichen, aus, so daß ich einen Segelflug in höchster Vollendung erlebe. Unter uns gleiten Waldstücke, Seen, Fließchen, malerische Dörfer vorüber, die Fernsicht läßt uns noch den Fernsehturm erkennen, deutlich ist der Verlauf des Albrandes zu verfolgen. Bilder aus der Vogelperspektive,

die ich trotz einiger Flüge mit dem Düsenklipper noch nie so einprägsam gesehen habe. Nach einigen Runden über Heidenheim machen wir kehrt und steuern nach rund einer Stunde das Fluggelände Elchingen an.

Noch einige Runden über der wartenden Freundes- und Familienschar. Am heftigen Winken meiner Frau erkenne ich deutlich, daß sie meine ‚Niederkunft‘ ungeduldig erwartet. Nach einer perfekten glatten Landung haben mich mit einem Seufzer der Erleichterung Weib und Kinder wieder und sorgen dafür, daß ich schneller als mir lieb ist, mit beiden Beinen – wenn auch noch etwa klapprig – wieder fest auf dem Boden der Tatsachen stehe. Mit achtfachem Dank verabschieden wir uns von Hans Graf und H. Vögele, die sicher eine Erholungspause und ein gutes Vesper verdient haben“.

Zur Zeit (bis 17. Juni) findet übrigens das Sommerlager der Segelfliegergruppe Schorndorf in Elchingen statt.

Schorndorfer Stadtnachrichten

5. Platz bei der Landesmeisterschaft 1974 für Gerhard Vögele



Siegerehrung: (v. l.) Eberhard Schott, Walter Sinn, Ernst-Gernot Peter, Gerhard Vögele, Otto Müller, Baldur Blittmann, Friedrich Klein, Wettbewerbsleiter Hans Letsche, Brigitta Keller, Präsident Ferdinand Schäfer, Gisela König, Reinhold Stuhr, Georg Eckle, Walter Eisele.

Siegerehrung Landesmeisterschaft 1974

Vierter von links unser Gerhard Vögele

Über den Verlauf des Jahres 1974 gibt ein Zeitungsartikel vom 7. 2. 1975 von der Jahreshauptversammlung Auskunft.

Im Mittelpunkt der Saison steht das neue Segelflugzeug vom Typ „Standard Cirrus“

Zur endgültigen Finanzierung fehlt allerdings noch eine beträchtliche Summe / Hauptversammlung der Segelflieger

Im Mittelpunkt der Flugsaison steht bei den Schorndorfer Segelfliegern das neue Segelflugzeug vom Typ „Standard Cirrus“. Wie der erste Vorsitzende des Vereins, Hans Wiedemann, in der Hauptversammlung erklärte, fehle zur endgültigen Finanzierung des neuen Seglers noch eine beträchtliche Summe. Mit etwa 500 Flügen kreisten die Segelflieger im vergangenen Jahr 360 Stunden unter den Wolken; eine etwas rückläufige Tendenz, bedingt durch das sehr schlechte Wetter. Obwohl die großen Segelflugwetterlagen fehlten, wurden über 4000 Streckenflugkilometer zurückgelegt, gegenüber 3000 Kilometer 1973. Neben dem Leistungsflug wird auch weiterhin großer Wert auf die Ausbildung des Nachwuchses gelegt. Zur Zeit läuft zusammen mit der befreundeten Fliegergruppe Urbach ein theoretischer Unterricht für die in Ausbildung stehenden Flugschüler. Vier der fünf Segelflugzeuge der Schorndorfer sind inzwischen über zehn Jahre alt. Lediglich die St. Libelle mit dem Namen „Altkameradschaft“ hat erst drei Flugjahre hinter sich.



Unser Nachwuchspilot Joachim Krauter im „Standard-Cirrus“

Damit man nicht in wenigen Jahren mit einem total veralteten Flugzeugpark da- steht, wird ein Holzflugzeug vom Typ Ka 6 durch einen Kunststoff-Segler ersetzt. Bei der diesjährigen Hauptversammlung betonte der erste Vorsitzende, Hans Wiedemann, daß man mit diesem Flugzeug bei Streckenflügen und Wettbewerben weiterhin mithalten könne. Zur Steigerung der Einnahmen solle den einzelnen Piloten noch mehr Gelegenheit zum Fliegen gegeben werden, da die hohen Ausgaben für Versicherung, Zulassung und Hallenmiete immer anfallen würden, unabhängig von der Flugstundenzahl.

Die Werkstattstunden sind im vergangenen Jahr auf etwas über 2000 zurückgegangen. Neben der Wartung des Flugzeugparks wurden zur Cirrus-Finanzierung einige Heimarbeiten geleistet sowie ein moderner Segelflugzeuganhänger selbst geschweißt.

Den Bericht der Modellflieger gab der Abteilungsvorsitzende Wolfgang Knöller. Für das bereits zur Tradition gewordene Remstalpokalfliegen stellte die Altkameradschaft erneut einen Pokal zur Verfügung, da H. Schwarze durch seinen dreimaligen Sieg den Wanderpokal endgültig behalten darf.

Der Vorsitzende der Altkameradschaft Fritz Abele würdigte nicht nur die Arbeit der Vorstandschaft, sondern er dankte auch den Ehefrauen und Familien für das Verständnis für dieses Hobby. „Mit dem Segelfliegen ist es wie mit dem Stehlen, wenn man es einmal angefangen hat, kann man es nicht mehr lassen“, sagte Abele abschließend.

Bei den Neuwahlen wurden Hans Wiedemann als Vorsitzender des Gesamtvereins, R. Hummel als „Vize“ und R. Strobel als Schriftführer bestätigt. Zum Kassier wurde

Dr. H. G. Vögele neugewählt. Einige Vertreter der Jugendlichen wurden Beisitzer im Ausschuß. Seit langem ist es in der Fliegergruppe üblich, daß die jungen, aktiven Mitglieder zusammen mit den Erfahrungen der „Altgedienten“ die Geschicke des Vereins in die Hände nehmen.

Der Flugbericht von R. Hummel enthielt einige interessante Streckenflüge. Dr. H. G. Vögele legte den 325-Kilometer-Dreieckszielflug von Aalen/Elchingen nach Neustadt/Aisch von dort nach Kehlheim und zurück nach Elchingen gleich zweimal zurück. Robert Hummel flog beim Hornberg-Segelflugwettbewerb mit der Libelle eine Strecke von 300 Kilometer in der beachtlichen Zeit von etwas über vier Flugstunden. H. Wiedemann und Kurt Haaga gelangen einige Flüge über 200 Kilometer.

Mit Kurt Haaga und Gerd Roos besitzen jetzt 20 Schorndorfer Piloten das silberne Leistungsabzeichen. Den größten Erfolg er-

Augen auf im Straßenverkehr!

flog Gerhard Vögele. Er wurde bei den baden-württembergischen Segelflugmeisterschaften Juniorensieger und belegte Platz fünf in der Hauptkonkurrenz.

Die diesjährige Flugsaison beginnt voraussichtlich an Ostern. Wer 1975 Interesse an der Ausbildung zum Segelflieger hat, sollte sich jetzt melden, um noch am theoretischen Unterricht teilnehmen zu können. Dann kann er in wenigen Wochen auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen bereits zu den ersten Schulflügen in die „Fliegende Kiste“ steigen.

Schorndorfer Stadtnachrichten

Eine schöne Bescherung

Eine nicht gerade angenehme Überraschung brachte uns ein Anruf über den Tower am Flugplatz am 18. Mai 1975.

Hans Graf gab eine Außenlandung durch. Nun gut, dann holen wir ihn eben mit dem Anhänger zurück. Schon das Abendessen eingespart. Aber ..., man solle doch ein paar Latten, Bindfaden und viel Klebeband mitbringen, der Rumpf und das Leitwerk lägen so arg neben dem Flugzeug und er müsse doch in den Hänger passen. Eine Bodenwelle war unserem Hannes zum Verhängnis geworden. Da braucht es wirklich nicht viel bei einer so schlanken Rumpfröhre.

Wenn es auch nicht so aussieht, am 28. Mai 1975 flog sie wieder, mit unserem Hannes.



So, das „hebt“ ‘ne Weile...



Warten auf einen Start zum Alpensegelflug in Nikolsdorf. Hans Graf

Wieder ein Fliegerball mit Flugzeugtaufe

Ein schöner Fliegerball im März 1975 war Anlaß zur Taufe unseres zweiten Kunststoffsegelflugzeuges. Ein „Standard-Cirrus“. Durch die Bemühungen unseres Kameraden Kurt Haaga gelang es uns, hierzu Herrn Direktor Helmut Schmid von Daimler-Benz AG als Taufpaten zu gewinnen.



Ein festliches Ereignis. Fliegerball zur Flugzeugtaufe „Gottlieb Daimler“ 1975

Wichtig war für uns die Verbindung zum Hause Daimler-Benz, weil wir unserem neuen Segler den Namen des bedeutenden Sohnes unserer Stadt "Gottlieb Daimler" geben wollten.

Hiermit wollten wir die Verbundenheit mit unserer Heimatstadt Schorndorf zeigen.



Erster Bürgermeister H. P. Greiner, Fritz Abele, Hermann Huppenbauer mit Gattin. Dahinter H.-Jürgen Scholz und Hans Graf

Tod bei Flugzeugunglück

Eugen Hänle abgestürzt

Von unserem Redaktionsmitglied

LENNINGEN (tl) — Beim Absturz seines Motorsportflugzeuges ist am Sonntagnachmittag der Segelflugzeugfabrikant und Mitinhaber der Firma „Glasflügel“ in Lenningen (Kreis Esslingen), Ingenieur Eugen Hänle (51), ums Leben gekommen. Drei weitere Personen wurden schwer verletzt.

Hänle war am Sonntag vom Flugplatz Saulgau aus mit seiner einmotorigen „Jodel-Remoqueur“ (Wert 70 000 Mark) gestartet. Augenzeugen berichteten, daß die Maschine über Hoßkirch (Kreis Ravensburg) in etwa 80 Meter Höhe ins Trudeln kam, ein Scheunendach streifte und unmittelbar beim Bahnhof aufschlug. Kurz nach seiner Einlieferung ins Krankenhaus erlag Eugen Hänle den schweren Verletzungen. Drei Sachverständige vom Bundesluftfahrtamt haben inzwischen die Ermittlungen über die Unfallursache aufgenommen.

Eugen Hänle hatte vor 20 Jahren in Lenningen-Schlattstall mit dem Bau von Segelflugzeugen begonnen. Mit seinen Konstruktionen „Kestrel“ und „Standard-Libelle“ wurden in den letzten Jahren mehrere Weltmeisterschaften und internationale Wettbewerbe gewonnen.

NWZ vom 23.9.1975



Nikolsdorf - Alpensegelflug 1976/1978/1979



In den Alpen angekommen, nun muß aufgebaut werden.

H.-G. Vögele, Hermann Braun, Rudi Strobel, Kurt Haaga, Hans Wiedemann, Robert Hummel

50 Jahre Fliegergruppe Schorndorf e. V.

1977 feierte die Fliegergruppe mit einem Festabend am 5. November in der Künkelinhalle ihr 50jähriges Jubiläum.

Im Rahmen dieses Abends wurden verdiente Kameraden durch den BWLV und den Verein geehrt.

Der Deutsche Aeroclub verlieh dem Verein das Diplom Otto Lilienthal.

Mit der bronzenen Ehrennadel des BWLV wurden geehrt:

Kurt Haaga · Heinz Hofmann · Wolfgang Schwarze

Mit der silbernen Ehrennadel des BWLV wurden geehrt:

Hugo Gammel · Willy Wöhr · Karl Bühler



Festredner Fritz Abele

Mit der goldenen Ehrennadel des BWLV wurde geehrt:

Fritz Abele

Zu Ehrenmitgliedern des Vereins wurden ernannt:

Hugo Gammel	Eberhard Schaal
Albert Brenzinger	Ernst Eisenbraun
Hermann Steinle	Richard Hägele

Die Ehrennadel des Vereins wurde verliehen an:

Paul Stegmaier	Hans Graf
Klaus Bühler	Oskar Weller
Albert Buob	Hans Kleinle
Kurt Wallitschka	Robert Hummel
Dr. H.-G. Vögele	Dieter Althaus

Beim Elchinger Segelflugwettbewerb 1978 wieder dabei

Die beiden Piloten Gerd Roos und Hermann Braun konnten in der Clubklasse mit einer Ka 6 CR den 2. Platz belegen.

Leistungsflug neben Ausbildung



Fluglehrer H.-G. Vögele mit seinen „Schülern“

In den Jahren um 1980 wurde neben der Förderung des Streckensegelfluges die Ausbildung groß geschrieben. Sie blieb eine der wichtigsten Aufgaben unserer Fluglehrer Robert Hummel und H.-G. Vögele. Um die Last der allwöchentlichen Schulerei auf mehrere Schultern zu verteilen, suchten wir nach Verstärkung.

Unser erfahrener Kamerad Gerd Roos erklärte sich bereit, die Ausbildung zum Segelfluglehrer zu beginnen.

Nach Robert Hummel fungiert Gerd Roos heute nicht nur als Fluglehrer, sondern auch als unser Ausbildungsleiter.

Durch die neuen Ausbildungsrichtlinien und die neue Prüfordnung für Luftfahrzeugführer werden auch an die Ausbildung immer größere Ansprüche gestellt. Diese zu erfüllen, ist heute ehrenamtlich nur durch größtes Engagement der Ausbilder möglich.



Unser neuer Fluglehrer Gerd Roos. Warten auf den Start

Hans Graf will hoch hinaus

Am 26. 7. 1981 und am 28. 7. 1981 gelang unserem Hannes sein großer Wurf. In Timmersdorf/Österreich konnte er sich mit einer Startüberhöhung von 2800 bzw. 4000 Metern den Höhenflugdiamanten erfliegen und im goldenen Leistungsabzeichen plazieren.

Hierzu bekommt er den Ehrenteller der Altkameradschaft aus den Händen von Fritz Abele überreicht.



Hans Graf erhält den „Ehrenteller“ der Altkameradschaft aus den Händen von Fritz Abele

Große Flugzeugmesse in Friedrichshafen - finden wir etwas?

Im März 1983 stellt sich für die Fliegergruppe Schorndorf wieder die Frage, ob wir einen weiteren Schritt zur Umstellung unseres Flugzeugparkes in Richtung Kunststoff tun wollen und können. Wir sagten „Ja“.

So fuhren wir, nicht ganz unvorbereitet, im März 1983 nach Friedrichshafen, um uns auf der stattfindenden Flugzeugausstellung umzuschauen. Gewisse Vorstellungen hatten wir ja schon. Einmal war da die Einsatzmöglichkeit, zum andern der Preis. Da wir unsere Ka 8 verkaufen wollten, sollte das neue Segelflugzeug natürlich zur Schulung bzw. Weiterbildung geeignet sein, aber auch gute Gleiteigenschaften besitzen. Unkritisch sollte es sein und nicht zu teuer.

Wir fanden in einer DG 101 Elan von der Firma Glaser-Dirk in Bruchsal das geeignete Segelflugzeug.

Die Bestellung wurde perfekt gemacht und die erste Anzahlung war fällig. Über die Finanzierung hatten wir einen Plan gemacht:

1. Verkauf der Ka 8
2. Bankdarlehen 10000 DM
3. Mitgliederdarlehen 10000 DM

Zusammen sollten es 34000 DM werden. Etwas war noch in der Kasse.

Unsere Ka 8 wurde dann im Juli 1983 verkauft und am 15. 11. 1983 flog unsere DG 101 das erste Mal. Dann war die Saison zu Ende. Nun hatten wir Zeit, den angefangenen Transportanhänger fertig zu machen und er wurde auch fertig.



Unsere DG 101 Elan, schön oder?



Die Anhängerbauer Klaus Woitaschek und Klaus Kaibel

„Barbara Künkelin“ sollte unsere neue DG 101 getauft werden



Taufakt unserer „Barbara Künkelin“ 1984

Am 5. Mai 1984 sollte die Taufe stattfinden. Ein Fliegerball wurde wieder organisiert.

Die Taufrede wurde vom Vorsitzenden des Schorndorfer Heimatvereins Dr. Götz Hübner gehalten. Er hob die besondere Bedeutung von Barbara Künkelin in der Geschichte der Stadt Schorndorf hervor.

Verdiente Kameraden konnten vom BWLV und dem Vereinsvorsitzenden Ehrungen entgegennehmen.

Als besondere Auszeichnung wurde unser Kamerad Fritz Abele mit der „Goldenen Wolf-Hirth-Medaille“ für ganz besondere Verdienste ausgezeichnet.

Die „Bronzene Ehrennadel“ erhielten Gerd Roos, Roland Braun, Bernhard Schwendemann und H.-D. Deuschle.

Die „Silberne Ehrennadel“ des BWLV erhielt unser Hans Graf.

Rückgang bei der Auslastung der Segelflugzeuge

Leider mußten wir ab 1985 mit einem Rückgang der aktiven Piloten leben. Kameraden, welche vorher sehr aktiv waren, wurden durch Beendigung ihrer beruflichen Ausbildung von Schorndorf in alle Winde verstreut. Nicht jede familiäre Verbindung erlaubte es den Kameraden, weiterhin so aktiv zu sein, daß alle Flugzeuge finanziell zu halten waren.

So ergab sich die Notwendigkeit, unsere Standard-Libelle zu verkaufen. Ein bitterer Entschluß, aber notwendig.



Flugzeugabnahme vor der Werkstatt. Hans Graf am linken Flügel, Norbert Burkhard, unser Prüfer am Leitwerk

Wieder Erfreuliches

Michael Seibold ließ sich 1985 als weiterer Fluglehrer für den Segelflug ausbilden. So konnte er kurze Zeit danach unseren Gerd Roos unterstützen.

So war eine nicht ganz einfache Kombination bei einem Fluglehrer, selber Streckenfliegen und Ausbildung am Platze, möglich. Beide Fluglehrer konnten sich nun ergänzen oder abstimmen.



Hier steckt er „ihn“ zusammen. Unser weiterer Fluglehrer Michael Seibold

Unerwarteter Erfolg

Michael Seibold beim ersten Start qualifiziert

Nach einem achten Platz in Freudenstadt gehört er der Landesmannschaft der württembergischen Segelflieger an

(ms). Ein unerwarteter Erfolg gelang dem Fluglehrer und Mitglied der Fliegergruppe Schorndorf, Michael Seibold, bei den am Sonntag beendeten Segelflug-Landesmeisterschaften der Clubklasse des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbands in Untermusbach bei Freudenstadt. Bei seiner ersten Teilnahme an einem Wettbewerb zur württembergischen Meisterschaft belegte er nach zehn Wertungstagen im Gesamtklassament den achten Platz unter 34 Teilnehmern und sicherte sich damit einen Platz in der württembergischen Landesmannschaft.

Die zweite große Überraschung war das während des gesamten Wettbewerbs recht gute Wetter, welches dem Sportleiter Lothar Schwark aus Freudenstadt erlaubte, an dreizehn von vierzehn Wettbewerbstagen eine Aufgabe auszuschreiben, wobei an zehn Tagen eine Wertung dadurch zustande kam, daß mindestens ein Pilot eine Strecke von 75 Kilometern zurücklegte. Die an den einzelnen Tagen gestellten Streckenaufgaben mit Flugstrecken von 120 bis 277 Kilometern führten die Teilnehmer über das Gebiet zwischen Pforzheim und St. Blasien bis nach Sigmaringen und den Farrenberg bei Hechingen.

Trotz aller Wettbewerbsatmosphäre blieb die Kameradschaft unter den Fliegern nicht auf der Strecke. So halfen zum Beispiel ei-

nige Konkurrenten dem Schorndorfer Piloten, die bei einer harten Landung am Flugzeug entstandenen Schäden über Nacht soweit zu reparieren, daß das Flugzeug am nächsten Tag wieder flugtauglich am Start stand und der Pilot weiterhin am Wettbewerb teilnehmen konnte.

Für den Schorndorfer Segelflieger Michael Seibold war die erste Teilnahme an einer Meisterschaft ein unerwarteter Erfolg. Mit einem Standard-Cirrus der Fliegergruppe Schorndorf angetreten, fand er sich mit zunehmender Wettbewerbsdauer immer besser im Wettbewerbsgeschehen zurecht und arbeitete sich durch konstant gute Leistungen vom 18. Platz nach dem dritten Wertungstag bis auf den 8. Platz am zehnten und letzten Wertungstag vor. Die



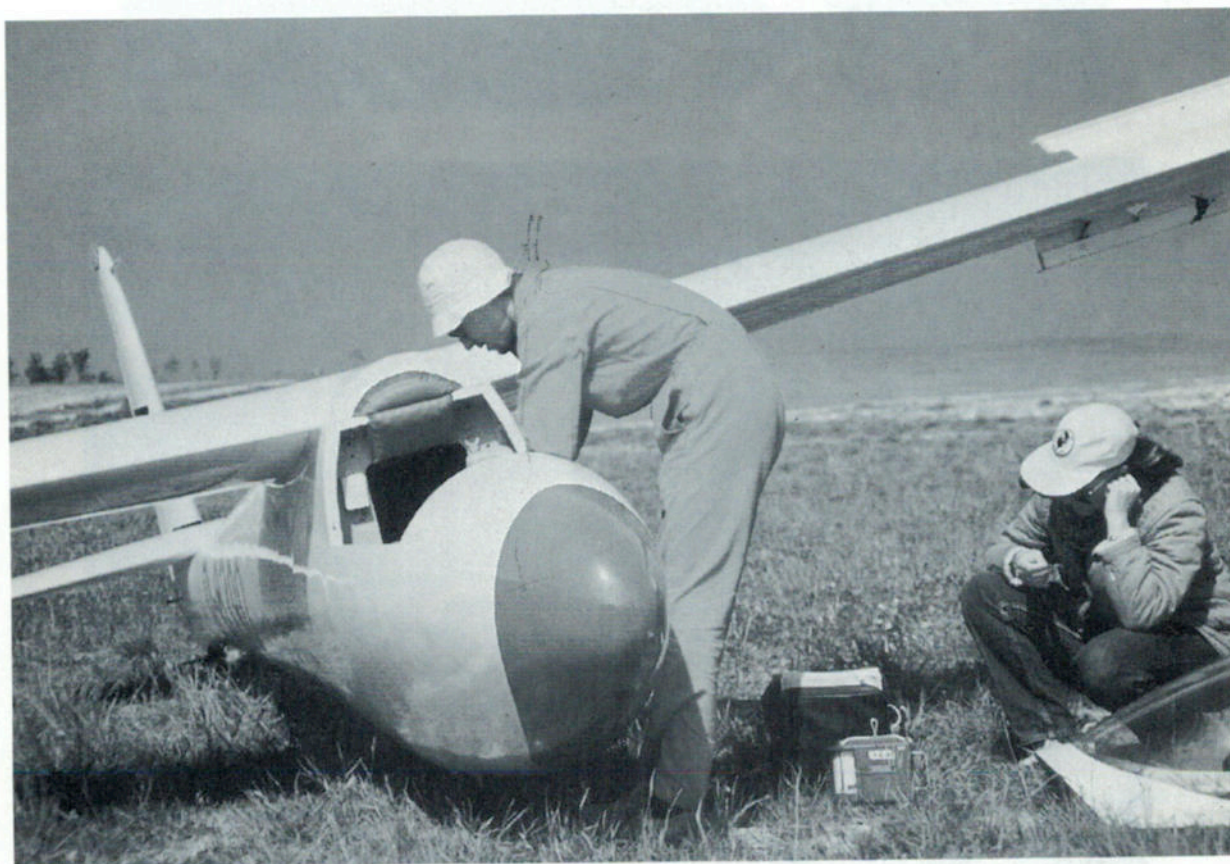
Gleich mit seinem ersten Start qualifizierte sich der Waiblinger Segelflieger Michael Seibold für die Landesmannschaft.

Bild: privat

besten Tagesplatzierungen erzielte er mit je einem dritten und fünften Platz an Tagen, an denen kein Pilot die gestellte Tagesaufgabe erfüllen konnte und es zu einer reinen Streckenwertung kam, das heißt, daß die an diesem Tag geflogene Strecke der einzelnen Piloten den Tagesplatz bestimmte. An Tagen mit Zeitwertung, das heißt, wenn mehrere Piloten die gestellte Streckenaufgabe erfüllten und nun die schnellste Zeit über den Tagesplatz entscheiden mußte, konnte er sich durch seinen etwas zurückhaltenden Flugstil nicht ganz so weit vorne platzieren,

doch die hohe Risikobereitschaft der anderen Piloten in bezug auf Außenlandungen, d. h. frühzeitigen Landungen vor Erreichen des Start- und Zielflugplatzes Untermusbach, warfen die Konkurrenz immer wieder zurück und die Leistungskonstanz des Schorndorfers zahlte sich in stetigem Klettern in der Gesamtplatzierung aus. Als Mitglied der baden-württembergischen Landesmannschaft besteht nun unter Umständen sogar die Möglichkeit, im kommenden Jahr an den Deutschen Segelflugmeisterschaften der Clubklasse teilzunehmen.

NWZ 1985



Alles dabei zum Streckenflug? Michael Seibold bereitet sich vor.

Region 3: Ostalb-Donau

Dipl.-Ing. Fritz Abele wurde 70 Jahre alt

Der Vorsitzende, der „Altkameradschaft Schorndorfer Segelflieger“ feierte am 7. Januar 1985 seinen 70. Geburtstag.

Die Abteilungen Segelflug und Modellflug sowie die Altkameradschaft der Fliegergruppe Schorndorf wünschen Kamerad Fritz Abele noch viele gesunde und erfolgreiche Jahre.

Durch ihn hat die Fliegergruppe Schorndorf seit vielen Jahrzehnten große Unterstützung in Rat und Tat erfahren können. Er ist seit über 50 Jahren aufs engste mit der Fliegerei verbunden.

Durch Verbandsauszeichnungen, wie das Otto-Lilienthal-Diplom, die Goldene Ehrennadel des BWLV und die Goldene Wolf-Hirth-Medaille, wurde dies zum Ausdruck gebracht. der adler 2/85



Hans Graf - 50 Jahre begeisterter und noch immer aktiver Flieger

13.4.1989

Hans Graf wird heute 70 Jahre alt

Einer der ältesten Sportpiloten

Noch heute ist der Jubilar aktiver Motorsegler- und Segelflugzeugpilot



Einer der ältesten Sportpiloten: Hans Graf.

Einer der ältesten Sportpiloten ist Hans Graf von den Schorndorfer Segelfliegern. Er wird heute, 13. April, 70 Jahre alt. Als er 1935 über die damalige Flug- und Arbeitsgruppe Schorndorf zur Fliegerei kam, war es wohl mehr der ewige Traum der Menschheit zu fliegen als heute, wo Fliegerei schon zur normalen Transportangelegenheit gehört. Heute ist ein Sportflugzeug ein technisch ausgereiftes Gerät.

Natürlich stand damals der Zusammenschluß von Flugbegeisterten mehr als heute unter dem Gesichtspunkt der kameradschaftlichen Zusammengehörigkeit. Flugsport war und ist ohne Kameradschaft und gemeinsame Arbeit nicht denkbar.

Bereits 1937 legte Hans Graf dann schon seine A-Prüfung ab, was Sekundenflüge auf noch recht handwerklich gebauten Geräten, nicht ohne Abenteuerlichkeit abging.

Später dann um 1939 erwarb er schon seinen Luftfahrerschein. Damals an der Teck erflogen. Unvermeidlich ging dann die Zeit des zweiten Weltkrieges auch an Hans Graf nicht vorbei. Als Fluglehrer und Kampfflieger bei der Luftwaffe tat er seinen Dienst. Bis 1950 kam dann die russische Gefangenschaft und die Aufenthalte in Arbeitslagern dazu. Viele Jahre die er nur durch seine starke Willenskraft ertragen konnte. Nachdem dann 1952 die Sportfliegerei in Deutschland wieder zugelassen war, stand er mit an der Spitze als es galt die Fliegergruppe Schorndorf zu gründen und aufzubauen.

Auf den verschiedensten Fluggeländen wurde nun wieder geflogen. Nun erwarb er 1953 die Fluglehrerlizenz für Winden- und Gummiseilstart. 1957 stand er beim Bau der heutigen Fliegerwerkstatt auf der Au seinen Mann.

In den folgenden Jahren wurde das Fluggerät immer professioneller und natürlich auch anspruchsvoller für den Piloten. Die Vorschriften verschärfen sich ständig im Interesse der Flugsicherheit. Dies zwang Hans Graf zu immer neuem Weiterlernen und somit Jungbleiben.

Mit diesen neuen Flugzeugen wurden dann auch Leistungen geflogen. So erwarb er nach der „Silber-C“ die „Gold-C“ und dann auch noch Diamanten dazu. Diese Leistungsabzeichen sind in einer Zeit gemacht worden wo er selbst schon jenseits der 60er war. Allein sein Höhenflug in Österreich von 5100 Metern Höhe zeugt von seiner Leistungsfähigkeit. Leistungen welche motorlos, nur mit Aufwinden erfolgen wurden.

Der Luftfahrtverband verlieh Hans Graf die silberne Ehrennadel für seine vorbildliche Arbeit im Interesse seines Vereines, der Fliegergruppe Schorndorf. Etwa 3000 Flugstunden stehen auf seinem noch offenen Konto. Vorbildlich setzte er sich ein, wenn es um Beschaffungen ging und Veranstaltungen ausgerichtet werden mußten. Vorbildlich auch sein Einsatz, wenn es gilt, junge Menschen an das Fliegen heranzuführen und zu begeistern.

NWZ

Vereinswettbewerb im Segelflug - Ansporn zum Streckensegelflug

Auch in den Jahren 1985, 1987 und 1988 wurden wieder Wertungen zum Vereinswettbewerb durchgeführt. Bei diesem Wettbewerb kommen alle Streckenflüge des Jahres zur Auswertung.

Nachfolgend die Sieger:

1985

1. Platz	Michael Seibold Dreieck Musbach - Villingen-Schwenningen - Hohenzollern - Musbach Cirrus - 277,26 km	475,69 Punkte
	Zielstrecke Musbach - Langenbrand TV - St. Blasien - Musbach Cirrus - 247,37 km	424,40 Punkte
	Summe:	900,09 Punkte
2. Platz:	Hans Graf abgebrochenes Dreieck Elchingen - Blaubeuren - Rothenburg - Eichstätt Landung Nördlingen DG 101 - 300 km	417,67 Punkte
3. Platz:	Manfred Kargl Zielrückkehr Elchingen - Bad Boll - Elchingen Cirrus - 100 km	172,57 Punkte
4. Platz:	Rüdiger Morgenstern Zielrückkehr Elchingen - Hornberg - Elchingen Ka 6 S - 60 km	122,09 Punkte

1987

1. Platz:	Hans Graf 302-km-Dreieck mit Std.-Cirrus vom 2. 5. 1987, abgebrochen in Eichstätt EDTA - Autobahnteilung Albaufstieg - Rothenburg o. T. Flugplatz - Eichstätt Flugplatz 234 km	344,18 Punkte
-----------	--	---------------

302-km-Dreieck mit Std.-Cirrus
vom 17. 5.1987
EDTA - Autobahnteilung Alaufstieg -
Rothenburg o. T. Flugplatz -
Eichstätt Flugplatz - EDTA
Summe: 592,16 Punkte
936,34 Punkte

2. Platz Michael Seibold
218-km-Dreieck mit Std.-Cirrus
vom 10.7.1987
Biberach - Fürstenberg Sender -
Farrenberg - Biberach 373,80 Punkte

210-km-Dreieck mit Std.-Cirrus
vom 13. 7.1987
Biberach - Farrenberg -
Amalienhof - Biberach 412,31 Punkte
Summe: 786,11 Punkte

außer Konkurrenz:
531-km-Vieleck mit Std.-Cirrus
vom 15. 4.1987 in Puimoisson
Puimoisson - Bardonecchia Bahnhof -
Pont d' Aiguines - Briancon Bahnhof -
Puimoisson 781,43 Punkte

3. Platz Christof Single
253-km-Dreieck mit DG 100
EDTA - Boll Bahnhof -
Rothenburg o. T. Flugplatzhalle -
Harburg Zementwerk -
EDTA 497,00 Punkte

1988
1. Platz Hans Graf
2. Platz Christof Single
3. Platz Joachim Krauter

Hermann Huppenbauer wird 80 und Ehrenmitglied des
Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes

Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband e.V.
gibt sich die Ehre zu einem

Empfang anlässlich des 80. Geburtstages von
Herrn Brigadegeneral a. D. Hermann Huppenbauer
Ehrenmitglied des BWLV

am 24. 4. 1986, um 17.30 Uhr, in das Hotel am Schloßgarten, Stuttgart,
einzuladen.

1987 - Fliegergruppe Schorndorf e. V.
feiert 60jähriges Jubiläum

Hierzu hatte die Fliegergruppe zu einem großen Kameradschaftsabend in
den Spitalkeller eingeladen.

Lesen wir hierzu den Bericht vom „Adler“ 10/87.



Aufstellung zur Ehrung. 1987 zur 60er-Feier im Spitalkeller

Fliegergruppe Schorndorf e. V. wird heuer 60 Jahre alt

Kaum sind die Fotos der 50er-Feier eingeklebt im Vereinsalbum, schon sind wieder zehn Jahre vergangen und wir können unser 60jähriges Bestehen feiern.

Wir erinnern uns: Im Herbst 1927 fand sich ein kleiner Haufen, die eigentlichen Gründer der Fliegergruppe Schorndorf, zusammen, um den Verein unter dem damaligen Namen Flug- und Arbeitsgruppe Schorndorf zu gründen. Es waren die Kameraden Eberhard Schaal, Hugo Gammel, Richard Hägele, Albert Brenzinger, Wilhelm Rentschler sowie Rudolf und Hermann Schmid.

Leider sind nicht mehr alle unter uns. Ganz kurze Zeit später kamen dann eine ganze Menge flugbegeisterter junger Leute dazu, so daß die Gruppe bald eine stattliche Anzahl von Mitgliedern zählen konnte.

Viele von ihnen sind heute noch in der von Fritz Abele gegründeten und noch geleiteten – Altkameradschaft Schorndorfer Segelflieger – vereint. Sie unterstützen die aktiven Kameraden tatkräftig und können aus einem vollen Ereigniskorb schöpfen.

Sicher waren die Zeiten damals anders als heute und unter Fliegen verstand man am Anfang Dinge, die wir heute als Hüpfen oder Rutscher bezeichnen. Es war ein kurzes Gleiten, aber man kam vom Boden weg. Im Vordergrund stand der Zusammenhalt, eben die Kameradschaft. Nicht zuletzt war es die viele Arbeit durch den Bau und die ständigen Reparaturen am knappen Fluggerät, welche zusammenschmiedete. Vergessen wir nicht die Verhältnisse und den Stand der Flugtechnik allgemein zu dieser Zeit, also vor 60 Jahren. Die damals zur Verfügung stehenden Materialien und auch die finanziellen Mittel würden heute keinen mehr zum Flugzeugbau bewegen. Um so höher ist der rasche Aufschwung der Gruppe zu bewerten, welche sich trotzdem immer nach dem neuesten Stand der Technik ausrüstete. Bald stand dann auch Fluggerät zur Verfügung, mit welchem gute Leistungen geflogen werden konnten. 1933 wurde bereits das erste Baby gebaut und unter dem Namen der Stadt Schorndorf in den Dienst gestellt.

Bei der Einweihung des allen bekannten „Hornberg“ stand dann die FAG-Schorndorf in den ersten Reihen.

Natürlich ging dann die beginnende Kriegszeit nicht spurlos am Verein vorbei. Viele Kameraden kamen zum Militär und einige kamen nicht mehr zurück. Ihnen wollen wir ein ehrendes Gedenken bewahren. Lange Gefangenschaft lenkte manchen Lebensweg in andere Bahnen, viele standen vor dem Nichts. Trotzdem, oder gerade deswegen, blieb der Geist des Fliegens in der Kameradschaft erhalten und die festen Bande hielten zusammen. 1952, nachdem von den Besatzungsmächten ein ziviler Luftverkehr wieder zugelassen wurde, konnte dann der alte Verein wieder mit Leben erfüllt und unter dem Namen – Fliegergruppe Schorndorf weitergeführt werden. Wieder war es eine kleine Gruppe begeisterter junger Leute, welche sich dem Flugsport verschrieben hatte und so auf dem alten Fundament mit Unterstützung der Erfahrenen weitermachte.

Viel materielle Unterstützung und guter Rat war der Grundstein zur weiteren Arbeit. Auch nun war es nicht leicht wieder Fluggerät zu

bauen. Man war froh über jedes Brett, jede Mark. Ein Werkstatttraum mußte gefunden werden und altes Fluggerät, was irgendwie übriggeblieben war, mußte aufgerüstet werden. Die Startart war immer noch das Gummiseil und der Hang. Aber man flog wieder.

Zusammen mit dem Segelflug begann sich dann auch der Modellbau wieder neu zu organisieren. Heute ist diese Abteilung nicht unmaßgeblich am Erfolg der Fliegergruppe Schorndorf beteiligt. In vielen Klassen kann sie auf Meisterehren verweisen. Sie hat heute ein eigenes Modellfluggelände und bietet so den Jugendlichen beste Gelegenheit den Modellflugsport zu erlernen und zu betreiben. Hier bekommen viele den ersten Kontakt zur Fliegerei aber auch zur Gemeinschaft.

Doch nun zurück zu den Segelfliegern. Es dauerte nicht lange und die Fliegergruppe Schorndorf hatte sich wieder ein Baby II b, getauft auf den Namen „Barbara Künkelin“, geschaffen. Hiermit wurden dann auch die ersten Hochstarts mit der Schleppwinde zusammen mit den Donzdorfer Segelfliegern gemacht.

Danach wurde es zur Übung, mit doppelsitzigen Segelflugzeugen zu schulen und wieder wurde gewerkelt bis man seinen Doppelsitzer hatte. Er wurde unter dem Namen „Gottlieb Daimler“ 1957 in den Dienst gestellt.

Leider konnte für den nun immer mehr aufstrebenden Flugbetrieb in Schorndorf kein Fluggelände gefunden werden und so nahm man das Angebot von Karlsruher Kameraden dankend an, mit in Karlsruhe zu fliegen. Aber wieder stand die Frage des geeigneten Werkstatttraumes an, denn die bisherigen Räumlichkeiten wurden durch die aufstrebende Wirtschaft für eigene Zwecke benötigt. Ende 1955 wurde uns dann das heutige Gelände auf der Au in Schorndorf zur Errichtung einer Werkstatt von der Stadt Schorndorf zur Verfügung gestellt. 1957 war es dann soweit, wir hatten die erste eigene Werkstatt. Viel Schweiß ist geflossen, als man die damals angebotene Baracke vom Küblergelände abriß und sie neu aufbaute. Noch heute werden hier die Flugzeuge gewartet und repariert.

Aber weit war der Weg jedes Wochenende nach Karlsruhe und so hielt man wieder Ausschau in der Nähe. Zusammen mit der Fliegergruppe Welzheim gelang es dann, hier einige geeignete Wiesen als Fluggelände auszumachen. Nachdem schon vorher eine Schleppwinde gebaut wurde, konnten wir uns nun an den Bau eines modernen Seglers wagen. So entstand damals unter der Federführung unseres heutigen Ehrenvorsitzenden Dieter Althaus die erste Ka 6 mit einem laminaren Worthmann-Profil. Völlig neue Wege mußten gesucht werden, um für einen sonst aus Holz bestehenden Flügel eine laminare Beplankung aufbringen zu können. Noch heute wird dieser Segler bei der Weiterbildung unserer jugendlichen Mitglieder geflogen.

Die Schleppwinde wurde mal wieder verstärkt und es kamen ein Spatz, eine Ka 8 und eine Ka 7 dazu. So ging es ständig aufwärts. Viele Sommerlager wurden bei befreundeten Fliegergruppen durchgeführt und viele Leistungskilometer geflogen. Durch ein solches Lager lernten wir dann auch unsere heutige Flugheimat kennen: Das Fluggelände der Elchinger auf dem Härtsfeld. Heute der Flugplatz Aalen-Heidenheim/Elchingen des Luftsportrings Aalen.

An diesem Abend wurden folgende verdiente oder langjährige Mitglieder geehrt:

Fritz Abele
Klaus Bühler
Albert Brenzinger
Dieter Burckhard
Roland Braun
H.-D. Deuschle
Hans Eberle
Thomas Frank
Hugo Gammel

Hans Graf
Robert Hummel
Werner Härer
Hans Kauer
Manfred Kargl
Uwe Marotzke
H.-D. Nagels
Udo Paulstich
Gerd Roos

Hermann Schmid
Dr. B. Schwendemann
Michael Seibold
Paul Stegmaier
Martin Schlang
Dr. H.-G. Vögele
Alexander Wahl
Kurt Wallitschka

Der Fliegergruppe wurde das Diplom Wolf Hirth verliehen.



Fritz Abele, Paul Stegmaier, Albert Brenzinger, Hugo Gammel, Hermann Schmid, die „Ersten“ mit dem 1. Vorsitzenden Hans Wiedemann. Vorn Baubürgermeister Dr. Kautt und Vorsitzender der LSR Aalen Hans Richard



Verdiente -

u. a. Robert Hummel, Klaus Bühler, Kurt Wallitschka, Gerd Roos, Michael Seibold

Unsere alte/neue Fliegerbaracke

Wie den älteren Kameraden noch wohl bekannt sein wird, wurde unsere Fliegerwerkstatt im Jahre 1957, also vor 35 Jahren, fertiggestellt. Wenn man mit Kameraden der damaligen Zeit fachsimpelt, welche an der Bauerei beteiligt waren, bekommt man immer wieder zu hören, unter welchen unwirtschaftlichen Umständen das Werk entstand.

Zum einen mußte man sich, da es sich um eine gebrauchte Baracke handelte, mit Ungeziefer herumschlagen, zum anderen schwammen die demonitierten Einzelteile bei einem großen Unwetter auf der ganzen Au umher und mußten eingesammelt werden.

Ähnliche Umstände traten ein, als wir nun 1988 an eine Renovierung gingen.

Bei der Imprägnierung der Außenwände hatten wir kein Problem, außer, daß mehr Farbe am Kerle war als an der Wand. Aber als wir dann an die Instandsetzung des Bodens gingen, welcher ja bekanntlich auf eingeschlagenen Holzpfehlen stand, schlug das Schicksal wieder zu. Kaum waren die neuen Pfehle, diesmal aus "Schockprofilen", eingeschlagen und die Bodenplatten wieder verlegt, schwammen uns diese wieder durch ein Hochwasser davon. Weit konnten sie ja nicht, aber sie schwammen in der Werkstatt herum. Wir hatten sie noch nicht verschraubt und so waren sie vom Wasser hochgedrückt worden. Immerhin hatten wir 0,75 Meter Wasser in der Werkstatt. Das Fluggerät war in aller Eile hochgestellt worden. Nun sind die Platten aber wieder verschraubt.



... Werkstatt, alles morsch. Da muß etwas getan werden.
Siegfried Nienaber, der neue Flugschüler aus dem hohen Norden



2:1 - wie es heute üblich ist

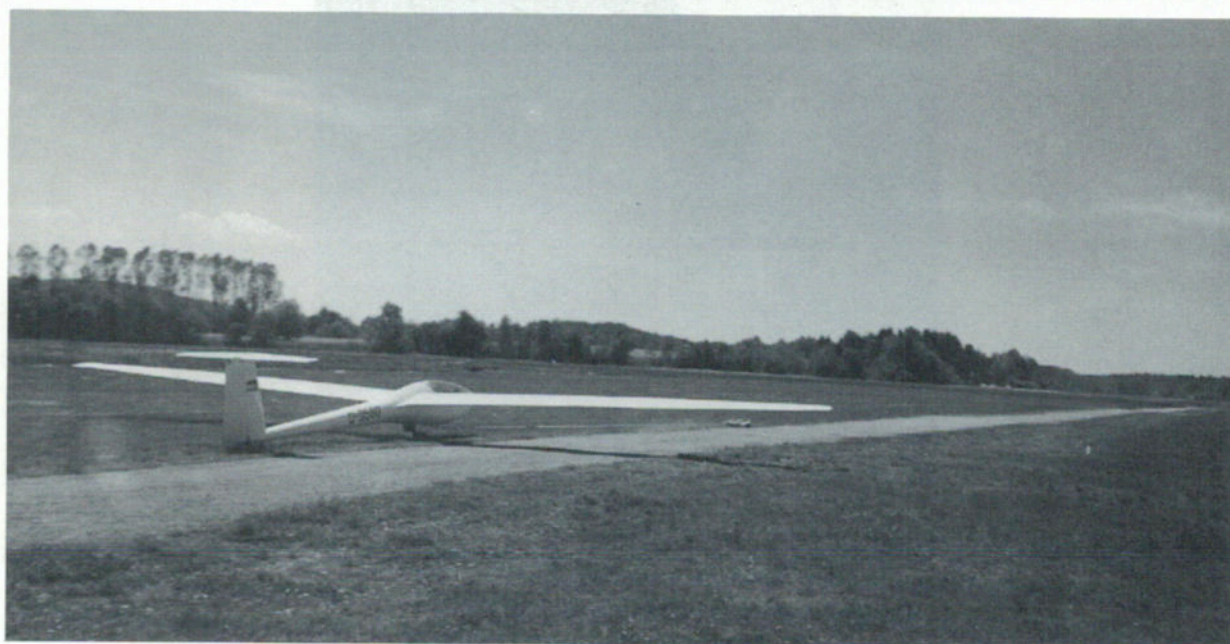


So... erledigt

Fliegergruppe Schorndorf meldet erfolgreiches Fluglager in Isny

In der Pfingstwoche vom 21. bis 28. Mai 1988 waren die fünf Piloten Manfred K., Thomas F., Joachim K., Christof S. und Klaus Woitaschek unserer Fliegergruppe Schorndorf mit zwei Kunststoffflugzeugen, DG 101 und Cirrus, im Fluglager in Isny im Allgäu.

Bei bestem Flugwetter konnten mit insgesamt 40 Windenstarts fast 50 Flugstunden erflogen werden. Dabei wurden die Segelflugpiloten der Schorndorfer Fliegergruppe von ihren Gastgebern aus Isny in den Hangflug und in das Fliegen in den Alpen eingeführt - für alle ein neues und tolles Erlebnis.



Isny - Pfingsten 1988. Thomas beim Start mit Joachim

Vorsitzender der Altkameradschaft Schorndorfer Segelflieger
wird siebter Ehrenbürger der Stadt Schorndorf

Dipl.-Ing. und Baumeister Fritz Abele wurde der siebte Ehrenbürger der Stadt Schorndorf

Ein aktiver Förderer des Luftsportes und der Fliegergruppe Schorndorf

Es war schon ein Ereignis, als unser Fliegerkamerad und Gründer der „Altkameradschaft der Segelflieger“ Fritz Abele die Ehrenbürgerrechte der Stadt Schorndorf verliehen bekam. Es war am 26. 2. 1988 als der Gemeinderat der Stadt Schorndorf in einer öffentlichen Gemeinderatsitzung nach den Stellungnahmen der Fraktionen die Urkunde durch Oberbürgermeister Reinhard Hanke überreichte. In einer anschließenden Laudatio würdigte Oberbürgermeister Reinhard Hanke die besonderen Verdienste von Fritz Abele auf den verschiedensten Gebieten zum Wohle seiner Heimatstadt Schorndorf.



Sein Engagement geht von der Heimatgeschichte über den Lionsclub zu vielen Vereinen. Sein persönlicher Einsatz ermöglicht erst vielen Vereinen eine Jugendarbeit wie sie wünschenswert ist.

In der 60jährigen Vereinsgeschichte der Fliegergruppe Schorndorf ist seine kritische aber stets positive Mitarbeit nicht wegzudenken. Er inspiriert nicht nur, sondern ist auch bei der Durchführung von gestellten Aufgaben an erster Stelle aktiv. Seine Art die Vorstandsarbeit zu unterstützen, hat so manchen Vorstand wieder zu einem ruhigeren Schlaf verholfen, manches Problem wurde gelöst.

Es ist nicht nur die materielle Hilfe, sondern die ideelle Unterstützung welche ihn so verdient macht.

1972 wurde dann auch unsere „Libelle“ auf den Namen „Altkameradschaft Fritz Abele“ getauft. In der fast 60jährigen Zugehörigkeit zu unserer Fliegergruppe konnte er für viele Auszeichnungen vorgeschlagen werden. Er trägt die „Goldene Ehrennadel der Fliegergruppe Schorndorf“ ebenso wie die „Goldene Ehrennadel des BWLV“. Ihm wurde das „Otto-Lilienthal-Diplom“ verliehen und er wurde mit

der „Goldenen Wolf-Hirth-Medaille“ ausgezeichnet.
 Es würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, all die gleichrangigen Auszeichnungen anderer Vereine und Institutionen hier aufzuzählen. Zu Ehren unseres Ehrenbürgers hatten dann am Abend die Schorndorfer Vereine zu einem „Gesellschaftsabend mit Damen“ eingeladen. Hier wurde Dank abgestattet und fröhlich gefeiert. Wir wünschen unserem Kameraden Fritz Abele weiterhin viel Schaffensfreude an seiner Arbeit. Nicht zuletzt sei aber auch seiner Familie, besonders seiner Ehefrau, für das hohe Maß an Verständnis herzlich gedankt.
 – Hans Wiedemann –

der adler 5/88



Paul Steiner, Vorsitzender der Fliegergruppe Welzheim, Gustaf Dolak vom BWLV, Fritz Abele mit seiner Gattin. Vorn Oskar Weller und frühere Taufpatin Renate Stützel (Ka 6 CR "Hermann Arnold")

Teilnahme am Leiberdinger Vergleichsfliegen - Leider ein Bruch

Beim Leiberdinger Vergleichsfliegen im Juli 1988 gingen unsere beiden jungen Piloten Christof Single und Joachim Krauter als Mannschaft an den Start.

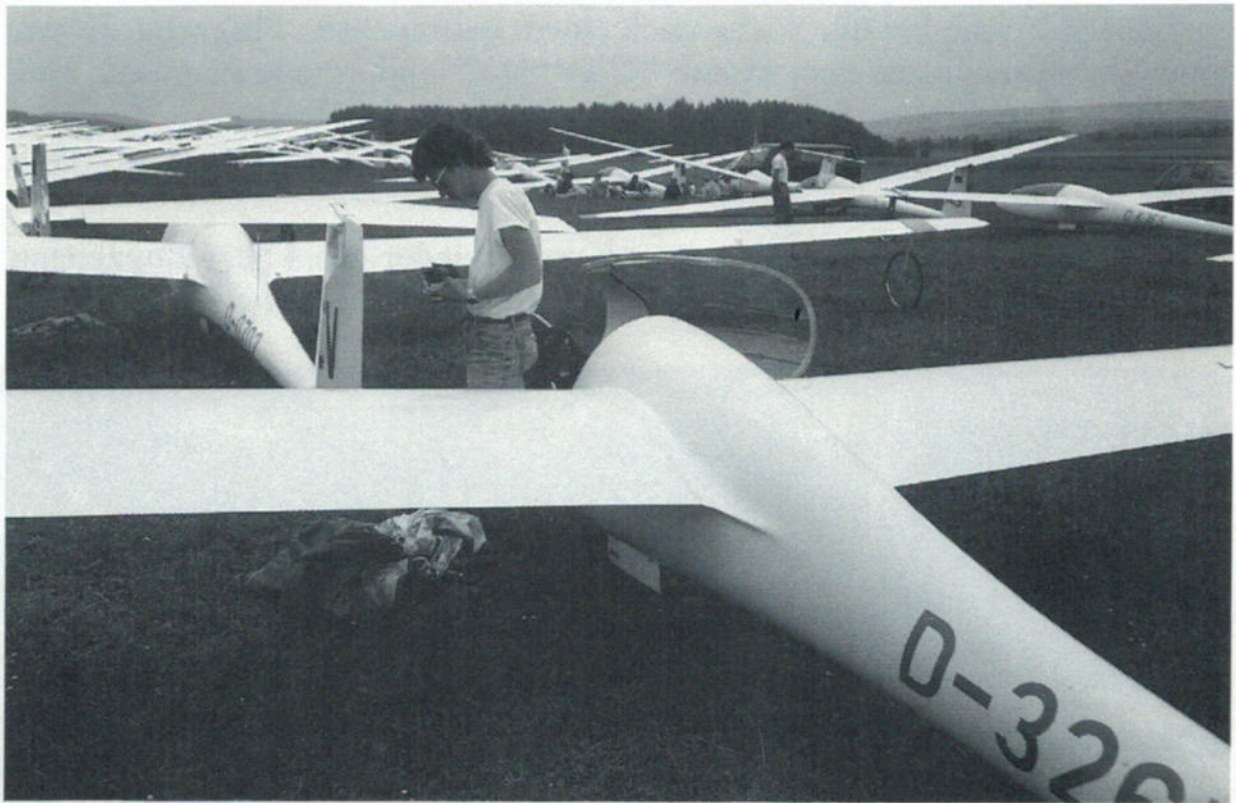
Leider war das Wetter dazu angetan, ständig mit Außenlandungen rechnen zu müssen. Außerdem ist der Juli mit dem Fruchtstand auf den Feldern sicher nicht der richtige Termin für einen Wettbewerb, an dem viele Jugendliche teilnahmen.

Leider wurde das alles zusammen unserem Christof Single bei einer Außenlandung zum Verhängnis.

Unsere Ka 6 S, welche wir selbst bis 1962 gebaut hatten, ging zu Bruch. Es war nur ein schwacher Trost, daß die beiden Piloten immer noch den 7. Platz belegen konnten.

Froh sind wir auch darüber, daß niemand verletzt wurde. Leider waren wir nicht mehr in der Lage, das Flugzeug neu aufzubauen.

Der Bruch wurde an unsere Fliegerkameraden in Welzheim verkauft.



Christof Single bei einem Wettbewerb

Leider wieder Betrübles

Mit dem Verlust unserer Ka 6 S war leider unsere Pechsträhne noch nicht zu Ende.

Bei einem Überlandübungsflug mit unserem Standard-Cirrus im Juni 1988 mußten wir wieder einen Bruch hinnehmen. Der Rumpf war bei einem mißglückten Außenlandeversuch abgebrochen. Gott sei Dank auch ohne Personenschaden, zum Glück kaskoversichert. So war der finanzielle Schaden abgedeckt.

Streckensegelflug und Wettbewerbe sind nicht mehr wegzudenken

Trotz der Mißgeschicke im Jahre 1988 war der Drang nach Streckenflügen 1990 nicht gebremst. Die Ausbildung hatte neue junge Piloten hervorgebracht und diese wollten sich mit anderen Piloten messen.

Wir mußten über die Beschaffung eines weiteren Segelflugzeuges nachdenken. Eines wußten wir dabei bald, ein Neuflugzeug war nicht drin. Kostet so ein Segler heute doch über 70.000 DM. So wurden unsere Kameraden Single und Kargl fündig bei der Suche nach einem gebrauchten Flugzeug. Es war eine Club-Libelle aus dem Hause "Glasflügel" und gerade recht zur Teilnahme an Wettbewerben unserer jungen Nachwuchspiloten.

Im Mai 1990 flogen wir sie dann das erste Mal zu unserer besten Zufriedenheit.

Damit bestand unser Flugzeugpark nun wieder aus 4 Segelflugzeugen: 1 K 7, 1 Standard-Cirrus, 1 DG 101 Elan und der Club-Libelle.



Unsere "Club-Libelle" - noch ohne Taufe

Auch der Platzflug hat seine Tücken

Voraussehen mußten wir das steigende Risiko natürlich schon und der Abschluß von Kaskoversicherungen für die Kunststoffsegler sollte wenig-

stens das finanzielle Risiko in Grenzen halten. Aber ein Schaden ist der Bruch eines Flugzeuges immer. Zum Glück ging es auch in diesem Falle ohne Verletzung des Piloten ab. Diesmal hatte es unsere noch nicht alte DG 101 Elan getroffen.

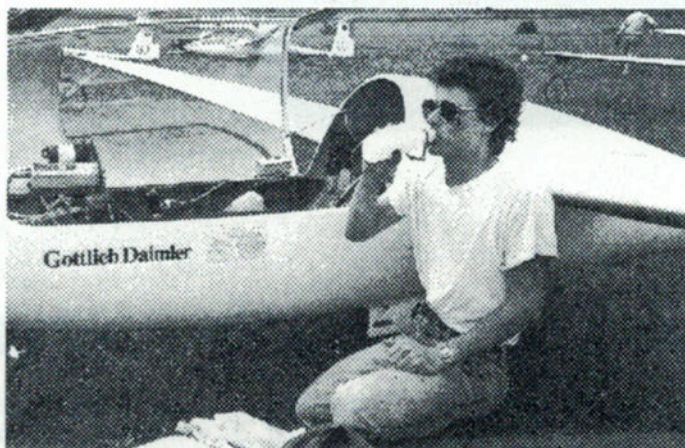
Bei einem Übungsflug mit anschließender Landung auf dem Flugplatz Elchingen kam unser Kamerad Stefan Seibold zu kurz. Dabei konnte er nicht vermeiden, mit einem Flügel im Getreide hängen zu bleiben. Was das bedeutet, braucht keine Erklärung. Ein schöner "Ringelpitz" und der Flieger war zerlegt. Flügel, Rumpf, Leitwerk, alles schön auseinander genommen.

Knapp an einem Totalschaden vorbei konnte das Flugzeug wieder beim Hersteller aufgebaut werden.

Nun, am 10. 9. 1990 flog der Vogel wieder.

Unser Standard-Cirrus beim 9. Ostalb-Segelflug-Wettbewerb

Christof Single, Segelflieger der Fliegergruppe Schorndorf, kam beim 9. Ostalb-Wettbewerb unter 34 Teilnehmern in der Standardklasse auf einen 16. Platz. Für den 19jährigen war es sein erster Start bei einem Wettbewerb. Damit qualifizierte er



sich für die Teilnahme an den baden-württembergischen Juniorenmeisterschaften, die im Juli in Neresheim stattfinden.

15. 6. 90 NWZ

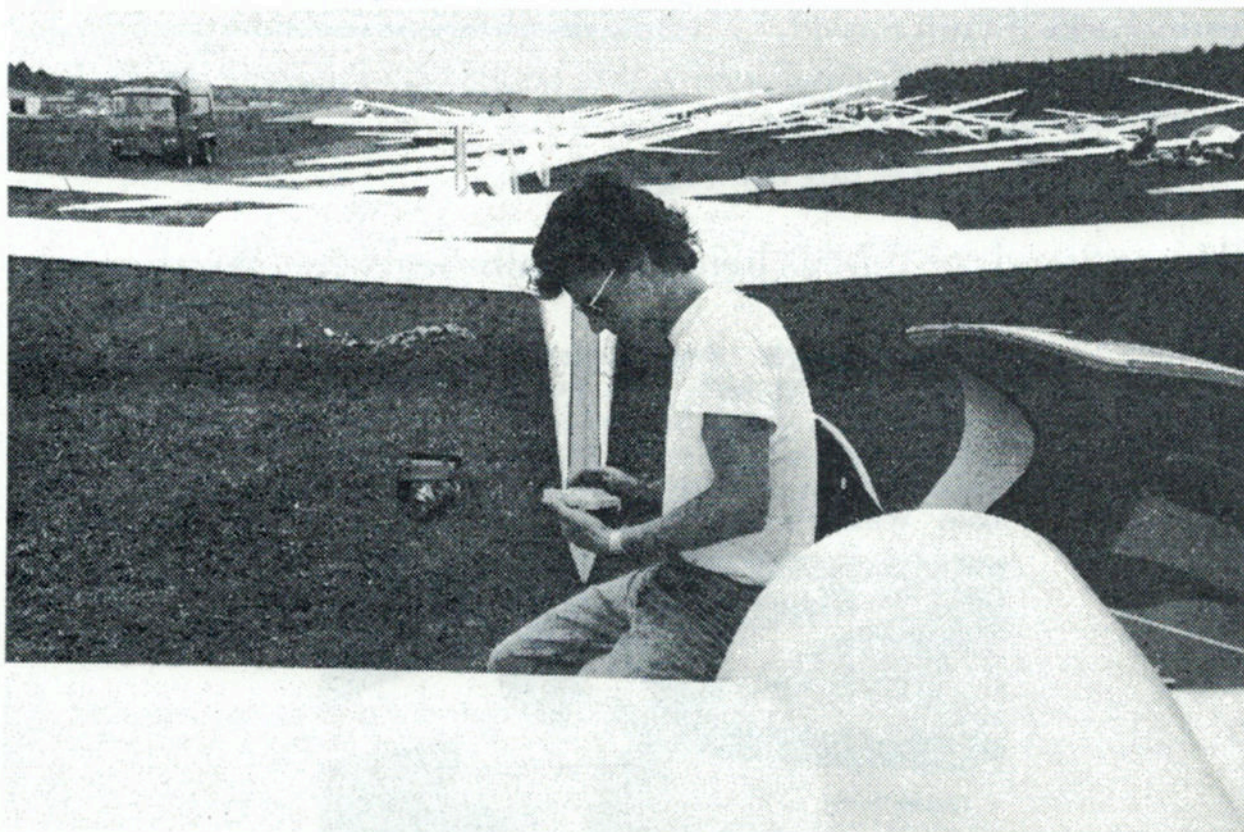
Teilnahme und Erfolge bei der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug 1990

Wieder unsere jungen Nachwuchspiloten waren es, welche am Wettbewerb teilnahmen und sich erfolgreich plazieren konnten. Christof Single und Joachim Krauter belegten hierbei gute Plätze in der Juniorenwertung der Clubklasse.

Joachim konnte den 4. Platz in Baden-Württemberg und den 7. Platz in Deutschland belegen.

Christof belegte den 6. Platz in Baden-Württemberg und den 9. Platz in Deutschland.

Dienstag, 25. September 1990



Christof Single Neunter bei Landesmeisterschaften

Christof Single von der Fliegergruppe Schorndorf nahm zwar erst zum zweiten Mal an einem Wettbewerbssegelflug teil, doch dabei gelang ihm gleich ein Erfolg. Er wurde bei den Baden-Württembergischen Juniorenmeisterschaften im Streckensegelflug auf Antrieb Neunter.

Bild: Krautter

Erstmals in der Schorndorfer Vereinsgeschichte

Single und Seibold umrundeten ein 570-Kilometer-Dreieck

Im Teamflug von Aalen-Elchingen über Gemünden/Main und Nittenau/Bayerischer Wald zurück zum Heimatflugplatz auf der Ostalb

Der 20jährige Christof Single aus Remshalden und sein ehemaliger Fluglehrer Michael Seibold (31) aus Waiblingen haben zum ersten Mal in der Geschichte der Fliegergruppe Schorndorf im Teamflug das 570-Kilometer-Dreieck Aalen-Elchingen – Gemünden/Main – Nittenau/Bayerischer Wald umrundet. Beider Erkenntnis nach sechseinhalbstündigem Nonstopflug: In den vereinseigenen Segelflugzeugen Club Libelle und Standard Cirrus hätten sie bei anhaltend guter Thermik auch 700 Kilometer fliegen können.

Christof Single und Michael Seibold hatten am Flugtag die Chance zu einem derart umfassenden Dreiecksflug erkannt. Die gute Segelflugwetterlage hatte sich nach dem Durchzug einer Tiefdruckrinne mit nachfolgendem Hochdruckeinfluß sehr frühzeitig abgezeichnet. Bereits um 10 Uhr waren die beiden in der Luft. Bei guten Aufwinden ging es rasch der Alb entlang zur ersten Wende bei Bad Boll. Ausgerechnet der Weiterflug in Richtung heimatliches Remstal brachte die größten Schwierigkeiten des ganzen Tags, da zwischen der Alb und

Lorch zu dieser frühen Tageszeit noch keine Thermik vorhanden war. Nach einem langen Gleitflug wurde in niedriger Höhe der Welzheimer Wald bei Lorch erreicht, von dort aus ging's bei guter Thermik vorbei an Schwäbisch Hall, Künzelsau, Tauberbischofsheim und Würzburg nach Gemünden am Main, wo die Gabelung der Bundesbahnstrecke zur Dokumentation des Erreichens der Wende fotografiert werden mußte.

Zwischen Schweinfurt und Würzburg hindurch führte der Flug über den Steigerwald nördlich von Nürnberg Richtung Schwandorf. Etwas südöstlich davon liegt in einem kleinen Tal der Flugplatz von Nittenau-Bruck, die letzte zu fotografierende Wende des Flugs. Bei immer besser werdenden Aufwinden passierten die beiden Piloten der Fliegergruppe Schorndorf sehr schnell Regensburg, Beilngries, Eichstätt und Harburg. Um 17 Uhr landeten sie auf dem Heimatflughafen Aalen-Elchingen.

Christof Single und Michael Seibold harmonisierten auf Anhieb; sie spürten, bis auf wenige Ausnahmen, im engen Verband die Aufwinde auf. Bereits fürs nächste Jahr haben sich die beiden noch größere Strecken zum Ziel gesetzt. Besondere Anziehungskraft übt die württembergische Meisterschaft '91 in der Clubklasse aus.

NWZ



Nach dem ersten 570-Kilometer-Dreiecksflug in der Geschichte der Fliegergruppe Schorndorf wohlbehalten auf dem Heimatflugplatz in Aalen-Elchingen gelandet: Christof Single aus Remshalden (links) und sein ehemaliger Fluglehrer Michael Seibold aus Waiblingen vor den vereinseigenen Segelflugzeugen Club Libelle und Standard Cirrus

Manfred Kargl wird neuer zusätzlicher Fluglehrer



Manfred Kargl, ein weiterer Fluglehrer 1989 (rechts im Bild)

Erfolge - Erfolge - Erfolge

2. Übersberg-Segelflugwettbewerb bei Pfullingen

Sieger Single fliegt zur Landesmeisterschaft

Der 20jährige Remshaldener erreichte nach
sieben Wettbewerbstagen die höchste Punktzahl

Christof Single von der Fliegergruppe Schorndorf im siebentägigen 2. Übersberg-Segelflugwettbewerb die Gesamtwertung der Clubklasse mit 2849,4 Punkten und qualifizierte sich für die Landesmeisterschaften der Junioren 1992. Der 20jährige aus Remshalden-Hebsack hatte zuvor schon die Qualifikation zur regulären Landesmeisterschaft im Juli 1991 geschafft.

Die Piloten mußten an jedem der sieben Wettbewerbstage Dreiecksflugaufgaben zwischen 130 und 260 Kilometer erfüllen.

Die Bewertung erfolgte nach zurückgelegten Kilometern und den Durchschnittsgeschwindigkeiten. In dem 20 Bewerber starken Teilnehmerfeld setzte sich Single mit seinem Holzflugzeug „Zugvogel“ auch gegen Kunststoffflugzeuge durch. Im Segelflugsport zählt Single mit seinen 20 Jahren noch zu den Junioren; sein Sieg im 2. Übersberg-Segelflugwettbewerb bei Pful-



lingen ist gleichbedeutend mit der Qualifikation zur Landesmeisterschaft der Junioren 1992. Optimistisch gibt sich Single auch für seinen Start in der regulären Landesmeisterschaft im Juli 1991.

NWZ

Mit seinem Holzflugzeug „Zugvogel“ gewann der Remshaldener Christof Single von der Fliegergruppe Schorndorf den 2. Übersberg-Segelflugwettbewerb bei Pfullingen.

▲
Bild: privat



Die Sieger der Clubklasse (von links nach rechts): David Frohnmüller (2. Platz), Christof Single (1. Platz) und Christof Gründler (3. Platz)

1991 errang dann ebenfalls unser junger Pilot Christof Single den 3. Platz bei der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug. In sein Leistungsabzeichen konnte er einen ersten Diamanten für den Zielstreckenflug über 500 km heften.

1992 - 65 Jahre Segelflug, 40 Jahre Modellflug in Schorndorf

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Broschüre, als Ergänzung zu der im Jahre 1962 erschienenen Broschüre "35 Jahre Segelflug", wissen wir noch nicht, was uns das Jahr bringen wird.

Auf alle Fälle freuen wir uns auf unser Jubiläum im September 1992:
65 Jahre Fliegergruppe Schorndorf,
40 Jahre Modellflug in Schorndorf.



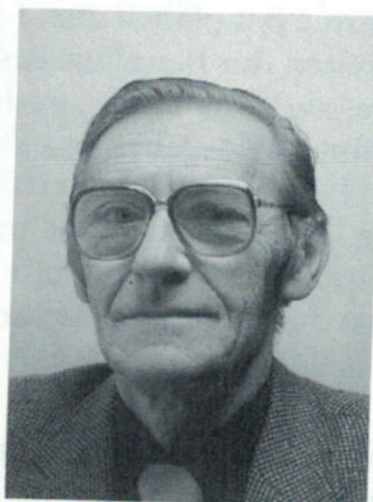
Unser Flieger- und Ausbildungslager Juni 1992. Initiator wie bereits 1991 unser Fluglehrer Manfred Kargl. (Im Bild von links: M. Kargl mit Freundin, Stefan Seibold, Klaus Woitaschek, Günter Platz, H.-Peter Kuhne, Christof Single, Jörg Rapp, Heike Dietz.)

Die Abteilung Modellflug der Fliegergruppe Schorndorf e. V.

Aufgezeichnet von



Hans
Kleinle
1971-1991

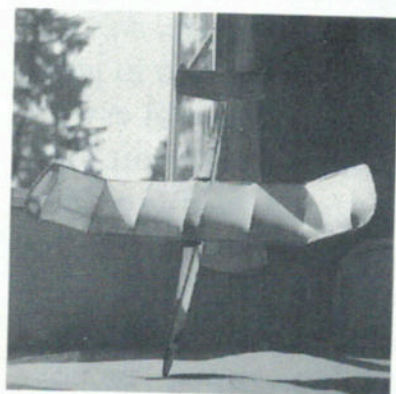


Kurt
Wallitschka
1951-1971

1950 - jegliche fliegerische Betätigung war noch durch Anordnung der Militärregierung verboten - trafen sich einige flugbegeisterte Jugendliche, vor allem aber einige alte Fliegerkameraden, ehemalige Segelflieger der 1927 gegründeten Flug- und Arbeitsgruppe Schorndorf und gründeten die "Interessengemeinschaft Weihe", die Vorläuferin der späteren "Fliegergruppe Schorndorf".



Gleich nach Wiederezulassung des Sportfluges durch die Alliierten am 28. April 1951 machten sich diese Segelflieger an den Bau eines Schulgleiters SG 38, der auf den Namen "Stadt Schorndorf" getauft wurde. Unmittelbar mit der Gründung der Fliegergruppe beschlossen Günther Battermann und Kurt Wallitschka, innerhalb der Fliegergruppe eine Modellbauabteilung aufzubauen. Günther Battermann war ein erfahrener Modellflieger und Kurt Wallitschka hatte 1938 - auch bereits mit einiger Erfahrung - einen zweimonatigen Lehrgang als Modellbaulehrer an der Flugmodellbauschule in Lauenburg absolviert.



Es dauerte auch nur kurze Zeit, da hatten wir ein paar modellflugbegeisterte Jugendliche um uns geschart. Nun galt es, das Problem einer Werkstatt zu lösen. Mit Unterstützung unserer Segelflieger stellte uns Hans Eberle einen Raum in seiner Werkstatt zur Verfügung, in dem wir einmal wöchentlich unsere Modelle bauen konnten. Hauptsächlich waren es Jugendliche, denen

wir die Grundbegriffe des Modellbaues beibrachten, während die bereits Fortgeschrittenen und Erfahrenen ihre Modelle daheim bauten. Ein Glücksfall bescherte uns einen kompletten Werkzeugschrank, den ein „alter“ Modellflieger noch aus der Zeit der Flieger-HJ über die Nachkriegswirren gerettet hatte. Damit waren wir werkzeugmäßig zunächst gut bedient. Schlechter sah es mit Bauplänen aus. Es gab in dieser Zeit keine. Hier half uns Hans Rein weiter, der Baupläne des Einfachmodells „Kiek in die Welt“ und „Baby“ hatte, zwei Baupläne aus dem Anfängerprogramm der Flieger-HJ. Nun also konnte es losgehen mit dem Bauen! Denkste! Ein neues Hindernis galt es zu überwinden... Material! Es gab damals noch keine Modellbaufachgeschäfte, in denen man das benötigte Material hätte kaufen können. Von Balsaholz konnten wir nur träumen. Also galt es suchen! Die Segelflieger hatten durch gute Beziehungen einige Platten Sperrholz erworben, von denen sie uns Modellbauern eine Platte abgaben, ebenso eine Büchse Kaltleim.

Ein uns Modellbauern wohlgesonnener Schreiner erklärte sich bereit, aus einem Kiefern Brett für uns Leisten zu sägen. Damit waren die Grundlagen für ein emsiges Schaffen erfüllt. Erschwert wurde unsere Arbeit nur dadurch, daß wir nach jedem Werkabend die Werkstatt sauber aufräumen und die Bauteile mit heimnehmen mußten, da der Raum tagsüber von der Firma Eberle als Werkstatt benutzt wurde. Dennoch konnten auch diese Schwierigkeiten unsere Begeisterung nicht mindern, und groß war unsere Freude, als wir mit den ersten fertigen Fliegern auf die Au zogen und unsere ersten Starts ausführten. Bereits während dieser Zeit suchten wir intensiv nach einem Werkstattraum, den wir nur für uns allein nutzen konnten. Unsere Bemühungen waren von Erfolg gekrönt und wir konnten einen Kellerraum im Burggymnasium als „unsere“ Werkstatt beziehen. Hier konnten wir unser Material und auch die halbfertigen Modelle bis zum nächsten Bauabend aufbewahren und mußten die Teile nicht mit heimnehmen.

Einige unserer Modellflieger hatten zwischenzeitlich über private Beziehungen englische Baukästen erworben, die natürlich gewaltig bestaunt wurden. Insbesondere das damals in Deutschland noch unbekannte Balsaholz wurde immer wieder von neuem bewundert und unsere glücklichen Kameraden ob dieser Errungenschaften gewaltig beneidet.

In dieser Zeit - etwa Mitte der 50er Jahre - eröffnete Helmut Ellinger in Stuttgart im stehengebliebenen Erdgeschoß eines ausgebombten Hauses die „Bastlerzentrale“. Helmut Ellinger war unseres Wissens der erste, der das so begehrte Balsaholz importierte. Brettchen und Leisten gab es nun in jeder Stärke und in allen Maßen. Nun konnten auch wir dieses Material erwerben. An dieser Stelle sei ganz besonders die gute Zusammenarbeit mit Helmut Ellinger hervorgehoben. Da eine Fahrt nach Stuttgart zu dieser Zeit noch recht umständlich (und kostspielig) war, denn damals hatte noch niemand von uns Modellfliegern ein Auto, war es einfach nicht möglich, daß jeder sein Material selbst holte. Kurt Wallitschka hat deshalb in Verhandlungen mit Herrn Ellinger erreicht, daß er der Modellbaugruppe für über

100 DM Material überließ (trotzdem mit 10 Prozent Rabatt), die im Laufe der Zeit abgestottert wurden. Um das Material künftig gegen Barzahlung einkaufen zu können, beschlossen wir eine Doppellösung: erstens erhob der Modellbauleiter von jedem Mitglied der Modellbaugruppe einen monatlichen Beitrag von -,50 DM, zweitens wurde das um 10 Prozent verbilligt eingekaufte Material zum Normalpreis an die Gruppenmitglieder weiterverkauft, so daß auch davon einige Pfennige in der Gruppenkasse verblieben. So konnten wir im Laufe der Zeit die Schulden bei H. Ellinger tilgen und künftig die Einkäufe bar bezahlen. Von unserem "Vermögen" konnten wir weitere Anschaffungen für die Modellbaugruppe tätigen, so z. B. Schraubstöcke, Laubsägen und letztendlich sogar einen kompletten Werkzeugschrank.

1957 wurde dann das Fliegerheim auf der Au errichtet und wir Modellbauer erhielten hier in einem netten Werkstattraum neben unseren Segelfliegern eine endgültige Bleibe. In dieser Zeit vergrößerte sich die Mitgliederzahl der Modellbaugruppe so stark, daß wir die Gruppe teilen mußten und nun zwei Werkabende pro Woche eingeführt wurden.

Inzwischen hatten sich mehrere Firmen auf dem Modellbausektor etabliert und es erschienen außer den bisher unerschwinglichen englischen Flugmodellmotoren auch deutsche Motoren (Webra) auf dem Markt. Auch



verschiedene Modellbaupläne - meist englischen Ursprungs - gab es zu kaufen. Einige Modellbauer waren nun so weit, daß sie sich an Eigenkonstruktionen wagten, mit denen sie gute Flugleistungen erzielten. Hier seien besonders erwähnt Wilfried Palme, Heinz Hofmann und Roland Braun, die in den Freiflugklassen A 1 und A 2 besonders aktiv waren und bei vielen Wettbewerben beachtliche Plazierungen erlangten. Helmut Schenk, der ebenfalls mit der Klasse A 1 begann, verlegte sich dann auf die Nurflü-

gelklasse und konnte einige erste und zweite Plätze erringen. Helmut wurde in dieser Klasse sogar zweimal Baden-Württembergischer Landesmeister und auch Palme und Hofmann waren bei den Baden-Württembergischen Landesmeisterschaften immer unter den ersten 10 von 90 bis 100 Teilnehmern zu finden.

Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre kam - aus den USA importiert - die Fesselfliegerei in Mode. Klar, daß auch einige unserer Modellflieger von dieser Sparte begeistert waren. Auf dem damals noch freien Platz vor dem Schlachthaus drehten wir jeden Samstag nachmittag unsere Kreise und übten "Kunstflug", der sehr oft mit "Balsakleinholz" endete. Die Aktivsten in dieser Sparte waren der später leider bei einem Autounfall tödlich verunglückte Manfred Rometsch, Erich Vinzenz und der inzwischen ebenfalls verstorbene Frieder Epple. 1963 errang Erich Vinzenz gegen starke Konkurrenz den Titel des Baden-Württembergischen Landesmeisters im Kunstflug und fuhr im Jahr darauf mit der Baden-Württembergischen Mannschaft zur

Deutschen Meisterschaft nach Braunschweig. Hier hatte er leider Pech und konnte wegen des schlecht laufenden Motors nur den 4. Platz belegen. Immerhin war das damals ein schöner Erfolg für unsere Gruppe. Unser Kamerad Karl Ilg, ebenfalls ein begeisterter Fesselflieger, spezialisierte sich auf die Klassen Fuchsjagd und Mannschaftsrennen. Insbesondere in der Klasse Mannschaftsrennen hatte er viele gute Erfolge. Außer vielen Erfolgen bei verschiedenen Wettbewerben wurde er sogar zweimal Landesmeister und errang auch einen 3. Platz bei der Deutschen Meisterschaft. Von vielen internationalen Wettbewerben in Frankreich, Belgien, Italien, Ungarn und sogar Rußland brachte er gute Plazierungen und schöne Pokale mit. Jetzt noch pflegt er die Kameradschaft mit Fesselfliegern vieler Länder.

In den Jahren darauf kamen in den USA und England die ersten Fernsteuerungen auf, natürlich nicht in den heutigen Ausführungen, sondern einfache Einkanalanlagen. Für uns damals zu unerschwinglichen Preisen. Hier fand unser Helmut Schenk, der ein begeisterter Hobby-Elektroniker



ist, ein neues Betätigungsfeld. Er konstruierte eine Fernsteuerung, die von uns allen sehr bewundert wurde. Heute würde man über eine solche Anlage nur lächeln. Der Sender war ein schwerer, unförmiger Kasten, mit Röhren bestückt und aus einer Autobatterie gespeist. Die Sendeantenne, ca. 3 m lang, wurde gesondert am Boden aufgestellt und mit Abspannungen verankert. Der Empfänger (ebenfalls Röhrengerät) wurde aus einer 90-Volt-Anodenbatterie versorgt. Es herrschte am Flugplatz großer Jubel, wenn die Fernsteuerung funktionierte und das Modell wenigstens einmal an einem Nachmittag in die Luft kam. Die meiste Zeit war Helmut am Montieren. Mal lief der Motor nicht, dann lief der Motor und die Steuerung streikte. Und wenn dann beides tat und sich das Modell in die Luft erhob, konnte es passieren, daß nach zurückgelegten 50 Metern sich kein Ruder bewegte und das Modell - damals noch ganz eigenstabil - seine eigenen Kreise zog.

wenn die Fernsteuerung funktionierte und das Modell wenigstens einmal an einem Nachmittag in die Luft kam. Die meiste Zeit war Helmut am Montieren. Mal lief der Motor nicht, dann lief der Motor und die Steuerung streikte. Und wenn dann beides tat und sich das Modell in die Luft erhob, konnte es passieren,



daß nach zurückgelegten 50 Metern sich kein Ruder bewegte und das Modell - damals noch ganz eigenstabil - seine eigenen Kreise zog. Mit der Zeit kamen auch deutsche Steuerungen zu einem erschwinglichen Preis auf den Markt und einige Modellflieger konnten sich eine solche Steuerung kaufen.

Nun wollten diese Kameraden ihre Modelle auch wie richtige Flugzeuge starten. So finanzierte Waldemar Gabler und Gerhard Beckmann auf der Au unsere erste Startbahn. Hans Kleinle konnte von der Stadt Schorndorf eine große Wiese pachten und zwei kleinere Wiesen von Landwirten.

Schotter wurde in die Wiese gewalzt und mit einer Betondecke überzogen. Damit hatten wir für die Modellbaugruppe ein schönes Fluggelände,

sowohl für die Freiflieger als auch für die Fernflieger. Leider überlebte die Betondecke nur zwei Winter und war dann nicht mehr benutzbar.

Unsere Gruppenkasse war recht mager als wir die Errichtung einer asphaltierten Startbahn planten. Der Kostenvoranschlag unseres Kameraden Gerhard Beckmann, der damals noch die Straßenbau- und Tiefbaufirma betrieb, belief sich allein für den Asphalt auf nahezu 5000 DM. In vielen Besprechungen aller Mitglieder der Gruppe wurde eine Lösung zur Finanzierung des Vorhabens gesucht und bereits nach kurzer Zeit hatten wir die Lösung gefunden. Die Mitglieder der Modellbaugruppe legten je nach ihren finanziellen Möglichkeiten kleinere oder größere Beträge als zinsloses, langfristiges Darlehen in die Gruppenkasse, das dann jährlich durch Verrechnung mit dem Beitrag getilgt wurde.

Und dann war es soweit. Nach Vorbereitung des Platzes trafen sich etwa 15 Modellflieger, die sich teils Urlaub genommen hatten, morgens um 7 Uhr auf der Au und gleichzeitig rollten auch die Straßenbaumaschinen der Fa. Beckmann (einschließlich Chef) an. Als der erste Lkw mit Bitumen ankam und seine Ladung in die Asphaltiermaschine kippen wollte, stellte sich heraus, daß die vorhandene Betondecke das Gewicht des Lkw nicht trug. Der heiße Asphalt mußte daher in Schubkarren umgeladen und mit diesen zur



Asphaltiermaschine gekarrt werden. Und das an einem heißen Sommertag! Der Schweiß floß in Strömen, und so mancher Asphaltspritzer verbrannte unsere Haut. Gerhard Beckmann selbst trug - außer der kostenlosen Bereitstellung seiner Maschinen - auch seine Arbeitsleistung bei, indem er den ganzen Tag auf der Straßenwalze saß und seine Bah-

nen zog. Es wurde Abend und es wurde dunkel und wir hatten noch etliche Meter zu schaffen. Doch Not macht erfinderisch! Wir stellten neben der Startbahn zwei Autos auf und bewältigten im Scheinwerferlicht auch noch das letzte Stück der Startbahn. Um etwa 23 Uhr war unsere Startbahn fertig und wir restlos geschafft! Eine Woche später wurden die Ränder der Bahn geradegehackt und mit einem Betonrand eingesäumt, den unser Fliegerkamerad Fritz Abele spendierte. Nun waren wir stolze Besitzer einer tollen Startbahn, um die uns viele Modellbaugruppen beneideten. An dieser Stelle müssen wir ehrlich gestehen, daß dieses Werk ohne unsere Sponsoren und die kameradschaftliche Zusammenarbeit der Modellflieger nicht hätte entstehen können.

Einige Zeit später organisierte unser Fliegerkamerad Hans Kleinle einen ausgedienten Bauwagen, dessen Inneres wir uns zu einem gemütlichen Aufenthaltsraum gestalteten, der bei Wettbewerben als Flugleitung diente und in dem wir auch sonst beim allwöchentlichen Flugbetrieb nette Stunden verbrachten.

Nachdem man nunmehr über eine schöne Startbahn und einen Flugleiterwagen verfügte, nahm auch der Flugbetrieb zu. Die Kameraden wagten sich an den Bau und Flug von bodenstartfähigen Tiefdeckern, meist amerikanischen Ursprungs, heran. Die rege Flugtätigkeit machte nunmehr eine erste Platzordnung notwendig, um einen geordneten Flugbetrieb zu gewährleisten.

Die Wettbewerbserfolge lagen in dieser Zeit aber immer noch beim Fesselflug und Freiflug. Hier waren die Fliegerkameraden Ilg, Palme, Hofmann und Dill besonders erfolgreich.



Aber auch die Fernsteuerpiloten, damals RC I, mit Helmut Galinsky und Helmut Schenk machten durch einen 2. und 3. Platz bei den Landesmeisterschaften von sich reden.

Mit dem weiteren Anwachsen des Fernlenkfluges mit Verbrennungsmotoren wurde das Problem Lärmentwicklung aktuell. Die Flugbetriebsordnung wurde überarbeitet und der Gebrauch von Schalldämpfern bindend den Piloten vorgeschrieben.

Ende der 60er Jahre konnte die Modellflugabteilung bei den württembergischen Meisterschaften schöne Erfolge durch Wolfgang Schwarze (2.), Helmut Galinsky (3.) und Helmut Schenk (7.) verzeichnen.

In diesen Zeitraum fiel auch der erste Antrag auf Genehmigung unseres Modellfluggeländes beim Regierungspräsidium Stuttgart. Hier gelang es Hans Kleinle in zäh geführten Verhandlungen, die erste Aufstiegserlaubnis zum 17. 2. 1971 zu erwirken. Seitdem wird diese Aufstiegserlaubnis vom Regierungspräsidium auf Antrag jeweils um zwei, beziehungsweise fünf Jahre, verlängert. Wir mußten aber hier im Laufe der Zeit immer mehr Zugeständnisse an Anlieger, Naturschutz, Wasserwirtschaft usw. machen, was unseren Flugbetrieb immer mehr eingeengt hat.



Anfang der 70er Jahre wurden von Hans Kleinle die Clubmeisterschaften und das Remstal-Pokal-Fliegen ins Leben gerufen. Beide Veranstaltungen wurden von den Modellfliegern gut angenommen, was sich in den Teilnehmerzahlen zeigte.

Sieger des 1. Remstal-Pokal-Fliegens wurde unser Clubkamerad und damals amtierender Württembergischer Meister in RC IA, Wolfgang Schwarze. Das Vereinsleben wurde ferner durch Ausstellungen in der Künkelinhalle und Propellerfeste auf dem Modellflugplatz und beim Fliegerheim aktiviert.

Bis in die Mitte bzw. Ende der 70er Jahre

dominierte Wolfgang Schwarze in Baden-Württemberg in der Klasse RC IA, aber auch weitere Modellflugpiloten waren in den Kunstflugklassen (RC IA und RC IB) in Baden-Württemberg unter den ersten 10 immer mit dabei. Es sind dies Helmut Galinsky, Wolfgang Falkenstein, Hans Kleinle, Hans Deuschle, Gerhard Findeis und Karl Hloch.

Auch unsere Freiflieger konnten in dieser Zeit mit Bernhard Schwendemann, Heinz Hofmann und Roland Braun schöne Erfolge erzielen. Hier kommt vor allem Roland Braun zu württembergischen Meisterehren in der Klasse A 1.

In dieser Zeit wurde auch der Kontakt zu unseren Fliegerfreunden in Österreich aufgenommen. Es wurde ein Freundschaftsfliegen mit der MFG Schärding vereinbart, die dann am 15. 5. 1977 besucht wurde, was für alle Beteiligten ein voller Erfolg war.



Ab der 2. Hälfte der 70er Jahre, Anfang der 80er Jahre verlagerte sich der modellfliegerische Schwerpunkt vom Verbrennungsmotor-Kunstflug langsam zum Modellsegelflug.

Schöne Erfolge wurden im Freiflug von Roland Braun und Bernhard Schwendemann erzielt. Roland Braun wurde 3. der Deutschen Meisterschaft, Bernhard Schwendemann wurde 3. der Baden-Württembergischen Meisterschaft.



Der Remstal-Pokal wurde dann mangels Interesse nicht mehr ausgeflogen, dafür aber fand das in RC IV durchgeführte Städtevergleichsfliegen immer mehr Zuspruch. 60 bis 80 Teilnehmer waren keine Seltenheit.

Am 19. 9. 1982 machten unsere Fliegerfreunde aus Schärding (Österreich) einen Gegenbesuch in



Schorndorf, was wir gebührend feierten. Schaufliegen, Kameradschaftsabend und eine historische Stadtführung durch Hans Kleinle ließen die zwei Tage zu einem Erlebnis für alle Beteiligten werden.



Durch die Intensivierung des Modellsegelfluges (RC IV) zeigten sich in den frühen 80er Jahren die ersten Erfolge durch Heinz Kugler, Wolfgang Ebinger und Werner Härer. Im Jahr 1985 wurde unsere neue Fliegerhütte - der alte Bauwagen hatte ausgedient und war nicht mehr standes- und zeitgemäß - eingeweiht. Fleißige Modellflieger um Hans Deuschle und Horst Nagels haben in wochenlanger Arbeit diese Unterkunft geschaffen. Jetzt konnten wir unsere Arbeits- und Fluggeräte sach- und fachgerecht unterbringen und waren für kommende Wettbewerbe gut gerüstet. Die Bewährungsprobe kam dann zum 8. Schorndorfer Städtevergleichsfliegen, welches von Werner Härer gewonnen wurde. Ein Remstal-Pokal-Fliegen wurde auch nochmals durchgeführt, allerdings als 4-Takter-Wettbewerb, der von Helmut Galinsky vor Claus Leutz gewonnen wurde (beide Fliegergruppe Schorndorf).



Claus Leutz wurde im Jahr darauf Deutscher Meister in der Klasse F 3 AB, Heinz Kugler 3. Deutscher Meister des DMFV in der Seglerklasse.



1986 kam Peter Erang zu uns. Er ist Bundesligapilot und belegte seinerzeit schon den 4. Platz in der Bundesliga in der Klasse F 3 A (früher RC IA). Sein Trainingsfleiß und seine fliegerischen Fähigkeiten brachten ihm den Mannschafts-Europameister und im Einzel den 3. Platz sowie

die Teilnahme an den Weltmeisterschaften in Australien ein.

Aber auch die Modellsegelflieger (Klasse F 3 B) konnten schöne Erfolge verbuchen. Neben Heinz Kugler konnte auch Wolfgang Ebinger sich den Titel eines Vizemeisters beim DMFV erfliegen. Auch Günther König gelangen einige sehenswerte Erfolge in überregionalen Wettbewerben.

Weitere Modellflugausstellungen in der Tannbachhalle in Miedelsbach und der Künkelinhalle in Schorndorf waren volle Erfolge für uns Modellflieger.

Heinz Kugler, Günther König und Werner Härer waren je einmal Sieger beim Hanweidewettbewerb, einem Wettbewerb, bei dem die gesamte deutsche Spitzenklasse am Start war.

Auch seit Jahrzehnten wird in der Fliegergruppe Schorndorf - Abt. Modellflug - die Jugendarbeit großgeschrieben. Tüchtige Werkstattleiter haben über all die Jahre hinweg unseren modell-fliegerischen Nachwuchs ausgebildet und herangezogen. Ihnen ist es mit zu verdanken, daß die Fliegergruppe Schorndorf - Abt. Modellflug - in diesen 40 Jahren so überaus erfolgreich war.

Es waren dies:

Günther Battermann	Kurt Wallitschka
Helmut Schenk	Eugen Currle
Ralph Heinrich	Heinz Hofmann
Bernhard Schwendemann	Werner Klingenstein
Peter Wallitschka	Wolfgang Sachse
Hans D. Deuschle	Claus Leutz
Roland Retter	Rolf Gentholtz
Alexander Wahl	Uwe Marotzke
Andreas Kauer	

So schließt sich der Kreis von 40 Jahren Modellfluggeschichte der Fliegergruppe Schorndorf - Abt. Modellflug, die gut gerüstet in die nächsten 40 Jahre ihres Vereinsbestehens eintreten wird.

Folgende Modellflugleiter lenkten die Geschicke der Modellflugabteilung der Fliegergruppe Schorndorf in den letzten 40 Jahren:

1951 bis 1961	Kurt Wallitschka
1962 bis 1963	Eugen Currle
1964 bis 1973	Hans Kleinle
1974 bis 6/1975	Norbert Mayer
1975/76 bis 1977	Wolfgang Knöller
1978 bis 1981	Günther Beck
1982 bis heute	Hans Deuschle

Die Fliegergruppe Schorndorf - Abt. Modellflug - entwickelte sich in den letzten 40 Jahren zu einem der erfolgreichsten Vereine im Modellflugsport in Baden-Württemberg und der Bundesrepublik, was aus der folgenden Erfolgsbilanz ersichtlich ist.

Wettbewerbsergebnisse der Abt. Modellflug

	Platz	Wettbewerb	Namen	Klasse
1953	1.	Landesmeisterschaft	Vinzenz, Erich	FK
1958	1.	Landesmeisterschaft	Ilg, Karl	FJ
1959	1.	Landesmeisterschaft	Schenk, Helmut	N2
	1.	Deutsche Meisterschaft	Schenk, Helmut	N2
	2.	Deutsche Meisterschaft	Ilg, Karl	FJ
	2.	Deutsche Meisterschaft	Bubek, Klaus	FK
	2.	Landesmeisterschaft	Rösler/Bubek	FJ
1960	1.	Landesmeisterschaft	Schenk, Helmut	N2
	1.	Landesmeisterschaft	Schenk, Helmut	RC3
	1.	Landesmeisterschaft	Hofmann, Heinz	A1
	1.	Landesmeisterschaft	Ilg, Karl	FJ
	2.	Deutsche Meisterschaft	Schenk, Helmut	N2
1961	1.	Landesmeisterschaft	Ilg, Karl	FJ
	2.	Deutsche Meisterschaft	Ilg/Rösler	FJ
1962	1.	Wanderpokal d. Fliegergr. Villingen	Mannschaft	A1
	1.	Wanderpokal d. Fliegergr. Offenburg	Mannschaft	A1
	1.	Wanderpokal d. Landkreises Offenburg	Mannschaft	A1
1964	1.	Intern. Wettbewerb Wien	Ilg, Karl	FJ
	1.	Landesmeisterschaft	Ilg, Karl	FJ
	2.	Landesmeisterschaft	Rösler, Peter	FJ
	2.	Landesmeisterschaft/ Mannschaft	Ilg/Rösler	FJ
	4.	Landesmeisterschaft/ Jugend	Dill, Kuno	A2
	5.	Landesmeisterschaft Jugend	Strobel, Rudi	A2
	5.	Landesmeisterschaft	Palme, Wilfried	A1
1965	2.	Landesmeisterschaft	Palme, Wilfried	A1
	1.	Landesmeisterschaft Jugend	Dill, Kuno	A2

	1.	Deutsche Meisterschaft	Ilg, Karl	FJ
	3.	Deutsche Meisterschaft/ Mannschaft	Ilg/Ziegler	FJ
	1.	Landesmeisterschaft	Ilg, Karl	FJ
	8.	Europameisterschaft Lüttich	Ilg, Karl	FJ
1966	4.	Deutsche Meisterschaft	Palme, Wilfried	A1
	1.	Landesmeisterschaft	Palme, Wilfried	A1
	1.	Deutsche Meisterschaft	Ilg, Karl	FJ
	2.	Landesmeisterschaft	Galinsky, Helmut	RC1
	3.	Landesmeisterschaft	Schenk, Helmut	RC1
1967	1.	Pokal d. Stadt Laupheim/ Mannschaft		A1
	2.	Pokal der Stadt Laupheim/ Jugend	Schwendemann, Bernh.	CH
1968	2.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	3.	Landesmeisterschaft	Galinsky, Helmut	RC1 A
	7.	Landesmeisterschaft	Schenk, Helmut	RC1 A
1969	2.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	4.	Landesmeisterschaft	Galinsky, Helmut	RC1 A
	3.	Landeswertung	Schwendemann, Bernh.	CH
1970	3.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	4.	Landesmeisterschaft	Galinsky, Helmut	RC1 A
	6.	Landesmeisterschaft	Falkenstein, Wolfg.	RC1 A
	1.	Deutsche Meisterschaft	Ilg, Karl	MR
1971	2.	Europameisterschaft	Ilg, Karl	FJ
	1.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	3.	Landesmeisterschaft	Galinsky, Helmut	RC1 A
	3.	Landesmeisterschaft	Schenk, Helmut	RC1 B
1972	1.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	5.	Landesmeisterschaft	Falkenstein, Wolfg.	RC1 A
	1.	Landesmeisterschaft	Schwendemann, Bernh.	CH
	1.	Deutsche Meisterschaft	Ilg, Karl	MR
	1.	Landesmeisterschaft	Ilg, Karl	MR
	2.	Intern. Wettbewerb Reutte/Tirol	Kleinle, Hans	RC4
	3.	Intern. Wettbewerb Reutte/Tirol	Falkenstein, Wolfg.	RC4
1973	1.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	2.	Landeswertung	Hofmann, Heinz	A2
	3.	Landeswertung	Schwendemann, Bernh.	CH
1974	1.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	3.	Landesmeisterschaft	Deuschle, Hans	RC1 B
	1.	Landesmeisterschaft	Schwendemann, Bernh.	CH

1975	1.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	1.	Landesmeisterschaft	Hofmann, Heinz	A1
	1.	Landesmeisterschaft	Schwendemann, Bernh.	CH
1976	1.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	2.	Landesmeisterschaft	Galinsky, Helmut	RC1 A
	2.	Landesmeisterschaft/Jugend	Böckler, Thomas	RC1 A
1977	1.	Landesmeisterschaft	Hofmann, Klaus	A1
1978	2.	Landesmeisterschaft	Braun, Roland	A1
	2.	Landesmeisterschaft	Schwendemann, Bernh.	W
1979	1.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	6.	Landesmeisterschaft	Leutz, Claus	RC1 A
	2.	Landesmeisterschaft	Braun, Roland	A1
	3.	Landesmeisterschaft	Braun, Roland	A2
	2.	Landesmeisterschaft/Jugend	Hofmann, Bernd	A1
1980	2.	Landesmeisterschaft	Schwarze, Wolfgang	RC1 A
	5.	Landesmeisterschaft	Leutz, Claus	RC1 A
	3.	Deutsche Meisterschaft	Braun, Roland	A1
	2.	Landesmeisterschaft	Braun, Roland	A1
1981	3.	Landesmeisterschaft	Schwendemann, Bernh.	W
1982	3.	Landesmeisterschaft	Braun, Roland	A1
1983	2.	Landesmeisterschaft	Hofmann, Heinz	A1
	3.	Landesmeisterschaft	Braun, Roland	A1
	1.	Landesmeisterschaft	Schwendemann, Bernh.	W
1984	2.	Deutsche Meisterschaft	Braun, Roland	A1
	1.	Landesmeisterschaft	Braun, Roland	A1
	1.	Landesmeisterschaft	Schwendemann, Bernh.	W
1985	1.	Landesmeisterschaft	Schwendemann, Bernh.	W
	5.	Landesmeisterschaft	Braun, Roland	A1
1986	3.	Deutsche Meisterschaft - DMFV	Kugler, Heinz	F3B
	1.	Deutsche Meisterschaft	Leutz, Claus	F3AB
1987	4.	Deutsche Meisterschaft	Erang, Peter	F3A
	2.	Deutschland-Cup	Erang, Peter	F3AX
1988	3.	Europameisterschaft	Erang, Peter	F3A
	1.	Europameisterschaft/ Mannschaft	Erang, Peter	F3A
	4.	Landesmeisterschaft	Schwendemann, Bernh.	W

1989	2.	Deutsche Meisterschaft	Erang, Peter	F3A
	2.	Landesmeisterschaft	Schwendemann, Bernh.	W
	2.	Deutsche Meisterschaft - DMFV	Ebinger, Wolfgang	F3B
1990	4	Europameisterschaft	Erang, Peter	F3A
	1.	Europameisterschaft/ Mannschaft	Erang, Peter	F3A
	2.	Deutsche Meisterschaft - DMFV	Ebinger, Wolfgang	F3B
1991	3.	Deutsche Meisterschaft - DMFV	Kugler, Heinz	F3B

Anmerkung:

Bei diesen Wettbewerbsergebnissen sind nur die Landesmeisterschaften, die Deutschen Meisterschaften sowie die Europameisterschaften und wichtige internationale Wettbewerbe aufgeführt.

Auf die Aufzählung der Ergebnisse aller örtlichen Wettbewerbe von etwas geringerer Bedeutung wurde verzichtet, da deren Anzahl noch wesentlich größer ist.

10.5.1992

Gründungsmitglieder der Fliegergruppe Schorndorf

Eberhard Schaal
Hugo Gammel
Richard Hägele
Albert Brenzinger
Wilhelm Rentschler
Hermann Schmid
Rudolf Schmid

Dazu kommen:

Paul Strähle
Hermann Huppenbauer
Ernst Wörnle
Karl Liskowsky
Wilhelm Schaal

Paul Brenzinger
Ernst Eisenbraun
Frieder Schuler
Hermann Steinle
Paul Stegmaier
Heinz Beck
Fritz Abele
Hans Eberle
Hans Löffler
Ernst Thomä
Wolfgang Breuninger
Otto Burkhard
Hugo Seibold
Hermann Schnabel
Willy Wöhr
Hermann Frick
Karl Schanbacher
Hans Muff

Viktor Muff
Gotthilf Braun
Theo Bauerle
Karl Strobel
Albert Köbler
Walter Bareiss
Willy Seelow
Walter Reile
Alfred Deusch
Ludwig Gollwitz
Gertrud Frey
Trudel Fessmann
Gretel Dinkelacker
Bruno Pöhlmann
Siegfried Ziesel
Hans Graf
Major Georg Klein
Erich Frisch

Leiter der Flug- und Arbeitsgruppe Schorndorf



1927 - 1932
Eberhard Schaal



1932-1934
Hermann Frick



1934-1937
Hermann Schmid



1937-1939
Paul Stegmaier



1939-1945
Hans Eberle



1950-1951
Hans Müller



1951-1953
Rolf Sautter



1954-1955
Werner Hempel



1956
Oskar Weller



1957-1958
Rolf Sautter



1959 - 1971
Dieter Althaus



1972 bis heute
Hans Wiedemann

Wir
drucken
für Sie u.a.



Besuchskarten
Briefbogen
Rechnungen
Prospekte
Geburtsanzeigen
Verlobungskarten
Hochzeitsanzeigen

Druckerei
Manfred Schauer
Buchdruck · Offset
Fuhrbachstraße 1
7064 Remshalden-
Grunbach
Telefon 07151/7 1236
Telefax 07151/74631

