

## Weitere Bilder aus den 50er Jahren aus dem Album von Erich Stapf



1952: Vor der Mü 13 von Ernst Jachtmann;  
Man beachte das Auto: Das linke Hinterrad ist durch eine Windentrommel ersetzt (dazu kommen weitere Um- und Anbauten ...)

Hier die Pfeifer-Winde  
(Selbstbau im Winter 1953/1954)



Das Baby 2b





Bau der Ka 2b  
in Gut Neuhof,  
AB-Schweinheim



Gustl Schickling  
Franz Steuer  
Jupp Heckmann

?, Franz Steuer, Theo Rehbein (oben), Jupp und Helga Heckmann, Georg Keller, Gustl Schickling,  
amerikanischer Freund, Niko Sommer

?, Lehnchen Steuer, Pia Schuch, Helga Heckmann





Karl-Heinz Langhammer  
in der Ka 2b



Norbert Schuch  
mit Theo Rehbein

Norbert Schuch  
Rudi Schlagmüller  
Schorsch Keller





1956 in Unterwössen



Jupp Heckmann nach seinem 5-Stunden-Flug



Aschaffenburg Segelflieger war fast sechs Stunden in der Luft

# Die „BABA“ flog über die Alpen!

## Flugsport-Club Aschaffenburg holte sich etliche Silberne in Unterwössen im Chiemgau

Es war schon lange der Wunsch der Aschaffener Segelflieger, ihren Sport einmal anderswo, nicht immer nur auf dem lange vertrauten Gelände in Großostheim auszuüben. Als im letzten Winter Flugzeuge und Gerät überholt und für die neue Saison klar gemacht wurden, gab es manche hitzige Debatte, auf welchem anderen Gelände man die fliegerischen Erfahrungen der einzelnen Clubmitglieder erweitern und vertiefen könne. Schließlich einigte man sich auf die Alpensegelflugschule in Unterwössen. Diese Schule ist durch ihre günstigen Wetterverhältnisse bekannt. Bei klarem Wetter entsteht dort durch die Sonneneinstrahlung auf das Massiv der Zentralalpen der „Chiemseewind“, der stundenlange Flüge über den Alpen Gipfeln ermöglicht.

Der Chiemseewind bildet sich dadurch, daß sich die über dem nackten Gestein der hohen Alpenberge lagernde Luft schneller erwärmt als die über dem Chiemsee. Diese warme Luft steigt hoch und zieht vom Chiemsee her durch das Achetal kühlere Luft nach, die an den Hängen der Berge hochsteigt und hierdurch die günstigen Aufwindverhältnisse schafft. Der Luftstrom setzt fast auf die Minute genau um 11 Uhr vormittags ein und hält, von gelegentlichen kurzen Flaute unterbrochen, bis gegen 19 Uhr an.

Am Pfingstamstag war es dann endlich so weit. Der Doppelsitzer Ka II, bekannt als „BABA“, rollte mit den Segelfliegern Langhammer, Keller und Schickling vom Freihofsplatz nach Unterwössen ab. Es mußten zunächst den Vorschriften entsprechend Hangeinweisungsflüge gemacht werden. Schon am folgenden Tage aber klappte es! Karlheinz Langhammer konnte mit einem Flug von 317 Minuten eine Bedingung für das silberne Leistungsabzeichen fliegen. Es folgten je nach Wetterlage Flüge von 1 bis 2 1/2 Stunden, bis es Schickling in der Mitte der folgenden Woche ebenfalls gelang, eine silberne Bedingung zu erfüllen. Pech hatte der dritte im Bunde, der, ebenfalls zum 5-Stundenflug unterwegs, nach 2 1/2 Stunden wegen eines aufkommenden Gewitters landen mußte, und keine Gelegenheit mehr hatte, diesen Flug zu wiederholen.

Der 1. Vorsitzende des Aschaffener Flugsportclubs, Alois Seiler, machte, trotzdem er nur zwei Tage auf dem Fluggelände sein konnte, einen Flug von 4 Stunden und 25 Minuten. Am 2. Juni traf, mit Hallo begrüßt, die zweite Partie, bestehend aus den Clubmitgliedern Steuer, Heckmann und Stapf, in Unterwössen ein, um das Flugzeug für eine weitere Woche zu übernehmen. Auch sie waren vom Glück begünstigt und konnten bereits nach drei Tagen zwei 5-Stundenflüge melden.

Hierbei hatte Erich Stapf den größten Erfolg: Er konnte für sich die längste, nach dem Krieg von einem Aschaffener Segelflieger erreichte, Zeit, nämlich 5,55 Stunden, buchen. Weitere Flüge waren in dieser Woche wegen einsetzenden schlechten Wetters nicht mehr möglich.



K. H. Langhammer, Aschaffenburg, wird nach seinem 5-Stundenflug herzlich beglückwünscht.

Am 9. Juni wurden Flugzeug und Transportwagen von den letzten „Unterwössenern“ des Flugsportclubs Aschaffenburg übernommen: den Mitgliedern Perschbacher, Schmitt und R. Schlagmüller. Am Sonntag schon hatte Heimit Schmitt mit einem Flug von über fünf Stunden eine Bedingung für die Silber-C geflogen. Rudi Schlagmüller, ein talentierter Nachwuchsflieger, konnte zwar seine fünf Stunden nicht fliegen, hatte aber trotzdem schöne Erfolge. Er erreichte mit annähernd 1500 Metern über Grund die größte Höhe der Aschaffener Gruppe. Diese wäre ebenfalls eine Bedingung für die Silber-C gewesen, wenn er einen Höhenschreiber mitgeführt hätte. So konnte die erreichte Höhe nicht anerkannt werden. Mit einem weiteren Flug von 4,10 Stunden hatte er die geforderte Flugzeit zum Erwerb des Luftfahrtscheines Klasse II erreicht. Zum Abschluß flog Heinz Perschbacher 3,45 Stunden, wobei er das ganze Achetal bis weit hinaus über den Chiemsee überflog.

Lassen wir nun einen der erfolgreichen Segelflieger selbst zu Wort kommen: Der erste Blick nach dem Erwachen gilt dem Wetter. Kein Wölkchen am Himmel, Flugwetter! Die Flugzeuge werden aus der Halle geholt und stehen nun am Start. Die eingeteilten Piloten halten sich bei den Flugzeugen auf und warten auf den Wind. Die ersten Flugzeugführer steigen in ihre Maschinen und gehen, mit vielen guten Wünschen bedacht, auf die Reise. Jetzt bin ich an der Reihe. Man hilft mir beim Anschnallen. Ein letzter Schlag auf die Schulter und das Kabinendach schließt sich. Das Schleppseil wird eingeklinkt und ab geht die Post. Nach dem Ausklinken gilt wieder der erste Blick dem Windsack. Verdammt, der Wind hat nach-

gelassen. Die vor mir gestarteten Flugzeuge haben den Windsack bereits überhört. Ich krebse mühsam unter ihnen herum. Der Wind ist noch zu schwach, es will und will nicht höher gehen. Kehrtkurve und wieder am Berg entlang; 30 Meter unter mir die im Hangwind nickenden Fichten, rechts von mir die nackte Felswand, über mir das Gipfelkreuz. Nochmals vor zum Windsack. Wird es glücken, „saufe“ ich ab oder schaffe ich es? Langsam wird das Hemd am Rücken feucht. Endlich ist der Windsack überstiegen. Kehrtkurve und zurück in Richtung Gipfelkreuz. Nun liegt es schon nicht mehr so unerreichbar hoch über mir. Noch zwei bis drei Runden und es ist geschafft! Das Gipfelkreuz sinkt langsam unter mir weg. Jetzt noch einige Vollkreise und ich habe die Höhe der vor mir gestarteten Maschinen erreicht. Vor mir fliegen der „Condor“ und der „B-Spatz“, über uns der „L-Spatz“ der Schule. Langsam komme ich dazu, mich in der Gegend umzusehen. Im Süden ragt der Wilde Kaiser und die lange Kette der übrigen, zum Teil noch mit Schnee bedeckten Alpenberge empor. Ein herrlicher Anblick! Im Norden liegt der Chiemsee, deutlich sind die Inseln Herrenchiemsee und die Fraueninsel zu erkennen. Einzelne Schiffe furchen über den See, schwach zu erkennen sind einige kleinere Segelboote. Ein Blick auf die Uhr: Ich bin überrascht, seit dem Start sind bereits zwei Stunden vergangen. Weit unter mir liegen die Ache und Unterwössen. Hinter dem nächsten Berg ist Reit im Winkel zu erkennen. Ich muß wieder aufpassen, um keinen Verkehrsunfall in der Luft zu inszenieren. Die übrigen Maschinen halten sich in meiner Nähe auf. Man winkt sich gegenseitig zu und freut sich der Schönheit des Fliegens. Die Zeit vergeht buchstäblich „wie im Fluge“. Ich muß langsam fünf Stunden Flugzeit erreicht haben. Ein Blick zum Landekreuz hinunter: Liegt mein Landezeichen? Noch nicht, Macht nichts, es ist hier oben ohnehin so schön, daß man gar nicht aufhören möchte. Da liegt mein Landezeichen. Es ist geschafft. Fünf Stunden. Die erste Bedingung für die Silber-C. Beim Anschweben zur Landung sehe ich bereits die Kameraden mit einem Blumenstrauß neben dem Landekreuz stehen. Nach dem Ausrollen beglückwünscht man mich und legt mich nach alter Fliegersitte über den Rumpf der Maschine, um die Glückwünsche in handgreiflicher Weise auch auf dem Hinterteil anzubringen, auf daß das Sitzfleisch wieder gut durchblute.“

Rückschauend auf den Aufenthalt von vier Wochen in der Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen kann man sagen, daß sich dieser Ausflug für den Flugsport-Club Aschaffenburg wohl gelohnt hat. Es wurden mit insgesamt 36 Starts 53 Stunden und 45 Minuten reine Flugzeit erreicht. Hierbei wurden fünf Bedingungen für das silberne Leistungsabzeichen erfüllt. Nicht zuletzt wurden dadurch die fliegerischen Kenntnisse praktisch und theoretisch erweitert. Es wurden Erfahrungen gesammelt und neue Erkenntnisse gewonnen.

Wir wünschen den Aschaffener Segelfliegern für den weiter Verlauf der Flugsaison noch viel Thermik und „Hals- und Beinbruch“.

Ab kommenden Sonntag ist auf dem Segelfluggelände in Großostheim-Ringheim wieder Flugbetrieb. Der Doppelsitzer steht zu Passagierflügen zur Verfügung. Freunde und Interessenten sind herzlich eingeladen.

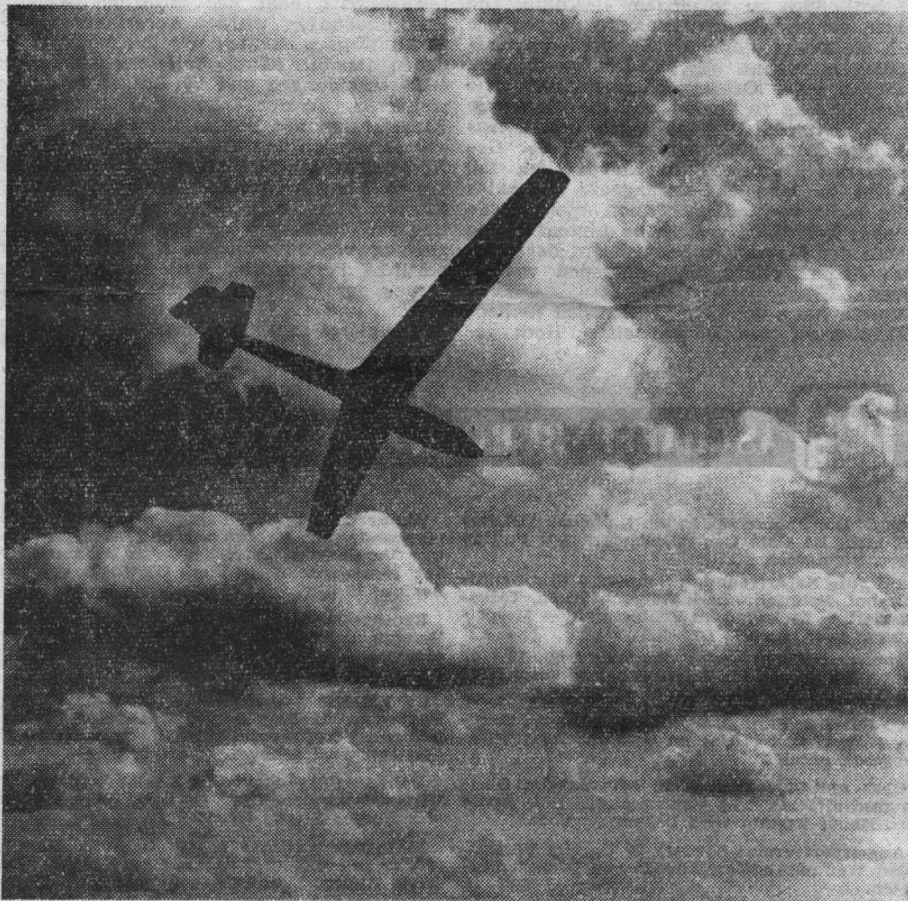
Hoch über Aschaffenburg schwebt lautlos:

# Der Segler „Schloß Johannisburg“

Stolze Bilanz des Flugsportklubs Aschaffenburg – Funksprechanlage wird angeschafft  
Im April 1957 wird mit dem „Eigenbau“-Spatz gestartet

Aschaffenburg (A. S.). In der Flugsaison 1955 lag der Flugsportclub Aschaffenburg mit Abstand an der Spitze der unterfränkischen Flugsportvereine. In dem jetzt abgeschlossenen Jahr 1956 konnte dieses Ergebnis zwar nicht ganz erreicht werden, doch rangiert der FCA immer noch in der Spitzengruppe der unterfränkischen Segelflieger. Daß heuer anstelle der rund 1400 Starts des vergangenen Jahres nur 943 gemacht werden konnten, lag an der Ungunst der Witterung. Vielmehr als beispielsweise der Rasen- oder Wassersportler ist der Segelflieger von der Witterung abhängig. Flüge von längerer Dauer oder gar Streckenflüge sind nur bei ganz bestimmten Wetterlagen, meist bei sogenanntem „Rückseitenwetter“ möglich. Es stellt dem Leistungsstand der Aschaffener Segelflieger ein gutes Zeugnis aus, wenn trotzdem eine Gesamtflugzeit von 149<sup>h</sup>27' erreicht wurde.

fenburger Segelflieger nach dem Kriege erreichte. Flugzeit von 5<sup>h</sup>55' erfliegen. Drei weitere Piloten erreichten Zeiten von über 4<sup>h</sup>. Größere Streckenflüge waren wegen der schon erwähnten Ungunst der Witterung leider nicht möglich. Zwei Streckenflüge, die trotzdem gewagt wurden, endeten vorzeitig im Spessart, wie dieses Gebirge überhaupt ein für Segelflieger nur schwer zu überwindendes Hindernis darstellt. Eine Landung erfolgte hierbei in Mönchberg, während der zweite Pilot auf den Höhen neben Schloß Mespelbrunn niederging, was für die Rückholmannschaft, die zwar gerne weiter gefahren wäre, immerhin einen netten Ausflug in den Spessart bedeutete. Erreichte Höhen konnten mangels eines Höhenschreibers nicht gewertet werden, doch wurden mehrmals 1500 m überschritten und einmal sogar 2000 m erreicht. Alle diese Flüge mußten wegen Erreichen der Wolkenbasis abgebrochen werden, da Blindflug verboten und auch wegen der in den Flugzeugen nicht vorhandenen Blindfluginstrumentierung nicht durchzuführen ist.



VOGELGLEICH, RUHIG UND SICHER zieht das Segelflugzeug „Schloß Johannisburg“ seine Bahn durch die Lüfte (Foto: Club)

Nur wenige dieser Flüge gingen so leicht „als wenn ein Englein hobe“, die meisten mußten von den einzelnen Flugzeugführern buchstäblich erkämpft werden. Daß bei diesen Flügen einige Gönner der Segelfliegerei Gelegenheit hatten, ihre Heimat aus der Vogelperspektive zu sehen, war den Fliegern eine besondere Freude. Diese Passagiere, die im zweiten Sitz der Ka II „Schloß Johannisburg“ ihren Flug erlebten, bemerkten meist nicht, mit welcher Konzentration der Pilot auch den letzten Aufwind ausnützte, ebensowenig, wie die öfter über Aschaffenburg aufgetauchten lautlosen Segler von den klein wie Ameisen in den Straßen der Stadt herumwirbelnden Bürgern bemerkt wurden.

## Luffahrerschein Klasse II

In der Saison 1955 wurde auf die Gesamtstartzahl bezogen eine durchschnittliche Flugzeit von 7 Gradmin. erreicht, während in der Saison 1956 sich diese Flugzeit auf 9,5 Gradmin. an hob. Dieser Tatsache ist es zu verdanken, daß in diesem Jahr 9 Mitglieder des Vereins ihren Luffahrerschein Klasse II erwerben konnten, der eine Flugzeit von 20<sup>h</sup> zur Bedingung hat. Zwei innerhalb des Vereins geschulte Anfänger schlossen ihre Ausbildung mit dem Erwerb des Luffahrerscheins Klasse I ab. Daß verschiedene bereits vorhandene Scheine im

Rahmen der strengen gesetzlichen Bestimmungen verlängert werden konnten, wird am Rande vermerkt. Hierbei sei noch erwähnt, daß ein Luffahrerschein für Segelflieger ungleich schwieriger zu erwerben ist, als beispielsweise ein Kraftfahrzeugführerschein. Es wurden außerdem noch zwei junge, aber doch erfahrene Clubmitglieder zu Fluglehrern ausgebildet, so daß der Flugleiter des Vereins, Ernst Schiller, der seither den gesamten Betrieb allein leiten mußte, etwas entlastet werden kann. Ein weiterer Fluglehrer, Paul Sorger, konnte seinen Schein erneuern. Sorger, der mehrere internationale Rhönwettbewerbe als Pilot mitflog und lange Jahre als Forschungsflieger tätig war, steht nun mit dem reichen Schatz seiner Erfahrungen dem Verein ebenfalls zur Verfügung.

## Gruppe von Leistungsfliegern

Während in den vergangenen Jahren hauptsächlich Anfängerschulung betrieben wurde, bzw. alterfahrene Segelflieger ihre während der 7jährigen Zwangspause verfallenen Scheine erneuerten, hat sich im letzten Jahre eine breite Gruppe von Leistungsfliegern herauskristallisiert, die insgesamt schöne Erfolge buchen konnte. So wurde von fünf Fliegern bei einem Flug eine Flugzeit von 5<sup>h</sup> erreicht, bzw. überschritten. Hierbei wurde auch die größte, von einem Aschaf-

genden Entscheidung. Es mußte, um den Doppelsitzer für die Schulung am Platze zu belassen, ein einsitziges Leistungsflugzeug beschafft werden. Zur Debatte standen zwei Typen, nämlich Ka VI „Rhönadler“ und Scheibe „L-Spatz 55“. Die Ka VI, die das bessere Flugzeug ist, schied nach eingehender Ueberlegung aus, da sie nur von der Industrie hergestellt werden darf und ohne Instrumente ab Werk 8600 Mark kostet. Der L-Spatz 55 dagegen, kann im Selbstbau hergestellt werden und liegt im Preis etwas günstiger. So kam es nun, daß die Segelflieger Abend für Abend in ihrer Werkstatt stehen und an ihrem neuen Vogel bauen. Die Einzelteile sind längst fertiggestellt, der Zusammenbau hat schon begonnen und man hofft, die Maschine bis April in die Luft zu bekommen – wenn die finanzielle Puste nicht ausgeht.

## Kein Winterschlaf

In Laienkreisen nimmt man gewöhnlich die Segelfliegerei nicht ernst, oder man betrachtet den Segelflieger als eine Art Lebensmüden, der sich früher oder später „alle Gräten verbiegen“ wird. Der Eingeweihte jedoch weiß, daß dies eine irrierte Ansicht ist. In all den Jahren, in denen der FCA in Großostheim fliegt, ist nicht ein ernstlicher Unfall, von kleinen Beschädigungen der Flugzeuge, die im laufenden Betrieb unvermeidlich sind, abgesehen, vorgekommen. Dies ist zunächst der vor- und umsichtigen Schulung durch den Fluglehrer Ernst Schiller, der in diesem Jahre auf eine 25jährige Tätigkeit als Fluglehrer zurückblicken kann, zu verdanken. In nicht geringerem Maße der Tätigkeit des Werkstattleiters des Vereins Franz Steuer, der den betriebssicheren Zustand der Flugzeuge laufend überwacht und jetzt auch den Neubau leitet. Hinzu kommen noch jährliche Inspektionen der Flugzeuge und Startgeräte durch einen staatlichen Bauprüfer, so daß für die technische Sicherheit alles nur menschenmögliche getan ist. Die Bestimmungen der Luftverkehrsordnung die genau beachtet werden, sind ebenso wie die Prüfung für Luftfahrer sehr streng, so daß auch menschliche Unzulänglichkeiten weitgehend ausgeschaltet sind. Zudem stehen für alle Fälle noch zwei Fallschirme zur Verfügung, so daß bei etwaigen Notfällen auch noch dieser Weg offen steht. Um ein Uebriges zu tun, wird im kommenden Jahr eine Funksprechanlage eingebaut werden, die zunächst Sprechverkehr Boden – Bord ermöglicht. Hierdurch ist es dann möglich, in der Luft befindliche Flugzeuge von plötzlich auftretenden Unwettern zu warnen oder einem Flugschüler Anweisungen zu geben.

Bei all den vielen Plänen und Vorhaben, wie Neubau des „Spatz“, eines Transportwagens hierzu, Funkgeräte, nicht zu vergessen die Ueberholung des vorhandenen Flug- und Starteräts, kann es für den FCA keinen Winterschlaf geben. Wir wollen hoffen, daß ein schöner Sommer mit viel Thermik und dicken Cumuluswolken die Mühe und Arbeit des Winters lohnt. A. S.

Unterwössen, 9. Juni 1957

**Alois Seiler** †

