

Chronik des Flugsportclubs Aschaffenburg-Großostheim e.V., Teil II

28. April 1951: Zulassung des Segelflugsports durch die Militärregierung.

Alle Visionen, Hoffnungen und Wünsche waren Realität geworden.

Aber wo sollte mit welchem Fluggerät geflogen werden und wie sollte der Flieger in die Luft kommen?

Wo starten und landen?

In erster Linie dachte man natürlich an den ehemaligen Fliegerhorst in Großostheim. Dieses Gelände sollte aber nach dem Plan der Gemeinde Großostheim als Ortsteil Ringheim Siedlungs- und Industriegebiet werden, und es wurde bereits am Südrand mit der Bebauung begonnen. In der Mitte des Geländes, etwa von Nordost nach Südwest, gab es den Mittelweg. Nördlich davon war das Gelände schon von der Baumschule Steingässer, Miltenberg, bepflanzt. Obwohl das Gelände südlich des Mittelwegs dadurch schon sehr schmal geworden war, bot es sich als Segelflugplatz an.

Wir begannen, Kontakte mit der Gemeinde Großostheim zu knüpfen.

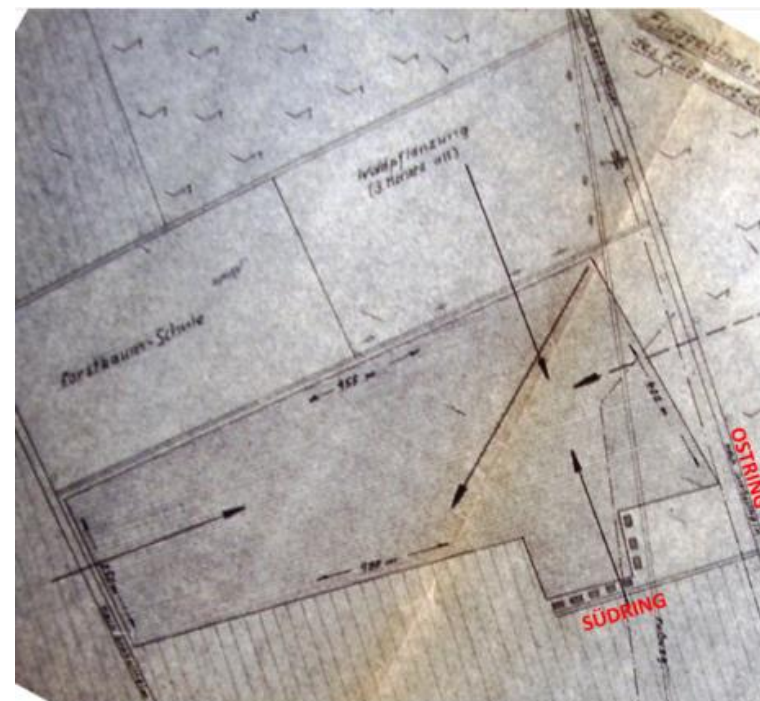
Das hatte aber auch Ernst Jachtmann, Weltrekordflieger mit 55 Stunden Dauersegelflug, getan. Die Gemeinde gestattete ihm mit Beschluss vom 24. Januar 1952 die Benutzung des Geländes für eine Segelflugschule. Er fing mit einer von der Firma Röder leihweise überlassenen Röderwinde und einem SG 38 an zu fliegen.

Kurze Zeit war, laut Jupp Heckmann, auch Willi Röder am Platz mit einem SG 38 mit Boot mit der Flächenbeschriftung „Röder-Winde“ und einem 13-m-A-Spatz (Erstflug der A-Spatz-Neukonstruktion 12.3.1952 in Dachau), sowie die Akaflieg Frankfurt mit einem SG 38 mit Boot, und andere, eingeladen von Ernst Jachtmann.

Damit war die Chance gegeben, dass auch wir das Gelände nutzen konnten.

Laut Fredi Roos soll ein Pachtvertrag mit der Gemeinde Großostheim, Bürgermeister Boll, vom 17. April 1952 über die Flugplatzgenehmigung bestehen.

Mit Beschluss der Gemeinde Großostheim vom 6. August 1952 wurde auch uns, dem Flugsportclub Aschaffenburg, gestattet, das Gelände als Flugplatz für Segelflugzwecke zu nutzen, mit der Maßgabe, den Anordnungen von Ernst Jachtmann nachzukommen.



Fluggelände 1953 – rechts unten die ersten Wohnhäuser der Siedlung Ringheim (Die Lage des Mittelwegs entspricht nicht genau dem Verlauf der heutigen Straße „Mittelweg“)

Mit welchem Fluggerät?

Wegen der knappen Kassenlage wurde beschlossen, klein anzufangen, nämlich mit einem SG 38 mit Boot.

5 Der Schulgleiter SG 38 entstand im Jahr 1938 aus den Erfahrungen mit den vorangegangenen Schulgleitern Zögling und der Grunau 9 (Spottname Schädelspalter, wegen der Strebe vor dem Führersitz von der Tragfläche bis zur Kufe) in Zusammenarbeit mit der Erprobungsstelle, dem Segelflugzeugbau Schneider in Grunau und den Konstrukteuren und Segelfluglehrern Rehberg, Schneider und Hofmann.

10 Der SG 38 war ein verspannter Hochdecker in Holzbauweise. Der Rumpf – Spannturm und Gitterrumpf – war ebenes Holzfachwerk. Der Flügel war zweiteilig, rechteckig, die Flügel Nase mit Sperrholz beplankt und sonst mit Stoff bespannt. Flächen und Rumpf waren durch Litzenkabel miteinander verspannt. Zur Verbesserung der Flugleistungen für die C-Prüfung und insbesondere für den Windenschlepp gab es dem SG 38 auch mit einer Sitzverkleidung, als Boot bezeichnet. (Auszug aus Georg Brütting, Die berühmtesten Segelflugzeuge)

15 Der SG 38 war für den Windenschlepp zugelassen. Die Schleppkupplung befand sich an der Rumpfspitze. Sie war eine Sicherheitskupplung, d.h. sie löste beim Start das Schleppseil bei Überschreitung eines bestimmten Winkels, z.B. beim Überfliegen der Winde, automatisch aus, falls das Seil nicht vom Piloten ausgeklinkt wurde. Der SG hatte keine Instrumente, auch keinen Fahrtmesser. Er wurde in den 1950er Jahren von mehreren Firmen serienmäßig und von vielen Gruppen selbst gebaut.

Wir bestellten ihn bei der Firma Gerhard-Fieseler-Flugzeugwerke In Kassel-Bettenhausen am ehemaligen Standort und Flugplatz der Fa. Fieseler Flugzeugbau, Preis: ...

In der Werkstatt des Alois Seiler wurde von Niko Sommer, Karl-Heinz Langhammer, Franz Steuer, Norbert Schuch und Jupp Heckmann ein offener Transportanhänger gebaut.

25 Unser SG 38 wurde von Alois Seiler, Franz Steuer und Erich Stapf in Kassel-Bettenhausen abgeholt. Er bekam die Zulassungs-Nr. D-1037, und unter die Flächen, von Fredi Roos gemalt, die Beschriftung „BABA“, weil wir mit dieser Zusage 500 DM von der BABA, der Bayerischen Aktien Bierbrauerei in Aschaffenburg gespendet bekamen.

30 Am 8. Juni 1952 wurde der SG 38 mit „Boot“ auf der Großmutterwiese in Aschaffenburg durch Oberbürgermeister Dr. Schwind und Emil Anders getauft.

Zur Unterstützung der Finanzierung wurden Sammelaktionen gestartet mit „Goldenem Buch“ für Spenden, Postkartenverkauf – 10 000 Stück à 10 Pfennig, Verkauf von Rasierklingen mit

SG 38



SG 38 auf der Großmutterwiese

dem Aufdruck „1 Baustein für den Segelflug“, Heißluftballon-Starts beim Fußballspiel der Viktoria Aschaffenburg auf dem Viktoria-Sportplatz, Spenden von Firmen ...

Wie in die Luft kommen?

Als Startwinde wurde ein Ford V8 mit starkem Motor und Sperrdifferenzial beschafft:
5 Seiltrommel und Rollenführung für das Schleppseil wurden von der Fa. Röder gekauft. Die entsprechende Anpassung des Ford (System Jachtmann) wurde von Karl-Heinz Langhammer vorgenommen.

10 Während des Krieges war der Fliegerhorst Großostheim wiederholt, am 21. Februar 1945 und am 14. März 1945, angegriffen und bombardiert worden. Die Bombentrichter waren zwar wieder aufgefüllt, der Platz hatte aber trotzdem einige Unebenheiten.

Durch unsere guten Beziehungen zu den Amerikanern, Emil Anders und Georg Keller waren ja dort beschäftigt, und wir hatten zwei interessierte Amerikaner im Verein, Gerd Cordes und Cpt. Frank Stergar, war es uns gelungen, dass das Pionier-Bataillon aus Aschaffenburg mit schwerem Schieber und einem Gräter anrückte und unseren Flugplatz bestens einebnete und
15 planierte – und das kostenlos!

Ab Juli 1952 wurde in Großostheim geflogen!

Unser erster Fluglehrer war Ernst Schiller, schon während des Krieges Segelfluglehrer im Sudetenland. Alle mussten mit dem SG 38 einen mehr oder weniger kleinen Hüpfen, geradeaus oder S-Voraus machen, ehe sie einen „Hochstart“ bekamen.

20 Als Seilrückholfahrzeug diente ein alter Schlepper. Im Laufe der Zeit wurden mehrere Schlepper, Motorräder und ein VW Kübelwagen bei der Seilrückholung verschlissen. Auch das Schleppseil selbst hatte durch den Sandboden einen hohen Verschleiß. Edgar Kunz spendete wiederholt ein neues Windenschleppseil, wenn alles Spleißen nicht mehr half.

25 Zu dieser Zeit hatte Ernst Jachtmann eine Mü 13 E Bergfalke am Platz, Zulassungsnummer D-1034, die ihm von der Fa. Nestle gesponsert war. Die Mü 13 E, war ein Doppelsitzer mit Stahlrohrumpf, Spannweite 17,20 m. Sie wurde von Egon Scheibe 1950 (!) aus den Erfahrungen mit der einsitzigen Mü 10 entwickelt und ging bei Scheibe Flugzeugbau in Dachau am 15.11.1951 in Serie. Allein 1952 und 1953 wurden 170 Stück gebaut. (Auszug aus Georg Brütting, Die berühmtesten Segelflugzeuge)

30 Von der Firma Linde-Göldner, Aschaffenburg, war Ernst Jachtmann ein Schlepper zur



SG 38



Ernst Jachtmann in der Mü 13, mit Pia Schuch als Fluggast

Verfügung gestellt worden. Mit diesem ca. 25 km/h schnellen Zugfahrzeug hatte er die Mü bei Scheibe Flugzeugbau in Dachau abgeholt und nach Großostheim gebracht. Er hatte auch genügend „Sitzfleisch“ für Fahrten mit dem Schlepper nach München und Hamburg! Auch hatte er sich eine Nissenhütte beschafft und eine Halle – Metallspanten, mit Planen überzogen –, die von einem starken Sturm 1953 zerstört wurde.

Vereinsmitglieder durften die Mü nach Einweisung durch Ernst Jachtmann und Ernst Schiller ab Juli/August 1952 ebenfalls fliegen.

Erster Flugtag am 17. August 1952 beim Bachgaufest Großostheim.

Kunstflug von Schwegler, Göppingen, mit dem Segelflugzeug Habicht, Fallschirmabsprung des Schweizers Walti aus einer Klemm 35 über dem Bachgaustadion und Kunstflug von Walter Spahni, ebenfalls aus der Schweiz, waren die Attraktionen. Die Aschaffener Segelflieger zeigten ihre Segel- und Motorflug-Modelle. Ernst Jachtmann und Guy Marchand flogen die Mü 13. Mit ihr und einem Motorflugzeug waren Passagierflüge möglich.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr hat mit Ministerialerlass vom 4 Mai 1953 das Gelände Ringheim, geographische Lage 49° 50' Nord und 9° 02' Ost vorläufig und widerruflich für den Segelflug mit Windenstart zugelassen.

Mit SG 38 und Mü wurde auch 1953 geflogen. Die Begeisterung war riesengroß.

Wir dachten aber auch an einen besseren Flieger als den SG 38. Vorschlag: ein Grunau Baby. Noch im Sommer wurde der Selbstbau beschlossen.

Das Grunau Baby wurde von Flugzeugbau Schneider in Grunau und Wolf Hirth im Winter 1931/32 herausgebracht auf Grundlage ihrer vorhergehenden Entwicklungen. Das Grunau Baby II b war ein abgestrebter Hochdecker in Holzbauweise. Der zweigeteilte Flügel hatte bis zu den Querrudern gleichbleibende Tiefe und verjüngte sich von da ab elliptisch. Der Holm wurde durch je eine Stahlrohrstrebe abgestützt. Rumpf und Flügel Nase waren mit Sperrholz beplankt, der übrige Flügel war mit Stoff bespannt. Der Pilotensitz war auch innen beplankt und durch einen abwerfbaren Haubendeckel halb geschlossen.

(Auszug aus Georg Brütting, Die berühmtesten Segelflugzeuge)

Das Baby war für den Flugzeugschlepp zugelassen. Es hatte außer der Schleppkupplung an der Rumpfspitze eine Schleppkupplung unter dem Rumpf, etwa unter dem Pilotensitz, also näher am Schwerpunkt, sodass im Windenschlepp durch einen steileren Steigflug eine



größere Höhe erreicht werden konnte. Diese Anordnung der Schleppkupplung wurde 1943/44 entwickelt und in der Reichssegelflugschule Trebbin (heute Flugplatz Schönhagen) intensiv getestet.

5 Ernst Günter Haase war während des Krieges Leiter der fliegerischen und technischen Erprobungsstelle der Sportfliegerei, die 1940 der Reichssegelflugschule Trebbin angegliedert wurde. Er war in diesen Jahren auch der Leiter der Schule und wohl auch erheblich mit der Entwicklung der Schwerpunktkupplung befasst.

Diese Anordnung der Schleppkupplung, als Schwerpunktkupplung bezeichnet, wurde allgemeiner Standard bei für den Windschlepp zugelassenen Segelflugzeugen.

10 Die Instrumentierung des Baby war mit Fahrtmesser, Höhenmesser, Variometer und Kompass komplett.

Es wurde nach der Wiedenzulassung des Segelfluges als Grunau Baby II b von mehreren Firmen in Serie und von vielen Gruppen selbst gebaut.

15 Gekauft wurden die Holme, Beschläge, Streben, Material und sonstiges Zubehör bei Fa. Alexander Schleicher in Poppenhausen.

In der Flugsaison 1953 wurden mit dem SG 38 und der Mü 13 erfolgen: 3 A-, 5 B-, 3 C-Prüfungen, 16 amtliche Luftfahrerscheine Kl. I und drei Kl. II.

Die ersten Flugschüler waren Rudi Schlagmüller, Jupp Heckmann, Theo Rehbein, Karl Trautmann und Erich Schlagmüller.

20 Ernst Jachtmann ging Ende 1953 nach Oberbayern.

Wir suchten geeignete Räume für eine Werkstatt. Franz Steuer, Schreinermeister im städtischen Krankenhaus, fand sie im Schönborner Hof am Freihofsplatz. Dort baute schon während des Krieges eine Modellfluggruppe. Der Schönborner Hof hatte zwar noch Kriegsschäden und stand zum Teil leer, aber er wurde im Winter geheizt. Wir bekamen auf unseren Antrag, unterstützt von Emil Anders, von der Stadt Aschaffenburg die Genehmigung zur Nutzung. von Räumen im 1. Stock. Einer der Räume war groß genug, um Flächen und Rumpf des Baby zu bauen.

25 Gebaut wurde von Winter 1953-1954 bis in den Sommer 1954, hauptsächlich von Gustl Schickling, Norbert Schuch, Karl-Heinz Langhammer und wenigen anderen. Franz Steuer war als Werkstattleiter für die Qualität von Holz, Sperrholz, Leim und vor allen Dingen der geleisteten Arbeit verantwortlich. Er baute die Hellingen für Flächen und Rumpf. Höhen- und Seitenleitwerk wurde von Norbert Schuch und Kurt Friedrich in dessen Garage gebaut. Die



Zusammenbau des Babys im Gut Neuhof

Steuerseile wurden von Gustl Schickling gespleißt. Erich Stapf kam immer so spät vom Büro, dass er nur noch aufräumen und die Werkstatt kehren durfte.

Die im Rohbau fertigen Flächen und der Rumpf konnten dann nur durch ein Fenster im 1. Stock herausgehoben werden.

- 5 Während des Baus wurde ein größeres Gebäude gesucht, in dem wir weiter bauen und auch einen Flieger abstellen konnten. Kurt Friedrich fand es im Gut Neuhof in der Schweinheimer Straße, Aschaffenburg, gegenüber der Pionierkaserne. Die Besitzerin, Frau von Grimm, stellte uns einen kriegsbeschädigten Anbau an eine Scheune, eine ehemalige Remise, zur Verfügung, der ausgebrannt war und von uns ein neues Dach und ein Tor bekam. Franz
- 10 Steuer beschaffte das Baumaterial, Niko Sommer, Norbert Schuch, Rudi Schlagmüller, Jupp Heckmann, Erich Stapf u.a. waren die Baumeister.

Hier fand die Rohbauabnahme des Grunau Baby II b statt, und es wurde hier mit Bespannung und Lackierung fertig gestellt.

Es bekam die Zulassungs-Nr. D-1219.

- 15 Die Taufe des Grunau Baby II b auf den Namen „Anton Wissler“ wurde am 8. August 1954 auf der Großmutterwiese in Aschaffenburg von Herrn Wissler jun. und von Oberbürgermeister Dr. Schwind und unserem Vorsitzenden Emil Anders vorgenommen, unter reger Beteiligung unserer Vereinsmitglieder und vieler Interessenten. Anton Wissler sen. war Sponsor für die Aschaffener Segelflieger, und die Fa. Wissler hatte DM 500 beigetragen.

- 20 Ab August 1954 wurde das Baby in Großostheim-Ringheim geflogen

Der SG 38 wurde an den Flugsportclub Möve Obernau verkauft.

Wir brauchten nun eine leistungsfähigere Winde. Es wurde beschlossen, eine Pfeifer-Winde anzuschaffen. Die Fa. Pfeifer, Fulda, lieferte für den Selbstbau die Pläne und die wichtigsten Teile. In der Werkstatt von Alois Seiler in Haibach wurde die Winde hauptsächlich von Karl-

25 Heinz Langhammer, gebaut, aber auch Paul Männche und Niko Sommer halfen bei dem Bau über den Winter 1953-1954

Für die Ausbildung der Segelflieger entwickelte Fritz Stamer 1922 das System der Alleinschulung, d.h. der Flugschüler steuerte das Segelflugzeug von Anfang an alleine. Über zwei Jahrzehnte haben so alle Segelflieger der Welt Segelfliegen gelernt. Erst Mitte der

30 1930er Jahre kamen die ersten Doppelsitzer für die Schulung auf. Es gab zwar schon in den 1920er Jahren einzelne Doppelsitzer, sie waren aber nicht für die Schulung gedacht.



„Geburtsanzeige“, gezeichnet von Fred Roos



Flugzeugtaufe auf der Großmutterwiese

Nachdem sich um 1930 Winden- und Flugzeugschlepp bewährt hatten, kam Wolf Hirth als erster auf den Gedanken, ähnlich wie im Motorflug, Schüler am Doppelsteuer in das Geheimnis des motorlosen Fluges einzuweisen. Das war schon 1933 (ca.) mit der Grunau 8 möglich, die zwei Sitze hintereinander hatte, und wurde 1937 in der Gövier Gö-4 mit zwei Sitzen nebeneinander verwirklicht. Der Aufschwung der Schulung und des Leistungsfluges mit dem Doppelsitzer kam dann durch die Konstruktion des Kranich von Hans Jacobs 1936. (Auszug aus Georg Brütting, Die berühmtesten Segelflugzeuge)

Die große Anzahl der flugbegeisterten Jugendlichen aus der Flieger-HJ und die Verhältnisse in den 1940er Jahren zwangen die Reichssegelflugschulen immer mehr zur Doppelsitzer-Schulung, nicht zuletzt, um die Einsitzer-Segelflugzeuge Baby, Olympia Meise u.a. nicht ganz unerfahrenen Piloten zu überlassen. Es gab ja kaum noch Fachleute für Reparaturen.

Erich Stapf wurde im Frühsommer 1944 in der Reichssegelflugschule Rhinow (heute Flugplatz Stölln-Rhinow) nach der A-Prüfung im Doppelsitzer Kranich im Windenschlepp geschult, um dann im Baby die B zu fliegen. Im Herbst 1944 flog er in der RSS Trebbin im Baby die C und Cn, die damals dem Luftfahrerschein Kl. I entsprach, jedoch ohne Flugzeugschlepp, da Mangel an Flugbenzin herrschte.

Der Wunsch und der Ruf nach leistungsfähigen Doppelsitzern war in den 1950er Jahren nicht ungehört geblieben. Auf der Wasserkuppe wurden neue Segelflugzeug-Konstruktionen angekündigt und im Herbst 1953 vorgestellt. Edgar Kunz fuhr mit seinem Firmen-Lieferwagen „Opel Blitz“, auf dem Bänke montiert waren, etwa 10 Clubmitglieder auf die Wasserkuppe zu dieser Vorstellung. Es waren zu sehen: ein doppelsitziger Schulgleiter; der Leistungsdoppelsitzer HKS 1 V1 (D-5300) von der Entwicklungsgemeinschaft Haase – Kensche – Schmetz mit V-Leitwerk und Bremsfallschirm, der auch geflogen wurde (der Erstflug mit Ernst-Günter Haase fand am 19.7.1953 am Flughafen Düsseldorf statt); der Leistungsdoppelsitzer Condor IV, 1951 entwickelt von Heini Dittmar aus dem Leistungseinsitzer Condor III, wieder mit Knickflügel, Spannweite auf 18 m vergrößert. (Er wurde in einer Serie bei F.B. Schmetz in Herzogenrath bei Aachen gebaut); eine Ka 2, ein Leistungsdoppelsitzer der Fa. Alexander Schleicher, Poppenhausen, am Fuße der Wasserkuppe, noch ohne Zulassungs-Nummer. Letzterer war uns besonders aufgefallen: Rudolf Kaiser, seit 1952 bei Alexander Schleicher in Poppenhausen, entwickelte im Winter 1952/53 den Leistungsdoppelsitzer Ka 2 mit 15 m Spannweite. Daraus entstand die Ka 2b mit 16 m Spannweite. Die Flächen erhielten mehr V-Form und mehr Schränkung.



Bau der Ka 2 im Neuhof

Es ging aufwärts!

Wir fuhren etwa im Frühjahr 1954 nach Poppenhausen und sahen uns das Werk von Alexander Schleicher an. A. Schleicher, der seit den Anfängen des Segelflugzeugbaus dabei war, hatte einen hervorragenden Ruf. Nach eingehender Information über die Ka 2 und die finanziellen Konditionen eines kompletten oder Teilkaufs wurde im Verein beschlossen, eine Ka 2 anzuschaffen, nachdem auch die Anschaffung der doppelsitzigen Mü 13 diskutiert wurde, die wir ja bereits kannten und geflogen hatten.

Wir entschlossen uns wieder zum Teilkauf. Es war ja nie Geld in der Kasse. Woher auch. Unsere Mitglieder waren junge begeisterte Anhänger der Fliegerei, aber mit welchem Einkommen?! Es wurde in den 1950er Jahren wenig verdient. Mit 200 bis 300 DM Monatslohn wurde geheiratet und es wurden Familien gegründet. Es mussten also weiter unermüdlich Spenden gesammelt werden, damit das alles realisiert werden konnte.

Gekauft wurden der Rumpf im Rohbau und die Flügelholme mit den Anschlussrippen am Rumpf und den Beschlügen. Geholt wurden die Teile von Franz Steuer und Erich Stapf bei Alexander Schleicher in Poppenhausen auf einem selbstgebauten offenen Transportanhänger von Alois Seiler. Die weiteren Teile der Flächen und das Leitwerk wurden bis zum Frühjahr 1955 selbst gebaut.

Die Rohbauabnahme der Ka 2 fand auf dem Hof unserer Werkstatt im Neuhof statt, und hier wurde die Ka 2 auch fertiggestellt. Die Flächenunter- und Oberseiten bekamen von Fredi Roos die Aufschrift „BABA“, nachdem uns die Bayerische Aktien Bierbrauerei Aschaffenburg dankenswerter Weise weiter mit Spenden unterstützte.

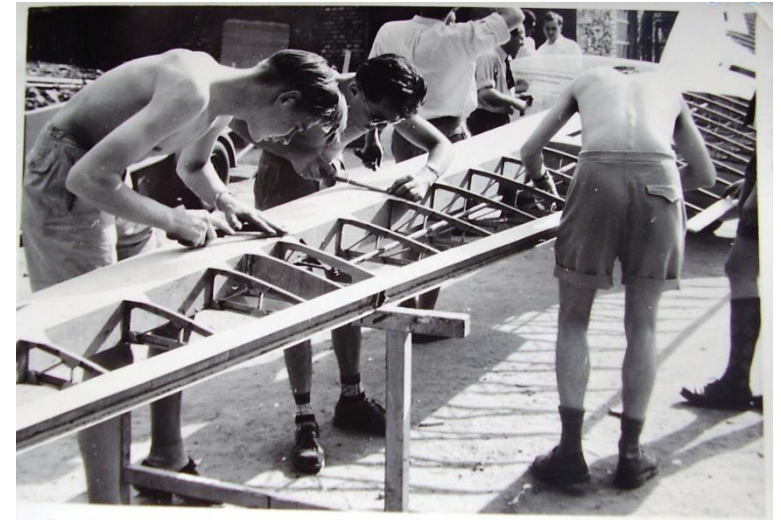
Die Ka 2 b bekam die Zulassungs-Nr. D-1275. Die Taufe der Ka 2 b fand am 23. Mai 1955 auf der Großmutterwiese statt. Sie wurde von Rektor Martin und unserem Vorsitzenden Emil Anders auf den Namen „Schloß Johannisburg“ getauft.

Ab Juni 1955 wurde die Ka 2 in Großostheim-Ringheim geflogen.

Damit war die Segelflugschulung im Doppelsitzer auch bei uns etabliert. Wir hatten nun zwei Segelflugzeuge, doch der Andrang war immer noch sehr groß.

Einige Piloten hatten das Leistungsabzeichen Silber C im Auge. Das Problem war der hierfür unter anderem geforderte 5-Stunden-Flug, weil in unserem Gebiet die Wetterlage dafür nicht sehr häufig gegeben ist.

Da gab es (und es gibt sie noch) in Unterwössen im Chiemgau die Deutsche Alpensegelflugschule DASSU. Bei Sonneneinstrahlung in den Zentralalpen steigt dort



Bau der Ka 2 im Neuhof



Taufe der Ka 2 auf der Großmutterwiese

vormittags relativ schnell die erwärmte Luft nach oben. Zum Ausgleich strömt aus dem Alpenvorland Chiemsee, Simssee kühlere Luft nach Süden. Sie muss durch die Täler und über die Berge fließen. Bei dieser im Sommer sehr häufigen Wetterlage sind fünf Stunden und mehr Flugzeit oft täglich möglich.

5 Also beschlossen wir 1956, mit der K 2 nach Unterwössen zu fahren. Es hatten sich mehrere Gruppen gebildet. Die erste Gruppe mit Karl Heinz Langhammer, Gustl Schickling und Georg Keller fuhr Ende Mai und nahm die Ka 2 mit, die zweite Gruppe mit Franz Steuer, Jupp Heckmann und Erich Stapf, die dritte Gruppe mit Helmut Perschbacher, Helmut Schmitt und Rudi Schlagmüller, die dann die Ka 2 mit zurück brachten.

10 Der Erfolg waren mehrere 5-Stunden-Flüge: Karl Heinz Langhammer 5:17 Std., Gustl Schickling 5:00 Std., Jupp Heckmann 5:26 Std., Erich Stapf 5:55.Std. und Helmut Schmitt 5:22 Std. Die fünf Stunden wurden aber auch in Großostheim geflogen, u.a. von Norbert Schuch und Rudi Schlagmüller.

15 Die Erfolge, auch die kleinsten, wurden nach dem Fliegen, zumal nach heißen Sommertagen, im Wald-Casino bei Walter Tamm begossen. Obwohl das zu ebener Erde lag, ging es dort oft hoch her. Auch die „Eisenbahn“ in Großostheim war dafür beliebt.

Es erfolgten die ersten Streckenflüge.

20 Die in den Bergen gesammelten Flugerfahrungen im Hangaufwind wollten wir am Stengerts erproben. Also packten wir unser Baby und die Winde zusammen und fuhren am 19.8.1956 mit Sonderfluggenehmigung zum Schweinheimer Exerzierplatz. Dort hatte Alfred Hepp, Fluglehrer im NSFK (Nationalsozialistischer Fliegerkorps), etwa Anfang des Krieges am Stengerts mit einem Grunau Baby einen 10-Stundenflug gemacht. Für diesen Erfolg spendete die Firma Güldner, Schlepper- und Motoren-Werke in Aschaffenburg, bei der Alfred Hepp als Ingenieur beschäftigt war, einen Kranich, der jedoch nie nach Aschaffenburg kam. Norbert

25 Schuch glaubt, dass er in diesem Kranich in Würzburg geschult wurde.

Bei mäßig starkem Wind gab der Stengerts aber bei 9 Starts nicht viel Aufwind her. Trotzdem blieb Niko Sommer 18 und 24 Minuten hängen. Die übrigen sieben – Gustl Schickling 12 Min., Georg Keller 10 Min., Kurt Wiesenhöfer 8 Min., Alois Seiler 15 Min., Rudi Schlagmüller 11

30 Min., K.H. Langhammer 7 Min. und Erich Stapf 4 Min. – waren nicht so gut. Das holprige Gelände hat uns auch noch Löcher im Rumpf eingebracht.

In der Generalversammlung des Flugsportclubs Aschaffenburg vom 1. März 1957 wurde Alois Seiler zum 1. Vorsitzenden gewählt. Emil Anders stand nicht mehr zur Verfügung. Franz Steuer wurde 2. Vorsitzender.

5 Wieder fuhren Clubmitglieder zu Flüge mit der Ka 2 nach Unterwössen. Bei seinem Flug in Unterwössen am 9. Juni 1957 stürzte Alois Seiler, geboren am 7. Mai 1916, nach einem Zusammenstoß mit einem anderen Segelflugzeug tödlich ab. Wir hatten einen treuen, stets hilfsbereiten Kameraden und guten Freund verloren.

Durch den Tod von Alois Seiler musste ein neuer Vorstand gewählt werden.

10 In der Generalversammlung vom 19. Juli 1957 wurde Rechtsanwalt Eugen Roth zum 1. Vorsitzenden gewählt. Franz Steuer wurde wieder 2. Vorsitzender. Rechtsanwalt Eugen Roth, im 2. Weltkrieg Offizier, Fluglehrer mit Lehrberechtigung in allen Flugzeugklassen mit kolbenbetriebenen Motoren, war immer noch ein begeisterter Anhänger der Fliegerei, flog jedoch nicht mehr selbst.

Es wurde beschlossen, auch ein leistungsfähigeres einsitziges Segelflugzeug anzuschaffen.

15 Der L-Spatz von Scheibe Flugzeugbau, Dachau kam in die engere Wahl: Aus dem A- und B-Spatz entstand 1955 der L-Spatz mit 15 m Spannweite. Der Stahlrohrumpf blieb weiter mit Stoff bespannt, der Tragflügel in Holzbauweise war mit Stoff bespannt.

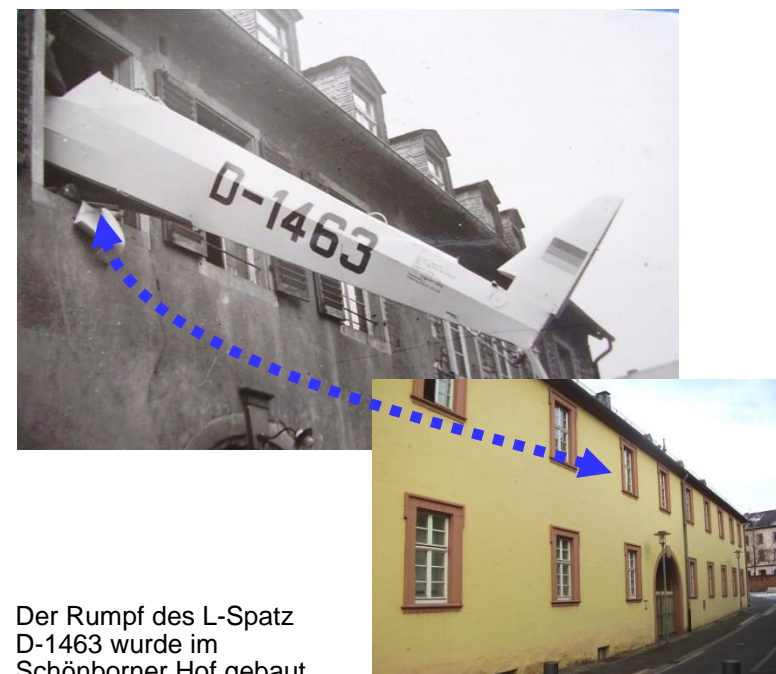
Für den L-Spatz wurden Holme und Beschläge und der Stahlrohr-Rumpf von der Fa. Scheibe, Dachau, gekauft, ebenso die Nasenrippen. Der nicht unerhebliche „Rest“ wurde selbst gebaut von der bereits erfahrenen Truppe im Winter 1957/1958, wieder im Schönborner Hof. Der L-Spatz bekam die Zulassungs-Nr. D-1463.

Als Ersatz für die Ka 2 wurde wieder ein Doppelsitzer, die Ka 7 von A. Schleicher in Poppenhausen, diesmal fertig gekauft, aufgrund der Versicherungsleistung für die abgestürzte Ka 2. Die Ka 2b hatte einen ganz aus Holz gebauten Rumpf; sie erhielt einen Stahlrohrumpf und hieß nunmehr Ka 7, die Flächen blieben die gleichen.

25 Die Ka 7 bekam die Zulassungs-Nr. D-1464.

Die Einweihung beider Segelflugzeuge, L-Spatz und Ka 7, fand im April 1958 vor dem Aschaffener Rathaus auf dem Dalberg von Bürgermeister Dr. Fleischmann und dem Vorsitzenden Eugen Roth bei regem öffentlichen Interesse statt. Der L-Spatz wurde auf den Namen „Alois Seiler“, die Ka 7 wurde wieder auf „Schloß Johannisburg“ getauft.

30 Fredi Roos mit seinen künstlerischen Fähigkeiten hatte wieder die Flieger, wie alle übrigen,



Der Rumpf des L-Spatz D-1463 wurde im Schönborner Hof gebaut



Einweihung von L-Spatz und Ka 7

beschriftet. Fredi malte auch sonst alle Schilder, wann immer sie irgendwo gebraucht wurden. Einige sind heute noch auf dem Flugplatz zu entdecken.

Der Erstflug mit dem L-Spatz wurde von Norbert Schuch durchgeführt. Ab Mai 1958 flogen beide Segelflugzeuge in Großostheim-Ringheim.

- 5 Bereits am 3. August 1958 wurde der Spatz bei einem Flug von Niko Sommer durch einen Absturz kurz vor der Landung sehr schwer beschädigt. Niko Sommer erlitt erhebliche Verletzungen insbesondere an den Beinen.

- 10 Das Grunau Baby IIb wurde 1958 an den Flugsportclub Möve Obernau verkauft. (Seine weitere Geschichte ist auf www.fsca.de unter „Berichte“ in einem Beitrag aus dem Jahr 2012 nachzulesen.)

Rudi Schlagmüller und Jupp Heckmann wurden Segelfluglehrer.

- 15 Am Sonntag, den 4. Oktober 1959, wurde auf dem Fluggelände in Großostheim-Ringheim die erste Flugzeughalle des Vereins vom Vorsitzenden Eugen Roth eingeweiht. Eugen Roth konnte durch seine Verbindung zu einem Sägewerk in Schöllkrippen das Holz als Spende beschaffen. Franz Steuer organisierte den Bau. Aufgebaut wurde von uns selbst und mit Bauhilfen von Anton Wüsts Baugeschäft. Zu dieser Feier und dem anschließend stattfindenden Fröhschoppen wurde herzlich eingeladen.

Damit war das Auf- und Abrüsten der Segelflugzeuge nach einem Tag, an dem geflogen wurde, endlich nicht mehr notwendig.

- 20 Die Halle wurde später an den beiden Längsseiten erweitert. Auf der einen Seite zum Abstellen von Schleppwinde, Rückholfahrzeug, Towerbus und anderem Gerät, auf der anderen Seite wurde eine Küche/Cafeteria eingerichtet, die abwechselnd ein Flieger, am besten mit Frau, zu betreiben hatte. Nun konnte man direkt am Platz nach dem Fliegen den Tag auch mit Grillen oder sonst wie ausklingen lassen.

- 25 Ohne den unermüdlichen Einsatz und den fachmännischen Rat von Franz Steuer und sein Augenmerk auf die Sicherheit des Fluggeräts wäre vieles so nicht möglich gewesen. Er war in diesen Jahren und darüber hinaus der Motor des Vereins.

5.Mai 1955: Zulassung für den Motorflug durch das Bundesverkehrsministerium.

- 30 Der Motorflug war nun auch zugelassen, aber es dauerte noch Jahre, bis wir im Verein an die Motorfliegerei denken konnten.



Die erste Flugzeughalle! Sie steht heute noch in Ringheim und wird gewerblich genutzt!

Daneben die Nissenhütte des Vereins Möve Obernau, der als eigener Verein bis 1963 zusammen mit dem FSC Aschaffenburg in Großostheim flog.

Aschaffenburg, 20. Juli 2011

Erich Stapf, Norbert Schuch, Fredi Roos, Jupp Heckmann

ma

5

10

15

Zur Erinnerung an

Erich Stapf 17. August 1928 - 24. Februar 2023

Norbert Schuch 7. Juni 1926 - 13. November 2022

Fredi Roos 19. Juni 1926 - 15. August 2011

Jupp Heckmann 14. September 1932 - 20. Oktober 2018

Aschaffenburg, im November 2023