

Die Chronik Der Luftsportvereinigung Schwarzwald - Baar



Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	3
Über die Ursprünge der Fliegerei in Donaueschingen	6
Geschichte der LUFTSPORTVEREINIGUNG SCHWARZWALD-BAAR	8
Die Geschichte der LSB - die Chronik in Stichworten	11
1. Dekade:.....	11
2. Dekade:.....	15
3. Dekade:.....	17
4. Dekade:.....	21
5. Dekade:.....	23
6. Dekade:.....	25
Anekdoten und Geschichten	27
Was in den 50'er Jahren in der LSB passierte	27
Winden-Geschichten.....	33
Die Mü 13 d, D-8876.....	37
Geschichten vom "Prinz".....	43
Außenlandungen.....	44
Der "Faktoren-Eugen"	46
Neubau einer Ka 8 B in der LSB (D-2934).....	47
Wie die LSB zu ihrem Motorsegler D-KLSB kam!	51
Daten und Fakten	54
Die Vorstands-Mitglieder von 1950 bis 1990.....	54
Die Vorstands-Mitglieder ab 1990.....	56
Die Fluglehrer	57
Die Werkstattleiter.....	58
Die Segelflugzeuge.....	59
Die Motorflugzeuge.....	60
Statistiken	61
Die LSB Segelflug Gemeinde 1955 und 1986.....	62
Beitragsstruktur Segelflug (2 Beispiele)	64



Liebe Freundinnen und Freunde der Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar e. V.,

die vorliegende Chronik haben wir, das Redaktionsteam **Henry Blum, Klaus Ickert und Peter Petzold**, begonnen, als die Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar (LSB) 50 Jahre alt wurde. Obwohl ein halbes Jahrhundert Flugsport in der LSB ja allemal genug Anlaß für eine Rückschau wäre, erhielten wir den letzten Anstoß vor allem durch den frühen Tod zweier Fliegerkameraden just im Jubiläumsjahr. Wie üblich saßen wir nach den Trauerfeiern noch im Kameradenkreis zusammen, sprachen über die alten Zeiten und erinnerten uns der gemeinsamen Erlebnisse, der schönen Flüge, der lustigen Begebenheiten, aber auch der Probleme, die wir miteinander gemeistert hatten. Und dabei stellten wir bestürzt fest, daß es immer weniger Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden gibt, die noch die Anfänge der Fliegerei in der LSB kennen. Wir beschlossen relativ spontan, die durchaus interessante und bewegte Geschichte der LSB aufzuschreiben, ehe sie ganz im Nebel der Vergangenheit versinkt.

Zum Glück gab es schon Vorarbeiten, auf die wir uns stützen konnten und für die wir dankbar sind. So hatte **Peter Petzold** bereits vor geraumer Zeit einen Aufsatz über die Anfänge der Fliegerei in Donaueschingen geschrieben. Desweiteren hatte **Rosemarie von Strombeck** schon 1968 die ersten beiden Dekaden der Vereinsgeschichte in einer kleinen Chronik zusammengefaßt. **Rolf von Berg** schließlich hat uns, chronologisch geordnet, in Stichworten die wichtigsten Ereignisse von 1962 bis 1986 zusammengestellt; diese Form hat uns so überzeugt, daß wir sie, natürlich entsprechend fortgeschrieben und ergänzt, für den Hauptteil der Chronik gewählt haben. Von **Karlheinz Klein** erhielten wir eine lückenlose Aufstellung aller Segelflugzeuge, die je bei der LSB geflogen sind. **Herbert Schötz** half uns mit Recherchen in den Vereinsakten (soweit sie nach dem Werkstattbrand von 1967 noch vorhanden sind) und machte auch die Adressen der noch erreichbaren "Alten Adler" aus der Gründerzeit ausfindig.

Diese luden wir im Februar 2001 zu einem Treffen auf den Flugplatz Donaueschingen ein, um mal über die alten Zeiten zu plaudern. Zu unserer großen Freude fand auch eine erkleckliche Anzahl den Weg zu uns. Ein Foto von diesem Treffen zeigt



stehend von links nach rechts **Peter Petzold, Sepp Nopper, Ernst Oschwald, Martin Happle, Rosemarie von Strombeck, Karlheinz Klein, Helmut Rust, Egon Dilger, Waltraud König, Erwin Doser, Heinz Nierholz, Fritz König, Rolf von Berg, Fred Meyer, Gerhard Parlitz**, kniend von links nach rechts **Henry Blum und Klaus Ickert**. Nicht auf dem Bild **Rudi Heimbürger** und **Herbert Schötz** (Fotograf).

Bei einer so großen Teilnehmerzahl mutierte das ursprünglich als Redaktionsbesprechung geplante Treffen natürlich rasch zu einem recht lebendigen Fliegerstammtisch, aber wir wollten den für uns durchaus unterhaltsamen Redefluß nicht durch eine zu straffe Moderation stören. Durch aufmerksames Lauschen und fleißiges Mitschreiben konnten wir dennoch eine ganze Menge authentischer Details und etliche nette Histörchen zusammentragen, vor allem eben, was uns besonders wichtig war, aus den Gründerjahren der LSB. Es zeigte sich hierbei aber auch, wie schwierig eine objektive Geschichtsschreibung im Rückblick und aus der Erinnerung ist.

Nun, wir haben uns bemüht, nach bestem Wissen und Gewissen aus den zahlreichen Mosaiksteinchen ein einigermaßen vollständiges Bild zu rekonstruieren, wobei uns klar ist, daß eine letzte Unschärfe bleiben wird. Man könnte es vielleicht mit dem Wachsen eines Bäumchens vergleichen: Nach dem Krieg begann auch im Raum Villingen/Donauessingen eines der immer noch lebendigen Samenkörner "Flugbegeisterung" wieder zu keimen. Es entwickelten sich mehrere Wurzelfäden, und irgendwann schob sich das kleine Pflänzchen "LSB" aus dem Boden, das inzwischen zu einem stattlichen Baum mit starken Ästen und kräftigen Wurzeln herangewachsen ist. Dieser Baum ist es, der uns Fliegern im Schwarzwald-Baar-Kreis ans Herz gewachsen ist und dessen Hege uns Bedürfnis und Pflicht sein sollte. Und die Frage, welches seiner anfänglichen Wurzelhärchen denn das allererste oder das längste war, ist eigentlich nicht von so großer Bedeutung.

Nun saßen wir also vor einem ziemlich großen Berg von Material und fragten uns, was muß unbedingt in die Chronik hinein, was sollte auch nicht fehlen, aber was sprengt wohl den Rahmen, und wie können wir da eine gewisse Ordnung hineinbringen? Eine Chronik muß natürlich zunächst einmal ein Nachschlagewerk für die historischen Fakten darstellen. Nach unserer Vorstellung soll sie aber auch so unterhaltsam sein, daß sie zum Lesen einlädt. Aus diesen Überlegungen entstand schließlich unsere Gliederung.

Am Anfang der Chronik stehen die beiden unveränderten Aufsätze von Peter Petzold und Rosemarie von Strombeck. Danach folgt der Hauptteil, der sich in der gewählten Form (nach Rolf von Berg) besonders gut für eine kontinuierliche Erweiterung bzw. Ergänzung eignet. Daran schließen sich, von unterschiedlichen Autoren verfaßt, interessante, amüsante oder sonstwie bemerkenswerte "G'schichte" aus der Fliegerei der LSB an. Sie sollten nach unserer Überzeugung im Laufe der Zeit "das Salz in der Suppe" unserer Chronik bilden, damit sie ein gern gelesenes Buch wird und nicht in irgendeinem Schrank verstaubt. Und zum Schluß, das sehen wir als unsere Chronistenpflicht, darf natürlich auch ein Tabellenteil nicht fehlen, in dem man alle wichtigen historischen Fakten wie Verantwortungsträger, Flugzeugpark etc. nachschlagen kann.

Generell betrachten wir diese Chronik nicht als abgeschlossenes Werk, sondern wünschen uns, daß unser "Baby" im Laufe der Zeit noch wächst und gedeiht. Es sind alle, insbesondere nachfolgende Fliegergenerationen herzlich eingeladen, durch neue Geschichten oder weitere Fakten das Werk zu ergänzen. Die moderne elektronische Textverarbeitung macht's ja möglich, mit überschaubarem Aufwand nachträgliche Erweiterungen einzubauen.

Und nun wünschen wir Ihnen/Euch viel Spaß beim Lesen.

Das Redaktionsteam Henry Blum, Klaus Ickert, Peter Petzold

Klaus Ickert, Februar 2002

Über die Ursprünge der Fliegerei in Donaueschingen

Peter Petzold, November 2001



Von Otto Lilienthal und den Anfängen der Segelfliegerei ab 1913 auf der Röhn wurde schon viel geschrieben. Die Röhn-Wettbewerbe nach dem Ersten Weltkrieg begeisterten jung und alt. Die "Silber-C" wurde als Leistungsabzeichen eingeführt, und 1936 hatten schon über 250 deutsche Piloten dieses Abzeichen erflogen. Anfang der 30er Jahre ist etwa auch die Zeit, als im Raum Donaueschingen erster Segelflug betrieben wurde. Einige der LSB-Gründungsmitglieder machten in diesen Jahren ihre ersten Flüge und lernten die Begeisterung kennen.

Von Josef Häuser stammt ein Fotoalbum, welches er als Zeitdokument der LSB überließ. Beim Werkstattbrand 1967 wurde es stark beschädigt, doch unter dem verkohlten Einband sind Bilder zu finden, welche vor dem Zweiten Weltkrieg im Raum Donaueschingen entstanden. Ungefähr in den Jahren 1929 -1931 wurde die erste Segelflughalle auf dem Wartenberg bei Geisingen gebaut. Geflogen wurde aber auch am Baldinger Hang und, wie die Bilder belegen, auch in Donaueschingen. Es wurden neue Flugzeuge gebaut und Brüche fabriziert. Und jedes neue Flugzeug wurde in einer großen Feier getauft. Das Fürstenpaar aus Donaueschingen tauft hier z. B. auf dem Wartenberg ein Flugzeug auf den Namen Fürstenberg.



Diese Bilder zeigen, daß die Nationalsozialisten in Bräunlingen, Hüfingen und Donaueschingen auch die Fliegerei, wie viele andere Dinge, für ihre Propaganda vereinnahmten. Jeweils vor dem Rathaus wurden Flugzeuge aufgebaut und der Bevölkerung die Technik erklärt. Und auf dem Wartenberg übernahmen sie bald die Flugausbildung.



Mit dem Ausbruch des Krieges wurde diese friedliche Fliegerei unterbrochen, und nach dem Kriege durfte erst mal nicht mehr geflogen werden. Doch schon vor dem 8.5.1951, dem Tag, ab dem Fliegen wieder möglich wurde, strebten die ehemaligen Flieger eine Vereinsgründung an. Der Segelflugvereinigung Schwarzwald aus Villingen und der Luftsportverein Donaueschingen schlossen sich zusammen. In einer ersten Sitzung im Villingener Gasthof "Schlößle" wurden die Grundlagen gelegt,

Die zweite Sitzung fand kurz danach am 11.11.1950 im Gasthof "Lindenhof" in Villingen statt. Wilhelm Binder versuchte noch die Triberger Gruppe zu gewinnen, erhielt jedoch eine Absage. Mit dabei waren aus Villingen Dr. Claus Zetsche, Helmuth Zeidler und Wilhelm Binder, aus St. Georgen Walter Müller und aus Donaueschingen Josef Häuser und Fritz König. Der Verein wurde Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar benannt. Bereits ab 1949 wurde von den Donaueschinger an einer SG 38 gebaut, die 1951 als erstes Flugzeug der LSB fertiggestellt wurde. Im Juli 1952 wurde der Kauf einer Mü 13 E beschlossen, die im August bereits im Werk abgeholt wurde und am 16.10.1952 in Schwenningen den ersten Start machte. Eine Bürgschaft der Mitglieder König, Mauch und Häuser ermöglichte den Kauf einer Winde, mit der dann ab 1953 geschleppt wurde, und mit der auch die Schulung in der LSB aufgenommen werden konnte.

Geschichte der LUFTSPORTVEREINIGUNG SCHWARZWALD-BAAR

Rosemarie v. Strombeck, Villingen, den 5. September 1968

Die baldige Zulassung des Luftsports, darunter besonders des Segelflugs - das war Hauptanliegen der Interessenten, die sich am 11. November 1950 zur Gründung der LUFTSPORTVEREINIGUNG SCHWARZWALD-BAAR entschlossen. In ihr zusammengefaßt waren Ortsgruppen in Villingen, St. Georgen, Donaueschingen, Stühlingen, Triberg, Immendingen und Blumberg. Zunächst wurden die jungen Mitglieder "zur Kasse gebeten": Um mit dem Bau oder Kauf eines Flugzeuges möglichst rasch die Grundvoraussetzung für die Fliegerei schaffen zu können, wurde pro Mann zum „Einstand“ eine einmalige Interesseneinlage von 20 DM bezahlt.

Das blieb nicht das einzige finanzielle Opfer. Ersten stolzen Besitz der Luftsportvereini-gung bildete ein „Ford V 8“, dessen Kaufpreis von immerhin 400 DM aus Spenden fi-nanziert wurde. Der 8. Mai 1951 war ein Festtag in Segelfliegerkreisen: Es durfte wieder geflogen werden. Die Frage „womit“ beschäftigte noch im selben Monat einen umgehend gebildeten Arbeitsstab, der den Eigenbau eines „Ibis“ in Gemischtbauweise befürwortete.

Die Pioniere des Segelflugsports in den Kreisen Villingen und Donaueschingen hatten harte Arbeit zu leisten. Es fehlte überall. Gesucht wurden Werkstatträume, Mitarbeiter mit Erfahrungen im Flugzeugbau, Material. Ein Antrieb, in Rundschreiben und Versammlun-gen immer neu betont, war vorhanden: Wer sich kräftig einsetzt und die meiste Arbeit leistet, darf als Gegenleistung zuerst fliegen. Einige brachten in diesem ersten Jahr schon Starts hinter sich, und zwar bei der benachbarten Gruppe Schwenningen, die bereits glücklicher Besitzer eines Doppelsitzers vom Typ „S 21“ war.

Im Hinterhaus einer Brauerei wurde mit dem Bau eines „SG 38“ begonnen. Im Juli 1952 beschlossen die Mitglieder den Kauf eines Doppelsitzers „Mü 13 E“. Nachdem das Geld schon damals äusserst knapp war (Reichtümer wurden im Verein bis heute noch nicht angesammelt), wurde teilweise erfolgreich versucht, die stark lädierte Kasse mit dem Verkauf von Bausteinen und Rasierklingen wenigstens zu einem Teil zu kräftigen. Wäh-rend sich für die „Mü 13 E“ einige Mitglieder zur Finanzierung fanden, wurden wenig später für den Kauf einer Schleppwinde Bürgen gefunden. Der erste Doppelsitzer erlebte seine Taufe in grossem Rahmen im damaligen Villingen Festsaal „Waldschlössle“. Zum ersten Flugtag im Oktober 1952 stellten die Schwenninger Segelflieger noch die Winde. Mit der eigenen Schleppwinde konnten erst im Frühjahr 1953 die ersten Starts unter-nommen werden.

Damals war der Flugplatz Donaueschingen/Villingen, wie er offiziell erst seit Gründung der Flugplatz - GmbH durch Städte und Landkreise Villingen und Donaueschingen bezeichnet wird, noch ohne jegliche Gebäude und Hallen. Die „Mü 13 E“, die im übrigen bereits 1954 mit einer Bruchlandung im benachbarten Kapfswald ihr Lebenslicht ganz ausblies, musste jeden Abend abgebaut und in die Donaueschinger Werkstatt transportiert werden. Inzwischen - im Jahr 1952 - war mit Spenden und Schulden noch ein A-Spatz gekauft worden, der mit immerhin sieben Brüchen und immer wieder folgenden Aufbau bis heute einen - wenn auch wenig rühmenswerten - Rekord hält. 1957 allerdings blieb er mit Totalschaden liegen.

Wenn auch die Startgebühren in der Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar mit Stufen zwischen 1,50 und 4 DM bis heute keineswegs teuer sind, so waren die damaligen Sätze doch erstaunlich gering: Ein Hochstart stand mit 1,20 DM zu Buche, ein A-Flug kostete 60 Pfennig und ein „Rutscher“ - mit den damaligen Schulgleitern - erforderte 20 Pfennig. Diese Summen sind umso bemerkenswerter, als im Jahr 1954 ein weiteres großes Projekt begonnen wurde: Der Bau einer Holzhalle in der Nachbarschaft des Peilhäuschens, das noch aus Kriegs- und Nachkriegsjahren stammte, als das Fluggelände für deutsche Jäger und danach für die Franzosen als Notlandeplatz diente.

Mit ihren Werkstätten kam die Luftsportvereinigung übrigens bis heute nicht zur Ruhe. Schon in den ersten Jahren ihres Bestehens mussten die Segelflieger schon mehrfach umziehen. In Donaueschingen bestand das Domizil bislang nur aus einer zugigen Baracke. Nachdem auch die Gruppe in Villingen sich immer wieder in neuer Umgebung fand und in ungezählten Arbeitsstunden schließlich angenehme Arbeits- und Aufenthaltsräume im ehemaligen Gutshof des Klosters St. Ursula eingerichtet hatte, brannte die gesamte Anlage - und mit ihr die gesamte Einrichtung, Maschinen, Werkzeuge und ein erheblicher Teil eines „Bergfalken II“ - eines Nachmittags an einen kalten Februartag im Jahr 1967 ab.

Nachdem im Oktober 1957 der Donaueschinger Jupp Häuser, verdienstvoller und mehrjähriger zweiter Vorsitzender, den Rumpf eines Einsitzers „MÜ 13 d“ kostenlos zum Weiterbau bereitgestellt hatte, wurde wenig später mit dem Flugzeugbau begonnen. 1958 gaben die Mitglieder Spenden für den Kauf des „L-Spatz 55“. In diese Jahre reichen die ersten grossen Flugleistungen innerhalb der Luftsportvereinigung zurück. Walter Giller und Dr. Claus Zetsche legten am selben Tag die ersten 50 km-Flüge für die Silber-C zurück, als erster schaffte Karl-Heinz Klein im Jahr 1957 am Flugplatz einen Fünf-Stunden-Flug. Auch ausserhalb machten sich die Segelflieger aus Villingen einen Namen: Die Mannschaft Klein/Zeidler/Zetsche siegte im Jahr 1958 beim Landessegelflugwettbewerb in der Mannschaftswertung.

Der Flugplatz Donaueschingen/Villingen wurde offiziell im Mai 1959 eröffnet. Die Erinnerungen an diesen Markstein werden allerdings getrübt durch den Tod von Fluglehrer Fritz Harlos, der wenige Tage später bei Kunstflugvorführungen aus seiner offenen Maschine stürzte. Mit Gründung der Flugplatz-GmbH und mit der Niederlassung der Firma Binder-Aviatik auf dem Flugplatz weiteten sich die Anlagen beträchtlich. Eine massive Flugzeughalle befindet sich heute im Besitz der Luftsportvereinigung. Ein Doppelsitzer vom Typ „K 7“ erweiterte den Flugzeugbestand.

Die Entwicklung der Vereinigung wurde immer wieder durch Rückschläge gestoppt. Die erste Motormaschine, eine doppelsitzige „Piper“, die von zwei Fabrikanten gekauft und dem Verein zur Verfügung gestellt worden war, beendete ihre fliegerische Laufbahn 1966 mit einer äusserst unsanften Landung. Ihre Nachfolgerin wurde eine französische „Morane“, die ebenfalls zum Flugzeugschlepp voll tauglich ist. 1963 trafen sich erstmals 160 Motormaschinen im Rahmen des Deutschlandfluges auf dem Etappenziel Donaueschingen/Villingen. Die Motorpiloten beteiligten sich mit teilweise beachtlichen Erfolgen regelmässig an den südwestdeutschen Rundflügen und am Deutschlandflug. Heute befinden sich unter den Mitgliedern der Luftsportvereinigung Inhaber des Privatpilotenscheines, die zumeist auch aktive Segelflieger sind.

Inzwischen verfügt die Luftsportvereinigung - das Gros der Mitglieder kommt aus Villingen, Donaueschingen und St. Georgen - über zwei doppelsitzige „Bergfalken II“, über die im Eigenbau fertiggestellte „Mü 13 d“, einen „L-Spatz“ und einen Hochleistungssegler „Zugvogel“, der dem Verein - ebenso wie ein weiterer „L-Spatz“ - von Mitgliedern zur Verfügung gestellt worden ist. In vereinsinternen Wettbewerben werden jährlich Überlandflüge forciert. Unter den Flugleistungen befanden sich ein 440 km-Flug und ein 300 km-Zielflug nach Frankreich.

Mit dem Bau der Werkstatt und des Aufenthaltsraumes auf dem Flugplatz, die am Sonntag, 15. September, eingeweiht werden, wurde im Frühjahr 1967 begonnen. Rund 90 Prozent aller Arbeiten - die Pläne stammen vom zweiten Vorsitzenden, dem Donaueschinger Architekten Christian Greiner - wurden in 5 350 Stunden von den Mitgliedern selbst geleistet. Ein schwerer Schlag traf den Verein eine Woche nach dem Richtfest im Juli 1967, als bei Dacharbeiten der Segelflieger Gerhard Berchtenbreiter aus Donaueschingen, der die Bauarbeiten bis dahin mit grosser Tatkraft und Sachverstand geleitet hatte, abstürzte und seinen schweren Kopfverletzungen einige Stunden später im Krankenhaus erlag.

Die Finanzierung des Anbaues an die Segelfliegerhalle in einer Länge von 27 Metern wurde durch einen Zuschuss des Badischen Sportbundes aus Lotto-Totto-Mitteln und durch eine Sturmholzspende der Städte Villingen und Donaueschingen erleichtert. An der Spitze des Vereins steht heute als Vorsitzender Rolf von Berg. Als seine Vorgänger hatten Dr. Claus Zetsche, Wilhelm Binder und Karl-Heinz Klein amtiert.

Die Geschichte der LSB - die Chronik in Stichworten

Eine Fortschreibung der Zusammenstellung von Rolf von Berg.

1. Dekade:

1950: Nach Beratungen bei einer ersten Zusammenkunft im Gasthof "Schlössle" in Villingen wird am 11.11.1950 bei der Gründungsversammlung im Gasthof "Lindenhof" in Villingen die Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar e. V. (LSB) aus der Taufe gehoben. Es handelt sich um den Zusammenschluß des Luftsportvereins Donaueschingen e. V. und des Segelflugvereins Schwarzwald (damals nicht e. V.), in welchem die Villingen und St. Georgener Flieger sich zusammengefunden hatten. Man versucht auch die Triberger Fliegerkameraden mit einzubeziehen, die aber zu diesem Zeitpunkt kein Interesse an einem Zusammenschluß haben.

Der erste Besitz des neuen Vereins ist alter Ford V8, ein eigenes Flugzeug existiert noch nicht. Allerdings wird im Hinterhof einer Brauerei mit dem Bau eines SG 38 begonnen.

Der Flugplatz liegt zu dieser Zeit noch direkt neben der (alten) Bundesstraße 27. Da er sich auf einem Feld der Güter des Hauses Fürstenberg befindet,

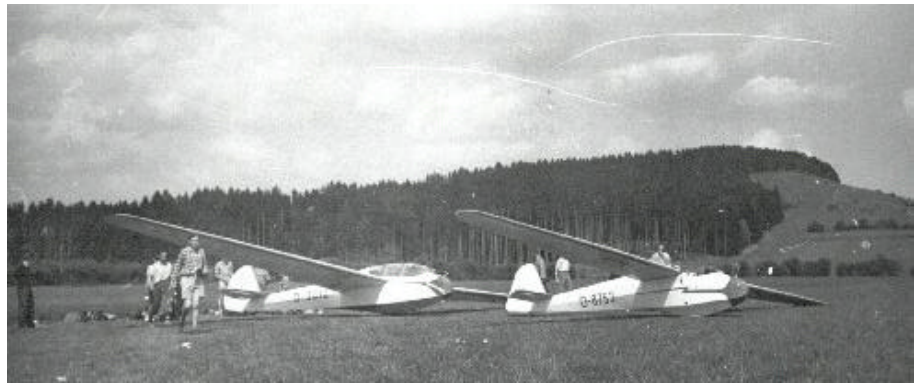
ist der Flugbetrieb zunächst auf die Zeit der Wachstumsruhe beschränkt (aus heutiger Sicht eine ziemlich Einschränkung, wenn man an die Frühjahrswetterlagen denkt ...).



1951: Am 8.5.1951 wird in Deutschland wieder offiziell die Fliegerei freigegeben, und die schon zahlreichen heimlichen Aktivitäten in Sachen Fliegerei brauchen endlich nicht mehr das Licht der Öffentlichkeit zu scheuen.



1952: Der Verein kauft eine Mü 13 E (D-0012), den ersten eigenen Doppelsitzer der LSB; die Finanzierung wird durch einige Mitglieder ermöglicht. Das neue Flugzeug



wird im Rahmen eines großen Festes im "Waldschlössle" getauft, und im Oktober findet an der Schwenninger Winde der Erstflug statt. Weiterhin wird ein A-Spatz beschafft, der später mit insgesamt 7 Brüchen einen etwas zweifelhaften Rekord aufstellt.

1953: Mit dem Kauf der ersten eigenen Winde macht die LSB einen weiteren Schritt in Richtung eines autarken Vereins. Die Finanzierung wird diesmal durch einen Bürgen gesichert. Nun kann auch in Donaueschingen ein geregelter Schulbetrieb stattfinden.



1954: Am Südenende des Flugplatzes wird in unmittelbarer Nachbarschaft des alten "Peilhäuschens" (einem Überbleibsel des 2. Weltkriegs) eine Holzhalle gebaut. Damit entfällt der bisher an jedem Flugtag notwendige mühsame Auf- und Abbau der Flugzeuge.

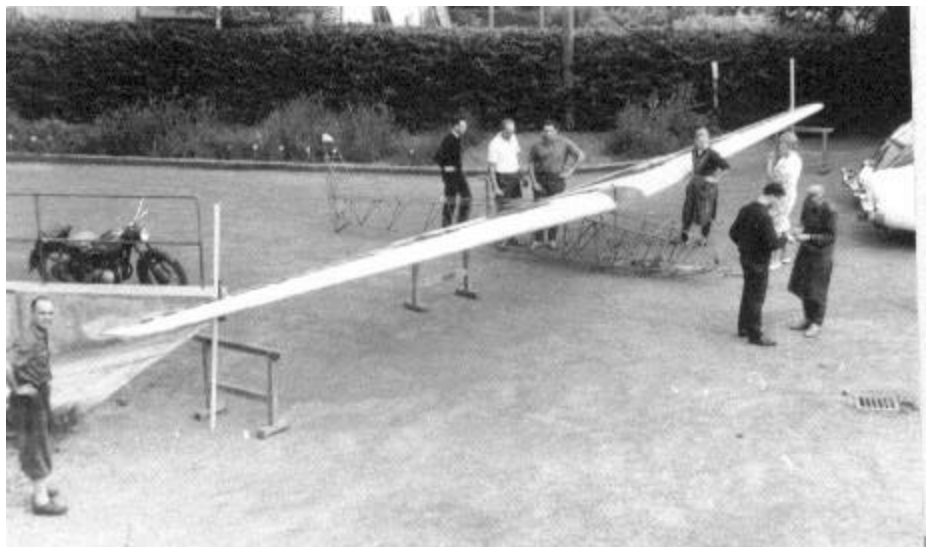


Beim Versuch mit der D-0012 einen 5-Std.-Flug durchzuführen gerät Erwin Doser ins Lee des Aasener Kapfs, bleibt an einem Baum hängen und "zerlegt" so die Mü 13 E. Glücklicherweise passiert ihm persönlich nichts, vielmehr klettert selbst er vom Baum herunter, den besorgt hinaufkletternden Kameraden entgegen.

1955: Der Flugbetrieb auf dem Fluggelände unterliegt großen Schwierigkeiten. Die Schleppstrecke ist zu kurz und der Abstand zur Straße ist unzureichend. Der Verein ist konfrontiert mit Flurschaden Forderungen für die Jahre 54+55 in Höhe von 960 DM. Verhandlungen mit dem Fürstenhaus und dem BWLV sind in Gange.

1956: Das Unterbaldinger Segelfluggelände wird wieder in Betracht gezogen und es werden erste Verhandlungen mit den Grundstückseigentümer aufgenommen. Parallel dazu laufen Verhandlungen mit der Stadt Donaueschingen. Im Sommer erhält die LSB eine neue Werkstatt in einem Schuppen der Landwirtschaftsschule in Villingen. Der Spatz, der erst für 2000 DM Grundüberholt wurde, wird erneut beschädigt. Dies führt zu einer ausserordentlichen Hauptversammlung am 6.7.56 im Gasthaus Falken. In dieser Versammlung kann auch über einen erfolgreichen Vertragsabschluss mit dem Hause Fürstenberg berichtet werden. Das Fluggelände steht der LSB nun ganzjährig zur Verfügung. Es soll gleichzeitig Motorlandeplatz werden.

1957: Der Bau des Einsitzers Mü 13 D (D-8876) wird in Donaueschingen begonnen. Diese Mü wird eines der legendärsten Flugzeuge der LSB. Mit ihr werden, auch aus heutiger Sicht, erstaunliche Leistungen erfliegen.



Bis in die 1980er hinein machen Generationen von jungen Fliegern ihre ersten Überlandflüge auf "der Mü".

Als herausragende Leistung schafft Karlheinz Klein einen 5-Std.-Flug, und Walter Giller und Claus Zetsche gelingt jeweils ihr 50 km-Flug für die Silber-C.

Leider gibt's auch ein weniger erfreuliches Ereignis. Fritz Bausch (der "Prinz") "rauscht" mit dem A-Spatz in die Hecke am Nordrand des Flugplatzes Donaueschingen; die Flügel bleiben vor der Hecke liegen, Rumpf und Pilot verschwinden fast komplett in der Hecke. Da Fritz diese "Landung" unverletzt übersteht, bleibt in der Rückschau eher die Komik der Situation im Gedächtnis, unschöne Tatsache ist aber, das der A-Spatz dabei einen Totalschaden erleidet.

1958: Der Verein erwirbt als neues Flugzeug einen L-Spatz D-8822.

Als herausragender sportlicher Erfolg ist zu vermelden, daß Karlheinz Klein, Helmut Zeidler und Claus Zetsche beim Landessegelflugwettbewerb Mannschaftssieger werden.

Die Einweihung des Flugplatzes Donaueschingen findet am 26.10.1958 statt.

1959: Im Mai wird der Donaueschinger Flugplatz offiziell als "Flugplatz Donaueschingen-Villingen" aufgewertet; für den Betrieb wird die Flugplatz-GmbH gegründet. Weiterhin siedelt sich der Wartungsbetrieb Binder-Aviatik am Flugplatz an.

2. Dekade:

1960:

1961:

1962: Der Eigenbau der Mü 13 d nimmt viel Zeit in Anspruch. Am 3. 2. 1962 erscheint ein Bericht in den Villingener Nachrichten (siehe Kapitel – Mü 13 d).

1963: An der Westseite des Flugplatzes wird eine neue massive Halle gebaut; sie ersetzt die alte Holzhalle am Südenende des Platzes, welche verkauft wird.

1964: Der Eigenbau Mü 13 D wird fertiggestellt; erste Probeflüge werden von Walter Giller durchgeführt.

Christian Greiner kauft sich privat einen Zugvogel III b (D-8787) und stellt diesen auch Vereinspiloten zur Verfügung.



1965: Die LSB muß einen herben Verlust hinnehmen. Das vereinseigene Motorflugzeug Piper PA 18 (D-ELUL) macht infolge eines Motorschadens eine Bruchlandung und erleidet Totalschaden; zum Glück sind keine nennenswerten Personenschäden zu beklagen.

1966: Josef Fröhr führt mit dem Zugvogel III b am 31.5.1966 einen freien Streckenflug von 310 km Länge nach Chalon s. Saone (Frankreich) durch und Fritz Bausch fliegt mit seinem selbstgebaute L-Spatz 55 (D-8885) 440 km nach Monistrol (Frankreich).

Als Ersatz für die verunglückte Piper wird eine 4-sitzige Morane MS 885 (D-EHQA) gekauft, die für Passagierflüge und Flugzeugschlepp gleichermaßen geeignet ist. Finanziert wird der Kauf durch Spenden und Darlehen von mehreren Vereinsmitgliedern.

Im Herbst wird mit dem Bau eines Clubheimes mit Werkstatt als Anbau an die Flugzeughalle begonnen.

1967: Ein Schadenfeuer vernichtet am 19.2.1967 die vorher in vielen Arbeitsstunden geschaffene Werkstatt mit Aufenthaltsraum im ehemaligen Gutshof St. Ursula in

Villingen. Die gesamte Einrichtung, die Werkzeuge und Maschinen sowie eine Tragfläche des Doppelsitzers Bergfalke II werden ein Raub der Flammen. Verloren gehen hierbei auch die Protokolle und Aufzeichnungen über die vorausgegangenen Hauptversammlungen und Sitzungen. Ein weiteres Unglück trifft den Verein Ende Juli 1967. Bei Dacharbeiten am Neubau unseres Clubheimes stürzt Gerhard Berchtenbreiter unglücklich ab und stirbt wenige Stunden später an seinen schweren Kopfverletzungen im Krankenhaus in Donaueschingen. Er hinterläßt eine Ehefrau und zwei unmündige Kinder.

1968: Erstmals wird ein interner Segelflug-Vereinswettbewerb durchgeführt, der dem Überlandflug einen gewaltigen Auftrieb verleiht. Das Clubheim mit Werkstatt wird endlich fertiggestellt und feierlich eingeweiht.

1969: Ein internationaler Großflugtag wird am 13.7.1969 auf dem Flugplatz veranstaltet. Gleichzeitig wird das 10-jährige Jubiläum des Verkehrslandeplatzes Donaueschingen-Villingen gefeiert. Der erste Kunststoffsegler, ein St. Cirrus (D-0678) wird bei Schempp-Hirth in Kirchheim/Teck bestellt. Die Finanzierung ist durch Spenden und durch die Montage von Lautsprecherboxen in Lohnarbeit für die Fa. Dual in St. Georgen gesichert.

Im Sommer nehmen Karlheinz Klein, Josef Fröhr, Egon Dilger und Herbert Thomann erstmals am Klippeneck-Wettbewerb teil, der in diesem Jahr zum 2. mal durchgeführt wird. Seit dieser Zeit gehören regelmäßig LSB-Mitglieder zu den Teilnehmern dieses beliebten überregionalen Wettbewerbs.

3. Dekade:

1970: Das Villingener Werkstattproblem kann endlich durch Anmietung und Ausbau eines Schuppens im Hof des Jugendhauses gelöst werden. Dort werden in mühevoller Arbeit ein großer Werkraum sowie ein Aufenthalts- und Büroraum mit Zentralheizung und sanitären Anlagen geschaffen. Diese Werkstatt ist die Basis für den Eigenbau des Übungsseglers Ka 8, den Bau einer Tost-Doppeltrommelwinde, die Erstellung mehrerer Segelflugzeuganhänger sowie für die jährlichen Überholungen der Segelflugzeuge. Weiterhin werden in Lohnarbeit für die Fa. SABA in Villingen Steckerverbindungen für Fernseher gefertigt. Der Erlös dieser Lohnarbeit bildet auch weiterhin die finanzielle Grundlage für Investitionen und für ein weiteres Gedeihen des Vereins. Es wird regelmäßig an 4 Werktagen in der Woche gearbeitet, um insbesondere die Lohnaufträge termingerecht ausführen zu können.

Auch die Fliegerei kommt trotz der gewaltigen zeitlichen Beanspruchung der Mitglieder nicht zu kurz. So startet Heinz Nierholz mit der Mü 13 d, an deren Bau er tatkräftig mitgewirkt hat, am 19.5.1970 zu einem angemeldeten Zielflug nach Macon (Frankreich) über 331



km. Nach einer Flugzeit von 6:45 Stunden landet er nach 324 km nur 7 km vor seinem Ziel. Diese Leistung macht deutlich, daß auch mit einem in den 30er Jahren entwickelten Segelflugzeug ohne Funk, elektronischen Rechner und ohne Satellitennavigation beachtliche Streckenflüge durchgeführt werden können. Ansonsten dient "die Mü" als "Übungsgerät" für die ersten Leistungsflüge der nachwachsenden Fliegergeneration; das Bild zeigt von links nach rechts den Nachwuchs der frühen 70er Jahre Gottbert Hogg (Goofy), Günther Hummel, Werner Müller, "Bart", Klaus Ickert, Herbert Schötz (Herbie) und Klaus Müller (Mulei).

1971: Auch in der LSB bricht das Kunststoffzeitalter an. Der im Herbst 1969 bestellte Leistungseinsitzer St. Cirrus (D-0678) wird geliefert und am 17.1.1971 bei herrlichem Winterwetter auf dem Flugplatz Donaueschingen erstmals in Betrieb genommen und anschließend im Clubheim gebührend begossen (in diesen Jahren sind rauschende Feste im Clubheim keine Seltenheit). Durch den Kauf dieses Leistungsseglers erhält der Streckenflug weiteren Auftrieb. Der erforderliche Anhänger war bei der Lieferung des St. Cirrus bereits in Eigenarbeit fertiggestellt worden.

- 1972:** Auch im Jahr 1972 hält der Aufschwung des Segelflugs in der LSB an. Es wird der zweite Segler vom Typ St. Cirrus bestellt, dessen Finanzierung ebenfalls bereits sichergestellt ist.

Erstmals werden in diesem Jahr Höhenflüge versucht. So schafft Karlheinz Klein im März 1972 in Fayence (Südfrankreich) einen Höhengewinn von 3000m in der Welle und damit eine Bedingung zur Gold-C. Im gleichen Jahr gelingt ihm ein 306 km-Dreiecksflug und damit der Zieldiamant zur Gold-C.

- 1973:** Im baldigen Frühjahr geht's erneut nach Fayence (Frankreich) zum Gebirgssegelflug, wo auch einige Fliegerkameraden gleich ihre Einweisung für den St. Cirrus erhalten.

In diesem Jahr wird auch der zweite St. Cirrus mit dem Kennzeichen D-2151 geliefert. Damit sind die Voraussetzungen für weitere Leistungsflüge unserer Piloten gegeben. So können Josef Fröhr, Klaus Müller und Rolf von Berg mit Zielrückkehr- und Dreiecksflügen über 300 km ihre Zieldiamanten erwerben.



- 1974:** Im Frühjahr reiht sich auch Klaus Ickert in den Kreis der 300 km-Piloten ein, ebenfalls mit dem neuen St. Cirrus D-2151.

Durch die bessere Ausstattung des Vereins mit eigenen Segelflugzeugen sowie durch den Erwerb von Seglern einiger Privathalter erhält der Gedanke an Fliegerferien in den Alpen weiteren Auftrieb. Nachdem früher schon in Aigen (Österreich) Fluglager stattfanden, werden nun in Varese/Italien Fliegerferien mit großer Beteiligung durchgeführt.

Im Herbst 1974 wird Verbindung zu den Fliegerkameraden in Colmar aufgenommen, um dort über die Wintermonate zu fliegen und in der Vogesenwelle Höhenflüge durchzuführen. Am 27.10.1974 gelingt Rolf von Berg von Colmar aus ein Flug mit einem Höhengewinn von über 3000 m in der Vogesenwelle.

Ebenfalls im Herbst erwirbt Klaus Ickert bei einem Lehrgang in Altdorf/Wallburg (bei Lahr) die Kunstflugberechtigung zum Segelflugschein und läutet damit den (offiziellen) Beginn einer neuen Form des Segelfliegens in der LSB ein.

- 1975:** Der erste Flug über eine Strecke von mehr als 500 km gelingt Josef Fröhr am 1.5.1975 mit einem 519 km-Zielrückkehrflug von Donaueschingen nach Neumarkt

in der Oberpfalz. An diesem Tag werden außerdem weitere 300 km-Zielrückkehrflüge erfolgreich abgeschlossen von Herbert Schötz, Herbert Thomann und Wolfgang Schallau. Am folgenden Tag zieht Werner Müller ebenfalls mit einem Zielrückkehrflug über 313 km nach. Erwin Klett legt am 17.5.1975 mit seinem privaten St. Cirrus eine Strecke von 585 km zurück. Weitere große Streckenflüge gelingen noch in diesem Jahr. Damit haben sich die Bemühungen, den Überlandflug zu beleben gelohnt.



1976: Das Jahr 1976 beginnt gleich mit einem Paukenschlag. Am 3.1.1976 schaffen Josef Fröhr und Egon Dilger in der Vogesenwelle über Colmar als erste im Verein die Bedingungen für den Höhendiamanten mit einem Höhengewinn von mehr als 5000 m. An diesem Tag fegt ein Orkan mit Schnee- und Graupelschauern über den Schwarzwald. Auf dem Wochenmarkt in Villingen machen sich die Obst- und Gemüsestände auf und davon, ohne allerdings derartige Höhen zu erreichen. Die rechtzeitige Ausrüstung der Segelflugzeuge mit Höhenatmern hat sich ausgezahlt. Josef Fröhr hat damit auch als erstes Vereinsmitglied alle Bedingungen für das Segelflugleistungsabzeichen in Gold mit 3 Diamanten erfüllt.

Hellmut Zeidler überläßt seinen Zugvogel I b (D-8773) dem Verein als Geschenk. Dieses Flugzeug gilt wegen seines günstigen "Maschinenfaktors" bis Ende der 80er Jahre als Geheimitipp zum Punktesammeln in der dezentralen "Deutschen Meisterschaft im Streckenflug" (DMSt).

1977: Die Motormaschine Morane (D-EHQA) wird verkauft und durch das fast neue Reise- und Schleppflugzeug Robin DR 400 (D-EISF) ersetzt. Die Finanzierung kann nur durch Darlehen etlicher Mitglieder und durch die Bankbürgschaft eines Vereinsmitgliedes



gestemmt werden. Die Richtigkeit dieses Entschlusses beweist die Tatsache, daß diese Maschine auch noch im Jahre 2002 ohne Mucken ihren Dienst in der LSB leistet. Die Motorfluggruppe der LSB nimmt hierdurch im Jahr 1977 und danach einen erfreulichen Aufschwung.

- 1978:** Eine große LSB-Karawane bricht im Sommer nach Südfrankreich auf, mit allen Segelflugzeugen, mit der Schleppmaschine Robin DR 400, mit Wohnwagen und Zelten und mit Kind und Kegel und erlebt auf dem Flugplatz Gap/Tallard einen sehr harmonischen und erlebnisreichen Fliegerurlaub. Dort werden über den Seealpen und dem Durancetal wunderschöne und unvergeßliche Thermik- und Wellenflüge gemacht . Auch die Geselligkeit kommt an den warmen Sommer-
nächten auf dem Campingplatz von Tallard nicht zu kurz.

Erstmals besuchen einige Vereinsmitglieder über die Osterfeiertage den Flugplatz von Aosta (Norditalien). Herbert Thomann nutzt diesen Kurzurlaub und schafft auf Anhieb seine 3000 m Höhengewinn. Seither wird dieser Flugplatz inmitten der grandiosen Bergwelt zwischen Mont Blanc, Gran Paradiso, Monte Rosa und Matterhorn alljährlich im März oder April von den LSB-Segelfliegern



aufgesucht, um in der extremen Hochgebirgslandschaft die neue Flugsaison mit unvergeßlichen Thermik- und Wellenflügen zu beginnen; Spaß und Fliegerkameradschaft werden bei diesen Unternehmungen übrigens immer sehr groß geschrieben.

- 1979:** Das Sommerlager findet diesmal in Feldkirchen (Österreich) statt. Neben dem interessanten Fliegen in den Kärntener Bergen widmen sich einige jüngere Vereinskameraden auch dem Wassersport auf dem Ossiacher See und erwerben dort den Segelschein für Windsurfer.

4. Dekade:

1980: Im April 1980 schaffen Robert Dietrich, Klaus Lohmann und Rolf von Berg in Aosta (Italien) die Bedingungen für den Höhendiamant. Es werden Höhen von über 7000 m erreicht (was damals noch legal war).

Werner Brombacher umrundet am 26.5.1980 mit seinem L-Spatz 55 (D-8842) das 304 km-Dreieck Blauen - Langensteinbach - Donaueschingen und landet nach einer Flugdauer von 7:05 Stunden erschöpft aber wohlbehalten wieder daheim. Ein weiteres Zeichen dafür, daß es nicht immer Kunststoff sein muß.

Ein Kunststoff-Doppelsitzer Twin II Acro wird bei der Fa. Grob in Mindelheim bestellt. Auch die Finanzierung dieses Kaufs ist vorab gesichert.

1981: Der kunstflugtaugliche Doppelsitzer Twin II (D-3073) wird geliefert und feierlich auf den Namen „Stadt Donaueschingen“ getauft.



1982: Weitere 500 km-Dreiecksflüge von Donaueschingen aus werden geschafft von Henry Blum und Rolf von Berg. Flüge zwischen 300 km und 500 km sind auf Grund des guten Ausbildungsstandes bei gutem Flugwetter fast schon an der Tagesordnung. So schaffen in der Flugsaison 1982 Robert Dietrich, Peter Petzold, Rolf Rosenfelder und die beiden Brüder Wilfried und Günter Vosseler Flüge über mehr als 300 km. In Aosta fallen weitere Höhendiamanten durch Karlheinz Klein, Rolf Rosenfelder, Wolfgang Schallau und Werner Brombacher. Besonders erwähnenswert ist der Flug von Werner Brombacher mit seinem L-Spatz 55 am 10.4.1982 mit einem Höhengewinn von 5817 Meter und mit einer absoluten Höhe von 7534 Meter (damals noch legal!).

1983: Die in Lizenz in der Villinger Werkstatt gebaute Tost-Doppeltrommelwinde wird fertiggestellt und in Betrieb genommen. Trotz großem persönlichen Arbeitseinsatz, insbesondere der Kameraden Josef Fröhr, Egon Dilger, August Dippel, Eugen Spenlinger, Peter Motschenbacher und Siegfried Voss, müssen für das Material fast DM 40 000,-- aufgewendet werden.

1984:

1985:

1986: Im Februar dieses Jahres nimmt Klaus Ickert, nach eigenem Bekunden übergangsweise, die Wahl zum neuen 1. Vorsitzenden der LSB an. Er löste Rolf von Berg ab, der dieses Amt 23 Jahre inne hatte und die Verantwortung endlich in jüngere Hände weitergeben wollte.

Auch sportlich tut sich wieder einiges; 3 Diamanten, erflogen von Rudi Müller, Henry Blum und Robert Dietrich sowie insgesamt 9 Alleinflüge sind die bemerkenswerte Bilanz.

Der Bau eines weiteren Hangars auf dem Flugplatz wird beschlossen und von der Flugplatz GmbH genehmigt. Die Planungs- und Finanzierungsarbeiten können nun vorangetrieben werden. Eugen Spenlinger übernimmt die Verhandlungen mit der Flugplatz GmbH und den Baufirmen und macht den Hallenbau zu einer Erfolgsstory.

1987: Im Juni wird das nach Osten verlegte Segelfluggelände in Betrieb genommen. Hierdurch wird durch den größeren Abstand zur Motorflugpiste die Flugsicherheit wesentlich erhöht. Der neu angelegte befestigte Seilrückholweg ermöglicht auch bei feuchterem Gelände einen sicheren Windschleppbetrieb.



Die neue Flugzeughalle wird am 1.11.87 bezogen. Durch den Kauf einer weiteren Motorflugmaschine stehen nun insgesamt 3 Motormaschinen zur Verfügung. Als erster Flieger im Verein erhält Karlheinz Klein die Ehrennadel in Gold des BWLV's für 25 Jahre ehrenamtliche Fluglehrertätigkeit.

1988: Der Umbruch der Vorstandschaft ist noch nicht abgeschlossen. Karl-Heinz Höfler übernimmt nun das Amt des 1. Vorsitzenden, und auch Eugen Spenlinger wird nach langer Geschäftsführertätigkeit von Wolfgang Schmidt abgelöst. Zur Modernisierung des Flugzeugparks wird der Kauf eines weiteren Kunststoff-Doppelsitzers vom Typ ASK 21 beschlossen.

1989: Um die Finanzierung der bestellten ASK 21 sicherzustellen, werden ein St. Cirrus und der Zugvogel I b verkauft. Auch wird der lange diskutierte Wunsch nach einem Motorsegler in einen Kaufbeschluss umgesetzt. Reinhard Nikolaus nimmt seine Wahl zum 2. Vorsitzenden nicht mehr an und scheidet nach langen Jahren aus dem Vorstand aus. Die in den letzten Jahren nur noch formal und mit nur noch einigen Mitgliedern vertretene Modellfluggruppe löst sich zum Jahresende endgültig aus dem Verein.

5. Dekade:

1990: Die Flugsaison 1990 startete bereits im Februar mit der Taufe der Neuen ASK 21 (D-8979).

Am 28. März kommt es im Aostatal zu einem tragischen Unfall. Unser Kassier Rudi Müller stürzt mit dem St. Cirrus ab und findet den Tod. (Das Bild zeigt von links Rudi Müller, sowie die ehemaligen Vorstandsmitglieder Rolf von Berg und Herbert Thomann).

Im Sommer wird in einer außerordentlichen Hauptversammlung die Satzung der LSB geändert. Eine breitere Streuung der Aufgaben in der Vorstandschaft, angepaßt an die Struktur der LSB mit 3 Sparten, sowie die Einbindung einer neuen Gebührenstruktur sind die Hauptbeweggründe.



1991: Noch immer ist der Verein auf der Suche nach einer beständigen Führungsmannschaft. Peter Zimmermann übernimmt nun das Amt des 1. Vorsitzenden.

Der neue Motorsegler wird von den Mitgliedern hervorragend angenommen, zieht allerdings auch Flugstunden von den Motormaschinen ab.

Die Umstellung der Kassenführung auf die geänderte Gebührenstruktur und ein neues EDV-Programm stellen einen enormen Kraftakt dar, der aber 1991 ebenfalls abgeschlossen werden kann.

1992: In diesem Jahr geht nach einem glimpflichen Schaden die Bergfalke-Ära in der LSB zu Ende. Das 40 Jahre alte Schulflugzeug muß durch eine ASK 13 (D-9220) ersetzt werden, obwohl das aus finanzieller Sicht eher ungelegen kommt.

1993:

1994: Der Rückgang der Flugstunden im Motorflug hat zur Konsequenz, daß sich der Verein von einer Motormaschine trennen muß. Eine weitere Ära in der LSB geht mit dem Verkauf der Mü 13 d zu Ende. Nachdem das grundüberholungsbedürftige

Flugzeug über lange Zeit nur noch in der Halle gestanden ist und im Verein kein Interesse für die aufwendigen Arbeiten zu wecken ist, aber auch weil das Flugzeug inzwischen fast zu schade für die Schulung ist, wird es an einen Oldtimer-Liebhaber verkauft, der das Flugzeug restauriert somit vor dem Verfall rettete.

1995: Nachdem bereits seit 5 Jahren die Vorstandsarbeit von Eugen Wintermantel durch sein Engagement als Kassier und 2. Vorsitzender stark beeinflusst wird, übernimmt er in diesem Jahr schließlich das Amt des 1. Vorsitzenden.

1996: Nach insgesamt 34 Jahren ehrenamtlicher Tätigkeit als Fluglehrer und in den letzten Jahren als Ausbildungsleiter in unserem Verein scheidet Karlheinz Klein aus dem aktiven Dienst aus; das Amt des Ausbildungsleiters übernimmt Klaus Ickert.

Durch den Kauf einer LS 4 (D-3179) wird der Segelflugzeugpark weiter ausgebaut. Die Flugzeuge werden vermehrt für Urlaubswochen in den Alpen und auf Wettbewerben eingesetzt. Überlandflugstrecken von mehr als 300 km sind nun wirklich an der Tagesordnung, ja sogar Strecken über 500 km sind gar nicht mehr so selten.

1997: Glück im Unglück hat bei einem Alpenflug in Aosta unsere ASK 21. Ein Zusammenstoß in der Luft beschädigte das Flugzeug erheblich, es kann aber vom Piloten noch sicher gelandet werden.

Nach einigen Jahren ohne große Flugplatzveranstaltung wird im Sommer mit dem Drachenclub Donaueschingen das erste Drachenfest veranstaltet.

Zum Jahresende läuft der Mietvertrag für die Werkstatt in Villingen aus und die Werkstatt muß geräumt werden. Da die Bereitschaft der Mitglieder zur Eigenleistungen über die Jahre stark geschwunden ist, wird das Inventar in die Werkstatt am Flugplatz gebracht bzw. verkauft.

1998: Neben dem Fliegen stehen die Instandhaltung und Renovierung der Flugzeuge und des Vereinsheims an. Die Zahl der Flugschüler und neuer Vereinsmitglieder ist seit einigen Jahren, dem allgemeinen Trend leider folgend, im Sinken begriffen, deshalb wird versucht durch vermehrte Öffentlichkeitsarbeit wie Auftritte beim Dorffest in Brigachtal oder Werbung in den Schulen diesem Trend entgegen zu wirken.

1999: Nach 16 Jahren steht eine Entscheidung bezüglich des Kunststoff-Doppelsitzer Twin Astir II an. Die Kosten für eine Grundüberholung sind enorm, und ein Verkauf wird im Hinblick auf eine Modernisierung des Flugzeugparks vorgezogen.

Das zweiten Drachenfest ist wieder ein voller Erfolg; es beschert dem Verein eine ordentliche und auch dringend benötigte "Spritze" in die Vereinskasse.

Das Vereinsheim wird mit dem Einbau einer neuen Küche und einer umfassenden Renovierung des Sanitärbereich nach langen Jahren wieder auf einen neuen wohnlicheren Stand gebracht. Allerdings muß der Verein mit ca. DM 16000,- einen etwa doppelt so hohen Betrag aufwenden wie ursprünglich geplant. Dies ist

die zwangsläufige Folge der gesunkenen Möglichkeiten, durch Eigenleistungen Geld zu sparen, was zum Teil an dem veränderten Berufsspektrums in der LSB (mehr Büroarbeiter), zum Teil aber leider auch an der sinkenden Bereitschaft sich zu engagieren liegt.

6. Dekade:

2000:



2001: Im Herbst beschließen Henry Blum, Klaus Ickert und Peter Petzold nach Todesfällen "alter Kämpen" der LSB, eine umfassende Chronik der LSB in Angriff zu nehmen.

Um die teilweise etwas "müde" gewordene Fliegerei in der LSB wieder etwas zu beleben, stellt der Vor-

stand Überlegungen bezüglich des Kaufs eines sog. Ultraleichtflugzeugs (UL) an. Der 1. Vorstand Eugen Wintermantel treibt mit großem Einsatz die Beobachtung des Markts, das Testen diverser Uls sowie die Meinungsbildung im Verein und das Finanzierungskonzept voran. Schließlich wird der Kauf eines Eurostar 2000 beschlossen.



2002: Eine neue Ära beginnt in der LSB: Im April wird das neue UL Eurostar 2000 (D-MORA) ausgeliefert. Dieses schnelle, gleichzeitig aber sparsame "Fliegerle" begeistert spontan und wird dementsprechend gerne und viel geflogen.

Anekdoten und Geschichten

Was in den 50'er Jahren in der LSB passierte

Was in der LSB passiert,
das sei hier kurz mal aufnotiert.
Man ärgert sich beim Fehler machen,
doch später kann man drüber lachen,
das wollen wir auch heute tun
ich hoff' , es nimmt mir keiner krumm.

Wer 50 Jahre lebt auf Erden,
der muß auch mal gefeiert werden.
Das dachten wir uns sehr schön aus
Für unsern lieben Vorstand Claus.
10 Autos fuhren leis und sacht
und warteten bis Mitternacht,
und als die Stunde schlug vom Turm,
da brach es los, wie Feuersturm.
Mit Klingeln, Hupen und mit Singen
Taten wir ihm ein Ständchen bringen.
Der Rackete heller Schein
Drang bis in sein Bett hinein.
Claus zitternd an das Fenster rennt
Und meint, die ganze Stadt schon brennt.

Als er erblickt der Flieger-Schar
Da wurde ihm so manches klar
Und er spricht: „Ihr lieben Leute,
ich habe nicht Geburtstag heute,
einen Tag müß Ihr Euch borgen,
mein Geburtstag ist erst morgen.

Was würde die LSB heute sein,
hätten wir nicht unseren Karlheinz Klein.
Als Geschäftsführer er wuhlt und schafft,
setzt ein die übrige Zeit und Kraft,
die ihm noch bleibt vom vielen flörten,
hier und dort und allerorten.

Überall ist er, in der Werkstatt, in der
Schul,
auf dem Flugplatz und im
Schwimmingpool.
Wenn ein Mädchen erkoren er hat,
muß sie mit in's Schwenniger-Hallenbad,

denn unser Karlheinz will ganz genau
wissen,
wie das Mädchen gebaut ist, das er will
küssen.

Als Mann von Welt eilt er von Ort zu Ort
In seinem neuen schnittigen Ford.
Ob Zürs am Arlberg, St. Moritz im
Schwitzerland,
überall ist der Studien-Klein bekannt.
Mit knallrotem Pulli, als Pistenschreck,
fängt er die nettesten Skihaseln weg.

Sein Interesse geht auch in's
holländische Ländchen,
in Lsch am Arlberg hielt er der Prinzessin
Händchen,
doch wir wollen nicht indiskret sein
und Licht bringen in die Geschichte
hinein.

Das süße Leben im Schnee bekommt
ihm gut,
trotz Papier unter seinem Bollenhut.
Doch s'hat den Anschein, er kommt nicht
in Gang,
drum sucht er ,ne Frau schon ziemlich
lang.

Für eine weltbekannte goße Dame,
die Zeitungen machen viel Reklame,
seitdem Gunter Sachs ist abserviert,
Karlheinz sich sehr für sie interessiert.

Nach St. Tropez möchte er fahren
heimlich,
er ist darin ganz und gar nicht kleinlich.
Unter anderem übte er sich im
Wasserski,
weil er weiß, diesen Sport liebt auch sie,
meine Damen meine Herren, es stimmt
genau,
für ihn wär Soraja die passende Frau.

Wilhelm Binder ist ein Genie,
denn einmal kam er fiel zu früh
von einem Prüfungsfluge heim –
stimmt das, kann das denn möglich sein?

Doch Wilhelm zeigt es schwarz auf weiß.
Auf seiner Stirn stand noch der Schweiß.
Drei Plätze ist er angeflogen,
sprang jedesmal in hohem Bogen
aus der maschin, dann Dauerlauf,
schnell Stempel auf die Papiere drauf,
hat sich nicht Ruh gegönnt noch Rast,
damit daheim er nichts verpasst.

Die schriftliche Prüfung macht er schnell,
in Mathematik ist Wilhelm hell.
Beim Kursausrechnen nur,
fand er nicht die richtige Spur,
verkehrtrum war's, s'war jammerschad,
es war'n nur 180 Grad

Walter Giller schwärmt für Natur,
denn er hat auf freier Flur
ein Privatmoorbad erbaut
auf dem Flugplatz, kommt und schaut.

Wenn er leidet große Hitze,
kühlt er sich wohl in der Pfütze,
ist er müde von dem Schulen,
kann er in dem Moore pfuhlen.

Wie er aussieht ist ihm wurscht,
denn er leidet keinen Durscht,
liegt er mit der Nase drin,
ist auch schwarz sein Mund und Kinn.

Und heute tut da Herz ihm weh,
weil's Moorbad zugedeckt von Schnee.

Fred Meyer war früher ein begeisterter
Flieger,
doch heute tut er anderes lieben.
Im Windenfahren war er einst ganz groß
Jetzt ist damit rein nichts mehr los.

Es ist vergangen schon manches Jahr,
als Hann Reitsch auf dem Flugplatz war.

Sie hat den Zugvogel eingeflogen,
Fred Meyer hat sie hinaufgezogen.

Er schleppte da aber nur in Socken,
weil er kunnt bessere Gefühle entlocken.

Geschäftstüchtig ist jetzt der Fred,
er jedem eine Opel andreht.
Man ist noch nicht gekommen dahinter,
was Opel zu tun hat mit der Firma Binder.

Einmal war's Schleppseil gerissen,
Helmut Rust hat es gesplissen,
und er hat ganz unverdrossen
unter der Achse durchgesplossen.

Weil's so mit dem Schlepp nicht klappt,
wurde er wieder abgekappt.
Ihn wollt fast die Wut zerreißen,
weil er's muß von neuem spleißen.

Wie sich im Sturzflug der Seilfallschirm
macht,
das hat sich Erwin Doser fein
ausgedacht.
Er hat ihn verkehrtherum eingeklingt,
damit er schneller zur Erde sinkt.

Den Fallschirm verpasste man dem
Guido Pasch,
er war ihm zu groß und saß ihm am ...
unteren Ende der Wirbelsäule.
Es wurde gezerrt und wurde gezogen,
der kleine Kerl hin und hergebogen,
und nach einer Stunde lauf,
der Fallschirm war vor dem Start schon
auf.
Der Guido warin großen Nöten,
inzwischen war die Thermik flöten.

Über 4 Stunden ist der Nierholz geflogen,
doch es hat zur K7 reingezogen.
Er hatte keine Schuhe an,
nur Jesuslatschen waren dran,
so tat er kalte Füße kriegen,
5 Stunden aber sollte er fliegen.
Zufrüh hat er dann abgebrochen,

ist weinend wieder heimgebrochen.
Konnt nicht mehr auf den Füßen stehn,
wollt nur noch auf den Händen gehen.
Das hat er dann auch ausprobiert,
als er das Bier hat stolz spendiert.
Statt der versprochen 50 Liter,
das war für alle furchtbar bitte,
er 16 Liter nur gebracht,
die reichten kaum die halbe Nacht.
Es wurde in der Werkstatt getrunken,
wobei der Nierle umgesunken.
Er hat die 13 D lädiert,
dabei die Formleist halbiert.
Sie wurde wieder ganz gemacht,
und Nierle jetzt auch wieder lacht.

Als Werkstattleiter ist der Seppl bekannt,
allen gehen ihm willig zur Hand.
Doch der Sepp den Mut verliert,
wenn in der Werkstatt ,mal etwas
passiert,
wütend ruft er dann: „Ihr Kälber,
lasst das sein, ich mach das selber“.
Dher kommt's, daß er vergißt,
daß ein Heim auch er besitzt.

Und in einer Werkstatt Ecke,
schlägt der Seppl auf sein Bette.
Er ist auch nicht ganz fehlerfrei,
denn ihm passiert auch allerlei.
Beim Anschweißen der Landeklappen
Woll'es ihm nicht so richtig klappen,
tat mit dem Brenner zur Seite kippen
und verbrannte das Holz der Rippen.
Fast wär die ganze Flaäch' verbrannt,
hätt' er nicht schnell den Löscher zur
Hand.

Im Rumpf der 13 D, wie ihr wißt,
es ziemlich enge hinten ist,
so konnt der seppl nicht gleich sehn,
daß die Seile des Leitwerks nicht richtig
gehen.

Weil er glaubte, die Querstäbe seien im
Weg,
hat er sie einfach abgesägt.
Und als die Seile wieder richtig lagen,
da schlugs dem Seppl auf den Magen,

denn das war'n verkehrte Sachen,
weil man's konnte leichter machen.
Man hätt nur durchzieh'n brauchen die
Seile,
doch Seppl machte es mit Eile.
Er hat die Querstäb' wieder reinsetzen
müssen,
,nen andern hätt' er geheißen am Bucke
küssen.

Egon Dilger ist unser Schlauer,
bestimmt ist er kein Radiobauer,
drum hört, was im letzten Jahr
in dieser Sach' im Gange war.

Um den Flugbetrieb zu modernisieren,
taten wir was ausprobieren.
Der Sepp montiert dne
Kommandoverstärker,
und gleich gab's dann den ersten Ärger.

Der Egon spielte Assistent
Und hat dabei zwie linke Händ'.
6 Volt, die waren ihm zu gering,
er jagt 12 Volt in das kleine Ding.

Die Leitung hielt's aus, nicht die
Transistoren,
zuerst ga's nen Krach, dann war's leis in
den Ohren.
Nur kurz war die Stille, dann war's wieder
laut,
weil der Sepp herzhaft Fluch in die
Gegend naushaut.

Es gibt da ein Sprichwort,
,s ist bekann aller Ort.
Tu' nicht gleich mit Händen, denk zuerst
mit dem Kopf,
sonst geht' eim wie Egon, dem armen
Tropf.

Als Egon mal den Heimflug gemacht,
hat seine Frau da Gogole heimgebracht.
Das Ding hoppte vorwärts, wie hat sie
geschaut,
sie dacht', man hätt den Rückwärtsgang
geklaut.

Sie kam schon in's Schwitzen und wollt
von dem Ort,
doch vor ihr stand ein riesengroßer Ford.

Zuerst tat sie beim Rumrangieren,
dem Jenz seinen Wagen demolieren.
Sie hat ein großes Loch reingefahren,
dem Egon standen zu Berg die drei
Haare.

Da sie auch hat keinen Führerschein,
mußte er springen bei der Versicherung
ein.
Der Lummertsheimtat dann nichts mehr
sagen,
denn neu gelackt wurde sein Wagen.

Rolf Hermann halbnackt auf dem
Flugplatz rum rennt,
ob's kalt ist und stürmt, auch die Sonne
nicht brennt.
Er sagt da immer, er friere nicht,
hab er doch ,ne dicke Schutzschicht.

Wer ihn so sieht, dem läuft es munter,
eisig kalt den Buckel runter.

Einmal hat er doch gefrohren,
an den Füßen, am Bauch und an den
Ohren.

Es war an Ostern vor Jahresfrist,
als Rolf da mit der Winde ist,
weil er nicht fuhr den richtigen Weg,
bis zur Achse stecken geblieben im
Dreck.

Er konnte die Winde nicht befreien,
tat kräftiglich um Hilfe schreien.
Dies hat Herr Vosseler vernommen
Mit Traktoren ist er zu Hilfe gekommen,
die zogen die Winde aus dem Moor,
der Rolf noch seine Latschen verlor.
Bei dem Manöver sind vergangen viel
Stund,
an dem Tag man nicht mehr fliegen
kunnt.

Der Berchtenbreiter sagt voller Stolz,
er wär aus einem besonderen Holz.
Er hätte auch ein dickes Fell,
doch einmal holt' er ein Handtuch schnell,
er steckt sich's heimlich hin dort hinten,
wo rittlings manche Nerven münden,
damit er nicht die Schläge spürt,
die zu der Prüfung ihm gebührt.
Bei andern tut er fest draufschielen,
doch selber kann er's nicht ertragen.

Nach 10 Jahrenfaßte Otto Feisst sich ein
Herz,
wir hoffen, es ist kein Fasnet-Scherz,
daß er führt seine Helga zum Altar,
na endlich wurde es mal wahr.

Ist im Modellflug ein Pokal
ausgeschrieben,
der Feisse Otto versucht ihn zu kriegen.
Die Schränke mußte er anbauen lassen,
um alle die Pokale zu fassen.

Um Ottls Bestreben zu unterstützen,
bauten wir'n Pokal, doch der tut ihm nichts
nützen,
er war viel zu groß, wir fanden keinen
Wagen,
wär's nicht zu wiet, hätten wir ihn
hingetragen.

Nach dem Bauen, s'war so ausgemacht,
fuhren wir in dunkler Nacht
zum Hähnle-Essen nach Nordstetten
raus,
da war für uns ein leckerer Schmaus.

Tante Jutta war öfter dabei,
dem Nierle war's nicht einerlei.
Wir haben's bis heut nicht rausgebracht,
warum die beiden sich damals verkracht,
denn Jutta war plötzlich verschwunden,
per pedes hat sie heimgefunden.

Scheint's war's von beiden nicht böse
gemeint,
inzwischen sind sie wieder vereint.
Am nächsten Dienstag um halb zehn

kotten wir die Jutta seh'n,
um den Nierle zu bewahren,
wieder nach Nordstetten raus zu fahren.
Doch wir wollen nicht indiskret sein,
und die beiden lassen allein.

Wenn's auf dem Flugplatz hat 40 Grad,
dann wollen alle in das Bad,
sogar die fluggeilsten woll'n nicht fliegen,
und lieber in kühlen Wasser liegen.

Hat man sich dann recht abgekühlt,
sich mancher übermütig fühlt.
Wolfgang Kusch tat verhöhnen
Im Umgang mit Wasserspritzpistolen.

Er hatte sogar die freche Idee,
die Damen zu spritzen in's Dekolleteè.
Doch eine hatte schnell pariert,
und ihm ,ne Ohrfeige fast geschmiert,
jedoch er konnt noch schnell entfliehen,
und sich durch Flucht der Schmach
entziehen.

Das Fliegen läuft auf vollen Touren,
auch alle Flugschüler schon spuren.
Auf einmal der Betrieb doch stockt,
denn der Seilrückholwagen bockt.

Spezialisten sind zur Stelle
Guido Pasch ist darin helle.
Es wird alles ausprobiert,
der halbe Motor ausmontiert.

Der Fahrer sagt: „Da Benzin langt,
es wurde eben erst aufgetankt“.

In den Wagens tiefen Gründen
Läßt sich der Kanister finden,
den Erwin Doser nahm zur Hand,
den Tank füllte bis zum Rand.
Damit kein Tröpfchen ging daneben,
tat Fröhre Sepp den Trichter heben.

De Guido war vor Zorn benommen:
„Ist Euch das Gehirn zerronnen,
in dem Kanister war doch Wasser d'rin,
in dem anderen ist das Benzin.

Die Moral von der Geschicht'
Benütz' zwei gleiche Kanister nicht,
Für Wasser und für das Benzin,
denn manchmal sitzt der Teufel drin.

Die G.m.b.H. suchte seit langem
,nen Mann vor dem die Flieger bangen.
Der Flugplatzleiter, unser Küller,
wurde dann unser Walter Müller.
Den Posten hat er, ,ne feine Sach',
doch manchmal stöhnt er Weh und Ach.
Ist angemeldet ne Maschine,
raßt er herum mit wichtger Miene.

Damit auf dem Turm er gut dirigiert
,ne Lichtkanon und Funkgerät wurd
installiert.
Er besitzt, wie könnt es anders sein,
auch eine Pistole mit Waffenschein,
und schießt aus seinem Glasgehäuse
die niedlichsten Feld-Wald und
Wiesenmäuse.

Im Sommer, wenn dann Hoch-betrieb,
bekommt so mancher einen Hieb.
Geanu nach Vorschrift muß alles gehen,
wa andres kann er nicht ausstehn.
Wenn mehrere Maschinen zugleich
anrücken,
ist mit ihm nicht gut Kirschen pflücken,
im Funk dann seine Stimme erschallt,
daß es weithin im Äther hallt.

Ist das Wetter dann mal schlecht,
ist's dem Walter auch ganz recht,
denn die Ruhe liebt er sehr,
sieht gleich rot , kommt Ihm was quer.
Dadurch nimmt die Körperfülle
Immer zu in seiner Hülle
Und das Wendeltreppengestänge
Ihn beengt in seiner Enge.

Da für ihn das Ding ein Hemmnis,
half man ihm aus der Bedrängnis,
dies geschah durch einen Mann,
der die Trepp ersteigen kann.

Der Guido ist's, ,s ist schon ein

G'scheiter,
denn er streicht auch Landereiter.

Ist das Wetter wieder mies,
überlegt man das und dies,
zum Skat fehlt nur der dritte Mann,
der mit die Zeit vertreiben kann.
Doch man macht sich nicht viel Sorgen,
die Aviatik kann den borgen,
dann auch dort id Qu-b-J,
gute Laune ist perdü.

Die Aviatik hat Sorgen schwer,
fragt, wo bekommt man Flugschüler her.

Höret, so begann de Hetze
Mit dem patenten Schmetterlingsnetze,
das zum Fangen wird erdacht,
Oskar Bertsche den ersten Zug gleich
gemacht.
Auch Kusch dem schnellen gelang ein
Fang,
will grad die Straß? Kam ein Berner
entlang.

Da Flugschüler große Mangelware,

kommen die beide sich fast in die Haare.
Drum machte man Reklame dann,
mit einem Häuschen, worin man kann
Flugscheine ausgeben, aller Arten,
wie bei der Eisenbahn die Karten,
genau wie dorten ist auch hier
für Ein- und Ausgang ein Spalier.
Doch groß ist hier der Andrang nicht,
drum sieht man auch ein lang Gesicht
bei den beiden Fluglehrern
und verschiedenen anderen Herrn.

Man glaubt bei der Aviatik ist toll viel los,
denn die Reklam' ist riesengroß:
die Herren in Anzügen ganz weiß
geben sie sich auf Bildern preis –
Doch schaut man hinter die Kulissen,
ist so manches sehr bescheiden.

Doch läßt man sich nicht unterkriegen,
ob Motor- oder Segelfliegen,
denn Lüftewandlen issst's für alle,
in diesem und in jenem Falle.

Die L.S.B. wünscht Ihnen heut
Viel Vergnügen und Spaß an der Freud.

Winden-Geschichten

Henry Blum, Februar 2002

Eine Winde war insbesondere in den ersten Tagen der Luftsportvereinigung ein unverzichtbarer Bestandteil des Vereinsbetriebs. Ohne Winde gab's keinen Flugbetrieb, keine Möglichkeit zu starten und zu fliegen. ... Deshalb kam der Winde eine zentrale Bedeutung zu. Eine Winde und ein Flugzeug, das war anfänglich das ganze mit Schulden belastete Vereinsinventar. So entwickelten sich rund um die Winde und deren Betrieb einige interessante Geschichten, die es wert sind erzählt zu werden.

Tücken der Technik

Die erste Winde war eine Ein-Trommelwinde der Firma Röder, die noch auf einer abklappbaren Achse montiert war und von einem Zugfahrzeug auf ihren Standplatz gezogen werden mußte. Einmal aufgestellt und gewartet, war der erste Schritt zum Flugbetrieb getan.



Blieb nur noch das Problem des Seilrückholens: Einer der ersten Fluglehrer, Gerhard Parlitz, hatte exzellente Verbindungen zu den französischen Besatzungstruppen, da er sie als Segelfluglehrer zunächst auch an der Winde geschult hatte. Diese Kontakte erwiesen sich insofern als sehr wertvoll, als die Franzosen öfters mal ihren Jeep als Seilrückholwagen zur Verfügung stellten.



Wenn der Jeep nicht zur Verfügung stand wurde auch mal versucht mit einem BMW Motorrad das Seil zu holen, was sich allerdings als relativ problematisch herausstellte: Wenn man nämlich das Seil nicht kerzengerade auszog, sondern auch mal schräg fuhr, riß man schon mal das Motorrad um.



Als Dauerlösung kam das nicht in Frage. So ergab es sich, daß einer der Vereinsgründer, Walter Binder, seine Hochzeitskarosse zeitweise als Seilwagen zur Verfügung stellte (ein Fahrzeug, das heute ein Vermögen wert wäre). Diese Karosse spielte auch eine Hauptrolle als eines Tages wieder mal das Seil gerissen war. Der Bequemlichkeit halber wurde nämlich gleich im Auto gespleißt. Allerdings, als man fertig war, stellte man fest, daß man die beiden Enden von beiden Seiten ins Auto geholt hatte und nun das fertige Seil durchs ganze Auto ziehen mußte...

Da die Röder-Winde noch nicht selbstfahrend war, war man auf Unterstützung von Fremden angewiesen, wenn man sie auf ihren Platz bringen wollte. Das änderte sich erst als es Gerhard Parlitz (seine Frau war übrigens auch Windenfahrerin) zu dumm wurde und er 1953 einen alten Fahrschulwagen kaufte. Einen Mercedes Holzvergaser, der den ungeheuren Vorteil einer Anhängerkupplung besaß. Konsequenterweise wurde das Fahrzeug gleich zu einem richtigen Fliegerreise-mobil umgebaut. Obenauf montierte Gerhard einen Gepäckträger, auf dem er ein Zelt aufbaute, in dem die Eltern schliefen. Im Fond wurden die Rücksitze rausgerissen und dort schliefen die Kinder.



Schulung an der Winde lief damals zum Teil auch so: Man schleppte ca. 15 Meter hoch und Fritz König als Fluglehrer lief z.B. neben der SG 38 her und rief seiner Frau zu, was sie zu tun hatte: "Nachdrücken, nachdrücken...!"



Mit der Leistung der Winde war man schon damals nicht so zufrieden, und so hat man bei der Firma Tost einen V8 Motor aufgetrieben. Allerdings hatte der einen Riß im Motorblock. Was soll's? Man hatte erfahre Mechaniker, und so hat man kurzerhand ein Loch am Ende des Risses gebohrt und anschließend den Motor in der Röderwinde eingebaut.

Aber auch das war noch nicht das Non Plus Ultra, und man suchte nach einem besseren Motor. Eines Tages gab's in Schwäbisch Hall einen amerikanischen Buick zu kaufen. Rolf von Berg, Eggeling von Strombeck und Herbert Thomann fuhren also hin und hängten die Karre auf einen Hund (eine Art Kuller), der wiederum von einem Auto gezogen werden konnte. Die Fahrt zurück dauerte dann doch länger als gedacht, und so wurde es ziemlich spät. Endlich, nachts um drei, (es war November und affig kalt und Eggeling saß hinten im Buick), kam man wieder in Deißlingen an. Die Hofbeleuchtung war schon eingeschaltet, als man zu Thomanns den Hof fuhr. Die Kameraden und Herbert Thomann staunten nicht schlecht: Ein Taxi war vorgefahren und holte gerade seine Frau zur Entbindung ab ...

Aber auch der neue Wagen erwies sich als harte Nuß: Als man versuchte den Buick anzulassen, fand aber keinen Anlasser. Alle Versuche einen entsprechenden Schalter zu finden, schlugen fehl und auch nach längerem Nachdenken kam man nicht auf eine Lösung. Erst als nach langem Suchen einer zufällig mal auf's Gaspedal trat, lief der Motor des Buick von alleine los. So stellte man fest daß man ihn mit dem Gaspedal anlassen mußte.

Auch die Winde - Start Verbindung war immer schon ein Sorgenkind. Ganz am Anfang war man auf Sichtverbindung und Winkzeichen über eine größere Distanz angewiesen. Später wurde dann eine Telefonleitung gelegt. Die "SABA-Leute" hatten hierfür von den Isolierwerken Kabel besorgt und jetzt mußten nur noch die Einzelstücke zusammengelötet werden. Eine Arbeit, welche die St.Georgener erledigen wollten. Leider ging die Verbindung auch dann noch nicht: Wie sich herausstellen sollte, hatten Walter Giller und sein Team die zwei Enden vom gleichen Kabel zusammengelötet.

Der Socken-Schlepper

Fred Meyer war damals einer der ersten und auch prominentesten Windenfahrer. Sein Windenfahrerausweis trug die Nr. 007. Er war mit Leib und Seele Windenfahrer und hat so einiges erlebt. Eine Geschichte erzählt er heute noch gerne: "Ich hatte gerade den Ottmar Held hochgeschleppt, aber der Bruder klinkte einfach nicht aus. Damals gab es noch keine automatischen Kupplungen. Also blieb mir nichts anderes übrig, ich mußte ich ihn kappen. - Eine Entscheidung die heute noch an mir nagt! - Abgeschnitten von der Winde und mit dem Seil am Flugzeug hängend, flog der Ottmar jetzt über die Hochspannungsleitung. Mein Gott, hat das geknallt und einen Riesenfeuerzauber gegeben. Und den Nachbargemeinden hat's die Stromversorgung abgeschnitten. Nach dieser Demonstration haben die Energieversorger sogar die Hochspannungsleitung verlegt."



Fred Meyer sollte später als "Der Sockenschlepper" in die Vereinsgeschichte eingehen. Anlässlich eines Besuchs von Hanna Reitsch kam er zu seinem Spitznamen. Sie war in Schwenningen zu Besuch, wo Jeff Kunze und Fritz König den Zugvogel einfliegen wollten. Hanna wollte auch einen Start machen, aber bevor sie sich einem fremden Windenfahrer anvertraute, wollte sie ihn zuerst mal kennenlernen. Also erkundigte sie sich bei Fred nach seinen Qualitäten und er versprach, sie besonders gut hoch zu ziehen. Des besseren Gefühls wegen, zog er zu diesem Zweck sogar seine Schuhe aus und schleppte sie so sehr gefühlvoll nach oben. Hanna war's zufrieden und Fred hatte fortan seinen Spitznamen weg. "Fred, der Sockenschlepper". (Das Bild rechts zeigt Ota Österlein mit Hanna Reitsch und deren persönliche Widmung auf Bildrückseite.)



*Wir müssen versuchen, das Erleben des
Himmels auf die Erde hinunter
zu tragen. Hanna Reitsch.*

Die Mü 13 d, D-8876

Peter Petzold, Günter Hummel Oktober 2001

Im August 1957 verlor der Verein durch eine missglückte Landung den Vereins Spatz. In einer Mitgliederversammlung am 15.10.1957 wurde darauf hin der Bau einer neuen Maschine diskutiert. Jupp Häuser erklärte in dieser Versammlung, er werde dem Verein den Rumpf einer Mü 13 d kostenlos zur Verfügung stellen unter der Bedingung, daß dieses Flugzeug dann auch wirklich gebaut wird. Dieser Rumpf hatte den Krieg überstanden und stammte noch aus den Werkstätten der Schwarzwald-Flugzeugbau Wilhelm Jehle in Donaueschingen.

Zur Geschichte der Mü 13 d kann man folgendes nachlesen:

Die Mü 13 d ist ein freitragender Hochdecker, der unter der Leitung von Egon Scheibe aus dem Doppelsitzers Mü 10 - Milan der Münchner Akaflieg weiterentwickelt wurde. Von der Mü 13 wurden 1935 / 36 gleichzeitig die ersten zwei Flugzeuge gebaut.

1) Der Merlin, Erstflug im Frühjahr 1936.

2) Atalante, gebaut von Kurt Schmidt, der das Flugzeug kurz vor der 17. Röhn ein flog und dann mit großem Vorsprung siegte.

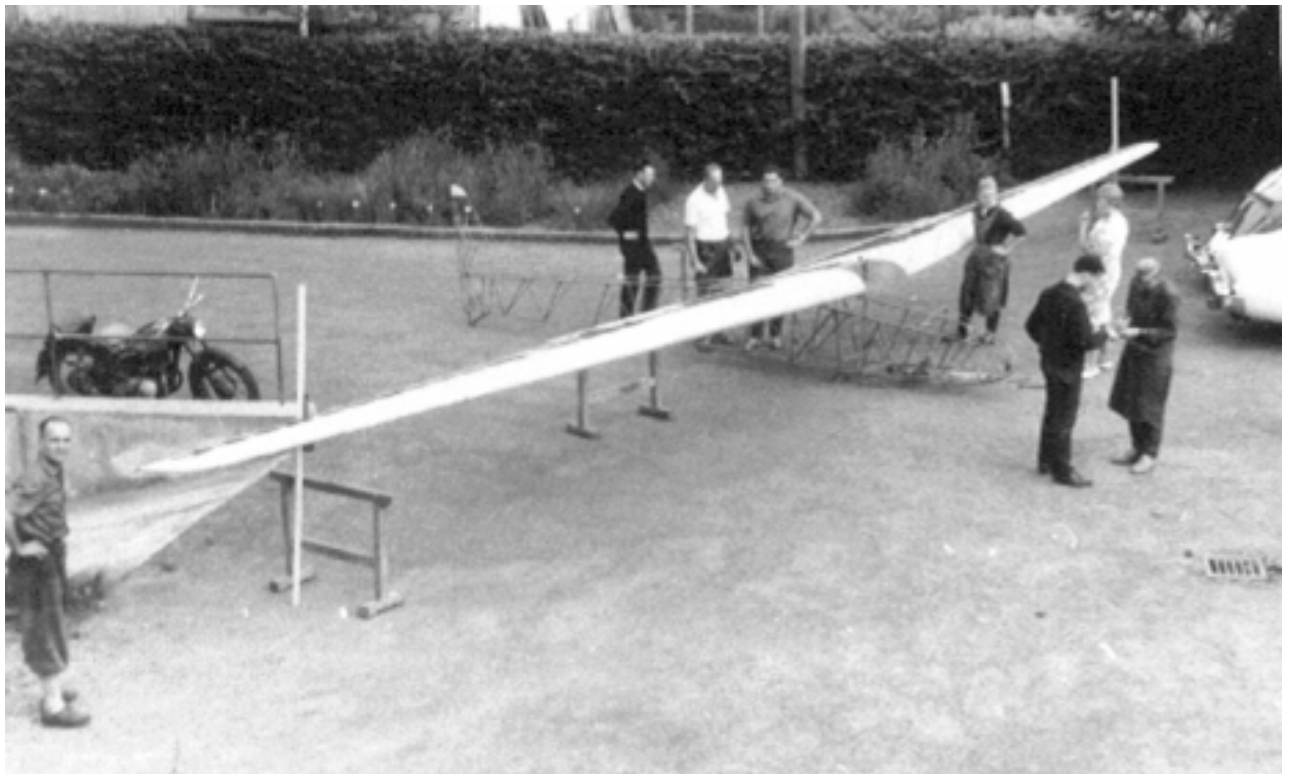
Der Schwarzwald-Flugzeugbau Wilhelm Jehle in Donaueschingen erwarb die Lizenz für den Bau dieses Flugzeuges und entwickelte zusammen mit Kurt Schmidt die serienmäßige Ausführung der Mü 13 d. Im Röhn Wettbewerb 1939 war sie mit 15 Flugzeugen der am stärksten vertretene Typ.

Von der Entscheidung für den Bau der Mü 13 d bis zu der Fertigstellung dauerte es dann aber doch noch bis zum Jahre 1964. Im November 1957 erhielt der Werkstattleiter Hans Götz den Auftrag, den Bau einzuleiten und zu überwachen. Im Frühjahr 1958 wurde dann die Baugenehmigung eingeholt und Kontakt zur Fa. Scheibe aufgenommen. Die vorhandenen Zeichnungsunterlagen waren lückenhaft und man erhoffte sich von dort Hilfestellung. Die Fa. Scheibe war allerdings hier nicht sehr kooperative. Im April 58 fasste Kurt Schumacher die vielen offenen Probleme in einem Brief an Karl-Heinz Klein zusammen, war aber gleichzeitig der Überzeugung den Bau unbedingt weiter voran zu treiben. Im Februar 1962 war es dann soweit, daß die Presse in die Werkstatt eingeladen wurde und in den Villingen Nachrichten (3.3.62) ein langer Artikel mit Bildern der im Bau befindlichen Mü erschien. Im Jahr 1964 war dann der Bau abgeschlossen und die Mü stand dem Verein als Übungsflugzeug zur Verfügung.



Auf dem linken Bild ist Heinz Nierholz, auf dem rechten Josef Fröhr am Bau der Mü zu sehen. Heinz kam über den Modellflug Verein Ikarus zum Fliegen, baute in Villingen seinen ersten Gleiter im Eigenbau (der nie flog) und ging dann an sein nächstes Projekt - ein Grunau Baby. Dieses wurde an die Fliegerkollegen vom Bohlhof und Reisingen verkauft, und dann gings auf zum Bau der Mü 13 d. Am 19.5.70 flog Heinz Nierholz mit diesem Flugzeug

im Zielflug nach Macon/Frankreich eine Strecke von 324 km.



Lange war die Mü 13 d das Schulflugzeug Nr. 1, das Flugzeug zum Erlangen der Silber-C, zum Hangfliegen am Kapf und zum Auskurbeln der Kunststoff Maschinen in engen, schwachen Bärten. Selbst Gummiseil-Starts wurden noch beim Oldtimer-Treffen in Farkashegy (Ungarn) 1983 durchgeführt. 1994 entschied sich die LSB, nachdem kein großes fliegerisches Interesse mehr für die Maschine bestand, die Mü 13 d an einen Liebhaber zu verkaufen.



Das Bild zeigt Walter Giller bei einem der ersten Starts

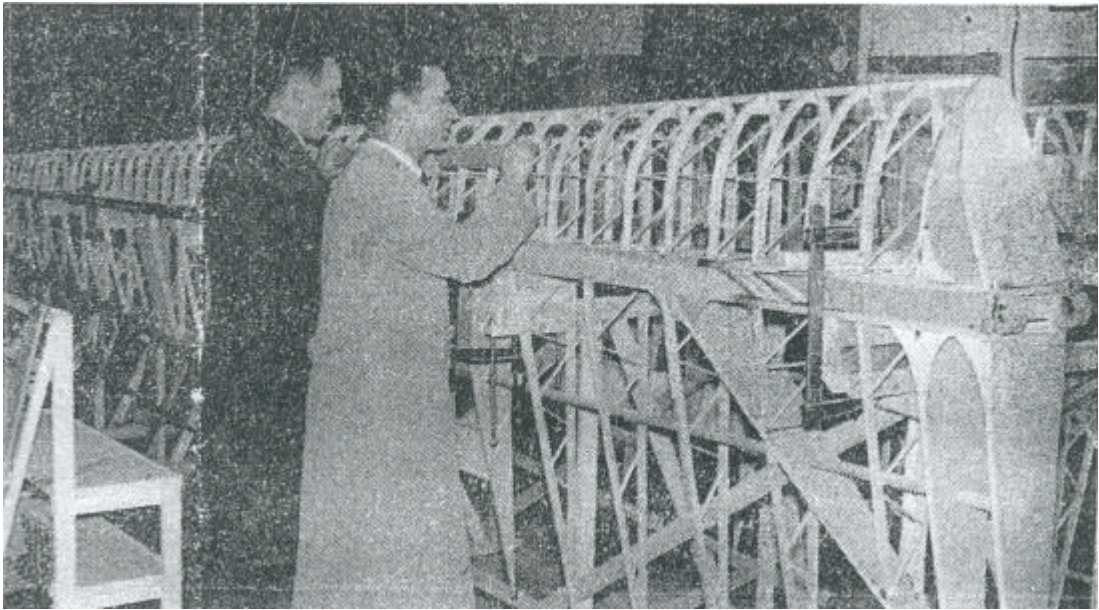
Dieser Liebhaber, Herr Heinz Bauer aus München erwies sich für die Mü als echter Glücksfall. Er hat das Flugzeug liebevoll wieder hergerichtet und fliegt damit bis zum heutigen Tag (10/02).

Er interessierte sich aber auch für die Geschichte der Mü 13 D Flugzeuge insgesamt und hat diesbezüglich etwas Geschichtsforschung betrieben. Dabei konnte er noch ein paar Zeitzeugen ausfindig machen, welche damals im 2. Weltkrieg beim Mü-Hersteller „Schwarzwald-Flugzeugbau Jehle“ in Dopnaueschingen gearbeitet haben.

Gekrönt wurden seine Nachforschungen durch einen Fund im Fürstlich Fürstenbergischen Archiv in Donaueschingen im Juni 2002. Dort fand er, neben anderen Jehle Dokumenten, säuberlich in einer Kiste verpackt die kompletten original Werkszeichnungen für die Baureihe D2 (kurzer 4-eckiger Rumpf) und D3 (langer 3 eckiger Rumpf) aus den Jahren 1938-1942. Es ist wie ein sechser im Lotto, meinte er dazu.

Der folgende Zeitungsbericht erschien in der Schwarzwälder Zeitung, Villingen Nachrichten, am Samstag, 3. Februar 1962:

Ein Segelflugzeug - seit zwei Jahren in eigener Werkstatt in Arbeit
Am Romäusring wird eine "Mü 13 d" geboren" –
 Bisher rund 400 Arbeitsstunden geleistet



Ein Skelett ist die "MÜ 13 D" noch, an den Rippen werden zur Zeit die Feinarbeiten ausgeführt. Die "MÜ 13 D" hat eine Spannweite von 16 Metern. Schon seit zwei Jahren bauen einige Mitglieder der Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar an diesem Segelflugzeug. Bis zum Herbst soll es fertiggestellt sein.

VILLINGEN r. Wenn alles glatt geht und so läuft, wie es vorausgeplant ist, steht den Segelfliegern von Villingen und Umgebung im Herbst ein großes Fest bevor: Die Taufe des vierten Segelflugzeuges der Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar. Seit zwei Jahren sind die Segelflieger, die sich regelmäßig in ihrer Werkstatt am Romäusring treffen, mit dem Bau der Mü 13d beschäftigt und nach vielen Baustunden nehmen die Teile langsam Form an. Welche Geduld und Ausdauer beim Bau eines Segelflugzeuges nötig ist und welche Präzisionsarbeit geleistet werden muß — davon können die Flugzeugbauer ein Lied singen. Rund 4000 Baustunden wurden allein im vergangenen Jahr von diesen Idealisten geleistet — einer Gemeinschaft von nicht einmal zehn Mitgliedern. Sie treffen sich fast jeden Abend und verbringen auch des öfteren das ganze Wochenende in der Werkstatt. Da werden die Ärmel hoch gekrempelt und dann beginnt man zu feilen, zu sägen und an der Hobelmaschine fallen die Späne.

Überquert man den Hof der Landwirtschaftsschule, so entdeckt man ein altes graues, langgestrecktes Gebäude. Dieses rein äußerlich nicht sehr einladend anmutende Haus ist das "Heim" der Segelflieger, in dem sie einen Großteil Ihrer Freizeit verbringen. Als es vom Kreis im Jahre 1957 zur Verfügung gestellt wurde, war man in der Luftsportvereinigung glücklich, eine eigene Werkstatt zu besitzen. Denn zuvor trafen sich die Flieger lediglich in einem Zimmer in der "Breiten Mühle". Dabei konnten in dem Raum nur Unterricht und Zusammenkünfte abgehalten und höchstens kleinere Flugzeugbestandteile gebastelt werden.

Die Segelflieger begannen damit ihre Werkstatt einigermaßen einzurichten, bastelten Werkzeugschränke und schafften sich nach und nach die zum Bau der Segelflugzeuge nötigen Einrichtungen an. An den Wänden stehen lange Werkbänke und die Flugzeugbauer bauten auf dem billigsten Weg selbst einige Maschinen, andere wurden dazu gekauft. Bandsäge, Schleifmaschine und eine Hobelmaschine sind unter anderem vorhanden. In dieser Werkstatt können zwar die einzelnen Teile eines Segelflugzeuges

gebaut werden, doch montiert werden die Segler auf dem Flugplatz Donaueschingen-Villingen an Ort und Stelle



MIT VIEL SORGFALT arbeitet Elfriede Konz an der "Mü 13 d". Sie ist fast jeden Abend in der Woche und auch samstags und sonntags in der Werkstatt anzutreffen

Als die Luftsportvereinigung im Jahr 1950 gegründet wurde, fanden sich gleich etwa 100 Mitglieder. Davon wollte ein Teil aktive mitarbeiten, während andere den Club durch Ihre Beiträge unterstützten. Inzwischen sind immerhin drei Segel- und ein Motorflugzeug "Piper J 3 C" im Besitz der Luftsportvereinigung und das vierte Segelflugzeug ist gerade im Bau. Senior bei den Segelflugzeugen ist der "Bergfalke II". Über 7000 Starts hat er ,bereits hinter sich. Außerdem stehen der "Leistungsspatz 55" und der "Rhönadler KA 7" zur Verfügung. Ein Segelflieger hat einen Lehrgang nebst Prüfung absolviert und einen Ausweis als Werkstattleiter erhalten. Denn ohne Werkstattleiter - dürfte nicht gebaut werden.

Die "Mü 13 d", an der die Segelflieger zur Zeit bauen, wird in Fachkreisen als "Luftballon" bezeichnet. Denn mit diesem Segelflugzeug können sogar schwache und schwächste Aufwinde genutzt werden. Bei geringster Fluggeschwindigkeit besitzt die "Mü 13 d" immer noch beste Segelfähigkeit. Das Segelflugzeug hat eine Spannweite von 16 Metern. Die Flügel sind einholmig, jede einzelne der Nasen- und Schwanzrippen, die bereits alle eingebaut sind, mußte auf einer Schablone gefertigt werden. Der Stahlrohrumpf der "Mü 13 d" darf, den Vorschriften entsprechend, nicht selbst gebaut werden, sondern muß gekauft werden. Das heißt, daß noch manche Mark gespart werden muß. Insgesamt kommt das

Flugzeug auf 3500 - 4000 DM, das sind jedoch nur die reinen Materialkosten einschließlich der Instrumente.

Damit wären wir beim Geld angelangt. Der Segelflugsport ist teuer. Einmal ganz abgesehen vom Flugzeugbau fallen allerhand Kosten an. Jedes Segelflugzeug erhält vom Regierungspräsidium die Fluggenehmigung nur für jeweils ein Jahr. Jedes Frühjahr muß es wieder von einem von der Prüfstelle für Luftfahrt bestellten Bauprüfer wieder genauestens überprüft werden. Erst wenn etwaige Beanstandungen beseitigt sind, wird vom Regierungspräsidium die Genehmigung für ein weiteres Flugjahr ausgestellt.

Bauprüfer kontrolliert alle Einzelteile

Auch die "Mü 13 d" erhielt bereits den Besuch eines Bauprüfers. Denn einmal werden zunächst die Einzelteile kontrolliert. Es folgt dann in einiger Zeit, - wenn das Segelflugzeug

noch unbespannt ist, die Steueraufbauten jedoch bereits fertiggestellt sind - die Rohabnahme und zum Schluß wird der flugbereite Einsitzer nochmals überprüft. Das ist nur ein Beispiel, denn es gibt noch weitere Kostenfaktoren. Die Fallschirme, die bei Flugzeugschlepp mitgeführt werden, müssen in Abständen von zwei Monaten an die Fabrik geschickt und dort gepackt werden - nach sieben Jahren darf dieser Fallschirm, der über 800 DM kostet, nicht mehr mitgeführt werden.

Verständlich, daß die Luftsportvereinigung dabei darauf schauen muß, daß auch Geld eingenommen wird. Jeder der rund 40 Segelflieger ist verpflichtet, monatlich mindestens acht Baustunden zu leisten, Für jedes Fehlen muß er pro Stunde eine DM ins Käßchen zahlen. Die Luftsportvereinigung umfaßt neben den rund 40 Mitgliedern, die den Flugschein für Segelflugzeuge besitzen, vier, die die Flugprüfung für Motorflugzeuge absolviert haben und neun "Kombinierte", das heißt mit Flugschein für Segel- und Motorflugzeug. Außerdem gehören der Vereinigung rund 35 passive Mitglieder an.

Nicht nur Männer fliegen und bauen Segelflugzeuge. Zwar sind die weiblichen Wesen sehr stark in der Minderzahl, aber sie fühlen sich auch allein zwischen den Baukollegen nicht unsicher oder gar fehl am Platz. Wo mit Gefühl und Vorsicht gearbeitet werden muß, sind sie ebenso dabei wie beim "harten" Werken.

Wie in vielen anderen Vereinen klagt man auch bei der Luftsportvereinigung über Mangel an Nachwuchs. Dabei gibt es in Villingen so viele Modellbauer und Bastler, die sich vielleicht gerne so einem Club anschließen wollten. Eines der Mitglieder war früher eifriger Bastler im Modellbaclub und baute dort Miniaturmodelle von Flugzeugen. Zwei Modelle, die heute in der Werkstatt am Romäusring hängen, erinnern noch daran. Außerdem steht den Neumitgliedern bereits eine komplett eingerichtete Werkstatt zur Verfügung, und drei Segelflugzeuge und ein Motorflugzeug, falls sie die Flugprüfung machen wollen.

Sobald nun die Flugzeuge fertig überholt sind, wenn es wieder Frühling wird und das "Flugwetter" kommt, werden die Mitglieder der Luftsportvereinigung nur noch selten übers Wochenende in der Werkstatt anzutreffen sein. Dann wird nämlich auf den Flugplatz hinausgefahren, dort sind sie in ihrem Element. Über die Pfingstfeiertage wird wieder ein einwöchiges Ferienlager auf dem Flugplatz veranstaltet. Es wird an Ort und Stelle kampiert und von morgens bis abends nur geflogen.

-ckl-



DER "MANAGER" BEI DER LUFTSPORTVEREINIGUNG ist Karl-Heinz Klein. Auch er zieht in der Werkstatt Seinen Arbeitskittel an und hilft fleißig mit, ob beim Überholen der drei Segelflugzeuge oder beim Bau der "Mü 13 d". Bilder: R. Plöckl

Geschichten vom "Prinz"

Klaus Ickert, November 2001

Wer war der "Prinz", und wie kam er zu seinem Adelstitel?

Vorab muß man natürlich wissen, daß wir Flieger in Donaueschingen uns auf "edlem" Boden und in "edlem" Umfeld bewegen, sprich das Haus Fürstenberg spielt auf und um den Flugplatz eine gewichtige Rolle. U. a. befinden sich auf dem Gelände des Flugplatzes auch Äcker und Wiesen, die der fürstlich-fürstenbergischen Gutsverwaltung unterstehen, und in der Leitung dieser Gutsverwaltung findet sich durchaus ab und zu ein Durchlaucht o. ä.

Vor vielen Jahren kam ein solcher fürstlich-fürstenbergischer Gutsverwalter mal wieder zu einem Routinebesuch auf den Flugplatz und stellte sich ganz "comme il faut" vor: "Gestatten, Graf Elze". Unser lieber Fliegerkamerad mit dem bürgerlichen Namen Fritz Bausch aus Bräunlingen, im Übrigen ein wirkliches Original in der Fliegerwelt (wir werden später noch mehr von ihm lesen), stellte sich daraufhin seinerseits - an einen Scherz glaubend - adäquat vor: "Angenehm, Prinz Friedrich zu Bräunlingen".

Die Zeitgenossen wissen von einem ziemlich indignierten Graf Elze sowie einer königlich amüsierten Luftsportvereinigung Schw.-Baar zu berichten. Auf jeden Fall war Fritz Bausch fortan nur noch "der Prinz".

Außenlandungen

Henry Blum, Februar 2002

Außenlandungen - ein besonderes Thema in der Segelfliegerei. Jeder, der mit seinem Vogel schon mal soweit vom Heimatplatz weg war, daß er ihn mit seinem Gleitwinkel nicht mehr erreichen konnte, weiß wie es sich anfühlt, wenn man riskiert eine ungeplante Landung zu machen. Beim Wettbewerbs-Segelflug gehören Aussenlandungen sogar fast zur Tagesordnung. Dabei kommt es auch immer wieder zu interessanten Begegnungen mit der lokalen Bevölkerung. Fast jeder Flieger kann zumindest von einer Standardfrage der Neugierigen berichten, die in abgewandelter Form immer wieder vorkommt: "Hen se denn koin Wind me ghet?" - Haben Sie denn keinen Wind mehr gehabt?

In dern allermeisten Fällen entspinnt sich daraus dann eine weitergehende Konversation, die den bis dahin unbedarften Zuschauer in die Unterschiede zwischen normalem Wind und Aufwind einführt.

Manche dieser Gespräche können allerdings auch mal einen ganz anderen Verlauf nehmen, so wie bei meiner allerersten Außenlandung.

Ein erfahrener Mechaniker

Ich wollte mit dem Zugvogel den 50 km Flug für die Silber C machen und hatte mir unser Standardziel Albstadt-Degerfeld ausgesucht. Es herrschte bestes Wetter, und nach dem Start an der Winde ging's gleich mal mit 2m/sec nach oben. Ein weiterer Bart kurz hinter der Autobahn brachte sogar 3m/sec. Spätestens jetzt war mein Ehrgeiz erwacht und ich wollte in weniger als zwei Stunden vom Degerfeld wieder zurück sein. Immerhin hatte ich doch einen unserer besten Vögel unter'm Hintern. ...

Also ließ ich alle Bärte unter 3m/sec erst mal stehen und flog zu. Aber, unerfahren wie ich war, fand ich mich bereits 15 Minuten später in 300 Metern über Grund wieder und suchte jetzt verzweifelt nach irgendeinem, wenn auch schwachen Aufwind. Zu spät! Unerbittlich lief der Zeiger des Höhenmessers weiter nach unten und mir blieb nichts anderes übrig, als eine große Wiese auszusuchen und meinen Vogel dort abzusetzen. Ich war gerade aus der



Kanzel geklettert, als ein Bauer mit seinem Traktor angefahren kam. Er umrundete meinen Vogel erst mal in einem großen Bogen, wohl um zu sehen ob er noch heil war. Dann stieg er ab, kam auf mich zu und herrschte mich grusslos an:

"Hen Sie überhaupt scho an Flugschei?"

"Klar, hab ich den, wieso?"

"Wie alt muaß mer denn sei, wenn mer de Segelflugschei mache ka?" - Aha, daher weht der Wind, dachte ich. Offensichtlich war ich ihm noch zu jung.

"Siebzehn! - Mit siebzehn kann man schon den Schein machen. Ich bin allerdings schon einundzwanzig."

"Na ja, wenn des so isch." Er wurde zunehmend freundlicher,

"Aber Sie wisse, daß Sie noch a Mordsglück ghet hen?"

"Nee, warum?"

"Letscht Jahr isch da au en Segelflieger vom Klippeneck glandet, der hets aber net so na brocht und het sin Flieger hee gmacht. Der isch do am Boom hange bliebe."

"Und der Pilot?" fragte ich, "Was ist dem passiert?"

"Ha ninnt! - Der isch no mal davo komme!"

"Na dann ist ja alles noch mal gut gegangen! - Eigentlich kann man hier ganz gut landen!"

"Sie, saget se des net! - Des isch an ganz gfährlicher Acker! Do isch sogar scho mal an Starfighter ra komme!"

"Ein Starfighter? - Wann, wo?"

"Vor a paar Jahr, da hanne uffm Feld isch er uffgschlage! - Und dr Motor isch noh nach vorn naus gfahre und hat sogar noch a paar Böhm um grisse! - Do vorn im Wald isch er no liege bliebe!" Er zeigte auf ein nahes Wäldchen.

"Und der Pilot, was ist dem passiert?", fragte ich weiter.

"Dem isch gar nix passiert! - Des war so a junger kanadischer Siacher! - Der isch scho zeh Kilometer vorher mit'm Fallschirm uusgstigge und hot de Karre eifach fahre lau!", entrüstete er sich.

"Do", er zeigte jetzt mit dem Finger aufs Dorf, "do het er noh's Dach vom letschte Huus ra grisse, bevor er hier uffgschlage isch. Do het noh weiß Gott wa passiere könne! - So het er nur a wahnsinns Loch in d'Wies grisse!"

"Haben Sie denn wenigstens eine anständige Entschädigung für den Flurschaden bekommen?", fragte ich, etwas erleichtert, daß auch diesem Kameraden nichts passiert war.

"Des kansch aber glaube!", wechselte er ins freundschaftliche "Du" und belehrte mich weiter, "s'erscht was I gmacht ha, I han an Schraubezieher g'nomme, bin an si Kanzel na gloffe und han em siene Ührle ruus g'schrubet!"

"Was haben Sie gemacht, ihm die Instrumente rausgeschraubt?", fragte ich ungläubig und und versuchte mir die Mienen der Untersuchungskommission vorzustellen, die als Erste das Wrack zu Gesicht bekommen hatte.

"Haben Sie die denn noch?"

"Ha noi", wiegelte er etwas ab, "die hend so a Flugblatt verdeilt, daß se nur feschtstelle könne wieso er rah keit isch, wenn se die Ührle wieder hen. Und wo denn no dr Bürgermeischer zu mer komme isch, han e se halt wieder her gei. - Se hennt me au guat zahlt dafür!"

"Und woher wußten Sie denn wie man Instrumente ausbaut, wie man so was macht?", bohrte ich weiter.

"Ha woascht," klärte er mich mit knitzer Miene auf, "I war au mal bei d'Flieger! - Im zwoate Weltkrieg! - I war Mechaniker uf dr Focke Wulf 190! - Do han e sowas scho öfter a mal mache müasse! - Na hanne scho no gwisst, wie's goht!"

Der "Faktoren-Eugen"

Oder was bedeutet(e) GCA im Segelflug?

Klaus Ickert, Dezember 2001

GCA sagt heutzutage wohl nur noch den gereiften Experten etwas; es ist die englische Abkürzung für "ground controlled approach", auf deutsch also "vom Boden kontrollierter Anflug". In den frühen Nachkriegsjahren, als Elektronik noch groß und schwer war und zum Betrieb ein kleineres Kraftwerk brauchte, war die Ausrüstung der Flugzeuge nicht annähernd mit der heutigen vergleichbar. Immerhin gab's auf den Flughäfen ganz ordentliche Radargeräte, mit welchen man den Richtungs- und den Höhenwinkel von anfliegenden Flugzeug recht genau peilen konnte. Daraus erhielten die Fluglotsen zwei Bilder, auf denen sie sehen konnten, ob sich das Flugzeug korrekt auf der Anfluglinie und auf dem richtigen Gleitpfad befand; bei Abweichungen wurden den Piloten per Funk entsprechende Korrekturanweisungen übermittelt.

Was hat das denn nun mit Segelfliegen zu tun? Tja, in den frühen 70er-Jahren war auch in den Segelflugzeugen die elektronische Ausrüstung sehr spärlich - eigentlich höchstens ein Funkgerät. Aber theoretisch war man schon ziemlich fit, insbesondere unser Eugen Spenlinger, der sich sehr eingehend mit der Streckenflug-Theorie auseinandergesetzt hat. Begriffe wie "integriertes Steigen", "Sollfahrt", "Endanflughöhe" oder "Totalenergie-Kompensation" waren für ihn vertraute alltägliche Vokabeln, was ihm denn auch den anerkennenden Spitznamen "Faktoren-Eugen" eintrug. Gleichzeitig war Eugen aber immer darum bemüht, diese mit Hingabe betriebene Flugwissenschaft einer praktischen Nutzung zuzuführen. So rüstete er die Vereinsflugzeuge mit selbstgefertigten Sollfahrtringen und Kompensationsdüsen aus und warb intensiv für die konsequente Anwendung der Streckenflugtheorie beim Überlandflug. Das aber war in der Prä-GPS-Zeit gar nicht so einfach! Denn oft war es schwierig, im Fluge die notwendigen Parameter wie Wind, Entfernung etc. halbwegs genau zu ermitteln, und außerdem mußte man dann die Rechnerei mit einem Rechenschieber und dem Kopf erledigen, und das womöglich unter "Stress" im Wettbewerb.

In dieser Situation griff Eugen den Fliegerkameraden hilfreich mit seinem "GCA im Segelflug" unter die Arme - oder besser: unter die Flügel. Versetzen wir uns einfach mal zurück zu einem "guten Tag" bei einem der frühen Klippeneck-Wettbewerbe. Die Teilnehmer haben die Tagesaufgabe schon weitgehend umrundet, jetzt kommt's darauf an, durch einen taktisch geschickten Endanflug die entscheidenden Pünktchen herauszufliegen. Und unten auf der Wiese, etwas abseits in einem ruhigen Eckchen, sitzt Eugen auf seinem Campingstuhl, neben sich das Funkgerät, auf dem Schoß diverse Unterlagen sowie den unvermeidlichen Rechenschieber. Nun fragt er den anfliegenden Kameraden nach der Position, der Höhe und dem aktuellen Steigen, dann schaut er in seine Notizen, guckt auch nochmals nach dem Windsack, rechnet flink etwas und gibt dann per Funk eine Anweisung wie "Mach' noch 200 m gut". Nach einer weiteren kurzen Rückfrage beim Piloten und etwas Rechnerei folgt dann eine empfohlene Einstellung am McCready-Ring und das Kommando "Flieg' zue, jetzt langt's". Nach einiger Zeit kommt angesichts des schon recht hoch erscheinenden Klippenecks aus dem Cockpit ein verzweifelter "es langt nie!". Eugen fragt kurz nach Position und Höhe, konsultiert erneut seinen "Schieber" und gibt dann ein unerschütterliches "Doch, des langt, flieg' zue" zurück. Und es hat tatsächlich gelangt.

Neubau einer Ka 8 B in der LSB (D-2934)

01.10.02 Günter Hummel

Anfangs der 70'er Jahre kam man in der LSB zur Ansicht, daß der zur Schulung eingesetzte Einsitzer Mü 13 D, ein seltener Oldtimer, durch eine Ka 8 B ersetzt werden mußte. Die Ka 8 B war zu diesem Zeitpunkt in fast jedem deutschen Verein als Standard Übungsflugzeug anzutreffen und konstruktiv entsprechend robust ausgelegt.

Um die Anschaffungskosten niedrig zu halten, hatte der damalige Geschäftsführer der LSB, Eugen Spendlinger, eine interessante Idee. Er schlug vor, im Verein zwei neue Segler zu bauen. Einen für den Verein, den zweiten zum Verkauf. Mit dem Verkaufserlös wäre dann der erste finanziert gewesen.

In Villingen (Färberstr.) gab es damals die Firma Hans Götz Segelflugzeugbau, welche in den 60'er Jahren eine Kleinserie von 30 (?) Ka 8 B in Lizenz gebaut hatte. Dort waren sämtliche Bauvorrichtungen wie Rumpfhelling, Holm- und Rippenschablonen usw. vorhanden und standen der LSB zur Verfügung.

In der am 24.10.1973 durchgeführten Versammlung faßten die 18 anwesenden Teilnehmer den entsprechenden Beschluß, so daß im Winter 73/74 mit den Vorarbeiten in der Villingener Werkstatt (Kalkofenstr. , hinter dem Jugendhaus) begonnen werden konnte. Die Bauleitung übernahm der damalige Werkstattleiter Josef Fröhr, der durch den Bau der MÜ 13 D von 1957-1964 bereits über reichlich Erfahrung im Segelflugzeugbau verfügte.

Anfangs arbeiteten viele Vereinsmitglieder, darunter auch einige Jugendliche, voller Eifer und Freude an der Ka 8 B. Der Feuereifer hielt bis ins Frühjahr 75 an. Bis dahin waren der Rumpf und die Leitwerke für ein Flugzeug im Rohbau fertiggestellt, ebenso ein Flügelrippensatz. Der danach folgende Bau der Flügelhauptholme zog sich in die Länge (Frühjahr 75 – Herbst 77). Einige Ka-8-Bauer waren inzwischen schon abgesprungen oder mit anderen Arbeiten beschäftigt. Nach dem Holmbau ruhte das Projekt über 2 Jahre lang. Es gab sogar diverse Stimmen, welche meinten, man solle das ganze Zeug verschrotten, der Flieger würde sowieso nie fertig werden!



In der Villingener Werkstatt wurde anfangs mit viel Motivation gearbeitet. Auf dem Bild vorne sind Josef Fröhr und Eugen Spenlinger, links die Rippenbauer Didi Schlau, Elisabeth und Bruno Bandle, verdeckt Peter Hummel, hinten Dr. Scharf und ganz rechts, der Vorstand Rolf von Berg.

Nachdem Günter Hummel seine Bundeswehrzeit beendet hatte und wieder in Villingen wohnte, setzten er und sein Bruder Peter im Januar 79 den Bau an der Ka 8 weiter fort. So entstanden bis zum November 83 die beiden Flügelnasen im Rohbau. Um sich die Arbeit zu erleichtern folgte ein Umzug in die Privatwerkstatt von Günter Hummel. Nach der Rohbauabnahme durch den Prüfer, Herr Ing. Wilhelm Sillmann, wurde das Flugzeug von den beiden Hummelbrüder im November 86 fertiggestellt. Hervorzuheben ist, daß der gesamte Arbeitseinsatz von Günter und Peter in deren Freizeit erfolgte.



Das linke Bild von 3/83 zeigt Günter Hummel beim ‚abstracken‘ der Flugelnase. Im rechten Bild, entstanden 7/85, wurden die Flügel an den Rumpf angepasst.

Nach der Stückprüfung durch den Prüfer Sillmann und der Erteilung der vorläufigen Verkehrszulassung (VVZ) durch das Luftfahrt – Bundesamt startete Peter Hummel am 08.12.86 im F-Schlepp zum erfolgreichen Erstflug. Den zweiten Flug machte Günter Hummel im Anschluß daran. Schlepp-Pilot war Günter Vosseler, der nach dem Ausklinken auch gleich ein paar schöne Flugaufnahmen von der Ka 8 B machte. Weitere Flüge waren wetterbedingt erst wieder am 17.04.87 möglich, an diesem Tag wurden noch 6 Probeflüge an der Winde durchgeführt. Am 05.05.87 erfolgte schließlich die Endabnahme durch Herrn Sillmann. Wenige Tage später, nach Eintreffen der entsprechenden LBA – Papieren, konnte die Ka 8 B (D-2934) im regulären Vereinsbetrieb eingesetzt werden, wo sie sich bis heute hauptsächlich im Ausbildungsbetrieb sehr gut bewährt hat.

Der Bau der Ka 8 zog sich über 13 Jahre hin, die Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden ist nicht bekannt. Von der geplanten zweiten Ka 8 wurde nur ein Teil der Flügel- und Leitwerksrippen fertiggestellt. Das Projekt fortzuführen hat bis heute noch keiner aufgegriffen.

Startvorbereitung von Peter und Günter Hummel zum Jungfernflug im Dezember 1986



Die Ka 8 Interessen – Einlage von 200.-DM wurde als Barzahlung bis zum 13.12.1973 von insgesamt 19 Mitglieder geleistet.

Dies waren: Alfons Bandle, Bruno Bandle, Rolf von Berg, August Dippel, Jürgen Fröhr, Günter Hummel, Peter Hummel, Oskar Kieninger, Werner Müller, Reinhard Nickolaus, Peter Petzold, Rolf Rosenfelder, Dr. Scharf, Bärbel Scharf, Wolfgang Schmidt, Herbert Schötz, Eugen Spenlinger, Herbert Thomann, Eugen Wintermantel.

Donauanlägen, den 24. 10. 1973

Betrifft: Bau eines Segelflüglings von Typ K 8

In einer Versammlung der aktiven Segelflüger der LSB am 24. 10. 1973 in Donauanlägen wurde beschlossen, eine K 8 in Eigenbau zu erstellen. Grundlage hierfür ist, daß sich die am Bau interessierten Segelflüger wie folgt verpflichten:

- 1.) Barzahlung von Dr 200.- bis 1. 12. 1973
- 2.) Leistung von Eigenarbeit in Gegenwert von Dr 400.- bzw. Barzahlung des Differenzbetrages bei Fertigstellung des Segelflüglings

Die nachstehend aufgeführten Segelflüger verpflichten sich durch ihre Unterschrift, die o. g. Bedingungen zu erfüllen:

L Eugen Spaulinger :	<i>Eugen Spaulinger</i>	R Eugen Wittenmantel :	<i>Eugen Wittenmantel</i>
✓ Wolfgang Schmidt :	<i>W. Schmidt</i>	R Lieff. Woschinski :	<i>Lieff. Woschinski</i>
✓ Alfons Bandler :	<i>Alfons Bandler</i>	✓ Rolf von Berg :	<i>R. von Berg</i>
✓ Bruno Bandler :	<i>Bruno Bandler</i>	L Herbert Schütz :	<i>H. Schütz</i>
R Frank Stützer :	<i>Frank Stützer</i>	L Günter Hummel :	<i>Günter Hummel</i>
R Dr. V. Schaf :	<i>Dr. V. Schaf</i>	L Jürgen Fröhler :	<i>Jürgen Fröhler</i>
R Fran Schaf :	<i>Fran Schaf</i>	L Peter Hummel :	<i>Peter Hummel</i>
L Oskar Kieninger :	<i>O. Kieninger</i>	R Peter Petzold :	<i>Peter Petzold</i>
L Reinhard Nikolaus :	<i>Reinhard Nikolaus</i>	L Rolf Rosenfelder :	<i>Rolf Rosenfelder</i>
- Josef Fröhler :	<i>J. Fröhler</i>	Werner Müller :	<i>Werner Müller</i>
R Eugen Dölge :	<i>Eugen Dölge</i>	L August Dippel :	<i>August Dippel</i>
L Herbert Thamm :	<i>Herbert Thamm</i>	R Rudi Müller :	<i>Rudi Müller</i>

Wie die LSB zu ihrem Motorsegler D-KLSB kam!

19.06.02 Günter Hummel

In den 70 er Jahren wurden Motorsegler immer populärer und 1975 stand eine Reform der Luftfahrt-Personalverordnung an, die Prüfungsvorschriften zum Erwerb der Motorseglerlizenz neu zu definieren. Einige Segelflieger nutzten noch die alten, einfachen Prüfungsbedingungen zum Erwerb der Motorseglerlizenz, dem PPL-B. Da in der LSB kein Motorsegler vorhanden war, mußten diese Mitglieder bei den umliegenden Vereinen, z.B. Binningen, Schwenningen oder Stahringen, fliegen. Dies war sehr umständlich und aufwendig, so daß manche ihre PPL-B wieder verfallen ließen. Die am Donaueschinger Flugplatz ansässige Flugschule Cezanne bot über eine kurze Zeit die Möglichkeit, am Donaueschinger Platz Motorsegler zu fliegen, Wartung und Verfügbarkeit ließen aber zu wünschen übrig. Schon Anfang der 80er Jahre wurde von verschiedenen Vereinsmitglieder immer wieder der Wunsch nach einem Vereinsmotorsegler für die LSB geäußert. Sowohl bei den Motor- als auch den Segelfliegern bestand Interesse, die Motorseglerberechtigung zu erwerben, allerdings nur dann, wenn am heimischen Platz ein Flugmöglichkeit vorhanden ist.

Im Frühjahr 1988 ergriffen Günter und Peter Hummel erneut die Initiative, nachdem die damalige Vorstandschaft jahrelang diesen Wunsch abgelehnt hatten. Sie führten eine Mitgliederbefragung durch um festzustellen, wie groß das Interesse an einem Motorsegler wäre und ob gegebenenfalls die Bereitschaft zur Zahlung einer Interessengemeinschaft vorhanden sei. In kürzester Zeit konnten 20 interessierte Piloten gefunden werden - nun war die Vorstandschaft gefordert.



Als Flugzeug war von Anfang der Scheibe SF 25 C-Falke ins Auge gefasst, da dieser sich in vielen Vereinen durch seine Wartungsfreundlichkeit, Robustheit und seine äußerst gutmütigen Flugeigenschaften bestens bewährt hatte. Die nächsten 1 ½ Jahre erforderten viel Geduld und Durchhaltevermögen von den beiden Initiatoren. In der Vorstandschaft sah man die Sache durchaus positiv. Da aber die Finanzierung selbst eines gebrauchten Flugzeuges unklar war, ging die Sache nicht voran. Am 21.11.1989 kam es dann im Vereinsheim am Flugplatz endlich zu einer Motorseglerversammlung, bei der durch Interesseneinlagen ein Startkapital von 30 000.-DM zusammengetragen wurde. Nun folgte

das nächste Problem, nämlich einen guten gebrauchten C-Falken aufzutreiben. Dies war zum damaligen Zeitpunkt aber ein beinahe aussichtsloses Unterfangen, da die Nachfrage auf dem Markt riesig war.

Ein großer Glücksfall für die Motorsegler Sache war, daß Frank Dreher, der ehemalige Leiter der BWLV – Flugschule Hornberg, seit kurzem in Bad Dürkheim seinen Altersruhesitz gefunden hatte. Er wurde Mitglied in der LSB und besaß noch alle seine Lehrberechtigungen. Die Motorsegler-Interessenten Günter und Peter Hummel und Ernst Oswald baten ihn im Januar 1990 um Hilfe. Sie wollten endlich mit der Schulung beginnen. Frank Dreher hatte immer noch sehr gute Kontakte zum BWLV und so konnten sie für 2 Wochen den K-Falken der BWLV Motorflugschule Hahnweide chartern. Vom 04.03. – 17.03.1990 wurde fleißig geschult, dann mußte die D-KDGX wieder zurück auf die Hahnweide. Vom 18.05. – 06.06.1990 konnten sie den Falken nochmals chartern, am 06.06. führten dann alle drei ihre Prüfungsflüge bei sehr durchwachsenem Wetter erfolgreich durch.

Kurz nach der Neuordnung der Vorstandsschaft im Juni 1990, bei der die Vereinssatzung geändert und Peter Hummel als Abteilungsleiter *Motorsegler* gewählt wurde, fand am 14.07.1990 im Vereinsheim am Flugplatz eine weitere Motorsegler-Versammlung statt. Die Interesseneinlagen waren inzwischen auf ca. 40 000,-DM angewachsen und die finanziellen Mittel des Vereines ließen nun eine Entscheidung über einen Kauf in greifbare Nähe rücken. Auf Anregung von Eugen Spenlinger kamen die Anwesenden nach längerer Diskussion zu einem Entschluß, von dem keiner zu träumen gewagt hätte. Es sollte bei der Fa. Scheibe Flugzeugbau in Dachau ein neuer Falke C-2000 mit Bugfahrwerk für ca. 110 000,- DM bestellt werden. Am 26.07.1990 fuhren der Kassierer Eugen Wintermantel und der Spartenleiter *Motorsegler*, Peter Hummel, zur Firma Scheibe nach Dachau, machten einen Probeflug mit dem Bugradfalken Prototyp D-KBKG und bestellten dann einen neuen C-2000 bei Firmenchef Egon Scheibe höchstpersönlich.

Obwohl Scheibe schon mehrere zugesagte Liefertermine nicht eingehalten hatte, wollte er unseren Falken auch noch auf der Aero Messe 91 (20-24.03.91) in Friedrichshafen auf seinem Messestand ausstellen. Eugen Wintermantel gab sein Einverständnis und handelte dabei mit viel Geschick die Bedingung aus, daß zusätzlich noch ein kostenloser Transponder für die D-KLSB eingebaut wurde. Endlich am 29.03.91, traf dann der Flieger in Donaueschingen ein.



Bis zum heutigen Tag bewährt er sich bestens, sowohl bei den Segelfliegern als auch bei den Motorfliegern (wegen des Bugrades). Die durchschnittliche Flugzeit der ersten 10 Jahre lag bei einem sehr guten Wert von ca. 330 Std. / Jahr. Dies hat die für die Kalkulation angenommenen Flugstunden um 10% übertrifft. Der Beschluß des damaligen Motorseglerkaufes wird durch diese Zahlen voll bestätigt.

Unser erster Ausbilder auf dem Motorsegler, Frank Dreher, erkrankte leider im Jahr 92 schwer und starb bald darauf. Als Lehrer sprangen daraufhin Günter Müller (SFG Trossingen) und Heinz Baumgartner (SFG Bohlhof) ein. Unser Segelfluglehrer Uwe Schlote erwarb zusätzlich die Lehrberechtigung auch für Motorsegler und seit 1995 bildet er erfolgreich die Schüler der LSB aus. Im Jahre 2002 sind ca. 40 LSB-Mitglieder im Besitz des PPL-B und fliegen den Motorsegler mit Begeisterung.



Unser Motorsegler Ausbilder – Uwe Schlote

Daten und Fakten

Die Vorstands-Mitglieder von 1950 bis 1990

Laut Satzung der LSB besteht der Vorstand aus 5 Mitgliedern, dem Ersten und Zweiten Vorstand, Geschäftsführer, Schriftführer und Kassier. Erster und Zweiter sind für 2 Jahre, die anderen für 1 Jahr gewählt.

Datum	1. Vor-sitzender	2.Vor-sitzender	Geschäfts-führer	Schrift-führer	Kassier
11/1950	Dr. Claus Zetsche	Josef Häuser	_____	Bruno Grieshaber	Bruno Grieshaber
1951	„ „	„ „	_____		Bruno Grieshaber
1952	Dr. Claus Zetsche	Josef Häuser	_____		Bruno Grieshaber
1953	„ „	„ „	_____	Oskar Bertsche	Maus
1954	Dr. Claus Zetsche	Josef Häuser	_____		
1955	„ „	„ „	_____		
1956	Dr. Wilhelm Binder	Josef Häuser	_____	Brigitte Bereckmüller	Walter Oberecker
1957	„ „	„ „	Karl-Heinz Klein	Fred Meyer	Walter Oberecker
1958		Josef Häuser	Karl-Heinz Klein		Walter Oberecker
1959		„ „	Karl-Heinz Klein		Walter Oberecker
1960		Josef Häuser	Karl-Heinz Klein		Walter Oberecker
1961		„ „	Karl-Heinz Klein		Walter Oberecker
bis 8 / 1962	Dr. Claus Zetsche	Josef Häuser	Karl-Heinz Klein		Walter Oberecker
1963	„ „	„ „	Karl-Heinz Klein		
1964	Dr. Claus Zetsche	Josef Häuser	Karl-Heinz Klein	Rolf v. Berg	
1965	Karlheinz Klein	Christian Greiner	Rolf v. Berg		
1966	Rolf v. Berg	Christian Greiner			
1968	„ „	„ „			

(Fortsetzung)

Datum	1. Vorsitzender	2.Vor-sitzender	Geschäfts-führer	Schrift-führer	Kassier
1976	Rolf v. Berg	Reinhard Nikolaus			Heinz Nierholz
1977	" "	" "			Heinz Nierholz
1978	Rolf v. Berg	Reinhard Nikolaus			Heinz Nierholz
1979	" "	" "			Heinz Nierholz
1980	Rolf v. Berg	Reinhard Nikolaus	Eugen Spenlinger	Herbert Thomann	Rudi Müller
1981	" "	" "	Eugen Spenlinger	Herbert Thomann	Rudi Müller
1982	Rolf v. Berg	Reinhard Nikolaus	Eugen Spenlinger	Heinrich Blum	Herbert Thomann
1983	" "	" "	Eugen Spenlinger	Heinrich Blum	Herbert Thomann
06.03. 1984	Rolf v. Berg	Reinhard Nikolaus	Eugen Spendlinger	Heinrich Blum	Rudi Müller
1985	" "	" "	Eugen Spenlinger	Heinrich Blum	Rudi Müller
28.02. 1986	Dr. Klaus Ickert	Reinhard Nikolaus	Eugen Spendlinger	Wolfgang Schmitt	Rudi Müller
20.03. 1987	" "	" "	Eugen Spenlinger	Wolfgang Schmitt	Rudi Müller
18.03. 1988	Dr. K.H. Höfler	Reinhard Nikolaus	Wolfgang Schmidt	Wolfgang Schmitt	Rudi Müller
10.03. 1989	" "	" "	Wolfgang Schmidt	Wolfgang Schmitt	Rudi Müller
16.03. 1990	Dr. K.H. Höfler	Dr. Toenniessen	Wolfgang Schmidt	Wolfgang Schmitt	Eugen Wintermantel

Die Vorstands-Mitglieder ab 1990

Am 22.06.1990 wurde die LSB Verfassung geändert und der Vorstand erweitert. Der Vorstand besteht nun aus 7 Mitgliedern, 1 und 2 Vorstand sind für 2 Jahre, die anderen für 1 Jahr gewählt.

Datum	1.Vor-sitzender	2.Vor-sitzender	Abt.-Leiter Motorflug	Abt.-Leiter Motor-segler	Abt.-Leiter Segelflug	Schrift-führer	Kassier
22.06.1990	Dr. K.H. Höfler	Dr. Toen-niessen	Johann Moser	Peter Hummel	Wolfgang Schallau	Wolfgang Schmitt	Eugen Winter-mantel
15.03.1991	„ „	„ „	Herbert Fluck	Peter Hummel	Wolfgang Schallau	Wolfgang Schmitt	Eugen Winter-mantel
20.03.1992	Dr. Peter Zimmer-mann	Wolfgang Schmidt	Herbert Fluck	Peter Hummel	Wolfgang Schallau	Wolfgang Schmitt	Eugen Winter-mantel
02.04.1993	„ „	„ „	Peter Greuner	Peter Hummel	Wolfgang Schallau	Siegfried Voss	Eugen Winter-mantel
25.03.-1994	Dr. Peter Zimmer-mann	Eugen Winter-mantel	Peter Greuner	Peter Hummel	Wolfgang Schallau	Siegfried Voss	Wolfgang Schmidt
17.03.-1995	„ „	„ „	Peter Greuner	Peter Hummel	Wolfgang Schallau	Siegfried Voss	Wolfgang Schmidt
19.04.-1996	Eugen Winter-mantel	Eberhard Ludwig	Peter Greuner	Peter Hummel	Wolfgang Schallau	Siegfried Voss	Wolfgang Schmidt
25.04.-1997	„ „	„ „	Peter Greuner	Peter Hummel	Günther Vosseler	Siegfried Voss	Wolfgang Schmidt
03.04.1998	Eugen Winter-mantel	Yves Klett	Peter Greuner	Peter Hummel	Günther Vosseler	Siegfried Voss	Wolfgang Schmidt
12.03.1999	„ „	„ „	Peter Greuner	Peter Hummel	Günther Vosseler	Herbert Schötz	Wolfgang Schmidt
30.03.2001	Eugen Winter-mantel	Yves Klett	Peter Greuner	Peter Hummel	Günther Vosseler	Herbert Schötz	Wolfgang Schmidt

Die Fluglehrer

LSB	Fluglehrer	*)	Von	Bis	Dienstjahre
1	Fritz König	S	1950	1957	7
2	Walter Müller	S	1950	1962	12
3	Oskar Bertsche	S (AL)	1950	1960	10
4	Buresch	S	1950	1951	1
5	Karl Wollner	S	1950	1951	1
6	Walter Giller	S (AL)	1957	1974	17
7	Gerhard Parlitz	S	1956	1960	4
8	Guido Pasch	S	1957	1968	11
9	Karlheinz Klein	S (AL)	1962	1996	34
10	Klaus Ickert	S (AL)	1974	2001	27
11	Klaus Müller	S	1975	1978	3
12	Henry Blum	S	1979	2001	22
13	Alfons Enhsen	S	1982	2001	19
14	Peter Zimmermann	S	1984	2001	17
15	Jürgen Fröhr	S	1985	1993	8
16	Heinz Baumgartner	(s), MS	1991	2001	10
17	Wilfried Vosseler	S, UL	1988	2001	13
18	Uwe Schlote	S,MS,UL	1994	2001	7
19	Dirk Lohmann	S,UL	1994	2001	7

*) S=Segelflug, MS=Motorsegler, UL=Ultraleicht, AL=Ausbildungsleiter

Aushilfslehrer

Walter Kellermaier	Blumberg	195_
Hans Velter	Reiselfingen	1972 - 1976
Gerhard Müller	Spaichingen	1972 - 1976

Ein großer Teil der LSB Segelflieger
Wurde von diesen beiden Fluglehrer
ausgebildet:

Links im Bild,
Walter Giller,
rechts
Karl-Heinz Klein



Die Werkstattleiter

Ohne die vielen freiwillig geleisteten Stunden beim Bau von Gebäuden, Winden oder Flugzeugen, in der Vorstandsarbeit oder der Ausbildung – die LSB würde in der heutigen Zeit in dieser Form nicht existieren.

Stellvertretend für die vielen Namen sind hier die Werkstattleiter genannt. Sie hatten einen Werkstattleiter Ausweis und waren verantwortlich für die Organisation und die Durchführung der Wartungsarbeiten an den Flugzeugen.

Die Bereitschaft für Werkstattarbeit hat in den 90'ger Jahren stark nachgelassen und 1997 wurde die Werkstatt in Villingen aufgegeben. Seit 1998 ist das Amt des Werkstattleiters nicht mehr besetzt. Die Winter - Wartungsarbeiten werden vom Spartenleiter Segelflug in Absprache mit einzelnen Gruppen durchgeführt oder beim LTB – Hummel in Villingen in Auftrag gegeben.

Werkstattleiter	Von -	Bis
Konrad Bruder	1950	1955
Josef Nopper	1955	1962
Fritz Haas	1955	
Wilhelm Weisser	195_	
Johannes Stolte	195_	
Hans Götz	1957	
Fritz Bausch	1957	
Josef Fröhr	1962	1984
Egon Dilger		
Günter Hummel	1971	heute
Peter Hummel	1984	heute
Wolfgang Schallau	1985	1994
Christof Reusch		
Christofer Höfler	1995	1998
Motorsegler +UL Wart	Von -	Bis
Günter Hummel	1991	heute
Peter Hummel	1991	heute

Die Segelflugzeuge

Typ	Kennzeichen	Von	Bis	Kommentar
Segelflugzeuge				
SG 38	Baar-Krabb	1951	1955	Eigenbau WBLV 56
Mü 13 E	D-0012	1952	1954	Bruch am Kapf
A-Spatz	D-8753	1952	8/57	Rekord mit 7 Brüchen
Mü 13 E	D-9056			Deislinger Gruppe
Bergfalke II	D-8062	??	??	
Bergfalke II	D-8758	1954	1983	Bruch auf der Bundesstraße (3.6.83)
L-Spatz	D-8822	1958	1969	Bruch am Start
Ka 7	D-8851	4/61	8/65	
Zugvogel 3B	D-8787	5/64	1971	Besitz Christian Greiner
Bergfalke II	D-8871	6/68	1992	Verkauf nach England
Mü 13 D	D-8876	1964	1994	Eigenbau, Verkauf nach München
Std. Cirrus VL	D-0678	17.01. 1971	1989	Verkauf
Zugvogel 1	D-8773	1976	1989	Geschenk von Helmut Zeidler, Verkauf an H.Nierholz
Cirrus 75 VY	D-7241	1976		Verkauf
Std. Cirrus VS	D-2151	1973	1990	Bruch in den Alpen
Twin Astir DS	D-3073	1981	1999	Verkauf
ASW 19	D-3382			Verkauf nach Beschädigung
Ka 8	D-2934	11/86	heute	Eigenbau
LS 4b SB	D-3179	1996	heute	
ASK 13	D-9220	1992	heute	
ASK 21	D-8979	1990	heute	
Discus 1C	D-4019		heute	
Ka 6 CR	D-5147		heute	

Die Motorflugzeuge

Typ	Kenn- zeichen	Von	Bis	Kommentar
Motorflugzeuge				
Piper PA 18	D-ELUL			Schleppmaschine
Moran MS 885	D-EHQA	1966	1977	Schleppmaschine
Piper PA 28	D-EMUL ?			
Robin DR 400	D-EISF	1977	heute	Schleppmaschine
Piper PA 28	D-EDKU		heute	
Motorsegler				
SF 25	D-KLSB	1991	heute	
Ultra Leicht				
Eurostar	D-MORA	4/2001	heute	



Statistiken

(unvollständig)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Mitgliederstand	87	93	96	97	107	133	127	141	159	173
Vereinsflugzeuge	6	7	7	7	7	7	8	8	8	7
ges. Zeit Vereinsflugzeuge	433	496	596	798	766	766	671	594	566	669
ges. Starts Segelflug, Verein	999	1184	1392	1714	1151	1630	1135	814	1067	1101
Motormaschinen	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3
ges. Zeit Motorflug, Verein	212	210	241	291	257	626	621	778	892	890

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Mitgliederstand		171	166						151		94
Vereinsflugzeuge			6		5	5	7	5	7		7
ges. Zeit Vereinsflugzeuge			518		503	543	761	756	1344		489
ges. Start Segelflug, Verein					1489	1230					
Motormaschinen	3	3	3	2	2	2	2	2			
ges. Zeit Motorflug, Verein	707	483	374	385	385	370	325	380			314
Motorsegler		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ges. Zeit Motorsegler, Ver.		312	356		352	401	265	330	345		356

Die LSB Segelflug Gemeinde 1955 und 1986

Im July 1955 wurden die folgenden Mitglieder der Luftsportvereinigung Schwarzwald – Baar an den BWLV gemeldet. Die LSB unterteilte sich damals noch in 5 Untergruppen. In 1956 ist noch ein Hinweis auf eine weitere Untergruppe – Stühlingen – zu finden. Nicht enthalten sind die Mitglieder der angeschlossenen Modellbaugruppe:

Fliegergruppe Donaueschingen			
Fritz Bausch	Herbert Benz	Konrad Bruder	Klaus Dobrik
Rudolf Elleser	Günther Fehling	Josef Häuser	Rudolf Heimburger
Albert Käfer	Jan Kloos	Karlheinz Körber	Fritz König
Josef Langendörfer	Fritz Mack	Guido Pasch	Friedrich-Karl Simon
Ulrich Stenzel	Jürgen Würmlin		
Fliegergruppe Immendingen			
Ottmar Glöckner	Anton Kunz	Theo Schmidt	Erich Schray
Fliegergruppe St. Georgen			
Wolfgang Fischer	Walter Giller	Fritz Haas	Fred Meyer
Brunhilde Müller	Walter Müller	Eugen Spenlinger	Maria Spenlinger
Johannes Stolte			
Fliegergruppe Villingen			
Brigitte Berckmüller	Charlotte Bertsche	Oskar Bertsche	Heinz Betz
Wilhelm Binder	Martin van Briel	Rolf Buresch	Elfriede Doser
Erwin Doser	Willi Flössel	Gerhard Gosek	Rudolf Hauer
Othmar Held	Hans Hitzler	Karlheinz Klein	Gottfried Merz
Kuno Moser	Walter Oberecker	Ota Österlein	Helmut Rust
Erich Schoch	Kurt Schumacher	Helmuth Zeidler	Claus Zetsche
Fliegergruppe Furtwangen			
Emil Berblinger	Gustav Funder	Maria Hornuß	Herbert Schreiber
Eugen Ohler			
Fliegergruppe Schonach			
Ruthard Burger	Günther Dold	Albert Herrmann	Guido Hock
Hanspe. Kastellazzi	Anton Kaltenbach	Rudolf Koch	Adolf Petrino
Eugen Scherer	Karl Schmidt	Emil Schwer	Gerhard Wissner
August Wissner	Helmut Wissner		

Im Jahre 1986 wurde der Winden- und Startleiterdienst durch eine feste Einteilung festgelegt. Von Mitte April bis Anfang November waren Samstags von 13:00 - 18:30 und Sonntags von 8:30 - 18:30 waren somit diese beiden Aufgaben zugewiesen um einen reibungslosen Flugbetrieb zu gewährleisten. Wer durch Abwesenheit glänzte und keinen Ersatz beschaffte wurde mit 25.- DM belastet.

Zusammen mit den Fluglehrern und Flugschülern und den in der Werkstatt und im Vorstand tätigen Personen gibt die Tabelle ein Bild der damals aktiven Segelflieger.

Die Startleiter und Windenfahrer 1986		
Alfons Bandle	Joachim Hirt	Edeltraud Schallau
Bruno Bandle	Günther Hummel	Wolfgang Schallau
Armin Barth	Peter Hummel	Wolfgang Schmidt
Rolf v. Berg	Christian Kemmerle	Wolfgang Schötz
Herman Berger	Helmut Lehmann	Herbert Schötz
Werner Brombacher	F. Lehmann	Gunther Seehaus
Burgbacher	Jörg Lohmann	Uwe Schlote
Oliver Dietrich	Klaus Lohmann	Sigfried Voss
Robert Dietrich	Peter Motschenbacher	Günther Vosseler
Herman Faißt	Heinz Nierholz	Wielfried Vosseler
Roland Hall	Ota Österlein	Engelbert Wiebler
Dieter Hammer	Ernst Oschwald	Eugen Wintermantel
Karl-Heinz Höfler	Rolf Rosenfelder	
Martin Kanstinger	Peter Petzold	
In anderen Ämtern tätige Personen		
Klaus Ickert	Reinhard Nickolaus	Eugen Spenlinger
Wolfgang Schmitt	Rudi Müller	Karheinz Klein
Henry Blum	Alfons Ehnsen	Peter Zimmermann
Jürgen Fröhr	August Dippel	

Beitragsstruktur Segelflug (2 Beispiele)

Bsp. 1), Gültig ab April 1954

Aufnahmegebühr:	10.- DM
Interesseneinlage:	30.- DM
Hochstart:	1,20.- DM
A-Flug:	0,60.- DM
Rutscher:	0,20.- DM

Bsp. 2), Gültig ab Januar 1988

1. Allgemeine Vereinsbeiträge:

Mitgliedsbeitrag (incl. BWLV)	DM 216.- /Jahr
Schüler, Auszubildende	DM 180.- /Jahr
Passiv-Beitrag	DM 108.- /Jahr

Pflicht-Arbeitsstunden, 40/Jahr	DM 320.- /Jahr ersatzweise DM 8.- /Std.
davon abfliegbar	DM 120.-
Versicherungsanteile:	
nur Holzflugzeuge	DM 30.- /Jahr
Kunststoff- und Holzflz	DM 60.- /Jahr

2. Fluggebühren:

a) Startgebühren	
Windenstart	DM 6.-
Schüler, Auszubildende	DM 5.-
	davon sind zu verrechnen
	DM 2.-
Flugzeugschlepp Mitglieder	DM 3.20 /Minute
Flugzeugschlepp Fremde	DM 4.00 /Minute
+ 1/2 Landegebühr	z.Zt. DM 2.26
b) Zeitgebühren	
Zeitgebühren sind vollständig zu errechnen.	
alle Flugzeuge	DM 0.30/Minute
Außer Twin (G 103) doppelsitzig	DM 0.45 /Minute
c) Passagierflüge (nur mit Twin möglich !)	
Flugzeit doppelsitzig	DM 0.45 /Minute+ jeweilige Startgebühr
jedoch mindestens	DM 15.- + jeweilige Startgebühr
d) Überlandfluggebühren	
Überlandflug ohne Abbau	DM 10.-
Außenlandung mit Abbau	DM 20.-

Fluggebühren können ausschließlich mit „aktuellem“ Guthaben aus Arbeitsstunden verrechnet werden!

(Fortsetzung)

3. Interesseneinlagen

Die Interesseneinlagen sind einmalige Zahlungen. Sie werden automatisch bei der ersten Benutzung des jeweiligen Flugzeugs fällig.

Ein Teil kann jeweils mit eingefrorenem oder aktuellem Guthaben aus Arbeitsstunden verrechnet werden.

	gesamt	zu verrechnen
Bergfalke II	DM 100.-	DM 50.-
Mü 13d	DM 100.-	DM 50.-
K 8b	DM 200.-	DM 100.-
G 103 (Twin)	DM 450.-	DM 250.-
Zugvogel 1 (alleine)	DM 300.-	DM 200.-
Zugvogel 1, Std.Cirrus VS, Std.Cirrus VY und ASW 19 (zusammen)	DM 1200.-	DM 900.-

4. Arbeitsstunden-Vergütung

Arbeitsstunden, die Mitglieder außerhalb des normalen Flugbetriebs für den Verein leisten, werden mit einem Stundensatz von DM 8.- gutgeschrieben.

Arbeitsstunden-Guthaben können grundsätzlich nur verrechnet und keinesfalls in bar vergütet werden.

Es wird zwischen „aktuellem“ und „eingefrorenem Guthaben unterschieden.

"Aktuell" ist Guthaben, welches im aktuellen Kalenderjahr erarbeitet wurde.

Zum Jahresende nicht genutztes Guthaben wird „eingefroren“ und kann somit in der nächsten Saison nicht mehr zur Verrechnung mit Fluggebühren genutzt werden.

5. Schadensbeteiligung

Im Schadenfall haftet das verursachende Mitglied gegenüber dem Verein bis zu einer Höhe von DM 1000.-, sofern nicht ein Dritter für den Schaden haftet.

Die Haftungssumme ist zur Hälfte in bar zu leisten, wobei dem Mitglied eine Zahlungsfrist vom einem Jahr ab Entstehung des Schadens eingeräumt wird.

Die zweite Hälfte der Haftungssumme kann mit eingefrorenem oder aktuellem Guthaben aus Arbeitsstunden verrechnet werden.

Anmerkung: Die Flugzeuge des Vereins sind mit einem Selbstbehalt von DM 2000.- kaskoversichert. Das restliche Gerät (Winde, Seil- und Startwagen, Hänger usw.) ist nicht kaskoversichert.