

31. August 2013

Unerschrockene Segelfluggpiloten

Aus den Anfängen der Fliegergruppe Lahr-Ettenheim.



Mit dem Gummiseil wurden die Segelflieger in die Luft katapultiert.

Foto: Fliegergruppe Lahr-Ettenheim

LAHR/ETTENHEIM (BZ). Wulf Höflich, Patentanwalt bei der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), war kürzlich von seinem Wohnort Toulouse auf den Flugplatz in Altdorf-Wallburg gekommen. Gemeinsam mit weiteren Mitgliedern der Fliegergruppe Lahr-Ettenheim erinnerte er an die Anfänge der Hobby-Fliegerei in Lahr und an seinen Vater Karl-Heinz, der in dem Verein das Fliegen erlernt hat und später Berufspilot war, bevor er 1973 bei einem Flugunfall tödlich verunglückte.

Karl-Heinz Höflich, ein gebürtiger Offenburger und ausgebildeter Rundfunkgerätemechaniker, träumte bereits in jungen Jahren den Traum vom Fliegen, wie sein Sohn erzählte. Im Januar 1955 bekam er im Alter von 20 Jahren tatsächlich die Gelegenheit, seinen Traum zu verwirklichen – er trat der Segelfliegergruppe Lahr bei, die damals seit ein paar Monaten auf dem Langenhard aktiv war. Ein Jahr später machte er mit seiner erfolgreichen Bewerbung bei der Luftwaffe das Hobby zum Beruf. 1956 trat er in der Nähe von Hamburg seine

Ausbildung im damaligen Bundesheer an. Nach mehrjähriger Schulung war Höflich als Flugausbilder der Luftwaffe auch in den USA tätig, zuletzt bei der Luftwaffe in der deutsch-amerikanischen Einheit Cactus Starfighter Squadron in Luke/Arizona.

Mit 38 Jahren – mit mehr als 4800 Flugstunden jedoch ein überaus erfahrener Jetpilot – verunglückte Karl-Heinz Höflich bei einem Flugunfall am 29. August 1973. Er hinterließ seine Ehefrau sowie die beiden Söhne, damals zehn und elf Jahre alt. Die Familie durfte lange Jahre aufgrund strenger militärischer Geheimhaltungsstufe weder den Unfallhergang noch die Absturzstelle erfahren. Erst 2008 erhielten die beiden Söhne von der Air Force die Gelegenheit, auf Spurensuche zu gehen. Die Brüder bekamen Einsicht in die Unfalldokumentation und konnten die Absturzstelle begehen. Tatsächlich lagen an der schwer zugänglichen Stelle inmitten eines Reservats noch Original-Trümmerteile der verunglückten Maschine.

Entscheidend sei, so Wulf Höflich, jedoch nicht das Auffinden der Trümmerteile, sondern die Gewissheit, an dem Ort gewesen zu sein. "Und dann wollte ich auch einmal den Verein und die Menschen kennenlernen, mit denen mein Vater seinen Traum von Fliegen zu verwirklicht hat." Er könne sich erinnern, wie der Vater so manches Mal von der Lahrer Zeit geschwärmt habe. Die Kameradschaft der Segelflieger sei für ihn etwas Besonderes gewesen, ergänzt Heinz Duchard, ehemaliger Fliegerkamerad und bis zum heutigen Tag ein Freund der Familie Höflich.

Die Anfänge der Segelfliegerei in Lahr gehen bis ins Jahr 1931 zurück, wie aus der Vereinschronik der Fliegergruppe Lahr-Ettenheim hervorgeht, die seit vielen Jahren von Georg Neugart, dem ehemaligen Vorsitzenden und heutigen Ehrenpräsident der Fliegergruppe gehegt wird. Den Segelfluggpiloten der ersten Stunden hat es offensichtlich nicht an Mut gefehlt. Bereits im Jahr 1931 gab es Gummiseilstarts auf dem Langenhard und Geisberg. Um den Vereinsvater Hermann Sturm formierten sich unerschrockenen Piloten, die in noch etwas plump aussehenden Holzkonstruktionen mit aussagekräftigen Namen wie zum Beispiel dem Fluggleiter "Höl's der Teufel" die ersten Flugversuche unternahmen.

Das Flugvergnügen dauerte wenige Sekunden

Freilich handelte es sich dabei noch um ein kurzes Vergnügen: Gerade einmal wenige Sekunden dauerte es, bis nach Auslösen der Kupplung die eisenummantelten Holzräder bereits wieder spürbar Bodenkontakt vermeldeten. Im Gegensatz dazu bedeutete jeder einzelne Start Schwerstarbeit für die Kameraden am Boden, bis das Gummiseil mit reiner Muskelkraft straff gezogen war. Sobald genug Spannung vorhanden war, wurde die Kupplung betätigt und der Fluggleiter auf seine überschaubare Aufwärtsbahn katapultiert. Die erreichbare Flughöhe lag damals lediglich bei zehn bis 30 Metern.

Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs kam vorübergehend das Aus für die Flugsportbegeisterten in der Region und den Besatzungszonen: Flugzeugbau und Flugsport wurden von den Alliierten verboten, die noch vorhandenen Segelflugzeuge zerstört oder enteignet und abtransportiert. Anfang der 1960er Jahre, unmittelbar mit Aufhebung des zivilen Flugverbots in den Westzonen, formierte sich die Segelflugguppe Lahr jedoch mit ungebrochenem Enthusiasmus neu. Erste

Anschaffung des reaktivierten Verein war 1952 der Schulgleiter SG 38, der in der Standardausführung aus nicht viel mehr als einem freiliegenden Holzstuh mit Tragfläche und Schwanzflosse – alles gefertigt in einer fragil anmutenden Holzgitterkonstruktion – bestand. Dem Schulgleiter wurde später in Eigenleistung ein sogenanntes Boot, eine Holzverkleidung rund um den bis dato exponierten Holzstuh, verpasst. Zweifelsohne handelte es sich bei der SG 38 mit ihrem unbeplankten Rumpf um eines der waghalsigsten Luftsportgeräte der Vereinsgeschichte. Es ist kaum zu glauben, dass aus dieser Zeit zwar ein paar zerstörte Fluggeräte, jedoch keine tödlichen Unfälle in der Vereinsgemeinschaft beurkundet sind.

Der Verein

Die Fliegergruppe Lahr wurde Anfang der 1980er Jahre in Fliegergruppe Lahr-Ettenheim umbenannt. Aktuell gehören dem Verein rund 60 aktive und etwa 130 passive Mitglieder an. Mit einem Anteil von etwa einem Drittel aktiver Mitglieder unter 30 Jahren ist die Fliegergruppe für die Zukunft gut aufgestellt. Interessenten und Gäste sind willkommen, der Flugbetrieb in Altdorf-Wallburg findet bei gutem Wetter an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen statt.

Heute und morgen findet das traditionelle Flugplatzfest auf dem Flugplatz Altdorf-Wallburg mit einem abwechslungsreichem Flug- und Showprogramm statt. Abbildungen aus der Vereinschronik können im Clubheim betrachtet werden.

Weitere Informationen unter <http://www.flugplatz-altdorf.de>

Autor: bz

Autor: bz