

Startseite
75 Jahre
Meilensteine
Vereinschronik
Festakt
Flugtag 1
Flugtag 2
Presseberichte
Kontakt
Geschützter Bereich

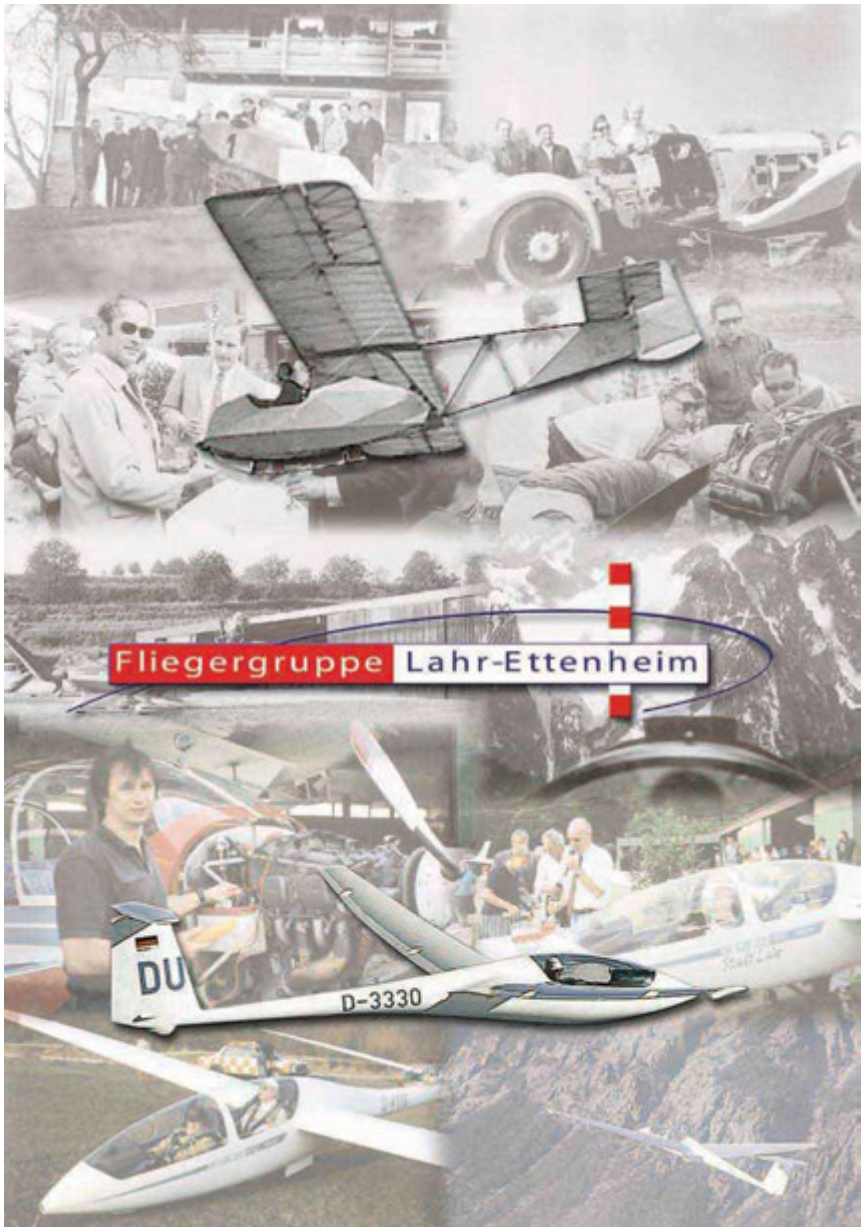


FLIEGERGRUPPE LAHR E.V.
1931 – 2006



**Chronik der
Fliegergruppe
Lahr e.V.**





Chronik der Fliegergruppe Lahr e.V.

Vorwort

Der Chronist hat mit diesem vorliegenden Werk versucht, nur Tatsachen aus noch vorhandenen Protokollen, Geschäftsberichten sowie aus der Erinnerung wertefrei zu berichten. Er fand es nötig, um die an der Geschichte der Lahrer Flieger Beteiligten an vergessene Erlebnisse zu erinnern, Geschehnisse einzuordnen und den jüngeren Mitgliedern und neu Hinzukommenden einen historischen Überblick über das Werden und Tun der Fliegergruppe in den vergangenen 75 Jahren an die Hand zu geben.

Sollte ich ein bewährtes Mitglied unbenannt gelassen haben, so ist dies nicht geschehen, weil dessen Arbeit nicht gewürdigt würde, sondern weil irgendwo Schnitte gemacht werden mussten, um den Rahmen dieser Chronik nicht zu sprengen.

Wenn dieses Werk dazu beitragen würde, den guten, alten Segelfliegergeist weiter in die Zukunft zu tragen, so hat es seinen besten Zweck erfüllt.

Dank gilt es meiner Frau Lotti zu sagen, die viele Tage und Wochen auf gemeinsame Freizeit verzichten musste, die ich beim Lesen des historischen Materials und am PC verbrachte, um diese Chronik zum 75jährigen Jubiläum vorstellen zu können.

Wenn diese Chronik gelesen wird, soll es mein bester Lohn sein.

Kippenheim, im Juli 2006

Georg Neugart

1931

Die in Deutschland herrschende Segelflugeuphorie, ausgelöst durch die „großen Drei“ Wolf Hirth, Günther Grönhoff und Robert Kronfeld, welche die ersten Überlandflüge schafften, ließ einige Lahrer um Hermann Sturm nicht ruhen, auch hier einen Segelfliegerverein zu gründen.

Unter großem persönlichen Einsatz wurden mit verschiedenen Gleitflugzeugen, wie „Zögling“ und „Hol's der Teufel“ auf dem Langenhard und dem Geißberg mit Gummiseilstarts von einigen Sekunden Dauer die „A“ und „B“ Prüfung geflogen.



1931 Die historische Aufnahme:
das erste Segelflugzeug der Lahrer Flieger die „Hol's der Teufel“

vor der „Schönen Aussicht“ auf dem Langenhard. 3. v. links Hermann Sturm.

1934

Im Zuge der nationalsozialistischen Gleichschaltung wurde auch die junge Lahrer Fliegergruppe in das NSFK (Nationalsozialistische Flieger Korps) oder in die HJ eingegliedert. Fliegerisch begann zwar eine sorglose Zeit, denn es standen nun schon bessere Flugzeuge zur Verfügung, sowie eine eigene Flugzeughalle auf dem Dinglinger Flugplatz. Aber der Preis dafür war allerdings der, dass das Fliegen nun, mehr oder weniger, eine vormilitärische Ausbildung war.



In den 40er Jahren auf dem Dinglinger Flugplatz.
Hermann Sturm mit zwei weiteren Fluglehrern vor einem Kranich II.

1945

Kriegsende. Die Segelflugzeuge wurden von den französischen Soldaten verbrannt oder nach Frankreich gebracht. Der Flugplatz kam unter militärische Verwaltung der Besatzungsmacht und wurde 1952 zum Nato-Flugplatz ausgebaut.

1950 - 1953

Der Segelflugsport wurde in den Westzonen wieder zugelassen, da scharften sich um **Hermann Sturm** wieder ein paar unentwegte Segelflieger als Luftsport-Interessengemeinschaft, um das Segelfliegen in Lahr wieder zu beleben. Laut einer alten Beitrags- und Mitgliederliste wurden die ersten Beiträge für den Monat Januar 1951 erhoben. Ab 1. Februar 1952 wird der Vereinsname Segelfliegergruppe Lahr im Deutschen Aero-Club angenommen. Auf dieses Datum liegen 60 Anmeldungen vor. Die Mitgliedsnummer eins erhält Hermann Sturm. Die erste Anschaffung war ein Schulgleiter SG38, dem im Eigenbau ein sogenanntes Boot, das ist eine Sitzverkleidung, verpasst wurde. Der erste Start mit diesem Flieger fand am 1.11.1952 auf dem Offenburger Flugplatz statt. Mit Flügen von zwei Minuten erneuerten die alten Piloten ihre Flugscheine bzw. ihre alten A, B und C-Prüfungen.

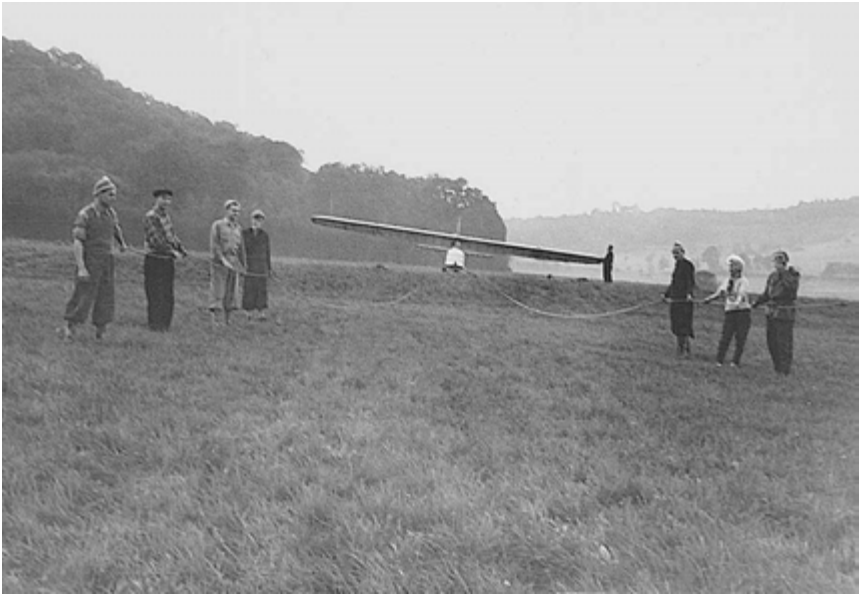
Auf den Namen „Dodi“ getauft, wurde 1953 mit diesem Schulgleiter in Offenburg weiter geflogen. In dem sogenannten Hauptflugbuch sind 125 Flüge von wenigen Minuten verzeichnet. Es begannen nun die Bemühungen wieder zu einem eigenen Fluggelände zu kommen. H. Sturm verhandelte mit der Bundesvermögensverwaltung, um auf dem Langenhard, dem ehemaligen Exerziergelände der Lahrer Garnison, ein Segelfluggelände anzulegen.

1954 – 1959

Am 21.09.1954 erfolgte der Eintrag in das Vereinsregister als Segelfliegergruppe Lahr e.V.

Bis Anfang Oktober gab es im Hauptflugbuch keinen Starteintrag. Sicherlich war man der „Hopserei“ in Offenburg überdrüssig geworden. Man wollte endlich wieder richtig fliegen. Dies erhofften sich die Piloten auf dem Langenhard erfüllen zu können. Nach langwierigen Verhandlungen wurde eine Nutzungserlaubnis für Segelfliegen neben der bestehenden Fohlenweide erteilt, allerdings mit der strengen Auflage, ja nichts an Gelände und Bewuchs zu ändern. Ohne einiges an Buschwerk zu beseitigen und Reste von Schützengräben einzuplanieren, ging es natürlich nicht. Mit dem Oppenauer „Doppelraab“ wurde am 3. Oktober 1954 der erste Start auf dem Langenhard gemacht. Mit der Pfeiffer-Schleppwinde des Luftsportverbandes Baden wurde geschleppt. Es erfolgten noch 125 Starts in jenem Jahr. Unsere Fluglehrer waren **Fritz Weber** aus Achern und **Erwin Rinkel** aus Baden-Baden.

Der eigentliche Segelflugschulbetrieb konnte dann im Frühjahr 1955 mit dem Schulgleiter SG 38 und dem „Doppelraab“ aufgenommen werden. Es stand jetzt die eigene Schleppwinde, ein in Eigenleistung umgebauter Mercedes SSK (ein ehemaliger Generalswagen der Wehrmacht) zur Verfügung. Im Oktober 1955 wurden auf dem Bohlhof bei Waldshut über ein verlängertes Wochenende die ersten „A“ und „B“ Prüfungen geflogen.



1955 im Oktober - Gummiseilstart für die „A“-Prüfung



Ein gelungener Start.



Die Einsitzerschulung mit dem SG 38 wurde 1956 aufgegeben, da nun der angeschaffte Doppelsitzer „Röhlerche“ von der Fa. Schleicher zum Einsatz kam und der letzte Schulgleiter zu Bruch gegangen war.



1956 Taufe der Rhönlerche auf „Stadt Lahr“

Im Vordergrund links Fritz Weber, rechts Erwin Rinkel

Der Fliegergruppe war klar, dass der Langenhard, obwohl thermisch der beste Platz in unserer Gegend, nur eine Zwischenlösung sein konnte. Der Windenstart war äußerst kritisch, denn es gab keine direkte Sicht von der Winde zum Startplatz. Auch fehlte es an einer Telefon- oder Funkverbindung. Ein Beobachtungsturm, der auf das Dach des jetzt nicht mehr existierenden Schafstalls gebaut wurde, diente als Relaisstation zwischen Startplatz und Winde. Ein dort postierter „Winker“ gab die Startzeichen mittels einer Winktafel vom Startplatz an den Windenfahrer weiter. Wegen diesen Kriterien konnten sich die Flugschüler nicht „frei“ fliegen. Dazu mussten sie nach Offenburg oder nach Freiburg. Erst mit Erhalt des Luftfahrerscheins der Klasse 1 konnte man dann auf dem Langenhard ohne Fluglehrer fliegen. Der Langenhard bot für den Verein so keine Entwicklungschance, so dass man sich nach einem für die Ausbildung geeigneteren Gelände umsah. Die Wahl fiel auf die Freimatte zwischen Kippenheim und Mietersheim, verkehrsgünstig an der B3 gelegen und natürlich auch für den Flugzeugschlepp geeignet.



Die Mercedes SSK-Winde auf dem Langenhard mit Werner Göhrig.





Der Langenhard mit dem Schafstall nach Süden gesehen.

1960

Einige Probeflüge auf einer Wiese der Freimatte.

1961

Mit einem „Großflugtag“ auf der Freimatte und verschiedenen gesellschaftlichen Veranstaltungen wurde das 30jährige Vereinsjubiläum gefeiert.

1962

Nach einem Sommerfluglager auf der Freimatte wurde nur noch dort geflogen. Der Langenhard war aber noch als Segelfluggelände zugelassen, denn die Pachtverhandlungen mit Kippenheim kamen nicht voran. Es bestand nur eine Nutzungsvereinbarung. Ein langfristiger Pachtvertrag wurde verbindlich in Aussicht gestellt.



1962 - Auf der Freimatte/Kippenheim.
Die französische Fliegertruppe hat für unser Sommerlager ein Hangarzelt aufgebaut.

1963

Eine neue Vorstandschaft wurde gewählt. **Erwin Haas** wurde 1. Vereinsvorsitzender, Stellvertreter **Georg Neugart**. In Anerkennung seiner Aufbauleistung wurde Hermann Sturm zum Präsidenten der Fliegergruppe gekürt. Der Verein besaß jetzt 3 Flugzeuge. Es waren dies neben der „Rhönlerche“ ein „Grunau Baby“ und ein „L-Spatz“. Da diese Flugzeuge sowie die Schleppwinde und ein Startwagen, sowie alles andere, was zum Flugbetrieb benötigt wurde, in verschiedenen Scheunen in Mietersheim untergebracht war, wurde der Bau einer Flugzeughalle dringend nötig. In Eigenleistung wurden die Stahlbeton-Fertigteile im Betonwerk der Fa. Gebr. Haas in Kuhbach hergestellt und am 15. Juni 1963 auf dem Gelände Freimatte errichtet. Im Winter 1963/64 wurde darüber hinaus eine Tost - Doppeltrommelwinde gebaut. Die alte Winde konnte als Oldtimer günstig in die Schweiz verkauft werden.



1963 - Bei der Fa. Haas in Kuhbach werden die Betonfertigteile für die Halle betoniert.



Für die Einweihung der Halle im Sommer 1964 ist unser Flugzeugpark aufgereiht.

Ein Meilenstein in der Vereinsgeschichte: Die feierliche Einweihung der Flugzeughalle auf der Freimatte. Die gewachsene Zahl der ausgebildeten Flieger machte die Anschaffung eines weiteren Segelfluges nötig.

Es war ein weiterer „L-Spatz“, das war damals der günstigste Einsitzer.

Im April legte **Alfred Schneider** seine Fluglehrer - Prüfung ab. Er war somit nach dem Krieg der erste Fluglehrer, der aus den eigenen Reihen kam.

1965

Eine Ka 6, der damalige Traum aller Segelflieger, folgte.

Dieser Typ erreichte die größte je gebaute Serie eines Segelfluges. Von Schleicher in Popenhausen wurden weit über 2000 Stück in über 50 Länder aller fünf Erdteile geliefert. Die Ka 6 war aber auch der Höhepunkt und Abschluss der Sperrholzbauweise im Segelflugebau. Die Kunststoffsegler aus Glas- und Kohlefasern traten ihren Siegeszug an.



Frühjahr 1965: Unser Traumflugzeug, die Ka 6, ist da, Alfred Schneider macht sich für den 1. Start fertig.

Statistik 1965

	Starts	Flugstunden
Segelfluge	1720	331
Aktive Piloten	36	

1966 - 1968

Endlich war der Pachtvertrag mit Kippenheim, zunächst auf 20 Jahre, unter Dach und Fach. Die Segelfluggiste wurde vom östlichen Rand, nahe der B 3, nach Westen verlegt, um eventuellen Industrieansiedlungen nicht im Wege zu stehen. Jetzt wurden an der Halle noch ein Clubraum, ein Büro und ein Geräteraum sowie eine große Werkstatt angebaut.

Schwer machte aber noch die Stromleitung zu schaffen. Galt es doch diese durch das nördlich vom Platz (jetzt Bepo) gelegene Pappelwäldchen zu verlegen. Im morastigen Grund sackten Bagger, Schlepper und Traktoren völlig ab. Die letzten beiden Ochsen der Gegend hatte ein Bauer in Dinglingen. Nur diese beiden schafften es, die abgesehen

Maschinen aus dem Morast zu ziehen. Den Wasseranschluss bekamen wir dafür praktisch frei Haus geliefert, da die Wasserleitung nach Neu-Langenwinkel direkt an unserer Halle vorbei verlegt wurde, an die wir anschließen konnten. Jetzt hatten wir sogar Elektrizität und eine Wasserversorgung. Welch ein Luxus! Aber welch eine Arbeit, welch eine Schufferei lag hinter uns!

Alles ist fertig! Aber?

Jetzt wollten wir nur noch fliegen, fliegen und nochmals fliegen. So gönnten wir uns ein Sommerfluglager in Isoire in Zentralfrankreich.

Nach Hause zurückgekommen, wurden wir von einer niederschmetternden Nachricht überrascht: Die Fiat-Werke interessierten sich für das Gelände Freimatte. Im November erhielten wir dann das Aus für den Flugplatz, die Kündigung des Pachtvertrages auf Martini 1969.



Der Flugplatz Freimatte, von Süden her, im Hintergrund Mietersheim und Lahr.

Statistik

	Starts	Flugstunden
1966		
Segelflugzeuge	2068	280
Aktive Piloten	42	
1967		
Segelflugzeuge	2328	535
Aktive Piloten	45	
1968		

1969

Noch konnten wir bis März 1970 auf der Freimatte fliegen, dann rückten die Bagger der Fa. Ital-Construkt an. 1969 wurde aber noch tüchtig geflogen. Im Vorwort zum Jahresbericht 1969 schrieb unser damalige Segelflugreferent **Walter David**: Die Bilanz der Flugsaison 1969 überbietet an Startzahl, Flugzeiten, Leistungen und Prüfungen alle vorhergehenden Jahre. Aufgezeichnet sind 2345 Windenstarts, 144 Flugzeugschlepps (alle mit der Kehler Morane, Schleppilot **Horst Schneider**) und 28 Motorsegler-Starts (D-KIMO von Wick und Haas), also insgesamt 2517 Starts.

Eine Interessengemeinschaft „Motorsegler“ bestellte bei Scheibe einen doppelsitzigen Motorsegler SF 25 B. Groß waren die Emotionen in der Frage dieser Anschaffung. Nach heftigen Diskussionen wurde auch noch im Nov. 69 eine neue Ka 8 bei Schleicher bestellt.

Das Wichtigste aber war, ein neues Fluggelände musste gefunden werden, um die Existenz der Fliegergruppe sicherzustellen.

Wieder stand eine riesige Aufgabe vor dem Verein, die schier unlösbar erschien. Für die Vorstandschaft galt es als erstes die Rechte aus dem Pachtvertrag gegenüber der Gemeinde Kippenheim zu verteidigen, andererseits sich intensiv mit der Suche nach einem neuen Fluggelände zu beschäftigen. Große Hilfe erhielten wir hier von dem damaligen Landrat **Dr. Wimmer** und die unvergessene Unterstützung der Stadt Lahr, wo sich der Oberbürgermeister **Dr. Philipp Brucker** in hervorragender Weise für unsere Belange einsetzte.

Nach verschiedenen Fehlschlägen bei der Suche nach einem passenden, neuen Gelände, wurde im März 1970 die Talsenke zwischen Altdorf und Wallburg entdeckt und als beste Alternative erachtet. Topographisch erschien das Gelände für den Segelflug sehr geeignet und hatte den großen Vorteil, dass für die eigentliche Piste nur mit zwei Grundstückseigentümern zu verhandeln war, nämlich mit den Gemeinden Altdorf und Wallburg.

Beide Gemeindeverwaltungen hatten ein offenes Ohr für unser Anliegen. Die damaligen Bürgermeister **Beck** aus Altdorf und Bürgermeister **Ibert** aus Wallburg waren geradezu begeistert von der Vorstellung, einen Flugplatz zu erhalten. Mit Wallburg war schnell eine Einigung erzielt, dagegen waren in Altdorf mehrere Gemeinderatssitzungen nötig, bis Bürgermeister Beck Einstimmigkeit für den Segelflugplatz im Gemeinderat erzielen konnte.

Nur wenn man die Tätigkeitsberichte, den geführten Schriftverkehr und Sitzungsprotokolle dieser bewegten Jahre in die Hand nimmt und wieder liest, kann man erahnen, was von den damaligen Verantwortlichen geleistet wurde. Hätten diese Männer, es waren dies **Erwin Haas**, **Horst Schneider** und **Georg Neugart**, die an vorderster Front kämpften, gewusst, welche Unzahl an Behörden und Ämtern angehört und in dem Genehmigungsverfahren eingebunden waren, und welch immenser Zeitaufwand damit verbunden war, es wäre vielleicht kein Flugplatz Altdorf–Wallburg entstanden.

Statistik 1969

	Starts	Flugstunden
Segelflugzeuge	2489	602
Motorsegler	28	10

Aktive Piloten 41

Eine Chronologie des Neuanfangs in Altdorf - Wallburg

1968

7. Nov. *Kündigung Freimatte*

1969

*Suche nach neuem Fluggelände beginnt umgehend.
Entschädigungsverhandlungen mit Kippenheim.*

1970

März Entdeckung des Ried zw. Altdorf und Wallburg

*Nov. Regierungspräsidium Freiburg signalisiert gute Möglichkeit für ein positives Gutachten.
Die bis jetzt an die Fa. Ital-Construct verpachtete Flugzeughalle auf der Freimatte muss abgebaut werden.
Die Betonfertigteile können nach einer Zwischenlagerung an zwei Plätzen von Vereinsmitgliedern nach einiger Zeit an die Fa. Beck in Kippenheim für DM 5.000.- verkauft werden.
Dort wieder aufgebaut, fällt sie 2006 endgültig nach 46 Jahren der Spitzhacke zum Opfer.*

1971

*März Die Mitgliederversammlung stimmt den vorgelegten Pachtverträgen zu.
Beginn der Rodungs- und Planierarbeiten.*

April/Juni Die Pachtverträge mit Altdorf und Wallburg werden unterzeichnet.



März 1971: Auf dem Gelände Altdorf Wallburg beginnen die Planierarbeiten.
v. l. Horst Schneider und Erwin Haas.

*Juli Der Zufahrtsweg von Altdorf her wird von den Kanadiern planiert und eingeschottert.
Im Laufe des ganzen Jahres intensive Arbeit an dem Genehmigungsverfahren,
Kauf von Grundstücken für die Flugzeughalle.*

*Die Stadt Lahr bewilligt die Mittel zum Kauf aller benötigten Grundstücke und Dank der Unterstützung durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Philipp Brucker übernimmt Lahr auch die Pachtkosten für die ersten Jahre.
Die beantragten Toto-Lotto Mittel werden bewilligt.*

1972

- April *Flugzeughalle wird erstellt.
Probeflugbetrieb unter Aufsicht des Reg. Präsidiums Freiburg.*
- Juli *Die Außenstart- und Landeerlaubnis für Startrichtung 25 wird erteilt.
Provisorische Fertigstellung der Halle. Der Flugbetrieb wird aufgenommen,
aber das ganze Jahr viel Arbeit an der Halle und am Gelände.*
- August *Genehmigung der Startrichtung 07.*

1973

- Fortführung des Zulassungsverfahrens, das eine endlose Geschichte zu werden scheint.
Immer neue Auflagen, immer neue Planänderungen.
Ein Glück, dass wir mit **Horst Wünsch** einen exzellenten Fachmann
für die Vermessungsarbeiten und Planerstellungen haben.*
- März *Pappeln südlich des Geländes werden gerodet.*

31. Mai – *Einweihung des Flugplatzes Altdorf-Wallburg.*
03. Juni



01. Juni 1973: Einweihung des Flugplatzes Altdorf-Wallburg.

Die Bürgermeister Ibert, Wallburg, und Klasterer, Altdorf,
durchschneiden mit Hilfe von BWLV Präsident Schäfer das blaue Band.



02. Juni 1973: Anlässlich der Flugplatzeinweihung findet der erste Flugtag statt, der ein zahlreiches Publikum anlockt.

Es wird das bis dahin größte Ereignis der Fliegergruppe, ein wahres Volksfest!

An der offiziellen Einweihungsfeier sind anwesend:

BWL- Präsident Schäfer, der Regierungspräsident Dr. Person, Landrat Dr. Wimmer, Bundestagsabgeordneter Dr. Wolfgang Schäuble,

Bürgermeister Ibert, Wallburg, Bürgermeister Klasterer, Altdorf u.v.a. Persönlichkeiten aus der Politik und den Vereinen.

Im Laufe des Jahres wird die Stromversorgung hergestellt, sowie die Tankstelle in Betrieb genommen.

1974

11. August

Endlich!

Das Fluggelände wird als Sonderlandeplatz für Flugzeuge bis 1200 kp zugelassen!

Bis Ende 1974 hatten wir DM 290.000,- in den Flugplatz A.-W. investiert plus Eigenleistungen und Spenden von min. ca. DM 120.000,-

Bis zur Fertigstellung der Werkstatt und des Clubheims im Jahr 1981 war eine Investitionssumme von DM 375.00.- erreicht, plus weitere Eigenleistungen mit einem Wert von ca. DM 120.000,-

Der damalige Kassenleiter Horst Schneider errechnete die Unterhaltungskosten zu Marktpreisen für die Platzpflege und die Gebäudeunterhaltung incl. Pachten auf DM 24.000.-

Neben den Bautätigkeiten gab es auch noch weitere Aktivitäten im Verein, daher zurück in das Jahr 1970.

Im Juni wurde die Ka 8 geliefert, im August der Motorsegler D-KABS.

Nun galt es sich umzuschauen wo wir, ohne eigenen Flugplatz, Flugbetrieb machen können. Zunächst wichen wir für einige Wochen auf den Langenhard aus, der ja immer noch zugelassen war. Da uns der Schafstall als

Unterstellmöglichkeit nicht mehr zur Verfügung stand, war der Aufbau des Flugbetriebes für ein Wochenende viel zu aufwändig. Die Flugzeuge und Fahrzeuge mussten wir wieder in verschiedenen Scheunen in Mietersheim unterbringen. Der Flugzeugpark war ja um einen weiteren Doppelsitzer, einem „Bergfalken III“, angewachsen und die Lieferung der beiden bestellten Flugzeuge war ja abzusehen.

Offenburg, Kehl und Freiburg waren die nächsten Flugplätze, auf die wir nun auswichen, doch gab es auf diesen Plätzen keine Unterstellmöglichkeiten; nicht für ein einziges Flugzeug von uns.

Also warfen wir einen Blick über den Rhein nach Straßburg. Dort auf dem Polygon gab es tatsächlich noch freien Hallenplatz.

Die Straßburger Flieger waren sehr entgegenkommend zu uns. Wir konnten dort vier aufgebaute Segler kostenlos unterstellen und an deren Flugbetrieb teilnehmen, der allerdings ganz auf Flugzeugschlepp eingestellt war. Den Motorsegler konnten wir dann doch noch in Offenburg unterbringen und von dort aus auch fliegen.

Statistik 1970

	Starts	Flugstunden
Segelflugzeuge	601	409
Motorsegler	389	121
Aktive Piloten	31	

1971

Im Rahmen einer Flugzeugschau wurden am 8. Mai auf dem Schlossplatz in Lahr der Motorsegler D-KABS auf den Namen „Brummler“ und die Ka 8, Rufzeichen D-0549, auf den Namen „Danzknöpfle“ getauft. Taufpate war der Oberbürgermeister Dr. Philipp Brucker.



Während der Flugplatz in Altdorf-Wallburg im Bau ist, wurden schon im Mai 1971 auf dem Schlossplatz in Lahr von OB Dr. Philipp Brucker die Ka 8 auf „s'Danzknöpfli“ und der Motorsegler D-KABS auf „Brummler“ getauft.

v. l. Bürgermeister Dilger, Erwin Haas, Georg Neugart und OB Dr. Philipp Brucker.



v. l. Hans-Karl Beyer (mit Hut), OB Dr. Philipp Brucker, eine Rundfluggewinnerin und Georg Neugart.

Ein zweiwöchiges Fluglager 1971 in St. Dié war eine willkommene Abwechslung mit vielen schönen Flügen in den Vogesen. Die Überlegungen bezüglich der Anschaffung einer Schleppmaschine werden konkreter, da es mittlerweile sieben Motorflugpiloten im Verein gibt.

Statistik 1971

	Starts	Flugstunden
Segelflugzeuge	1650	850
Motorsegler	882	450
Aktive Piloten	37	

Alle in Straßburg bzw. St. Dié und Kehl oder Offenburg geflogen.

Erzielte Leistungen

Gold C und 1 Diamant	Erwin Bühler
	Richard Glattki
Silber C	Rudi Lang
	Hans Lehmann

1972

Trotz der noch sehr hohen Arbeitsleistungen am Platz – über 2800 Stunden – fand ein reger Flug- und Schulbetrieb statt. Viele Prüfungen sowie Leistungsabzeichen in Gold und Silber wurden erfliegen. Eine erfreulich starke Jugendgruppe mit 24 Jugendlichen hatte sich unter der Leitung von **Hans-Jörg Becherer** gebildet.

Nach reiflicher Prüfung verschiedener Schleppmaschinen fiel im Juni 1972 die Entscheidung zu Gunsten der

„Remorqueur“ von Robin. Es wurde ein Preis von DM 73.000.- von unserem Kassierer Horst Schneider ausgehandelt. Im September 1972 wurde die Maschine geliefert.

Eine kleine Randnotiz zum damaligen Verkaufspreis für Mogas. Ein Protokoll gab darüber wie folgt Auskunft: Einkaufspreis plus 10 Pfennig plus MwSt. aufgerundet auf fünf Pfennig ergab einen Verkaufspreis von 45 Pfennig/ltr, dies sind ca. 0,23 €/ltr!



Mai 1973: Die Remorqueur D-ELAR vor der nahezu fertigen Flugzeughalle.

Statistik 1972

	Starts	Flugstunden
Segelflugzeuge	240	225
Motorsegler	880	287
Prüfungen		
Luftfahrerschein Kl. 1		Hans-Jörg Becherer
PPL A		Klaus Pfüze
		Roland Wagenmann
PPL B		Friedrich Wick
		Georg Neumann
		Wolfgang Treusch

1973 - 1974

In der Jahreshauptversammlung im Februar 1973 im Gasthaus Burkhardt in Lahr trat Erwin Haas zurück.

Bei den Neuwahlen wurde

1. Vorsitzender	Georg Neugart
2. Vorsitzender	Horst Wünsch
Kassenwart und Schriftführer	Horst Schneider

Das noch fehlende Gelände für das geplante Clubhaus konnte erworben werden. Dieses Clubhaus war damals auf dem höher gelegenen Grundstück nördlich des Zufahrtweges vorgesehen, wofür von Architekt Nauroth ein Plan gefertigt wurde. Dieser Plan entstand, weil wir zu jenem Zeitpunkt die Grundstücke, auf welchen jetzt das Clubheim und die Werkstatt stehen, nicht kaufen konnten. Bürgermeister Beck verkaufte das entscheidende Grundstück an den damaligen Jagdpächter Hermann Meurer, von dem wir es einige Jahre später dann doch erwerben konnten.

Im Juli 1974 waren wir im **ersten, für uns denkwürdige Fliegerurlaub in St. Crépin** in den französischen Alpen. Dieser herrliche auf 900 Meter Höhe gelegene Flugplatz wurde für über 20 Jahre das Ziel für Fliegerurlaube. Es waren unvergessliche fliegerische Erlebnisse.



Im denkwürdigen ersten Urlaub in St. Crépin im Juli 1974
vor der Barre des Ecrins in über 4.000 Meter Höhe mit dem Blanik.

Im Herbst fand auf unserem Flugplatz ein Kunstfluglehrgang unter der Leitung von Victor de Beauclair statt. Hierfür standen der Blanik von Heim-Schwab/Fambach und die B 4 von Dr. Martin Sunder-Plassmann sowie eine Lo 100 von Salzmann zu Verfügung.

Im Jahresbericht für 1974 sind 11 Neuzugänge an Mitgliedern und die Verdoppelung der Mitgliederzahl seit 1970 vermerkt. Eine Herbstwanderung und ein sehr gelungener Abschlussball im Lamm in Ettenheim beendeten ein sehr erfolgreiches Vereinsjahr.

Statistik 1973

	Starts	Flugstunden
Segelflugzeuge	1135	530
Motorsegler	1293	588
Motorflug	1049	224
Aktive Piloten	41	

Statistik 1974

k. A.

Prüfungen/Berechtigungen

Fluglehrerberechtigung	Rudi Lang
Segelflug-Kunstflugsch.	Martin Sunder-Plassmann, Rudi Lang
Luftfahrersch. Kl. II	Ursula Schwab, R. Fambach
Gold-C	Klaus Pfützte
Silber-C	Albrecht Heim-Schwab
Höhe Gold-C	Georg Neugart

1975 - 1976

In der Jahreshauptversammlung im Februar 1975 im Gasthaus Burkhardt in Lahr, wie alle Jahre zuvor, wurde eine neue Vorstandschaft gewählt, nachdem **Georg Neugart** nicht mehr kandidierte. Die neue Vorstandschaft setzte sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender	Horst Wünsch
2. Vorsitzender	Heinz Krauss
Kassenleiter	Horst Schneider
Schriftführer	Siegfried Bauer
Segel- und Motorflugreferent	Klaus Pfützte
Motorsegelflugreferent	Joseph Hippmann
Statistik	Walter David
Ausbildungsleiter	Alfred Schneider
Jugendleiter	Hans-Jörg Becherer
Platzwart	Gustav Weber

Im zusammengefassten Geschäftsbericht für 1975 u. 1976 waren erstmals seit Jahren keine Bauarbeiten erwähnt! Der Verein kam nach den vielen, vom Bauen geprägten, Jahren endlich in ruhigeres Fahrwasser. Aber noch fehlten die dringend benötigte Werkstatt am Platz und ein Clubheim. Werkstattarbeiten konnten teilweise in der Werkstatt der Fa. Alfred Schneider erfolgen sowie in einem leer stehenden Gebäude der Stadt Lahr. Als Clubheim diente ein alter Omnibus und später eine kleine Baracke, die von der Brauerei Stöckle ausgeliehen waren. Dies war natürlich alles unbefriedigend, so dass als nächste große Aufgabe der Bau einer Werkstatt angegangen werden musste und als ferneres Ziel ein Clubhaus.

In diesen beiden Jahren konnten wir uns bei den Offenburger- und Freiburger Fliegern für ihre Gastfreundschaft während unseren platzlosen Jahren revanchieren, da die Freiburger Segelflieger nach Kirchzarten umzogen und der Offenburger Flugplatz einen Ausbau erfuhr, während dessen beide Vereine auf ihre Nachbarn angewiesen waren.

Gesellschaftlich ragten in diesen beiden Jahren ein Freundschaftsbesuch im Frühjahr 1975 bei den Freunden in St. Dié hervor und ein Gegenbesuch der Flieger aus St. Dié. Am 22./23. Mai 1976 kam es dann zu einem Fly In unserer Freunde aus Frankreich. Die Saisonabschlussbälle fanden 1975 im Schützenhaus Altdorf und 1976 im Restaurant des Kaufhauses Krauss statt.

Der Segelfluggroup konnte 1975 durch den Standard Cirrus, mit dem Eintragszeichen D-3168, unseren ersten Kunststoffsegler, erweitert werden, da die Fa. Greschbach auf die ausstehende Restzahlung für die Flugzeughalle verzichtete. Dank diverser Spenden von Mitgliedern wurde es auch möglich, eine weitere Modernisierung des Flugzeugparks in Angriff zu nehmen. Die Rhönlerche, die uns seit 20 Jahren treu gedient hatte, sollte durch eine ASK13 und der Bergfalte durch einen Twin Astir ersetzt werden. Diese Flugzeuge wurden bestellt und waren für 1977 bzw. 1978 zugesagt. Da das Bessere des Guten Feind ist, wurde 1975 auch noch ein Motorfalte SF 25 E bestellt. Dieser kam schon im Februar 1976 mit dem Kennzeichen D-KLDI zur Auslieferung.



Ob der zum Laufen kommt?



Aber der fliegt. Unser neuer Motorfalte D-KLDI über dem Litschentäl.

Die Verbesserungen gegenüber dem D-KABS waren eine stärkere Motorleistung und der elektrische Starter. Erstmals wurde aus Anlass dieser Anschaffung ein Motorseglerwettbewerb ausgeschrieben. Es galt ein 100 km-Dreiecksflug im reinen Segelflug zu umrunden. Sieger wurde Georg Neugart. Leider ist dieser Wettbewerb, der Hermann Sturm gewidmet war, in Vergessenheit geraten bzw. wurde nur zweimal ausgetragen.

Da für die Schleppmaschine D-ELAR eine Generalüberholung anstand, wurde entschieden eine neue Remorqueur anzuschaffen und die Alte in Zahlung zu geben. Die Neue, die D-EHLR, konnte Ende 1976 im Werk bei Robin-Flugzeugbau in Dijon abgeholt werden.

Viel und heftig wurde über das Projekt Werkstattbau diskutiert. Das von **Alfred Schneider** als Werkstattleiter favorisierte Konzept, die Halle müsse so groß sein, damit ein Flugzeug vollständig aufgebaut werden kann, setzte sich durch. So entstand der Plan für die jetzige Werkstatt.

Mitglieder	1975	1976
Gesamt	102	122

1977 - 1980

Nachdem im August 1977 die Baugenehmigung für die Werkstatthalle erteilt worden war, begannen im September die Erd- und Fundamentierungsarbeiten. Am 15. Oktober früh morgens wurde mit der Montage der Stahlteile begonnen, am Abend konnte im Altdorfer Schützenhaus das Richtfest gefeiert werden. Bis zum Jahresende war die Werkstatt unter Anleitung von **Gerd Sonnabend** soweit fertig gestellt, dass mit der Winterüberholung der Flugzeuge begonnen werden konnte.

Unter Leitung von **Hans-Jörg Becherer** veranstaltete die Jugendgruppe im Januar eine viertägige Skifreizeit auf dem Markstein im Elsaß. Ein Sommerlager von zwei Wochen in Montargis in Frankreich war ein weiterer Höhepunkt in diesem Jahr für die Jugend. In den Monatsversammlungen wurde immer wieder moniert, dass der Flugbetrieb zu spät begänne und abends kein Ende fände. Beklagt wurde ebenso die Unpünktlichkeit der zum Flugbetrieb eingeteilten Personen. Der Kassierer **Horst Schneider** musste ständig mahnen, die Rückstände an Fluggebühren und Mitgliedsbeiträgen pünktlicher zu bezahlen.

Im März 1978 konnten die ASK13, D-7962, und der Twin-Astir, D-4856, bei Schleicher bzw. bei Grob abgeholt werden.

Im November 1978 kamen die ersten konkreten Baupläne für ein Clubhaus auf den Tisch. Die Mehrheit der Novemberversammlung stimmte dem Plan von **Erwin Haas** zu. Das eingereichte Baugesuch wurde jedoch wegen fehlender Wasserversorgung abgelehnt. Nach der Planung einer, von Schmieheim her zu verlegenden, Wasserleitung, wurde die Baugenehmigung Anfang 1980 erteilt. Mit Herrn Meurer kamen die Kaufverhandlungen für das vor dem künftigen Clubheim liegende Grundstück (ehemals Grundstück von BM Beck) in Gange.

Die Vorstandschaft bemängelte in der Jahreshauptversammlung 1980 für das zurückliegende Jahr eine allgemeine Passivität. Lediglich die Herbstwanderung und das Herbstfest wären positiv aufgefallen, dagegen habe die Beteiligung an der Jahresabschlussfeier sehr zu wünschen übrig gelassen. Uwe Bundesen war als Segelflugreferent unglücklich darüber, dass kaum Leistungsflug betrieben wurde.

Eine Bonner Gastgruppe führte am Flugplatz ein zweiwöchiges Fluglager durch, an dem trotz regnerischem Wetter tüchtig geflogen wurde.

Große Dinge warfen ihre Schatten voraus. 1981 stand das 50-jährige Vereinsjubiläum ins Haus.

Ein Festausschuss, bestehend aus **Willi Lögler**, **Hermann Sturm**, **Georg Neugart**, **Wilfried Hoch** und **Hans Lehmann** wurde zur Vorbereitung des Festes gebildet.

Den Termin für dieses Fest sah man auf das Wochenende 27./28. Juni 1981 vor.

Der 1. Vorsitzende **Horst Wünsch** und der langjährige Kassierer **Horst Schneider** kündigten für das nächste Jahr ihren Rücktritt an.

Bis zum 28. Mai 1980 war die Fliegergruppe über all die Jahre von schweren Unfällen oder größeren Störungen mit Personenschäden verschont geblieben. Doch an diesem Tag kam es an unserem Flugplatz zum Absturz des Motorseglers SF-25 E D-KLDI mit Todesfolge des Piloten **Wolfgang Schlegel** und zum Totalschaden des Flugzeuges. Der mitfliegende Fluggast, ein zehnjähriger Junge erlitt schwere Verletzungen, die glücklicherweise jedoch nicht lebensbedrohlich waren. Zu dem Unfall kam es, weil der Pilot nicht bemerkte, dass er mit ausgefahrenen Landeklappen startete und so nicht genügend Höhe erreichte, um die im Westen stehenden Bäume zu überfliegen.

Als Ersatz für die D-KLDI konnte schon im Sommer 1980 von einem Mitglied der gleiche Motorseglertyp die D-KDGG erworben werden, ein fast neues Flugzeug.

Fassungslos mussten wir im Mai auch noch von unserem sehr beliebten Mitglied **Udo Neumann** Abschied nehmen. Gerade hatte er sein Studium beendet und wollte ohne jeden Studiendruck in Höfen, bei Reutte in Tirol, einen unbeschwerten Fliegerurlaub verbringen. Bei seinem ersten Start an der Winde mit einem gecharterten Segler, kam es zu dem verhängnisvollen, tödlichen Unfall. Erst dreißig Jahre alt und kurz vor seiner Hochzeit, war dieses Unglück ganz besonders tragisch. Er war die Frohnatur bei uns. Wir wollen ihn so in unserer Erinnerung bewahren.

In diesem Jahr hatte der Vorstand auch noch eine recht unliebsame und eine bis dahin noch nicht vorgekommene Sache zu erledigen. Er sah sich gezwungen, ein Mitglied aus dem Verein auszuschließen, da dieses wiederholt gegen wichtige flugtechnische Anordnungen verstoßen hatte. Der betroffene Pilot reichte umgehend eine Klage gegen diesen Vereinsausschluss ein und verlangte Schadensersatz wegen entgangenem Lustgewinn!

Statistik 1977

	Starts	Flugstunden
Segelflugzeuge	2005	960
Motorsegler		398
Aktive Piloten	63	
Erzielte Leistungen		
Gold-C	3 Diamanten	Uwe Bundesen
Höhe Gold-C		Ursula Schwab, Gerd Onusko
Vier B-Prüfungen,	11 A-Prüfungen	

1981

In der Jahreshauptversammlung im März 1981 wurde ein neuer Vorstand gewählt.

1. Vorsitzender	Klaus Pfütze
2. Vorsitzender	Siegfried Bauer
Schriftführer	Hans Lehmann
Kassierer	Arthur Horlacher
Technischer- und Ausbildungsleiter	Alfred Schneider
Motorseglerreferent	Joseph Hippmann
Segelflugreferent	Michael Goldau
Motorflugreferent	Hans-Karl Beyer

In der Februerversammlung berichtete **Horst Wünsch** von einem erfreulichen Baufortschritt am Clubheim. Wenn alles so gut weiter ginge, sollte man im Mai mit der Inneneinrichtung fertig sein. Er teilte der Versammlung auch mit, dass die Stadt Ettenheim einen Zuschuss in Form von 10 Festmeter Bauholz zugesagt hätte.

In einer außerordentlichen Monatsversammlung am 03.04.1981 musste über die Fortführung des Prozesses wegen des Vereinsausschlusses oder eines Vergleiches abgestimmt werden. Mit Stimmenmehrheit wurde für die Fortsetzung des Verfahrens plädiert. Dem Verein wurde vom Gericht allerdings eine bestimmte „Schludrigkeit“ in Bezug auf Eindeutigkeiten von Vorschriften bezüglich des Flugbetriebes vorgehalten.

Als weitere Punkte standen wieder einmal Aufnahmegebühren, Mitgliedsbeiträge sowie Fluggebühren und die leidige Baustundenabrechnung zur Abstimmung an.

Kaum war ein Jahr vergangen, hatten wir schon wieder einen tödlichen Flugunfall.

Die Monatsversammlung am 05.06.1981 begann daher mit einer Gedenk-Minute für den am 17. Mai mit der Ka 6 am Hasenberg abgestürzten jungen Fliegerkameraden **Bernd Eichler**.

Unfallursache war hier wohl der Versuch einer Außenlandung, bei welcher der Pilot in der Landekurve abschierte.

Dieses Unglück traf uns besonders hart, da es so kurz vor unserem Jubiläum passierte.

Das große Ereignis, das 50-jährige Jubiläum am 27. und 28. Juni, war herangerückt. Es war das größte Fest, seit der Einweihung des Fluggeländes.

Das 50-jährige Jubiläum

Vor dem Clubheim, das inzwischen fertig gestellt war, wurde ein 30x15 m großes Zelt aufgebaut, mit einem Podium für die Musiker und als Tanzboden. Das Festprogramm begann am Samstag mit einem eindrucksvollen Festakt unter der Schirmherrschaft von Oberbürgermeister Dr. Philipp Brucker. Nach der Begrüßung der großen Festversammlung durch den ersten Vorsitzenden **Klaus Pfütze**, hielt **Dr. Brucker** eine eindrucksvolle Festrede. Vom BWLV überbrachte deren Präsident **Dr. Kunz** die Grüße, Bürgermeister **Stellbrink** gratulierte im Namen der Stadt Ettenheim.



Die Geschichte der Lahrer Flieger ließ unser **Präsident Hermann Sturm** Revue passieren. Präsident Kunz ehrte sodann einige Vereinsmitglieder für besondere Verdienste um die Fliegerei mit der Silbernen Ehrennadel des BWLV. Die höchste Ehrung des BWLV, die „Dädalus-Medaille“ erhielt Hermann Sturm.

Der überaus feierliche Festakt, an welchem auch viele „Alte Adler“ teilnahmen, endete mit einem Bauernvesper, gestiftet vom **Kaufhaus Krauss**. Musikalisch wurde die Veranstaltung vom Hohner Akkordeon-Orchester Lahr begleitet.

Mittags fanden Gastflüge statt und die Schmieheimer Schlosskapelle unterhielt das Publikum.

Eine eindrucksvolle Fotoschau in der Werkstatt zeigte die Entwicklung der Fliegergruppe in den 50 Jahren ihres Bestehens.

Der Tag endete mit einem Festabend unter Mitwirkung der „Gälfiäbler“, der bekannten Mundartgruppe aus Seelbach. Es wurde noch getanzt bis früh in den Sonntagmorgen.

Der Sonntag begann mit einem Ballonwettbewerb für Kinder und mit Gastflügen. Der Nachmittag war einem Flugtag vorbehalten.

Höhepunkt war der Kunstflug mit der Pitt`s Spezial. Aufsehen erregte auch die Vorführung des schwanzlosen Segelflugzeuges AV 36.

Nach der glänzend verlaufenen Jubiläumsfeier und dem Flugtag, es waren alle Ränge immer voll besetzt, eine gut gestaltete Festschrift muss auch noch erwähnt werden, kehrte für den Rest des Jahres wieder der Vereinsalltag ein.



Beim 50-jährigen Jubiläum am 27. Juni 1981 stehen zur Ehrung Spalier: von links Georg Neugart, Alfred Schneider, Walter David, Hans Kraus, Carl-Richard Merkh, Erwin Haas, Horst Wünsch, Hermann Sturm, Klaus Pfütze, etwas verdeckt Horst Schneider.

Restarbeiten am Clubheim und an der Werkstatt standen ja auch noch an.

Statistik 1981

	Starts	Flugstunden
Segelflugzeuge	1336	491
Motorsegler	505	177
Motorflugzeug	991	173
Aktive Piloten	52	

1982

Das lange ersehnte und nun fertig gestellte Clubheim wurde zunächst von zwei Vereinsmitgliedern betreut, bald gab es aber die gleichen Probleme, wie bei anderen Vereinen auch. Wer soll die Bewirtung auf Dauer übernehmen? So kam es gelegen, dass sich eine Ettenheimer Familie um ein Pachtverhältnis zur Bewirtung bewarb und wir dachten, wir hätten diese Sorge nun los. Im Juni übernahm der Pächter die Bewirtung.

Im Mai fand eine weitere Gerichtsverhandlung in Sachen Vereinsausschluss statt. Der Kontrahent hatte nun den Verein wegen Unregelmäßigkeiten beim Flugbetrieb angezeigt. Einem Mitglied musste daher die Flugleitergenehmigung entzogen werden. Das Gerichtsverfahren wurde letztlich niedergeschlagen.

Ausbildungsleiter **Alfred Schneider** riet dringend, es nach absolviertem 50 km Flug nicht dabei bewenden zu lassen, sondern nun auch größere Strecken anzugehen. Durch die viele Arbeit, die in den zurück liegenden Jahren für viele eine große zeitliche Belastung war, kam der Leistungsflug doch erheblich zu kurz. Auch sollten jüngere Scheininhaber den Motorflugschein erwerben, um die Zahl der Schlepmpiloten wieder zu vergrößern.

Im Juli und August hatten wir wieder Gäste auf dem Flugplatz.

Eine Fliegergruppe aus Erbslöh in Westfalen und die Bonner Fliegerkameraden führten ihre Sommerfluglager bei uns

durch, während dessen unsere Piloten auch daran teilnehmen konnten. Für das Fluglager im August lieferte das Kaufhaus Krauss kostenlos das Mittagessen. Leider gab es viel Regenwetter, das dreiwöchige Fluglager in St. Crépin war bei bestem Wetter wieder ein voller Erfolg.

Bei der Namensfindung für das Clubheim wurde nach verschiedenen abenteuerlichen Vorschlägen der Name „Fliegerstube“ gekürt.

Am 30. September gab der Pächter der Fliegerstube die Bewirtung schon auf. Seine Vorstellungen waren wohl zu euphorisch und mit Arbeit war das Bewirten halt auch verbunden.

Hermann Sturm monierte immer wieder, dass die Fliegergruppe zu wenig Präsenz in Lahr zeige und er daher gerne sähe, wenn die Monatsversammlungen im Winter wieder in einem Gasthaus in Lahr stattfänden. Da wir jetzt die Fliegerstube hätten, ist Klaus Pfützte jedoch entschieden dagegen.

Leider war die Pechsträhne mit Flugunfällen noch nicht abgerissen.

Am 10.06.1982 mussten wir schon wieder einen Todesfall durch einen Flugunfall beklagen.

Willi Lögler, ein langjähriges Vereinsmitglied, kam mit einer gecharterten Piaggio bei einem Tiefflug beim Sodhof mit den Baumwipfeln in Berührung. Bei diesem Unfall kamen leider auch noch zwei mitfliegende Personen zu Tode, eine weitere Person wurde schwer verletzt. Dieser Unfall muss eine dringende Mahnung sein, sich niemals zu unerlaubten, riskanten Flügen hinreißen zu lassen.

Mit einer Familienwanderung am 7. November zu den Herbolzheimer Höfen und dem Abschlussball auf der Dammenmühle fand ein Vereinsjahr seinen Abschluss, welches einmal nicht nur durch Bauarbeiten geprägt war.

Statistik 1982

	Starts	Flugstunden
Segelflugzeuge	1994	826
Motorsegler		270
Motorflugzeug	1253	157
Aktive Mitglieder	77, passive Mitglieder	31

1983 u. 1984

Im Winter 82/83 wurde unter Leitung von **Horst Wünsch** eine neue Doppeltrommel-Winde gebaut. **Hans-Karl Beyer** meldete die Fertigstellung des Cirrus-Hängers, den er in völliger Eigenleistung gebaut hatte. Auch die Heizung für das Clubhaus und die Werkstatt war nun fertig.

In der Jahreshauptversammlung am 04. März 1983 fanden Neuwahlen der Vorstandschaft statt. An der Spitze ergaben sich keine Veränderungen.

1. Vorsitzender	Klaus Pfützte
2. Vorsitzender	Siegfried Bauer
Kassenleiter	Arthur Horlacher
Schriftführer	Hans Lehmann

Der Erweiterte Vorstand setzte sich nun wie folgt zusammen:

Technischer Leiter und Ausbildungsleiter	Alfred Schneider
Segelflugreferent	Michael Goldau
Motorflugreferent	Hans-Karl Beyer
Motorseglerreferent	Josef Hippmann

Der Verein trat der Vereinsgemeinschaft Altdorf bei.

Im Sommer 1983 hielt die Fliegergruppe Münster ein Fluglager ab. Wegen der großen Hitze sind nur wenige Flüge gemacht worden. Drei Teilnehmer erlitten Hitzeschläge.

Neben einem eigenen Fluglager waren in diesen beiden Jahren noch die Fliegergruppen Bayer-Uerdingen und DJK Aachen an unserem Platz.

Eine 60-köpfige Abordnung des SPD Ortsverbandes Ettenheim besichtigte den Flugplatz. Es wurde von dieser Seite angeregt, die Fliegergruppe Lahr in Fliegergruppe Ettenheim umzubenennen.

Das auf den 15. und 16. September angesetzte Flugplatzfest fiel in diesem Jahr buchstäblich ins Wasser.

Am 08.05.1984 verstarb unser langjähriges Mitglied

Hans Pfeiffer.

Am 06.12.84 mussten wir noch von einem unseren aktivsten Kameraden Abschied nehmen, von

Albrecht Heim-Schwab.

Als Schreinermeister war er einer der rührigsten Helfer beim Neubeginn in Altdorf-Wallburg und Mitinitiator von den Fluglagern in St. Crépin. Nicht vergessen ist auch die kostenlose Nutzung seines Blanks vom Verein. Diejenigen, die Albrecht kannten, können ihn nicht vergessen.

Drei junge Mitglieder hatten den Motorflugschein PPL-A erworben, wodurch der Engpass an Schleppiloten behoben werden konnte.

Es waren dies:

- **Joachim Bauer**
- **Hans-Jörg Becherer**
- **Harald Echte**

Auf Initiative des Mitgliedes **Emil Kimmig** wurde beantragt den Platz für Ultraleicht Flugzeuge zuzulassen.

Die zur Tradition gewordene Herbstwanderungen, eine Adventsfeier und die Abschlussfeiern auf der Dammenmühle beendeten diese beiden Berichtsjahre.

Keine Statistik für 1983/1984.

1985 – 1986

Auf der Jahreshauptversammlung am 08.03.1985 übernahm **Franz Lögler**, nach Arthur Horlacher, die Kassengeschäfte. Die neue Stelle eines UL-Referenten wurde mit **Emil Kimmig** besetzt.

Das herausragendste gesellschaftliche Ereignis war 1985 der 80. Geburtstag von unserem Präsidenten

Hermann Sturm,

den wir am 25. Mai in der Sulzberghalle feierten.

Im selben Jahr am 29.11. feierte Walter David seinen 75. Geburtstag. Er konnte 1986 auch für seine 50jährige Mitgliedschaft in der Fliegergruppe geehrt werden. Walter war über Jahrzehnte die Mutter der Kompanie. Er war in den ersten Jahren nach dem Krieg Rechner, Schriftführer, Pressewart und Gastflugpilot. Er schrieb aber auch für die jungen Flieger die Flugbücher, damit diese ordentlich aussahen und kassierte damals auf dem Langenhard schon abends nach jedem Flugtag sofort die Fluggebühren des Tages, so dass es nie zu Rückständen der Fluggebühren kam. Seine Liebe zur Ka 8 war sprichwörtlich. So wurde dieses Flugzeug nur noch die Ka-David genannt. Über all die Jahre war Walter der pünktlichste Flugleiter, der niemals seinen Dienst versäumte oder zu spät angetreten hätte. Er war der letzte aktive Flieger der Gründergeneration.

Leider mussten wir gleich im Januar 1986 unseren langjährigen Motorsegelreferenten

Joseph Hippmann

beerdigen, der nach langer mit viel Geduld ertragener Krankheit am 31.12.1985 verstorben war. Joseph Hippman war in unserer Gruppe der unermüdete Werber und Vorkämpfer für das Motorsegelfliegen. Es dauert lange, bis der Verein geschlossen hinter seiner Idee stand. Wir sind ihm ein ehrendes und dankbares Andenken schuldig.

Ein angedachter öffentlicher Campingplatz wurde vom Landratsamt abgelehnt. Jedoch hatte das LRA nichts gegen das Campen über die Wochenenden von Mitgliedern und von Feriengruppen einzuwenden.

Die Platzpflege, die Vollendung der Drainagearbeiten und die Beseitigung von Unebenheiten gaben viele Möglichkeiten zur Abarbeitung von Arbeitsstunden. Auch musste ein neues Mähgerät angeschafft werden, da der damals 1973 im Englischen Garten in München gekaufte Schleppmäher mittlerweile einen zu großen Reparaturaufwand erforderte.

Von **Martin Huber** und **Monika Kassner** übernahm 1986 eine Familie aus Kippenheim die Bewirtschaftung der Fliegerstube. Dies ging leider nicht gut. Sie hinterließen dem Verein nur Schulden, so dass wir diese Leute schnell loswerden mussten. Nun hatten wir wieder das Problem mit der Eigenbewirtung.

Mit dem für den 23./24.08.1986 geplanten Flugplatzfest hatten wir, nach dem alles bestens vorbereitet war, kein Glück. Während am Samstag noch reger Passagierflugbetrieb herrschte, goss es den ganzen Sonntag. Trotz alledem war die Halle, die von der Vereinsgemeinschaft Altdorf bewirtet wurde, den ganzen Tag gut besucht. In der Kaffeestube bei unseren Frauen war, Dank der gestifteten feinen Kuchen, immer volles Haus. Petrus meinte es in jenem Jahr wirklich nicht gut mit uns, denn die als Ersatz angesetzten **Passagierflugtage** am Wochenende 13./14. September waren dann ebenfalls völlig verregnet.

In diesen Jahren wurde auch viel Kontaktpflege nach Altdorf betrieben. Für verschiedene Veranstaltungen dort, wurden Helfer gestellt. Eine Fußballmannschaft von uns kämpfte bei einem Vereinsturnier in Altdorf tapfer, ohne jedoch den Gegnern die Schmach von Niederlagen beigefügt zu haben.

Sommerfluglager hielten bei uns ab:

1985 DJK Aachen, Fliegergruppe Kornwestheim und Akaflieg Bonn

1986 Fliegergruppe Emmerich und Fliegergruppe Eberbach

Für Versammlungen und kleine Feste war unser Clubheim sehr gefragt. So nutzten das nette Haus und die schöne parkähnliche Landschaft immer wieder der SPD Ortsverband Eitenheim, der Stadtrat von Lahr mit OB Dietz an der Spitze und verschiedene Vereine, die ihre Grillfeste bei uns veranstalteten.

Von unserem Jugendleiter wurde berichtet, dass das Pfingstlager völlig verregnet war und auch beim Sommerlager in Moulin sich das sagenhafte „Frankreich-Hammerwetter“ nicht einstellte.

Dafür konnten im Sommerlager 1986 am eigenen Platz unter der Leitung von Philipp Lienert einige B- und C Prüfungen abgenommen werden.



Die Teilnehmer am Sommerfluglager 1986 auf unserem Platz.
 Erster von links Till Frohnmüller, dann Rudi Lang u. Walter David,
 zweiter von rechts Philipp Lienert, ganz rechts Hermann Sturm.

In beiden Jahren zog es natürlich die „Alpenflieger“ wieder nach St. Crépin.

Anfang 1986 war bei der Schleppmaschine D-EHLR ein neuer Motor fällig, der mit Kosten in Höhe von DM 28.000,- veranschlagt war. Unter der Leitung von **Alfred Schneider** und unserem Motorenwart **Rudi Lang** wurde mit einer qualifizierten Mannschaft der alte Motor aus- und der Neue eingebaut. So konnten einige Tausend DM gespart werden. In Eigenleistung wurde dann auch noch die Seileinziehvorrichtung eingebaut, die sich im Flugbetrieb auch heute noch bestens bewährt.

Nach einer „Flugplatzvisitation“ der Herren Wolf und Ast vom Regierungspräsidium Freiburg, die zur besten Zufriedenheit ausfiel, wurde die wochentags Flugleiterbefreiung für unsere Motormaschine ausgesprochen und die allgemeine Zulassung für Ultra-Leichtflugzeuge erteilt.

Der „Bergfalke“ konnte 1985 günstig an die Kanadier verkauft werden.

An fliegerischen Leistungen wurden geflogen:

Wolfgang Piles	300 km Strecke am 13.04.86
Eric Ochs	200 km Strecke am 13.04.86

Zu abgelegten Prüfungen konnte gratuliert werden:

Wendelin Hug	Werkstatteleiter
Hans-Joachim Richter	Segelflugzeugwart
Hans-Jörg Becherer	Schleppberechtigung

Die UL-Berechtigung erwarben Hans-Jörg Becherer, Rudi Lang und Harald Echtele.

Die Jahres-Abschlussfeiern fanden jeweils im November in der Dammenmühle statt. Zu den Adventsfeiern fanden wir uns mit unseren Frauen und Kindern in unserer guten Stube auf dem Flugplatz zusammen.

Statistik 1987

	Starts	Flugstunden
Segelflugzeuge	1404	
Motorsegler	762	
Motorflugzeug	275	

1987 –1988

Auf der Jahreshauptversammlung im März 1987 fanden wieder die im zweijährigen Rhythmus fälligen Neuwahlen statt.

Es wurden gewählt für die Jahre 1987 und 1988:

1. Vorsitzender	Klaus Pfütz
2. Vorsitzender	Siegfried Bauer
Kassenleiter	Franz Lögler
Schriftführer	Hans Lehmann

Der erweiterte Vorstand:

Technischer Leiter und Ausbildungsleiter	Alfred Schneider
Jugendleiter	Stephan Zahs
Motorsegelreferent	Wilfried Hoch
Ultraleichtflugreferent	Emil Kimmig

Mit einem Versuch, einen Fastnachtsball der Flieger wieder zu beleben, wurde in das Jahr 1987 gestartet. Leider fand diese Veranstaltung, von **Wilfried Hoch** organisiert, nicht die erhoffte Resonanz bei den Mitgliedern. Schade!

Wie in den vergangenen Jahren fanden die Flugplatzfeste als alljährliche Highlights statt.

(Diese Veranstaltung, die jedes Jahr auch in der Zukunft stattfindet, wird der Chronist nicht mehr erwähnen, wenn nichts Außergewöhnliches geschehen ist.)

Aus Gründen der Flugsicherheit mussten Hecken, Büsche und Bäume im Übergangsbereich der Piste 25 gerodet werden. Dies hielt der BUND für eine widerrechtliche Rodung und erstattete Anzeige.

Bei einem großen Behördentermin am 03.06.1987 wurde aber festgestellt, dass nicht gerodet, sondern fachmännisch „auf den Stock“ gesetzt worden war. Die vom Regierungspräsidium bereits 1985 erlassenen Restriktionen, wegen des zu hohen Baum- und Heckenwuchses, wurden nun wieder aufgehoben.

Die Pflege des Fluggeländes erfordert alljährlich sehr viel Arbeit.

Eine Mannschaft unter **Michael Goldau** sorgte dafür, dass der Platz immer sauber gemäht und befliegar war.

Die Flugzeughalle hatte bereits einen neuen Anstrich nötig. **Lothar Peter** strich sie neu an. Auch das Dach des Clubheims und das Werkstattdach mussten schon saniert werden. Arbeit gab es immer genug. Auch die Flugzeuge müssen schließlich gewartet werden.

Am 28.–31. Mai 1987 nahmen wir erstmals mit einem Sektstand am Altdorfer Stockfest teil. Ausgeschenkt wurde eine eigene Sektmarke. Mit diesem Sektstand wurde auch an den Stadtfesten 1987/88 in Lahr teilgenommen.

Die fliegerischen Aktivitäten :

Fluglager in St. Crépin und in St. Florentin/Trojes in Frankreich

Anfängerfluglager auf unserem Platz

Während des Lager 1988 machten

Philipp Lienert und **Alfred Schneider** jeweils ihren 10.000. Start!

Rudi Lang schon seinen 4.000.

Es wurden mehrere 300er u.a. von **Eric Ochs**, **Wendelin Hug** und **Horst Wunsch/David Frohnmüller** geflogen.

Hans-Jörg Becherer initiierte einen Segelkunstflug-Fortbildungslehrgang, der eine rege Teilnahme aus Nah und Fern fand.

Im Mai 1988 wurde der Segelflugzeugpark durch eine neue LS 4, die D-0743, bereichert. Dieser Segler wurde am Flugplatzfest im August auf den Namen "Stadt Ettenheim" getauft.

Nach dem kurzen Besitz eines Motorseglers SF 25 E, dem D-KAJA, wurde Ende 1988 eine Dimona, die D-KEMS, angeschafft.

Leider mussten wir auch in diesen beiden Jahren um zwei verdiente Flieger trauern. Während des Fluglagers in St. Crépin verstarb am 16.07.87

Gerhard Sonnabend.

Mit ihm verloren wir nicht nur einen Schleppiloten und Fallschirmpacker, sondern einen echten Freund, auf den sich die Fliegergruppe immer verlassen konnte.

Im Dezember 1988 verstarb

Fritz Weber

im 76. Lebensjahr. Er war vom Neuanfang nach dem Krieg unser Fluglehrer bis in die 70er Jahre hinein. Viele der heutigen Piloten haben bei ihm das Fliegen gelernt. Bis er es gesundheitlich nicht mehr konnte, kam er jedes Wochenende von Achern zu uns. Jene die ihn noch kannten und denen er das Fliegen beigebracht hatte, haben ihn nicht vergessen.

Während eines Urlaubs in Griechenland verstarb im Oktober 1987 unser Mitglied und hoffnungsvoller Nachwuchspilot **Dr. Wolfgang Rada** im Alter von 33 Jahren. Sein Tod war uns unbegreiflich.

Die Jahresabschlussfeiern fanden auf dem Langenhard in der Eiche unter Mitwirkung der schon legendär gewordenen „Los Propellos“ statt.

Statistik 1987/88

Flugstunden	1987	1988
Segelflugzeuge	898	1064
Motorsegler	357	540
Motormaschine	182	171

Abgelegte Prüfungen

A-Prüfung	Christoph Mutschler, Bernd Neugart, Valentin Rosemann, Ingo Wunsch, Tobias Wage
B-Prüfung	Sigrid Duffner, Ursula Schneider, Thomas Sautter

Erworbene Berechtigungen

Werkstattleiter Wolfgang Pieleis

Mitgliederbestand 75 Aktive, davon 25 Jugendliche

14 Aktive Zweitmitgliedschaften

63 passive Mitglieder

Das war laut Geschäftsbericht bis dahin der höchste Mitgliederbestand.

1989 – 1990

Die Vorstandswahlen am 03.03.1989 ergaben keine Veränderungen für die nächsten zwei Jahre.

Da nun die Jahre der großen Bautätigkeiten nahezu 10 Jahre zurück lagen, hatte sich auch bei uns ein normaler jährlicher Rhythmus eingestellt, sodass die Jahresberichte, ausgenommen die Verkäufe und Anschaffungen von Flugzeugen und Geräten, immer deckungsgleicher wurden. Dafür steht jetzt endlich das Fliegen im Vordergrund des Geschehens.

Das soll nicht heißen, dass es in der Fliegergruppe langweilig geworden wäre. Es gab, wie immer, mehr oder weniger heißen Gesprächs- und Diskussionsstoff über Fluggebühren, Verrechnung der Arbeitsstunden sowie den Verkauf und Anschaffung neuer Flugzeuge. Daher einmal einen Blick auf die Arbeit des Kassiers, der inzwischen eine Bilanzsumme in der Größenordnung von nahe an DM 400.000.- zu verwalten hatte. Diese Zahl verdeutlicht, welche Arbeit und welche Verantwortung ein Kassenleiter bei uns hat.

Um den Flugzeugpark modern und auf dem Stand der Technik zu halten, wurde das dopsitzige, kunstflugtaugliche Segelflugzeug ASK 21 und der Motorsegler Falke 2000 mit Dreibein-Fahrwerk bestellt. Der Twin Astir wurde an den 2. Vereinsvorsitzenden Siegfried Bauer verkauft. Die Vereinsmitglieder durften dieses Flugzeug, das noch einige Zeit auf unserem Flugplatz blieb, weiterhin benützen. Die ASK 21 mit dem Kennzeichen D-1258 konnte noch im Herbst 1989 bei Schleicher abgeholt werden. Dieses Flugzeug wurde für die nächsten Jahre, bis heute, das meist geflogene Segelflugzeug im Verein. Der Motorsegler wurde zur Auslieferung Anfang 1990 von Scheibe versprochen.

Das unter der Leitung von **Rudi Lang** und **Jochen Gaedke** durchgeführte Sommerfluglager 1989 in Pont sur Yonne war außerordentlich erfolgreich. In zwei Wochen wurden von 20 Piloten 150 Stunden geflogen. An Leistungen wurden gemeldet:

2 x 5 Stunden

1 x 360 km von David Frohmüller mit Cirrus

1 x 300 km von Kurt Jäger mit Cirrus

1 x 280 km von Stephan Zahs/Wolfgang Pieles mit Twin Astir

1 x 220 km von Rudi Lang/ Jochen Gaedke mit ASK 13

Das Sommerfluglager 1990 am eigenen Platz unter Leitung von **Philipp Lienert** und **Jochen Gaedke** mit 24 Teilnehmern brachte es auf 632 Starts mit 4 „A“-Prüfungen und 4 „B“-Prüfungen.

Wie fliegerisch erfolgreich und herausragend diese beiden Berichtsjahre waren, zeigen die zahlreichen Prüfungen und Berechtigungen, die erworben wurden.

PPL-C	Sigrid Duffner, Wolfgang Berger,
Startwindenfahrer	Wolfgang Berger, Sigrid Duffner, Claudio Lang, Christoph Mutschler Bernd Neugart, Thomas Sautter Ingo Wunsch
Fallschirmwarte	Sigrid Duffner, Claudio Lang, Gudrun Lang, Thomas Sautter
F-Schleppberechtigung	Walter Schäfer

Im Mai 1990 gelang **David Frohmüller** ein 680 km Dreieck vom Flugplatz Altdorf-Wallburg aus. Damit errang er im beim Schwarzwaldcup den ersten Preis für Jungflieger.

Für 25 Jahre ehrenamtliche Fluglehrertätigkeit erhielt **Alfred Schneider** die goldene Ehrennadel des DAEC, die silberne Ehrennadel für 15 Jahre erhielt **Rudi Lang**.

Abschied nehmen mussten wir von unserem Präsidenten



Hermann Sturm

Er verstarb am 13 März 1989. Hermann Sturm war 1931 Mitbegründer der Fliegergruppe und 1950 der Mann der ersten Stunde sowie 1. Vorsitzender des Vereins bis 1963. Danach stand er bis zu seinem Tode als Präsident an der Spitze des Vereins. Unermüdlich setzte er sich für die Belange des Vereins und für den Luftsport in unserer Region als Präsident des Luftsportverbandes Baden e.V. ein.

Er war immer bestrebt, Ausgleich zu schaffen und Emotionen zu beruhigen, wenn die Meinungen im Verein aufeinander prallten. Wir verloren mit ihm ein großes Vorbild, einen Gönner und hervorragenden Förderer unseres Vereins. Hermann Sturm werden wir nicht vergessen.

Im Mai 1989 verstarb auch unser langjähriges Mitglied **Ernst Zimmer**. Er war in den Anfängen nach dem Krieg die technische Stütze des Vereins. Seine Kameraden, die ihn noch kannten, bewahren ihm ein ehrendes Gedenken.

Eine Herbstwanderung, die Abschlussfeier in der Eiche auf dem Langenhard und die Weihnachtsfeier im Clubheim beschlossen dieses fliegerisch so erfolgreiche Jahr.

Statistik 1989/1990

Flugstunden	1989	1990
Segelflug	767	780
Motorsegler	360	245
Motorflugzeug	153	167

1991 - 1992

In der Jahreshauptversammlung am 08.03.1991 im brechend vollen Clubheim fanden Vorstandswahlen statt, da die

Vorstandschafft in der alten Zusammensetzung nicht mehr zur Wahl stand.

Es wurden gewählt:

1. Vorsitzender	Alfred Schneider
2. Vorsitzender	Michael Goldau
Kassenleiter	Franz Lögler / Martin Ruch
Schriftführer	Uschi Schneider / Sigrid Duffner

Der erweiterte Vorstand:

Technischer Leiter u. Ausbildungsleiter	Alfred Schneider
Referent für Technik	Wendelin Hug
Referent für Ausbildung	Karl-Heinz Beiser
Referent für Bauwesen	Thomas Duffner
Jugendleiter	Stephan Zahs / Florian Zimmermann
Motorsegelflugreferent	Wilfried Hoch
UL-Referent	Emil Kimmig
Fluggebührenabrechnung	Arthur Horlacher / Martin Huber

Ein Segelflugreferent schien immer noch nicht gefunden zu sein.

Die herausragende Veranstaltung 1991 war die Feier zum **60-jährigen Vereinsjubiläum** am 15. und 16. Juni.

Ein Fly-In am Samstagvormittag eröffnete diese Veranstaltung.

Es schloss sich ein sehr feierliches Festbankett in der Sulzberghalle an, mit der Ehrung verdienter Mitglieder und einem abschließenden Mittagessen.

Eine kleine, aber pfiffige Flug-Rallye für Motorsegler wurde mittags durchgeführt, die eine Besatzung aus Reiseltingen gewann.

Am Abend waren wir dann wieder in der Sulzberghalle und hatten einen sehr gut besuchten und wunderschönen Fliegerball. Für Unterhaltung sorgten Günter Anders mit seiner Magic-Show und das Ballet der Altdorfer Narrenzunft.



60-jähriges Jubiläum in der Sulzberghalle.
Ehrungen der langjährigen Mitglieder und



..... es tanzt das Ballett der Narrenzunft Altdorf.

Am Sonntag fand dann im üblichen Rahmen noch der Flugtag statt. Es war insgesamt eine sehr gelungene Veranstaltung.
Der bestellte Motorsegler SF 25 C-2000 mit der Zulassung D-KLOU wurde am 22. Mai 1991 von Emil Kimmig bei Scheibe in Dachau abgeholt.

Nachdem Emil gelandet war, wurden sofort die ersten Einweisungen geflogen. Alle waren begeistert von den vielen guten Eigenschaften dieses Flugzeuges.

Vom 27.07. bis 10.08.91 fand wieder unter der Leitung der Fluglehrer Rudi Lang, Jochen Gaedke und Alfred Schneider ein Streckenfluglager in Pont-sur-Yonne statt.

25 Piloten flogen insgesamt 221 Stunden, davon waren 6 Fünfstundenflüge, 4 Streckenflüge von 50 km für den PPL-C und 6 Streckenflüge über mehr als 250 km. Der längste Flug gelang wie im Vorjahr David Frohmüller mit einem Dreiecksflug über 530 km. Hierfür erhielt er von unseren französischen Gastgebern den Pokal für den längsten Flug.

Vom Fluglager 1992 in Pont-sur-Yonne wurden drei größere Strecken von den Piloten Zahs, Mutschler und Zimmermann gemeldet. In St. Crépin waren 1991 sieben Piloten mit der ASK 21, es wurden 76 Stunden geflogen. 1992 war keine Vereinsmaschine in St. Crépin.

Bei den Baden-Württembergischen Juniorenmeisterschaften belegte **David Frohmüller** in der Clubklasse den 11. Platz.

Zum ersten Mal beteiligten sich vier Piloten, Frohmüller, Hug, Zahs und Mutschler, an der DMSt.

1991 wurde auch der erste Vereinsstreckenflugpokal als Wanderpokal ausgeschrieben. Bei den Junioren gewann **Christoph Mutschler**, bei den "Profis" hatte **Wendelin Hug** die Nase vorne.

1992 gewann den Jugendpokal wieder Christoph Mutschler, den Pokal der „Profis“ holte sich **Stephan Zahs**. Die Pokale wurden von **Siegfried Bauer** gestiftet.

1992 legte **Karl-Heinz Beiser**, der 1980 in den Verein eingetreten war und damals sofort zusammen mit seinem Vater am Clubheim einige Mauern hochgezogen hatte, seine Fluglehrerprüfung ab.

Da auch **Martin Sunder-Plassmann**, genannt SuPla, wieder als Fluglehrer eingestiegen war, wurde die Belastung der einzelnen Fluglehrer deutlich gemildert.

In diesen Berichtszeitraum fiel auch der Abzug der Kanadier aus Söllingen und Lahr. Wie es mit dem Flugplatz Lahr weitergehen sollte, stand in den Sternen. Heute kennen wir die unendliche Geschichte dieses Flugplatzes.

Für die nächste Zukunft sah der neue Vorstand u. a. als dringende Projekte an:

Erstellen einer Geräte- und UL-Flugzeughalle an der Nordseite der Flugzeughalle.

Verlängerung der Windenschleppstrecke für die Startrichtung 25.

Modernisierung des Segelflugzeugparks.

In gewohnter Weise wurden diese beiden Jahre beendet.

Statistik 1991/1992

Flugstunden	1991	1992
Segelflug	943	507
Motorsegler	354	212
Motorflugzeug	139	111

Abgelegte Prüfungen

PPL-C	Christoph Mutschler, Hans Lehmann, Florian Zimmermann, Thomas Sautter, Bernd Neugart
-------	---

Erworbene Berechtigungen

Fallschirmwart	Walter Schäfer
Flugzeugwart	Walter Schäfer
Motorseglerwart	Walter Schäfer
Segelflugzeugwart	Thomas Sautter
Werkstattleiter	Thomas Sautter

Mitgliederbestand 1992

90 Aktive und 82 Passive

1993 – 1994

Nach den Vorstandswahlen in der Jahreshauptversammlung am 01.03.1993 sieht der Gesamtvorstand wie folgt aus:

1.Vorsitzender	Alfred Schneider
2.Vorsitzender	Michael Goldau
Kassenleiter	Martin Ruch
Schriftführer	Günter Rosenkranz
Ausbildungsleiter	Karl-Heinz Beiser
Technischerleiter	Wendelin Hug
Jugendleiter	Ingo Wünsch
Segelflugreferent	unbesetzt
Motorsegelreferent	Wilfried Hoch
Kunstflugreferent	Wolfgang Piele
Umwelt	Jochen Gaedke
Pressereferent	Frank Köble

Wir hatten nun 12 Jahre keine Neubautätigkeit, als am 07.11.1993 von Lore Sturm der erste Spatenstich für die Gerätehalle erfolgte. Nach anfänglich schleppendem Baufortschritt, der Berg fing an „zu laufen“, konnte diese Halle Mitte 1995 ihrem Zweck übergeben werden. An dieser Baustelle waren, wie konnte es anders sein, **Horst Wünsch** und der Ehrenvorsitzende **Erwin Haas** besonders stark engagiert.

An der Startstelle 07 wurde der Graben verlegt, um einen größeren Abstellplatz für die Flugzeuge zu erhalten.

Wie jedes Jahr besteht ein großer Arbeitsaufwand, um den Platz in einem ordentlichen und gut beflegbaren Zustand zu halten. Das heißt, es muss ab Frühjahr bis in den späten Herbst hinein ständig gemäht werden und auch die Hecken an den Gräben entlang, müssen immer kurz gehalten werden. Hier erledigte **Michael Goldau** ein großes Arbeitspensum.

Die Jugend war aktiv mit Infotagen sowohl in Lahr auf dem Marktplatz, als auch auf dem Flugplatz Altdorf-Wallburg.

Unser neues Mitglied **Frank Köble** hat die wichtige PR-Arbeit übernommen.

Für den Flugplatz Lahr wurde eine GmbH gegründet. Um ein Mitspracherecht bezüglich Flugsicherung und Mitbenutzung zu erhalten, übernahm die Fliegergruppe eine stille Beteiligung in Höhe von DM 2.000.-

Der Kassenbericht von **Martin Ruch** wies zum 31.12.94 eine Gesamtsumme von DM 451.000.- aus, dies bedeutet einen buchhalterischen Aufwand, der einem mittleren Handwerksbetrieb gleich kommt. Die Stadt Lahr zahlte 1994 letztmalig den Pachtzuschuss in Höhe von DM 4.500.-, der ursprünglich 1971 auf 5 Jahre begrenzt war. In 23 Jahren hatte uns die Stadt also mit DM 103.000.- unterstützt. Dieses Geld müssen wir nun selbst zusätzlich erwirtschaften.

Das Clubheim musste in Eigenregie an den Wochenenden abwechselnd von den Mitgliedern betrieben werden. Die jeweiligen „Wirtsleute“ wurden durch Sybille Merkh beim Einkaufen unterstützt.

Karl-Heinz Beiser hat nun auch die Lehrberechtigung für Motorsegler.

Schleppberechtigungen auf der D-EHLR haben **Peter Becker** und **Marcus Wurth** erhalten.

1993 nahmen 7 Piloten an der DMSt Teil, 1994 war es nur noch 1 Pilot in der Juniorenkonkurrenz.

Den Wanderpokal holte sich 1993 bei den Junioren **Florian Zimmermann**, bei den „Profis“ **David Frohmüller**.

Der Vereins-Cirrus wurde nach England verkauft, gekauft wurde eine gebrauchte LS 1 und die lang erwartete DG 500 M kam am 29.06.1994 auf dem Flugplatz an. Die Interessenten zur Einweisung standen Schlange.

Leider war die Freude mit diesem Flugzeug nur von kurzer, ganz kurzer Dauer. Am 03.07.1994 starteten **Wendelin Hug** und **Stephan Zahs** mit dem neuen Super-Schiff, doch während des Eigenstarts kam es in kritischer Höhe zu einem

plötzlichen Drehzahlabfall. Beim Versuch, den Flugplatz zu erreichen, riss die Strömung ab, und die DG 500 M stürzte nahezu senkrecht ab. Es war ein Wunder, dass die beiden Piloten, Wendelin Hug zwar schwer verletzt, Stephan Zahs mit Prellungen, mit dem Leben davon kamen. Die DG 500 M war ein Schrotthaufen.

Da die DG 500 M nicht Kasko versichert war, hinterblieb ein großes Loch in der Kasse. Der Hersteller nahm lediglich die noch verwendbaren Beschlüge in Zahlung für eine neue DG 505 ohne Motor und räumte für diese Maschine, die wir als Ersatz in Auftrag gaben, einen Kulanzpreis ein.

Die UL-Fliegerei beschränkte sich auf die Flugbewegungen des D-MILE von Emil Kimmig. Zum Kauf eines Ultraleicht-Flugzeuges konnte sich der Verein noch nicht entschließen. Drei Mitglieder hatten sich jedoch im Selbstbau zwei doppelsitzige UL-Flugzeuge hergestellt.

Wir mussten Abschied nehmen von



Walter David

Er verstarb im Alter von 83 Jahren am 20. 02. 1994. Walter David war ein Gründungsmitglied des Vereins, er hatte als langjähriger Schriftführer, Kassierer und Statistiker über Jahrzehnte das Vereinsleben mitgeprägt.

Die Saisonabschlussfeier 1993 fand wieder in der „Eiche“ auf dem Langenhard statt, 1994 erstmals in der „Linde“ in Diersburg. Die Weihnachtsfeiern am Flugplatz beendeten zwei rege Vereinsjahre.



Saison Abschlussfeier 1993 mit Siegerehrung in der Eiche auf dem Langenhard
 Von links: Michael Goldau, Bernd Neugart, Stephan Zahs,
 David Frohmüller, Florian Zimmermann, Wendelin Hug, Christoph Mutschler.



1994 fand die Saisonabschlussfeier in Diersburg in der „Linde“ statt.
 Für die Flieger ein seltenes Gruppenbild mit vielen Damen.

Statistik 1993/1994

Flugstunden	1993	1994
Segelflug	697	422

Motorsegler	269	358
Motorflugzeug	139	133

Prüfungen/Berechtigungen

PPL-C	Peter Dirolf, Michael Mäurer, Christoph Piele, Ingo Wunsch
Fluglehrer für PPL-B u. C	Karl-Heinz Beiser
Fallschirmwart	Christoph Mutschler
Schleppberechtigung	Peter Becker, Marcus Wurth

1995 – 1996

Bei den Vorstandswahlen für die Amtsperiode 1995/96 wurde der 1993 gewählte Vorstand komplett wieder gewählt. Die nach dem Verlust der DG 500 M bestellte DG 505, ein reiner Segler mit dem Kennzeichen D-4176, wurde im Frühjahr 1996 geliefert. Die für die DG 500 M von den Mitgliedern gezeichneten Darlehen wurden auf die neue DG 505 übertragen.



April 1996: Die DG 505-ELAN, D-4176, ist eingetroffen.

Alfred Schneider ist mit Bernd Neugart startklar für einen Einweisungsflug.

Nachdem das Präsidentenamt seit dem Tode von Hermann Sturm vakant war, wurde in der Mitgliederversammlung im Juni 1995 **Georg Neugart** zum Nachfolger von Hermann Sturm in dieses anspruchsvolle Amt gewählt. Georg Neugart Jahrgang 1934, trat im Juni 1954 als erster Jungendlicher nach dem Krieg der Segelfliegergruppe bei. In den wohl ereignisreichsten Jahren der Fliegergruppe Lahr war er von 1963 bis 1973 zweiter Vorsitzender danach bis 1974 deren erster Vereinsvorsitzender. Er ist Inhaber des PPL-B, des PPL-C und der Silber C.

An Bautätigkeiten kann 1995/1996 von der Fertigstellung der verlängerten Windschleppstrecke und des Hallenbaus berichtet werden. In dieser Halle fanden der UL-Doppeldecker „Kiebitz“ von Horst Wunsch und die „Rans S7“ von Wolfgang Berger/Günter Rosenkranz sowie die „D-MILE“ von Emil Kimmig ihren Platz. Des Weiteren haben wir jetzt für alle Fahrzeuge einschließlich der Winde die richtigen Unterstellmöglichkeiten.

Für diese Halle wurden rund 120.000,- DM investiert sowie einige hundert Baustunden der Mitglieder.

Endlich war die Werkstatt ganz frei für ihren eigentlichen Zweck, für die Überholung und Reparatur der Flugzeuge. Jetzt konnte die Werkstatt erst zu einer ordentlichen und sauberen Arbeitsstätte gemacht werden, wie es sich für einen luftfahrttechnischen Betrieb gehört.

Auch war es jetzt nicht mehr nötig, für die Flugtage das Küchenzelt aufzubauen, denn die neue Halle war dafür bestens geeignet. Es konnte viel Aufbauarbeit eingespart werden.

Im Winter 1994/95 wurde in der Werkstatt mächtig gearbeitet. So wurde neben der ASK 13 auch unser Arbeitspferd die Motormaschine D-EHLR generalüberholt. Die Flugzeuge wurden total neu bespannt und neu lackiert. Die Überholung der LIMA ROMEO geschah in Arbeitsteilung. Der Rumpf wurde in der Werkstatt am Flugplatz überholt, die Tragfläche zu Hause bei Wolfgang Berger in Vogtsburg am Kaiserstuhl. Da die beiden Flächenhälften nur in einem Stück transportiert werden konnten, half uns die Firma Eisenmüller aus Kippenheim mit ihrem Tieflader aus. Dank der vorbildlichen Arbeit von **Wolfgang Berger**, **Rudi Lang**, und **Christoph Mutschler** sowie allen anderen fleißigen Helfern, stand die LIMA ROMEO am 15. Mai 1995 wieder flugbereit am Start. Diese Überholung, bei der die vollständige Zelle wieder auf Null gesetzt wurde (zur Erinnerung, die LIMA ROMEO ist Baujahr 1976), war eine Ganzleistung des gesamten Werkstattteams.



April 95: In der Werkstatt; die D-EHLR ist vollständig überholt worden. Es fehlt nur noch der Motor. Rudi Lang und Gerhard Erb bei der Arbeit.

Dies gilt natürlich im gleichen Maße für die Überholung der ASK 13, die zum Saisonbeginn 1995, ebenfalls generalüberholt, wieder am Start stand.

Das obligatorische Flugplatzfest am 15./16. Juli 1995 begann am Samstag mit einem vollen Regentag. Am Sonntag hatte Petrus ein Einsehen mit uns, er bescherte uns ein prächtiges Flugwetter. Zum ersten Mal wurden wir für Passagierflüge durch einen Antonow-Doppeldecker unterstützt.

Ab 1996 verlegten wir das Flugfest wieder auf Anfang September, um das Wetterisiko zu minimieren. Eine besondere Attraktion waren in diesem und den folgenden Jahren die Heißluftballonaufstiege. Bei bestem Ballonwetter fuhren die

Ballone am Samstag und Sonntag mit je 4 und 8 Passagieren besetzt in und über den Kaiserstuhl hinaus. Die Passagiere waren ungeheuer begeistert. Gefahren wurden die Ballone vom Ballonteam unseres ehemaligen aktiven Mitglieds Rudolf Höfer aus Schwäbisch Hall. Diese Fahrten gehörten in den folgenden Jahren zum Standardprogramm des Flugtages. Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass der Einsatz dieser Ballonfahrten von der Bausparkasse Schwäbisch Hall sowie den Volksbanken Ettenheim und Lahr erheblich gesponsert wurde.



Beim Flugplatzfest 1996: Zwei Ballone sind startklar.

Im Oktober 1995 fand zum ersten Mal wieder ein Ziellandewettbewerb mit 31 Teilnehmern auf unserem Platz statt.

Mit maximaler Punktzahl wurde bei den Profis **Klaus Pfütz**e Sieger. Bei den Newcomern holte **Valentin Rosemann** den Titel.

Unsere Jugend war in beiden Jahren mit Ausstellungen bei den Infotagen „Go Sports“ in Lahr und auf unserem Flugplatz während der Flugtage sehr aktiv.

Die PR-Arbeit fand durch unseren Presseemann **Frank Kölbl**e neuen Auftrieb.

Durch unseren frisch gebackenen Motorsegler-Fluglehrer **K.-H. Beiser** erfuhr diese Flugsparte einen erheblichen Aufschwung, wie der scheidende MS-Referent **Wilfried Hoch** melden konnte.

Einige Segelfluggpiloten flogen im März 1996 in Caiolo in Italien. Über noch teils tief verschneiten Alpengipfeln gab es ganz neue Flugerlebnisse. Zu den erhofften Wellenflügen kam es aber leider nicht, da der dazu nötige Nordföhn ausblieb.

In beiden Jahren kamen auch wieder Fluglager in Pont-sur-Yonne zustande und ein Fluglager 1996 zuhause.

Im Vereinswettbewerb um den Wanderpokal wurde **Wendelin Hug** mit 547 km Sieger. Zweiter wurde mit 337 km **Christoph Mutschler**, Dritter mit 312 km **Bernd Neugart**. **Till Frohmüller** und **Fabian Berger** erfliegen im Doppelsitzer mit 234 km den vierten Rang.

Am 11.02.96 wurde der Präsidentin des Badischen Luftsportverbandes **Lore Sturm** zu ihrem 75. Geburtstag gratuliert. Mit einem Ständchen der „Los Propellos“ wurde sie überrascht.

Die Abschlussfeier fand 1995 in der Linde in Diersburg statt, 1996 kehrten wir in das Gasthaus Lamm in Ettenheim zurück, da das inzwischen, Dank **Martin Ruch**, umfangreich gewordene Rahmenprogramm eine richtige Bühne erforderte. 120 Mitglieder und Gäste genossen die „Los Propellos“ mit ihren gekonnten witzigen Songs, die das Flugplatzleben karikierten. Auch die Jugendgruppe mit dem Musical „Flying Dreams“ strapazierte die Lachmuskeln des Publikums, das sich mit einem brausenden Applaus bei den „Künstlern“ bedankte.

Statistik 1995/1996

Flugstunden	1995	1996
Segelflug	465	814
Motorsegler	327	339
Motorflugzeug	127	136

1997 – 1998

Die Jahreshauptversammlung 97/98 fand am 22. April 1997 statt.

Bernd Neugart wurde Nachfolger von Michael Goldau als 2. Vorsitzender, **Martin Huber** löste Martin Ruch als Kassenleiter ab und **Frank Kölbl** übernimmt die Stelle des Schriftführers und Pressewarts. Wilfried Hoch musste sein Amt als Motorseglerreferent aus beruflichen Gründen nach achtjähriger, erfolgreicher Tätigkeit abgeben. Neben diesem Amt hatte er auch noch die Dimona D-KEMS, die ihm oft viel Arbeit und Sorgen bereitete, bestens gewartet. **Walter Schäfer** stellte sich nun für diese Arbeit zur Verfügung.

Zunächst zu den Aktivitäten am Platz und den Gebäuden: Die längst fällige Dachreparatur am Clubheim wird unter der Leitung von **Wendelin Hug** mit großem Personaleinsatz an einem Samstag bewältigt. Das Dach wurde mit Alu-Profil, das wir von der Fa. Neugart geschenkt bekamen, neu eingedeckt. Allerdings fehlt noch der Küchenteil und Übergang zur Werkstatt. Die Terrasse wurde vom Mitglied Jürgen Uhl fachgerecht saniert.

Nach anfänglichem Widerstand der Flugsicherung, konnte nun auch die verlängerte Windschleppstrecke in Betrieb genommen werden, jedoch war sie nur bei ganz trockenem Wetter befahrbar, da das Gelände sehr weich ist. Eine Auffüllung war unbedingt nötig.

Bauarbeiten waren nun in nächster Zeit nicht mehr geplant, bis auf die immer wieder aufgeschobene Asphaltierung der Flugplatzzufahrt und des restlichen Hallenvorfeldes vor der Werkstatt. Doch die Arbeit ging auch ohne Bauprojekt nie aus. Alles musste ja in Schuss gehalten werden, das Gelände, die Flugzeuge und der Fuhrpark mit den Mähgeräten. Das alles war mit vielen Arbeitsstunden verbunden, die zu erbringen waren.

Sorgen hätte uns die Bewirtung des Clubheims bereitet, gäbe es nicht Sibylle Dirolf und Uli Ittermann mit ihren Töchtern, die einspringen, als uns ein Pächtereh Paar nach kurzem Wirken sitzen ließ.

Unsere Schleppmaschine wurde 1997 mit einem 4-Blatt-Propeller ausgerüstet. Eine gesteigerte Steigleistung und eine deutliche Senkung des Lärmpegels konnten damit erreicht werden. Dies war uns immerhin 16.000,- DM wert.

Fast hätten wir einen wichtigen Termin verpasst, wenn uns Herr Klasterer, Ortsvorsteher von Altdorf, nicht an das 25-jährige Jubiläum des Flugplatzes Altdorf-Wallburg erinnert hätte.

Mit der Taufe der DG 505 auf den Namen "Stadt Lahr" durch Bürgermeister Lausch erinnerten wir uns in einer kleinen, würdigen Feier, anlässlich des Flugtages am 05.09.1998, an das Werden unseres Flugplatzes Altdorf – Wallburg. Präsident Georg Neugart ließ in einer kurzen Erinnerung die harten Jahre aufleben, welche einige Unentwegte damals gegangen waren, um diesen Flugplatz zu verwirklichen. Die anwesende politische Prominenz würdigte die von uns geleistete einmalige Aufbauleistung.



Am 05.09.1998, die DG 505 wird auf „Stadt Lahr“ getauft,



..... dabei ist viel politische Prominenz versammelt.

Für den alljährlichen Flugtag, der jetzt seinen festen Kalenderplatz Anfang September gefunden hatte, war das Interesse der Bevölkerung trotz vieler parallel verlaufender Veranstaltungen ungebrochen. Es gab immer wieder besondere Highlights, wie einen SAR-Hubschrauber und die hautnahe Besichtigung eines französischen Militärhubschraubers vom Typ „Gazelle“.

Vom Segelfliegen wäre zu berichten, dass 1997 einige Piloten mit privaten Flugzeugen und der vereinseigenen LS 4 erstmalig in Serres bei und mit Klaus Ohlmann, Inhaber zahlreicher Weltrekorde, flogen. Es war für die Piloten ein ganz neues Erlebnis hinter Klaus herfliegend über die Französischen Seealpen in weitem Bogen über die Barre des Écrins zum Massif du Mt. Cenis und zurück nach Serres geführt zu werden. Bei so einem Flug konnte der Mensch als Segelflieger alles erleben, was es für ihn zu erleben gibt, seien es Hangfliegen, Thermikfliegen und dann noch Wellenfliegen, das war einfach unvergleichlich.

"Begegnungen"







Das Streckenfluglager in Pont-sur-Yonne im August und der Vereinspokal DMSt wurden wieder durchgeführt. Leider sind im Geschäftsbericht keine Ergebnisse festgehalten.

Wolfgang Piele und **Till Frohmüller** konnten sich beim Freiburger Segelflugwettbewerb in der Doppelsitzerklasse sowohl 1997 als auch 1998 über einen dritten Platz freuen.

Die Herbstwanderung 1997 führte von Sulz über den Langenhard auf den Hasenberg. Auf dieser Tour erzählte und erklärte Georg Neugart, wie und wo auf dem Langenhard damals vor 40 Jahren geflogen worden war. Diese schon historische Fliegerzeit war einigen Wanderern gänzlich unbekannt.

Die Wanderung 1998 führte auf den Heuberg nach Ettenheim zu einer zünftigen Einkehr.



Die Wandergruppe bei der Herbstwanderung.

Da die Einnahmen aus Gastflügen, den Flugplatzfesten, dem Stockfest und der Clubheimbewirtung als gewerbliche Einnahmen gelten und diese den für gemeinnützige Vereine geltenden steuerlichen Freibetrag im Laufe der Jahre überschritten, musste eine Lösung gefunden werden, um Gewerbe- und Einkommensteuer frei zu bleiben.

Der Präsident regte daher an, einen gemeinnützigen Förderverein zu gründen, um die Einnahmen zu splitten. Diese Anregung fand beim Vorstand und der Mitgliederversammlung Zustimmung, und so wurde am 18. November 1998 der **„Verein zur Förderung des Luftsports auf dem Flugplatz Altdorf-Wallburg e.V.“** gegründet.

Die Eintragung erfolgte in das Vereinsregister am 20.11.98.

1. Vorsitzender wurde	Siegfried Bauer
2. Vorsitzender	Michael Goldau
Kassierer	Franz Lögler
Schriftführer	Walter Hiss

Die Bewirtung und Einnahmen aller Feste sind nun offiziell in den Händen des Fördervereins. Die Geldmittel einschließlich der Vereinsbeiträge und Spenden an diesen Verein, stehen ausschließlich dem Mutterverein zur Verfügung. Dies ist in der Satzung so festgeschrieben.

Die Abschlussfeiern 1997 und 98 fanden im Lamm-Saal in Ettenheim statt. Schade nur, dass sich das Programm in Wohlgefallen aufgelöst hatte, mit Ausnahme der gelungenen Einlagen der Familie Berger und der „Los Propellos“, Martin Ruch, Hans Lehmann, Wilfried Hoch und Franz Lögler.



Die Los Propellos im „Lamm“ in Ettenheim.
Von links: Martin Ruch, Hans Lehmann, Wilfried Hoch und Franz Lögler

Unter der Regie von Ausbildungsleiter Karl-Heinz Beiser und den Fluglehrern

Alfred Schneider
Rudi Lang
Martin Sunder-Plasmann
Jochen Gaedke
Wolfgang Pieles
Ralf Knüfermann

haben folgende Vereinsmitglieder nachfolgende Flugscheine erworben:

PPL C Moritz Henninger
 Patric Schlager
 Dirk Hoffmeister

PPL B Dirk Hoffmeister
 Raimund Hüglin

Neue Motorflugpiloten

PPL A Sigrid Duffner
 Christoph Mutschler

Motor- und Segelflugzeugwarte wurden Dirk Hoffmeister und Raimund Hüglin.

Statistik 1997/98

Flugstunden	1997	1998
Segelflug	530	745
Motorsegler	413	336
Motorflugzeug	88	102

Mitgliedsbestand

69 Aktive, 107 Passive

1999 – 2000

In der Jahreshauptversammlung im April 1999 wurde der Vorstand auf weitere zwei Jahre bestätigt. Es ergab sich nur beim Kassenleiter eine Änderung. **Günter Rosenkranz** löste Martin Huber in diesem Amt ab. Leider fand sich immer noch kein Segelflugreferent.

Im Mai 1999 hatten wir im Clubheim ungebetene Gäste, die sich durch ein Toilettenfenster Eingang verschafften. Übel hausten sie an der Theke und in der Werkstatt, wo sie den aufgebockten Rumpf der Dimona beschädigten. Leider konnten die Täter nicht dingfest gemacht werden. Fliegerkamerad Fritz Wolf schweißte daraufhin Eisengitter zusammen, die jetzt vor solchem Gesindel schützen sollen.

Um im Winter im Gastraum Unterricht durchführen zu können, wurde in diesen eine Schiebewand eingebaut und der abtrennbare Teil mit Heizkörpern bestückt.

Steter Tropfen höhlt den Stein, und so hat es **Uli Ittermann** geschafft, dass die Küche endlich neu möbliert wurde, einschließlich neuer Küchenmaschinen. Uli's Vater flieste auch noch den Boden, so dass die Küche nun nicht nur schöner sondern auch funktioneller geworden ist.

Da es Bernd Neugart immer schwerer fällt oder gar unmöglich wurde für das Stockfest eine Mannschaft zusammenzubringen, wurde entschieden, künftig auf eine Teilnahme am Stockfest zu verzichten.

Mit dem immer nur mit großem personellem Einsatz durchführbaren Flugplatzfest, hatte es Petrus 1999 am Sonntag nicht gut gemeint. Da es immer wieder wie aus Kübeln schüttete, fielen viele Vorführungen buchstäblich ins Wasser.

Mit tollen Platzierungen kehrten unsere jungen Flieger vom Landesjugendvergleichsfliegen aus Isny zurück. **Robin Hoffmeister** wurde gegen harte Konkurrenz Erster, Simon Türk Achter und Daniel Fischer Achtzehnter.

Im Jahr 2000 fand dieses Vergleichsfliegen unter Leitung von **Ralf Knüfermann** an unserem Platz statt. Robin belegte den dritten, Simon Türk den sechsten Platz.



Jugendvergleichsfliegen 2000.
Das Abschlussfoto mit Lore Sturm, Ortsvorsteher Hans Hug aus Altdorf,
Georg Neugart und Alfred Schneider.

Bei der Landesmeisterschaft (DMSt) 2000 erreichten **Wendelin Hug** und **Valentin Rosemann** im Doppelsitzer den 10. Rang.

Wiederum wurde von Serres aus von Vereinsmitgliedern Alpengelgflug betrieben und in Pont-sur-Yonne ein Streckenfluglager durchgeführt.

Wie schon in den vergangen Jahren fanden zum Flugsaison-Ausklang der Ziellandewettbewerb statt, sowie eine Herbstwanderung, die uns zu den Windrädern über Wallburg führte.

Seit der Wiedergründung der Fliegergruppe im Jahre 1950 fand alljährlich das Saisonabschlussfest mit Tanz statt. Wegen des zurückgegangenen Interesses an einem solchen Fest, wurde es 2000 mit der Nikolausfeier zusammengelegt.

Viel zu früh, im Alter von 64 Jahren, verstarb im Dezember 2000 unser langjähriges Mitglied, unser Fliegerkamerad

Emil Kimmig

Emil trat am 01.01.1973 in unseren Verein ein. Viele Jahre pflegte er unsere Motorfalken. Er verfochte das UL-Fliegen und war bei uns der erste Besitzer eines solchen Flugzeuges. Diejenigen, die ihn noch gekannt haben, wissen, was wir mit ihm verloren haben.

Die neuen Scheininhaber in den Jahren 1999/2000

PPL C	Raimund Hüglin
	Ralf Plaga
	Lothar Rösch

PPL B	Ralf Plaga
	Lothar Rösch
	Peter Schuckert

Statistik

Flugstunden	1999	2000
Segelflug	kA	515
Motorsegler		317
Motorflugzeug		102

Mitgliederbestand

57 Aktive und 118 Passive, insgesamt 175

2001 – 2002

Nach dem Alfred Schneider nach 10 Jahren nicht mehr zur Wiederwahl zur Verfügung stand, wurde in der Jahreshauptversammlung 2001 für die zwei nächsten Vereinsjahre 2001/2003 der Vorstand neu gewählt.

1. Vorsitzender	Bernd Neugart
2. Vorsitzender	Wendelin Hug
Kassenleiter	Günter Rosenkranz
Schriftführer	Frank Kölbl
Ausbildungsleiter	K.-H. Beiser
Motorflugreferent	Christoph Mutschler
Motorseglerreferent	Raimund Hüglin
Segel- u. Kunstflugreferent	Wolfgang Pieves
Technischer Leiter	Dirk Hoffmeister
Werkstattleiter	Fehlanzeige
Jugendleiter	Benjamin Matthiß

Der neue Vorstand erarbeitete in einem Arbeitskreis eine Vision 2010, die lautet:

**„Die Fliegergruppe Lahr ist im Jahr 2010
ein attraktiver und sportlich erfolgreicher Luftsportverein“**

Darüber hinaus erstellte der Vorstand eine Geschäftsordnung, in welcher alle vereinsrelevanten Abläufe und Maßnahmen exakt beschrieben sind.

Steuerrechtliche Bestimmungen, die Einführung des Euro und die Anpassung an die allgemeine Kostenentwicklung zwangen auch zu einer völlig neuen Gebührenordnung. Es wurden 60 Pflichtarbeitsstunden für jedes aktive Mitglied eingeführt. Nicht geleistete Arbeitsstunden müssen mit €8.- pro Stunde bezahlt werden.

Zur Förderung des Nachwuchses stellte Günter Rosenkranz seine DG 100 dem Verein zur Verfügung.

Ein Highlight wurde der fabrikneue Audi A 4 Quattro, den **Raimund Hüglin** zu einem Schnäppchenpreis beschaffte. Ingo Wünsch baute die Seilhalterungen, sodass jetzt ein Lepo zur Verfügung steht, der auch nasses Gelände mühelos überwindet und in dem man erster Klasse fährt.

Peter Schuckert und **Rolf Kaltenbach** nahmen sich der Werkstatt an. Sie kleideten die tristen Blechwände mit

Spanplatten aus und der Boden wurde von **Gerhard Hiss** mit einer hellgrauen Betonfarbe gestrichen. Jetzt sieht die Werkstatt viel heller und freundlicher aus. Mit neuen, einheitlichen Schränken und Werkbänken ausgestattet, ist sie ein richtiges Schmuckstück geworden, um die uns die meisten Fliegergruppen beneiden können. Jetzt fehlt nur noch ein Werkstattleiter, der darin seine Erfüllung suchen und finden könnte.

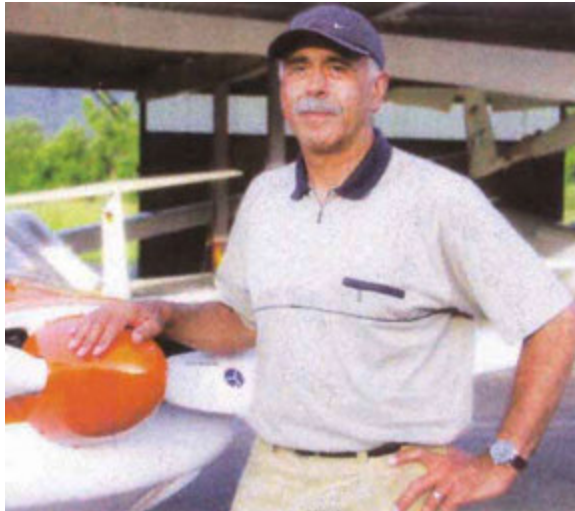
Ein Fortschritt der neuen Zeit ist auch der PC im Clubheim, um sowohl das Wetter einholen zu können, als auch Streckenflüge zu melden.

Leider ist von der Bewirtung des Clubheims nichts Erfreuliches zu vermelden. Uli konnte dies wegen familiärer Belastung nicht mehr wahrnehmen und aus den Mitgliedern war kein abwechselnder Dienst zusammenzubringen. So musste die Wirtschaft für drei Wochen geschlossen werden. Das war äußerst traurig, wirklich keine Imagewerbung für uns.

Am 11.02.2001 feierten wir den 80. Geburtstag von **Lore Sturm** in Veters Festhalle. Unser Präsident Georg Neugart gratulierte im Namen des Vereins und bedankte sich für ihre Tätigkeit zum Wohle der Vereine im LVB.

Das Flugplatzfest am 31.08. und 01.09.2002 litt zum ersten Mal an einem deutlichen Besucherrückgang, was insbesondere beim Speise- und Getränkeverkauf zu spüren war. Ein Straßenfest in Sulz und der Tag der offenen Tür bei der Fa. Herrenknecht hielten sicherlich viele Menschen davon ab, dann auch noch uns zu besuchen.

Beim Landesvergleichsfliegen der Jugend war unsere Jugend durch **Lukas Bachhofer, Felix Schulz** und **Benjamin MatthiB** vertreten.



Karl-Heinz Beiser besitzt zwischenzeitlich die UL- und die CVFR-Lehrberechtigung.

Über den Kauf eines UL konnte man sich aus Kostengründen und wegen der Gewichtslimitierung bei UL's noch nicht einigen.

Mit viel Spannung wurden wieder die Ziellandwettbewerbe durchgeführt sowie die mittlerweile obligatorischen Herbstwanderungen. Von Frank Kölblé geführt, ging es am 01.11.2002 auf die Haselstaude in den Kippenheimer Rebbergen. Mit den Nikolausfeiern und dem Treffen am 1. Weihnachtsfeiertag, das schon von Klaus Pfützé initiiert worden war, endeten jeweils die beiden Vereinsjahre.

Im Jahr 2002 mussten wir Abschied nehmen von

Gerhard Erb.

Er verstarb im Alter von 79 Jahren. Viele Jahre war er der Prüfer unserer Segelflugezeuge und seit 1974 Vereinsmitglied

bei uns. Oft war er auch in St. Crépin mit dabei. Viele Erinnerungen an ihn sind uns gegenwärtig.

Neue Scheininhaber in 2001/2002

PPL C	Christoph Auth
PPL B	Christian Huhn, Holger Obergföll u. Fritz Wolf

Es sind in Ausbildung

Segelflug	7 Schüler
Motorsegler	13 Schüler

Statistik

Flugstunden	2001	2002
Segelflug	642	604
Motorsegler	298	348
Motorflugzeug	83	99

Mitgliederbestand

67 Aktive, 107 Passive, insgesamt 174

2003 – 2006

In den Jahreshauptversammlungen 2003 und 2005 wurde der alte, 2001 gewählte, Vorstand bestätigt. Lediglich die Stelle des Kassierers war 2005 neu zu besetzen, da Günther Rosenkranz sich zeitlich nicht mehr in der Lage sah, die umfangreichen Kassengeschäfte zu erledigen.

Mit **Holger Obergföll** trat ein kompetenter Mann die Nachfolge von Günther Rosenkranz an.

Auch beim technischen Leiter gab es eine Änderung, da Dirk Hoffmeister im zurückliegenden Berichtszeitraum sein Amt niederlegte. Wendelin Hug sprang übergangsweise ein, da sich **Peter Schuckert** bereit erklärte, dieses Amt nach entsprechender Ausbildung zu übernehmen. Leider machte Peter Schuckert kurz vor der Jahreshauptversammlung aus beruflichen Gründen einen Rückzieher.

Wir haben nun eine bestens ausgerüstete Werkstatt, jedoch keinen Werkstattleiter und keinen technischen Leiter. Das ist äußerst bedenklich.

Die Bewirtung der Fliegerstube war immer noch vakant. Am Flugplatzfest 2004 bot sich unser passives Mitglied Wolfgang Baar an, ab 2005 die Bewirtung zu übernehmen. Dieses Angebot wurde akzeptiert, so dass wir nun seit 2005 eine geregelte Bewirtung haben. Wolfgang Baars und Marta Bläsen wünschen sich aber eine viel bessere Inanspruchnahme ihres Services durch die Mitglieder.

Bemängeln musste der 1. Vorsitzende die schlechte Teilnahme der Jugendgruppe an den Versammlungen. Hier sollte zumindest der Jugendleiter oder dessen Stellvertreter eine größere Präsenz zeigen.

Im Wochenendflugbetrieb musste wieder einmal mehr eine vermehrte Unpünktlichkeit der Eingeteilten Diensthabenden festgestellt werden. Alle Appelle hatten nichts gefruchtet.

Unter der Regie von **Margit Arnold** und **Holger Obergföll** wurde das Grillhäuschen saniert. Holger Obergföll's Bruder baute die Kaminverkleidung wieder auf und setzte auch den schadhafte Mauersockel am Clubheim, der starke Feuchtigkeitsschäden aufwies, wieder in Stand. Gut, wenn man auf solche Hilfe zurückgreifen kann.

Auch **Lothar Peter** war wieder kräftig am Wirken. Alleine hat er die ganze Fassade neu gestrichen, nachdem der Sockel

repariert war. Jetzt strahlt das Haus wieder in hellem Glanze!

Auf der Jahreshauptversammlung 2004 wurde **Carl-Richard Merkh** vom LVB Vizepräsident **Walter Nerdinger** für 60 Jahre fliegerische Tätigkeit geehrt. Am 23.03.1944 startete unser „Colli“ zu seinem ersten Schullflug und am 27.06 2004 machte er seinen letzten Start und seine letzte Landung.

Walter Hiss, der „Segelflieger vom Kaiserstuhl“ erhielt ebenfalls aus den Händen Nerdingers die silberne Ehrennadel des BWLV.



Jahreshauptversammlung 2004

Carl-Richard Merkh wird von LVB Vizepräsident Walter Nerdinger für 60 Jahre fliegen geehrt.
Walter Hiss der „Segelflieger vom Kaiserstuhl“ erhält die silberne Ehrennadel des BWLV.

Die seit zwei, drei Jahren anhaltende Diskussion über die Anschaffung eines UL-Flugzeuges oder eines Motorseglers wurde beendet. Die Entscheidung fiel weder für das eine noch das andere aus, es wurde eine gebrauchte, überholte „Katana“ von Diamond Aircraft, ein Motorflugzeug gekauft. Das Flugzeug, Baujahr 1996, hatte bis dato 3300 Starts und 1.300 Stunden geflogen. Nach einer gründlichen Überholung im Januar 2004 in Egelsbach wurde die „Katana“ D-EMGK von K.H. Beiser auf unseren Platz überführt und anlässlich des Flugplatzfestes am 05.09.2004 von Ortsvorsteher Hug aus Altdorf auf den Namen „Altdorf“ getauft. Um dieses Flugzeug finanzieren zu können, musste allerdings die Dimona D-KEMS verkauft werden.



Am Flugplatzfest 2004 tauft Ortsvorsteher Hans Hug aus Altdorf die Katana auf „Altdorf“.



Die Festgäste erheben das Glas auf die Fliegergruppe.

Auf den 26.11.2005 lud die Fliegergruppe Lahr zur Abschlussfeier des Schwarzwaldcups 2005 mit Siegerehrung in Veters Festhalle auf den Black Forest Airport in Lahr ein. Es waren alle teilnehmenden Vereine vertreten. Als der

Präsident der Fliegergruppe Lahr die Gäste begrüßte, war kein Sitzplatz mehr frei. Aus unseren Reihen konnte **Benjamin MatthiB** für den 2. Platz bei den Newcomern die Ehrung entgegennehmen.

Im Rahmenprogramm begeisterte Stefan Krauss mit einem fesselnden Beitrag und faszinierenden Bildern vom Baron Hilton Cup auf der Flying Ranch in Nevada/USA.

Lore Sturm, als Präsidentin des LVB, war voll des Lobes über die Organisation dieser Veranstaltung, die in den Händen von **Frank Köible** lag, und über die schöne Ausschmückung der Lokalität, die **Margit Arnold** und Frank's Frau **Carola Köible** besorgten.

Die Vereinsjahre 2003 bis 2005 verliefen im Großen und Ganzen in geregelten, eingespielten Bahnen und unfallfrei.

Mitte Juli 2006 kann sogar, dank der hohen Ausbildungsqualität des Fluglehrerteams, allen voran Karl-Heinz Beiser, auf eine **zwölfjährige** unfallfreie Zeit zurückgeblickt werden.

Wir haben neue Scheininhaber

PPL C	Benjamin MatthiB
PPL C	Felix Schulz
PPL B	Jürgen Hog
PPL B	Axel Weber
PPL B	Dieter Hetzel

Statistik

Flugstunden	2003	2004	2005
Segelflug	1006	947	461
Motorsegler ohne KEMS	243	388	293
Motorflugzeug	114	220	214

Mitgliederbestand am 01.01.2005

63 Aktive und 106 Passive, insgesamt 169

Von einem fliegerisches Highlight muss noch berichtet werden. **Wendelin Hug** lockten die von Klaus Ohlmann gemeldeten Höhen- und Streckenflüge über den Argentinischen Anden. Einmalige Eindrücke brachte er mit nach Hause von seinen Flügen im Januar 2004 zusammen im Cockpit mit Klaus Ohlmann. Ein neues Segelfliegerparadies hatte sich aufgetan.

Schon Anfang 2006 zog es ihn zusammen mit **Valentin Rosemann** wieder dorthin, jetzt konnten die beiden aber selbst mit einem Nimbus 4 M, geführt von Klaus Ohlmann, segelfliegerische Superlative in Höhen zwischen 8000 und 9000 Metern über den Anden erleben. Die geflogenen Standardstrecken lagen bei 800 bis 1500 Kilometern am Tag, die maximale Strecke als Ziel-Rückkehrflug betrug 2.150 Kilometer. Von Altdorf-Wallburg aus gerechnet, wäre das etwa Dänemark und zurück. Auch Dirk Hoffmeister wollte sich dieses Erlebnis nicht entgehen lassen und reiste ebenfalls im Winter 2005 hier, Sommer in Argentinien, zu Klaus Ohlmann. Wer ist der Nächste?

Am 11.02.2006 hatten wir schon wieder eine Festversammlung in Vettors Festhalle auf dem Flugplatz Lahr. Lore Sturm feierte ihren 85. Geburtstag, wozu Walter Nerdinger im Namen des Luftsport Verbandes Baden, dessen Präsidentin Lore ist, eingeladen hatte. Wie immer bei Lores Geburtstagen hatte sie ein volles Haus. Von uns und vielen Amtsträgern aus Politik und Sport konnte Lore herzliche Glückwünsche entgegennehmen.

In der Jahreshauptversammlung am 02.03.2006 musste leider wieder festgestellt werden, dass die Posten des technischen Leiters und des Werkstattleiters noch immer unbesetzt sind. Die Flugzeug- und Motorenwarte erledigen zwar ihre Arbeit zur aller besten Zufriedenheit, aber eine oberste Leitung und Koordination der anfallenden Arbeiten wäre dringend notwendig.

Der Chronist darf an dieser Stelle einmal an die Arbeitsleistungen erinnern, die z.B. im Winter 1994/1995 in der

Werkstatt erbracht worden war. Wie mühselig gehen dagegen teilweise heute die kleinsten Reparaturen und die routinemäßigen Jahrestüberholungen vorstatten. Alles hängt immer nur an einem sehr kleinen Personenkreis oder manchmal nur an einer Person.



Eine wichtige Arbeit verrichtet Christoph Mutschler.
Hier eine routinemäßige Motorkontrolle bei unserer Schleppmaschine,
der Robin Remorqueur DR 400, mit dem Rufzeichen D-EHLR.

Thema Nummer eins ist für die Vorstandschaft jetzt die Jubiläumsfeier zum 75jährigen Bestehen der Fliegergruppe Lahr und deren Namensweiterung auf Fliegergruppe Lahr-Ettenheim, die im Rahmen des Flugplatzfestes am 02./03. September 2006 gefeiert werden soll.

Endlich konnte der Vorstand auch grünes Licht geben für die Asphaltierung der Zufahrt zum Flugplatz und für das Werkstatthallen-Vorfeld bis zur Terrasse der Fliegerstube.

In diesem Zusammenhang baute Fliegerkamerad **Fritz Wolf** eine Böschungssicherung, die er kunstgerecht mit Sandstein verkleidete. Der Übergang vom Hallenvorfeld zum Fluggelände wurde, wie ebenfalls seit Langem geplant, mit Rasenpflaster befestigt. Die organisatorischen Vorarbeiten, wie Einholung von Angeboten und Toto/Lotto-Mittel beantragen, lag in den Händen von **Georg Neugart**, die Bauleitung bei **Hans-Jörg Becherer**. Für die Arbeiten der Baufirma waren knapp 21.000,- € auszugeben sowie Eigenleistungen von ca. 250 Arbeitsstunden zu erbringen. Jetzt ist alles, was 1971 begonnen wurde, fix und fertig.

Jetzt gilt es, das Geschaffene zu erhalten.

Zum Schluss ist es dem Chronisten noch ein Herzensanliegen allen Ehefrauen und Freundinnen von Fliegern zu danken, die uns über die ganze Zeit bei den Flugtagen und sonstigen Festen mit den gespendeten Kuchen und der Kaffeetheke unterstützten. Sie trugen immer wesentlich zum finanziellen und gesellschaftlichen Erfolg bei.

Im Jubiläumsjahr 2006 waren am Flugplatz Altdorf-Wallburg folgende Flugzeuge stationiert:

Vereinseigene Flugzeuge

Robin DR 400

D-EHLR

Katana	D-EMGK
Motorfalke SF 25 C	D-KLOU
DG 500/20 ELAN	D-4176
ASK 21	D-1258
ASK 13	D-7962
LS 4	D-0473
LS 1	D-2225
Ka 8	D-0549

Private Flugzeuge

Dragon Fly	D-EKAS
Ventus C	D-KIKK
ASW 24	D-KLOA
DG 400	D-KOPC
Rans S7	D-MWBV
LS 3a	D-5901
LS 3	D-7905
DG 300	D-4755

Alle in dieser Chronik aufgeführten Startzahlen und Flugstunden beziehen sich nur auf die vereinseigenen Flugzeuge.

Diese Chronik der Fliegergruppe Lahr e.V. endet im Monat Juli 2006. Wenn sie einmal fortgesetzt werden sollte, wird der Verein, wie zuvor beschrieben, seinen Namen mit dem Zusatz Ettenheim ergänzt haben, um der nun 33-jährigen Existenz unseres Flugplatzes Altdorf-Wallburg auf Ettenheimer Gemarkung und einem bereits bis Ende 2034 reichenden Pachtvertrag Rechnung zu tragen.

Dies soll nicht als Abkehr von Lahr, unserem Geburtsort und großen Förderer in schweren Zeiten, verstanden werden. Aber auch die Fliegergruppe muss sich auf die geänderten Zeiten und Gegebenheiten einstellen.



Vier „Alte“: Franz Lögler, Günther Schiller,
Georg Neugart und Erwin Haas lassen frühere Zeiten aufleben.

In den 75 Jahren hat die Fliegergruppe vieles, oft nahezu unmöglich Erscheinendes, geschaffen. Möge dies die kommenden Generationen beflügeln, das geschaffene Werk zu erhalten und niemals zu verzagen, wenn es wieder einmal heißt, Großes anzupacken.

Die Vorsitzenden der Fliegergruppe Lahr e.V. von 1931 bis 2006

1931 - 1934

Dr. Schatz

1934 - 1939

jeweils mit der
Führung beauftragt

Alfred Schneider (sen.)

Hermann Sturm
Fritz Haas

1939 – 1945

mit der Führung beauftragt

Hermann Sturm

1951 - 1962

Hermann Sturm, Präsident 1963-1989

1963 - 1972

Erwin Haas, heute Ehrenvorsitzender

1973 - 1974	Georg Neugart, seit 1995 Präsident
1975 – 1980	Horst Wunsch
1981 - 1990	Klaus Pfütze
1991 - 2000	Alfred Schneider
2001 -	Bernd Neugart

