

AeroClub Göppingen–Salach e.V. *Flugplatz Gruibingen–Nortel*



Vereinschronologie

AeroClub Göppingen–Salach e.V.
Weberstraße 20, D-73084 Salach

Internet <https://aeroclub-gs.de>
E-Mail: kontakt@aeroclub-gs.de
Telefon: Vereinsheim Nortel 07161 / 2464
Flugleitung Nortel-Info 07164 / 5445

Inhalt

Geschichte des Vereins.....	2
Fliegergruppe Göppingen.....	3
FG Göppingen (1929 - 1938).....	3
FG Göppingen (1939 - 1949).....	4
FG Göppingen (1950 - 1959).....	5
FG Göppingen (1960 - 1969).....	7
FG Göppingen (1970 - 1979).....	10
FG Göppingen (1980 - 1989).....	12
FG Göppingen (1990 - 2001).....	14
Fliegergruppe Salach	16
FG Salach (1932 - 1949).....	16
FG Salach (1950 - 1959).....	17
FG Salach (1960 - 1969).....	18
FG Salach (1970 - 1979).....	19
FG Salach (1980 - 1989).....	21
FG Salach (1990 - 2001).....	24
AeroClub Göppingen-Salach e.V.....	26
AeroClub-GS (2000 – 2009)	26
AeroClub-GS (2010 – 2019)	29
AeroClub-GS (2020 –)	32

Geschichte des Vereins

Der AeroClub Göppingen-Salach e.V. ist ein Zusammenschluss der beiden traditionsreichen Fliegergruppen Göppingen (seit 1929) und Salach (seit 1932) zum 1. Januar 2002.

Die vorliegende Chronologie dokumentiert die Geschichte und Entwicklung des Göppinger Vereins, des Salacher Vereins und des neuen AeroClub.

[Solltest Du Ergänzungen haben, wende Dich bitte an den Vorstand.](#)

Fliegergruppe Göppingen

FG Göppingen (1929 - 1938)

1929 - Gründung der FAG I (Flug- und Arbeitsgruppe I) unter Leitung von Dr. Richard Illig. Bau von zwei Gleitflugzeugen (ein offener und ein verkleideter Zögling). Diese Arbeiten werden im ersten Stock des Druckereigebäudes von Richard Illig in der Blumenstraße 3 in Göppingen durchgeführt.

1930 - Am 18. Februar wird die FAG II Göppingen unter Leitung von Gustav Beinhoff vom WLV (Württembergischer Luftfahrt Verband) anerkannt. Am 31. Mai werden die beiden Flugzeuge in der Freihofturnhalle der Öffentlichkeit vorgestellt. Der offene Zögling wird "Grashüpfer" getauft, der andere "Sperber" Ingenieur Bachem vom WLV überprüft beide Flugzeuge und führte die ersten Starts auf der "Viehweide", dem heutigen Göppinger Flugplatz, durch. Unter Fluglehrer Herr Rudolf folgen die ersten Rutscher und Starts am Gummiseil. An der Teck werden zwei A-Prüfungen geflogen. Im "Stadtgarten" werden verschiedene Segelflugzeuge ausgestellt, mit denen auf dem "Rigi" und bei Rechberghausen geflogen wird.

1931 - Da das Göppinger Gelände für Hangflüge zu flach ist, fährt man mit einem Lastwagen an die Teck. Ein näher gelegenes Gelände findet sich beim Ittishof am Stadtrand von Göppingen in Richtung Heiningen. Somit kann man sich den Lastwagen sparen, eine einfache Bockvorrichtung und die Muskelkraft der Fliegerkameraden reicht für den Transport aus. Bei einem Ausflug wird südlich des Kornbergs ein günstiges Gelände nahe Gruibingen entdeckt. Die Landwiese befindet sich dort, wo heute die Autobahnraststätte steht. Es wird neben der Teck der "Hausberg" für die Göppinger. Am 25. Oktober werden hier die ersten A-Prüfungen geflogen und abends in Gruibingen begossen.

1932 - In diesem Jahr wird viel geübt; sowohl beim Fliegen als auch beim Reparieren danach.

1933 - Am 2. April erscheint in "Der Hohenstaufen" ein ausführlicher Artikel über die FAG I.

1934 - Am 7. März gelingt Reinhold Ruess auf dem Hornberg ein Dauerflug von 10 Stunden und 39 Minuten. Er gewinnt damit einen vom Wirtschaftsministerium Stuttgart ausgesetzten Preis. Außer dem Anerkennungsschreiben des Ministeriums und des Oberbürgermeisters von Göppingen, sowie einer Glasschale freut er sich besonders über eine Postkarte von der deutschen Segelflugexpedition aus Argentinien. Unterschriften: Wolf Hirth, Heinrich Dittmar, Richard Mihm, Hanna Reitsch, Peter Riedel und W. Harth. Die FAG I ist in eine Fliegerortsgruppe des WLV umbenannt worden. Dr. Richard Illig, der bisherige Leiter der FAG I, stellt seinen Posten aus politischen Gründen zur Verfügung und erklärt seinen Austritt.

1935 - Der Göppinger Flugplatz wird gebaut. Zum Abschluss stiften die Göppinger Handwerker und Industrieunternehmer ein Motorflugzeug vom Typ Klemm KL 25. Mit

diesem zweisitzigen Sportflugzeug werden auf dem Hornberg F-Schlepps und Passagierflüge durchgeführt. Martin Schempp ist Besitzer der ersten württembergischen Segelflugzeugwerkstatt in Göppingen. Wolf Hirth fliegt in Japan seine Konstruktion "Göppingen 1"

1936 - Zur Olympiade in Berlin ist ein Sternflug ausgeschrieben, zu dem alle Staaten Europas eingeladen sind. Mit der gestifteten Klemm nehmen Max Dieterle und Robert Dycke daran teil. Sie werden 24ster von 250 Teilnehmern.

1937 - Immer mehr wird auch der Segelflug zur "vormilitärischen Ausbildung" herangezogen. Der zivile Flugsport stirbt.

1938 - Martin Schempp mietet in Kirchheim ein leerstehendes Fabrikgebäude für eine Zweigniederlassung und geht mit Wolf Hirth zusammen. Die Firma Schempp-Hirth entsteht.

FG Göppingen (1939 - 1949)

1939 - 1945 - 2. Weltkrieg: Der Flugbetrieb wird noch soweit durchgeführt, wie es die Kriegereignisse erlauben.

1945 - Wie alles in Deutschland, so liegt auch die Sportfliegerei am Boden. Es finden allerdings wieder erste Flüge bei den Amerikanern in Kirchheim/Teck statt. Schule von Herrn Hodemacker (Holland); Fluglehrer Paul Espenlaub.

1945 - Im Mai wird in Göppingen die erste Modellfluggruppe Deutschlands von der amerikanischen Militärregierung lizenziert. Die Stadtgärtnerei Straub, in der die Modellbauwerkstatt eingerichtet wird, wird mehr und mehr zum Sammelplatz aller ehemaligen Flieger. Neben dem Bau von Flugmodellen ist es vor allem das Pläneschmieden, das der fliegerischen Idee immer stärkeren Auftrieb gibt. So wird in Erfahrung gebracht, dass in einer Scheune in Eislingen ein Segelflugzeug vom Typ "Wolf" versteckt ist. Am helllichten Tag wird dieses Flugzeug unter schwierigsten Bedingungen "sichergestellt".

1947 - Die ersten Modellflugwettbewerbe finden statt. Die Göppinger sind hier sehr erfolgreich. Irgendwann einmal, so hofft man sehnsüchtig, wird wohl auch das Segelfliegen wieder zugelassen werden. Zunächst werden mit viel List und Tücke und immer am Rande der Legalität die Bauzeichnungen für den Doppelsitzer "Gö-4" beschafft. Schon der Besitz von Bauplänen ist strafbar, erst recht natürlich ist es der Besitz eines Flugzeugs. Trotzdem unternehmen einige Göppinger Kameraden (Willi Rostan, Karl Munz mit LKW, Fritz Ulmer, Roland Landauer und weitere) sehr gewagte Aktionen, um in den Besitz von Segelflugzeugen zu gelangen. Zwei Grunau-Baby IIb werden von uns in einer Blitzaktion von Ebersbach nach Jebenhausen verlagert, da die Amerikaner auf sie aufmerksam werden. Der Besitzer Herr Schindele, der dadurch ganz schön ins Schwitzen kommt, vermacht uns eines der Babys für das Risiko, das wir dabei eingehen. Im September werden in zwei gefährlichen Nachtaktionen aus einer Halle der ehemaligen "Reichssegelflugschule Teck" in Nabern fünf fabrikneue Segelflugzeuge (3 Grunau-Babys, 1 Weihe, 1

Habicht) buchstäblich vor einer sinnlosen Zerstörung gerettet. Es gibt in Jebenhausen und Bezgenriet Bürger, die ein Herz für Idealisten haben. Sie nehmen das nicht kleine Risiko auf sich und verstecken die Flugzeuge. Die Fliegergruppe wird diesen Leuten immer dankbar sein. Fritz Ulmer gefährdet die ganze Aktion, als er versucht, ein Flugzeug für sich zu ergattern und dabei erwischt wird. Es gibt aber glücklicherweise keine Hausdurchsuchung, bei der alles auffliegen würde. Er wird daraufhin aus der Gruppe ausgeschlossen.

1948 - In diesem Jahr entsteht in der Firma Gral-Glashütte dank eines großzügigen Entgegenkommens von Rolf Seyfang die erste Fliegerwerkstatt nach dem Krieg. In nächtelangen Lohnarbeiten werden die Mittel beschafft, um das Material für den geplanten Bau des Doppelsitzers Gö-4 einzukaufen. Weihe und Habicht müssen von Jebenhausen nach Bezgenriet umquartiert werden, da der Bauer, der sie versteckt, Angst bekommt und es den Amerikanern melden will. In fliegerischer Hinsicht muss man sich immer noch mit Modellflugwettbewerben begnügen.

1949 - Mit dem Fliegen ist es immer noch nichts. Es werden mit der Stadt Göppingen Verhandlungen wegen eines Geländes zur Erstellung einer Werkstatt geführt. Dafür wird ein Gelände auf dem Galgenberg am Rande des Flugplatzes vorgesehen.

FG Göppingen (1950 - 1959)

1950 - Auf dem Galgenberg wird im Frühjahr mit dem Bau einer Werkstatt begonnen. Es ist ein Gebäude aus Fertigteilen der Firma Staufen-Bau Eislingen. Solche Projekte entstehen nicht von allein. Einige Zugpferde müssen sich freiwillig davor spannen und ein Beispiel für die anderen geben. Noch im gleichen Jahr kann das Richtfest gefeiert werden. Im Sommer wird damit begonnen, eines der "sichergestellten" Grunau-Babys bei der Firma Gral-Glas flugklar zu machen.

1951 - In Frühjahr findet die Versammlung zur Neugründung der Fliegergruppe Göppingen statt. Zum ersten Vorsitzenden wird Robert Pohl gewählt. Am 29. April ist dann endlich der lang ersehnte Augenblick gekommen: Der erste Flug der Fliegergruppe Göppingen nach dem Krieg wird mit einem Grunau-Baby auf dem Messelberg im Autoschlepp mit 50 Meter Seil durchgeführt. Der Pilot ist Willi Rostan. Im Juni wird dann das erste deutsche Segelflugzeug nach dem Krieg, ein Grunau-Baby IIb, mit dem Kennzeichen D-8000 zugelassen. Auf diesem Flugzeug erneuern die alten Segelfluglehrer des WLV ihre Lehrberechtigung, damit wieder mit der Schulung begonnen werden kann. Die ersten Luftfahrerscheine werden wieder erfolgen. Für die Nachwuchsschulung baut man einen Schulgleiter SG-38.

1952 - Zu Beginn der Flugsaison schenkt der WLV der jungen Gruppe eine Pfeiffer-Winde. Es ist ein Ausgleich für Spenden der Göppinger Industrie an den Verband. Im Frühsommer findet auf dem Schillerplatz in Göppingen die Taufe von sieben Segelflugzeugen statt: 3 Grunau-Babys, 1 Schulgleiter, 1 Spalinger S-15, 1 Habicht und 1 Weihe. Geflogen wird auf dem Hornberg, auf dem Klippeneck, in Freiburg und im August gibt es bereits die ersten Probestarts auf dem Sielenwang. Die ersten Leistungsflüge können durchgeführt werden: drei Fünfstundenflüge, zwei Höhenflüge und ein Streckenflug für das Silber-C. Mit Hanna Reitsch als Lehrerin erhalten zwei

Mitglieder den Kunstflugschein. Am Ende des Jahres kauft die Gruppe von der Firma Focke-Wulf in Bremen einen fabrikneuen Hochleistungs Doppelsitzer Kranich III mit dem Kennzeichen D-8038. Mit diesem Flugzeug erfliegen Hanna Reitsch und Lisbeth Häfner bei der Weltmeisterschaft in Madrid den dritten Platz in der Doppelsitzer-Klasse. In diesem Jahr ist zweifacher Vorstandswechsel. Erst wird Rolf Seyfang zum 1. Vorsitzenden gewählt, später wird es Alfons Bacher.

1953 - Jetzt ist das Segelfliegen wieder so richtig in Schwung. Während der Wachstumsruhe in der Natur schulen die Anfänger mit dem Schulgleiter am Mädlesberg bei Gruibingen. Mit dem Kranich, dem Baby und der Weihe wird auf dem Boßler geflogen. Damit ist der erste Schritt zur Gewinnung eines eigenen Fluggeländes getan. Am 12. Oktober findet der erste Göppinger Flugtag in Rechberghausen, Schloßhof statt. Am 18. Oktober wird der Kranich III auf den Namen "Göppinger Industrie" getauft. Karl Munz wird zum 1. Vorsitzenden gewählt.

1954 - Leider läßt sich das eigene Fluggelände auf dem Boßler, das man schon etwas ins Herz geschlossen hat, nicht realisieren. Die Fliegergruppe fliegt nun im wesentlichen auf dem Hornberg. Es zeigt sich jedoch immer deutlicher, dass der Hornberg zu stark belegt ist. Es muss also oberstes Ziel bleiben, nach einem eigenen Fluggelände Ausschau zu halten. Die Schulgleiter-Schulung mit dem Gummiseil wird auf dem Lindenfeld bei Bettringen durchgeführt. Im August findet auf der Hahnweide ein Umschulungslager für Windenstart statt. Mit dem Kunstflugzeug Habicht werden verschiedene Flugtage besucht.

1955 - Dieses Jahr bringt einen Wendepunkt - den Abschied von der Einsitzer-Schulung mit Schulgleiter und Gummiseil. Im April kauft die Fliegergruppe von der Firma Schleicher in Poppenhausen/Rhön ein doppelsitziges Schul- und Übungsflugzeug vom Typ Rhönlerche II. Ein sehr gelungenes Fliegerlager auf dem Klippeneck im August bringt wunderschöne Flüge. In diesem Jahr nimmt die Gruppe zum ersten Mal an einem Wettbewerb des WLV teil. Piloten der Gruppe erringen dabei den fünften und zehnten Platz in der Leistungsklasse. In der Übungsklasse erreicht man den elften Platz. Karl Munz und Herrmann Zeller beginnen Verhandlungen mit Grundstücksbesitzern und Behörden über die Zulassung des Sielenwangs als Segelfluggelände. Die Verhandlungen sind zäh und Sieger durch Ablehnung bleibt die Behörde.

1956 - Ein rohbaufertiger L-Spatz 55 wird von der Firma Scheibe in München-Dachau gekauft. Die Mitglieder der Fliegergruppe bespannen und lackieren dieses Leistungsflugzeug in der Werkstatt. Im Sommer findet auf dem Fluggelände Elchingen bei Aalen ein Fliegerlager statt, das sowohl in fliegerischer als auch in kameradschaftlicher Hinsicht ein großer Erfolg ist.

1957 - In diesem Jahr ist wieder Vorstandswechsel. Erich Dauner wird 1. Vorsitzender. Im Frühsommer wird der neue L-Spatz 55 auf dem Platz neben der Albert-Schweitzer-Schule auf den Namen "Blitzschwob" getauft. Als besondere Attraktion findet dabei ein Freiballonaufstieg der Ballonsportgruppe Stuttgart statt. Oberbürgermeister Dr. König fährt als Ehrengast mit. Leider wird die Fahrt durch ein aufziehendes Gewitter etwas jäh und unsanft an einem Baum bei Schlierbach

vorzeitig beendet. Sowohl über Pfingsten auf dem Klippeneck als auch im Sommer in Elchingen finden wieder Fliegerlager statt. Im Oktober beginnen einige Mitglieder in Illertissen mit der Kunstflugschulung auf dem Habicht. Im übrigen bringt das Jahr 1957 erneut große Sorgen wegen der Werkstatt. Die kaum fertiggestellte Bleibe auf dem Galgenberg muss schon wieder geräumt werden, da der Platz für Wohnbauten benötigt wird. Die Stadt stellt der Fliegergruppe die Turnhalle der ehemaligen Wilhelmshilfe zur Verfügung. In einem intensiven wochenlangen Arbeitseinsatz wird ein Zwischenboden eingebaut, so dass damit eine einigermaßen verwendbare Fliegerwerkstatt entsteht. Im September kann nach vierjähriger Vorbereitungszeit der Privatflugplatz Göppingen-Berneck eingeweiht werden. Fritz Ulmer hat diesen fast nur aus privaten Mitteln aufgebaut. Damit haben die Göppinger Motorflieger einen in der Nähe liegenden, öffentlich zugelassenen Landeplatz.

1958 - In diesem Jahr finden in Elchingen zwei Fliegerlager statt. Im Sommer ist es ein Schulungslager für Anfänger und ein Freizeitlager für Fortgeschrittene, wobei wieder schöne fliegerische Erfolge und ein nachhaltiges Kameradschaftserlebnis verzeichnet werden können. Im Oktober sind einige Kameraden in Elchingen und erwerben ihre Flugzeugschleppberechtigungen.

1959 - Im wesentlichen wird auf dem Hornberg geflogen, wobei im Gruppenbetrieb einige silberne Leistungsabzeichen erzielt werden. Im Frühjahr finden auf dem Sielenwang wieder Probeflüge statt, die zeigen, dass es sich lohnt, die wahrscheinlich langwierigen Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern und den Behörden aufzunehmen, um zu einem gepachteten Segelfluggelände zu gelangen.

FG Göppingen (1960 - 1969)

1960 - Zum zweiten mal organisiert die Fliegergruppe einen Flugtag, der dann aber beinahe ins Wasser fällt. In diesem Jahr entwickelt sich auch eine gute Freundschaft mit den Fliegerkameraden der Innsbrucker Segelfliegervereinigung. Immer öfters werden in Innsbruck im Föhn Höhenflüge gemacht.

1961 - Im Frühjahr können gleich einige beachtliche Thermikflüge über dem Inntal in Innsbruck durchgeführt werden. Freudig nehmen wir das Angebot der Innsbrucker Segelfliegervereinigung an, unseren Habicht in ihrer Halle in aufmontiertem Zustand abzustellen. Damit entfällt der aufwendige und kostspielige Straßentransport dieses Flugzeugs und es können bei entsprechender Wetterlage jederzeit Föhnflüge durchgeführt werden.

1962 - Dieses Frühjahr beginnt mit spektakulären Höhenflügen in Innsbruck, die bis in 7000 Meter Höhe führen. An zwei Tagen werden von sechs Fliegerkameraden aus Geislingen und Göppingen insgesamt 55.000 Höhenmeter erflogen. Auch sonst ist dieses Jahr eines der fliegerisch eindrucksvollsten in der Geschichte der Fliegergruppe. In der Werkstatt wird in unermüdlicher Arbeit von einigen wenigen Kameraden eine selbstfahrende Startwinde konstruiert und gebaut. Der L-Spatz wird an ein Clubmitglied verkauft und dafür eine gebrauchte Ka-8 angeschafft. Die gute alte Weihe ging in den Privatbesitz von Willi Rostan über.

1963 - Es beginnt sehr schmerzlich für die Fliegergruppe Göppingen. Am 12. Januar stürzt die Flugzeughalle auf dem Flugplatz in Innsbruck infolge einer gewaltigen Schneelast zusammen und begräbt unseren Habicht (D-8002) unter sich. Außer dem leicht beschädigten Sauerstoffgerät und einigen beschädigten Instrumenten ist das Flugzeug restlos zerstört. Ende der 80er-Jahre erhält der OSC (Oldtimer Segelflug Club Wasserkuppe Rhön e.V.) von uns den beschädigten Haubenrahmen und "repariert" den Habicht. Er steht jetzt da wie neu. Am 27. April wird die selbstgebaute Startwinde auf dem Hornberg zum erstenmal in Betrieb genommen. Sie hat einen 240-PS-Buick Motor. Am Ende der Flugsaison, **am 15. September, beginnt nach langjährigen Bemühungen das offizielle Fliegen auf dem Nortel.** Wir haben nun endlich ein eigenes Fluggelände. Ende November wird von der Firma Schleicher unsere neue Ka-8b ausgeliefert. Bei der Siegerehrung des Hornbergpreises wird das Flugzeug am 7. Dezember von Bürgermeister Maier aus Eislingen auf den Namen "Stadt Eislingen" getauft.

1964 - Die Startzahl kann beträchtlich gesteigert werden, da die Gruppe nun ganz auf das neue Fluggelände Nortel übersiedelt ist. Die Leistungsflieger mit ihren privaten Segelflugzeugen bleiben der günstigeren Startmöglichkeiten wegen auf dem Hornberg. Es zeigt sich jedoch, dass der zeitraubende Transport der Flugzeuge ins neue Fluggelände den Betrieb stark beeinträchtigt. Das Angebot von Willy Horn in Göppingen, eine Wellblechhalle auf Abbruch zu bekommen, wird daher dankbar angenommen. Unser Architekt Erich Dauner beginnt wieder zu verhandeln und erreicht nach vielerlei Wenn und Aber eine Baugenehmigung. Am 1. Juni beginnen die Abbrucharbeiten in Göppingen an der Jahnstraße und schon drei Wochen später, am 20. Juni, kann das Richtfest an der aufgebauten Halle im "Nortel-Steinbruch" gefeiert werden. Im Laufe der folgenden Wochen wird die Halle fertiggestellt, so dass jetzt eine Unterstellmöglichkeit für mindestens sechs aufgebaute und noch weitere abgerüstete Flugzeuge besteht. Innerhalb weniger Wochen haben insgesamt 46 aktive Mitglieder in einem wirklich imponierenden Arbeitseinsatz annähernd 1500 Arbeitsstunden geleistet.

1965 - Es ist ein Jahr, das nicht sehr vielversprechend beginnt. Bereits am 4. April, dem ersten Flugsonntag, verursacht Karl Geiger mit der Rhönlerche D-8143 eine Bruchlandung, bei der das Flugzeug stark beschädigt wird, so dass das am meisten benötigte Flugzeug für die nächste Zeit nicht zur Verfügung steht. Am 16. April verkaufen wir die alte Ka-8 (D-8331), den "Bauernadler" an den Flugsportverein Bruchsal. Am 8. Mai wird dann die schon lange bestellte Ka-6 CR bei der Firma Schleicher in Poppenhausen abgeholt. Damit besitzt nun die Gruppe ein modernes Hochleistungssegelflugzeug. Am 12. Mai erfolgt der Einflug und am Samstag den 22. Mai wird das Flugzeug anlässlich eines gut gelungenen Fliegerabends in der Turnhalle in Gruibingen auf den Namen "Nortel-Hexe" getauft. Am 27. Mai erwerben wir von der Fliegergruppe Giengen/Brenz eine gebrauchte Rhönlerche II, damit der ordentliche Schulbetrieb wieder aufgenommen werden kann. In der Zeit vom 27. Juli bis 4. September wird von 27 Kameraden in insgesamt 522 Stunden ein Anbau an die Halle erstellt, der zur Unterstellung der Startwinde und der Transportwagen dient. Damit ist nun eine Anlage entstanden, die einen rationellen und auch bequemen Flugbetrieb ermöglicht. Am Jahresende findet in der Stadthalle in Göppingen die

Abschlussveranstaltung des Hornberg-Wettbewerbs statt, bei der die Fliegergruppe Göppingen wieder den Löwenanteil an Preisen einheimst.

1966 - In diesem Jahr wird der Ausbau des Fluggeländes vorangetrieben. Schon im Februar beginnt die Aufstellung eines kleinen Gerätehäuschens (der "Hütte"), das bei schlechter Witterung auch als Unterschlupf dienen kann. Grundlage ist das zwei Jahre zuvor in der Jahnstraße abgebrochene Bürohäuschen der Firma Willy Horn. Das Fachwerk wird wieder aufgerichtet, mit Styropor ausgefüllt und verschalt. Viele nette und lustige Fliegerabende haben in der Zwischenzeit schon darin stattgefunden. 34 Mitglieder unserer Gruppe leisten für dieses Bauvorhaben insgesamt 1277 Arbeitsstunden. In bewährter Weise übernimmt es wieder Emil Bucher als "Einkäufer" und Einsatzleiter von Material und Mannschaft zu fungieren.

1967 - Zu Beginn der Flugsaison kaufen wir von der Segelflugschule Hornberg einen gut erhaltenen B-Spatz, um ein weiteres Übungsflugzeug bis zur Silber-C zur Verfügung zu haben. Ansonsten wird es wieder ein hartes Arbeitsjahr. Schon seit langem ist bekannt, dass wir unsere seitherige Werkstatt in der Turnhalle der Wilhelmshilfe an der Hohenstaufenstraße wieder einmal räumen müssen. Schon während des Winters 66/67 beginnen wir, alles Brauchbare aus den ehemaligen Wohnungen auszubauen, um schon einen Grundstock an Baumaterial zur Verfügung zu haben. Mit Unterstützung der Stadt Göppingen kann der Baugrund für die neue Werkstatt im Roßbachtal in Erbpacht erworben werden. Ein enormer Arbeitseinsatz aller aktiven und teilweise passiven Mitglieder ermöglicht in mehr als 5000 Arbeitsstunden den Neubau. Die großzügige Unterstützung von Bauhandwerkern und Industriefirmen (u.a. Bucher, Scheller) ermöglichen es, dass der Werkstattneubau auch finanziell durchgehalten wird. Zu Beginn des Winters ist alles soweit unter Dach und Fach, dass darin gearbeitet werden kann. Nebenher verlegen noch einige Kameraden auf dem Fluggelände ein von Klaus Heyn gestiftetes Telefonkabel fest in den Boden. Damit hat das zeitraubende sonntägliche "Telefonauslegen" ein Ende gefunden. Zum Abschluss richtet die Fliegergruppe Göppingen wieder den Fliegerball für die Siegerehrung des Hornbergpreises aus. Mit Unterstützung eines Musikkorps der Bundesluftwaffe wird es eine gelungene Veranstaltung, bei der die Göppinger Piloten wieder den größten Anteil an den errungenen Preisen haben. Am Ende dieses Jahres müssen wir von unserem Kameraden und Ehrenmitglied Wilhelm Schott Abschied nehmen. Er war als Werkstattleiter und Fluglehrer besonders für den Nachwuchs ein Vorbild. Zu seinen Ehren wird der "Wilhelm-Schott-Gedächtnispreis" gestiftet.

1968 - Nachdem in den vergangenen vier Jahren insgesamt über 8000 Arbeitsstunden an dringend erforderlichen Bauten geleistet wurden, ist es verständlich, dass dieses Jahr mehr oder weniger ein Jahr des Ausruhens wird. Der Innenausbau des Werkstatt- und Clubgebäudes im Roßbachtal wird Stück um Stück weitergeführt. Leider wird im September bei einer Außenlandung im Rahmen eines Fluglagers in Unterwössen unsere Ka-8 D-8471 von Helmut Tetzlaff beträchtlich beschädigt, so dass uns auch in diesem Winter die Arbeit am Fluggerät nicht ausgeht.

1969 - Wir feiern unser 40-jähriges Jubiläum. In einem festlichen Rahmen, mit

Künstlereinlagen und einer großen Tombola wird das stolze Ereignis mit einer Jubiläumsveranstaltung in der Stadthalle Göppingen begangen. Im Foyer wird für zwei Tage eine historische Flugzeugausstellung aufgebaut. Der beendete Innenausbau des Werkstatt- und Clubgebäudes wird zum Anlass einer gemütlichen Einweihungsfeier genommen. Unser Clubhaus wird sofort für einen ersten Funksprechlehrgang genutzt. Leider ist das Jubiläumsjahr nicht ungetrübt. Im September wird die Ka-6 von Erhard Baudisch am Hang unseres Fluggeländes zerlegt. Durch großes Glück bleibt er dabei fast unverletzt. Im Dezember bricht unsere Flugzeughalle durch starken Schneedruck zusammen und begräbt dabei unseren Flugzeugpark. Der bleibt dabei wie durch ein Wunder relativ heil. Der Schaden an Gebäude, Flugzeugen und Gerät war erheblich. Wir stehen vor einem kleinen Neubeginn.

FG Göppingen (1970 - 1979)

1970 - Aufgrund des Hallenzusammenbruchs wird ein neuer Standort für eine Halle gesucht, nachdem ein Wiederaufbau an alter Stelle nicht möglich ist. Gleichzeitig wird überlegt, ob die Suche nach einem neuen Fluggelände nicht vorteilhafter ist. Nachdem mit den Grundstücksbesitzern in Gruibingen erfreulicherweise bald eine Einigung über die Verbesserung unseres Flugplatzes durch teilweise Verlegung erzielt werden kann, entscheiden wir uns dafür, ohne zu wissen, welchen Standort unsere Flugzeughalle bekommen könnte. Im Herbst wird begonnen zu planieren, Hecken und Steinriegel zu beseitigen, einzusäen, Wege zu befestigen..., um einen zusammenhängenden Flugplatz zu erhalten. Trotz finanzieller Schwierigkeiten wird der Kauf eines Grundstücks am westlichen Startplatz getätigt, das als Abstellplatz für unsere Flugzeuge geeignet ist. Diese Entscheidung erweist sich später als sehr vorteilhaft, da unvermuteter Weise eine Überbauung möglich ist. Nachdem Erich Dauner aus beruflichen Gründen das langjährig ausgeübte Amt des 1.Vorsitzenden niederlegen muss, wird Emil Bucher als Nachfolger gewählt. In diesem Jahr verstirbt Heinz Kensche, eine durch Flugzeugbau und Flugleistungen in Fliegerkreisen hoch angesehene Persönlichkeit. Mit den Mitgliedern des Schützenvereins, die uns beim Werkstattneubau viel geholfen haben, feiern wir ein schönes Sommerfest. Im Herbst findet die Hornbergpreisverteilung wieder in der Stadthalle Göppingen mit einem großen Ball statt.

1971 - Die vielen Arbeiten im Zusammenhang mit der Verlegung des Flugplatzes werden beendet. Um eine gute Platzübersicht zu bekommen, wird mittels einer Stahlkonstruktion ein Tower erstellt. Gleichzeitig wird ein Telefonkabel zwischen den Startpunkten und dem Turm im steinigen Alboden verlegt. Es wird mit dem Bau einer neuen Flugzeughalle begonnen. Unser früherer Flugzeugabstellplatz muss durch Planierarbeiten für die Halle in Stahlkonstruktion vorbereitet werden. Zusammen mit den Arbeiten der Platzverlegung werden rund 2500 Arbeitsstunden geleistet. Die Flugzeughalle und der neue Flugplatz werden im Rahmen einer offiziellen Feier mit Gästen der Behörden und des BWLV am 17.6. eingeweiht. Der neue Flugplatz erfüllt entsprechende Voraussetzungen, so dass eine vorläufige Genehmigung auch für Motorsegler und Schleppflugzeug erteilt wird. Die Behördenvertreter können wir mit Motorseglerführungen von den guten Platzeigenschaften überzeugen. Die alte Halle wird vollends abgerissen und in der

Werkstatt eine Heizung eingebaut. Anlässlich des Göppinger Vereinsschießens können wir den 1.Preis aus den Händen von MdB Manfred Wörner, selbst begeisterter Pilot, entgegennehmen.

1972 - Von der Fliegergruppe Wolf Hirth wird der Flugzeugbruch einer Ka-8 gekauft. Die Reparaturkosten dieses Übungs- und Schulflugzeugs werden zum Großteil durch einen Spender übernommen. Die endgültige Entscheidung über die Zulassung unseres Flugplatzes wird vom Regierungspräsidium nach einer Platzabnahme gefällt, nachdem bereits die Entscheidung des Landratsamts Göppingen günstig ausfiel. Unsere verbesserten Flugplatzverhältnisse ziehen die Schwäbisch Gmünder Segelflieger an, die ein Sommerlager bei uns durchführen. Anschließend wird unser erstes Fluglager mit sehr guten Erfolgen bei der Anfängerschulung durchgeführt.

1973 - Im Januar können wir erstmals auf einer Schneedecke mit einem Motorsegler, der uns zur Mitbenützung von Kurt Heim zur Verfügung gestellt wird, einige Flüge durchführen. Unser zweites Fluglager auf unserem Flugplatz wird mit großem Erfolg durchgeführt. Über eine Zusatzgenehmigung des Regierungspräsidiums wird erreicht, dass der Betrieb einer Jodel Bebe und der wechselseitige Betrieb von drei Schleppflugzeugen gestattet wird. Die Hornbergpreisverteilung wird auch dieses Jahr wieder in der Stadthalle vorgenommen. Ganz unerwartet stirbt Joachim Scheller, ein verdienstvolles Mitglied der Gruppe.

1974 - Zur Auffrischung unserer Finanzen wird eine Papiersammelaktion in Göppingen durchgeführt. Die WC-Anlage als Anbau unserer „Hütte“ wird fertiggestellt. Dadurch werden wir auch in die Lage versetzt, ein erstes BWLV-Jugendlager mit gutem Erfolg auszurichten. Der gekaufte Ka-8-Bruch ist einsatzfähig. Unsere Nachwuchspiloten nehmen am Hornberg-Segelflug-Wettbewerb teil und sammeln dabei wertvolle Erfahrungen. Im Herbst wird erstmals auf unserem Flugplatz ein zweitägiges Bergfest mit Flugtag ausgerichtet. Durch den großen Einsatz unserer Mitglieder und freiwilligen Helfer wird es insgesamt ein sehr schöner Erfolg.

1975 - Zum zweiten Mal führen wir ein Jugendlager des BWLV durch. Leider wird dabei unser Schulungsdoppelsitzer so stark beschädigt, dass wir uns nach Ersatz umsehen müssen. Im gleichen Jahr können wir eine gebrauchte Lerche von der Fliegergruppe Uhingen kaufen. Die verstärkte Überlandfliegerei bringt es mit sich, dass bei einer Außenlandung unsere Ka-6 beschädigt wird. Unser zweites Bergfest mit Flugtag wird auch aufgrund der Erfahrungen des vorjährigen Bergfestes ein großer Erfolg.

1976 -Im Januar richten wir in der Stadthalle Göppingen einen Fliegerball mit Hornbergpreisverteilung aus. Im östlichen Anflugbereich unseres Flugplatzes werden zur Sicherheit eine Anzahl größerer Bäume gefällt. Zur weiteren Förderung des Leistungsflugs wird eine zweite Ka-6 gebraucht gekauft. Ferner können wir von unserem Mitglied Kurt Heim den Motorsegler günstig erwerben. Während der Ausrichtung des dritten BWLV-Jugendlagers haben wir wieder Pech. Rolf Dannenmann beschädigt unsere Ka-8 D-8471 erheblich. Einen großartigen Erfolg können wir bei unserem dritten Bergfest erzielen. Verschiedene Oldtimer, die

Vorführung einer Klemm 25 und insbesondere der Kunstflug von Wolfgang Dallach waren Höhepunkte. Willi Rempp, lange Jahre zweiter Vorsitzender und Ehrenmitglied, verstirbt in diesem Jahr.

1977 - Die Zunahme des Flugzeugparks macht eine Hallenerweiterung nötig. Die Halle wird über die ganze Länge hinweg um fünf Meter verbreitert. Viele Eigenleistungen sind notwendig, um den Anbau im finanziellen Rahmen zu halten. "Kein Jahr ohne Bruch" möchte man sagen: Am 9. Juli wird nach einem Fehlstart der Kranich D-8038 von Ingo Geiger schwer beschädigt. Durch eine träge Werkstattarbeit und "geniale Verbesserungen" fliegt der Kranich erst neun Jahre später wieder, nachdem er von einigen Mitgliedern (Paul Rothfuß, Hermann Zeller, Edwin Bayer, Günter Baier) gekauft und fertiggestellt wird. Das vierte Bergfest beginnt wettermäßig am Samstag recht gut. Der Flugtag am Sonntag fällt überraschenderweise durch starken Regen buchstäblich ins Wasser. Ein finanzieller Misserfolg steht bevor. Mit einem organisatorischen Kraftakt wird ein etwas gekürztes Flugprogramm am darauffolgenden Sonntag durchgeführt. Wir kommen finanziell noch einmal davon.

1978 - Im Hotzenwald (Südschwarzwald) wird ein Anfängerlager durchgeführt. Mit einer stolzen Anzahl von 294 Starts werden sehr gute Schulungserfolge erzielt. Für das 50jährige Vereinsjubiläum 1979 wollen wir uns selbst beschenken. Für die Verbesserung des Flugzeugparks und zur Förderung des Leistungsflugs bestellen wir unser erstes Kunststoffsegelflugzeug, einen Jeans-Astir. Zweimal wird in diesem Jahr in der Werkstatt eingebrochen. Mit bisher größtem Flugprogramm wird das fünfte Bergfest wieder ein voller Erfolg. Wir kaufen uns einen Ka-8-Bruch, der in unserer Werkstatt wieder aufgerichtet wird. Hier wird auch gerade mit dem Neubau einer Winde begonnen. Vier "alte Adler" erhalten in unserer Werkstatt Gastrecht und beginnen mit dem Bau eines Muskelkraftflugzeugs, mit dem die Überquerung des Kanals von England nach Frankreich durchgeführt werden soll.

1979 - Wir verschenken unseren Lerche-Bruch als Dank für frühere Hilfe an den Hornberg. H.W.Grosse besucht uns am 16. März und hält einen Vortrag über das Segelfliegen in Australien. Unser erstes Kunststoffflugzeug, der Jeans-Astir D-3831, wird am 24. März an uns ausgeliefert. Der Kauf ist nur möglich, nachdem wir jahrelang eiserne Geld zurücklegten. Der Astir wird am 8.9. (Bergfest) vom Gruibinger Bürgermeister Kuhn auf "Gruibingen" getauft. Für den Leistungs- und Übungsflug ergeben sich in Zukunft erhebliche Vorteile, nachdem Fritz Heinle und Edwin Knauss ihr Motorflugzeug "Mousquetaire" Jodel D140 als Schleppmaschine auf dem Nortel stationieren. Erhebliche finanzielle Belastungen treffen uns in diesem Jahr, da wir unsere Flugzeuge mit Funkgeräten ausstatten müssen. Ferner muss eine neue, sichere Tankanlage auf unserem Flugplatz gebaut werden und unser Motorsegler hat eine Grundüberholung nötig.

FG Göppingen (1980 - 1989)

1980 - Nachdem das letzte Jahr finanziell sehr erfolgreich war, können wir uns am 25. Oktober einen zweiten Astir (D-7642) kaufen. Für unsere Lerche, die nun für einige Zeit in der Werkstatt steht, kaufen wir eine Ersatzlerche. Auf dem Nortel bauen

wir unsere Tankstelle. Die Richtlinien werden neu erstellt.

1981 - Unsere Ka-6 D-9313 und eine der Rhönlerchen werden zum Verkauf angeboten.

1982 - Am 26. Februar findet in der Stadthalle ein Vortrag mit dem Weltrekordflieger Dieter Schmitt statt. Es wird allerdings wegen zu geringer Beteiligung ein finanzieller Fehlschlag. In diesem Jahr gibt es gleich drei Fluglager auf dem Nortel; an Pfingsten mit den Hohenemsern, im Juli mit den Laupheimern und den Ochsenhausenern. Bei unserem Bergfest geschieht ein schrecklicher Unfall. Johannes Schindler streift beim Start zu einem Passagierflug mit seiner Bölkow 207 die Bäume und stürzt ab. Er selbst und ein Passagier sterben, ein Passagier wird lebensgefährlich verletzt.

1983 - Im Februar kaufen wir unseren ersten Kunststoffdoppelsitzer, einen Twin-II-Acro mit dem Kennzeichen D-1311. Den Hänger dafür bauen wir in unserer Werkstatt selbst. Im April findet bei der Hauptversammlung ein Vorstandswechsel statt. Peter Wiedenmann löst Emil Bucher als Ersten Vorsitzenden ab. Der Emil-Bucher-Preis wird im April diesen Jahres von Emil Bucher auf 10 Jahre ausgesetzt. Unser alljährliches Pfingstlager findet auch dieses Jahr wieder mit unseren Gästen aus Hohenems statt. Zusätzlich gibt es noch ein Fluglager in Walldürn. Dittmar Meissnest nimmt im September an der Modellflugweltmeisterschaft in Goulbourn / Australien teil. Beim Bergfest wird am Samstag unser Twin auf den Namen "G.Moll" getauft. Beim Flugtag am Sonntag ereignet sich auch dieses Jahr ein schwerer Unfall. Eine Fallschirmspringerin verliert die Zugleine des Schirms und stürzt zu Boden, ohne den Reserveschirm gezogen zu haben.

1984 - Im Januar wird die Position des Modellflugreferenten nach dem Austritt von Dittmar Meissnest vorerst nicht mehr besetzt. Wir kaufen auf dem Nortel 1200 Quadratmeter Gelände. Dieser stückweise Geländekauf soll auch in Zukunft fortgesetzt werden, um uns das Segelfluggelände langfristig zu sichern. Unser viel zu großer Holzflugzeugpark wird nun nach und nach umgestellt. Im Herbst verkaufen wir unsere Rhönlerche D-8185 an den LSC Roteneck. Am 4.Dezember verkaufen wir unseren B-Spatz D-8082 an Peter Tönsing. Da unser Flugtag an beiden Terminen wetterbedingt nicht stattfinden kann und die Hornbergpreisverleihung in der Göppinger Stadthalle nur schwach besucht wird, schließen wir dieses Jahr mit Verlust aber unfallfrei.

1985 - Dieses Jahr verkaufen wir unseren Kranich III D-8038 an unsere Mitglieder Günter Baier, Edwin Bayer, Paul Rothfuß und Herrmann Zeller, sowie unsere Ka 6 Cr nach auswärts. Es beginnt die Diskussion um die Anschaffung eines Schleppflugzeugs, nachdem Fritz Heinle und Edwin Knauss ihre auf dem Nortel stationierte Jodel 140 B verkaufen wollen. Curt Balluff und Günter Löffelhardt organisieren ein Sommerfluglager in Gap/Südfrankreich, wo man hervorragend Streckenflüge in den Alpen machen kann. Im Herbst fährt ein großer Teil des Vereins zum Flugtag nach Ramstein. Nachdem der erste Termin des Bergfests wieder wegen schlechtem Wetter verschoben werden muss, wird der zweite Termin ein großer Erfolg.

1986 - Im Januar entstehen durch einen Sturm Schäden an der Halle, sowie an der Ka-6 D-9408 und am B-Falken D-KLAB. Im Juli sind einige Mitglieder zum Fliegen in Gap.

1987 - Dieses Jahr wird für uns finanziell sehr kritisch. Zwei Wochen, nachdem ein von Eckart Klein verursachter Bruch des Astir D-7642 gerichtet wurde, wird er in Gap von Jörn Postelt erneut in den Sand gesetzt. Diesmal ist es ein Totalschaden. Glücklicherweise wurde beides mal der Pilot nicht verletzt. Im Herbst, gerade noch rechtzeitig zum Bergfest, kommt unser neues Motorflugzeug, eine Maule M6-235 D-EEBF. Vom Land Baden-Württemberg erhalten wir einen Zuschuss. Emil Bucher und Kurt Heim spenden dem Verein Geld. Wir nehmen zum ersten Mal am Stadtfest teil. An einem Kranwagen hängt als Blickfang unsere Ka-8 D-8428. In diesem Jahr müssen wir von unserem langjährigen Mitglied Willi Rostan Abschied nehmen.

1988 - Am 20.3. verstirbt unser ehemaliger Erster Vorsitzender und Ehrenmitglied Rolf Seyfang. Bei einer kurzfristig erhaltenen Lohnarbeit verdienen wir mit Tüten falten und verpacken Geld. Im April nehmen unser Motorflugreferent Paul Rothfuß und seine Tochter Brigitte mit der Jodel D-EGRL an der Rallye de Maroc teil. Nach dem Flugunglück von Ramstein wird unser Flugtag abgesagt. Statt dessen halten wir einen Tag der offenen Tür ab, bei dem unsere Maule vom Vorstandsvorsitzenden der Kreissparkasse Göppingen, Herrn Seifried auf den Namen "Knax" getauft wird. Wir erhalten von der Kreissparkasse ein Taufgeschenk. Unser Ehrenpräsident Emil Bucher spendet auch Geld, um einen Teil unserer Schulden durch den Maule-Kauf abzuzahlen.

1989 - Über Pfingsten findet auf dem Nortel wieder ein Fluglager statt, an dem sich vor allem die Jungflieger beteiligen. Sie werden teilweise morgens schon um halb sechs vom "Lagerfluglehrer" Gustav Höptner geweckt. Sie alle machen riesige Fortschritte während des Lagers. Im August findet ein weiteres Fluglager in Gap statt. Mit dabei sind der Astir, der Twin und die Maule. Ebenfalls im August bekommen wir von der Firma Marquardt eine Lohnarbeit. Wir bauen Förderbänder. Unser Flugtag und das Stadtfest fallen dieses Jahr auf den gleichen Termin, es werden aber trotzdem beide Veranstaltungen durchgezogen. Der Flugtag kann ohne Verlust abgeschlossen werden, beim Stadtfest erwirtschaften wir etwas Gewinn. Danach entsteht eine hitzige Diskussion, die zur Folge hat, dass der Flugtag vorläufig ausgesetzt wird. Am 2. Dezember feiert unser Ehrenpräsident Emil Bucher seinen 70sten Geburtstag. Bei dieser Gelegenheit begehen wir auch unser 60jähriges Vereinsjubiläum. Am 6. Dezember erhalten wir von Emil Bucher eine Spende.

FG Göppingen (1990 - 2001)

1990 - Unser Motorsegler wird bei der Grundüberholung, von einem B-Falken in einen C-Falken umgebaut. Wir haben statt 45 PS jetzt 80 PS zur Verfügung, was uns einiges an Sicherheit einbringt. Als Ehrengast dürfen wir beim diesjährigen Altfliegertreffen Frau Klara Hirth begrüßen. Am 23. Juni verdienen wir in Faurndau durch Herrichten einer Gartenanlage mit 85 Stunden Einsatz zusätzlich Geld. In diesem Jahr müssen wir von unserem Ehrenpräsidenten und großherzigen Gönner

Emil Bucher Abschied nehmen. Zur Verschönerung unseres Flugplatzes bauen wir einen Grillplatz und eine Veranda vor der Hütte.

1991 - Unsere Lerche D-0214 wird grundüberholt und erhält als letztes Flugzeug des Vereins Funk und sogar ein Spornrad. Damit ist unsere Lerche jetzt einzigartig. Im April findet ein Vorstandswechsel statt. Wolfgang Höptner löst Peter Wiedenmann als Ersten Vorsitzenden ab. Wir veranstalten ein Pfingstlager auf dem Nortel mit Gästen aus Bregenz und Peißenberg. Im Sommer fahren wir mit einer Ka-8, dem Astir und dem Twin nach Usti nad Orlici in der Tschechoslowakei. Dort verleben wir drei schöne Urlaubswochen. Im Juni schenken wir dem Gruibinger Kindergarten einen abgelaufenen Fallschirm. Am 29.Juni arbeiten wir wieder in der Faurndauer Gartenanlage. Von der Firma Marquardt erhalten wir eine längerfristige Lohnarbeit. Wir stellen Metallteile her. Am 6.Juli veranstalten wir zusammen mit der Kreissparkasse auf dem Nortel bei brütender Hitze das "Double-Bagger-Fest". Die Kreissparkasse entlohnt uns dafür mit einer Spende. Beim Stadtfest sind wir dieses Jahr mit einem großen Spezialitätenstand des Party-Service Bürgerhof vertreten.

1992 - Im April kaufen wir die LS-3, Werksnummer 1, die D-8941 mit Hänger. Fast gleichzeitig bestellen wir einen Turbo-Discus, der Ende 1993 ausgeliefert werden soll. Im Mai wird die 500-Stunden-Kontrolle der Maule von der Firma Hirth erledigt. Dabei werden viele Arbeiten durchgeführt, die wir auch selbst hätten machen können. Der Spaß kostet uns viel Geld; ein teures Lehrgeld. Bei unserem Pfingstlager sind Gäste aus Usti und Bregenz anwesend. Leider benutzen wir während dieser Zeit mehr unsere Gummistiefel als die Flugzeuge. An einem der etwas besseren Tage zeigen wir geistig behinderten Menschen der Lebenshilfe Heiningen die Welt von oben. Im Sommer sind wir dafür bei herrlichem Wetter wieder in Usti, diesmal mit einer Ka-8, dem Astir, der LS-3 und dem Twin. Über den Sommer wird unsere Hütte neu hergerichtet. Sie wird innen neu gestrichen, die Küche wird vergrößert und der Eingang versetzt. Im Winter wird die Richtlinie neu überarbeitet.

1993-1995 liegen keine Daten vor

1996 - Durchführung eines Fluglagers in Usti. Wolfgang Höptner tritt als erster Vorsitzender zurück. Nachfolger wird Helmut Tetzlaff.

1997 - Durchführung eines Fluglagers in Usti. Endgültige Fertigstellung der Winde, die von Höptners vor Jahren begonnen wurde, durch Achim Moll. Ka6-Verkauf an Binder/Plantener. Rhönlerche fällt zustandsbedingt u.a. durch Regenwasserschäden anlässlich Freilandausstellung Göppinger Fez aus. Dafür wird ein Bergfalke III angeschafft.

1998 - Durchführung eines Fluglagers in Usti. Ekkehard Hees, LTB, mietet sich bei uns in der Werkstatt im Rosbach ein. Verkauf der Ka8 und der LS3.

1999 - Durchführung eines Fluglagers in Usti. Nach einer Gemeinderatssitzung mit unserer Teilnahme in Gruibingen, erteilt das Regierungs-Präsidiums die Genehmigung für 5 Ultraleicht-Flugzeuge.

2000 - Sporttauchertreffen in Ulm. Durchführung eines Fluglagers in Usti. Lothar-Orkanholz von auswärts wird als Vorbereitung und Material für Neubau Hallenanbau mit Werkstatt auf dem Nortel geschnitten. Verkaufsverhandlungen mit dem Schützenverein Göppingen zwecks Verkauf Werkstatt werden aufgenommen. Eine Wasserschutzzone-Erweiterung auf unser Fluggelände konnte verhindert werden. Aus dem Steinbruch müssen wir mit unserer Hütte jedoch mittelfristig raus. Informelle Gespräche zwischen Wolfgang Jester (FG Göppingen) und Andreas Walliser (FG Salach) zu gemeinsamen Aktivitäten der Fliegergruppen.

2001- Ab Januar Fusionsaktivitäten mit FG Salach, die am 02. und 23.11. durch Außerordentliche Hauptversammlungen unter Notaraufsicht erfolgreich beendet wurden. Die FG Göppingen ist 73 Jahre nach ihrer Gründung in einen neuen Verein übergegangen. Davor meist gemeinsame Sitzungen mit dem Ausschuss von FG Salach. Am 23.05.01 außerordentliche Hauptversammlung (Neuwahl Kassier Erhard Baudisch und Wiederwahl 2. Vorsitzender W. Jester) und weitergehendem einstimmigen Beschluß über Fusion mit FG Salach. Windenverkauf in die Schweiz, da die Winde des FG Salach stärker ist. Das Baugesuch zum Vorhaben Anbau Halle wird zurückgezogen, da neue Überlegungen durch den größeren Verein nötig sind. Die Gemeinde Gruibingen ist stark verunsichert über die Fusionsaktivitäten und befürchtet eine deutliche Ausweitung des Flugverkehrs. Anlässlich einer Gemeinderatssitzung können Helmut Tetzlaff und Rudolf Bender den Bedenken die Grundlagen entziehen. Gemeinsamer Flug- und Schulungsbetrieb mit FG Salach. Der Bergfalke III wird verkauft (Moll, Zeller). Beginn von Grundstückskäufen auf dem Nortel, da die FG Salach die Sicherung des Flugplatz-Geländes zur Voraussetzung für eine Fusion gemacht hatte.

Fliegergruppe Salach

FG Salach (1932 - 1949)

1932 - Im Spätsommer trafen sich eine handvoll Männer im Gasthaus „Schwanen“ und gründeten die Flug- und Arbeitsgruppe Salach (FAG). Die treibenden Kräfte unter den damaligen Gründern waren Gustav Roth, Flaschnermeister, Alfred Kuhnle, Kaufmann, und Karl Bader, Ingenieur, in Salach. Weitere zu den Gründern zählende Namen: Alois Schmid, Hermann Knödler, Josef Heilig, Anton Weber, Otto Veith und Robert Kübler. Schon im Gründungsjahr wurde mit dem Bau eines Gleitflugzeuges begonnen. Die fast zweijährige Bauzeit für diesen Gleiter zeigt, mit welcher schwierigen Verhältnissen und Widrigkeiten die Gruppe zu kämpfen hatte. Kein Geld, keine Werkstatt. Die Kuferei des Georg Kaiser und die Wagnerei und Gestellmacherei des Karl Laible boten die ersten abendlichen Bastel- und Baumöglichkeiten.

1934 - Das Ergebnis des Jahres 1934 war die Taufe des fertiggestellten Gleiters „ESG Grunau 9“ auf den Namen „Liesl“, der Tochter des Schirmherrn und Förderers der FAG, Direktor O. Moritz von der Papierfabrik Salach. Den Beschluss, eine eigene Werkstatt zu bauen, verwirklichte Alfred Kuhnle kurz entschlossen dadurch, dass er

das damals am Ortsrand gelegene Grundstück der heutigen Karlstraße 25 kaufte, und es den Segelfliegern zur Verfügung stellte. Die Werkstätte konnte nur durch überwiegend persönlichen Einsatz der Mitglieder in den Jahren 1934 – 1936 fertiggestellt werden.

1935 - 1936 Der sonntägliche eifrig betriebene Gleitflugbetrieb führte auch auf das Fluggelände an der Teck.

1937 - 1944 Im Jahr 1937 wurde die Segelfliegerei in Deutschland allgemein in das NS-Fliegerkorps eingegliedert. Auch die Salacher Segelflieger mussten diese Maßnahme über sich ergehen lassen. Dies hatte zur Folge, dass sich der Stamm der alten Mitglieder von der aktiven Fliegerei in die Passivität zurückzog. Den Jungfliegern blieb nun die Initiative selbst überlassen. Der Leiter der Jungfliegergruppe, Walter Kurz, verstand es, mit Hilfe der damaligen Fluglehrer Georg Michel und Karl Frech die Segelfliegerei bis in die ersten Kriegsjahre hinein aufrechtzuerhalten.

1945 - Ende der Fliegerei in ganz Deutschland. Was an Segelflugzeugen zu Ende des verlorenen Krieges noch vorhanden war, wurde fast restlos zerstört. Die Fliegerhalle war beschlagnahmt.

1947 - Ein verhältnismäßig kleines Häuflein Salacher Segelflieger gründete den „Modellflug-Club Salach“. Gründungsmitglieder waren Walter Kurz als 1. Vorsitzender, Rudolf Bender als 2. Vorsitzender und Schriftführer, Rolf Holster als Hauptkassier, Albert Dölker als Bauleiter. Heinz Kronmüller, Manfred Kröll und Hans Maier als Beisitzer.

FG Salach (1950 - 1959)

1950 - Nachdem abzusehen war, dass sich die Verbotsstimmung hinsichtlich der Ausübung des Segelflugsports bald lockern würden, wurde mit Hochdruck an der Wiederherstellung der Fliegerhalle gearbeitet. Manche Verhandlungen sowohl mit der Militärregierung und dem Amt für Vermögenskontrolle als auch der kommunalen Verwaltung mussten durchgestanden werden, um zunächst nur eine teilweise und später die völlige Freigabe der Fliegerhalle zu erreichen. Sofort nach Wiedergründung des Württembergischen Luftfahrtverbandes **am 26.08.1950 schloss sich die „Fliegergruppe Salach“, die ihren Decknamen „Modellflug-Club Salach“ nun ablegen konnte, mit Wirkung vom 01.01.1951 dem Dachverband der Württembergischen Segelflieger an.** Zu dieser Zeit setzte sich der Geschäftsführende Vorstand des Vereins wie folgt zusammen: Vorsitzender, Walter Kurz; 2. Vorsitzender, Georg Michel; Schriftführer, Rudolf Bender; Hauptkassier, Rolf Holster; Bauleiter, Fritz Dölker.

1951 - Am 29.04.1951 hat die Alliierte Hohe Kommission beschlossen, die bestehenden Verbote für die Ausübung des Segelflugsports in der Bundesrepublik aufzuheben. Es durfte wieder geflogen werden! Unverzüglich wurde in Salach mit dem Bau eines Schulgleiters „SG 38“ begonnen.

1952 - Mit der Taufe des ersten nach dem Kriege in Salach fertiggestellten Segelflugzeugs vom Typ „SG 38“ am 18.05.1952, dem durch Bürgermeister S. Schnell der Name „Staufeneck“ gegeben wurde, konnte gleichzeitig die erste Segelflugzeug-Schleppwinde als sogenannte „Drachenschleuder“ vorgestellt werden. Der 1. Start am Gummiseil wurde von Fluglehrer G. Michel am 01.06.1952 auf der Schonterhöhe bei Aufhausen durchgeführt.

1953 - Taufe des zweiten Segelflugzeugs von Typ „Grunau Baby II b“ auf den Namen „Salach“ am 24.01.1953. Dieses Segelflugzeug stellte schon einen wesentlichen Fortschritt gegenüber dem offenen Schulgleiter dar. Den ersten 5-Std.-Flug konnte Walter Raudenbusch am 08.07.1953 am Messelberg für sich verbuchen. Kurz danach gelang es C.A. Capitain am 14.07.1953, den bestehenden „Messelbergrekord“ durch einen Dauerflug von 9 Stunden und 5 Minuten einzustellen.

1954 - Nach nur 6-monatiger Bauzeit konnte am 23.10.1954 das erste doppelsitzige Segelflugzeug der Fliegergruppe Salach, „Bergfalke II“, durch Landrat Seebich auf den Namen „Graf von Degenfeld“ getauft werden. Damit war die Gewähr für eine sichere und intensive Schulung des Segelflugh Nachwuchses in Salach gegeben. Den ersten Streckenflug zum Silber-C mit 71 km von Hornberg nach Schluchtern bei Heilbronn schaffte W. Kurz am 28.05.1954 mit der „Grunau Baby II b“. Damit war der Anstoß zum sportlichen Wettbewerb und zu weiteren Leistungsflügen gegeben.

1955 + 1959 - Alljährlich durchgeführte Segelfluglager auf den Fluggeländen Messelberg, Oppingen, Gerstetten und Hahnweide bei Kirchheim brachten den jugendlichen Nachwuchsfliegern reiche Erfahrung ein. Die Flugzeuge wurden mit besseren Variometern ausgerüstet, längere Thermikflüge wurden dadurch zur Regel.

FG Salach (1960 - 1969)

1960 - Das allgemeine Leistungsniveau im Segelflug war zu Beginn der 60er Jahre wesentlich gestiegen. Durch den Bau eines einsitzigen Leistungsflugzeuges, das die Leistungsflüge im Verein auf eine breitere Basis bringen sollte, war die Wettbewerbsfähigkeit der Fliegergruppe Salach gesichert. Am 30.01.1960 wurde dieser Leistungssegler vom Baumuster „L-Spatz 55“ in der Turnhalle in Salach aus der Taufe gehoben. Taufpate war unser Ehrenpräsident, Dr. C. Witschel, der als Vertreter der Firma Schachenmayr, Mann & Cie. den Segler auf den Namen „Conrad Bareiss“ taufte, eines großzügigen Förderers des Luftsports.

1961 - Im Sommer führte die Fliegergruppe Salach ein Segelfluglager in Erbach bei Ulm durch, das zur weiteren Ausbildung wertvolle Beiträge leistete.

1962 - Hoch schlugen die Wellen des Lagerlebens und auch der Bürgerseen auf dem 14-tägigen Fluglager im August auf der Hahnweide bei Kirchheim/Teck.

1963 - Durch die Ausweitung des Flugzeugparks waren wir gezwungen, an die Schaffung einer winterfesten Werkstatt zu denken, die uns die Möglichkeit gab, auch

den strengeren prüftechnischen Anforderungen gerecht zu werden. Planung, Aushebung, Mauern, Zimmerarbeiten und Deckenarbeiten wurden ausschließlich durch die aktiven Mitgliedern in Eigenarbeit bewerkstelligt.

1964 - Die Salacher Segelflieger sammelten die ersten Alpenflugerfahrungen.

1965 - Einen ganz neuen Abschnitt im fliegerischen Geschehen der Salacher Segelflieger leitete die Anschaffung des Hochleistungsseglers vom Typ „SF 27“ ein. Damit war die Voraussetzung für größere Überlandflüge geschaffen. Am 06. November 1965 konnte in der Turnhalle in Salach die festliche Flugzeugtaufe stattfinden.

1966 - Der seit mehreren Jahren auf dem Fluggelände Oppingen gemeinsam mit der Nachbargruppe Gingen/Fils durchgeführte Flugbetrieb erforderte den Bau einer neuen Schleppwinde. Daneben lief der weitere Ausbau unseres Fliegerheims auf vollen Touren. Um auf Grund der gewachsenen Aufgaben dem Verein auch juristisch eine eigene Rechtspersönlichkeit zu geben, **wurde die Fliegergruppe Salach am 11.11.1966 in Vereinsregister beim Amtsgericht Göppingen eingetragen.**

1967 - Gute Ergebnisse im Alpensegelflug brachte eine Gruppe Salacher Segelflieger von einem 2-wöchigen Aufenthalt am alpinen Segelflugplatz Zell a. See in Österreich mit nach Hause.

1968 - Der langgehegte Wunsch der Fliegergruppe, auf einem ortsnahen Fluggelände Heimatrecht zu erwerben, scheint sich zu realisieren. Trotz zu erwartender großer finanzieller Aufwendungen und Risiken entschloss sich die Fliegergruppe Salach, ein angebotenes langfristiges Pachtverhältnis auf dem Messelberg zusammen mit den Fliegergruppen Donzdorf und Süßen einzugehen und das Fluggelände gemeinsam aufzubauen und zu nutzen. Noch im gleichen Jahr wurde mit den Planierungsarbeiten begonnen. Erdbewegungen großen Ausmaßes waren notwendig, um dem Platz sein heutiges Aussehen zu geben. Herausragende Flugleistungen waren zwei Höhenflüge mit über 5000 m Höhengewinn, erflogen von G. Walter und R. Bender in Innsbruck.

1969 - Die kooperative Zusammenarbeit der drei Fliegergruppen Donzdorf, Süßen und Salach auf dem Fluggelände Messelberg wurde bei einer Festveranstaltung am 19.07.1969 durch die Gründung der „Fluggemeinschaft Messelberg“ besiegelt. Durch die notwendigen Ausbauarbeiten auf dem Fluggelände Messelberg musste der Flugbetrieb im Jahre 1969 ausnahmslos auf Flugplätzen benachbarter Fliegergruppen durchgeführt werden.

FG Salach (1970 - 1979)

1970 - Im Herbst wurde nach eigener Konstruktion mit dem Eigenbau einer Doppeltrommelwinde mit 250-PS-Motor begonnen. Durch seinen 500 km Flug in den Alpen erwarb E. Kraft als erster Pilot der Fliegergruppe die höchste im Segelflug mögliche sportliche Auszeichnung, die Gold - C mit drei Diamanten.

1971 - Im Rahmen der Fluggemeinschaft Messelberg konnte im Frühjahr die erste Flugzeughalle auf dem Messelberg fertiggestellt werden. Fabrikneu wurde der erste Motorsegler am 08. Mai aus dem Herstellerwerk in Dachau überflogen. Unserem Fluglehrer G. Walter gelang mit seinem 500 km Flug über Österreichs Alpen ebenfalls die Gold – C mit drei Diamanten.

1972 - Zu ihrem 40-jährigen Jubiläum, das vom 12. – 14. Mai im Festzelt bei der Turnhalle groß gefeiert wurde, stellte die Fliegergruppe Salach ihren ersten Motorsegler den Salacher Bürgern vor. Dir. Karl Schmid als Taufpate gab ihm den Namen „Nomotta“. Mit 514 Starts und 212 Flugstunden im selben Jahr war der Täufling schon gut ausgebucht. Am 07. Oktober wurde das erste Hochleistungssegelflugzeug in GFK-Bauweise (Glasfaserkunststoff), ein „Cirrus“ mit 18 m Spannweite, angeschafft.

1973 - ein erfolgreiches Jahr mit vorderen Plätzen bei Wettbewerben für unseren jugendlichen Fliegernachwuchs. Ein buntes Wochenende im Festzelt vom 07. – 09. September war der festliche Rahmen für die Taufe des „Cirrus“ auf den Namen „Regia“. Den Taufakt nahm Dir. Karl Schmid vor.

1974 - Mit seinem 500 km Dreiecksflug in den österreichischen Alpen am 27. Mai reihte sich R. Bender unter die Inhaber der Golden – C mit drei Diamanten ein. Leider blieb es uns nicht erspart, einen wertvollen Menschen und Fliegerkameraden zu verlieren, als unser noch junger Fluglehrer Alfred Köble am 17. August in Ausübung seines geliebten Flugsports tödlich verunglückte.

1975 - Dies war ein Jahr des Ausbaus und der Investitionen. Das Fluggerät musste ergänzt, Fallschirme und Instrumente gekauft und ein neuer Transportwagen gebaut werden. Altpapier- und Altglassammlungen mussten verstärkt zur Finanzierung beitragen. Die inzwischen 40 Jahre alte Fliegerhalle in Salach musste von Grund auf renoviert werden. Auch die Bürokratie forderte ihren Tribut. Ein Büro musste her. Ersatzbeschaffung eines neuen „Cirrus VTC“ im September. Aus Anlass der 700-Jahr-Feier der Gemeinde Salach veranstaltete die Fliegergruppe am 21./22. Juni ihren 1. Internationalen Wandertag.

1976 - Weiterführung des Massivausbaus der Fliegerhalle in der Karlstraße. Das Grundstück wurde vom BWLV zurückgekauft. 1976 brachte ein „Jahrhundertwetter“. Bei 808 Segelflugstarts wurden 606 Flugstunden absolviert. Insgesamt 12.650 Streckenkilometer erzielten die Piloten des Vereins im Überlandflug, davon G. Walter allein 4700 km. F. Jäckle, W. Funk und E. Kollmar konnten ihre Zielstreckendiamanten über je 300 km, W. Kollmar mit einem Dreiecksflug über 500 km seinen Strecken-Diamanten erringen. Im Deutschen Segelflugwettbewerb gelang in der Clubklasse der Junioren unserem Wolfram Kollmar unter 72 Teilnehmern der 2. Platz auf Landesebene. Gleichzeitig belegten unsere Junioren in der Mannschaftswertung ebenfalls den 2. Platz.

1977 - Die Halleneinweihung und die Taufe von zwei Hochleistungssegelflugzeugen am 30.04./01.05 war ein neuer Höhepunkt im Vereinsleben. Der „Cirrus VTC“ als Ersatzbeschaffung für die Offene Klasse und der „Cirrus 75“ als Neuzugang für die

Standardklasse. Unser Ehrenpräsident, Dir. Karl Schmid, gab den stolzen Seglern die beziehungsreichen Namen „Bravo“ und „Rapid“. Der Versuch, die uns stets geneigte Einwohnerschaft für einen „Hock“ mit Bewirtung, Tombola und Platzkonzert zu uns einzuladen, war gelungen. Am 10./11. September nahmen R. Bender und G. Walter an der internationalen Motorsegler-Rallye in Zell am See teil.

1978 - Im vergangenen Winter stand die völlige Grundüberholung des bewährten Schulungs-Doppelsitzers „Bergfalke II“ sowie des Motorseglers bei gleichzeitiger Umrüstung auf elektrischen Anlasser auf dem Programm. Zwei Funkgeräte mussten angeschafft werden. Am Ende der Flugsaison gab es am 09./10. September wieder ein Hallenfest mit Tombola. Die Jahresabschlussfeier fand am 08. Dezember im Speisesaal der Firma Schachenmayr statt.

1979 - Wir hatten noch im Vorjahr beschlossen, den Motorsegler durch einen neuen, stärkeren Typ zu ersetzen. Der Alte hatte nun 8 Jahre seinen Dienst getan. Er konnte am 22. November noch zu einem guten Preis verkauft werden. Als Neuerwerb wurde ein „SF 25 C Falke“ gekauft. R. Bender und E. Knoll holten ihn am 17. März beim Herstellerwerk, Scheibe Flugzeugbau, in Dachau ab und flogen ihn zum Messelberg. Eine neue Schleppwinde war fällig. Der Kauf des Daimler-Motors noch im Dezember war ein Anfang. Auch der gemeinsame Neubau des „Towers“ für die Flugleitung am Messelberg ging seiner Vollendung entgegen. Er konnte am Flugtag der Fluggemeinschaft Messelberg am 08. Juli bereits benutzt werden. Schließlich musste der neue Motorsegler auch getauft werden. Er erhielt beim Hallenfest am 22./23. September durch unseren Ehrenpräsidenten K. Schmid den alten Namen „Nomotta“. Dr. D. Niess und G. Walter gelang mit unserem „alten“ Doppelsitzer „Bergfalke II“ ein beachtlicher 300 km – Flug, der den Piloten im Deutschen Segelflug-Wettbewerb im BWLV den 2. Platz einbrachte. Zusammen mit einem weiteren Flug von S. Hoffmann und W. Kollmar bedeutete dies den 2. Platz in der Mannschaftswertung.

FG Salach (1980 - 1989)

1980 - W. Kollmar und W. Funk gelang am 17. Mai mit unserem nun 26 Jahre alten „Bergfalken“ eine mit diesem Schulflugzeug in all den Jahren bisher nicht erreichte Bestleistung, ein doppelsitzig geflogenes 400 km – Dreieck. Beim Flugtag der Fluggemeinschaft Messelberg am 15. Juni waren wieder alle Sparten der Fliegerei vertreten. Ab Herbst wurde der Neubau unserer Doppeltrommel - Schleppwinde intensiv weiter vorangetrieben. Der Hallenhock am 06./07. September sorgte wieder für gute Stimmung.

1981- Bevor der neue Doppelsitzer vom Typ „G 103 Twin II Acro“ am 24. Januar bei Flugzeugbau Grob, in Mindelheim abgeholt werden konnte, war ein Transportwagen vonnöten. Er wurde unter Einsatz aller Kräfte zwischen Weihnachten `80 und Dreikönigsfest `81 förmlich hergezaubert. Das neue Flugzeug wurde dann auch bei der Taufe anlässlich des Hallenfestes mit Tombola am 19./20. September gebührend bewundert und gefeiert. Bürgermeister Udo Weiß gab uns die Ehre, den großen Segler auf den Namen „Salach“ zu taufen. Dass wir mit diesem Hochleistungs-doppelsitzer auch im sportlichen Wettbewerb mitmischen konnten, haben unsere Piloten G. Stübler/H. Schmid und W. Funk/H. Spoddig gleich im ersten Jahr mit je

einem 400 km – Dreiecksflug bewiesen. Damit wurde die Mannschaft der Fliegergruppe Salach, zusammen mit einem weiteren Flug von G. Walter/F. Jäckle, erstmals „Baden-Württembergischer Meister“ bei den „Deutschen Meisterschaften im Streckenflug“. Werner Funk und Wolfram Kollmar flogen in Australien über 780 km Strecke mit einem gecharterten „Janus“. Ein dreiwöchiges Ferien-Fluglager in Gap-Tallard in Südfrankreich brachte neben fliegerischen Erlebnissen auch eine Reihe von Strecken- und Höhenflügen. Zur Förderung des Leistungssegelflieger-Nachwuchses wurde von der Fluggemeinschaft Messelberg der „Messelberg-Segelflugwettbewerb“ ins Leben gerufen.

1982 - feierte die Fliegergruppe 50-jähriges Jubiläum. Zum Jubiläumsfest gehört auch eine Flugzeugtaufe. So hatten wir uns entschlossen, den 18-m-Cirrus zu verkaufen und an dessen Stelle einen Hochleistungssegler neuer Größenordnung anzuschaffen. Täufeling, ein „Nimbus-2 C“. Auch die neue Daimler-Winde, ein wertvolles Prachtstück und Zeugnis qualifizierter Ingenieurleistung, konnte zum Saisonbeginn in Dienst gestellt werden.

1983 - Im März bereicherten wir unseren Flugzeugpark durch die Anschaffung eines wenig gebrauchten Rennklasse-Segelflugzeuges vom Typ „Mosquito B“ (Baujahr 1979). Ein Gewinn speziell für unsere fortgeschrittenen Nachwuchsflyer. Unser Fluglehrer Wolfram Kollmar belegte beim Deutschen Kunstflug-Nachwuchswettbewerb in Mühldorf am Inn mit seiner „Lo-100 Zwergreihler“ unter 23 Teilnehmern den 2. Platz! Zum dritten Mal in Folge wurde er auch 1. Sieger im „Messelberg-Segelflugwettbewerb“ und durfte den Wanderpokal damit endgültig in Besitz nehmen.

1984 - veranstalteten die Salacher Segelflieger zum 10. Mal die „Internationalen Volkswandertage“ in Salach. Dank der Bereitschaft der Schulleitung und der Gemeinde, uns dafür wieder das Gelände der Staufeneckschule zur Verfügung zu stellen, wurde dieses Wandernfest inzwischen schon zur Tradition in Salach. Mit Höhenflügen in der Föhnwelle über Innsbruck erfliegen unsere Aktiven, Wolfram Kollmar und Werner Funk, mit einer Startüberhöhung von mehr als 5000 m auf „Cirrus 75“ die letzte Bedingung für die letzte Stufe des internationalen Segelflugsportabzeichens, die Gold – C mit drei Diamanten.

1985 - wurde der im Jahr 1955 im Selbstbau hergestellte „L-Spatz 55“, der nun 30 Jahre lang als bewährtes Übungs- und Leistungssegelflugzeug seinen Platz im Verein behauptet hat, durch eine leistungsfähigere „SF 27“ (RR) ersetzt. Dadurch können wir den gestiegenen Leistungsanforderungen der zunehmend stärker werdenden Gruppe unserer Nachwuchs-Segelflieger gerecht werden. An Pfingsten wird unser Motorsegler bei einer Gletscherlandung beschädigt. Personen kommen dabei nicht zu Schaden.

1986 - Nach 40-jähriger Amtszeit hat unser seitheriger 1. Vorsitzender, Walter Kurz, auf eine weitere Kandidatur für dieses Amt verzichtet. Die Mitgliederversammlung hat ihn auf Grund seiner außergewöhnlichen Verdienste spontan zum Ehrenvorsitzenden gewählt. Eine grundlegende Renovierung der Fliegerhalle mit Vergrößerung der Werkstatträume sowie die Schaffung einer Erdgas-Zuleitung mit

Heizungserneuerung wurden in diesem Jahr zum Abschluss gebracht. Eines der ersten Segelflugzeuge des Vereins nach dem Kriege, längst außer Dienst gestellt, wurde restauriert und kann heute im Auto- und Technikmuseum in Sinsheim besichtigt werden.

1987 - Ein besonders Ereignis war es für die 20 Piloten der Fliegergruppe, als sie mit vier Segelflugzeugen in den Anhängern zu einem Flug- und Campinglager nach dem 800 km entfernten Gap-Tallard in Südfrankreich aufbrachen. Die französischen Ostalpen mit ihren markanten Höhenzügen, Tälern und Seen bieten nicht nur imposante Eindrücke aus der Vogelperspektive, sie stellen oft auch hohe Ansprüche an das fliegerische Können der Piloten. Nach insgesamt 132 Flugstunden und ausgiebigem Campingleben brachten sie reichlich Erlebnisse und neue Alpenflugerfahrungen mit nach Hause. Den Einstieg in den Motorflug brachte im Herbst die Anschaffung eines viersitzigen Flugzeugs „Robin DR 400/180 Remorqueur“ zusammen mit der Fliegergruppe Süßen. Die Maschine wird von dem neu gegründeten Verein „Luftsport Messelberg Süßen-Salach e.V.“ gehalten und betrieben und dient vor allem der Förderung und Rationalisierung des Segelflugsports, indem durch den Flugzeugschlepp eine zusätzliche Startmöglichkeit neben dem Windenstart geschaffen wurde.

1988 - Neben dem Fliegen und Arbeiten muss fortwährend auch etwas für den jugendlichen Nachwuchs getan werden. PR-Arbeit (public relations) tut Not. Sie liegt bei unserem seit Jahren bewährten Schriftführer und Pressereferenten Gebhard Staudenmayer in guten Händen. Unter dem Motto „Schule + Verein“ wurde den Schülern in der Staufeneckschule eine Darstellung des Segelflugsports geboten. Das alljährliche Schülerferienprogramm und die IGB-Lager am Messelberg werden als Beiträge der Fliegergruppe zum gemeinschaftlichen Vereinsleben gerne und mit Interesse angenommen. Auf den Beschluss, im nächsten Jahr einen Hochleistungssegler zu beschaffen, wurde Ende Dezember der dafür notwendige Transportanhänger bei der Herstellerfirma in Rüdesheim abgeholt. Die End-Fertigstellung mit Innenausrüstung steht uns noch bevor.

1989 - Herausragendes Ereignis des Jahres war die Anschaffung eines Hochleistungssegelflugzeuges mit ausfahrbarem Klapptriebwerk als Heimflughilfe, eines „Ventus cT“, einem Produkt aus der breiten Typenpalette des Kirchheimer Segelflugzeugherstellers Schempp-Hirth. Beim bunten Sommerfest mit reichhaltigem Programm, u.a. Ballonstart und Fallschirmsprünge, taufte Bürgermeister Ilg den stolzen Segler auf den Namen „Salach“. Eine verdiente Würdigung der vielseitigen Unterstützungsleistungen seitens der Gemeinde Salach erfuhr der Bürgermeister bei dieser Gelegenheit durch die Auszeichnung mit der „Silbernen Wolf-Hirth-Medaille“ aus den Händen des Vizepräsidenten des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes, E. Keuerleber. Die 40-jährige ehrenamtliche Tätigkeit für den Luftsport an verantwortlicher Stelle honorierte der Deutsche Aero-Club mit der Verleihung der „Silbernen Daidalos-Medaille“ an den 1. Vorsitzenden Rudolf Bender. Ferien-Fluglager in Gap/Südfrankreich mit Höhenflügen auf rund 7000 m ü.M. und 180 Flugstunden, in Zell am See/Österreich mit größeren Überlandflügen bei insgesamt 66 Flugstunden und im Allgäu bei Immenstadt boten vielerlei Möglichkeiten für jeden Geschmack. Ein sportlicher Erfolg war die Baden-

Württembergische Vizemeisterschaft im Streckenflug in der Mannschaftswertung der Offenen Klasse mit den Piloten G. Walter, R. Bender und W. Funk. Mit dem Verkauf der „SF 27“ (RR) nach England wird das letzte Holzflugzeug, der altbewährte Bergfalke ausgenommen, abgeschafft.

FG Salach (1990 - 2001)

1990 - Erhebliche Manöverschäden auf der Start- und Rollbahn am Flugplatz Messelberg verursachte im Januar/Februar die mehrwöchige Belegung durch amerikanische Kampfhubschrauber und deren schwere Tankfahrzeuge. Die Beseitigung tiefer Spurrillen erforderte ausgedehnte Planierungs- und andere Reparaturarbeiten. Mit der Anschaffung eines fliegerisch und leistungsmäßig interessanten Segelflugzeugs, einer „Club-Libelle“, ist jetzt auch für unsere Flugschüler vollends das Kunststoffzeitalter angebrochen. Gleichzeitig konnte die Ausbildungskapazität durch den Einsatz eines weiteren, frisch geprüften Segelfluglehrers verbessert werden. Es stehen dem Verein nun vier – natürlich ehrenamtliche – Fluglehrer zur Verfügung. Eine beispiellose Rekordserie im Überlandsegelflug konnten wir im Mai bei teilweise australischen Flugwetterlagen verbuchen. Mit mehr als 15 000 Flugkilometern ist dies das beste Ergebnis in der bisherigen Vereinsgeschichte. Darunter eine Bestleistung im Doppelsitzer mit 500 km. Allein zehn einsitzig geflogene Strecken zwischen 500 und 1000 km verteilen sich auf zehn verschiedene Piloten. Dies beweist, dass der Verein neben Spitzenkönnern über ein breites Spektrum an Leistungsfliegern verfügt. Auch der Motorsegler wurde mit besserer Leistung ausgestattet. Unter der Regie von Franz Jäckle erhielt er einen neuen, stärkeren 80-PS-Motor, der im Zusammenwirken mit dem ebenfalls neuen Propeller gleichzeitig eine beachtliche Geräuschminderung mit sich bringt. Eine wichtige Maßnahme im Sinne des Umweltschutzes! Als äußeres Zeichen seiner Umweltfreundlichkeit darf der Motorsegler nun den „Blauen Engel“ der Umweltschutzbehörde führen.

1991- Die Fliegergruppe beteiligt sich mit mehreren Piloten an Segelflugwettbewerben in Hockenheim und Biberach. Gerhard Stübler qualifiziert sich zum wiederholten Male für die Landesmeisterschaften. Auf Einladung der sowjetischen Nationalmannschaft durften drei Salacher Flieger, Frank Dörner (21), Steffen Staudenmayer (24) und Stephen Ratey (29) zusammen mit 11 weiteren deutschen Piloten an deren dreiwöchigem Flugtrainingslager in Wladikawkas im Nordkaukasus teilnehmen. Herzlich empfangen und betreut, konnten sie dort fast nach Belieben auf sowjetischen ein- und zweisitzigen Segelflugzeugtypen die unberührte Bergwelt mit den schneebedeckten 4-5.000ern genießen, mitunter begleitet von ganzen Pulks von Adlern. Freundschaften und interessante Kontakte wurden geknüpft. Insgesamt ein außergewöhnliches Fliegererlebnis. Gute Ergebnisse erbrachte die Deutsche Meisterschaft im Streckenflug für die Salacher Piloten. Gerhard Walter erreichte dabei mit drei Flügen über 938 km, 725 km und 700 km die Vizemeisterschaft auf Landesebene. Schließlich wurde zum jetzt anstehenden Vereinsjubiläum der neue Doppelsitzer vom Typ „ASK 21“ bestellt.

1992 - 60-jähriges Jubiläum mit sehr guter Festschrift und Flugzeugtaufe der ASK 21, die in diesem Jahr gekauft und von 6 Salacher Industriebetrieben

gesponsert wurde. Twin-Verkauf im Januar. Durchführung 18. Volkswandertag; Teilnahme Hohenloher Vergleichsfliegen im Mai. Fluglager in Zell a. See 2 Wochen vom 29.05.; Lager Niederöblarn 3 Wochen vom 27.06.. Bestrebungen, ein Rauchverbot im Vereinsheim einzuführen.

1993 - Im April LS 4-Kauf mit Taufe im August anlässlich Hallenfest. Die Club-Libelle wird im Mai verkauft. Durchführung 19. Volkswandertag. Hallenfestteilnahme auf dem Messelberg im September. Nutzungsvertrag von 10 Jahren mit der FG Donzdorf (Teilung der Kosten des Fluggeländes Messelberg). Auf dem Messelberg sind 5 UL-Flugzeuge genehmigt und 5 Wohnwagen gestattet. Bei den Flugzeiten gibt es einen neuen Vereinsrekord: Gesamtflugzeit 1.148 Stunden, davon 329 Stunden mit Motorsegler. Gerhard Walter scheidet nach 32-jähriger Tätigkeit als Ausbildungsleiter Ende des Jahres aus. Gleichzeitig gibt er das Amt des 2. Vorsitzenden nach 8 Jahren Tätigkeit zurück. Emil Knoll ist zum 20. Mal Kassenleiter. Helmut Hunzick ist 20 Jahre Wanderwart. Die Maybach-Winde befindet sich bei einem Sammler in den USA. Der Motorsegler wird mit 2.000 Stunden grundüberholt und erhält einen neuen Motor.

1994 - Durchführung 20. Volkswandertag. Fluglager in Gap-Tallard vom 19.03. bis 02.04. mit ASK 21, LS4, Cirrus und Ventus. Umbau und Aufstockung Fliegerheim in Planung. Teilnahme Flugplatzfest Messelberg im September. Nordkapflug mit dem Motorsegler mit Werner Funk und Karsten Adamowski. Die Fluglehrer Hajo Kaminski und Frank Melzer ziehen aus beruflichen Gründen weg. Beschädigung der Cirrus bei Außenlandung. Nach 8 Jahren Tätigkeit tritt Rudolf Bender als 1. Vorsitzender zurück. Nachfolger wird Dr. Andreas Fäth. Die Jugend will eine eigene Veröffentlichung über aktuelle Vorkommnisse im Verein durch die „Bremsklappe“ gestalten. Der Verein ist schuldenfrei.

1995 - Der Nimbus wird verkauft. Fluglager in Gap-Tallard. Umbau und Aufstockung Fliegerheim ab Juni. Teilnahme am Flugplatzfest Messelberg im September. Vereinsübergreifende Schulungsgemeinschaft bzgl. Flugaufträge und Schulung. 3 neue Fluglehrer: Dörner, Stübler, Walliser. Der Ventus wird bei einem Autounfall beschädigt. Wanderwart Helmut Hunzick stellt finanzielle Probleme bei der Abwicklung mit dem DVV fest.

1996 - Es erfolgt der Kauf des DuoDiscus. Fluglager in Gap-Tallard. Der Neubau in der Karlstraße wird eingeweiht. Weiterführung Umbau.

1997 - Weiterführung Umbau , Ausbau, Fassade. Fluglager in Gap-Tallard. Sommerfest Karlstraße ohne Taufe Duo. Motorseglerunfall in Großrückerswalde. Der Cirrus wird verkauft.

1998 - Eine Ausbildungsgemeinschaft für Doppelsitzerschulung auf allen Ausbildungsdoppelsitzern auf dem Messelberg wird diskutiert. Finanziell gutes Flugplatzfest. Unbefriedigendes Ergebnis des Volkswandertags. Der Bergfalke wird nicht überholt und soll verkauft werden. Er wird stillgelegt. Fluglager in Gap-Tallard im August. Umbau ASK 21 auf Handsteuerung.

1999 - Fassadenarbeiten. Innerhalb der Fluggemeinschaft Messelberg wird über eine Kostenteilung der Winde Salach verhandelt. Ein neuer Mosquito-Hänger wird gekauft. Beteiligung am Flugplatzfest. Das Landratsamt genehmigt 13 Wohnwagen auf dem Flugplatz. Letzter Volkswandertag, zum 25. Mal. Überlegungen zu einem Salacher Fliegerhock als (finanzieller) Ersatz für den Volkswandertag.
Stand 26.09.1999: 49 Aktive, 7 Jugendliche, 42 Passive.

2000 - Fusionsangebote der FG Süssen im April. Information darüber an FG Donzdorf im September. Donzdorf kündigt den Nutzungsvertrag auf dem Messelberg zum 31.12.2002. Angebot der FG Donzdorf zur Fusion aller drei Vereine. Fusionsangebot der FLG Göppingen im Dezember.
Stand 10.03.2000: 48 Aktive, 5 Jugendliche, 43 Passive

2001 - Erstes Treffen der 1. und 2. Vorstände der FG Salach und Göppingen mit Info-Austausch über die Vereine und die Bereitschaft der bisher eingeweihten Göppinger Mitglieder zur Fusion. Absage des Verhandlungstermins 26.01.01 seitens Donzdorf. **Der AeroClub Göppingen-Salach e.V. wird am 01. Januar 2002 durch die Verschmelzung der beiden traditionsreichen Fliegergruppen Göppingen (seit 1929) und Salach (seit 1932) gegründet.** 1. Vorsitzender wird Peter Dauner, 2. Vorsitzender Martin Fezer.

AeroClub Göppingen-Salach e.V.

AeroClub-GS (2000 – 2009)

2000 - Erste informelle Gespräche zu Möglichkeiten einer Vereinskoooperation zwischen Wolfgang Jester und Andreas Walliser am Rande der gemeinsamen Fluglehrertätigkeit auf dem Hornberg. Dem gingen Überlegungen in Göppingen voraus, durch einen Zusammenschluss die Infrastruktur und Ressourcen auf dem Nortel effektiver nutzen zu können. In Salach bestehen zeitgleich Befürchtungen, dass durch den geplanten Zusammenschluss mit den Fliegergruppen Donzdorf und Süssen die Identität des Vereines verloren gehen könnte, das Clubheim ggf. veräußert werden würde und der Schwerpunkt der Fliegerei vom Segelflug zum Motorflug verschoben wird. Aufnahme von formalen, regelmäßigen Verhandlungen zwischen den jeweiligen Vereinsvorständen. Es herrscht Einigkeit darüber, dass nur durch Gründung eines gemeinsamen, neuen Vereines die angestrebten Ziele verwirklicht werden können.

2001 - Ab Frühjahr findet der erste gemeinsame Flug- und Ausbildungsbetrieb der Fliegergruppen Göppingen und Salach auf dem Nortel statt. Verschmelzungsvertrag und Satzung des neuen Vereines werden von Frank Dörner ausgearbeitet.

2002 - 01. Januar - Gründung des AeroClub Göppingen-Salach e.V. durch die Verschmelzung der beiden Fliegergruppen Göppingen (seit 1929) und Salach (seit 1932). 1. Vorsitzender wird Peter Dauner, 2. Vorsitzender Martin Fezer. Erstes neues Flugzeug des Vereines ist eine Jodel DR 400/180, D-EASG, die in der Schweiz gekauft wird. Es fällt die Entscheidung zum Neubau eines Vereinsheims auf dem

Nortel. Der AC-Göppingen-Salach e.V. belegt in der OLC-Bundesliga den 2. Platz und ist damit deutscher Vizemeister. Weiterer herausragender Erfolg ist der 1. Platz in der Mannschaftswertung der 18m-Klasse der DMSt.

2003 - Im Januar haben wir einen schwereren Unfall auf dem Nortel zu beklagen. Der Rückholwagen stößt mit der landenden Jodel D-EASG zusammen. Zum Glück entsteht kein Personenschaden, jedoch ein erheblicher Sachschaden an der Jodel. Nach längerem Hin und Her entscheidet man sich, die Jodel in Eigenarbeit zu reparieren und als Übergangslösung eine DR 400 zu kaufen. Im März wird ein Schulanbau in Göppingen demontiert. Im Juni wird die D-EDQF als Ersatz für die D-EASG erworben. Gerhard und Günther Stübler gelingt jeweils ihr erster 1.000 km-Streckensegelflug. Nachdem die Baugenehmigung vorliegt, beginnen die Rohbauarbeiten auf dem Nortel. Herbstabschluss in Jebenhausen.

2004 - Das Jahr steht im Zeichen des Neubaus unseres Vereinsheimes auf dem Nortel. Das Bergfest wird zum großen Erfolg. Nach nur einem Jahr Reparaturzeit steht die komplett überholte D-EASG im Mai wieder zur Verfügung. Julian Brugger belegt einen hervorragenden 2. Platz beim Jugendvergleichsfliegen in Leibertingen. Die D-EDQF und der Janus C, D-1828, werden verkauft. Die neuen Richtlinien werden erstellt und ab Herbst ins Internet eingestellt. Herbstabschluss in Jebenhausen. Aufnahme des Wirtschaftsbetriebes im neuen Vereinsheim im Dezember.

2005 - Am 2. Juli findet die feierliche Einweihung des neuen Vereinsheimes, dem „Fliegerhaus Nortel“ statt. Am 16. Juli starten Franz Pölzl und Günter Löffelhardt gemeinsam mit Johannes Kammerer mit zwei UL vom Typ "CT" der Firma Flight Design aus Leinfelden-Echterdingen vom Nortel zum Nordkap. Die Gesamtflugzeit beträgt 34 Stunden und es werden 6100 Kilometer Gesamtflugstrecke zurückgelegt. Im August findet ein Fluglager in Gap-Tallard statt. Im OLC kann sich der AeroClub Göppingen-Salach mit einem hervorragenden Gesamtergebnis gegenüber dem Vorjahr verbessern: Er erreicht den 12. Gesamtplatz in der 2. Bundesliga (Vorjahr 18. Gesamtplatz) und 5. Gesamtplatz in der Landeswertung Baden-Württemberg (Vorjahr 6. Gesamtplatz). Das Flugplatzfest im September wird zu einem großen Erfolg.

2006 - Im Winter 2005-2006 erfolgen umfangreiche Erdarbeiten auf und um den Nortel. Zwischen Fliegerhaus und Flugzeughalle wird Erdaushub aufgeschüttet, um mehr Stellfläche für die Flugzeuge im Bereich Rollhalt 08 zu gewinnen. Daneben wird der Weg zwischen Halle und Haus und die direkte Zufahrt zur Nortelsteige von der Kreistrasse aus Richtung Göppingen ausgebaut. Der lange Winter wird von einigen Mitgliedern durch Fliegerurlaube in Serres und Gap-Tallard verkürzt. Im Frühsommer wird unser Motorsegler D-KARF beim Start schwer beschädigt. Nach längeren Diskussionen beschließt der Vorstand die Reparatur. Am 5. Juni starten Franz Pölzl und Günter Löffelhardt gemeinsam mit Johannes Kammerer und Oliver Kraus mit zwei UL vom Typ "CT" des Herstellers Flight Design vom Nortel zu den Kanaren. Als südlichster Punkt wird El Hierro erreicht. Die Gesamtflugstrecke beträgt 8259 Km bei einer Gesamtflugzeit von 50:47 Std. Im OLC feiert der Verein sein bislang bestes Gesamtergebnis, nämlich einen 8. Platz in der 2. Bundesliga und

einen 6. Platz in der stark besetzten Landesliga. Gerhard Stübler erreicht einen hervorragenden 2. Platz auf Landesebene in der DMSt - 18 - Meter - Klasse. Im September findet das inzwischen etablierte Flugplatzfest statt und wird aufgrund des sehr guten Wetters und der hohen Besucherzahl zu einem großen Erfolg.

2007 - Ein verbogener Propeller und ein defektes Fahrwerk sind das Ergebnis einer missglückten Landung unserer Schleppmaschine Maule M6 am Anfang des Jahres. Innerhalb von nur 6 Monaten erfolgte eine Teilmodernisierung und Grundüberholung des Flugzeugs. Teamleiter und Organisator ist Heinz Hartmüller, der Mann für Motor und Propeller ist Ulrich Binder, Peter Jachmann der Spezialist für alle Arbeiten rund um die Bespannung, unterstützt durch Markus Witzig. Unser Motorsegler D-KARF wird unter Leitung von Andreas Plantener grundüberholt und steht dem Verein ab der Saison 2008 wieder zur Verfügung.

Dank intensiver Mitgliederwerbung im Rahmen von Schnupperlehrgängen und dem jährlich stattfindenden VHS-Fliegen und Schülerferienprogramm hat der Verein keine Nachwuchssorgen. Sechs Flugschülern gelingt der erste Alleinflug auf dem Nortel. In der 2. Segelflug-Bundesliga landen wir dieses Jahr auf einem sehr guten 12. Gesamtplatz unter über 500 Vereinen. In der Landesliga Baden-Württemberg sicherten sich unsere Piloten sogar den beachtlichen 3. Gesamtplatz. In der DMSt-18m-Klasse belegt der Verein in der Mannschaftswertung in Baden-Württemberg den dritten Platz. Der Verein kauft die Ka 6 D-9408 von Andreas Plantener. Anfang September findet das Flugplatzfest statt, wobei uns Petrus dieses Mal etwas im Stich lässt. Trotz Regenwetter kommen jedoch relativ viele Besucher auf den Nortel, was belegt, dass sich dieses Fest inzwischen in der Region etablieren konnte. Am 24.11.2007 findet in der Stauferlandhalle in Salach die gut besuchte Jubiläumsfeier „75 Jahre Luftsport in Salach“ statt. Laudatoren sind neben Bürgermeister Bernd Lutz, die Landtagsabgeordnete Nicole Razavi und Steffen Baitinger vom Baden-Württembergischen Luftfahrtverband. Zu diesem Anlass erscheint die Festschrift 75 Jahre Flugsport in Göppingen und Salach.

2008 - Das Jahr 2008 entwickelt sich zum finanziell schwierigsten Jahr seit der Vereinsgründung im Jahre 2002. Zu Beginn der Saison erfolgt mit dem Zenair CH 601 XL "Zodiac" D-MAAO die lange geplante Beschaffung eines Ultraleichtflugzeuges für den Vereinsbetrieb. Daneben wird zur Ergänzung des Angebotes im Segelflughbereich ein Discus CS D-1352 gekauft. In der 2. Bundesliga kann die Saison trotz widriger Wetterbedingungen in Süddeutschland mit dem 20. Tabellenplatz beendet und somit der Klassenerhalt in der 2. Segelflug-Bundesliga gesichert werden. Gerhard Stübler nimmt am Klippeneck-Wettbewerb in der 18m-Klasse teil. Mit einem 4., 9., 7., 1. und 13. Tagesplatz erreichte er auf Anhieb einen sehr guten 8. Gesamtplatz in einem starken Teilnehmerfeld von insgesamt 25 Piloten. Franz Pölzl fliegt mit seiner CT in die Türkei; es finden Sommerfluglager in Serres und Gap statt. Das Flugplatzfest im September wird trotz verregnetem Samstag doch noch zu einem Erfolg. Die Unfallserie im Motorflug reist aber auch dieses Jahr nicht ab: Durch eine Bruchlandung im Oktober wird die gerade grundüberholte Maule schwerst beschädigt. Aufgrund der getätigten Investitionen, den Unfallkosten, rückgängigen Flugbewegungen und weniger Gästen im Fliegerhaus gerät der Verein in eine

bedrohliche finanzielle Schieflage. Die drohende Zahlungsunfähigkeit kann durch den Verkauf der Jodel DR 400 D-EASG, der LS 4 D-4450 und des Discus cT D-KFGG abgewendet werden. Im Rahmen einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 18.11. beschließt der Verein den Verkauf des bebauten Grundstückes Karlstraße 25 in Salach und damit die Konzentration der Vereinsaktivitäten auf dem Nortel.

2009 - Das Jahr 2009 wird vom tragischen Flugunglück und Tod von Helmut Tetzlaff beim Segelfliegen in den französischen Seealpen mit dem Ventus D-KCRO am Montagne de Glandasse überschattet. Die Maule M6 wird im Frühjahr durch eine Christen "Husky" A-1A PH-TWZ aus Holland ersetzt. Die Anzahl der aktiven Vereinsmitglieder sinkt von 57 Anfang 2009 auf 35 Mitglieder Anfang 2010. Trotz allem kann die wirtschaftliche Lage des Vereins wieder stabilisiert werden. Das Flugplatzfest im September wird abgesagt. Nach der Veräußerung des Vereinsheimes in Salach wird von der Gemeinde Salach ein Vereinszimmer gemietet. Durch Rodungsmaßnahmen im Ostteil wird ein sicherer An- und Abflug geschaffen. Die Werkstatt auf dem Nortel wird fertiggestellt und der Vorplatz vor der Halle neu asphaltiert. Das Genehmigungsverfahren für den Sonderlandeplatz Gruibingen-Nortel läuft an.

AeroClub-GS (2010 – 2019)

2010 - Das Jahr steht im Zeichen der Konsolidierung des Vereines. Durch Projektstage am Hohenstaufen-Gymnasium und das traditionelle Schnupperfliegen können neue Vereinsmitglieder gewonnen werden. Im April erfolgt die Erdaufschüttung zwischen der Landeschwelle 26 und der östlichen Flugplatzbegrenzung. Die Nortel-Auffahrt wird in diesem Zusammenhang neu geschottert. Die Arbeiten an der Werkstatt und der kleinen Halle werden abgeschlossen. Der Campingplatz wird eingegrünt. Im Mai wird der neue Discus 2cT, D-KWIX von der Fa. Schempp-Hirth ausgeliefert. Bereits im Juni fliegt Hans Schmid damit eine Strecke von ca. 750 km und unterstreicht die Leistungsfähigkeit des neuen Vereinsflugzeuges. Das Fluglager an Pfingsten in Pirna wird leider total verregnet. Franz Pölzl und Dieter Kellerer starten Anfang Juli mit der CT zu einer Rundtour über die Iberische Halbinsel. Dank des großen Engagements der Mitglieder und des perfekten Wetters wird das Flugplatzfest Anfang September zu einem großen Erfolg. Die betroffenen Kommunen geben grünes Licht zur Umwandlung des Segelfluggeländes in einen Sonderlandeplatz. Nach einer längeren Durststrecke wieder ein erfolgreiches Jahr für den Verein!

2011 - Im Winter 2010-2011 erfolgen weitere Rodungsarbeiten zur Verbesserung der Anflugsituation RW 08 und 26. Die Mitgliederzahl kann weiter stabilisiert werden, insbesondere das neue Schulungsangebot im UL-Bereich zieht neue Mitglieder an. Im Frühjahr findet ein Fluglager in Gap und an Pfingsten in Bischofsberg in der Rhön statt. Der Segelflugschulungsbetrieb läuft auf Hochtouren und führt zu diversen Alleinflügen und zu einem Lizenzerwerb. Im neu ausgelobten Nortel Cup belegt Eberhard Kollmar den ersten Platz, gefolgt von Achim Moll und Klaus Rostan. Auch im OLC mischt der Verein nun wieder verstärkt mit und belegt in der Landesliga den 8. Platz, in der Quali-Liga den 58. Platz. Auch dieses Jahr findet das

Schülerferienprogramm statt. Das Flugplatzfest wird wieder ein großer Erfolg und stabilisiert die finanzielle Situation.

2012 - Peter Dauner wird als erster Vorsitzender des AeroClub im Amt bestätigt. Alexander Fezer tritt die Nachfolge von Franz Pölzl als zweiter Vorsitzender an. Im März findet das traditionelle Fluglager in Gap statt, im Sommer starten Mitglieder des Vereins von Gap und Serres aus zu Segelflügen in den Seealpen. Hier werden Höhen von bis zu 6000 m NN und Strecken von über 400 km erreicht. In der OLC-Landesliga belegt der Verein einen guten 10. Platz.

Susanne Hetterich und Philipp Steeb bzw. Eberhard Kollmar und Hans Schmid starten im Sommer mit der Cessna 150 und dem Vereins-UL Zodiac D-MAAO zu einen Ausflug an die Deutsche Ost- und Nordseeküste. Zwischenstopps werden u.a. auf Helgoland und Rügen eingelegt. Vom 15. bis 17.06.2012 findet das inzwischen etablierte Holzfliegertreffen statt. Das Flugplatzfest wird dieses Jahr, auch dank neuer Eintrittsgebühren, zu einem finanziellen Erfolg.

2013 - Susanne Hetterich, Eberhard Kollmar, Hans Schmid und Franz Nauert fliegen mit der Cessna 150 und dem Vereins-UL Zodiac D-MAAO nach Kroatien. Der Rückflug wird durch heftige Gewitter mit extremem Hagel behindert - genau der, der für die Millionenschäden in den Landkreisen Reutlingen, Tübingen und Göppingen verantwortlich war. In der OLC-Landesliga belegt der Verein einen guten 9. Platz. Das Holzfliegertreffen dieses Jahr war mit 35 Teilnehmern und knapp 20 Holzfliegern ein voller Erfolg. Auch findet wie üblich im August das Schülerferienprogramm statt. Das Flugplatzfest muss wegen schlechten Wetters abgesagt werden.

2014 - EDSO – was lange währt, wird endlich gut: **Der Nortel ist nach fünf Jahren Genehmigungsverfahren Sonderlandeplatz.** Das Pfingstsegelfluglager findet erstmals in Ohlstadt am Fuße der Bayerischen Alpen statt.

Bei Hammerwetter wurden hier Strecken bis über 600 km und Flughöhen von über 4000 Metern erreicht. Das Holzfliegertreffen und das Schülerferienprogramm sind auch dieses Jahr fester Bestandteil des Vereinskaltenders. In der OLC-Landesliga belegt der Verein einen sehr guten 3. Platz, in der OLC-Quali-Liga unter insgesamt 300 Vereinen den 22 Platz. Auch das Flugplatzfest – diesmal mit neuem Programm - trägt zu einem rundum gelungenen Jahr für den AeroClub bei.

2015 - Das Pfingstsegelfluglager findet nach 2010 wieder in Pirna statt, ebenso fliegen Segelflugpiloten des Vereins wieder in den französischen Seealpen. Am 16. Juli gelingt Gerhard Stübler mit 1002 km der europaweit tagesbeste Segelflug im OLC und damit auch der insgesamt dritte Segelflug über 1000 km, der vom Nortel aus gestartet wurde. Gerhard wird darüber hinaus baden-württembergischer Vizemeister in der DMSt-Einzelwertung der offenen Klasse. In der OLC-Landesliga belegt der Verein einen guten 7. Platz, in der OLC-Quali-Liga unter insgesamt 494 teilnehmenden Vereinen den 39. Platz. Anfang Juni sind erstmals die Teilnehmer der Europatour im GPS-Dreiecksfliegen, einer neuen internationalen Wettbewerbsklasse für vorbildgetreue Segelflugmodelle, zu Gast auf dem Nortel.

Das Vereins-UL Zodiac D-MAAO und die auf dem Nortel stationierte private Cessna 172 fliegen über den Ärmelkanal nach England.

Das Schnupperfliegen, das Holzfliegertreffen und das Flugplatzfest sind feste und

erfolgreiche Bestandteile des Vereinskaltenders 2015.

2016 - Unsere Christen "Husky" A-1A D-ETWZ bekommt einen neuen Motor und unser Motorsegler D-KARF einen Austauschmotor. Da die Husky erst spät im Frühjahr einsatzbereit ist und das Wetter auf der Alb an den Wochenenden auch schon mal besser war, belegt der Verein in der Landesklasse in der Jahresbilanz nur einen 19. Platz, in der OLC-Quali-Liga unter insgesamt 453 teilnehmenden Vereinen den 83. Platz. Am 04.05. gelingt Eberhard Kollmar mit der ASH 31 Mi der vierte 1000 km- Segelflug vom Nortel. Und nicht nur das, Eberhard wird im dezentralen Wettbewerb der DMSt mit insgesamt drei Klasse Flügen der Baden-Württembergische Meister in der offenen Klasse und belegt in der Endabrechnung 2016 bundesweit den 10. Platz.

Das Pfingstsegelfluglager findet wieder in Ohlstadt statt. Der Verein unterstützt das VHS-Fliegen auf dem Messelberg. Es findet die Generalprobe für die Weltmeisterschaft 2017 im GPS-Dreiecksfliegen auf dem Nortel statt. Alexander Fezer erwirbt die Segelfluglehrer-Berechtigung und verstärkt das Fluglehrerteam mit Pit Jachmann, Wolfgang Jester, Eberhard Kollmar und Peter Mauch. Nur eine Woche nach dem erfolgreichen Flugplatzfest verunglückt unser Mitglied Klaus Bauer beim Platzrunden-Fliegen auf tragische Weise tödlich.

2017 - Das Jahr 2017 steht ganz im Zeichen der GPS-Triangle WM im August auf dem Nortel. Die federführend von Jörg Etzler organisierte Veranstaltung bringt dem Verein eine sehr hohe regionale und überregionale Medienpräsenz ein. Der außergewöhnliche wirtschaftliche Erfolg der Weltmeisterschaft resultiert – neben den Sponsoreneinnahmen und Meldegebühren der Teilnehmer - auch aus dem guten Wetter und dem großen Publikumsinteresse. Die Mitglieder und insbesondere die Fliegerfrauen tragen durch einen hohen Arbeitseinsatz maßgeblich zum Erfolg bei. Im Frühjahr wird unsere Flugzeughalle umfassend saniert und erhält neben einem neuen Dach auch eine neue Außenfassade. Das Pfingstlager findet erstmals in Niederöblarn in der Steiermark statt. Ein kleines Holzfliegertreffen und ein Kiebitztreffen runden das Programm auf dem Nortel ab. Heinz Hartmüller fliegt mit seiner Kiebitz und 10 weiteren UL dieses Typs in Formation über den Ärmelkanal nach England. Gerhard Stübler setzt neue Maßstäbe im Streckensegelflug: Vom spanischen Fluggelände Fuentesmilanos aus gelangen ihm drei Flüge über 1.000 km, der weiteste Flug endet nach 1.170 km. Unser DuoDiscus D-1785 wird nach Bad Waldsee-Reute verkauft – sein Nachfolger, ein Arcus T mit Heimkehrhilfe – ist bereits in Kirchheim unter Teck bestellt. In der Landesklasse belegt der Verein in der Jahresbilanz einen 21. Platz. Das Jahr 2017 zählt zu den erfolgreichsten Jahren des Vereins seit seiner Gründung.

2018 - Im März wird der neue Arcus T D-KFAX ausgeliefert. Im ersten Jahr bringt er es auf 25 Flüge und insgesamt 9246 gemeldete Streckenkilometer – ein guter Start. In der Landesklasse belegt der Verein in der Jahresbilanz einen 19. Platz – hier ist sicherlich noch Luft nach oben. Vereinsmitglieder starten in den Alpen Segelflüge von den Flugplätzen Lienz und Gap, der neue Arcus wird auch beim Streckenfluglager in Winzeln-Schramberg eingesetzt. Heinz Hartmüller fliegt gemeinsam mit 5 weiteren „Kiebitz“ nach Budweis in Tschechien und anschließend nach Krems in Österreich. Tobias Marx und Bernd Ewert fliegen mit dem Vereins-UL

Zodiac D-MAAO nach Frankreich zum Flugplatz in Bourg-en-Bresse. Im Juni und Juli finden auf dem Nortel das kleine Holzfliegertreffen und der GPS-Triangle-Wettbewerb statt.

2019 - Durch die Intensivierung der Ausbildung erfährt der Windenbetrieb eine Renaissance. Gleich drei Schüler absolvieren ihren ersten Alleinflug mit dem Segelflugzeug. Das Überlandflugwetter lässt 2019 zu wünschen übrig, sodass der Arcus nur auf 14 gemeldete Überlandflüge kommt. Neben dem Fluglager im Juli in Ohlstadt findet inzwischen traditionell der GPS-Triangle Wettbewerb und das kleine Holzfliegertreffen auf dem Nortel statt. Heinz Hartmüller fliegt mit der Kiebitz-Formation bis nach Kaliningrad (Königsberg). In der Landesklasse belegt der Verein in der Jahresbilanz den 20. Platz. Das Flugplatzfest im September rundet das Jahresprogramm ab.

AeroClub-GS (2020 –)

2020

Coronabedingt konnte der Flugbetrieb erst am 17. Mai starten. Die Sperrzeit wurde genutzt, um den im Winter restaurierten Tower wieder aufzustellen und den Querweg zu befestigen und zu asphaltieren. Am 16.05. konnten die Außen-Arbeiten pünktlich zur Saison-Eröffnung abgeschlossen werden.

Die vielen Auflagen und Einschränkungen haben es uns nicht leichtgemacht den Flug- und Gaststätten-Betrieb zu organisieren.

Dank Alexander Fezer und unserem Fluglehrer-Team konnte auch in 2020 ein erfolgreicher Schulungsbetrieb im Segelflug stattfinden mit 4 neuen Segelflug-Schülern und 2 Alleinflügen. Dank Unterstützung von Fluglehrer Werner Neubold aus Dettingen, konnten 3 Piloten ihre UL-Lizenz bekommen. Der Beschluss zur Anschaffung eines neuen 600 kg-UL hat hier wohl zusätzlich motiviert.

1 Motorsegler-Lizenz, 1 PPL(A)-Lizenz, 1 Kunstflugberechtigung und ein BZF1 vervollständigen die ansehnliche Bilanz im Corona-Jahr.

Reisen war 2020 kaum möglich. Deshalb wurde kurzerhand ein Fluglager auf dem Nortel veranstaltet. 5 Flugzeuge starteten am 16. August beim ersten Dämmerlicht zu einem Sunrise-Flug entlang der Albkante. Ein Abend mit Infos zur Flugsicherheit am Platz und außerhalb wurde abgerundet durch eine Auffrischung zum Funksprech-Verkehr. Während des Fluglagers konnten viele Schulungsflüge durchgeführt werden und die lizenzierten Piloten konnten einige Genuss-Flüge machen.

Nachdem im Sommer etwas Corona-Entspannung eingetreten war, konnte mit der Cessna 172 und der Zodiac eine gemeinsame 4-tägige Alpenumrundung gemacht werden. Tag 1 über Zell am See nach Wiener-Neustadt, Tag 2 nach Bozen, Tag 3 nach Oyonnax und Tag 4 zurück zum Nortel.

Weniger vom Virus tangiert waren unsere Streckensegelflieger. Die verkürzte Segelflugsaison wurde in den Hochsommermonaten durch außergewöhnliches Hammerwetter etwas ausgeglichen. Dabei konnte der fünfte 1000 km-Flug vom Nortel aus verzeichnet werden. Gerhard Stübler schaffte am 07. Juli 1033 km mit der ASH 31 Mi, knapp gefolgt von Hans Schmid mit 983 km und Martin Fezer mit 785 km. Gerhard Stübler belegte den 9. Platz in der DMSt. In der Landesklasse belegte der Verein einen guten 12. Platz.

Das traditionelle Flugplatzfest fiel genau wie die GPS-Triangle WM dem Virus zum

Opfer. Dafür konnte, mit entsprechendem Abstands- und Hygienekonzept, ein reduzierter regionaler GPS-Wettbewerb durchgeführt werden.

Susanne Hetterich hat mit einer Träne im Auge ihr „Fliegerle“ Cessna 150 nach Österreich verkauft.

Der Verein hat nach ausgiebiger Analyse und Probeflügen eine Bristell Classic als 600kg-UL bestellt. Wir warten sehnsüchtig auf die Lieferung im Frühjahr 2021.

Unsere Zodiac wurde von einem Mitglied übernommen und bleibt am Platz.

Schäden gab es leider auch zu verzeichnen. Durch ein nicht eingezogenes Schleppeil an der Husky wurde die Tragfläche unserer K6 „angesägt“. Der Schaden ist dank fleißiger Mitglieder wieder behoben. Wegen eines nicht fixierten Sicherungsgurts im Anhänger wurde beim Straßentransport das Leitwerk des Arcus beschädigt. Auch dieser Schaden ist wieder repariert.

Die Jahresnachprüfung der Segelflugzeuge am Ende der Flugsaison war vom Ergebnis erfreulich. Es wurden nur kleinere Beanstandungen festgestellt, die über den Winter behoben werden.

Im Herbst wurde noch der Hang im An-/Abflug-Bereich RWY 07 gerodet. Durch viele fleißige Hände, Huberts Unimog mit Winde und Martins Kran waren die wesentlichen Arbeiten an einem Wochenende erledigt. Hubert hat in der Woche darauf die Reste aufgeräumt.

Trotz aller Widrigkeiten konnten wir am 19. Dezember eine erfolgreiche und unfallfreie Flugsaison beenden.

Die wirtschaftliche Situation ist trotz der ausgefallenen Veranstaltungen positiv, dank großzügiger Mitgliederspenden und Sponsorengeldern.