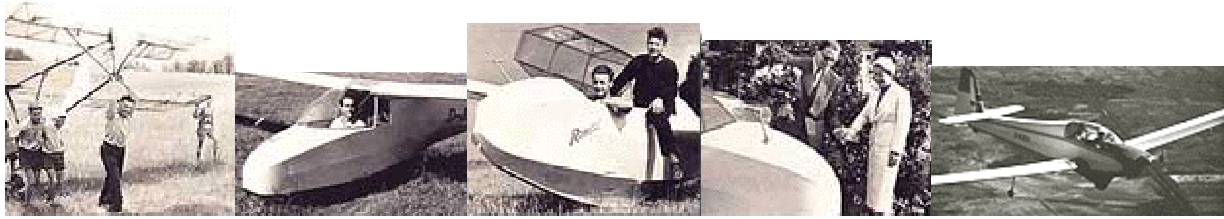


## Die Vereinsgeschichte der Flugsportgruppe Heinkel e.V.



Die Geschichte unserer Flugsportgruppe beginnt inoffiziell 1951, als die Alliierten den deutschen Luftraum für das motorlose Fliegen freigaben. Einen fliegenden Club gab es damals in Zuffenhausen noch nicht, war also auch noch nicht organisiert. Zu ersteren zählten die Heinkel- Werksangehörigen Heinz Lahmer und Willi Kunert. Diese und andere Heinkel- Leute gerieten mit ihrem Stuttgarter

Sportfliegerclub bald in Meinungsverschiedenheiten. Willi Kunert drängte es zur Selbständigkeit eines eigenen Clubs. Dies kam Ernst Heinkel zu Ohren, der zu Kunert und Lahmer gesagt hat: "Ihr Gaißböck, wenn ihr fliegen wollt, no kauf&i euch a Flugzeug!"

Darauf luden die angehenden Heinkel- Flieger zu einer Gründungsversammlung ein. Man gründete am selben Tag, dem 29. Juni 1955. Doch der Baden- Württembergische Luftsportverband wollte keine Segelflugvereine im Raum Stuttgart.

Er verwies die Fliegergruppe Heinkel ausgerechnet unter die Fittiche des Sportfliegerclubs. Guter Rat war teuer, denn die Heinkelflieger besaßen außer einem Schulgleiter SG 38 nichts. Willi Kunert knüpfte Kontakte nach Ludwigsburg, wo ein Verein zur Zusammenarbeit mit der Fliegergruppe Heinkel bereit war.

Der Flugbetrieb begann bereits eine Woche später mit einem 14 Tage dauernden Fluglager gemeinsam mit den Ludwigsburgern auf der Hahnweide.

Kurze Zeit später hatten sich schon 47 Männer und eine Frau dem Heinkel- Flieger- Club angeschlossen, von denen sehr schnell sehr viele wieder gingen, weil Ihnen die Arbeit, die mit dem Segelfliegen verbunden war, zuviel wurde. Der "harte Kern" fing an am Zubehör, sprich der Winde, dem Transportwagen und Rückholfahrzeug, zu basteln. Im März 1956 kam der mehrfache Segelflugmeister Hans Glöckl als frischgebackener Fluglehrer nach Stuttgart, trat in die Gruppe ein und wurde deren Fluglehrer.

Natürlich wurde schon so viel wie möglich geflogen, und immerhin schaffte Willi Kunert seine Silber- C- Bedienung und Herbert Wetter, Dietrich Hummel und Rolf Hoffmann flogen sich auf dem Klippeneck frei. Nach dem Klippeneck ging es zu einem zweiten Fluglager auf den Übersberg, der heute mit seinen idealen Bedingungen der Heimatflugplatz

der Heinkel- Flieger ist. Dann aber krachte es. Im Winter 56/57 war ein im Rohbau gekaufter L- Spatz fertiggestellt. Doch die Fliegergruppe Heinkel hatte kein Glück. Im Frühjahr 1957 machte Willi Kunert, aufgrund schlechter Wetterbedingungen, eine unsanfte Landung mit dem neuen L- Spatz.

Die Kufe war gebrochen. Schlimmer kams am Ende der Flugtage in Speyer, als eine Sturmböe den "Bergfalken" auf den Rücken warf. Der Bergfalke war zu 50% Schrott. Wiedermal war guter Rat teuer, denn die Reparaturkosten überstiegen das Budget. Ernst Heinkel sprang wiedermal persönlich ein.

Er machte eine Liste seiner fünf westdeutschen Werke und ihrer Direktoren, schrieb als erster einen Geldbetrag (als Vorbild) hinein und ließ diese Spendenliste reihum schicken, versehen mit einem von ihm selbst für jeden Direktor handschriftlich eingetragenen "Spendenvorschlag". Daraufhin konnte die Reparatur des Bergfalken bezahlt werden.

Schon im August '57 flog er wieder. Der "L-Spatz" hingegen machte schon wieder eine Bruchlandung in einem Wassergraben. Der Pilot stieg unverletzt aus den Trümmern. Als hätten die Heinkel- Flieger noch nicht genug kamen auch noch die Amerikaner, die den Kornwestheimer Flugplatz zu einer Raketenabschußbasis machen wollten.

Die Heinkel- Piloten wollten aber keineswegs auf Raketen umschulen und wanderten nach und nach Richtung Speyer aus. Nach dem plötzlichen Tod von Herbert Wetter 1957 wurde Dr. Bauder, ein Mann aus dem Heinkel Stab, Vorstand der Zuffenhausener Heinkel- Flieger. Er verhandelte mit dem Luftsportverein Reutlingen und bekam die Erlaubnis auf dem Übersberg eine eigene Schleppstrecke zu schaffen.

**1958** wurde der erste Streckenflug über 130Km nach Montabaur geflogen.

**1959** waren es dann schon zwei Flüge über je 300Km nach Frankreich.

Nun wollen wir aber unsere Geschichte nicht in ein Lexikon ausarten lassen und kürzen den weiteren Verlauf ein wenig.

**1960** kamen viele neue Mitglieder dazu. Auch wurde in diesem Jahr mit dem Bau des Clubheims und der Werkstatt in Zuffenhausen begonnen.

**1961** war dann die Einweihung der Werkstatt und des Clubheims.

**1962** kamen der Werkstattleiter Manfred Streicher, die zwei Fluglehrer Reinhold Förster und Dieter Gaul dazu.

**1963** erflieg Frank Thoma Gold durch seine 3000m Startüberhöhung in Zell am See.

**1964** brachen, auf einer Fahrt nach Zell am See, die Sollbruchstellen an zwei Flügeln des Spatz.

Besondere Ergebnisse in diesem Jahr waren mehrere fünf Stunden- Flüge und dreimal 3000m Startüberhöhung.

**1965** schenkte uns die Heinkel AG einen neuen Bergfalken.

**1966** Erste Wettbewerbsteilnahme der Flugsportgruppe auf der Hahnweide. Erstes Fluglager in Samedan bei St. Moritz. Im Oktober wurde die Flugsportgruppe durch das amtliche "e.V." zu einem richtigen Verein. Dezember: In einer Mitgliederversammlung wurde die heute noch gültige Satzung beschlossen.

**Am 1.1.1967** bekam die Flugsportgruppe Heinkel e.V. die Rechtsfähigkeit und den Status der Gemeinnützigkeit.