

## ***Vereinsgeschichte in Jahrzehnten – die 60er***

Die 60iger Jahre begannen im Flugsportverein Kelheim mit dem Kauf eines weiteren Segelflugzeugs vom Typ Bergfalken II. Er trug das Kennzeichen D-1619 und wurde auf den Namen „Donaumöve IV“ getauft. Die Namensreihe der Donaumöven, ist auf die Lage des damaligen Fluggeländes an den Donauwiesen zurückzuführen, erzählt uns heute Günther Schön – ein langjähriges Mitglied das 1962 zum Flugsportverein gekommen ist.

*„Ich hatte mit Fluglehrer Gerhard Weber meinen ersten Winden-Schulstart auf dem Bergfalken. Mit einer Ausklinkhöhe von 250 m und einer Flugzeit von 10 Minuten, war das schon ein riesiges Erlebnis für diese Zeit.“*

Der Kauf des Doppelsitzers war notwendig, da der bisherige Bergfalken, Ende der 50iger Jahre, bei einer Landung stark beschädigt wurde. Somit zählten die Kelheimer Flieger zu der Zeit zwei Segelflugzeuge: den L-Spatz 55 und den Bergfalken II. Gemeinsam mit den vorherigen Flugzeugen konnten somit am 1. Oktober 1961 erstaunliche 10.000 Starts auf dem Gelände der Donauwiesen in Kelheim gezählt werden. Das war für gerade mal 11 Jahren Vereinsgeschichte und einer Winde als einzige Startmöglichkeit eine beachtliche Leistung.



Das Gelände an der Donau wurde immer weiter ausgebaut und zur Heimat der Segelflieger. So wurde die Halle am sogenannten Pflegerspitz 1962 um einen weiteren Werkstatt- und einen Aufenthaltsraum erweitert. Auch der Flugzeugpark bekam Zuwachs. Noch im gleichen Jahr konnte eine „Ka6 CR“ mit dem Kennzeichen D-1769 gekauft werden. Dabei handelte es sich um ein Flugzeug in Holzbauweise vom Konstrukteur Kaiser, das zur damaligen Zeit eine sehr gute Gleitfähigkeit vorzuweisen hatte.

*„Die Ka6 war damals ein ‚besonders‘ Flugzeug – es durften nur bestimmte Vereinsmitglieder damit fliegen.“ erinnert sich Günther Schön.*

Am 20. Mai 1962 wurde die Ka6 auf dem Kelheimer Stadtplatz würdevoll getauft. Noch heute ist sie im Besitz des Vereins und wird gern genutzt. Es ist die feine Ruderabstimmung, die von den Vereinsmitgliedern besonders geschätzt wird. Mittlerweile zählt das 58 Jahre alte Flugzeug 3440 Landungen und knapp 3025 Stunden.



Im Jahr 1963 fand im Rahmen der 100 Jahrfeier der Befreiungshalle der erste und einzige Flugtag am Donauufer in Kelheim statt. Ein Film aus dem Flugplatzarchiv, zeigt zahlreiche Menschen, die sich auf dem Damm tummelten und das Flugzeugtreiben bewunderten. Es wurden Kunstflug, Fallschirmspringer und Hubschrauberflüge gezeigt.

Genauso aktiv ging es für die Kelheimer Flieger in den 1964er weiter. Es wurde an Segelflugwettbewerben teilgenommen und der Bergfalke umgebaut. Dort wurden die Rumpfspitze verlängert, die Bespannung erneuert und die Kanzel durch eine stromlinienförmige Kabinenhaube ersetzt.

Im Juli 1964 kam ein weiterer Meilenstein in den Verein. „Blanik“ war sein Name – ein doppelsitziges Schulflugzeug aus Tschechien. Dabei handelt es sich um ein Voll-Aluminium Flugzeug, welches in Deutschland einen sehr hohen Stellenwert besaß. Damit konnte man doppelsitzig über Land gehen und auch Kunstflug betreiben. Noch heute

werden mit diesem Modell bei Red Bull beeindruckende Kunstflugvorführungen gezeigt. Hermann Leichtl und Gerhard Weber überführten den leistungsstarken Segelflieger von Pocking, der das Kennzeichen D-1042 trug. Der Blanik leistete im Verein einige Stunden und wurde mit Begeisterung in der Schulung eingesetzt.

1965 waren die Kelheimer Flieger zum ersten Mal für eine Woche beim 'Urlaubsfliegen' am Flugplatz in Reuthe/Tirol – quasi der Beginn unserer Fliegerlager. Dort wurden auch viele Jahre lang Segelflug-Skiwettbewerbe abgehalten, an denen mehrere Mannschaften des FSV Kelheim teilgenommen und viele Pokale mit nach Hause gebracht haben.

Im Jahre 1965 kam dann das erste Motorflugzeug in den Verein. Im Dezember wurde der Kaufvertrag für die Morane Commodore (D-ENKA) unterzeichnet und damit auch die Fliegerhalle entsprechend erweitert. Damit konnte die Fliegerei in Kelheim ein ganzes Stück ausgebaut werden. Nun konnten zum ersten Mal Segelflugzeuge mit einer Motormaschine in die Luft gezogen werden. Auch Rundflüge für Passagiere waren jetzt möglich. Nach drei Jahren stellte sich heraus, dass der Motor mit 150 PS zu schwach war. Man wechselte 1969 das Motorflugzeug und konnte die „Morane Minerva“ (D-EAGS) mit 210 PS sein Eigentum nennen.

In den 60iger Jahren ist rückblickend viel passiert! Insgesamt vier neue Flugzeuge und ein umgebauter Bergfalke. Da hat sich schon einiges getan ... in den 70igern ging es aber mindestens genauso spannend weiter. Ein Stichwort ist der Umzug nach Hienheim ... die Geschichte gibt es aber erst nächstes Monat.

Bis dahin, euch eine schöne Zeit und viel Grüße vom Flugplatz!