

# Chronik der Segelgruppe Bensheim

Ein Rückblick auf eine Entwicklung „vom Zebra zum Albatros“

Zusammengestellt von Stefan Zirngibl



Welten haben sich in der Fliegerei geändert, seit im Jahre 1929 rund 20 junge Leute in Bensheim entschlossen, mit der Fliegerei anzufangen. Sie wollten nicht nur Modelle, sondern richtige Segelflugzeuge bauen – und sie dann auch selbst fliegen!

Die Segelflugbewegung entsteht in den zwanziger Jahren in Deutschland. Denn nach dem ersten Weltkrieg dürfen in Deutschland zunächst keine Motorflugzeuge mehr gebaut werden. Ingenieurstudenten - sogenannte Akademische Flieger oder kurz Akaflieger - haben *die* Idee! Sie experimentieren einfach mit motorlosen Segelflugzeugen – sparen dabei noch Geld und entwickeln dabei auch gleich den Segelflug als Gruppensport.

Die Nachricht über die Flugversuche der Akaflieger von der Technischen Hochschule Darmstadt, dringt auch an die nahe Bergstraße. Der Flieger-Virus erreicht sehr schnell Bensheim.

In Bensheim wird so schon **1929** mit dem Bau eines eigenen Segelflugzeuges begonnen. Nur mit einem Bauplan für so einen „Gleitflugapparat“ geht es los. Anfangs geht es nur sehr mühsam voran und die Gruppe schrumpft 1930 schnell wieder.

Aber **1931** geht es wieder aufwärts. Im Frühjahr wird eine Ausstellung in der städtischen Turnhalle organisiert, bei der die Gruppe ihren fortgeschrittenen Rohbau vom ersten Bensheimer Segelflugzeug der Öffentlichkeit zeigt. Prompt kommen wieder neue Leute zur Segelfluggruppe Bensheim. Mit frischem Elan wird Material beschafft bzw. geschnorrt, um den Flugzeugbau vollenden zu können. Man wendet sich z. B. an eine Firma in Mölkau bei Leipzig, die ein Schuhklebemittel herstellt.



Der teilt man mit, dass man mit ihrem Klebemittel Imprägnierungsproben für Flugzeugbespannungen vorgenommen habe, die gut ausgefallen wären, aber an kleinen Stücken noch nicht einwandfrei beurteilt werden könnten. Die Firma stiftet die Imprägnierung.

Nach der Bespannung werden die frei liegenden Holzteile lackiert. Um eine schöne Holzfarbe zu bekommen wird dem Lack nach Gefühl etwas Farbe beigemischt. Und da dieses Gemisch in einer großen Kaffeetasse anrührt wird,

deren Inhalt immer nur stückweise langt, ist klar, dass das Flugzeug anschließend etwas streifig aussieht - wie ein **ZEBRA**.

Zwischenzeitlich ergibt sich der Kontakt zu einem Piloten aus Auerbach, der in Mannheim Fluglehrer ist. Das bringt die Bensheimer nach der langen Werkstattarbeit ihrem großen Ziel näher, der Ausbildung zum Fliegen.

**1932** starten die ersten Wagemutigen zu kleinen Hüpfern unterhalb der heutigen Bundesstraße 3 zwischen Bensheim und Heppenheim. Das Gelände ist leicht abschüssig. Gestartet wird mit dem sogenannten Gummiseilstart. Dabei wird die Mitte des Seils unter dem Flugzeug eingehakt und der Flieger am Schwanz festgehalten. An den beiden Seilenden greifen dann jeweils ein paar Mann ans Seil und rennen nach links und rechts den Hang hinab. Wenn das Seil gespannt ist, wird das Flugzeug losgelassen - und los geht es über eine selbstgezimmerte Rampe von 4 Metern zu einem 40 – 50 Meter weiten Flug bis zur sicheren Landung auf der Wiese - oder auch nicht.



Geflogen wird nämlich meist nur so lange, bis der Flieger zu Bruch ging. Denn anders als heute saß der Fluglehrer nicht mit in der Maschine, sondern gab dem Flugschüler vom Boden aus die Anweisungen; manchmal war es aber da schon zu spät. Zum Glück fliegen die Flugschüler nur ein paar Meter hoch, sodass der Schaden meist gering bleibt und bis zum nächsten Wochenende repariert werden kann. Bald gibt es einen festen Takt: Unter der Woche bauen, am Wochenende fliegen - bis zum Bruch!

Trotz aller Bemühungen gelingt es den Bensheimer Fliegern nicht, die Bensheimer Bürgerschaft für ihre Sache zu begeistern. 1933 findet dann die politische Wende mit der Machtergreifung

durch die Nationalsozialisten statt. Sehr schnell zeigt sich, dass die fehlende Unterstützung den Nazis landesweit den Zugang zu den Fliegergruppen sehr erleichtert.

Schon im Laufe des Jahres 1933 geht die Bensheimer Segelfluggruppe Bensheim als Flieger-Ortsgruppe Bensheim im Nationalsozialistischen Deutschen Luftsportverband auf und wird als Segelfliegersturm mit rund 24 Mann militärisch organisiert.

Anfang September **1934** kommt es in der Segelfliegerwerkstatt in Bensheim dann bei Arbeiten am Winzerfestwagen der Fliegergruppe zu einem tragischen Unfall, bei dem der ausgebildete Fluglehrer durch einen Stromschlag auf der Stelle getötet wird.

Nach der Wiedereinführung der allgemeinen Wehrpflicht **1935** wird die Fliegergruppe Bensheim reorganisiert. So soll sie „den an sie gestellten Anforderungen entsprechend mit Erfolg arbeiten.“

Aus der Zeit von **1936 bis 1945** ist nichts mehr an schriftlichen Aufzeichnungen vorhanden. Aber mit den gestellten Anforderungen dürften wohl das Ausnutzen jugendlicher Begeisterungsfähigkeit für die Fliegerei gemeint sein. Zweck war, dem Führer schneidige Piloten zu liefern. Die mussten später im Krieg die schlimmen Seiten der Fliegerei erfahren und teilweise mit dem Leben bezahlen.

Nach dem Krieg wird das Fliegen den Deutschen erst einmal wieder verboten. Die Menschen sind in den ersten Jahren auch nicht in der Lage sich neben dem Wiederaufbau ihrer Existenz noch dem Fliegen zu widmen.

**1948** aber, als unter anderem vom Frankfurter Flughafen aus die Amerikaner mit den Rosinenbombern nach Berlin eine Luftbrücke einrichten, wird das Interesse an der Fliegerei in Deutschland wieder geweckt. Und in Bensheim!

Das Fliegen war zwar noch verboten, das Basteln aber ist ja wohl erlaubt! Und wer merkt schon, dass außer Flugmodellen bereits die ersten Rippen für ein neues Gleitflugzeug entstehen?

Als das Segelflugverbot im Sommer **1951** Jahre aufgehoben wird, gehen die Mitglieder der Bensheimer Segelfluggruppe (BSG) sofort daran, einen Verein zu gründen und ein Flugzeug zu bauen – einen Schulgleiter (SG 38) - und auch eine Schleppwinde!



Zwischenzeitlich wurde nämlich die Starttechnik weiter entwickelt. Nicht jeder Verein hat eben einen Hang in der Nähe. Und etwas mehr als ein Hüpfen über ein paar Meter soll ja auch schon sein. Für ein eigenes Schleppflugzeug fehlt aber noch das Geld.

Im September **1953** wird zur Winzerfestausstellung nach vier Jahren Bauzeit und 4000 Baustunden das erste nach dem Krieg in Bensheim gebaute Flugzeug, der Schulgleiter 38, der Öffentlichkeit vorgestellt.



Der damalige Bensheimer Bürgermeister Treffert tauft den SG 38 auf den Namen „Stadt Bensheim“.

Mit der Schleppwinde sind nun auch völlig andere Flughöhen und Distanzen möglich. Das ist zwar für die schon ausgebildeten Piloten kein unüberwindliches Problem. Neue Flugschüler können aber nicht alleine auf diese Art ohne vorherige Übung mit Fluglehrer starten. Noch im selben Jahr

machen sich die Jünger Lilienthals deshalb daran, einen Doppelsitzer zu bauen, die Mü 13E.

Damit wird die Schulung nach modernen Methoden ermöglicht werden, in dem der Fluglehrer wie ein Fahrlehrer beim Schüler sitzt und unmittelbar erklären und zeigen kann, worauf es ankommt.

**1956**, anlässlich des 1000 jährigen Marktrechts der Stadt Bensheim, wird der Doppelsitzer als "Kirchberg-Spatz" getauft wurde.

Eine zeitlang benutzt die BSG - mangels eigenem Gelände die Flugplätze Egelsbach, Darmstadt, Hemsbach, Heppenheim und Worms.



**1958** erhält die Segelfluggruppe Bensheim dann aber ihre endgültige Heimat auf den Bensheimer Stadtwiesen, die 1959 ganzjährig für den Segelflug zugelassen werden. Schritt für Schritt wird nun das neue Fluggelände ausgebaut. Zunächst wird eine Baracke errichtet, die neben einem Aufenthaltsraum auch eine Werkstatt beherbergt.



Der Verein kann nun flugplatznah Flugzeuge lagern, warten und reparieren.

Eine einsitzige Ka 3 wird gekauft und **1959** beginnt die Gruppe zwei neue Flugzeuge zu bauen: den damaligen Leistungssegler Ka 8 und den noch besseren Geier II. Bereits 1961 ist die Ka 8 fertig gestellt - sie fliegt noch heute in Bensheim und wird wegen ihrer gutmütigen und luftigen Art von vielen Vereinsmitgliedern immer wieder gern geflogen.

Damit kann der Leistungssegelflug beginnen. Der Flugplatz liegt ja thermisch sehr günstig und hat mit dem Melibokus den für Segelflieger günstigsten Hang der Bergstraße. Viele Flüge über 5 Stunden, 50 Kilometer oder einen Höhengewinn von über 1 000 Metern werden hier erflogen und damit können die ersten silbernen Leistungsabzeichen verliehen werden.

**1962** fliegt die Ka 8 von Bensheim nach Straubing, 320 km in 6 Stunden und 10 Minuten, d.h. ohne Motor ein Schnitt von über 50 km/h – wie bei der Tour de France!

**1963** wird ein A-Spatz erworben, der eine ältere Maschine ablösen soll. Endlich kann nach fleißiger Werkstattarbeit auch der Geier II seinem Element übergeben werden. Aber, "er flog nur einen Sommer!" Bei einem Unfall endet er als Totalschaden.



So wird **1964** der Bau einer Ka 6 CR begonnen, eine Hochleistungsmaschine, für die die Bensheimer als erste Gruppe im Bundesgebiet die Nachbaulizenz erhielten.

Zur gleichen Zeit wird eine wesentlich leistungsstärkere Doppeltrommelwinde gebaut mit 250 PS starkem US-Motor, der auch schwere Doppelsitzer in 30-40 Sekunden auf 300- 400 m Höhe schleppen kann. Diese Winde ist - mit einigen Modernisierungen - noch heute in Betrieb.

Die neue Winde und die Ka 6 können im Frühjahr **1965** vom Bauprüfer abgenommen werden. Durch einen Zielflug nach Beaune (405 km) - auf deren Namen die Ka 6 getauft ist- werden die ersten fliegerischen Bande zu Bensheims französischer Schwesterstadt geknüpft.

**1966** gibt es anlässlich der 1200 Jahrfeier in Bensheim ein Großflugtag mit tausenden Besuchern. Um auch weitgehend wetterunabhängig ein festes Ziel erreichen zu können, wird noch ein Motorsegler vom Typ SF 25 gekauft. Das erste Exemplar - zu schwach motorisierte - geht bald zu Bruch. Die Segelflieger geben aber nicht auf; mit einer stärkeren Motorisierung und einigen Propellererneuerungen klappt es dann.

Außerdem wird eine Flugzeughalle errichtet, in der auch eine auch zum Schleppen geeignete Motormaschine eines Vereinsmitglied Platz findet.

**1971** gibt Otto Wunsch, der seit der Wiedergründung 1950 den Verein leitete, den Vereinsvorsitz auf. Sein Nachfolger wird Wolfgang Franke.

Dann kommt das Unglücksjahr **1972**. Nicht nur für die Olympischen Spielen in München, auch die Bensheimer Segelfluggruppe. Aufgrund eines technischen Defektes in der Elektrik brennt die Unterkunft, die am Schwanheimer Ende des Fluggeländes liegt auch als Werkstatt dient, bis auf die Grundmauern nieder. Zum Glück ist niemand im Gebäude, aber etliche Flugzeugteile, die Seilwinde, das Rückholfahrzeug und die ganze Werkstattausrüstung werden zerstört.

In den kommenden 4 Jahre muss erst einmal gebaut werden, bevor geflogen werden kann. 300-400 Baustunden arbeiten viele Mitglieder, manche sogar über 1000 Stunden und errichten am anderen Ende des Flugplatzes das heute genutzte Clubhaus mit einen Aufenthaltsraum für ca. 100 Personen und einer Werkstatt, die als so genannter "Luftfahrttechnischer Betrieb" vom Luftfahrtbundesamt zugelassen ist. Dies ist eine Voraussetzung zur Durchführung von Reparaturen, Wartungsarbeiten oder gar Neubauten von Segelflugzeugen..



Im Jahre **1976 bzw. 1977** wird das Clubhaus und die Nebengebäude eingeweiht - und es kann eigentlich wieder voll geflogen werden.

Aber die Bensheimer Stadtwiesen sind in den vergangenen Jahren durch geänderte Grundwasserstände immer mehr zur Buckelpiste geworden. Durch

glückliche Umstände gelingt es US-Pioniere davon zu überzeugen, dass der „Acker“ in Bensheim der ideale Ort für ein Manöver sei; Ziel: in 10 Tagen einen Feldflugplatz anlegen! Die Stadtwiesen gleichen 1 ½ Wochen lang einem Truppenübungsplatz, bewaffnet und mit Zelten richten sich die Amerikaner ein - und sie schaffen es durch die Segelflieger gut gepflegt. Am Ende ist die Start- und Landebahn auf den Bensheimer Stadtwiesen tadellos glatt.



Während dessen hat mit dem bereits 1973 während der „Bauzeit“ gekauften ersten Kunststoffflugzeug, einer LS1c, auch in Bensheim das Ende der „Holzfliegerei“ begonnen. Anfangs waren Segelflugzeuge ganz aus Holz gebaut worden. Der Doppelsitzer Mü 13 E, hatte zwar bereits einen Stahlgitterrumpf, die Flügel sind aber immer noch aus Holz.

Wieder sind es die Akaflieger, die mit etwas Neuem experimentieren. 30 Jahre bevor der erste



Airbus ein Kunststoff-Ruder erhält, werden erste Segelflugzeuge aus glasfaserverstärktem Kunststoff gebaut. Durch das Material und die Herstellungsverfahren, können enorme Leistungsverbesserungen erzielt werden.

Die Kunststoff-LS 1c der Bensheimer Segelfliege, hat so eine Gleitzahl 37, d. h. mit 1000m Höhe fliegt dieses Segelflugzeug (bei 90km/h) 37 km weit.

Mit diesem Leistungssegelflugzeug und entsprechenden privaten Segelflugzeugen mehrerer Vereinsmitglieder wird jetzt verstärkt der Streckensegelflug vorangetrieben. Waren bisher die Hänge der Bergstraße und die Regionen Odenwald, Spessart, Pfälzer Wald und Rheinhessen das bevorzugte Revier der meisten Bensheimer Segelflieger, so werden nun die Ziele und Strecken weiter.

Für solche Flüge muss man natürlich den Tag voll ausnutzen. Das bedeutet auch, dass die ersten Aufwinde, die meist im vorderen Odenwald entstehen, erreicht werden müssen. Mit einer Schlepphöhe von 300 -400m an der Winde kommt man aber kaum hin und schon gar nicht heil zurück, wenn es nicht auf Antrieb klappt. Einzige Alternative: ein Schleppflugzeug So wird **1977** eine Schleppmaschine vom Typ ELSTER C mit dem Kennzeichen D-EDWI gekauft, die bald nur noch „EDWI“ genannt wird.

Die Leistungen der Bensheimer sprechen sich nun in Fliegerkreisen herum, es werden Kontakte geknüpft und im Januar **1980** versammeln sich die weiblichen Größen des deutschen Segelflugs zu ihrem jährlichen Hexentreffen auf den Bensheimer Stadtwiesen.

Im folgenden Jahr wird angesichts der zunehmenden Zahl von Flugplatzbesuchern, die gerne einmal mitfliegen wollen, aber auch für die zahlreichen Flugschüler, die das Segelfliegen erlernen wollen, ein Doppelsitzer in Kunststoffbauweise, eine G103 gekauft, die vom Bürgermeister Stolle auf den Namen „Bensheim“ getauft wird.



**1982** erhält das Vereinsheim den Namen Fritz-Schader-Haus. Damit ehrt der Verein das im gleichen Jahr verstorbene Vereinsmitglied, welches über drei Jahrzehnte mit enormen Einsatz und Können maßgeblich den Geist und die Entwicklung des Vereins mitbestimmt hat.

Im folgenden Jahr **1983** findet das erste Fluglager eines auswärtigen Vereins auf den Bensheimer Stadtwiesen; 45 Segelflieger aus den Niederlanden sind zum ersten Mal zu Gast. Im Odenwald erleben sie bald daraus alpine Gefühle - und sind begeistert von der Gegend und der Gastfreundschaft.

Der Verein steigert in den folgenden Jahren Schritt für Schritt die Zahl seiner Mitglieder und der jährlich absolvierten Streckenkilometer, mit denen der Verein langsam aber stetig in der dezentral ausgetragenen Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) aufsteigt.

So ist es nur logisch, dass **1987** der Kauf der ersten LS4, dem Nachfolgemodell der LS 1 folgt. Diese LS 4 (D-5743) erhält auch noch das Wettbewerbskennzeichen RC und kann damit auch bei zentralen Meisterschaften mitfliegen.

1988 wird ein neuer Motorsegler gekauft, das Kunststoff-Flugzeug H 36 MKII, DIMONA von der Firma Hoffmann aus Österreich, mit dem Kennzeichen D-KOPA.



**1989** kauft der Verein wegen der guten Flugbilanz und entsprechender Nachfrage noch eine weitere LS4, die das Wettbewerbskennzeichen EA und das Kennzeichen D-1846 bekommt.

Dann kommt die Wende und die deutsche Wiedervereinigung. Doch der Wegfall des eisernen Vorhangs in der Luft dauert fast 5 Jahre, denn noch ist die russische Luftwaffe in Ostdeutschland stationiert, das heutige Tschechien gehört noch zum Warschauer

Pakt und so wird der Luftraum nach Osten erst langsam geöffnet.

War in den Neuen Ländern bisher das Segelfliegen sehr eingeschränkt und vom Militär und der Staatsicherheit beherrscht, so versuchen nun die ostdeutschen Fliegerkollegen, den Segelflugsport wieder normal auszuüben. Die wenigen ostdeutschen Segelflugzeuge aus polnischer Produktion reichen aber kaum und die Eigentumsfragen sind schwierig. So kommt es, dass auf die Bensheimer Verkaufsanzeige der mittlerweile 15 Jahre alten LS 1c sich auch Flieger aus der Nähe von Leipzig melden - und den Zuschlag erhalten.

**1992** gibt Wolfgang Franke den Vereinsvorsitz nach 21 Jahre in jüngere Hände. Sein Nachfolger als 1. Vorsitzender wird Willi Wegscheider.

Im gleichen Jahr erfolgt der Kauf des einsitzigen Gebraucht-Segelflugzeugs, einem CLUB ASTIR III (G-102) der quasi die einsitzige Variante des Doppelsitzers G 103 ist. Diese G 102 (D-3790) wird fortan für die Fortgeschrittenen-Schulung eingesetzt.



**1993** wird das Jahr der Nachwuchspiloten. Beim Jugendvergleichsfliegen wird in der Hessenmeisterschaft ein 2. Platz und im Bundesentscheid der 15. Platz erreicht. Als Mannschaft schaffen drei Junioren bei der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) in der Club-Klasse in der Hessenwertung den 1. Platz der Junioren. Ein weiterer Juniorpilot erreicht bei der DMSt in der 15 Meter Klasse Junioren in der Hessenwertung den 1. Platz und außerdem in der Bundeswertung den 3. Platz.

Auch die Erwachsenen können vergleichbare Erfolge erringen. Die DMSt-Bilanz: bei den Damen in der Hessenwertung der 3. Platz und in der Bundeswertung der 8. Platz, bei der Mannschaft in der 15 Meter Klasse in der Hessenwertung der 2. Platz. und in der Einzelwertung der Standard-Klasse in der Hessenwertung der 1. Platz und in der Bundeswertung der 3. Platz.

Angesicht der Erfolge bei den Nachwuchspiloten erfolgt in darauf folgenden Jahr 1994 der Kauf einer weiteren gebrauchten G-102 (D-6829), dieses Mal aber in der Version STANDARD ASTIR III mit Einziehfahrwerk, die ebenfalls für die fortgeschrittene Schulung eingesetzt wird.



**1995** kauft der Verein dann als Ersatz für eine nur kurz eingesetzte ASK 13 (D-1912) eine modernere ASK 21 bei der Firma Schleicher in der Rhön. Die ASK21 ist wieder ein Kunststoff-Doppelsitzer, mit dem aber auch Segel-Kunstflug erlaubt ist. Bald darauf kann man über Bensheim die ersten lautlosen Loopings, Rollen und Turns mit dieser Maschine beobachten. Die ASK 21 wird neben der Akrobatik aber auch für die Anfängerschulung eingesetzt.

Bensheimer Streckensegelflieger schaffen bei der DMSt in Jahre 1995 in der Standard Klasse in der Hessenwertung einen 3. Platz, in der 15 Meter-Klasse Junioren in der Hessenwertung den 2. Platz und in der Bundeswertung den 5. Platz, bei den Damen in der Hessenwertung den 1. Platz.

Beim Jugendvergleichsfliegen, das traditionell mit den guten alten Ka 8en geflogen wird, kann im Hessenentscheid der 3. Platz erreicht werden.

In den Bensheimer Segelflugzeugen hat mittlerweile auch die Elektronik Einzug gehalten. Waren es anfangs nur die eingebauten Funkgeräte, die zur Mitnahme einer Batterie zwangen, so gibt es seit einigen Jahren nun auch elektronische Instrumente, die es dem Piloten ermöglichen Informationen akustisch zu erhalten. Es gibt auch



schon die ersten Bordcomputer - allerdings zu astronomischen Preisen. Aber unter den Bensheimer Segelfliegern sind auch Studenten, Ingenieure und Techniker. Die schaffen es, einen leistungsfähigen und gut zu bedienenden Bordcomputer zu entwickeln, der in einer Kleinserie weitgehend selbst produziert wird - den **ALBATROS**.

Diese Eigenentwicklung wird bald darauf in über 10 Maschinen eingebaut, sowohl in Vereinsflugzeugen als auch in Privatmaschinen von Bensheimer Vereinsmitgliedern. Seine Herkunft zeigt der Albatros schon beim Einschalten: deutlich erkennbar ist die Silhouette der Bergstraße.



**1996** wird das jüngste Vereinssegelflugzeug, der Hochleistungsdoppelsitzer DUO DISCUS (D-3071) bei der Firma Schempp-Hirth in Kirchheim-Teck gekauft. Seine Gleitzahl von über 45 und seine Flugeigenschaften sind ein weiterer Leistungssprung im Segelflugzeugbau. Noch im gleichen Jahr stellen zwei junge Piloten dies von Bensheim aus unter Beweis: in nur 5 Stunden, 10 Minuten fliegen sie ohne Motor zur Bensheimer Partnerstadt Beaune in Frankreich! Die alte Schleppmaschine D-EDWI hat mit diesem Doppelsitzer aber ihre Mühe. Sie wird

von einer neuen Maschine, einer HUSKY aus den USA abgelöst. Die neue Schleppmaschine bekommt das Kennzeichen D-ELMY.

Die alte EDWI geht nach Bayreuth und schleppt dort nicht mehr Segelflugzeuge sondern Reklame-Banner.

**1997** übernimmt Ronald Weber von Willi Wegscheider das Amt des 1. Vorsitzenden. Im gleichen Jahr sind auch die Holländer wieder zu Besuch und es stirbt leider auch der langjährige Ehrenvorsitzende Otto Wünsch. Mit ihm verliert die Segelfluggruppe einen Flugpionier, den die Begeisterung für den lautlosen Sport nie losgelassen hat und der mit seinem freundlichen und hilfsbereiten Wesen bei allen Fliegern beliebt und geschätzt war.



**1999** stellt sich über Deutschland eine Wetterlage ein, auf die die meisten Segelflieger ein Leben lang warten. Vom 31. Juli bis 02. August ist nur der Horizont die Grenze. Bei fantastischen Steigwerten und Aufwinden bis über 3000m Höhe fliegen 9 Piloten von Bensheim aus bei 12 Flügen zusammen 6444 km!

Zwei davon fliegen zum ersten Mal 500 km weit. Die längste Strecke wird am 02. August 99 geflogen - 764 km!

Im gleichen Jahr gelingt der Jugendgruppe ein echter Coup. Bei den Seeparkspielen, einer Wettkampfsendung des Hessischen Rundfunks, schafft es die Bensheimer Fliegerjugend gegen starke Konkurrenz in die Endrunde und siegen! Der erste Preis, ein Vereinshaus von einem Fertigteilhersteller, wird nach jahrelangen Verhandlungen in einen Geldpreis umgewandelt.

In den Jahren **2000, 2001 und 2002** werden trotz teilweise schlechter Wetterlagen und zunehmender Vernässung des Flugplatzes immer mehr Streckenkilometer geflogen. Gleichzeitig wird auch bei den Bensheimer Segelfliegern der anderenorts schon länger zu verzeichnende Rückgang bei den Neuzugängen spürbar.



Da mittlerweile jeweils im Frühjahr immer länger der Flugplatz durch das hohe Grundwasser unbenutzbar ist, entschließen sich die Bensheimer Segelflieger ab dem Jahre 2000, einen Teil des Geldpreises für die Auffüllung der Start- und Landebahn zu investieren. Außerdem die Landebahn auch begradigt werden.

Davor sollen mit dem Geld aber noch die unübersehbaren Setzungsschäden am Vereinsheim sowie weitere dringende Sanierungsarbeiten in Eigenregie erledigt werden. Und anstelle des

eigentlich gewonnenen Vereinsheims wird beschlossen, eine neue Halle zu bauen, die überwiegend dem Ausbildungsbetrieb zu Gute kommt.

Im Jahr 2001 kommt es auf der aufgeweichten alten Landebahn zu einem Schaden an der Schleppmaschine, die anschließend für mehrere Monate wegen Reparatur ausfällt. Der Flugbetrieb wird teilweise außerhalb Bensheims weitergeführt.

2001 und 2002 gibt es beim Flugtag sogar die Tante JU, genauer die JU 52 D-AQUI der Lufthansa zu sehen, wobei die Maschine nicht landet sondern nur einen Überflug in Form einer Scheinlandung macht.

Anfang **2003** wird mit der Gebäudesanierung begonnen. Gerissene Mauern - innen und außen - werden abgestützt und durch neue ersetzt, verputzt und gestrichen. Dann ist das Dach zwischen Vereinsheim und Halle dran. Die alten Dachplatten werden abgetragen und durch neue Trapezbleche ersetzt.



Bei der Hauptversammlung Anfang 2003 gibt Ronald Weber den 1. Vorsitz ab, sein Nachfolger wird Winfried Simon.

Nachdem die bestehenden Gebäude saniert sind, wird noch mal richtig geflogen Die Flugsaison in Bensheim endet aber in diesem Jahr früher als sonst. Kurz nach dem Flugtag 2003 ist Schluss. Nun ist die Landebahn dran. Mehrere Jahre hatte der Grundwasserspiegel im Ried stellenweise die Erdoberfläche erreicht, so auch das im alten ausgetrockneten Neckar-Flussbett liegende Bensheimer Segelfluggelände an der Schwanheimer Straße. Nach unfreiwilligen Bootspartien auf dem Flugplatz im Frühjahr soll die Landebahn nun angehoben werden, um wieder trockenen Boden unter die Füße zu bekommen und die mittlerweile aufgeprägten Setzungsmulden sind dabei auch auszubügeln. Außerdem wird die Bahn begradigt.



Im Herbst 2003 ist es soweit. Über Tage hinweg karren LKWs von einer Großbaustelle in Weiterstadt Sandaushub auf das Flugfeld zwischen Bensheim und Schwanheim. Mehr als 300 Sandhaufen verwandelten die Stadtwiesen kurzzeitig in eine Dünenlandschaft, wie man sie so sonst nur von der Küste kennt.

Nach dem zügigen Einplanieren und Unterpflügen der Sandmassen kann im Herbst 2003 zwar noch die Grassaat ausgebracht werden in der Hoffnung, bis zum Frühjahr wieder eine ordentliche Graspiste in Betrieb nehmen zu können. Petrus aber macht einen Strich durch diese Rechnung.

Statt wie früher die Landebahn aufzuweichen, fehlte nun den ganzen Winter hindurch der benötigte Regen. So müssen die Segelflieger mit landwirtschaftlicher Unterstützung aus Schwanheim wegen der Trockenheit nochmals Gras säen und sogar eine Bewässerungsanlage ausleihen, um aus der staubigen Sandpiste doch noch eine Graslandebahn entstehen zu lassen.



Im wahrsten Sinne des Wortes daneben werden die mit den Vorarbeiten zur schon seit Jahren geplanten Großtorhalle begonnen. Nachdem der Bauantrag genehmigt ist beginnen die Arbeiten. Anfang **2004** wird das Fundament gegossen und profitiert von der regenarmen Zeit. Und da wir Segelflieger ja noch auf Ihrem Flugplatz das Gras wachsen lassen müssen, wird auch gleich der Hallenboden und das Hallenvorfeld mit großen Helfereinsatz gepflastert.

Die Monteure des Hallenherstellers können dann im Frühjahr 2004 durch die Unterstützung einiger Segelflieger innerhalb von einer Woche die neue Flugzeughalle hochziehen. Nach ein paar Restarbeiten strecken aber die Flugzeuge schon Ihre Flügel Richtung Hallendecke.

Mit der neu bezogenen Halle hoffen wir im Bensheimer Segelflugverein für die nächsten Jahre genug Platz geschaffen zu haben. Mit dem großen Tor der neuen Halle können nun auch die größeren Segelflugzeuge und Schleppflugzeuge ohne aufwändige Rangierarbeiten aus der Halle geholt werden, was gerade für den Ausbildungsbetrieb eine Erleichterung bringen soll. Und wenn das Gras auf dem Flugfeld ordentlich weiterwächst, dürfte auch der Flugbetrieb der nächsten Jahre wieder ungestört vom Grundwasserspiegel klappen.



Nach soviel Arbeitseinsatz können wir Bensheimer Segelflieger nun also wieder mit dem beschäftigen, was wir am liebsten an unseren freien Wochenenden tun. Frei wie ein Vogel und von Aufwinden getragen über Ried, Bergstraße und Odenwald motorlos die Kreise ziehen – und mit Leistungsflügen, weit über die Region hinaus, den einen oder anderen Ligapunkt nach Bensheim holen.