

100 JAHRE AUGUST-EULER-FLUGPLATZ DARMSTADT DER GRIESHEIMER SAND

U. Eckstein, Deutschland

Eine Kurzreise durch genau einhundert Jahre Luftfahrt auf Deutschlands ältestem Flugplatz - dem August-Euler-Flugplatz Darmstadt - soll Auskunft geben über das Gelände, zu Dr. August Euler, dem Flugpionier mit dem Flugzeugführer-Zeugnis Deutschland Nr. 1 und der ersten Flugzeugfabrik, der Preußischen Fliegerstation, zur französischen und amerikanischen Besatzung, zur Weiterbildung von Piloten aus ganz Deutschland, zur Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug, zu Jacobs-Schweyer Flugzeugbau und über die Technische Universität sowie Flugsportvereine, die das Bild des Flugplatzes geprägt haben. Auf Details kann hier leider aus Platzgründen kaum eingegangen werden.

Eigentümer des Flugplatzes ist heute die TU Darmstadt, die das Gelände für Messflüge und Forschungszwecke einiger Fachbereiche nutzt.

EINLEITUNG

Schon 1638 beschrieb Francis Godwin in London „Die Reise nach dem Mond“ und erahnte vielleicht das Raumfahrtzeitalter. Sicher ist, dass die Luftfahrt mit dem Ballonflug bereits 1783 - vor 225 Jahren - in Frankreich seinen Anfang nahm. Bereits am 27. November 1785 wollte Blanchard mit Prinz Friedrich von Hessen-Darmstadt dem Bruder des Erbprinzen Ludewig, im Ballon nach Weilburg fahren. Ein Zeppelin-Luftschiff fuhr erstmals 1908 nicht weit von Darmstadt vorüber und Flugpionier August Euler führte ab 1909 zuerst Gleitflüge und später Motorflüge auf dem Truppenübungsplatz Griesheim bei Darmstadt aus. Vor 80 Jahren wurden von Darmstadt aus die Aufwinde entdeckt und Akaflieger Bubi Nehring wurde Sieger beim Rhön-Segelflugwettbewerb. Wichtige Stationen in der Luftfahrtgeschichte. Womit man bereits

mittendrin in Darmstadts Luftfahrt angekommen ist.



Abb. 1: typische Postkarte vom Truppenübungsplatz

Hier geht es um den Flughafen Darmstadt, den heutigen August-Euler-Flugplatz:

1. VORGESCHICHTE

Das Dünengebiet „Griesheimer Sand“, auf dem erstmals am 6. Juli 1855 die Feldartillerie übte, wurde mit Ankauf von 380 Hektar durch die Reichsmilitärverwaltung am 2. Januar 1874 offizieller Schießplatz und ab 30. Januar 1909 ein Teil davon der Flugplatz Eulers. Im gleichen Jahr fanden erste Fesselballonübungen auf dem Schießplatz statt. Das deutsche Heer nutzte das Gelände bis zum Einmarsch der Franzosen am 14. Dezember 1918; danach war es bis Juni 1930 französische Besatzungszone.

2. PIONIERZEIT

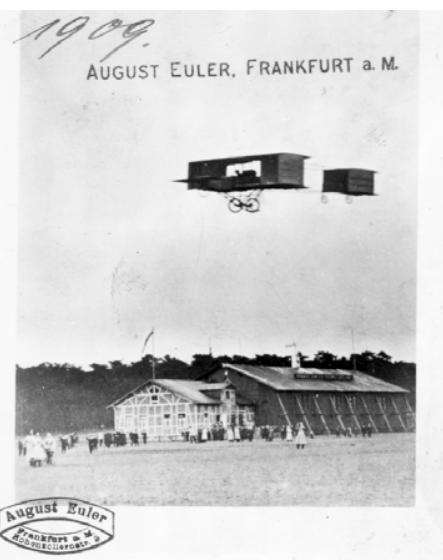


Abb. 2: Die Postkarte zeigt die Euler-Werke auf dem Griesheimer Sand

Aber zurück zur Entstehung des Flugplatzes. Kaufmann August Euler gründete als erster Deutscher am 1. Oktober 1908 in Frankfurt a. M. eine Flugzeugfabrik und stellte im Dezember 1908 einen Pachtantrag für einen Teil des Truppenübungsplatzes Griesheim, errichtete nach den Genehmigungen bis

April 1909 eine Montagehalle mit Pilotenhaus, baute seinen ersten Doppeldecker und brachte sich das Fliegen bei. Am 31. Dezember 1909 machte er seine Flugprüfung und erhielt das Flugzeugführer-Zeugnis Deutschland Nr. 1 und wurde der Begründer des Motorfluges in Darmstadt und für Deutschland. Andernorts versuchten sich die Flugpioniere Grade und Dorner. Ab 1910 bildete Euler Piloten aus, darunter Leutnant Ferdinand von Hiddessen sowie Prinz Heinrich von Preußen, den Bruder des Kaisers. Bis Ende 1911 entstanden in Griesheim 40 Flugapparate. Die Geschäfte Eulers erforderten bessere Bedingungen, die 1912 durch Errichtung einer größeren modernen Flugzeugfabrik mit Flugplatz auf 10.000 qm Fläche in Frankfurt-Niederrad erreicht wurden. 1919 musste die Fabrik, bedingt durch den Versailler Vertrag, geschlossen werden.



Abb. 3: Postkarte Verladung der Post in Darmstadt 1912

Darmstadt wurde durch Euler Anziehungspunkt für den Flugsport, Wettbewerbe und die Luftfahrttechnik. Euler regte den Bau von Opel-Flugmotoren in Rüsselsheim an und verwendete einige in seinen Flugmaschinen. 1912 stellte Euler seinen „Gelben Hund“ für den Transport der ersten amtlichen Luftpost der Post

kartenwoche der Großherzogin von Hessen zur Verfügung. 1918 baute Euler den Umlaufmotor der Gandenberger'schen Maschinenfabrik Georg Goebel Darmstadt.

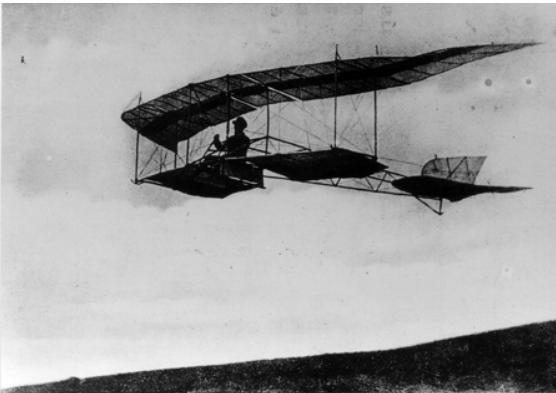


Abb. 4: Rekordflug Gutermuths auf der Wasserkuppe im Jahr 1912

Die Anfänge des Darmstädter Segelfluges sind ebenfalls auf das Jahr 1909 zu datieren: Angeregt durch die ILA 1909 und Eulers Wirken gründeten Schüler am 25. August 1909 die Flugsport-Vereinigung Darmstadt, bauten Gleitflugzeuge, entdeckten die Wasserkuppe als Segelfluggebiet, erflogen am 22. Juli 1912 dort einen Weltrekord und errichteten am 29. August 1920 für ihre im Ersten Weltkrieg gefallenen Kameraden ein Denkmal auf der Wasserkuppe, das 1945 abgetragen wurde. Der Segelflug blühte auf dem Flughafen Darmstadt ab 1931 auf.

Nach Eulers Weggang aus Griesheim wurde am 1. Oktober 1912 auf dem Truppenübungsplatz eine Preußische Fliegerstation mit der 3. Kompanie des Flieger-Bataillon Nr. 3 (XVIII. Armee-Korps) eröffnet. Die Flieger-Ersatz-Abteilungen 3 und 9 wurden heimisch und auch im Weltkrieg wurden weiter Piloten und Beobachter ausgebildet. In der dazu gehörenden Flugzeugwerft gab

es viel Arbeit. Zusätzliche Hallen und zwei Fliegerkasernen mussten errichtet werden. Eine der Hallen war eine spezielle Holzkonstruktion der „MEDA Holzbau System Meltzer“, Messel bei Darmstadt.

Seit 1909 gab es in Griesheim Flugschautage bei August Euler und bald nationale Flugveranstaltungen, erstmals im Jahr 1911 vom 20. bis 27. Mai der „Deutsche Oberrheinische Zuverlässigkeitssflug“. Protektor war Prinz Heinrich von Preußen; nach ihm wurden die weiteren Zuverlässigkeitssflüge „Prinz-Heinrich-Flüge“ genannt. 1913 führte keine Etappe des Prinz-Heinrich-Fluges über Darmstadt.



Abb. 5: offizielle Postkarte Prinz-Heinrich-Flug

Dafür war die erste Hauptetappe vom 15. bis 17. Mai 1914 gleichzeitig der Auftakt zu den Festwochen des Darmstädter Kunstjahres. Bei teilweise ungünstiger Wetterlage erreichten von 40 Teilnehmern nur 12 das Ziel. Gesamtsieger des Wettbewerbs wurde

Leutnant Freiherr von Thüna auf einem der bewährten L.V.G.-Doppeldecker, der für alle Aufgaben 17 Stunden und 16 Minuten benötigte.

Berühmte Männer waren zeitweise in der Fliegerstation: Namen wie Oswald Boelcke, Ernst Udet, Karl Plauth, Hans Gustav Röhr und Rhönvater Oskar Ursinus. Letzterer der Konstrukteur des ersten deutschen zweimotorigen Kampfflugzeuges „Friedel-Ursinus F. U.“, dessen Prototyp in der Fliegerstation gebaut und am 30. Januar 1915 eingeflogen wurde.

Eine Karte des Truppenübungsplatzes zeigt die Bebauung und die Stichbahn um 1915, die den Platz mit der Dampfstraßenbahn Griesheim - Darmstadt verband. Während des Krieges befand sich ein großes Gefangenengelager auf dem Truppenübungsplatz, das zwischen 1919 und 1920 teilweise als Durchgangslager der Deutschen Kommission genutzt wurde.

3. LE CAMP DE GRIESHEIM

Am 14. Dezember 1918 rückten die Franzosen im Rahmen der Besetzung des linken Rheinufers mit dem vorgeschobenen östlichsten Punkt des Brückenkopfes von Mainz in Griesheim ein. Die deutsche Luftfahrt kam durch den „Versailler Friedensvertrag“ vom 28. Juni 1919 zum Erliegen. Die französische Zone durfte bis 1926 nicht überflogen werden. Der ehemalige Truppenübungsplatz wurde von den Franzosen ausgiebig für Schießübungen genutzt. Stationiert wurden immer wieder andere Einheiten, vor allem Algerier und Marokkaner der Infanterie- oder Schützen-Regimenter. Auch die französische Luftwaffe nutzte anfangs den Flugplatz in Griesheim. Darüber ist

so gut wie nichts bekannt. Eine Escadrille mit einmotorigen Flugzeugen war ab Mai 1919 nach Griesheim verlegt worden.

Beim Abzug der französischen Truppen im Juni 1930 wurden drei Flugzeughallen von den Franzosen niedergelegt,



Abb. 6: Postkarte vom „Le Camp de Griesheim“

und viele der Gebäude waren verwahrlost und verschmutzt.

4. FORSCHUNG UND AUSBILDUNG

Bereits 1920 fanden sich die Darmstädter beim Bau von Modellflugzeugen und bei der Ausübung des Segelfluges erneut zusammen. Nachdem der Motorflug eingeschränkt wieder erlaubt war, gründete sich der „Bund Hessischer Flieger - Hessenflieger Darmstadt e.V.“ und legte 1924 am Böllenfalltor auf der Lichtwiese als Alternative zum besetzten Griesheimer Flugplatz ein neues Flugfeld an. Dieses wurde ab 30. Mai 1925 als Verkehrslandeplatz bis 1934 im Luftlinienverkehr von der Deutschen Luft Hansa angeflogen. „Eins, zwei, drei im Sauseschritt eilt die Zeit - Darmstadt fliegt mit!“ Zum Betrieb des Verkehrslandeplatzes war 1924 die Hessische Flugbetriebs AG - Hefag - gegründet worden, in deren Zuständigkeit ab 1930 auch der Flugplatz Griesheim fiel.

Griesheim bot sehr gute Voraussetzungen für den Flugbetrieb. Eine Nutzung als Truppenübungsplatz war aufgrund des Versailler Vertrages ab 1930 weiterhin ausgeschlossen. Die Hefag baute das vom Deutschen Reich gepachtete Gelände mit entsprechenden Zuschüssen bis zum Zweiten Weltkrieg immer weiter aus und führte die Geschäfte bis in die 80er Jahre. Die erste errichtete Flugzeughalle mit Verwaltungsbau trug den Namen „Boelcke“.



Abb. 7: Boelcke-Halle mit Flughafenverwaltung im Jahr 1937

1934 wurde die Hefag in „Flughafen-Aktiengesellschaft Darmstadt“ umbenannt und neue Aktien ausgegeben. Bedingt durch die Wirtschaftskrise Anfang der dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts und den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges konnte die Gesellschaft keine schwarzen Zahlen schreiben und musste nach Kriegsende durch den Verlust fast aller Gebäude und Hallen in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt werden; zuletzt war die Stadt Darmstadt einziger Gesellschafter. Durch Anordnung des Hessischen Staatsministeriums in 1933 durfte der Flughafen nur die Bezeichnung „Flughafen Darmstadt“ (ohne die Bezeichnung „Griesheim“) tragen und die Inbetriebnahme hatte ohne Aufsehen zu erfolgen. Im Jahr 1937 wurde das

Gebiet mit dem Flughafen von Griesheim nach Darmstadt eingemeindet; dies erklärt, warum heute der August-Euler-Flugplatz in Darmstadt und nicht wie bisher beschrieben, in der Gemarkung Griesheim liegt. Für einen ordnungsgemäßen Betrieb der Flugplätze war ab 1924 Darmstadts Luftpolizei mit einer Polizeiflugwache der Polizei Darmstadt zuständig, die auf den Flugplätzen angesiedelt war und ihren Dienst verrichtete (heute die Aufgabe einer Towerbesatzung).

1930 sah man Luftschiffe als ein wichtiges und Entwicklungsfähiges Verkehrsmittel der Zukunft, für die zentrale Landeplätze geschaffen werden sollten. Griesheim bewarb sich mit Unterstützung der Stadt Darmstadt als Standort für einen Weltluftschiffhafen.



Abb. 9: Luftpolizei Zeppelinlandung 1930

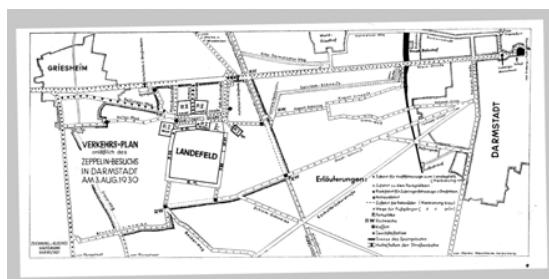


Abb. 8: Übersichtsskizze Zeppelin-Landeplatz 1930

Der Hessische Innenminister Wilhelm Leuschner erreichte die Landung des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ (Länge 235 m, größter Durchmesser 30,52 m). Die Landung konnte aber nicht wie vorgesehen am 3. August sondern erst am 4. August 1930 erfolgen.

Am 11. August 1930 fanden nochmals zwei Landungen statt. Ab 1933 setzte die Regierung andere Schwerpunkte und der 1936 neu eröffnete Rhein-Main-Flughafen wurde Standort für den Luftschiffverkehr.

Um 1930/31 wurde ein Teil der Segelflugschule der Rhön-Rossitten-Gesellschaft Wasserkuppe nach Darmstadt verlegt. In diese Zeit fielen die ersten Flugzeugschleppversuche mit Segelflugzeugen. Bereits ab Januar 1931 wurden in Darmstadt-Griesheim Versuchsfüge durchgeführt. Erste gemeinsame Flugzeugschleppversuche der R.R.G. und der Akaflieg Darmstadt im März / April 1931 brachten außerordentlich interessante wissenschaftliche Erkenntnisse.



Abb. 10: Peter Riedel und Otto Fuchs beim Flugzeugschleppversuch

Ab Herbst 1931 unterhielt die R.R.G. regulär eine Flugzeugschlepp- und Thermiksegelflugschule auf dem Flughafen, die später durch Windenschlepp

und Ingeniermäßiges Fliegen erweitert wurde. Für die Schulung standen die Typen „Zögling“, „Falke“, „Superfalke“ und „Professor“ zur Verfügung. Segelflieger und -fliegerinnen aus ganz Deutschland kamen bis zum Zweiten Weltkrieg, um sich fortzubilden. Der Flughafen bot bei günstiger Wetterlage ausgezeichnete Thermikbedingungen zum Erfliegen des Silber-C-Abzeichens und mancher, der andernorts keine ausreichend guten Thermikbedingungen vorfand und nicht zum Ziel kam, reiste nach Darmstadt-Griesheim an.

Ab April 1933 begann unter Leitung von Professor Walter Georgii die Zeit der intensiven und erfolgreichen Forschung in Griesheim am Flughafen. Auf Antrag von Georgii konnte die Arbeit der R.R.G. ab 1. Mai 1933 unter dem Namen „Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug (D.F.S.) e. V.“, ab 1937 Umbenennung in „Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug“ fortgeführt werden.



Abb. 11: Hauptgebäude der D.F.S. in 1937

Im Mai 1933 wurde die Verlegung des noch auf der Wasserkuppe verbliebenen Teils des Forschungs-Institutes nach dem Flughafen Darmstadt bewilligt, wo sich bereits ein Teil des Instituts befand. Platzmangel verhinderte den weiteren Ausbau auf der Wasserkuppe und in Darmstadt-Griesheim war eine genü-

gende Anzahl von Gebäuden vorhanden. Der Ausbau vollzog sich in den Jahren 1934 bis 1939, die Mitarbeiterzahl stieg von anfangs 73 bis auf 780 im Jahr 1939 und lässt den Umfang der wissenschaftlichen Tätigkeiten in den Abteilungen Segelflugzeuge, Aerodynamik und Flugtechnik, Flugausrüstung, Aerologie (Wellensegelflug), Modellflug und Lichtbildstelle erkennen. Dr. Alexander Lippisch und Hans Jacobs, die bekanntesten Konstrukteure jener Zeit, wirkten bei der D.F.S. und berühmte Versuchspiloten wie Hermann Zitter, Erich Klöckner oder die Fliegerin Hanna Reitsch riskierten im Namen der Forschung ihr Leben. Huckepack- und Starr-Schleppmöglichkeiten wurden erprobt. Viele Prototypen von Segelflugzeugen wurden in Darmstadt-Griesheim gebaut und geflogen wie Kranich II, Nurflügel-Flugzeuge, Weihe, Olympia-Meise oder der Lastensegler DFS 230. Die Konstruktion der Bremsklappen für Segelflugzeuge oder die Huckepack-Versuche waren richtungsweisend. Für die vielfältigen Forschungsarbeiten errichtete die D.F.S. einen 2-m-Windkanal nach Göttinger Muster, der 1940 betriebsfertig wurde und bis November 1944 in Benutzung war. Dieser Windkanal ist nicht zu verwechseln mit dem 3-m-Windkanal der Technischen Hochschule Darmstadt, der 1936 eingeweiht wurde. Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde die D.F.S. über Braunschweig nach Ainring verlegt, wo bis Ende des Krieges weitergeforscht wurde. Am 1. Oktober 1937 wurde der D.F.S. eine Ingenieurschule für Luftfahrttechnik angeschlossen. Auch ohne Abitur konnte dort bei entsprechender Eignung und Empfehlung ohne Kosten das Ingenieurstudium absolviert werden.

Neben zahlreichen Darmstädter Fluglehrern, wie beispielsweise Weltrekord-

segelflieger Ernst Jachtmann, arbeitete auch Flieger Alfred Schröder car. Padok, ein begabter Karikaturist als Lehrer am Flughafen.

Die auf dem Verkehrslandeplatz Lichtwiese betriebene Wetterflugstelle und Zentralstelle für Flugsicherung mit Regelflugaufstiegen für Wetterbeobachtung (eine der fünf Wetterflugstellen in Deutschland) zog 1934, bedingt durch die Schließung des Platzes, auf den Flughafen Darmstadt in Griesheim um, wurde aber am 30. Juni 1935 nach Frankfurt a. M. verlegt.



Abb. 12: Flugzeughalle Bau 19 der Akaflieg

Am Flughafen befanden sich weitere Einrichtungen: ein umgebauter Pferdestall als Flugzeughalle der Akaflieg Darmstadt, das Aerodynamische Institut sowie der Winkanal der Technischen Hochschule, Bauten der Sportflieger, die nach 1933 in Landesgruppen, ab 1937 im NSFK oder der Hitlerjugend organisiert waren. Flugtage wurden in großem Umfang veranstaltet. Ab 1936 kamen vormilitärische Kurse (Bildschule, Beobachter, Flugzeugwarte und Motorflugpiloten) hinzu und 1939 wurde der Flughafen zum Fliegerhorst.

Ab Mai 1941 war der Flughafen Standort des neu gegründeten „Jacobs-Schweyer Flugzeugbau GmbH“ Darmstadt-Flug

hafen - JSF“, der offiziell nur Segelflugzeuge wie die „Weihe“ baute, aber Forschungsarbeit betrieb und Flugzeugteile herstellte. Die Firma war kriegsbedingt nur bis Ende 1944 arbeitsfähig. Auf Einzelheiten kann hier aus Platzgründen nicht weiter eingegangen werden.

5. U. S. ARMY AIRFIELD

Im Zweiten Weltkrieg besetzte die 3rd U. S. Army unter General George Patton am 26. März 1945 den stark beschädigten Flughafen mit dem dazugehörigen Gelände und richtete ihn wieder her. Langfristig wurden vom 5. Corps and 7th Army Aviation Group Medical Company, Engineers Battalion, Base Support Battalion, Military Intelligence Group und andere Einheiten teils bis 1992 oder bis zum endgültigen Abzug Ende August 2008 stationiert. Die Armeezeitung European Stars and Stripes bekam hier ihren Standort und für einige Jahre wurde auch eine Nike-Raketen-Stellung betrieben. Ab 2004 befanden sich Satellitenantennen unter



Abb. 13: Tag der offenen Tür mit Helikopter

schützenden Kuppen als Teil einer Radar-Kommunikationsanlage auf dem Flugplatz.

Zwischen 1955 und 1956 erlaubten die Amerikaner die Mitbenutzung des Airfield für die Darmstädter Segelflieger. Danach war kein Flugbetrieb der Deutschen mehr möglich. Erst 1970 sollte sich dies wieder ändern. Im Rahmen der deutsch-amerikanischen Freundschaftswochen gab es einige Male von der U. S. Army „Tage der offenen Tür“ auf dem Flugplatz. Die Bebauung war inzwischen sehr nah an den Flugplatz herangerückt, und die Bevölkerung fühlte sich oft durch die großen lauten U. S. Army-Hubschrauber gestört.

Der „HESSEN-FLIEGER Verein für Luftfahrt 1924 Darmstadt e. V.“ (Heimatflugplatz Egelsbach) nahm 1969/1970 Kontakt zur U. S. Army auf, durfte 1970 erstmalig einen August Euler Gedächtnisflug von Egelsbach nach Darmstadt durchführen und als Gast in Darmstadt landen. 1972 fand die Taufe einer HESSEN-FLIEGER-Motormaschine auf den Namen „August Euler“ auf dem Flugplatz statt. Nach unermüdlichen Verhandlungen erreichte der Verein einen Mitbenutzungsvertrag und durfte ab 9. August 1974 den Flughafen mit seinen Motorflugzeugen bis zu seiner Schließung in 1992 anfliegen. 1974 erhielt auch die Technische Hochschule Darmstadt einen Mitbenutzungsvertrag für ihre Segelflugzeuge; für kurze Zeit konnte ebenfalls die Akaflieg Darmstadt auf dem Flugplatz Segelflug betreiben. Die HESSEN-FLIEGER führten in Darmstadt jahrelang den beliebten Flugwettbewerb „Griesheimer Dreieck“ durch und der Hessen-Sternflug des Hessischen Luftsportbundes konnte dreimal in Darmstadt durchgeführt werden.

6. HESSEN-FLIEGER

Die HESSEN-FLIEGER waren es auch, die den Vorschlag für die Namensnennung „August-Euler-Flugplatz“ zum 11. Juli 1980 einbrachten. An diesem Tag wurde auch ein Gedenkstein für Flugpionier Dr. August Euler gesetzt. Daneben steht der am 11. Oktober 1975 enthüllte Gedenkstein für das Wirken der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug.

Ein Luftbild zeigt den August-Euler-Flugplatz und seine Umgebung Anfang der 90er Jahre.



Abb. 14: Luftbild des August-Euler-Flugplatzes um 1990

7. VORÜBERGEHENDE SCHLIESUNG

Mit dem Abzug der Hubschrauber-Einheiten der U. S. Army wurde der August-Euler-Flugplatz Ende Juli 1992 geschlossen. Die HESSEN-FLIEGER kämpften gemeinsam mit der mit dem am 13. Februar 1992 gegründeten "August Euler-Flugplatzbetriebs GbR" für den Erhalt und die Wiederinbetriebnahme. Ab März 1996 wurde der Flugplatz unter Naturschutz gestellt. Die Hessische Landesregierung war gegen den weiteren Betrieb als Zivilflugplatz, und eine Klage der Betreibergesellschaft

wurde am 21. April 1999 vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof Kassel abgewiesen.

Einer Würdigung des Meteorologen Prof. Dr. Walter Georgii wurde am 16. April 1997 Rechnung getragen, indem der Vorplatz am Flugplatzeingang „Georgiiplatz“ genannt wurde.

8. NEUANFANG

1994 wurde durch eine Vereinbarung mit dem Bundesvermögensamt ein eingeschränkter Flugbetrieb der Technischen Universität in Verbindung mit der Sondergenehmigung des Herrn Regierungspräsidenten Darmstadt wieder möglich. Nach langwierigen jahrelangen Verhandlungen erwarb die TU Darmstadt den Flugplatz im März 2005 vom Bundesvermögensamt, um ihre wissenschaftlichen Interessen weiter pflegen und ausbauen zu können. Somit ist die autonome Universität die einzige, die in Deutschland einen eigenen Flugplatz besitzt.



Abb. 15: Motorsegler Grob G 109 b am Boden um 1997, rechts Vereinsheim und Follow-Me-Car der HESSEN-FLIEGER

Jetzt fehlt zur Bewahrung der Darmstädter Luftfahrtgeschichte noch ein Luftfahrtmuseum, zu dessen Aufbau der

„Förderverein August Euler Luftfahrtmuseum e. V.“ gegründet wurde. In Kooperation mit der TU Darmstadt will der Förderverein nach dem Abzug der U. S. Army ein geeignetes Gebäude am Flugplatz beziehen.

Quelle:

Eckstein, Ursula: August-Euler-Flugplatz Darmstadt - Der Griesheimer Sand - Experimentierfeld für viele Flugpioniere, Justus Liebig Verlag Darmstadt, August 2008

© der Abbildungen 1 - 15 siehe Quelle