

Zu den populären Gestalten jener Jahre auf dem „Exi“ zählte der Freiburger Ingenieur Oskar Heim, der mit seinem Flugzeugführerpatent Nr. 22 einen Wright-Doppeldecker flog und damit die früheren Vorführungen des Bleriot-Eindeckers wirkungsvoll ergänzte.

Nachdem das als Folge des ersten Weltkrieges verhängte Flugverbot für Deutschland aufgehoben wurde, regte sich auch der „Breisgauverein für Luftfahrt“ wieder. Im Jahre 1925, als private Unternehmer in Verbindung mit der Stadt Freiburg daran gingen, sich für einen regelmäßigen Flugliniendienst zu interessieren, brachte auch der „BVL“ den Gedanken der Fliegerei der Freiburger Bevölkerung wieder ins Bewußtsein. Am 14. 6. 1925 veranstaltete er auf dem Flugplatz das erste Schaufliegen, an dem auch die drei Flugzeuge der „Luftverkehrsgesellschaft Schwarzwald G.m.b.H.“ als Chartermaschinen teilnahmen. Davor hatte es lediglich im Jahre 1924 eine Flugveranstaltung der Frontfliegerorganisation gegeben. Das finanziell unbefriedigende Ergebnis des Flugtages von 1925 (Debetsaldo RM 4000.–) entmutigte den „BVL“ nicht, mahnte ihn jedoch zur Vorsicht bei künftigen Veranstaltungen. Der nächste Flugtag am 17. 7. 1927 sah daher den „BVL“ nur als örtlichen Organisator. Die Trägerschaft hatte der seinerzeit populäre Verein „Hessen-Flieger“ in Darmstadt. Die Flugleitung Freiburg der „Deutschen Lufthansa“ führte im Zusammenhang mit dem Flugtag Rund- und Passagierflüge mit dem in Freiburg stationierten Linienflugzeug durch. Der „BVL“ probierte ein Segelflugzeug (Gleiter) des Typs „Rhön-Rossitten“ am Schönberg aus.

Neben den Vorführungen der „Hessenflieger“ und der „Lufthansa“ waren Fallschirmsabprünge des ehemaligen Oberleutnants Trübner und seiner Frau aus einem „LVG VI“-Reichardt-Sportkraftflugzeug durchgeführt worden. Für Kunst- und Schauflüge waren eingesetzt: Sportdoppeldecker „Dietrich“, Kassel, mit Hauptmann Felmy, Sportdoppeldecker „Schwalbe“ mit dem Freiburger Fluglehrer Haal, „Klemm-Daimler L 20“, Leichtflugzeug-Eindecker, „Pelikan“-Doppeldecker und die genannte „LVG VI“. Für das Publikum wurde ein ehemaliges Pferdezelt aufgestellt, das man von der Stadtverwaltung leihweise erhielt. Zuvor mußte das Flugfeld wieder in Ordnung gebracht werden, das an den Schafhalter Schaible aus Bergfelden am Neckar als Weideland verpachtet war. Schaible mußte erst aus seiner Heimat herbeizitiert werden, um Gras und Unkraut zu entfernen. Trotz des attraktiven Programms und des Verzichtes der Stadt auf jegliche Gebühren endete auch dieser Flugtag mit einem finanziellen Fiasko.

Am 1. 7. 1928 fand der nächste Freiburger Großflugtag statt, und er war wirklich ein „großer Flugtag“. 10000 Personen, so schätzte die Polizei, waren auf dem Flugplatz versammelt und erfreuten sich eines hervorragenden Programms. Dank der guten Organisation war auch ein einigermaßen akzeptables finanzielles Ergebnis erzielt worden. Der Fehlbetrag betrug lediglich RM 709.– und war darauf zurückzuführen, daß allein RM 600.– an die Polizei für Absperrkosten zu bezahlen waren und im übrigen der Luftakrobat Oskar Dimpfel ein recht stattliches Honorar erhielt. Die Luftakrobatik war in jenen Jahren sehr verbreitet und mit dem Kunstflug nicht zu verwechseln. Dimpfel führte am Flugzeug Trapezkunststücke, Entkleidungsszenen und Tragflächenklettereien aus. Für den Kunst- und Schauflug waren drei Doppeldecker (Schwalbe mit Haal, Dietrich mit Lübers, Flamingo mit