

Die Anfänge des Segelfluges in Hameln

Fliegen ist ein uralter Menschheitstraum. Der Segelflug verwirklicht ihn am ehesten. Auch in Hameln wollten sich drei Gruppierungen unabhängig voneinander diesen Wunsch erfüllen. Es begannen 1928 mit dem Bau von Gleitflugzeugen die „Jungfliegergruppe 91“, die „Fliegenden Falken“ und der „Sturmvogel“. Nach zwei Jahren Bauzeit konnten die „Fliegenden Falken“ 1930 die ersten Gleitflüge auf dem Gelände „am Wehl“, dem heutigen britischen Übungsplatz durchführen. Die



Flugzeuge wurden mit einem Gummiseil in die Luft katapultiert und glitten den Hang Richtung Löhner Bahn hinab. Nach maximal 60 sec Flugzeit war das Vergnügen vorbei, und der Gleiter musste nach der Landung in mühevoller Arbeit wieder zur Startstelle hinaufgeschoben werden. Die Flugschüler flogen von Beginn ihrer Ausbildung allein, doppelsitzige Schulflugzeuge gab es zu jener Zeit noch nicht. Dementsprechend kam es häufig zu Bruchlandungen und das Flugzeug wurde in Tag- und Nacharbeit repariert. Jungfliegergruppe 91 und die Fliegenden Falken schlossen sich 1930 zum Luftfahrtverein Hameln zusammen. Nachdem 1930 einige Hamelner Segelflieger den Ith bei Eschershausen als ideales Segelfluggelände entdeckte hatten, waren dort endlich längere Flüge im Hangaufwind möglich. Adolf Niemeyer schaffte am 17. Juli 1932 erstmalig einen längeren Flug im Hangaufwind des Ith von 56 Minuten 23 Sekunden. Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 löste sich der

Verein auf Grund des Gleichschaltungsgesetzes auf und sein Vermögen ging an den Luftsportverband Ortsgruppe Hameln über. 1935 und 1936 wurden als ABM – Maßnahme zwei weitere Gleitflugzeuge gebaut. Ein „Zögling“ und die „Grüne Post“, deren Baupläne vom Ullsteinverlag herausgegeben wurden. 1937 wurde dann die Ortsgruppe in den „Trupp II/1 Hameln“ des „Nationalsozialistischen Fliegerkorps“ umgewandelt. Neben dem Flugbetrieb am Schöt fuhren die Hamelner häufig zu den Ithwiesen mit LKW, die von den Wesermühlen zur Verfügung gestellt wurden. Nur dort waren längere Gleitflüge möglich. Segelflug, wie wir ihn heute kennen mit langen Streckenflügen war damals die Ausnahme. Lediglich Heinrich Werner schaffte 1939 beim Ithwettbewerb mit einem Rhönbussard einen Streckenflug von fast 300 km bis nach Holland. Der Zusammenbruch 1945 beendete sämtliche flugsportlichen Aktivitäten in Deutschland. Sogar der Modellflug war untersagt. Diejenigen, die den Krieg überlebt hatten, trafen sich bei Heinrich Werner und bauten Paddelboote, mit denen sie gemeinsame Touren unternahmen. 1949 gründeten sie einen Modellbauverein und beteiligten sich mit dem Bau einer Seifenkiste am Seifenkistenrennen des ADAC auf ihrem ehemaligen Flugplatz. Nach der ersehnten Freigabe des Segelfluges 1951 wurde sofort mit dem Bau eines Schulgleiters und einer 90 PS starken Seilwinde begonnen. Die ersten Probstarts erfolgten 1952 auf dem Segelfluggelände der Briten an der Pötzener Landwehr. Einen eigenen Flugplatz besaß der Verein bis 1957 nicht. Er nutzte Wiesen und Ackerflächen an der Helpenser Landstraße und zwischen Afferde und Hastenbeck.

und gastierte in Rinteln und bei den Briten bei Pötzen. 1953 wurde mit dem Bau des Cumulus eigentlich das erste richtige Segelflugzeug des Vereins in Betrieb genommen. Hiermit waren längere Flüge in den verschiedenen Aufwindarten möglich. Mit Unterstützung der Stadt Hameln konnte 1957 endlich mit einer MÜ 13 E das erste doppelsitzige Schulflugzeug eingesetzt

werden. 1957 erfolgte der Umzug auf das Segelfluggelände nördlich von Bisperode, welches bis 1968 genutzt wurde. Nach internen Auseinandersetzungen verließen die Reste des Vereins jenen Flugplatz und schlossen sich mit dem Gehrder Luftsportverein zusammen. Sie flogen wieder auf dem Gelände bei Pötzen, welches von den englischen Segelfliegern nicht mehr genutzt wurde.

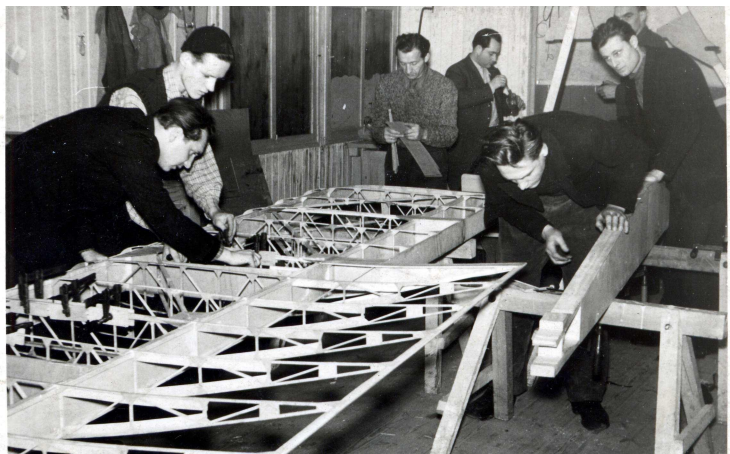


Der Cumulus Baujahr 1953

Sie gaben den Wunsch nach einem eigenen Flugplatz aber nicht auf. 1970 pachteten die verbliebenen 14 Mitglieder das heutige Gelände und begannen mit dem Ausbau. Diese mutige Entscheidung bestätigte sich durch den weiteren Aufwuchs des Vereins. In wunderschöner Landschaft stehen den Mitgliedern eine Infrastruktur und Segelflugzeuge zur Verfügung, die keine Wünsche offen lassen. Die Mitglieder bedanken sich bei der öffentlichen Hand und den vielen Freunden, die hierbei behilflich waren.

Die Mitglieder bedanken sich bei der öffentlichen Hand und den vielen Freunden, die hierbei behilflich waren.

Die traditionelle Eigenleistung macht Segelfliegen für Jedermann erschwinglich!

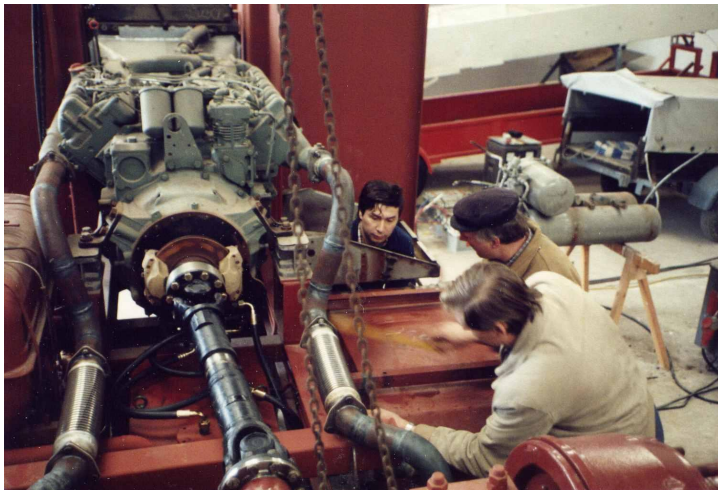


Überholung einer Tragfläche 1955

In der Luft ist der Segelflieger auf sich allein gestellt. Dies ermöglicht ihm aber nur die Gemeinschaftsleistung seiner Fliegerkameraden. Dem Start des ersten Hamelner Gleitflugzeuges gingen zwei Jahre Werkstattarbeit voraus und bis in die fünfziger Jahre wurden die Segelflugzeuge in der Vereinswerkstatt selber gebaut. Auch wenn die anspruchsvolle Technik der modernen Flugzeuge den Eigenbau nicht mehr zulässt, werden Reparatur- und Wartungsarbeiten weiterhin von den Mitgliedern durchgeführt. Allein die jährliche Überprüfung der Flugzeuge durch einen Sachverständigen, eine Art Flugzeug-TÜV, erfordert eine langwierige systematische Vorbereitung. Dies geschieht unter der Anleitung von lizenzierten Werkstattleitern, die auf gesonderten Lehrgängen ausgebildet wurden. Hierbei erwirbt der Nachwuchs handwerkliches Geschick und lernt die Technik des anvertrauten Gerätes kennen.



Bau der Flugzeughalle 1970



Bau der Startwinde

Die Fallschirme müssen in regelmäßigen Abständen gepackt werden. Der Sportplatz der Flieger, immerhin zehn Hektar groß, muss unterhalten und gepflegt werden. Die Sporthallen, Flugzeughalle mit Clubraum und Tower, Werkstatt und Gerätehalle wurden eigenhändig gebaut, dank der Unterstützung durch die öffentliche Hand und Herrn Kreibaum, dem Inhaber der Okalwerke.

Um in die Luft zu kommen benötigt der Segelflieger eine Startwinde. Auch sie wurde in jahrelangem Eigenbau geschaffen.

Die Übungsleiter des Vereins sind die Segelfluglehrer. Sie weihen geduldig die Flugschüler aller Altersklassen in die Geheimnisse des Fliegens ein, bis sie vor der Behörde ihre Prüfung für die Lizenz erworben haben. Sie versehen ihre verantwortungsvolle Aufgabe ehrenamtlich. Durch diese Gemeinschaftsleistungen ist Segelfliegen eine Sportart, die für jedermann erschwinglich ist und die Mitglieder eines Segelflugvereines stammen aus allen sozialen Schichten unserer Bevölkerung. Hierauf sind wir stolz.

Hamelner Segelflieger in aller Welt



Peter Gehrig in Namibia nach 1022 Km Segelflug

Um dem nordeutschen Wetter ein Schnippchen zu schlagen, fahren die Hamelner Segelflieger nicht nur in den Süden Europas, sondern auch auf die Südhalbkugel unseres Planeten. In Australien, Neuseeland, Namibia eroberten sie im europäischen Winter den Himmel. Höhepunkt war der Flug von Peter Gehrig in Namibia über eine Strecke von 1022 Kilometer. Auch Wolfgang Meyer wird seine Aussenlandung vor einem Gewitter in der Wüste von Namibia nicht vergessen. Wegen der Gefahr von Schlangen gebissen zu werden, musste er die Nacht im Segelflugzeug verbringen und auf die Rückholmannschaft warten.

In den Sommerferien verlegt der Verein seinen Flugbetrieb seit einigen Jahren auf einen fremden Flugplatz. Dies waren Coburg in Bayern, Bronkow in Brandenburg, sehr oft Kyritz in Brandenburg. Hierbei lernen die Piloten andere Landschaften und Flugplätze kennen. Gerade die Mark Brandenburg, die schon unter dem alten Fritz als Streusandbüchse Deutschlands galt, bietet mit ihren

Sandbögen gute Aufwinde. Die Flugschüler können hier im Flachland mit seinen guten Aussenlandemöglichkeiten erste Überlandflugerfahrung machen.



Gute Stimmung im Sommerfliegerlager in Kyritz