

Chronik des Flugsportverein „CUMULUS“ Uelzen e. V.

In den ersten Augusttagen des Jahres 1950 , fünf Jahre nach dem Ende des zweiten Weltkrieges, fanden sich in Gersfeld, am Fuße der Wasserkuppe, viele am Flugsport interessierte Flieger zusammen und gründeten den

„DEUTSCHEN AERO CLUB e. V.

als Dachverband für den Flugsport in Deutschland.

Aus Uelzen nahmen Karl-Heinz Leushacke und Theodor Proest an der Gründungsversammlung und an der am folgenden Tage stattfindenden Gedenkfeier am Fliegerdenkmal auf der Wasserkuppe teil. Man traf viele alte Bekannte und neue Freundschaften wurden geknüpft. Nach der Rückkehr nach Uelzen war am Mittwoch dem 9. August, folgender Bericht über die Erlebnisse der Beiden in der Allgemeinen Zeitung der Lüneburger Heide zu lesen:

Uelzener im Segelflieger - Paradies

Uelzener Segelflieger kehrten zuversichtlich von der Rhön zurück

Als am Freitag in Gersfeld (Rhön) , am Fuße der Wasserkuppe, die erste große Segelflieger - Tagung begann, waren auch zwei Uelzener dabei. Als einzige aus der Lüneburger Heide hatten sich Karl - Heinz Leushacke und „Tetje“ Proest aufgemacht und waren in das alte Segelflieger-Paradies gefahren, um den vorläufigen Höhepunkt des deutschen Segelflugsportes mitzuerleben. Und dieser Höhepunkt war die Gründung des Luftsportverbandes

„Der Deutsche Aero-Club e.V.“

Nun steht eines bei den Uelzenern fest: Es geht aufwärts! Das Ziel ist gefunden und der erste Schritt auf dem Weg dorthin ist getan. Beseelt vom „ Rhöngeist „, wollen sie jetzt hier an die Arbeit gehen. Wenn sich die Interessengemeinschaft am kommenden Mittwoch trifft, werden sie ihre Erlebnisse von der Rhön erzählen. Eine Woche später wird dann der Uelzener Segelflieger - Club gegründet werden. Und vor den anderen Schwierigkeiten, die sich ergeben können, haben sie keine Angst, die werden , wenn geflogen werden darf, auch gelöst werden. Als wir sie fragten, wen sie getroffen hätten von den alten Rhönindianern, zählten sie auf: Wolf Hirth, Hanna Reitsch, Wolfgang von Gronau, Hans Deutsch. Und natürlich auch den Rhönvater Oskar Ursinus. Der Gewinner des ersten Rhönwettbewerbs 1921-22, Wolfgang Klemperer, der seit langem US - Bürger und Präsident des wissenschaftlichen Forschungsinstitutes ist, war aus USA herübergekommen, um seine alten Flugkameraden zu besuchen. Aber er war nicht der einzige Ausländer. Unter den vielen anderen Namen, die sie uns nannten, fiel besonders der Franzose Guy Marchand, der Weltrekordinhaber im Dauersegelflug, auf. Marchand wird demnächst eine Vortragsreihe durch Norddeutschland antreten, bei der er auch Uelzen besuchen will. Auf der Rückfahrt von der Rhön haben Leushacke und Proest, Sepp Niederstadt auf dem Ith bei Holzminden einen Besuch abgestattet. Auch dort haben sie noch einige frohe Stunden verlebt, Erinnerungen ausgetauscht, Zuversicht gefunden, wie auf der Rhön. Sie glauben heute mehr denn je an das

Wort des Rhönvaters Oskar Ursinus: „ Es wird weiter geflogen“.

Am gleichen Abend , dem 54. Todestag von Otto Lilienthal, wurde im Hotel „Stadt Hamburg“ in Uelzen von den anwesenden Fliegern der „Aero - Club Uelzen“ gegründet. Zum ersten Vorsitzenden wurde Karl - Heinz Leushacke gewählt. Folgende mir noch namentlich bekannte Flieger, waren außer mir, bei der Gründungsversammlung anwesend:

Karl-Heinz Leushacke, Dipl.Ing. Koch, Harald Hattenkerl, Willi Schultz Hans-Hermann Wiebke, Max Prowatke, Helmut Fahlke.

Über die Gründungsversammlung konnte man am 10. August 1950 einen ähnlichen Bericht wie den oben eingefügten in der Allgemeinen Zeitung lesen.

Da die Ausübung des Flugsports vom Alliierten Kontrollrat noch nicht genehmigt war, beschränkten sich die Mitglieder des Vereins auf Gesprächsrunden und Gedankenaustausch an den Mittwohabenden im Jägerzimmer des Hotel „Stadt Hamburg“ in Uelzen.

In der Folgezeit wurden immer mehr „ fliegerisch Interessierte“ Mitglieder des Vereins.

Am Anfang des Jahres 1951 wurde vom Vorstand und den Mitgliedern des Vereins der Versuch unternommen, auf dem Gelände des Barackenlagers der ehemaligen Luftwaffe, jetzt BGS- Unterkunft, in Verbindung mit dem Landesverband „ LVN“ eine Sportflieger-Schule zu errichten. Die vielen Anträge des Vereins an die zuständigen Behörden und Institutionen fanden zunächst Zustimmung, mußten aber im Dezember 1952 vom neuen Vorstand zurückgezogen werden, da die ursprünglich zugesagten Landesmittel nicht zur Verfügung standen. Damit wurde das erste Flugplatz-Projekt vorläufig zu den Akten gelegt .

Als weitere Veranstaltung ist ein mitreißender Vortrag der bekannten Fliegerin **Elli Beinhorn** zu nennen, der am Samstag, den 21. April 1951 in Verbindung mit dem „Kulturkreis Uelzen“ in der Aula der damaligen Oberschule in der Schillerstraße stattfand.

Am Sonntag dem 20.Mai 1951, fand auf dem Gelände zwischen der jetzigen Umgehungsstraße und dem Wochenmarkt als erste fliegerische Veranstaltung nach dem Kriege ein

Freiballonaufstieg

statt. Unter großen Sicherheitsmaßnahmen wurde der Ballon „**Henri Dunant**“ des holländischen Ballonfahrer Ehepaars Boesmann unter der Leitung des Ballonführers Dipl.Ing. Langer, aus einem Kesselwagen der Deutschen Bundesbahn, mit Wasserstoffgas gefüllt. Viele Schaulustige aus Uelzen und Umgebung hatten sich eingefunden. Unser Mitglied Helmut Saucke aus Hohenzethen nahm an der anschließenden Fahrt des Ballons teil.

In Verbindung mit der Ballonfahrt fand zusammen mit dem „ Motor Club Uelzen“ eine

Ballonverfolgungsfahrt

statt. Um die Verfolgungsfahrt nicht zu weit vom Startort auszudehnen, wurde mit dem Ballonführer eine Fahrtzeit von eineinhalb Stunden vereinbart. Nach dem Start stieg der Ballon senkrecht nach oben. Leushacke und ich nahmen mit meinem Kleinlastwagen an der Verfolgungsfahrt teil. Von der Wetterwarte des Flughafens Hannover hatten wir uns den Höhenwind eingeholt. Wir konnten damit den etwaigen Landeort des Freiballons vorausberechnen. Über Wriedel, Amelinghausen fuhren wir in Richtung Hützel. Zwischendurch wurde immer wieder angehalten, um die Fahrt des Ballons zu beobachten. Vor

der Ortschaft Hützel ließ der Ballonführer das Schleppeil fallen, Gas wurde abgelassen, der Ballon sank. In einer breiten Schneise setzte der Ballon auf und die Hülle fiel auf eine Hochspannungsleitung. Zum Glück blieb alles heil, weil der Strom abgeschaltet war.

Die Meute der Verfolgungsfahrer kam herbei, um die Nennungskarte auf einen Nagel am Ballonkorb aufzuspießen. Die über der abgeschalteten Hochspannungsleitung liegende Ballonhülle wurde mit einer auf meinem Lastwagen stehenden Leiter geborgen.

Am Abend fand im Hotel „Stadt Hamburg“ die Siegerehrung der Verfolger statt. Immerhin hatten Leushacke und ich mit unserem unbeweglichen Lastwagen den 3. Platz errungen. Erster wurde D. Schlichtenhorst auf „PUCH“, zweiter wurde Witthuhn auf DKW.

Am ersten Jahrestag der Gründung des **„DEUTSCHEN AERO CLUB“** nahmen schon sechs Mitglieder des Vereins an den Veranstaltungen in Gersfeld und auf der Wasserkuppe teil.

Am Sonntag, dem 31. August 1951, fand auf dem Gelände Esterholzer Straße bei Km. 2,5 der 6. Uelzener Modellflug-Wettbewerb mit über 100 Segelflug- und Motorflugmodellen statt. Ab 17:00 Uhr wurden an den Ratswiesen in Uelzen Fesselflug-Modelle vorgeführt. Siegerehrung und Fliegerball waren um 20:00 Uhr im „Clubhaus“ in der Lüneburger Straße.

Am 26. September 1951 wurde durch den Zusammenschluß der Modellflieger der Werkgruppe „Cumulus“ und den Mitgliedern des „Aero Club Uelzen“ ein neuer Verein gegründet.

Flugsportverein „CUMULUS“ Uelzen e. V.

Der Verein war Mitglied im DEUTSCHEN AERO CLUB und im Landesverband Niedersachsen.

In der Mitgliederversammlung am 9. Januar 1952 wurde die erste Satzung angenommen. Am 12. März 1952 fand die Jahreshauptversammlung im Hotel „Uelzener Hof“ statt. Der Vorstand setzte sich nach der Neuwahl folgendermaßen zusammen:

1. Vorsitzender :	Joachim Becker
2. Vorsitzender :	Harald Hattenkerl
Segelflugreferent :	Max Prowatke
Modellflugreferent :	Karl Dannenfeld
Motorflugreferent :	Theodor Proest
Kassenwart :	Willi Schultz
Schriftwart :	Margret Giering

In der Zwischenzeit wurde durch Kontrollratsbeschluß der Alliierten der Segelflug in Deutschland wieder zugelassen. Das war für die Uelzener Flieger das Signal zum Bau eines Segelflugzeuges **„Grunau Baby III“**. Das Holz für den Bau der Rippen und Spanten haben Gerd Schlimme und ich beim Zimmermeister Hinrichs in Dommatzen als Bohlen besorgt. Jede Bohle wurde einzeln daraufhin untersucht, ob das Schnittholz für den Flugzeugbau verwendet werden konnte. Die Bohlen wurden mit meinem Lastwagen nach Uelzen gebracht und bei Tischler Schulz auf Maß zurecht geschnitten. Die Tragflächen wurden bei Uli Köhler in der Lüneburger Straße, auf dem Dachboden der Fa. Reinhard Schröter KG, unter der Leitung von Kurt Liebchen, gebaut. Beim Rumpfbau, in der Werkstatt von Tischlermeister Schulz in der Kaiserstraße, wirkten in der Hauptsache Gerd Schlimme und Helmut Fahlke zusammen mit vielen Helfern. Die Rohbauabnahme des aufmontierten Flugzeuges fand in der Viehmarkthalle statt.

Im März 1952 haben Günter Harms, Uli Köhler, Heinz Sprave und ich auf dem Flughafen Bremen unter der Leitung von Jan Eilers, auf dem Doppelsitzer „Laister Kaufmann“ die erforderlichen Segelflüge zum wieder Erwerb des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer gemacht. Die neuen Luftfahrerscheine wurden im Laufe des Monats September vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr in Hannover ausgestellt.

Vor Beginn der Jahreshauptversammlung, am 03. März 1954, hatten alle Mitglieder des Vereins die Gelegenheit, sich vom Fortgang der Bauarbeiten an unserem Übungsflugzeug „**Grunau-Baby**“ zu überzeugen.

Die Taufe unseres „**Baby III**“ **D-6077** fand am Sonntag, den 4. April 1954, auf dem Freigelände des Sommerbades in Uelzen statt. Unser 1. Vorsitzender Joachim Becker begrüßte die vielen Gäste, unter denen sich auch der Landrat des Kreises Uelzen, Herr Scharnhop, sowie der Bürgermeister der Stadt Uelzen, Herr Dr. Lücke, befanden. Beide Herren hielten eine Grußrede. Das Flugzeug wurde von der Schülerin Bärbel Scheuplein auf den Namen „**Ilmenau**“ getauft. Der Taufspruch lautete:

Nach der Zeiten Leid und Schwere
streben wir neu himmelan
dem Segelflug zu Stolz und Ehre
zieh' kühn kreisend deine Bahn

Ein Hubschrauber mit „Persil“- Reklame machte vom Sommerbadgelände aus einige Rundflüge.

Ende April 1954 wurde das „**Baby**“ auf dem Haußelberg bei Faßberg von Hans Kordack eingeflogen. Nach einem Weiterbildungslehrgang mit Typenschulung auf dem Hornberg bei Schwäbisch - Gmünd, gelangen mir auf dem Haußelberg am 16. und 27. Mai mit dem „**Baby**“ die ersten Thermikflüge, ohne Variometer, die nach der damals üblichen „Landekette“ nach 32 bzw. 38 Minuten abgebrochen werden mußten.

Im Juni 1954 machten Uli Köhler, Hans Kordack, „Herrmännchen“ Pommerien und ich eine Expedition zum Dörnberg bei Kassel. Dabei flog ich am 10. Juni im Hangaufwind die letzte Bedingung für die Silber „C“, den 5 - Stundenflug.

Im August 1954 kauften wir bei der Fa. Scheibe in Dachau einen Doppelsitzer „**Bergfalke II**“ mit dem Kennzeichen **D-6090**, für die Anfängerschulung. Zunächst flogen wir damit auf der Lüneer Rennbahn, dem ersten Fluggelände der Lüneburger Segelflieger, da wir noch kein eigenes Fluggelände und keine Winde hatten. Wenn kein Flugwetter war, wurde eifrig an unserer eigenen Winde gebaut. Es handelte sich um eine Pfeiffer Querschleppwinde, bei der die gekauften Bauteile in der Werkstatt des Schmiedemeisters „Onkel Hermann“ Dittmer in Eimke unter der Leitung seines Schwiegersohnes Günter Lotz, ebenfalls Schmiedemeister, und vielen Helfern auf dem fahrbaren Rahmen zusammengebaut wurden. Als Motor bekamen wir über die Fa. Heine in Uelzen einen Ford V 8. Das Einschleppen der Winde fand am 19. September 1954 in Brambostel statt. Dort hatten wir durch Vermittlung von Gerd Schlimme und Günter Lotz, vom Bauern Ernst Johannes ein großes Heidegelände zur Verfügung gestellt bekommen. Als Pacht mußten die Mitglieder des Vereins einmal im Jahr einen Nachmittag beim Kartoffelbuddeln und gelegentlichem Steineabsammeln helfen; selbstverständlich mit Kaffeepause und frischem Butterkuchen.

Das Segelflug-Gelände in Brambostel wurde am 24. Dezember 1954 vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr in Hannover für den Windenschlepp zugelassen.

Am 30. März 1955 fand die Jahreshauptversammlung im „Uelzener Hof“ statt. Dabei wurden ein Filmbericht vom Flugbetrieb des Jahres 1954 gezeigt und die Pläne für die kommende

Saison bekanntgegeben.

Nachdem der Frühling seinen Einzug gehalten hatte, war am 3. April 1955 Anfliegen in Brambostel.

Zwischenzeitlich hatten sich die Soltauer Segelflieger, da noch ohne Flugzeug, uns angeschlossen und einen Teil des Doppelsitzers mitfinanziert. Wir flogen und schulten zusammen in Brambostel.

Da in der Anfangszeit in Brambostel keine Unterkunft für unser Fluggerät vorhanden war, standen die Segelflugzeuge abgerüstet auf den Hängern unter der Remise auf dem Bauernhof Johannes in Brambostel, bzw. im Winter auf dem Saal der Gastwirtschaft Dittmer in Eimke, wo dann auch mal kleine Reparaturen oder Überholungen stattfanden. Größere Reparaturen wurden in der Garage bei Wiebke oder in der Werkstatt Pommerien in der Schmiedestraße ausgeführt. Eine Überholung des Bergfalken fand in der Werkstatt von Wilhelm Baucke in Hanstedt II statt.

Anfang bis Mitte Juni 1955 machte der Verein mit allem Fluggerät, einschließlich der Winde, eine Expedition zum Klippeneck, einem Fluggelände in fast 1000 m Höhe in der schwäbischen Alb. Superleistungen wurden nicht geflogen, aber allen Mitfahrern sowie den mitgereisten Ehefrauen einiger Flieger hat der Ausflug viel Spaß gemacht.

Nachdem im Jahre 1955 auch der Motorflug wieder zugelassen wurde, meldete ich mich für den ersten Fluglehrerlehrgang des Landesverbandes Niedersachsen an. Der Lehrgang fand auf dem Flughafen Braunschweig unter der Leitung von Hans Kuhn im September 1955 statt.

Wir flogen das vorgeschriebene Programm auf Bücker 181, Klemm 35 und Tiger Moth. Den Luftfahrerschein für Motorflugzeugführer mit Lehrberechtigung erhielt ich am 11.10.1955.

Seit 1956 fanden die Jahreshauptversammlungen und der Mittwochsklönchnack bei Oskar Feller im Cafe Hein in der Gudesstraße statt.

Am 18.März 1956 erhielten Uli Köhler und ich den Segelfluglehrer-Ausweis. Damit hatte der Verein mit Hans Kordack und Max Prowatke 4 Segelfluglehrer.

Das Interesse am Wiedererwerb des Motorfliegerscheins war bei den ehemaligen Motorfliegern des Vereins geweckt. Uli Köhler und Hans Kordack hatten in der Zwischenzeit ihren Luftfahrerschein in Lübeck erneuert.

Am 27.08.1956 kauften wir von der Fa. AEROEXPRESS in Hamburg für DM 12.800 eine „Auster Mk 5“, D-EGAT mit 135 PS Lycoming Motor, die ich am 8. September 1956 von Hamburg nach Braunschweig überführte. Mit der Einweisung und Umschulung wurde noch am gleichen Tag begonnen.

In der Folgezeit fuhren wir immer nach Braunschweig, dort hatte unser Flugzeug einen Hallenplatz. Es wurde fleißig geschult bzw. umgeschult. Die ersten neuen Motorflugzeugführer waren:

Günter Harms, Günther Lotz, Karl Rußmeier, Gerd Schneider, Heinz Sprave und Hans-Hermann Wiebke.

Vom 17. bis zum 25. September nahm ich mit dem Flugzeug an einem Fluglehrer Weiterbildungs- und Funksprech-Lehrgang auf dem Flughafen Hannover teil.

Während der Winterzeit wurde das Fluggerät überholt. In der Aula der Oberschule in der Schillerstraße fand am 03. April 1957 ein Werbeabend des Flugsportvereins statt, bei dem folgende Filme der ESSO AG gezeigt wurden: **Von schnellen Leuten lernen. Dieselmotor, Deutschlandflug.** Zu diesem Abend war das technisch interessierte Personal, insbesondere

die Auszubildenden der Uelzener Kraftfahrzeug Firmen besonders eingeladen worden.

Am Karfreitag des Jahres 1957 flog Günter Bockelmann mit dem **Grunau „Baby“ D-6077** seinen 50 Kilometerflug und landete in der Nähe von Magdeburg in der DDR.

Nach zahlreichen Verhören, bis spät in die Nacht, konnten der Pilot und das Flugzeug am nächsten Tag von Oskar Feller zurückgeholt werden.

Am Sonntag, den 18. Mai 1957, passierte der erste größere Bruch in Brambostel. Beim Landeanflug am Schafstall vorbei, kam „Handschuh Meyer“, (so genannt weil er immer Handschuhe anhatte) zu kurz und streifte mit der linken Tragfläche den einzigen Wacholder. Das „Baby“ bestand anschließend aus 3 Teilen und das am Vortag eines 14 tägigen Lehrgangs. Da half nur Zupacken. Werkstattleiter Faltin aus Schneverdingen, Wilhelm Baucke, Kurt Hoffmann und Dieter Schlichtenhorst krepelten die Ärmel hoch und nach einer Woche, bei Tag- und Nachtarbeit auf dem Saal der Gastwirtschaft Dittmer in Eimke, stand das Flugzeug am darauffolgenden Samstag wieder flugfertig in Brambostel. Geschlafen haben die Jungs auf 3 Matratzen unter den Tragflächen. Als Lohn der Arbeit machte Wilhelm am 30. Mai seinen Freiflug auf dem „Baby“.

Bis zum 30. Juni 1957 hatten wir eine Auster Mk 5, **D-EGAT** und ab dem 27. Juli 1957 eine Bucker 181, **D-EJUF**, für die Schulung und den Reiseflug zur Verfügung. Am 21. März 1959 wurde die **D-EJUF** an Fritz Sölter in Peine verkauft.

Danach hatte der Verein längere Zeit kein Motorflugzeug mehr, um so mehr wurde der Segelflug weiter betrieben. Zur Bereicherung unseres Flugzeugparks kam 1958 ein schwanzloses Segelflugzeug, die private **AV 36, D-6196**, von „Herrmännchen“ Pommerien, hinzu.

Am Anfang September 1957 fuhren G. Bockelmann, O. Feller, H. Gothe, H. Schmidt, G. Sorge und ich zum Hangfliegen zu den Ithwiesen. Am 10. September machte ich mit den Freunden die Hangeinweisungsflüge.

Am 18. Juli 1958 startete Oskar Feller mit dem Bergfalken II, **D-6090** in Brambostel zum 50 km Flug. Wegen der starken Windversetzung landete er, statt in Braunschweig, in der Nähe von Magdeburg. Auch Oskar mußte sich mehreren Verhören unterziehen. G. Bockelman und ich fuhren am nächsten Tag, ab Autobahn Rastplatz Börde, mit Polizeibegleitung zum Landeplatz. Das Aufladen und die Rückfahrt nach Brambostel verliefen problemlos.

Die Jahreshauptversammlung fand am 25 Februar 1959 im Cafe Hein in der Gudesstraße statt. Die Versammlung wurde vom 2. Vorsitzenden Hans-Hermann Wiebke eröffnet. Wiebke gab bekannt, daß der 1. Vorsitzende, Joachim Becker, wegen Krankheit zurückgetreten sei. Die Neuwahl von verschiedenen Vorstandsmitgliedern stand an. Nach den Wahlen setzte sich der Vorstand wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender:	Theodor Proest
2. "	Hans-Hermann Wiebke
Schriftführer:	Hans E. Seidat
Kassenwart:	Hans-Joachim Heitmann
Motorflugreferent:	Günter Harms
Segelflugreferent:	Heinz Gothe
Modellflugreferent:	Kurt Aeffner

Am 17. Juni 1959 landete Günter Harms mit einer gecharterten Piper PA 12, **D-ELOB** von Braunschweig kommend, in Brambostel. Dort haben Günter und ich einige Gastflüge

durchgeführt.

Im Sommer 1959 konnten wir, bei großer Hitze, in der Lindenstraße in Uelzen eine ehemalige Arbeitsdienstbaracke abbauen und die Teile nach Brambostel transportieren. Damit stand uns nach dem Aufbau der äußeren Bauteile eine Halle für unser Fluggerät zur Verfügung. Später haben wir die inneren Wände für eine Werkstatt mit Aufenthaltsraum für den Anbau verwendet. Damit entfiel der umständliche Hin- und Hertransport des Fluggerätes nach Eimke.

Am 6. September 1959 startete ich mit dem Bergfalken II, D-6090 zum 300 Km Zielflug nach Mönchengladbach. Nach 6 Stunden und 20 Minuten Flugzeit mußte ich in der Nähe der B 1 bei Dortmund-Harpen nach 265 Kilometern landen. G. Bockelmann, der inzwischen in Mönchengladbach auf mich wartete, fuhr zu meinem Landeort. Noch in der Nacht haben wir den Falken aufgeladen und sind zum Ith gefahren. Dort verbrachten wir mit unseren aus Uelzen nachgereisten Freunden und den Segelfliegern um Franz Pfaffendorf vom Ith noch eine Woche „Fliegerurlaub“. In froher Runde wurde der Ausspruch „Die Deutsche Welle steht am Ith“ geprägt.

Im Dezember 1960 kaufte der Verein den Übungs- und Leistungseinsitzer **Ka 8 b, D-6271**. Pommerien kaufte privat eine **Ka 6 CR, D-6254**, und der Verein hatte ab Juli 1961 auch eine **Ka 6 CR, D-6319**, zur Verfügung. Mit den beiden Ka 6 nahmen Pommerien und ich 1963 an den Niedersächsischen Segelflugmeisterschaften in Wunstorf und 1965 in Diepholz teil.

Pommerien war mehrfach Teilnehmer an den Deutschen Segelflugmeisterschaften.

Vom 20. Mai bis zum 03. Juni 1961 in Braunschweig.

Vom 26. Mai bis zum 09. Juni 1962 in Freiburg.

Vom 16. Mai bis zum 31. Mai 1964 in Roth.

In den späten 50.er und in den 60.er Jahren waren immer wieder Mitglieder des Vereins an Expeditionen auf fremden Flugplätzen wie Fayence in der Provence oder in Zell am See in Oesterreich beteiligt und haben zum Teil beachtliche Leistungen geflogen.

Im Jahre 1966 kauften Uli Köhler und Günter Harms sich eine neue Cessna 172 , **D-EBVU**, die sie in den ersten Jahren auf dem Flughafen Hannover in der Halle des „Hannoverschen Fliegerclub“ stehen hatten.

Mit der Piper PA 18, **D-ELGL** des Landesverbandes LVN machte ich am Wochenende, den 21./22. Oktober 1967 die ersten 16 Flugzeugschleppstarts auf dem inzwischen für den F-Schlepp zugelassenen Segelfluggelände Brambostel.

Am Osterwochenende, den 12. bis 14. April 1968 konnten wir die **D-ELGL** wieder chartern und 24 F-Schlepps durchführen. Am 15. 16. und 17. Juni machten wir 15 F- Schlepps. An den letzten beiden Tagen war auch die Cessna 172, **D-EBVU** von Ulrich Köhler und Günter Harms mit einer Außenlande Genehmigung in Brambostel und führte mehrere Gastflüge durch.

Das Interesse für die Anschaffung eines Schleppflugzeuges für den Verein wurde durch diese Aktionen geweckt.

Am 22. August 1969, war es dann soweit: Der Verein kaufte sich in Köln - Butzweilerhof eine gebrauchte **Piper PA 18 mit 95 PS** Continental Motor, mit dem Kennzeichen **D-EHCL**. Noch am gleichen Tag habe ich die Maschine mit Rainer Detel als Co - Pilot nach Brambostel geflogen.

Auf unserem inzwischen für den F-Schlepp zugelassenem Platz wurde nun eine Motorlandebahn hergerichtet, sodaß auch Freunde mit ihren Motorflugzeugen uns am Wochenende besuchen konnten.

Am Vorabend unseres zweiten großen Fliegerballs am 03. Mai 1969, im Schützenhaus in Uelzen, landeten gleich 4 Motorflugzeuge mit Freunden aus Hannover und Wabern in Brambostel, um an dem Fliegerball teilzunehmen.

Schon im Jahre 1967 wurden mit dem Vertreter des Landkreises Uelzen, Herrn Dipl. Ing. Hanfeld und Vertretern unseres Vorstandes, die Möglichkeiten zur Errichtung eines Verkehrslandeplatzes in der näheren Umgebung der Stadt Uelzen erörtert. Dabei wurden verschiedene zur Verfügung stehende Objekte sowohl im Osten als auch im Westen der Stadt Uelzen besichtigt. Schon 1968 wurde das jetzige Gelände des Flugplatzes Uelzen in die engere Wahl gezogen. Nach der Zusage des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr in Hannover, das Gelände als Verkehrslandeplatz zuzulassen, wurde dasselbe von dem Bauern Wille aus Barnsen gekauft.

Von den Mitgliedern des Vereins wurden viele Bäume gefällt und für den Abtransport hergerichtet; das Geäst und die Baumkronen wurden zusammengetragen und in großen Feuern verbrannt. (Heute wäre eine solche Aktion aus Umwelt politischen Erwägungen nicht mehr denkbar.) Die stehengebliebenen Stubben wurden mit Hilfe einer Holländischen Pioniereinheit gerodet und von uns in der Senke im Ostteil des Platzes gelagert. Der Platz wurde geebnet und anschließend mit Grassamen eingesät. Nun hieß es Warten. Der Baustundeneinsatz unserer Mitglieder betrug in den Jahren 1970-1971 insgesamt 4195 Stunden.

Nach den Plänen unseres Mitgliedes H.D. Kehn waren in der Zwischenzeit die Hallen und das Aufenthaltsgebäude mit dem Tower vom Landkreis Uelzen in Auftrag gegeben worden und wurden gebaut. Natürlich haben wir ein zünftiges Richtfest mit den Leuten vom Bau und den Vertretern des Landkreises und der Stadt Uelzen gefeiert.

Nach der Abnahme zur vorläufigen Zulassung durch den Vertreter des Ministeriums, Herrn Flugkapitän Loewe, wurde am 1. Mai 1971 ein Teil der Segelflugzeuge im Flugzeugschlepp von Brambostel nach Barnsen überführt. Das übrige Gerät mußte im Konvoi auf der Straße transportiert werden. Schon am nächsten Tag begannen wir mit der Schulung in Barnsen.

Die endgültige Zulassung erhielt der Verkehrslandeplatz Uelzen am 24. August 1971.

Am Ende des Jahres 1971 hatte der Verein 13 Motorflugzeugführer, die 3360 Starts machten und 720 Stunden geflogen sind. Von den Motorfliegern wurden weitere Flugzeuge für den Eigenbedarf erworben.

Für die Vereinfachung der täglichen Flugbetriebsmeldung an die AIS Hannover, wegen der Flugüberwachungszone ADIZ, entlang der Grenze zur ehemaligen DDR, erreichten wir im Oktober 1972, daß eine einfache Meldung ohne Nennung der einzelnen Kennzeichen erforderlich wurde. Zu diesem Zweck haben wir eine Liste der Flugzeugtypen mit ihren Kennzeichen eingereicht. Immerhin flogen schon 11 Motorflugzeuge und 6 Segelflugzeuge am Platz.

Im Dezember 1972 wurde der erste Motorsegler, **SF25B D-KANF**, mit 48 PS Stamo Motor von der Fa. Scheibe in Dachau, gekauft. Sofort wurde mit der Einweisung bzw. Umschulung auf das neue Flugzeug begonnen.

Die Bilanz der Jahreshauptversammlung 1973 für das Jahr 1972 sah folgendermaßen aus:

Vom 1. Januar 1972 bis zum 31. Dezember 1972 wurden 2726 Motorflugstarts gemacht, von denen die PA18 **D-EHCL** 825 Starts mit einer Flugzeit von 139 Stunden verbuchen konnte. Von den Privatmaschinen wurden bei gutem Flugwetter viele größere Überland- und Auslandsflüge gemeldet. Neue PPL „A“ - Scheininhaber durch die Vereinsschulung waren:

W. Baucke, D. Kramme, D. Schlichtenhorst. Die theoretische Prüfung für den PPL „A“ machten im gleichen Jahr R. Bonde und Wolfgang Peters; W. Blankenburg machte seinen

PPL „A“ in Donaueschingen und H.P. Matalla in Braunschweig.

Vom Segelflugreferenten wurde die Rekordzahl von 3214 Segelflugstarts gemeldet, die vor allem durch die Segelflugelehrgänge unter der Leitung von Heinz Schulz gemacht wurden.

Das Frühjahr 1973 war ausgefüllt mit den vielen Vorbereitungen für unseren ersten Großflugtag. Wir wollten unseren Sport und die Fliegerei im allgemeinen einem großen Publikum vorstellen. In vielen Zeitungsartikeln und auf den ausgehängten Plakaten wurde auf das Ereignis hingewiesen und dafür geworben. An die Behörden, Institutionen, Nachbarvereine, Freunde und Förderer wurden schriftliche Einladungen verschickt.

Am Sonntag, den 3. Juni 1973, sollte der Flugtag stattfinden. Bei denkbar schlechtem Wetter am 2. Juni liefen die Vorbereitungen auf Hochtouren. Am Sonntagmorgen klarte der Himmel auf und alle einsetzbaren Motorflugzeuge starteten zu einem Verbandsflug über Uelzen und das Kreisgebiet. Schon frühzeitig setzte ein Zustrom von vielen Kraftwagen in Richtung Flugplatz ein. In Verbindung mit der Polizei und den Ordnungskräften der benachbarten Feuerwehren wurden die Fahrzeuge auf die, in der Zeitung veröffentlichten, Parkplätze eingewiesen. Viele Zuschauer waren gekommen. Der Flugtag konnte beginnen.

Die „Roten Pelikane“, eine Kunstflugstaffel mit Strahlflugzeugen „**Jet Provost**“ der Royal Airforce, die Burda-Staffel auf Piper PA 18 mit ihren Schleppbannern, der Kunstflug-Weltmeister Bezak auf seiner Kunstflugmaschine Zlin 226, Segelkunstflug von Sepp Tilling auf Salto, Manfred Bachmann im Kunstflug auf dem Motorsegler RF 4, Segelflugdoppelschlepp mit 2 Ka 6 im Schlepp unserer PA 18, Segelflugzeugschlepps mit der Winde, Modellflug, Fallschirmspringen und der mit ohrenbetäubendem Lärm verbundene Überflug und anschließende steile Steigflug mit Nachbrenner in große Höhe, des zweistrahligem Allwetter Jägers „**Lightning**“ der Royal Airforce, waren die Attraktionen des Tages.

Der Flugtag verlief zur vollen Zufriedenheit aller Beteiligten. Nach den Zeitungsberichten wurde den 15.000 Besuchern eine vollauf gelungene Werbeveranstaltung für alle Bereiche der Luftfahrt für den Preis einer Kinokarte geboten. 4 Stunden wimmelte es von fliegenden Objekten über Uelzen. Die Überschrift der Flugtagnachlese am Dienstag den 5. Juni lautete:

Am Uelzener Himmel : Festival fürs Auge

Die Kapazität der ersten Halle war durch hinzu gekommene Motorflug- und Segelflugzeuge bald erschöpft. Aus diesem Grunde entschlossen sich 9 Mitglieder Ende 1973 zum Bau einer Boxenhalle für die Einzelunterstellung von 8 Motorflugzeugen. Ein Gesellschaftervertrag wurde abgeschlossen, ein an den Flugplatz angrenzendes Grundstück gekauft und nach den Plänen von Alfred Berg eine Halle errichtet. Richtfest war am 8. März 1974. Bald darauf konnten dann 8 private Motorflugzeuge untergebracht werden.

Im Deutschen Segelflugwettbewerb 1973 wurde die Mannschaft Pommerien, Schulz, Buse, mit 2261 Punkten , 2. Sieger in der Mannschaftsklasse Senioren.

Zum Abschluß einer Sportbegegnung des Kreissportbundes mit ca. 140 französischen Sportlern aller Sportdisziplinen aus der Partnerschaftsregion Bois-Guillaume besuchten die Teilnehmer und ihre Gastgeber am 14. April 1974 den Flugplatz und unseren Verein. Den Gästen wurden Rundflüge mit Motor- und Segelflugzeugen geboten.

Zum 18. Mai 1974 hatte der Verein zum „**Flieger-Ball**“ im Schützenhaus eingeladen. Bis in die frühen Morgenstunden wurde bei schmissiger Musik getanzt oder mit den zahlreich anwesenden Gästen erzählt und diskutiert.

Am Freitag den 14. Juni 1974, berichtet die AZ vom hohen Leistungsstand der Segelflieger. Karin Schulz mit 15 Jahren jüngste Alleinfliegerin ; Jochen Dahms beendete seine Ausbildung als Segelfluglehrer an der Segelflugschule Juist mit Erfolg. Damit konnte der Flugsportverein mit seinen nunmehr 4 Segelfluglehrern eine zeitgemäße Ausbildung im lautlosen und umweltfreundlichen Segelflug gewährleisten.“

Im Juli 1974 waren die Segelflieger der „Weser-Flug-Gemeinschaft Lemwerder“ zum ersten Mal auf unserem Flugplatz und veranstalteten ein Fliegerlager. Wegen der großen Teilnehmerzahl wurde in zwei Gruppen geflogen. Während die eine Gruppe flog, hatte die andere Gruppe frei, für Müßiggang, Sport und Besichtigungen. Aus unserem Verein konnten fünf Schüler an dem Lehrgang teilnehmen.

Die Abnahme des vom Verein beantragten Ausbildungsbetriebes „**Motorsegler-Schule**“ erfolgte am 11. Oktober 1974 durch Herrn D. Hohmann vom Verkehrsministerium in Hannover. Erster Motorseglerschüler war Peter Schneider.

Im gleichen Monat erhielten die Segelflieger als Leistungsflugzeug die **Club-Libelle H 205**.

Um den Zusammenhalt zwischen den Segelfliegern und Motorfliegern des immer größer werdenden Vereins zu festigen und besonders die nicht fliegenden Ehefrauen oder Freundinnen am Vereinsleben teilhaben zu lassen, fand am Mittwoch, dem 11. Dezember, ein Grünkohlessen statt. Dieter Schlichtenhorst hatte das Essen im Hotel „Drei Linden“ in Uelzen bestens organisiert. Zum Grünkohl (satt) gab es wahlweise Brägenwurst oder Kasseler, sowie Röstkartoffeln zum Preis von DM 7.00. Zum Nachtisch servierten uns die Brüder Matalla die Welturaufführung des offiziellen, vertonten Flugtagfilms. Es war ein gelungener Abend.

Von der Hauptversammlung im März 1975 berichtete die Zeitung, daß die Motorflieger trotz der Oelkrise im Jahre 1974 immerhin 1903 Starts gemacht haben. Davon waren 392 Flugzeugschlepps und 392 Starts von auswärtigen Fliegern.

Die Segelflieger machten 1516 Starts, davon ca. 600 Schulflüge. 3 A-, 4 B-, 6 L 1-, und 5 L 2 Prüfungen wurden geschafft, außerdem wurden die Bedingungen für 2 Diamanten und 1 Silber „C“ erworben.

Beim „Deutschen Segelflugwettbewerb 1974“ belegte in Niedersachsen die Mannschaft : Dahms, Thomale und Schulz den 3. Platz in der „Standardklasse Senioren“.

Zugunsten der „ Aktion Sorgenkind“ veranstaltete der Verein am Sonntag, dem 27. April 1975, einen Ziellandewettbewerb. Die 60 aktiven Teilnehmer flogen auf Segelflugzeugen, Motorseglern und Motorflugzeugen. Die ersten Plätze belegten:

Proest auf Motorsegler, Sorge auf Ka 8, Wiebke auf C 172, Buse auf Kestrel.

Der Siegerpokal wurde von Giesela und Olaf Volkner gestiftet.

Am Nachmittag, nach Abschluß des Wettbewerbs, zeigten die Fallschirmspringer aus Bergen-Hohne ihr Können beim Zielspringen. Der Aktion Sorgenkind „Ein Platz an der Sonne“ konnte der Erlös der Veranstaltung von DM 413,80 überwiesen werden.

Anfang Mai des gleichen Jahres begann ein Segelfluglager der Leistungssegelflieger, an dem auch 15 Gäste aus Lemwerder teilnahmen. Wilfried Buse schaffte mit dem Dreiecksflug vom 520 Km auf Kestrel die beste Leistung.

Wie bereits im Vorjahr war die WFG Fluggemeinschaft aus Lemwerder in der Zeit vom 13. bis zum 20. Juli mit 26 Segelfliegern zu Gast bei uns. Gute Thermikverhältnisse sorgten für gute Leistungen.

Im Anschluß daran , bis zum 27.07. kamen die Segelflieger aus Nordhorn als 2. Gruppe zu uns. In der Heide konnten die Teilnehmer während ihres Lehrgangs Leistungen erfliegen, die in Nordhorn-Klausheide wegen des NATO - Schießgebietes nicht möglich gewesen wären.

Zum 25 jährlichen Vereinsjubiläum veranstalteten wir mit den zahlreichen Gästen der Behörden und den an unser Flugplatzgelände angrenzenden Bauern mit ihren Familien sowie den Freunden der benachbarten Vereine ein Hallenfest. Die Halle war ausgeräumt worden und die Wände mit frischem Birkengrün geschmückt. Im Anschluß an das reichhaltige Essen , das von der Fa. Grosch aus Gerdau serviert wurde, haben die Unermüdlichen bis in den frühen Morgen das Tanzbein geschwungen. Es war ein gelungenes Fest.

Die Saison 1976 begann Anfang Mai wieder mit dem vereinsinternen Ziellandewettbewerb. Am Himmelfahrtstag, dem 27. Mai, wurde die von Gisela und Olaf Volkner ausgearbeitete und organisierte „**Kleine Cumulus Rallye**“ gestartet. Ein kleines Viereck in der Umgebung unseres Flugplatzes mußte abgeflogen werden. Jeder Teilnehmer erhielt vor dem Start einen Umschlag mit den Aufgaben. Die Gesamtflugstrecke betrug 100 Km. Unterwegs sollten einige Ziele an Hand der mitgegebenen Fotos erkannt werden. Navigationsgrundlagen wurden überprüft und mußten richtig beantwortet werden. Außerdem sollten die Längen von 2 Brücken geschätzt werden. Den Abschluß bildete ein Pünktlichkeitsanflug mit anschließender Ziellandung.

Sieger wurde die Mannschaft Buse/Dankmeyer, 2. H.Schulz/H.J. Matalla, 3. Detel / Kramme. Auch im Sommer 1976 fanden wieder Segelflugehrgänge statt. Karin Schulz schaffte den Fünf Stundenflug, die Startüberhöhung von 1000 Metern sowie als letzte Bedingung für die Silber C den 50 Km Flug, der auch die letzte Bedingung für den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer war.

Am 15. und 18. Juni 1976 waren im Uelzener Hafen die Einweihungsfeierlichkeiten des Elbe - Seitenkanals. Die Motorflugzeuge, der Motorsegler und die PA 18 mit einem Segelflugzeug im Schlepp flogen etwa 1 Stunde im Verbandsflug über dem Uelzener Hafen.

Weil in der Mitte der Motorlandebahn eine feuchte Stelle war, wurde im Laufe des Sommers, von der Firma Licht aus Soltendiek, ein 400 Meter langer und 10 Meter breiter asphaltierter Landestreifen hergerichtet. Am 3. September erfolgte die Abnahmeprüfung und Betriebsfreigabe durch einen Beauftragten des Niedersächsischen Verwaltungsbezirks Oldenburg.

Am 5. September 1976 war das von D.Bornholdt und D.Schlichtenhorst vorbereitete „**Aeropicnic Cumulus**“ angesagt. Zwischen 07:30 und 08:00 starteten Gisela Volkner und 10 weitere Piloten mit ihren Mitfliegern von Uelzen nach Norden. Erstes Ziel war St. Michaelisdonn. Im Flugplatzrestaurant wurde ein deftiges Frühstück serviert. Nach einer geruhsamen Pause ging der Weiterflug nach Heide-Büsum. Vom Flugplatz brachte uns ein Kleinbus nach Büsum, wo das Gros der Teilnehmer ein erfrischendes Bad im Wellenbad nahm. Die restliche Zeit bis zum Weiterflug nach Ganderkesee um 14.00 Uhr reichte für einen Bummel durch den kleinen Ort. Um 15:00 Uhr war gemeinsame Kaffeetafel in Ganderkesee. Zwischen 18:00 und 18:20 Uhr waren alle Teilnehmer wieder in Uelzen. Dort erwarteten uns, laut Programm, von den Daheimgebliebenen liebevoll vorbereitete Spezialitäten vom Grill und andere kleine „Schweinereien“. Es war ein gelungener gemeinsamer Ausflug.

Ab dem 10. Oktober 1976 hatte der Verein einen neuen Motorsegler **SF25C D-KLDG** mit einem 65 PS Limbach Motor.

Zum Brägenwurstessen im Hotel „Deutsche Eiche“ in Veerssen am Anfang des Jahres 1977, zeigte „Herrmännchen“ Pommerien vor 35 Teilnehmern seinen Frankreich Film.

Am Ostersonntag, den 09.04.1977 feierten wir am Osterfeuer.

Den Frühsommer, am 11. Juni 1977, begannen die Segelflieger mit einem Schulungslehrgang unter der Leitung des Fluglehrers Heinz Schulz. Trotz des relativ schlechten Wetters konnten am Ende des Lehrgangs 5 A-, 6 B- und 2 C- Prüfungen, 2 Windenfahrerscheine und eine Flugzeugschleppberechtigung gemeldet werden.

Das Pech mit dem Wetter verfolgte uns während der Flugsaison hartnäckig. Der „**Cumulus-Ausflug**“, von Dieter Schlichtenhorst vorbereitet, mußte 2 Mal verschoben werden. Der schon für das Frühjahr geplante Ziellande-Wettbewerb fand schließlich am Sonntag, den 30. Oktober im Rahmen des Abfliegens statt.

Vereinssieger 1977 wurden Heinz Schulz in der Standard-Klasse und Thomas v. Blumenthal in der Club-Klasse.

Das Jahr 1978 begann am 2. Februar mit einem von D.Schlichtenhorst organisierten Grünkohllessen in der Gastwirtschaft Drießelmann in Wrestedt. Es gab reichlich Grünkohl mit Kasseler und Brägenwurst. Im Anschluß an das Essen wurden 8 mm Schmalfilme gezeigt. Zuerst ein von mir zusammengestellter Fliegerfilm und im Anschluß daran zeigte Klaus Faltin seinen vertonten Film von einem Bahama Ausflug.

Nach 9 jähriger Amtszeit als 1. Vorsitzender des Vereins, verzichtete Uli Köhler auf eine weitere Kandidatur. Zum neuen 1. Vorsitzenden wurde Rainer Detel gewählt.

Den Beginn der Flugsaison feierten wir am Ostersonntag mit einem Osterfeuer. Gegrilltes und Getränke gab es reichlich.

Im Jahre 1978 waren nur wenige Berichte über Vereinsaktivitäten in der AZ zu lesen. Am 8. Juni wurde wieder ein zünftiges Hallenfest gefeiert. Trotz der Kälte, die durch 2 eingesetzte Oelheizungen gemildert wurde, haben die Aktivisten lange ausgehalten.

Für die Motor- und Motorsegler Piloten wurde die von Dieter Bornholdt und Dieter Schlichtenhorst ausgearbeitete „**Heide Rallye des Cumulus Uelzen**“ veranstaltet. Wegen des schlechten Sommerwetters mußte die Rallye verschoben werden. Am 8. Oktober konnten die Teilnehmer bei Sonnenschein und leidlicher Sicht doch noch starten. Wieder waren Suchaufgaben nach mitgegebenen Bildern, Schätz- und Navigationsaufgaben, sowie Fragen des allgemeinen Wissens der Piloten zu lösen. Sieger wurde das Team Kramme/Schlimme vor Detel/Deppe und Dahms/Schwetasch.

Im Anschluß an das Abfliegen mit Ziellandewettbewerb, am 12 November, gab es abends ein Kopfwurstessen.

An einem Fliegerstammtischabend am Mittwoch, den 6. Dezember, in der Flugplatzkantine, berichtete Wilhelm Baucke über seinen Motorseglerflug und „Herrmännchen“ Pommerien über seinen Europa-Flug. Hier sein Bericht:

„**Quellwasser als Gastgeschenk**“

„Herrmännchen“ Pommerien startete am 02. 09. 1978 mit Wilhelm Baucke als Navigator mit seiner Rockwell Commander **RC 112 D-EIFU** in Uelzen in Richtung Donaueschingen. Gelandet wurde zunächst in Schwenningen. Auf der kurzen Strecke nach Donaueschingen sollten, wegen des vorgegebenen Zeitüberfluges mit anschließender Ziellandung, möglichst viele Punkte gesammelt werden.

Am vorgesehenen Startplatz für den ersten „Europaflug“, nach dem Kriege in Richtung Osteuropa, trafen trotz des schlechten Wetters 89 Wettbewerbsmaschinen mit 240 Teilnehmern aus 6 europäischen Ländern, sogar aus den USA waren Teilnehmer dabei, in Donaueschingen ein.

Am Abend trafen sich die Teilnehmer zu einem Schwarzwaldabend in der Fürstlich Fürstenbergischen Brauerei. Zuvor waren vom Initiator Dr. Gaisbacher einige Flaschen Donauquellwasser an der Donauquelle gefüllt worden. Die Flaschen waren gedacht als Mitbringsel für die Gastgeber auf den einzelnen Etappen des Fluges entlang der Donau.

Am nächsten Morgen, Sonntag den 03. 09.1978 wurde bei Sonnenschein mit guter Sicht in Richtung Linz gestartet. Auf der ersten Etappe mußten 8 Objekte gefunden und identifiziert werden. Das Finden und Erklären der kleinen Ortschaften entlang der Donau bereitete schon mehr Schwierigkeiten. Ein Pünktlichkeitsanflug mit anschließender Ziellandung in Linz bildeten den Abschluß des ersten Wettbewerbstages. Die musisch interessierten Teilnehmer nahmen an der feierlichen Eröffnung der Bruckner Festwoche in der Musikhalle teil. Die Ergebnisse des ersten Wertungstages wurden beim Abendessen im Ursulinen Hof bekanntgegeben.

Am Montagmorgen führte die nächste Etappe von Linz nach Wien-Vöslau. Auch auf diesem Flug entlang der Donau, am Kloster Melk vorbei, waren mehrere Wettbewerbsaufgaben zu lösen. Die „Europaflieger“ wurden mit Bussen von Vöslau über Baden, entlang der Weinstraße am Kahlenberg nach Wien gebracht. Dort versuchten die Österreicher in der kurzen Zeit ihren Gästen soviel wie möglich von ihre schönen Hauptstadt zu zeigen. Im Wiener Rathaus erwartete alle Teilnehmer ein Festbankett. Bei der Auswertung der ersten drei Wertungstage führten die beiden jugoslawischen Mannschaften.

Nach einem ausführlichen Briefing, wegen der Flugsicherheitsbestimmungen im Ostblock, ging der Start am nächsten Morgen in Richtung Budapest. Bis zum Überflug der ungarischen Grenze wurden mehrere Aufgaben gelöst. Ein Zeitüberflug über eine Ziellinie des grenznahen Flugplatzes Trausdorf bildete den Abschluß der Wertungen dieses Tages.

Weiter ging der Flug in 5000 Fuß Höhe von Funkfeuer zu Funkfeuer zum Flugplatz Dunakeszi in der Nähe von Budapest. Zur vorgegebenen Zeit landeten alle Maschinen, trotz des diesigen Wetters, wohlbehalten. Zur Bewachung der Flugzeuge, bei Tag und Nacht, war ein großes Aufgebot an Militär und Polizei aufmarschiert. Ein Empfang, mit anschließender Donaufahrt stromaufwärts bildete bei schönem Wetter den Auftakt. Abends war offizielles Abendessen mit einem Zigeunerfolklore Programm.

Am nächsten Morgen ging der Flug weiter nach Osijek im Norden von Jugoslawien. Die Wettbewerbsaufgaben waren dieses Mal vom jugoslawischen Aero-Club zusammengestellt worden. In Osijek standen den Teilnehmern die Besichtigung der Kathedrale, ein Spaziergang durch die Stadt oder der Besuch der Lippizaner Pferdezucht in Djakovo, zur Verfügung.

Nach der Überreichung der Siegestrophäen an die drei bestplatzierten Besatzungen durch den Bürgermeister der Stadt Osijek, suchte man den ältesten und jüngsten Piloten. Der älteste Pilot war 74 Jahre alt und der Jüngste war 25 Jahre alt. Die älteste Pilotin war 72 Jahre alt und kam aus Dänemark. Fliegen erhält jung wie man sieht. Weil die Schlechtwetterfront nur langsam in Richtung Osten weiterzog, war der Weg in Richtung Bukarest versperrt. Ein Ruhetag mit neuer Quartiersuche mußte eingeplant werden.

Am nächsten Morgen sah der Himmel wenig vertrauenerweckend aus. Nach vielen Telefonaten konnte die Wettbewerbsleitung den Flug zum Zwischenlandeplatz Turnu-Severin freigeben. Die Strecke und die Flughöhe für den Flug nach Rumänien waren genau vorgeschrieben. Bis zum „Eisernen Tor“, dem schmalen Durchbruch der Donau, zwischen dem Banater- und Ostserbischen Gebirge waren die Wetterbedingungen „Cavok“. Danach lag die Bewölkung auf den umliegenden Bergen auf. Aus Sicherheitsgründen kehrten an dieser Stelle 51 Maschinen um und flogen nach Osijek zurück. 30 Maschinen flogen nach kurzem Aufenthalt nach Graz, dem vorgesehenen Endpunkt des Europafluges. Nur 38 Maschinen erreichten bei sehr diesigem Wetter Turnu-Severin, wo die Sichtbedingungen wieder besser wurden. Auch hier war ein Empfang von Trachtengruppen und Kindern mit Blumensträußen. Weil die umgekehrten Maschinen fehlten, verzögerte sich der Weiterflug. Weil sich die Wetterbedingungen wieder verschlechterten, war Eile angesagt. In der Abenddämmerung flogen die Besatzungen in niedriger Höhe nach Clinceni, einem Grasplatz 12 Km südwestlich von Bukarest. Zeitanflug und Ziellandung waren inzwischen Routine geworden. Mit Bussen ging es in die Hotelquartiere.

Nach einem Cocktailempfang im Nobelhotel „Athene Palace“ durch den österreichischen Geschäftsträger, war dann das Abschiedsbankett mit viel Prominenz. Viele Reden wurden gehalten. Als Einlage wurden gute künstlerische Darbietungen geboten. Bei der Siegerehrung, wegen des schlechten Wetters hatte die Jury den Wettbewerb in Osijek für beendet erklärt, fehlten die beiden führenden Besatzungen aus Jugoslawien. Sie waren am „Eisernen Tor“ umgekehrt und nach Osijek zurückgefliegen.

Für den nächsten Tag steht der Flug mit einer rumänischen Linienmaschine vom Flughafen Otopeni nach Tulcea auf dem Plan. Mit einem Donaudampfer ging die Fahrt ins Donaudelta, damit war das Soll, von der Donauquelle bis zur Mündung, erfüllt. Auch hier wurde das Gastgeschenk, die Flasche mit dem Quellwasser, an die Gastgeber überreicht. Der Rückflug mit der Linienmaschine nach Bukarest verlief ohne Probleme.

Am 10 September starteten „Herrmännchen“ und Wilhelm um 07:35 Uhr in Clinceni zum Rückflug nach Turnu-Severin, wo sie um 09:24 Uhr ohne Wettbewerbsstreß landeten. Beim Start auf der aufgeweichten Buckelpiste in

Turnu-Severin kam es zu Problemen, der Start wurde abgebrochen. Wegen eines Schadens flogen die Beiden am nächsten Morgen „Non Stop“ nach Salzburg in die Werft.

Weil der Schaden nicht sofort behoben werden konnte, startete man nach Uelzen mit der „Bahn aus Eisen“.

Das Jahr 1979 begann am 31. Januar mit dem Grünkohlessen in der Sternschänke in Uelzen. Nach dem Essen zeigte Klaus Faltin vor 102 Teilnehmern seinen Schmalfilm über Südamerika und Mexiko.

Auf der Jahreshauptversammlung, am 19. April 1979, sah nach dem Bericht des 1. Vorsitzenden Rainer Detel die Bilanz des Vorjahres folgendermaßen aus:

1342 Segelflugstarts mit 455 Flugstunden. Das Ergebnis war wegen des unbeständigen Wetters schlechter als im Jahr davor. Sieger in der Standardklasse war Heinz Schulz. Der Motorsegler wurde ebenfalls weniger geflogen, weil er in der besten Jahreszeit zur Reparatur mußte. Beim Motorflug wurden 1488 Starts gezählt, davon waren 382 größere Überlandflüge.

Flugsportverein Cumulus lädt aufs Rollfeld ein

Zum 7. Juli 1979 hatten die „Aktion Gemeinsinn“ und der Flugsportverein 30 Spätaussiedler aus der UdSSR zu einer Kaffeetafel auf dem Flugplatz eingeladen. Nach dem Kaffee wurden den Besuchern die Einrichtungen und unser Freizeitleben gezeigt. Die Aussiedler hatten Gelegenheit, sich mit Motor- und Segelflugzeugen ihre neue Heimat aus der Vogelperspektive anzusehen.

Am Freitag, den 13. Juli, starteten 6 Motorflugzeuge in Barnsen zu einem Flug nach Frankreich. In Bois-Guillaume, der Partnerregion der Stadt Uelzen, fand die Hochzeit einer jungen Französin, die während ihrer Ausbildung bei der Kreissparkasse Uelzen ihren Verlobten Ulrich Schröder aus Dreilingen kennengelernt hatte, statt.

Der Bürgermeister der Stadt Uelzen, Rudi Schrödter, der Stadtdirektor Dr. Hachmann, sowie die Berichterstatterin der AZ, Frau Müller-Lampertz, waren mit an Bord der Maschinen. Wegen einer Schlechtwetterfront kehrten 5 Piloten vor Antwerpen um und landeten auf verschiedenen Plätzen. „**Nur einer kam durch.**“ Wilhelm Baucke landete mit seiner Bölkow 207 nach einem abenteuerlichen Tiefflug in Rouen. Seine Mitflieger und er konnten noch im letzten Moment an den Trauungsfeierlichkeiten teilnehmen. Frau Müller-Lampertz und Dr. Hachmann gelangten auf getrennten Wegen nach Belbeuf an den Ort des Geschehens.

In der Wochenendausgabe der AZ vom 11/12. August erschien ein ganzseitiger Bericht mit Bildern unter der Überschrift:

Allein mit den Wolken und dem Wind

Darin berichtete Wilhelm Baucke über seinen Flug mit dem Vereinsmotorsegler **D-KLDG** nach England und den schottischen Highlands. Ca. 6000 Km wurden in 40 Flugstunden zurückgelegt.

Der **2. Großflugtag**, am 2. September, begann um 13:30 Uhr mit der Taufe unseres Motorflugzeuges **DR 315 D-EDUO** auf den Namen „**Uhlen Bräu**“. Bei hochsommerlichen Temperaturen mit Gewitterneigung konnte ein Großteil des vorgesehenen Programms abgewickelt werden. Dazu gehörten Kunstflug-Vorführungen von Manfred Bachmann, Walsrode, auf seinem Oldtimer Doppeldecker **Focke Wulf FW 44** sowie Motorkunstflug auf **ZLIN** von Beth-Minden und von Schwarz-Mannheim, auf **ACROSTAR**. Segelkunstflug mit **2 LO 100** wurde in Vollendung dargeboten von 2 Fluglehrern der Segelflugschule Oerlinghausen. Mit dem Spiegelflug in niedriger Höhe beendeten die Beiden ihr Programm.

Weitere Darbietungen waren der Fallschirmabsprung aus 70 Meter Höhe des beinamputierten Fallschirmspringers Gillmann, München, aus der **DO 27** von Hans Schneider. Anschließend zeigte Gillmann einen Drachenschlepp hinter einem Auto, wobei ihn eine starke Windboe in den angrenzenden Fichtenwald trieb. Ein Rettungs-Hubschrauber **WESSEX der RAF**, der zuvor eine simulierte Rettungsübung gezeigt hatte, konnte Herbert Gillmann nicht aus den Bäumen befreien. Erst der Feuerwehr gelang es, über eine Leiter den unverletzt gebliebenen Gillman zu bergen. Aufkommender Gewittersturm verhinderte am Spätnachmittag den Start der 4 **Jaguar** Düsenjäger der Royal Air Force und der **TRANSALL** der Bundesluftwaffe an ihren jeweiligen Einsatzorten, so daß die als Attraktion angekündigten Überflüge der Maschinen ausbleiben mußten. Das auch bei uns schlechter werdende Wetter zwang zum Abbruch der weiteren Veranstaltung . Die Zeitung schreibt am Montag:

Tausende sahen Artistik unter blauem Himmel

Am 30.September starteten alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge vollgeladen mit Motor- und Segelfliegern zum Cumulus - Ausflug 1979 nach Bremerhaven und zurück. Bis um 11:00 Uhr waren alle Maschinen in Bremerhaven. Um 11:15 Abfahrt mit dem Omnibus zur Stadtrundfahrt und Fahrt durch den Hafen. Beim gemeinsamen Mittagessen auf dem Schoner „Seute Deern“ stärkten wir uns für die anschließende Besichtigung des Schiffahrtsmuseums. Gegen 15:30 brachte uns der Omnibus wieder zum Flugplatz, von dem bald darauf alle Maschinen den Rückflug auf unterschiedlichen Routen durch Norddeutschland antraten.

Marie-Luise Schlichtenhorst und Marga Sorge hatten für den gleichen Tag einen Ausflug der Fliegerfrauen organisiert. Aus diesem Grunde sollte die späteste Ankunft der Flugzeuge um 18:00 Uhr in Uelzen sein. Zum gemütlichen Beisammensein in der Kantine gab es verschiedene gegrillte Spezialitäten und die dazu gehörigen Getränke.

Die Ansiedlung verschiedener größerer Industriebetriebe in Uelzen erforderte im Laufe des Spätsommers eine Verlängerung und Verbreiterung der Start- und Landebahn auf 600x20 Meter für ein Startgewicht von 3500 Kg.

Am 27. Oktober beendeten die Segelflieger die Flugsaison mit dem traditionellen „Abfliegen“. Über das Abfliegen erschien am Montag, den 29., ein Zeitungsbericht mit 2 Bildern. Auf dem einen Bild steht der **Bergfalke D-1441** am Startpunkt **09**, der inzwischen fertiggestellten verlängerten Startbahn, davor steht als Schleppmaschine die **PA18 D-EHCL**, die bald darauf durch die am 18. November von Heiner Heine aus Lüneburg erworbene **DR400 D-EDPK** ersetzt wurde. Die PA 18 wurde im Winter von Wilhelm Baucke zum Mosenberg bei Kassel überführt und den neuen Besitzern übergeben.

Am 28. November landete als erste größere Maschine die 8 sitzige **Beech B 90 D-IHCE** mit Vater Heinrich und Sohn Thomas Then, Inhaber der **THEN AIR** Chartergesellschaft Coburg und Nürnberg, von Nürnberg kommend um 10:59 Uhr in Barnsen. An Bord waren Theo Schöller, der Inhaber der Schöller Eiscremwerke in Nürnberg und seine Führungsmanschaft, die sich über den Fortlauf der Bauarbeiten des Uelzener Zweigwerkes informieren wollten. In der Folgezeit landete die Maschine häufiger in Uelzen.

Die endgültige Abnahme der neuen Start- und Landebahn sowie die Erweiterung der Genehmigung datiert vom 7. August 1981.

Als erste Veranstaltung des Jahres 1980 fand am 30.Januar, zum ersten Mal in der Gastwirtschaft Krull in Barnsen, das inzwischen zur Tradition gewordene „**Grünkohlessen**“ statt.

Im neu errichteten Saal von Lotti und Henner Krull wurden die Flieger und ihre zahlreichen

Gäste mit Grünkohl, Brägenwurst und Kasseler richtig verwöhnt. Besonders zugesprochen wurde der vorzüglichen Nachspeise des Hauses. (Welfencreme und Zitronenpudding)

Zum 22. März wurden alle aktiven Flieger für einen Arbeitseinsatz auf dem Flugplatz eingeladen. Bedingt durch den Neubau der Asphaltbahn waren auf den Überrollstreifen im Norden und im Süden der Bahn dringend Planierungsarbeiten erforderlich geworden. Außerdem mußten auf dem Segelflugstreifen die Steine abgesammelt werden. Als Belohnung gab es dann Kaffee und Kuchen. Die Beteiligung war nicht berauschend.

Die Jahreshauptversammlung fand am 26. März statt.

Für den Karfreitag, 4. April wurde zum 2. Arbeitseinsatz aufgerufen. Am Ostersonntag versammelten sich viele Mitglieder um das Osterfeuer.

Am Himmelfahrtstag den 15. Mai 1980 veranstalteten wir den ersten

„Tag der offenen Tür“

um unseren Sport wieder einmal einem größeren Publikum zu präsentieren, ohne das Risiko eines „verregneten“ Flugtages mit den damit verbundenen Kosten zu haben. In der Zeitung und auf Plakaten wurde auf das Ereignis hingewiesen. In einem gut aufgemachten Handzettel, der an alle Besucher verteilt wurde, haben wir auf das 30 jährige Bestehen des Vereins hingewiesen und unsere Aktivitäten dargestellt. Viele Besucher machten bei herrlichem Wetter mit klarer Sicht einen Rundflug. Ein Getränke- und ein Würstchenstand sorgten für das leibliche Wohl der vielen Besucher. Manfred Bachmann aus Walsrode war mit seinem Kunstflug-Programm auf dem Doppeldecker **FW 44 „Stieglitz“** die besondere Attraktion des Tages. Nach dem Zeitungsbericht des folgenden Tages herrschte auf dem Platz Flughafenatmosphäre.

Die **„Männer in den grauen Lederjacken“** standen den Besuchern gern zur Verfügung und zeigten bereitwillig das ausgestellte Fluggerät und die Einrichtungen des Vereins. Schon gegen Mittag war kaum noch ein Parkplatz auf dem Gelände zu finden.

Am Sonntag, den 18. Mai, wurde der Flugbetrieb schon früh beendet. Rainer Detel hatte einen Bus bestellt, mit dem wir mit unseren Frauen nach Hamburg-Lockstedt ins NDR Studio fuhren. Dort waren wir Zuschauer der Live-Sendung **„Sport im III“**.

Am Sonntag, den 15. Juni 1980, bestanden 5 Segelflugschüler nach vorausgegangener Theorieprüfung bei der Bezirksregierung Weser-Ems in Oldenburg, ihre praktische Prüfung in Uelzen beim Prüfer Helmut Kies aus Osnabrück. Birgit Sorge, Dieter Baruth, Thomas Neidhardt, Ingo Sackmann und Olaf Schulz waren die neuen Luftfahrerschein-Inhaber.

Zum 30 jährigen Bestehen des Flugsportvereins wurde am 12. Juli ein zünftiges Hallenfest gefeiert, an dem auch zahlreiche Gäste aus der Verwaltung des Landkreises Uelzen, der Stadt Uelzen und der Samtgemeinde Gerdau teilnahmen. Ebenfalls eingeladen waren unsere Nachbarn aus Barnsen und Melzingen. Selbstverständlich waren einige Mitglieder unserer Nachbarvereine aus Celle, Faßberg und Lüneburg mit von der Partie. Nach einem Rückblick auf das bisherige Vereinsleben und zahlreichen Grußworten wurde ein kulinarisches Gericht von der Fa. Grosch aus Gerdau serviert. In vielen Tischgesprächen mit den Gästen kam man sich näher. Nach der Musik der Kapelle **„Die Manfredos“**, unseres Mitgliedes Manfred Gertig, wurde bis in die frühen Morgenstunden das Tanzbein geschwungen.

Wie in den Jahren 1974, 1975 und 1976 waren die Lemwerderaner Segelflieger ab dem 19. Juli für 14 Tage bei uns zu Gast. Mit 8 Schul- und Leistungsflugzeugen sowie einem Motorsegler konnten die 35 Teilnehmer aus Lemwerder und 10 Flugschüler unseres Vereins

in den 14 Tagen ihre Leistungen unter der Aufsicht von 4 Fluglehrern erheblich verbessern. Geflogen wurde in 2 Gruppen, im Wechsel jeweils Vormittags bzw. Nachmittags, so daß für andere Aktivitäten wie Baden, Bummeln und Besichtigungen genügend Zeit vorhanden war. Auch der theoretische Unterricht kam nicht zu kurz dabei. Untergebracht waren die Teilnehmer in mitgebrachten Zelten und Wohnwagen. Beim „**Bergfest**“, an dem auch zahlreiche Uelzener dabei waren, gab es Grillspezialitäten am Lagerfeuer mit den dazugehörigen Getränken.

Am Samstag, den 21. September, fand der Cumulus Ausflug nach Westerstede statt. Zahlreiche Mitglieder beteiligten sich mit ihren Flugzeugen bzw. den Vereinsmaschinen daran. Leider wurde der Ausflug durch einen Unfall überschattet. Nach einem Fehlanflug setzte eine Cessna zu spät auf, rollte über die Landebahn hinaus und überschlug sich auf einem weichen Acker. Zum Glück wurde niemand der 4 Insassen verletzt. Das vorgesehene Programm mußte durch die Bergung des Flugzeuges geändert werden. Nach der vorzeitigen Rückkehr zum Heimatflugplatz, hatten wir Muße, das Grillen auf der Terrasse vorzubereiten und auf die Fliegerfrauen zu warten. Mit dem Bus der Fa. Schütte waren die Frauen ins Wendland gereist. Bei diesem Ausflug wurden mehrere Rundlingsdörfer u.a. Lübeln und Satemin mit seiner Feldsteinkirche besichtigt.

In einem Rundschreiben an alle Motor- und Motorseglerführer vom 30. Oktober wird nochmals auf die zahlreichen Lärmbeschwerden, besonders an den Wochenenden, aus den Gemeinden Barnsen, Melzingen und Westerweyhe hingewiesen. An Hand der Platzrundenkarte soll der Versuch unternommen werden, im Westen des Platzes eine Lärminderung durch die Verschwenkung des An- bzw. Abfluges um ca. 30 Grad nach Norden zu erreichen.

Am 8. November begann ein Lehrgang für das deutsche und englische Flugfunksprechzeugnis unter der bewährten Leitung von Uwe Rath.

Am Anfang Dezember wurde auf dem Tower der Peiler installiert und in Betrieb genommen.

Von der Bundesanstalt für Flugsicherung wurde uns ein Korridor zum Aus- bzw. Einflug in die ADIZ genehmigt. Damit entfiel an den Wochenenden für viele Flüge in Richtung Westen das zeitraubende Ausfüllen und die telefonische Durchgabe der Flugpläne.

Am 21. Januar 1981 versammelten sich 100 Flieger und Gäste zum Grünkohlessen bei Lotti Krull. Im Anschluß an das Essen wurde von Klaus Faltin der 8 mm Tonfilm seiner Reise nach Bali und Sulawesi gezeigt.

Insgesamt war das Jahr 1980 für den Flugsportverein ein erfolgreiches Jahr meldete die AZ am 16. April 1981. In dem Rückblick wird die Zunahme der Flugbewegungen auf 3000 verzeichnet. Durch den Ausbau der Landebahn wählten viele auswärtige Flieger Uelzen als Ziel.

Fünf Uelzener konnten in Verbindung mit der Schulung in Faßberg den Motorflugschein erwerben. Der Segelflug meldete 1145 Starts. Im Leistungsflug wurden 1850 Km zurückgelegt. Vereinsmeister im Segelflug wurden:

Joachim Dahms	(Standardklasse)
Kurt Hoffmann	(Clubklasse)
Olaf Schulz	(Juniorenklasse)

Für den 28. Mai 1981 wurde wegen des guten Erfolges im Vorjahr wieder ein „**Tag der offenen Tür**“ geplant.

Zum Beginn der Segelflugsaison 1981 unternahm Hans Werner Grosse aus Lübeck einen 780 Km Dreiecksflug. Wegen mangelnder Thermik landete er nach 700 Km mit seiner ASW 17

auf dem Uelzener Flugplatz. Den Rest der Strecke nach Lübeck legte er am Seil seiner extra eingeflogenen Schleppmaschine zurück.

Zum Samstag, den 23. Mai, hatte Manfred Wyrowski alle Eigner des in geringer Stückzahl gebauten Motorseglers **ASK 16** zu einem Wochenendtreffen in Uelzen eingeladen. Von den 12 gemeldeten Piloten hatte ein Teilnehmer aus der Schweiz den weitesten Anflug.

Trotz des unbeständigen Wetters am Himmelfahrtstag, den 28. Mai, konnten ca. 2000 Besucher die Darbietungen der Modellbaugruppe aus Linden, der Fallschirmspringer aus Lüneburg sowie die Rundflüge mit Motor- und Segelflugzeugen des Vereins verfolgen. Nicht nur einheimische Flieger und Zuschauer waren zum „**Tag der offenen Tür**“ erschienen, auch 15 Flugzeuge aus Bremen, Münster, Peine und Salzgitter hatten sich in Uelzen eingefunden. Für die fremden Piloten gab es ein kleines Fläschchen als Präsent, das allerdings mit nach Hause genommen wurde wegen 0,00 Promille.

Am 27. Juni fand wieder ein Hallenfest wie in den Jahren vorher statt.

Etwa 30 jugendliche Segelflieger aus Niedersachsen nahmen an dem Jugendleistungslager des Landesverbandes Niedersachsen des Deutschen Aero Club, vom 12. Juni bis zum 26. Juni, unter der bewährten Leitung des Landestrainers Horst Schlüter und des Fluglehrers Klaus Ohlmann teil. Die örtliche Leitung am Flugplatz Uelzen hatte Gerd Höber übernommen. Die Einrichtungen des Clubs, wie die Schleppwinde, das Schleppflugzeug, die Flugleitung usw. wurden dafür zur Verfügung gestellt. In diesem Leistungslager wurden von den 17 bis 25 jährigen Teilnehmern, unter denen sich auch 3 Mädchen befanden, über 10.000 Km im Segelflug zurückgelegt. Auch bei den aus unserem Verein teilnehmenden Jugendlichen war eine Leistungssteigerung zu bemerken.

Zum 5. Mal sind im Anschluß an diesen Leistungslehrgang die Lemwerderaner mit 10 Segelflugzeugen und ca. 30 Teilnehmern bei uns zu Gast. In den 2 Wochen, vom 25 Juli bis zum 9. August, konnten bei mittelmäßigem Wetter wieder 7 Schüler von uns teilnehmen. Während dieser Zeit war eine japanische Sportlerdelegation, die den Landkreis Uelzen mit seinen vielfältigen Sportstätten kennenlernen wollte, bei uns zu Besuch. Die jungen Japaner machten alle einen Rundflug mit einem Segelflugzeug, weil Segelflug in Japan eine seltene Sportart ist. Die begleitenden deutschen Gastfamilien konnten an Rundflügen mit dem Motorsegler teilnehmen.

Am 11. August 1981 erteilte die Bezirksregierung Weser-Ems die Erweiterung der Flugplatzgenehmigung nach der Fertigstellung der Asphaltbahn auf 600 m Länge und Breite von 20 Meter.

Unter der Überschrift: „**Der Fallschirm rettete dem Piloten das Leben**“ berichtete die AZ am Montag den 29. August 1981:

Am Sonnabendnachmittag, um 5 Minuten nach Vier, bemerkte Michael Dankmeyer nach einem über 3 Stunden dauernden Segelflug mit der **ASW 15**, beim Anflug auf den Flugplatz Uelzen in ca. 500 Metern Höhe, daß das Höhenruder keine Wirkung mehr zeigte. Das Flugzeug geriet ins Trudeln. Nach dem Abwerfen der Haube stieg der Pilot in ca. 400 Metern aus, zog die Reißleine seines Fallschirms und landete kurz darauf in der Nähe von Bohlsen in einer Fichte. Michael konnte sich selbst aus dem Gurtzeug befreien und an der Fichte zum Boden absteigen. Außer ein paar Hautabschürfungen von dem Abstieg an der Fichte blieb er unverletzt. Der Unfall wurde hervorgerufen durch den Bruch des Höhenrudergestänges. Das Flugzeug selbst stürzte in hohen Fichtenbestand und erlitt Totalschaden. Die Absturzstelle wurde lange gesucht, weil aus der Luft nichts zu entdecken war. Durch diesen Unfall mußten alle Flugzeuge des gleichen Typs in den Werkstätten untersucht werden.

Am Freitag, den 28. August, startete Wilhelm Baucke mit dem Vereinsmotorsegler **D-KLDG**

zu seinem lange, sorgfältig vorbereiteten Flug nach Nord Afrika. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, wie Funkausfall in Saarbrücken, Rückflug zur Reparatur des Funkgerätes nach Mannheim. Am nächsten Morgen war der Reifen des Hauptfahrwerks platt. Nach der Reparatur des Reifens, ging es dann am Montagmorgen weiter über Metz nach Dierre. In seinem langen Zeitungsbericht, den ich an dieser Stelle nicht wiedergeben kann, berichtet Wilhelm über die Schönheiten aber auch über die Widrigkeiten eines solchen Fluges. Über Spanien, Marokko, Algerien führte der Flugweg nach Tunesien. Von Tunis nach Sizilien wurde das Mittelmeer bei gutem Wetter überflogen. In Palermo gab es eine bürokratische Startverzögerung von 30 Minuten. Durch das Umfliegen eines Gewitters in der Straße von Messina und eines Schauers auf dem italienischen Festland wurde die Zeit knapp. Neapel konnte bei Tageslicht nicht mehr erreicht werden. Es wurde schnell dunkel und mit Neapel konnte keine Funkverbindung hergestellt werden. Schweren Herzens entschloß sich Wilhelm zu einer Sicherheitslandung auf dem Wasser im Golf von Salerno. In Strandnähe berührte das Flugzeug das Wasser und schwamm sofort. Mit der Hilfe einiger Italiener konnte das Flugzeug an den Strand gezogen werden. Die herbeigeeilte Feuerwehr beleuchtete die Szene und half beim Auseinanderbauen des Flugzeuges. Zum Trocknen wurden die Einzelteile an der Kaimauer aufgestellt.

Der Schlußabschnitt seines Berichtes lautet:

Am nächsten Morgen war ich mit der zuständigen Behörde für Luftfahrt verabredet. Dort erfuhr ich dann auch, warum kein Funkkontakt zustande gekommen war: Es waren die Berge und die geringe Höhe, in der ich geflogen war. Ironie des Schicksals: Zehn Kilometer weiter lag ein beleuchteter Militärflugplatz.

Ralf Baucke fuhr nach Dachau zur Fa. Scheibe, besorgte einen Anhänger und fuhr mit dem Gespann weiter nach Palermo. Mit der Hilfe der Feuerwehrleute wurden die Einzelteile auf den Anhänger geladen. Der Rücktransport ging in die Werkstatt der Fa. Scheibe in Dachau.

Nach der Klärung des Versicherungsschadens erhielt der Verein am Ende Oktober, den noch heute bei uns eingesetzten **SF 25 D Falken D-KASV**.

In der Zwischenzeit gab es für die Segelflieger einen Lichtblick: Das neue Flaggschiff der Segelflugflotte, die **ASK 21**, wurde von Herrn Schleicher jun. am Samstag, den 5. September, ausgeliefert. Das doppelsitzige Kunststoff - Flugzeug mit der Gleitzahl 35 soll in erster Linie dem Leistungsflug dienen. Da die Segelflieger in den vergangenen Jahren von den Motorfliegern zu dem traditionellen Ausflug eingeladen wurden, fand der diesjährige Cumulus-Ausflug, am 20. September, auf dem Flugplatz Uelzen statt. Alle Fliegerkameraden, insbesondere die Motorflieger waren eingeladen, die **ASK 21**, als Fluggast kennenzulernen. Leider war das Wetter an diesem Tag nicht besonders freundlich. Nachdem sich alle satt geflogen hatten, klang der Tag in geselliger Runde aus. Alle die bisher keine Gelegenheit hatten, das neue Segelflugzeug zu fliegen, konnten noch bis zum Abfliegen am Samstag, den 31. Oktober, in dem neuen Doppelsitzer mitfliegen.

Zum Sonntag, den 11. Oktober, hatten die Fliegerkameraden aus Lemwerder alle Mitglieder unseres Vereins mit Anhang zu einer Besichtigung der VFW Flugzeugwerke an der Unterweser eingeladen. Die Anreise konnte mit dem Flugzeug oder dem Auto stattfinden. Die Teilnehmer des Besuches waren begeistert.

Als Abschluß des Jahres war wieder ein Funksprechlehrgang unter der Leitung von Uwe Rath.

Zum Beginn des Jahres 1982 wurden die alljährlichen Winterbaustunden in der Werkstatt kurz unterbrochen, damit alle Aktiven an dem bei Lotti Krull angesetzten **GRÜNKOHLESSEN** am Mittwoch, dem 10. Februar, teilnehmen konnten. Im Anschluß an das wie immer sehr reichliche Essen, zeigte Klaus Faltin den 94 Teilnehmern seinen

brillanten, vertonten Film der Reise nach Ceylon. Der reichliche Beifall und der Blumenstrauß für seine Frau Christa sollte die Beiden ermuntern, uns noch mehr ihrer guten Filme zu zeigen.

Die Jahreshauptversammlung war am Mittwoch, d. 10. März 1982.

Am Himmelfahrtstag, den 20. Mai, fand der „**Tag der offenen Tür**“ statt.

Selbst einige Regentropfen konnten die fast 3000 erschienenen Besucher nicht abhalten.

Um 11:00 Uhr wurde es dann feierlich: Der Bürgermeister der Stadt Uelzen, Herr Rudolf Froin, taufte die **ASK 21** auf den Namen „**Uhlenköper**“. In seiner Taufrede wurden die Leistungen des Vereins seit seiner Gründung im Jahre 1950 gewürdigt. „**Der Flugsportverein ist eine Attraktivität für die Stadt Uelzen**“ betonte der Bürgermeister.

Im Anschluß an die Taufe hatten die zahlreichen Gäste Gelegenheit, einen Rundflug mit dem Täufling zu machen. Auch von der Gelegenheit einen Flug mit einem Motorflugzeug zu machen, wurde fleißig Gebrauch gemacht. Für das leibliche Wohl sorgten ein Bier- und ein Würstchenstand. In unserer Kantine wurde von unseren aktiven Frauen Kaffee und selbstgebackener Kuchen angeboten. Am Nachmittag zeigte Benno Heuser aus Hörter sein Kunstflugprogramm auf dem Oldtimer Doppeldecker vom Typ „**Great Lakes**“. Nicht nur die großen Maschinen standen im Mittelpunkt des Zuschauerinteresses. Die Modellbaugruppen aus Linden und Wittingen zeigten ihre Modelle am Boden und im Fluge.

Das Leistungsflug Lager unseres Vereins war vom 15. Mai bis zum 31. Mai.

Das Lemwerder Lager fand vom 25. Juni bis zum 18. Juli statt. Wiederum hatten 10 Flugschüler unseres Vereins in den 3 Wochen bei bestem Flugwetter die Gelegenheit sich zu verbessern. Es wurden diverse Prüfungen abgelegt.

Auch der Leistungsflug hat durch den Supersommer neue Impulse erhalten. Hier die Bilanz:

Joachim Dahms flog das erste FAI-Dreieck über 500 Km von Uelzen aus und holte sich damit den 3. Diamanten. Außerdem weihte er die **ASK 21** mit Ingo Sackmann im Überlandflug ein. Ergebnis: 190 Km Dreieck. Kurt Hoffmann flog zwei 200er und ein abgebrochenes 300er Dreieck. Thomas Wnuck schaffte mit der Ka 8 ein 200er und noch ein 120er. Ebenfalls ein 120er flogen Dieter Baruth und Michael Dankmeyer auf der **ASK 21**. Dieter Schlichtenhorst flog 170 Km. Gerd Höber , 360, 380, 270 und 200 Km.

Am 28. August 1982 starteten Oskar Feller und Günter Lotz mit dem Motorsegler **D-KASV** zum Alpenflug über Kassel, Nördlingen, Augsburg nach Zell am See.

Einen Tag später flogen Willi Blankenburg und ich mit der **DR 315, D-EDUO** über Rothenburg ob der Tauber, Eggenfelden ebenfalls nach Zell am See. Dort haben wir im Fliegerheim gemeinsam Quartier gefunden. Am nächsten Tag waren beide Manschaften wieder in der Luft. Über den Gr. Glockner ging der Flug nach Lienz. Oskar und Günter machten dabei noch einen Abstecher über die 3 Zinnen. Nach dem Mittagessen ging der Flug zurück nach Zell am See über den Felber-Tauernpaß, mit einem Abstecher zum Steinernen Meer. Am folgenden Tag wurde nach Niederöblarn geflogen. Der Rückflug um den Dachstein und die Seenplatte mußte wegen eines aufkommenden Gewitters abgekürzt werden. In Zell am See war das Wetter schon wieder besser. Nach zwei Tagen fliegerischer Ruhepause mit Bergwanderungen ging es am 3. September Richtung Heimat.

Nach einer Einladung unserer Wirtsleute zum „Kasnockerln Essen“ auf ihrer Alm, auf der gegenüberliegenden Seite des Zeller Sees, flogen wir gegen Mittag von Zell am See ab.

Willi und ich flogen über Hohenems, Karlsruhe nach Koblenz, übernachteten dort und am nächsten Tag ging der Rückflug direkt nach Uelzen.

Oskar und Günter landeten in Kempten. Der Weiterflug ging über Bad Dürkheim mit Übernachtung und am nächsten Tag über Allendorf / Eder nach Uelzen.

Mit der **D-EDUO** wurden die 2303 Kilometer in 16 Stunden 03 Minuten zurückgelegt.

Die **D-KASV** flog in 17 Stunden 46 Minuten 2072 Kilometer.

Der für den 19. September nach Kiel geplante Vereinsausflug mußte wegen des schlechten Wetters ausfallen. Am Nachmittag konnte bei inzwischen besserem Wetter noch ein Kurzausflug nach Hodenhagen mit dem Besuch des Safari Parks gemacht werden.

In der Serie von Conrad Röber „**Entdecken Sie unsere Heimat**“ (129) in der Wochenendausgabe vom 2./3. Oktober 1982 war ein Suchbild mit der Frage: Wo war Conrad Röber? Das Bild unseres Drehlichtes auf dem Tower war abgebildet. Als Hinweis schrieb der Autor: „Einen sehr langen Weg durch den Stadtwald haben Sie vor sich, wenn Sie das entdecken wollen, was ich diesmal für Sie fotografiert habe. Wo war ich? „

Unter den Einsendern der richtigen Lösung wurde das Buch „Söhne des Ikarus“ von C.C. Bergius verlost.

Am Wochenende darauf wurde die Lösung und der Gewinner des Rätsels bekanntgegeben. In einem fast ganzseitigen Bericht, mit dem Bild des Motorseglers **D-KASV** vor dem Tower hat Conrad Röber den Flugplatz, seine Entstehung und die Aufgaben beschrieben. Auch unsere Vereinsarbeit wurde in dem Bericht gewürdigt. Solche wohlwollenden Zeitungsartikel sind in den letzten Jahren immer weniger geworden.

Das Abfliegen des Jahres 1982 fand am Sonntag, den 31. Oktober, statt. Wie immer bei dieser Gelegenheit wurde, nachdem am Tage fleißig geflogen worden war, am Abend gefeiert. Es stand ein „Kalt Buffet“, mit einer heißen Hochzeitssuppe, hergerichtet von der Fa. Grosch, bereit. Bier vom Faß und sonstige Getränke wurden vom freiwilligen „Schankwirt“ reichlich dargeboten.

Am Wochenende darauf, den 6./ 7. November mußten alle Mitglieder die noch krabbeln konnten, bei einem Arbeits-Großeinsatz die Wildschweinschäden links und rechts der Landebahn beseitigen. Im November begann dann wieder ein Funksprechlehrgang mit Uwe Rath.

Im letzten Rundschreiben des Jahres 1982 gab Gerd Höber die Bilanz der motorgetriebenen Vereinsflugzeuge bekannt.

D-EDPK	818 Starts	152 Stunden
D-EDUO	257 Starts	107 Stunden
D-KASV	352 Starts	160 Stunden

Er schreibt dazu: „Wie deutlich zu sehen ist, haben sich die Benzinverteuerung und Ausfälle durch Reparaturen in den Stundenzahlen niedergeschlagen. Die **DR 315 D-EDUO** ist am weitesten von ihrem „SOLL“ entfernt. Wir bitten alle PPL „A“ Scheininhaber dieses Flugzeug 1983 verstärkt für Überlandflüge zu nutzen, da es auch vergleichsweise preiswert ist. Für unsere **DR 400** brauchen wir die Gastflüge und die F-Schlepps für Gastvereine, um den besonders günstigen Preis für unsere Segelflieger halten zu können. Der Motorsegler würde sicher wieder seine Stundenzahl erreichen , wenn das Flugzeug ernst genommen würde und 1983 einmal ohne Schäden über die Runden käme.“

Das Jahr 1983 begann mit der üblichen Werkstattarbeit an den Vereinsflugzeugen. Am 11. Januar begann für die Segelflugschüler der erste Unterrichtsabend im Hause Höber.

Am Samstag, den 29. Januar, war wieder Grünkohlessen bei Lotti Krull in Barnsen. Zur Tradition war inzwischen die Vorführung eines Urlaubfilms von Klaus und Christa Faltin geworden. Sie zeigten uns den ersten Teil der Reise nach Botswana.

Zur Jahreshauptversammlung am Mittwoch, den 9. März 1983 wurde der 1. Vorsitzende Gerd Höber wiedergewählt. Als Vereinsmeister wurden geehrt: Birgit Sorge (Juniorenklasse), Kurt

Hoffmann (Clubklasse), Michael Dankmeyer (Standardklasse). Peter Schneider überreichte den von ihm gestifteten Pokal für den „**Erfolgreichsten Motorflug des Jahres**“ an Hans Hermann Wiebke. Die Gewinner des „**Erfolgreichsten Motorseglerflug des Jahres**“ waren Manfred Wyrowski und Wilhelm Baucke.

Über die angestrebte Satzungsänderung gab es umfangreiche Diskussionen. Die Annahme der überarbeiteten Satzung blieb einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am Mittwoch, den 24. April 1983, vorbehalten.

Für den „**Tag der offenen Tür**“ am Himmelfahrtstag, den 12. Mai 1983, wurde in Zeitungsartikeln und Anzeigen am Dienstag und Mittwoch, den 10. und 11. Mai, geworben.

Wie in den Jahren vorher, konnten alle Flugzeuge und Einrichtungen des Vereins und seiner Mitglieder besichtigt werden. Am Rundflugschalter herrschte bei dem guten Wetter Hochbetrieb. Der Zeitungsartikel mit Bildern, am Freitag, begann mit der Überschrift:

„**Fliegender Gartenstuhl zog die meisten Blicke an**“

Auch die größten Zweifler unter den Zuschauern ließen sich überzeugen. Das „bizarre Monstrum“, gemeint war ein UL Flugzeug mit Rasenmähermotor, erhob sich tatsächlich in die Lüfte.

Ebenfalls am Freitag, den 13. Mai, war eine Gruppe Franzosen des Photo - Club Rouenais, die auf Einladung der Fotogilde Uelzen ein gemeinsame Fotoausstellung in den Räumen der Firma „Dies + Das“ in der Bahnhofstraße veranstaltete, zu Besuch auf dem Flugplatz. Die Teilnehmer waren durch den Stadtwald zum Flugplatz gewandert. Im Vereinsheim gab es Kaffee und Kuchen. Die Flugsportbegeisterten - ob nun Franzosen oder Uelzener - hatten Gelegenheit mit den mehrsitzigen, einmotorigen Flugzeugen einige Runden über Uelzen zu drehen.“

Die AZ berichtete mit Bild am Montag, den 18. Juli 1983, von der Sicherheitslandung der DO 27 des „Feuerwehr - Flugdienst Niedersachsen“. Nach einem Ventilschaden im Raum Sprakensehl konnte der Pilot in Barnsen sicher landen. Mit Hilfe der Drehleiter DL 30, der Uelzener Feuerwehr, wurde der sechszyylinder Boxermotor ausgebaut. Nach der Reparatur in einer Hamburger Firma, wurde der Motor wieder mit der Hilfe der Feuerwehr und 3 Monteuren eingebaut.

Der „Feuerwehr - Flugdienst Niedersachsen“ fliegt mit seinen Flugzeugen während der heißen Sommerzeit, unter Anderem von Lüneburg aus, über gefährdeten Waldgebieten. An Bord sind außer dem Piloten immer ein Forstbeamter und ein speziell ausgebildeter Beobachter der Feuerwehr.

Unter der Überschrift: „**Der blaue Handschuh in der Uelzener Maschine**“ berichtete die AZ am Wochenende, den 24. / 25. September, vom „**Europa Rundflug**“, an dem Wilhelm Baucke und Alfred Berg teilnahmen. Der „**blaue Handschuh**“ flog einen Tag mit in der Maschine der beiden Uelzener, doch dann mußten sie das Zeichen, des in der Wertung Führenden, an eine andere Besatzung abgeben. Beim Anflugwettbewerb des österreichischen Aero-Club, auf Graz, wurden sie Sieger. Stolz wurde der Pokal nach der Landung in Uelzen gezeigt.

Im „**AZ Wochenend-Magazin**“, am 5. November schrieb Wilhelm Baucke in einem ganzseitigen Bericht über dieses größte flugsportliche Ereignis Europas. Der Flug führte vom 10.09 - 17.09. über Österreich, Ungarn, Rumänien, Jugoslawien nach Italien. Endstation war Venedig.

Im Dezember berichtet die Zeitung **Cumulus blickt auf eine „große“ Saison 1983**: zurück.

Für die Segelflieger des Flugsportverein „Cumulus“ Uelzen war die zurückliegende Saison die erfolgreichste, seit 1976. Nachdem das Frühjahr, wegen des vielen Regens, nicht genutzt werden konnte, zeigten sich die Flugsportler im Sommer besonders aktiv.

7 Piloten meldeten 44 Segelflüge, mit 8444 Km Flugstrecke, zur Auswertung bei den Deutschen Meisterschaften im Streckensegelflug. Der Verein belegte dadurch den 13. Platz unter 54 teilnehmenden Vereinen in Niedersachsen. Der damals 20 jährige Olaf Schulz meldete 12 Flüge mit 2953 Km. Die 3 besten Flüge brachten ihn auf den 3. Platz in der Junioren Klasse. Weitere Teilnehmer in den verschiedenen Klassen waren: Joachim Dahms, Gerd Höber, Kurt Hoffmann und Klaus Dieter Freudenthal.

In den ersten Januar Tagen des Jahres 1984 wurde auf dem Flugplatz eingebrochen. Die Räumlichkeiten wurden nach Bargeld durchsucht. Aus dem Tower, dem Unterrichtsraum und der Werkstatt wurden Signalpistole, Projektoren, Werkzeugmaschinen und Werkzeug, Spritzpistole und Kompressor gestohlen. In der Flugzeughalle wurde die verschlossene Haube einer BO 208 aufgebrochen und das Bordwerkzeug entwendet. Der Gesamtschaden betrug schätzungsweise 10.000.- Mark. Für Hinweise die zur Aufklärung der Straftat führen konnten, hatte der Verein 300.- Mark ausgesetzt.

Am 11. Februar war wieder Grünkohlessen bei Lotti Krull mit 104 Teilnehmern, die einmal wegen des guten Essens gekommen waren, zum Anderen sich auf keinen Fall den zweiten Teil des Tonfilms von Botswana entgehen lassen wollten. Für den reichlichen Beifall zeigte Klaus Faltin als Zugabe noch den Film von den Seychellen.

Beim Sportehrentag des Kreissportbundes Uelzen am 19. Februar 1984 wurde Olaf Schulz für seine Segelflugeleistungen des Vorjahres (3. Platz im Streckensegelflug) ausgezeichnet.

Die Segelflugsaison 1984 begann am Ostermontag, den 23. April, mit einem Steckenfluglehrgang der Segelfliegerinnen des Landesverbandes Niedersachsen unter der Leitung des Landestrainers Horst Schlüter. Die 12 Teilnehmerinnen im Alter von 16 bis 30 Jahren vervollständigten ihre theoretischen und fliegerischen Kenntnisse. Während des Lehrganges wurden von den Damen 14.000 Km im motorlosen Flug zurückgelegt. Die mitangereisten Ehemänner oder Freunde waren dabei als Helfer und manchmal auch als Rückholer tätig.

Den Flugbetrieb nutzten auch unsere Wettbewerbspiloten aus. Die Bilanz der 21 Flüge war: 4300 geflogene Segelflugkilometer.

Am 12./13. Mai war unser Flugplatz als Ziellandeplatz mit Kaffeepause für die Motorfliegerinnen des Vereins Deutscher Pilotinnen ausersehen. Gisela und Olaf Volkner hatten die kleine Rallye ausgearbeitet. Die 20 Teilnehmerinnen mit ihren Besatzungen fühlten sich sehr wohl bei uns.

Zum „**Tag der offenen Tür**“ am Himmelfahrtstag, den 31. Mai 1984, hatten die vielen „Vatertag“ Ausflügler, bei anfangs gutem Wetter, Gelegenheit die ausgestellten Motorflugzeuge, Motorsegler und Segelflugzeuge zu besichtigen oder an einem Rundflug teilzunehmen.

Der Rettungshubschrauber „Christoph 19“ kam zu Besuch und auch die Hubschrauber der Luftwaffenausstellung machten eine „Stippvisite“ in Barnsen. Zu erwähnen sind noch die zahl-reichen Vorführungen der Flugmodelle des Modellclubs Linden sowie die Fallschirmspringer.

Es machte den zahlreichen Besucher einfach Spaß, bei Erbsensuppe, Bratwurst und Steaks mit den dazu gehörigen Getränken, in geselliger Runde zu klönen und die Darbietungen zu verfolgen. Daran konnten auch einige Regentropfen am Nachmittag nichts ändern.

Nach längerer Durststrecke im Thermiksegelflug waren für Pfingstmontag, den 11. Juni 1984, gute Thermikverhältnisse (bis zu 11 Stunden) vorausgesagt. Schon früh wurden die Segelflugzeuge für den geplanten Streckenflug vorbereitet, galt es doch, für die Wertung der Deutschen Meisterschaft, Punkte zu sammeln. Mit 2459 Km wurde die Zahl der in diesem Jahr geflogenen Flugkilometer im Segelflug auf 6759 Km verbessert. Die ausgeschriebenen Strecken waren je nach Können der einzelnen Piloten zwischen 200 und 500 Km. Es gab natürlich auch einige Außenlandungen.

Hier die Bilanz:

Neidhardt-Dahms auf ASK 21 310 Km, Thomas Wnuk 310 Km, Michael Dankmeyer 200 Km, Karsten Niemann entschloß sich nach 300 Km in Sichtweite des Flugplatzes zur Außenlandung. Olaf Schulz und Klaus-Dieter Freudenthal mußten nach 100 bzw.200 Km zu den Kühen.

Den weitesten Flug machte Gerd Höber. Er schaffte in 7 Stunden Flugzeit ein 500 Km-Dreieck mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71 Km/h.

Beim Uelzener Stadtfest, am 6. und 7. Juli beteiligte sich der Verein mit einem Informationsstand und einem ausgestellten Segelflugzeug. Neben Videoinformationen wurden auch Rundflüge verlost.

Der diesjährige Ausflug der Fliegerfrauen, am 15. Juli 1984, ging mit dem Bus in die Harburger-Berge. Das Wetter war durchwachsen aber trocken. Bei der Wanderung durch den Wald wurde unter Anderem das Museum am Kiekeberg besichtigt. Die Motor- und Segelflieger flogen wegen der unsicheren Wetterlage am Platz.

Am Dienstag, den 31. Juli 1984, berichtete der AZ-Redakteur Dietrich Zarft, in einem längeren Artikel mit Bild, von dem gemeinsamen Lehrgang des „Osnabrücker Verein für Luftfahrt“ und der Wittmunder Segelflieger. Beide Vereine waren mit etwa 45 Teilnehmern ca. 14 Tage bei uns zu Gast. In der Hauptsache wurde Schulbetrieb durchgeführt. Auch der theoretische Unterricht kam dabei nicht zu kurz.

Ein letztes Mal „**Frei wie ein Vogel zu sein**“ lautete ein AZ-Bericht über das „Abfliegen“, am Samstag, den 28.Oktober. Darin wurden die Leistungen des Sommers 1984 gewürdigt. Bei 42 gemeldeten Überlandflügen wurden 9265 Kilometer zurückgelegt, das sind pro Flug über 200 Kilometer. Von 60 Vereinen des Landesverbandes erreichten wir damit Platz 19.

Auch die Motorflieger nutzten den schönen Tag mit zahlreichen Flügen. Naturgemäß sind im Herbst und Winter die Möglichkeiten für weitere Flüge oft durch das Wetter begrenzt.

Im Laufe des Sommers haben Dieter Baruth und Olaf Schulz mit Erfolg an einem 3 Wochen dauernden Fluglehrer-Lehrgang in Bad Pyrmont teilgenommen.

In der Sonnabend/Sonntag-Ausgabe der AZ, vom 3. / 4. November, berichteten Wilhelm Baucke und Alfred Berg von ihrem Norwegen-Flug, den sie im September durchgeführt hatten. Mit der **TB 9 D-EGKQ** starteten sie am 6 September um 11:00 Uhr in Barnsen. In dem ganzseitigen Bericht mit der Überschrift:

„Im schmalen Luft - Kanal zwischen Bergen und Wolken“ wird von den Höhen und Tiefen des Fluges , über Flensburg, Kristiansand, Bergen, Trondheim über den Polarkreis nach Bodö und Tromsö, berichtet. Wegen des schlechter werdenden Wetters ging der Rückflug über Trondheim, Oslo nach Barnsen.

Mit den traditionell anfallenden Winterbaustunden in der Werkstatt, begannen die Aktivitäten des Jahres 1985.

Das Grünkohlessen fand am Samstag, den 19. Januar, statt. Zum Essen spielte Manfred

Gertigs Sohn besinnliche Weisen. Im Anschluß daran wurde bei flotter Musik bis in den frühen Morgen getanzt.

Anläßlich der Jahreshauptversammlung am Mittwoch, den 13. März 1985, wurden die Vereinsmeister der einzelnen Sparten geehrt.

Die Pokale für den Segelflug gingen an: Thomas Wnuck (Standardklasse), Klaus-Dieter Freudenthal (Clubklasse) und Olaf Schulz (Juniorenklasse).

Auch die Motorflieger waren 1984 aktiv. Wilhelm Baucke machte den schon erwähnten Flug nach Norwegen. Dr. Hendrik Solgaard flog mit seiner **PA 31 OY-AIK** nach Marokko.

Den weitesten Flug mit dem Motorsegler unternahm Herbert Krüger.

In der Zwischenzeit wurde die Club-Libelle verkauft und als Ersatz die wesentlich bessere **DG 100** angeschafft. Ebenso verkauft wurde die **DR 315 D-EDUO** . Als Ersatz dafür wurde eine nicht mehr ganz tauforsche **Cessna 172 D-ECTI** gekauft.

Da die alte Startwinde, aus den Anfangstagen unserer segelfliegerischen Tätigkeit, nicht mehr unseren Ansprüchen genügte, wurde der Bau einer Doppeltrommel-Winde geplant und in Angriff genommen. Jochen Dahms hatte dafür einen 10 Zylinder MAN Dieselmotor mit einer Leistung von 320 PS, das Strömungsgetriebe, eine LKW Achse für die beiden Trommeln sowie viele Kleinteile besorgt. Dank der Verbindungen von Dieter Bornholdt erhielten wir von der Bundeswehr einen ausgemusterten großen LKW, der für das Untergestell der Winde gebraucht wurde.

Am 16. Mai 1985 war wieder Himmelfahrtstag, für unseren „**Tag der offenen Tür**“ wurde in den umliegenden Städten (Lüneburg, Lüchow) und im Kreis Uelzen fleißig geworben.

Bei „**Kaiserwetter**“ waren die Besucher zu Tausenden erschienen. Es gab mehrere Verkehrsstaus. Am Rundflugschalter herrschte großer Andrang. In der Kantine und an den verschiedenen Ständen war Hochbetrieb. Die Taufe unserer beiden neuen Segelflugzeuge auf die Namen „**Gerdau**“ und „**Schwienau**“ wurde von den Bewohnern und den Politikern unserer beiden Nachbargemeinden mit Beifall begrüßt.

Am Freitag, den 21. Juni hatte Wilhelm Baucke, „**Wilhelm der Schnelle**“ nennen ihn seine Sportkameraden vom TVU, den Besuch der Sportfreunde aus Neukölln, zum Flugplatz eingeladen. Nach der Besichtigung der Hallen und des Geländes wurden mit den Neuköllnern und den sie begleitenden Uelzenern noch Rundflüge gemacht. Allen 30 Mitfliegern hat es gefallen. Zum Abschluß wurde gegrillt.

Am darauffolgenden Sonntag, den 23. Juni, hatte Gerd Schlimme zum ersten Veteranen-Treffen ehemaliger Flugsportler aus Uelzen und Umgebung eingeladen. 17 ehemalige Flieger trafen sich auf dem Flugplatz, zwei Teilnehmer trafen sich nach 50 Jahren zum 1. Mal wieder. Bei der gemeinsamen Kaffeetafel wurde gefachsimpelt und in alten Tagebüchern und Fotoalben gekramt. In einigen Platzrunden wurden die Interessierten wieder mit dem Medium „**Luft**“ vertraut gemacht. Bevor man auseinander ging wurde noch ein Film vom Ausbau des Flugplatzes Barnsen gezeigt.

Das schon im Vorjahr geplante Fliegerlager in Albstadt mußte wegen zu weniger Anmeldungen gestrichen werden.

Als Ersatz fand vom 21. Juli bis zum 11. August ein Segelfluglager für die Grundausbildung statt. Während des Lehrganges hatten Jugendliche Gelegenheit, bei der Aktion „**Ferienstpaß**“ an einem „**Schnuppertag**“ kostenlos den Segelflug kennenzulernen. Leider war das Wetter zu der Zeit, wie überhaupt in dem ganzen Sommer, nicht sehr freundlich, trotzdem gelangen den Teilnehmern unter der Obhut der nimmermüden Fluglehrer einige A-, B- und C- Flüge.

Die Fliegerfrauen starteten am Sonntag, den 1. September mit dem Bus zu ihrem Ausflug nach Fischerhude und Worpsswede. Anfangs regnete es, dann wurde das Wetter noch sehr schön. Die Pilotengatten flogen nach Paderborn zum Mittagessen. Abends traf man sich zum gemütlichen Grillen wieder in Barnsen.

Als nächstes Fest kündigte Gerd Höber in seinem Rundschreiben vom 11. September, das traditionelle Abfliegen für Samstag, den 26. Oktober an. Es sollte zum Abschluß der Saison fleißig geflogen werden. Daraus wurde leider nichts. Bei dichtem Nebel stürzten sich die Aktiven auf die ersten Winterbauarbeiten.

In den **AZ** Ausgaben vom 2. und 5. November berichtete Wilhelm Baucke von seiner

„Reise in die Vergangenheit mit 160 PS“

Mit an Bord der TB 9 D-EGKQ waren Alfred Berg und Manfred Klempert. Der Flug führte von Uelzen über Eggenfelden, Portoroz, Dubrovnik, Athen nach Kreta. Zurück ging die Reise über Korfu nach Brindisi, wo Manfred Klempert das Team wegen einer Magenverstimmung leider verlassen mußte. In Rom wollte man sich wieder treffen. Der Weiterflug ging dann über Catania nach Rom. Auf der Flugleitung in Rom hatte Manfred eine Nachricht hinterlassen. Er war in der Zwischenzeit mit der Lufthansa nach Hause geflogen. Der weitere Rückflug führte über Calvi und Zell am See nach Uelzen.

Die Vorarbeiten für eine Neulackierung der Cessna 172 waren soweit fortgeschritten, daß mit den Arbeiten begonnen werden konnte.

Der Bau der neuen Startwinde ging in der geheizten Halle von Günter Lotz zügig voran. Die beiden großen Seiltrommeln wurden unter der Leitung von Michael Dankmeyer in der Firma Jabelmann zusammengebaut.

Wie in den Jahren vorher trafen sich einige Unentwegte am 1. Weihnachtstag zum Frühschoppen auf dem Flugplatz. Am Nachmittag des 2. Weihnachtstages war dann Kaffee- und Punschtrinken mit den Fliegerfrauen und den Kindern.

Das Jahr 1986 begann am Samstag, den 18. Januar, mit dem Grünkohlessen bei Lotti Krull in Barnsen. 104 Teilnehmer ließen sich das gute Essen schmecken. Im Anschluß daran zeigte Klaus Faltin einen Tonfilm der Reise mit seiner Frau zu den Galapagos-Inseln. Das anschließende gesellige Beisammensein wurde von vielen bis in den frühen Morgen ausgedehnt.

Auf der Jahreshauptversammlung am Mittwoch, den 26. März, wurde Gerd Höber als 1. Vorsitzender für weitere 3 Jahre bestätigt. Neuer Jugendleiter wurde Ingo Sackmann.

Die Verteilung der Vereinspokale sah folgendermaßen aus:

Motorsegler:	Oskar Feller/Günter Lotz
Motorflug:	Wilhelm Baucke
Junioren:	Olaf Schulz
Club-Klasse:	Klaus-Dieter Freudenthal
Standard:	Joachim Dahms

Am **„Tag der offenen Tür“**, den 8. Mai, herrschte starker Wind, trotzdem wurde fleißig geflogen, um den 2000 Besuchern unseren Sport darzustellen.

In den Sommerferien waren die Lemwerderaner wieder bei uns zu Gast. Am Mittwoch, den 18. Juli, berichtete die AZ-Mitarbeiterin Andrea Rink über den Sinn und Zweck des

Lehrgangs, an dem 50 Segelflieger zwischen 14 und 63 Jahren teilnahmen. Ausführlich schrieb sie über ihren „**Jungfernflug auf dem Soziussitz**“ des Doppelsitzers mit dem Fluglehrer Harald Koerkel.

Am Sonntag, den 17. August fuhren die Fliegerfrauen mit dem Bus nach Hamburg. Bei heiter bis wolkeigem Wetter wurden die Parks an der Elbchaussee und in Blankenese besichtigt.

Der Ausflug der Piloten ging über Lübeck-Blankensee nach Maribo in Dänemark.

Am Samstag, den 30. August war das „**Heideblütenfest**“ in der festlich ausgeschmückten Halle. Nach dem gemeinsamen Essen, wie immer von der Fa. Grosch aus Gerdau hervorragend zubereitet, wurde fleißig das Tanzbein geschwungen.

Zum „**Abfliegen**“, am 25. Oktober 1986 servierte uns Herbert Krüger aus Anlaß seines PPL „A“ ein Spanferkel (Herberts bestes Stück im Stall), das allen Beteiligten sehr gut schmeckte. Von den anderen neuen Scheininhabern, Hartmut Stehr PPL „A“, Rosi Zantow, Karsten Dankmeyer, Josef Haberfellner, Karsten Lomp und Hans-Otto Tiede, PPL „C“, stammte das Faß Bier.

Mit dem Grünkohlessen am Samstag, den 24. Januar 1987, begannen, neben der üblichen Winterbaurarbeit, wieder die Aktivitäten des Vereins. Wie alle Jahre vorher war die Beteiligung am Grünkohlessen gut. Zum Abschluß zeigte Klaus Faltin, den etwa 80 Teilnehmern, den Reisefilm nach San Franzisko und einen Fliegerfilm.

Am Mittwoch, den 11. Februar 1987, hielt Flugsicherheits-Inspektor Wolfgang Lück in unserer Kantine einen interessanten Vortrag. Auch einige Mitglieder unserer Nachbarvereine nahmen daran teil. Den Abschluß bildete eine DIA-Tonserie.

Am Freitag, d. 3. April 1987 berichtete die „AZ“ in einem Artikel mit dem Bild der neuen Startwinde unter der Überschrift:

„Neues Windrad wird den Start erleichtern“

„An einem schönen sonnigen Frühlingstag im April oder Mai wird der Luftsportverein „Cumulus“ das nach zwei Jahren fertiggestellte Windrad auf dem Flughafen in Barnsen einweihen.

Unter der Leitung von Michael Dankmeyer und Joachim Dahms haben die Vereinsmitglieder die Arbeit an der neuen **Doppeltrommel-Startwinde** in diesem Jahr beendet. Die Segelflieger sind damit in der Entwicklung umweltbewußter Gerätschaften einen großen Schritt weiter gekommen. Das auf einem 5 Tonner-LKW aufgebaute Windrad erleichtert das Hochziehen von Segelflugzeugen erheblich. Durch einen wesentlich stärkeren Motor kann, bei den mit Sonnenenergie betriebenen Fliegern, die im Laufe der Zeit auch weiter entwickelt und damit schwerer geworden sind, eine größere Starthöhe als vorher erreicht werden, ohne das Schleppflugzeuge die Segler nach oben ziehen müssen. Das bedeutet außer der Arbeitserleichterung auch eine Verminderung der Lärmbelästigung.“

Soweit der Originaltext des Zeitungsartikels.

Der Bau unserer damit vorgestellten „Eigenbau“ **Doppeltrommel-Startwinde SW-6983** war im Jahre 1985 begonnen worden. Über 2500 Arbeitsstunden haben die besonders aktiven Segelflieger D. Baruth, D. Bornholdt, H.J. Buhr, I. Sackmann, K. Scheele und E. Schulz mit vielen Helfern unter der Leitung von J. Dahms und M. Dankmeyer geleistet.

Die Firmen „DRILLTEC“, „JABELMANN“ und „MAN“ waren mit kostengünstigen, zum Teil kostenlosen Arbeitsleistungen und Spenden beteiligt.

Das Fahrzeug, einen ausgemusterten BW MAN, erhielten wir von der Bundeswehr durch Vermittlung von D. Bornholdt im Februar 1985.

Schon am 17.05.1984, erhielten wir von der Fa. MAN, durch Vermittlung von J. Dahms den Motor, einen V10 MAN Diesel mit 320 PS Leistung. Im August 1984 kam das ZF Strömungsgetriebe von der Zahnradfabrik Friedrichshafen dazu.

Die Abnahme der Eigenbau-Winde erfolgte mit drei Probeschlepps am 14. März 1987. Die endgültige Zulassung datiert vom 29. März 1987.

Bis zum 30. Oktober 1993 hat die Winde 11.429 Starts ohne Probleme durchgeführt.

Zum 01. April 1987 erschien in der „AZ“ ein Bericht mit der Überschrift:

„Nach langen Verhandlungen startet die Lufthansa einen Versuch“

Endlich: Anschluß an das Euro-Liniennetz in Sicht

Der Bericht, als „April Scherz“ gedacht, mit der Fotomontage der Lufthansa Boeing „Minden“ im Tiefflug über dem Flugplatz Barnsen, hat dem Flugsportverein mehr geschadet als genutzt.

Die Flugplatzgegner haben dadurch viel Gesprächstoff gehabt.

Am 28. Mai 1987, dem Himmelfahrtstag war der Flugplatz wieder das Ziel vieler Himmelfahrt Ausflüge, um an dem zum 8. Mal stattfindenden

„Tag der offenen Tür“

dabei zu sein.

Die Faszination der (Sport) Fliegerei war bei den Uelzenern eher stärker als schwächer geworden. Das wurde durch das Interesse der vielen Besucher deutlich, die schon am frühen Vormittag auf dem Flugplatz eintrafen. Viele Besucher waren mit dem Fahrrad gekommen und manche sogar zu Fuß durch den schönen Stadtwald. Den Gästen wurde ein vielfältiges, interessantes Programm geboten. Die Motor- und Segelflugzeuge zogen ihre Runden mit den Gästen an Bord. Aufmerksam wurden die Starts und Landungen verfolgt. Die Modellflugzeuge wurden, sowohl am Boden, als auch in der Luft, bestaunt. Bei den ausgestellten Segelflugzeugen wurden von den Betreuern die vielen Fragen der Besucher gern beantwortet.

Die Imbiß- und Getränkestände waren gut besucht. Da sich die Sonne nicht blicken ließ und ein kalter Wind wehte, wurde zum Aufwärmen viel Glühwein ausgeschänkt. Die Kantine, in der es nur Kaffee und Kuchen gab, war gerammelt voll.

Am Donnerstag, d. 25. Juni 1987 berichtete die „AZ“ unter der Überschrift:

„Uelzener Flieger erfolgreich“

über die Marokko - Rallye für Motorflieger :

„Mit einer großen Messingschale wurde der Erfolg einer Uelzener Crew bei der Marokko - Rallye für Motorflugzeuge belohnt.“

Unter den 5 deutschen Besatzungen befand sich auch das Team mit Wilhelm Baucke als Pilot, Ingo von Kalkstein als Copilot und dem Mitflieger Horst Runge aus Uelzen. 10.000 Km

mußten von den 52 Flugzeugen aus 7 Nationen, bei teilweise 50 Grad Celsius in der Wüste und im Atlas Gebirge, zurückgelegt werden. Die Uelzener Crew kam in der Endwertung auf den 12 Platz. Für den längsten Anflug zum Startpunkt Fez erhielt sie einen Ehrenpreis. Die schwierigsten Strecken waren nicht die 6 Rallye Etappen, sondern der Hin - und Rückflug. Insgesamt waren sie 13 Tage unterwegs.

Freitag, d. 10. Juli 1987: Ein Bericht in der Zeitung erinnert daran, daß die Lemwerderaner wieder bei uns ihr Ferienlager abhielten. Mit 12 Maschinen, fast der gesamten Flotte, waren sie diesmal dabei, um Thermik zu fliegen und ihre Schüler intensiv zu schulen. Auch aus unserem Verein nahmen einige Schüler teil. Pro Tag wurden 80 bis 100 Starts absolviert, wobei auch unsere neue Startwinde mit eingesetzt wurde.

„Navigation und Sicherheit beim Streckensegelflug“

lautete das Motto des Trainingslagers der Niedersächsischen Segelfliegerinnen, die unter der Leitung von Lehrgangsleiter Klaus Richter und den Fluglehrern Gerd Höber und Uli Meyer in Barnsen zu einem Fortbildungslehrgang zusammen gekommen waren. Eigentlich sollte viel geflogen werden, aber das Wetter spielte nicht mit. So hatten die 9 Segelfliegerinnen im Alter von 22 bis 45 Jahren Gelegenheit, theoretische Kenntnisse wieder aufzufrischen, bzw. zu vervollständigen. Trotz des schlechten Wetters war die Stimmung gut. Abends war unser Aufenthaltsraum ein beliebter Treff für die Teilnehmerinnen, ihre Betreuer und auch für viele Vereinsmitglieder, wobei Erfahrungen ausgetauscht und neue Freundschaften geschlossen wurden.

Am Sonntag, d. 9. August 1987 fuhren 21 Fliegerfrauen mit dem Bus nach Celle. Nach der Schloßbesichtigung fuhren sie mit dem Boot auf der Aller bis nach Winsen. Die Rückreise ging mit dem Bus über „Fuhrmanns Schänke“ und Misselhorn nach Barnsen. Die Männer nutzten die Gelegenheit zu einem Flug mit 7 Maschinen nach Westerland. Abends waren alle Teilnehmer beim Bratwurstessen in Barnsen vereint.

Am Sonntag, den 27. September 1987 hatte der Verein „**Lebenshilfe**“ zu seinem jährlich stattfindenden „**Margarete-Graff-Fest**“ auf den Flugplatz eingeladen. Zugunsten der Kinder der „Lebenshilfe“ wird alljährlich, am Geburtstag von Frau Graff, der Erlös der Stiftung für die Ausrichtung eines Festes verwendet. Zwei Motorflugzeuge und der Motorsegler waren im Einsatz, um den regen Andrang der interessierten Kinder und Jugendlichen zu bewältigen. Zwischendurch konnten die vielen Starts und Landungen des normalen Sonntagflugbetriebs beobachtet werden. Nicht nur die Flugzeuge standen im Mittelpunkt. Zur Mittagszeit kamen auch Reiter und Kutschen vom nahe gelegenen Immenhof zu Besuch. Jeder der wollte, konnte sich durch die Gegend kutschieren lassen oder auf „**auf dem Rücken eines Pferdes das höchste Glück der Erde**“ erleben. Für das leibliche Wohl war mit Bockwurst und Kartoffelsalat sowie Kuchen und Kaffee gesorgt.

Mit dem Abfliegen am Samstag, den 31. Oktober 1987 war die Segelflugsaison beendet. Die Zeitung berichtete am darauffolgenden Montag, mit Bild, über die begeisterte 75 jährige Frau Irmgard Schwade, die mit dem Fluglehrer Joachim Dahms einen fast einstündigen Flug mit dem Doppelsitzer ASK 13 machte. Nach dem verregneten Sommer war das ein echter Lichtblick.

Am 7./8. November wurde an der Nordseite des Platzes eine Pflanzaktion von Büschen und Sträuchern unter der Leitung von Helmut Hoffmann und Herbert Krüger durchgeführt.

Am Samstag, d. 19. Dezember 1987 erschien im „**AZ** Wochenend Magazin“ ein ganzseitiger Bericht von Wilhelm Baucke unter dem Motto:

„Wir sehen eben die Welt von oben“, „Fliegen - die große Faszination“

In dem Bericht zieht Wilhelm Baucke Bilanz seiner Flüge zwischen dem Nordkap und Marokko. Hier das Leitthema:

„Millionen Menschen werden durch die Luft gekarrt - von Stadt zu Stadt, von Land zu Land, von Kontinent zu Kontinent. Das ist etwas Alltägliches geworden. Fliegen - ist das überhaupt noch ein Thema, ebenso wie Segeln ja auch ein Thema ist, vor dem Hintergrund von Supertankern und Musikdampfern. Fliegen ist dann ein Thema, wenn es um die kleinen Maschinen geht, aus deren Cockpits man die Erde noch sieht und die Bahnhofschilder noch lesen könnte, wenn es erlaubt wäre so tief herunter zu gehen. Fliegen ist ein Thema, wenn es um den Sport geht, wenn wir sprechen wollen vom Fliegen pur, von der internationalen Kameradschaft der Piloten, vom Erlebnis des Reisens auf eine besondere Art, wie beispielsweise der Uelzener Wilhem Baucke es tut.“

In seinem letzten Rundschreiben im Dezember des Jahres berichtet Gerd Höber: „Die ASK 13 ist mit der Neubespannung der Tragflächen die zeitaufwendigste Winterbauarbeit der Segelflieger. Wegen des schlechten Sommerwetters haben die **DR400 D-EDPK**, die **Cessna D-ECTI** und der Motorsegler **D-KANF** nicht die erforderliche Stundenzahl gebracht.“

Auch die Segelflieger haben unter dem „Jahrhundertsommer“ zu leiden gehabt. Im Leistungsflug wurden nur 1417 Km gemeldet und damit der 30. Platz in Niedersachsen erreicht.

Weiter schreibt er: „Bei unserem guten Flugzeugbestand ist das auch bei diesem Wetter ein schlechtes Ergebnis. Der Flugzeugpark muß besser genutzt werden; auch bei den weniger guten Wetterlagen standen die besten Flugzeuge lange in der Halle, oder wurden überhaupt nicht genutzt. Dieser Zustand muß sich bald ändern, sonst müßte eine **DG100** verkauft werden.“

In den Wintermonaten des Jahres 1988 wurde der theoretische Unterricht der Segelflugschüler in den Vordergrund gestellt. Er begann am Sonntag, d. 17. Januar 1988 um 10:00 Uhr mit dem ersten Unterricht und einer Besprechung über den weiteren Ablauf im Unterrichtsraum auf dem Flugplatz.

Am Samstag, d. 23. Januar 1988 fand um 19:30 Uhr unser diesjähriges Grünkohlessen im Gasthaus Krull in Barnsen statt. Obwohl Lotti an dem gleichen Tag Geburtstag hatte, wurden wir wieder hervorragend bewirtet. Den 95 Teilnehmern wurde als Abschluß des Abends von Klaus Faltin der, mit großem Beifall bedachte, Indien - Film gezeigt.

Am gleichen Wochenende fand auch die Abnahme der Segelflugzeuge durch den Prüfer Jochen Gaida statt.

Unsere diesjährige Jahreshauptversammlung fand am Gründonnerstag, den 31. März 1988 statt. Uli Köhler und Gerd Schlimme erhielten vom Vorsitzenden Gerd Höber die silberne Ehrennadel für besondere Verdienste des D Ae C Landesverband Niedersachsen überreicht.

Mit den Vereinspokalen wurden ausgezeichnet:

Dieter Bornholdt in der Standard-Klasse
Manfred Wyrowski für den weitesten Motorflug.

Am Ostersamstag, d. 2. April 1988 wurde bei einem zünftigen Osterfeuer gefeiert.

Am Ostermontag wurde die Segelflugsaison eröffnet.

Für den Sonntag, den 24. April wurde von der Wetterwarte Hannover und im Segelflugwetterbericht sehr gutes Überlandflugwetter vorausgesagt. Dementsprechend waren dann auch Vorbereitungen unserer Überlandflugexperten. Doch darüber später mehr.

Der „**Tag der offenen Tür**“ fand wie immer, diesmal am 12. Mai statt. Als Auftakt der Werbung zu dieser Veranstaltung war am Dienstag, d. 10. Mai 1988 ein Artikel in der AZ.

Unter der Überschrift:

„Cumulus : Super-Segelflüge und Tag der offenen Tür“

wurde auf das bevorstehend Ereignis , bei dem es viel zu besehen gab, hingewiesen.

Besonders hervorgehoben wurden die Leistungen der Segelflieger, die am Sonntag, den 24 April vom Flugplatz Uelzen aus geflogen wurden. Es wurden bei dem hervorragenden Segelflugwetter vier Dreiecksflüge von mehr als 500 Km Strecke, ein 200 Km Dreiecksflug und ein 400 Km Flug gemeldet. Das war bisher Einmalig in der Vereinsgeschichte.

Nach den umfangreichen Vorarbeiten zu solchen Flügen starteten die Piloten D. Bornholdt und J. Dahms auf den DG 300 Hochleistungseinsitzern, G. Höber auf dem Kestrel und K.Hoffmann auf einer DG 101 um auf die 500 Km Distanz zu gehen. Ausgeschrieben war das Dreieck:

Uelzen, Autobahnabfahrt Lutterberg bei Kassel, Autobahnkreuz Süd bei Osnabrück und zurück nach Uelzen.

Bei Flugzeiten von sieben bis acht Stunden und bei Temperaturen von bis zu sieben Grad in der Flughöhe, erreichten die vier Piloten erschöpft aber glücklich ihren Heimatflughafen.

Auch O. Schulz wollte das große Dreieck fliegen. Wegen zu später Startzeit reichte es nicht ganz. Er mußte nach 400 geflogenen Kilometern bei Norheim auf den Acker.

Juniorin Bettina Zörner schaffte mit der zweiten DG101 des Vereins ihren ersten Dreiecksflug von 200 Km. Nebenbei flogen die Schüler M. Lenz und R. Golombiewski mit den Ka 8-ten ihren Steckenflug von 50 Km., die letzte Bedingung für den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer.

Am Himmelfahrtstag selbst war als besonderes Ereignis die Taufe der ASK 13 auf den Namen „**Barnsen**“ durch Gerhard Schulze, den Landrat des Kreises Uelzen.

Wie immer wurde alles aufgeboten was der Verein zu bieten hatte. Der Rettungshubschrauber des ADAC „**Christoph 19**“ war zu besichtigen. Ein Hubschrauber aus Hamburg machte Rundflüge. Auch die Rundfluggelegenheit mit unseren Vereinsflugzeugen wurde fleißig genutzt. Die Fallschirmspringer aus Faßberg zeigten in zahlreichen Absprüngen ihr Können. Als besondere Attraktion wurden Tandemsprünge angeboten.

Wer genug gesehen hatte, konnte sich ins Fliegerheim zurückziehen. Bei Kaffee und Kuchen, von den Fliegerfrauen selbstgebacken, stand Klönschnack und Fachsimpelei auf dem Programm.

Weil sich der Verein die Werbung neuer Mitglieder auf seine „Fahne“ geschrieben hatte, erschien im „AZ Wochenend-Magazin“ vom 16. Juli 1988 ein ganzseitiger Bericht mit Bildern unter der Überschrift:

„Hobbyfliegen: Faszination unter den Wolken“

in dem unser Verein dargestellt wurde. In seinem Leitartikel schreibt der AZ Redakteur dazu:

„Der Traum vom Fliegen ist so alt wie die Menschheit - er hat Jahrhunderte - ja Jahrtausende lang weise Wissenschaftler ebenso wie kühne Draufgänger gepackt und nicht mehr losgelassen. Heute jedoch gehören die Massentransporte durch die Lüfte zum alltäglichen

Bild. Die Massenfliegerei - die eigentlich nur noch bei Attentaten, Abstürzen oder Fluglotsenstreiks in die Schlagzeilen gerät - hat ohne Zweifel an Attraktivität verloren. Nicht so die Hobby- und Sportfliegerei: Sie übt nach wie vor eine ungeheuerliche Faszination auf Pilot und Fluggerät aus, sie hat sich den Reiz des Abenteuers bewahrt. Das hautnahe Fliegen, der Kontakt zur Außenwelt, das Wackeln der Flügel und das Vibrieren der Motoren - all das macht das Hobbyfliegen zur Sucht. In Uelzen sind 139 Flieger sozusagen vereinsmäßig süchtig: Sie sind Mitglied des Uelzener Flugsportvereins Cumulus. Selbst fliegen - das ist garnicht so schwer und wer Lust und Zeit für die Ausbildung hat, der kann schon bald in, über oder - und das ist bei Hobbypiloten und Segelfliegern meist der Fall - unter den Wolken schweben.“

Soweit der Leitartikel von Bernd Klingebiel.

Auf den ganzen Artikel will ich an dieser Stelle nicht weiter eingehen.

Am Sonntag, d. 7. August 1988 fuhren die Fliegerfrauen mit dem Bus bei schönem Sommerwetter in den Sachsenwald nach Friedrichsruh ins Schmetterlingsmuseum und weiter über Reinbeck nach Lauenburg. Der Ausflug der Männer ging nach.....?

Zum „**Tag der Niedersachsen**“, der am 20. und 21. August 1988 in Uelzen stattfand, haben die jungen Segelflieger im Rahmen der Landessportjugend ein Segelflugzeug ausgestellt. Den vielen Besuchern wurde von den Betreuern die Technik und der Werdegang der fliegerischen Ausbildung erklärt. Am gleichen Stand waren auch die Fallschirmeinsatzgruppe Lüneburg und die Familie Neimanis aus Hannover für den DAeC Landesverband im Einsatz.

In einem Bericht in der *AZ* - Beilage „Der Heidewanderer“ vom Sonnabend, d. 15. Oktober 1988

erschien zum 25 jährigen Jubiläum das B G S Standortes Uelzen - Hainberg ein Beitrag von Lothar Rindfleisch unter der Überschrift :

„Vom Flugplatz zur Garnison“

zur Geschichte des Flugplatzes Melzingen (1939-1940) und des Melzinger Lagers (1939-1953).

In seinem Beitrag geht der Autor auch auf die Bemühungen des Flugsportvereins aus den Jahren 1952 - 1953 ein, eine Landessegelflugschule zu errichten. Wie ich am Anfang dieser Chronik berichtete ist aus dem Vorhaben nichts geworden.

Am Sonnabend , d. 29. Oktober 1988 beendeten die Segelflieger die bisher erfolgreichste Saison

in der Vereinsgeschichte mit dem traditionellen Abfliegen. Bei relativ gutem Wetter konnten die Unermüdlichen die vorläufig letzten Flüge des Jahres 1988 absolvieren. Zum Abendessen gab es Braten mit Beilagen, serviert von der Fa. Meier - Grosch aus Gerdau. Selbstverständlich waren auch viele Fliegerfrauen und einige fördernde Mitglieder beim Essen und dem anschließenden Umtrunk dabei.

Nicht vergessen darf ich, daß sich in der Zwischenzeit unser Schleppflugzeug die **D-EDPK** zur Überholung in unserer Werkstatt befand. Die Tragflächen waren „abgeledert“ worden. Einige marode Stellen an den Rippen und Endleisten wurden ausgebessert. Die Steuerorgane wurden überholt. Zum Abschluß wurde die durchgehende Tragfläche mit „Dacron“ neu bespannt. Auch der Rumpf wurde überholt und eine Seileinzugvorrichtung für den Segelflugzeugschlepp eingebaut. Gegen Ende November waren die Arbeiten mit der

abschließenden Neulackierung beendet. Der Prüfer konnte das Flugzeug, nachdem er sich zwischenzeitlich von der ordnungsgemäßen Überholung überzeugt hatte, am 28.12.1988 wieder abnehmen.

Schon fast zur Tradition geworden, servierte uns Wilhelm Baucke im **AZ**-Wochenend-Magazin vom 3. Dezember einen Bericht über seinen Flug mit Arnold Lang, den die Beiden, in den ersten Septembertagen, zum Nordkap unternommen hatten. Am darauffolgenden Montag wurde der ausführliche Bericht des Fluges mit „**Haken und Ösen**“ fortgesetzt und beendet.

Am Sonntag, d. 12. Dezember 1988 begann unter der bewährten Leitung von Uwe Rath auf unserem Platz ein Funksprechlehrgang, an dem auch einige Mitglieder unserer Nachbarvereine teilnahmen.

Mit dem Frühschoppen am Morgen des 1. Weihnachtstages, (damit die Männer ihre Frauen nicht beim Gänsebraten stören) sowie dem Kaffee- und Punschtrinken für die ganze Fliegerfamilie am Nachmittag des 2. Weihnachtstages klang das Jahr 1988 aus.

Mit dem Grünkohlessen am Samstag, den 14. Januar 1989, bei Lotti Krull in Barnsen, wurde die Saison eröffnet. Den krönenden Abschluß des schönen Abends, bildete der Film von Klaus Faltin über seinen Besuch der Luftfahrtschau in Oskosh, USA. Da wurde Fliegerei gezeigt, wie wir sie uns vorstellen.

Am 16. Februar 1989 fand ebenfalls im Gasthaus Krull ein Flugsicherheitsvortrag statt. Wolfgang Lück, der FSI des Deutschen Aero Clubs machte die Anwesenden, unter denen auch einige Mitglieder der Nachbarvereine waren, mit der neuen Segelflugbetriebsordnung SBO vertraut. Nach einigen Unfallberichten zeigte er eine DIA-Ton Serie über einen „Adventure Flight“, den er mit einigen Freunden aus Salzgitter in Kalifornien unternommen hatte.

Am Ostersonntag, d. 25. März 1989 war ein Osterfeuer mit anschließender Feier auf dem Platz.

Auf der Jahreshauptversammlung am 29. März 1989 fanden Neuwahlen statt.

Der scheidende 1. Vorsitzende Gerd Höber hielt einen Rückblick auf seine 15 jährige Tätigkeit im Vorstand des Vereins.

Mit allen Stimmen der anwesenden Mitglieder wurde Peter Schneider zum neuen 1. Vorsitzenden gewählt. 2. Vorsitzender wurde, ebenfalls mit allen Stimmen, Ingo Sackmann.

Ausgezeichnet für die besten fliegerischen Leistungen des Vorjahres wurden:

Bettina Zörner	Juniorenklasse	201 Km
Dieter Bornholdt	Standardklasse	3 Flüge mit 1268 Km
Rocco Golombiewski	Clubklasse	140 Km
Wilhelm Baucke	Motorflug	

Auch die „**AZ**“ berichtete am 11. April unter der Überschrift:

Fliegen, ein schönes Hobby, das gar nicht so teuer ist

über die Hauptversammlung, die Veränderungen im Vorstand, die Ehrungen und die Ziele für das laufende Jahr.

Wilhelm Baucke und Lisa Reckow nahmen in der Zeit vom 28. April bis zum 14. Mai 1989 an der Ägypten-Ralley teil. Von Uelzen flogen die Beiden über Freiburg, Cannes, Neapel nach Brindisi, wo am Sonntag, d. 30. April die Rallye begann. Über Heraklion auf Kreta ging der Flug nach Alexandrien. Die weiteren Etappen führten über Kairo - Hurgahda - Luxor - Abu-

Simbel - Assuan - Luxor nach Alexandrien zurück. Zwischen den einzelnen Flugetappen, mit den entsprechenden Rallye Aufgaben, waren ein paar Ruhetage mit Besichtigungen der vorzeitlichen Denkmäler, eine Schiffsreise auf dem Nil und weitere touristische Programme. In Alexandrien fand zum Abschluß der Rallye ein Galadiner mit der Preisverteilung statt.

Der Rückflug führte über Brindisi, Rom, Korsika, Cannes, Valencia, Besancon, Freiburg nach Uelzen.

Am Freitag, d. 5. Mai, nach dem „**Tag der offenen Tür**“ berichtete die Zeitung in ihrem Artikel mit der Überschrift:

Bei „Cumulus“ den Boden unter den Füßen verloren

von der Eröffnung unserer Flugsaison mit den vielfältigen Angeboten, sei es fliegerisch oder für das leibliche Wohl..

Auch das Pfingstwetter war fliegerisch hervorragend. In dem Zeitungsartikel am Freitag, den 19. Mai liest man:

Bei Kaiserwetter flogen Cumulus Piloten 2950 Kilometer auf besondere Weise

„Thermik genutzt und im Dreieck über Land gesegelt“

Der 65 jährige Dieter Bornholdt zeigte einmal mehr, wie gut er in Form ist und flog in siebeneinhalb Stunden 540 Kilometer seine Route: Uelzen - Kassel - Osnabrück und zurück.

Die Fluglehrer Thomas Wnuck und Olaf Schulz beendeten ein 500 Kilometer - Dreieck. Das Segelfliegen jung erhält, bewies auch Edmund Schulz (62 Jahre) mit seinem 300 Km-Dreieck. Bei dieser langen Liste männlicher Flieger waren die Frauen unterrepräsentiert, aber Bettina Zörner sorgte für Ehrenrettung. Zusammen mit Kurt Hoffmann ersegelte sie ebenfalls ein 300 Kilometer - Dreieck im Doppelsitzer ASK 21. Matthias Lenz schließlich war stolz auf seinen 230 Kilometer - Flug. Soweit die hervorgehobenen Leistungen.

Auch die Motorsegler Piloten nutzten das gute Flugwetter.

Klaus-Dieter Freudenthal flog mit der **SF 25 D-KASV** vom 21. Mai bis zum 25. Mai von Uelzen aus in die Alpen. Auf seiner Route über Reichelsheim, Burg Feuerstein, Vilshofen, Schärding, Scharnstein, Zell am See nach Niederöblarn. Zurück über Zell am See, St. Johann, Hohenems, Konstanz, Schwenningen, Michelstadt, Allendorf, Porta Westfalika nach Uelzen. Auf diesem Flug legte er in 20 Stunden und 18 Minuten 2415 Kilometer zurück.

Nach kurzer Pause mit Flügen am Platz wurde der Motorsegler wieder gefordert.

Herbert Krüger startete mit Arnold Lang an Bord am 10. Juni um die Mittagszeit zu einem Flug nach England. Die Beiden legten bei diesem Flug über Münster-Osnabrück, Ostende, Lydd, Andrewsfield nach Cambridge und zurück die gleiche Strecke bis Ostende, weiter über Borkum, Norderney nach Uelzen in den 6 Tagen, 1860 Kilometer in 18 Stunden und 47 Minuten zurück.

Doch nicht immer sind es die guten Seiten der Fliegerei, von denen ich berichte.

Leider hatten wir am 24. Juni 1989 einen großen Schaden an unserem Motorsegler. Wegen eines Bedienungsfehlers, mußte eine Pilotin innerhalb der Platzrunde in der Nähe von Melzingen eine Außenlandung machen. Die Pilotin kam mit dem Schrecken davon, das Flugzeug wurde stark beschädigt. Am 2. Juli wurde der Bruch auf dem Anhänger der ASK 21 zur Reparatur nach Bad Pyrmont, in die Werkstatt von Erwin Hehe, gebracht. Am 5. August

war der Schaden behoben und das Flugzeug wieder in Uelzen.

Das Sommerlager der Segelflieger aus Lemwerder fand vom 29. Juli bis zum 13. August unter der Leitung von H.W. Paulsen statt. 37 Teilnehmer waren mit 10 Segelflugzeugen und einem Motorsegler gekommen. Auch in diesem Jahr konnten einige Segelflugschüler unseres Vereins teilnehmen. Unter der Federführung von Jochen Dahms, fuhren Kurt Hoffmann, Thomas Neidhardt und Ingo Sackmann mit dem Doppelsitzer ASK 21 vom 13. August für 14 Tage zum Alpensegelfliegen nach Reutte im Lechtal. Mit von der Partie waren Brigitte und Carsten Dahms. Bei schönem Frühherbstwetter wurde das Hochgebirge im Doppelsitzer durchstreift. Bei 13 Starts im Windenschlepp wurden 24 Stunden und 19 Minuten geflogen.

Am gleichen Tage starteten Oskar Feller und Günter Lotz mit dem Motorsegler zum Alpenflug. Auf ihrer Route über Reichelsheim, Mosbach, Hohenems, Zell am See, St. Johann landeten sie am 16. August in Reutte, um ihre Fliegerkameraden zu besuchen. Am 19. August starteten sie zum Heimflug nach Uelzen über Mengen, Schramberg, Lachen-Speyerdorf, Allendorf an der Eder. Geflogen wurden 2173 Km in 18 Stunden und 47 Minuten.

Von noch einem großen fliegerischen Ereignis gibt es in diesem Sommer zu berichten:

Henrick Solgaard flog mit seiner Piper Apache **PA 23 OY-AIK** mit seinen Freunden Benet und Peter Schneider an Bord über Schottland, Island, Grönland, Neufundland, Kanada nach Oshkosh zur großen Luftfahrtschau der EAA-Convention. (Experimental-Aircraft-Association)

Darüber gab es dann im Winter eine DIA-Schau mit Reisebericht
Manfred Wyrowski und Dieter Swoboda flogen nach Teneriffa.

Am Sonntag, den 3. September fuhren die Fliegerfrauen mit dem Bus nach Bremen-Vegesack. Trotz des guten Wetters flog das Gros der Männer am Platz. (Thermik) Abends gab es dann wieder Grillbraten und Würstchen.

„Fliegen - die große Faszination“

Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit den Behörden fand im Herbst, vom 16. bis 24. September der erste Segelkunstflug Lehrgang in Uelzen statt. Die Organisation lag bei Olaf Schulz und Thomas Wnuck. Unter der Leitung von Rudi Holz und Helmut Buchholz wurde das Programm für die Kunstflugprüfung auf unserer **ASK 21** und der **LO 100** der Oppershausener geübt. Fünf Stunden Flugzeit im Kunstflug sind die Bedingung für die Anmeldung zur Prüfung. Die abschließende Prüfung der Teilnehmer fand am letzten Wochenende, dem 24. September statt. Vor den Augen des Prüfungsratsvorsitzenden Bernd Klasen aus Oldenburg und meiner Assistenz mußten die Bewerber beweisen, daß sie das vorgeschriebene Kunstflugprogramm beherrschen. Alle Teilnehmer haben die Prüfung bestanden. Aus unserem Verein waren es Olaf Schulz, Thomas von Blumenthal und Michael Harriehausen.

„ und plötzlich war ich 280 Kg schwer“

berichtete Marcus Höfer am 20. September in der AZ von seinem Flug mit dem Kunstfluglehrer in der ASK 21.

„In etwas über 1000 Meter Höhe drückt der Pilot den Steuerknüppel nach vorn und das Flugzeug kippt einfach nach unten weg.....weiter und weiter geht es im Sturzflug und plötzlich vervierfachen sich meine 70 Kg. Normalgewicht. So um die 280 Kilo muß ich jetzt

wohl wiegen. Die Schwerkraft ist Schuld. Mit dem Kopf nach unten, in die Gurte gepreßt und mit Schweiß auf der Stirn, vollendet mein Fluglehrer den Außen-Loop. Eine elegante Flug-Kür mit allen erdenklichen Schikanen und Figuren folgt. Das ist Kunstflug.

Als ich nach der Landung mit leicht wackeligen Knien aus dem Flugzeug steige, sagt Olaf Schulz: „Na, da wurde der Hals wohl ganz schön lang.“

Soweit ein Teil seines Berichtes.

Am 28. Oktober war das traditionelle Abfliegen der Segelflieger mit Kunstflugdarbietungen unserer neuen Kunstflieger. An den, von unseren jungen Damen festlich geschmückten Tischen, spendierte Lisa Reckow geräucherten Aal als Vorspeise. Der Hauptgang wurde wieder von der Fa. Meyer aus Gerdau serviert.

Der politisch unruhige Herbst 1989 war im Oktober geprägt vom Massenansturm ausreisewilliger Bürger der DDR auf die Botschaften der Bundesrepublik Deutschland in Budapest, Prag und Warschau. Unter dem Druck hunderttausender DDR Bürger bei den Montagsdemonstrationen in mehreren Städten stimmte die DDR-Regierung der Ausreiseregung zu. Tausende gelangten mit den Sonderzügen in die BRD. Schließlich kam es am 9. November nach dem Sturz der DDR-Führung zur Öffnung der Grenze zur Bundesrepublik Deutschland.

Über diesen denkwürdigen Tag schreibt Manfred Prang aus Salzwedel, (heute Pritzwalk) am Wochenende, den 16./17. Dezember in einem Leserbrief an die AZ:

„Ein Traum der vielleicht bald Wirklichkeit wird“

„Unvergeßlich war der Moment, als wir die Grenzanlagen in Bergen/Dumme, die sich nur wenige Kilometer von unserer Heimatstadt Salzwedel befinden, hinter uns ließen. Mich beschäftigte als leidenschaftlicher Flieger vor allem der Flugplatz Uelzen. Seit meinem 10. Lebensjahr war die Fliegerei vom Modellflug über Segelflug, Tätigkeit als Flugzeugmechaniker und schließlich als Hubschrauberpilot und Flugzeugführer in der Landwirtschaft, ein wesentlicher Teil meines Lebens. So konnte es nur ein Ziel geben: Zuerst zu den Fliegern zu fahren, von denen ich nicht sehr viel wußte.

Den Flugplatz zu finden, war nicht ganz einfach, da ich nur über eine Handskizze, die nach einer alten Fliegerkarte angefertigt wurde, verfügte. Kurz vor 11 Uhr standen wir dann auf dem Parkplatz vor dem Flugplatzgebäude. Leider waren wir zu diesem Zeitpunkt die Einzigen auf dem Platz. Aber das Schild „Heute Rundflüge“ gab doch noch Hoffnung mit den Fliegern zusammen zutreffen. Nach weiteren anderthalb Stunden war es dann soweit. Die Fluglehrerin Rosmarie Zantow begrüßte uns und hieß uns herzlich willkommen. Was dann im weiteren Verlauf folgte, hinterließ bei meiner Frau und mir einen überwältigen Eindruck. Für uns, die wir in einem so starren System aufgewachsen sind, war es unvorstellbar und schon garnicht machbar, gemeinsam in einem Sportflugzeug zu fliegen. Dieser so lange gehegte Traum wurde bei herrlichem Herbstwetter Wirklichkeit mit dem ersten Flug mit der **C 172 D-ECTI**, Pilot Hartmut Stehr.

Weitere Flüge über der noch unbekanntten Lüneburger Heide folgten. Nach den Landungen gab es natürlich viel zu erzählen, Fragen zu beantworten, andere Vereinsmitglieder kennenzulernen.

Inzwischen sind vier Wochen vergangen, und wir waren einschließlich unserer Tochter jedes Wochenende auf dem Flugplatz zu Gast. Ein neues Gefühl hat sich bei uns eingestellt, nämlich dazuzugehören. Dafür, für die herzliche Aufnahme und die unvergeßlichen

Erlebnisse, möchten wir uns beim Flugsportverein „Cumulus“ Uelzen von ganzem Herzen bedanken.

Und dann habe ich da noch einen neuen Traum, der vielleicht bald Wirklichkeit wird. Der Traum sieht etwa so aus: „Aero Salzwedel, hier D-ECTI, erbitte Landeerlaubnis“. Die Antwort wird dann sein: D-ECTI Landung erlaubt, herzlich willkommen in Salzwedel. „Dafür, daß dieser Traum erlebbar wird, gibt es noch sehr viel zu tun, aber der Anfang ist bereits gemacht.“

Soweit der Originaltext des Leserbriefes von Manfred Prang.

Zum Abschluß des erfolgreichen Jahres trafen sich die Unentwegten am 1. Weihnachtstag zum Frühschoppen und am 2. Weihnachtstag zum Kaffee- und Punschtrinken mit den Familien. Mit dabei waren auch unsere neu gewonnenen Freunde, die originalen Salzwedeler Baumkuchen mitgebracht hatten.

Der Beginn des Jahres 1990 war überschattet von den massiven Bürgerprotesten gegen eine, vom Landkreis Uelzen schon im Jahre 1988, geplante Erweiterung der Genehmigung für den Verkehrslandeplatz Uelzen. Danach war geplant, die Landebahn auf zunächst 800 Meter zu verlängern, Zurollwege zu bauen und das Vorfeld zu vergrößern.

Für den Landkreis und die Stadt Uelzen war der Ausbau zu einem Regionalflughafen ein schlagkräftiges Argument für weitere Firmenansiedlungen in unserer Region, denn ein Start bzw. eine Landung in Uelzen bedeutet in jedem Fall einen erheblichen Zeitgewinn. Auch die Kreise Lüneburg, Lüchow-Dannenberg und der Norden des Kreises Gifhorn hätten von einem solchen Vorhaben profitiert.

Eine Gruppe von Barnsener, Bohlsener und Gerdauer Bürgern wollte sich mit dem geplanten Vorhaben nicht abfinden und hatte zum Mittwoch, den 20. Dezember 1989 im Gasthaus Krull zu einer Versammlung gegen den Ausbau des Flugplatzes Barnsen aufgerufen.

Am Freitag, den 5. Januar 1990 erschien ein Artikel in der **AZ**, mit dem Bild unserer **DR 400 D-EDPK** unter der Überschrift:

Bürger protestieren gegen die Verlängerung der Start- und Landebahn in Barnsen

„Für 1,7 Millionen soll der Flugplatz ausgebaut werden“

„Bei einer Versammlung zum Thema Flugplatz, zu der Gerdau's Bürgermeister Adolf Hilmer alle Barnsener Bürger eingeladen hatte, gab es eine rege Diskussion, in der immer wieder die Stichworte „Lärmbelästigung“ und „Naturschutz“ fielen. Zur Zeit bildet sich eine Bürgerinitiative und auch ein Rechtsanwalt ist mit der Sache betraut worden, erklärt Maïke Sprengel-Krause, Vorstandsmitglied des Bundes für Umwelt und Naturschutz. „Eigentlich sollte es gar nicht um die Verlängerung des Rollfeldes gehen“, erklärte Adolf Hilmer, „sondern um die Straßenverkehrsanbindung an die Stadt Uelzen“. Doch Bernd Hasch, der Leiter des Kreisbauamtes, nutzte die Gelegenheit, um gleich die Pläne für die Verlängerung der Landepiste vorzustellen.

Der Flugplatz Uelzen soll direkt von Uelzen aus erreichbar sein - zur Zeit ist er nur durch eine Dörfertour durch die Gemeinde Gerdau zu erreichen. Geplant ist eine Straße von der B71 (L290 ist gemeint) (Höhe BGS-Gelände am Hainberg) zum Flugplatz. Diese Straße befürwortet auch Adolf Hilmer: „Es ist für die Barnsener nicht zumutbar, daß sie außer dem Fluglärm auch noch den Lärm durch den Straßenverkehr zum Flugplatz aushalten müssen.“ Zum vorgesehenen Ausbau der Piste äußerte sich Adolf Hilmer nur vage, er sei damit einverstanden, wenn dadurch die Flugsicherheit vergrößert würde.

Die Gegenargumente der Naturschützer waren, die Lärmbelästigung, die höhere Stickoxidbelastung und die Rodung bzw. Stutzung von 100 Hektar Waldfläche für die Landebahnverlängerung. Das Lärmgutachten nach dem evtl. Ausbau wurde von einem Gutachter mit 55,5 Dezibel errechnet. Die zulässige Belastung beträgt jedoch 60 Dezibel wurde von der Bezirksregierung Weser-Ems in Oldenburg erklärt.

Zum Schluß des Artikels wurden nochmals die schon erwähnten Gründe des Landkreises betont.

„ Auch um ihren ruhigen Schlaf brauchen die Barnsener nicht zu fürchten, denn Nachts dürfen auch nach dem Ausbau keine Flugzeuge Starten und Landen.“

Soweit auszugsweise der Artikel in der **AZ**.

Es folgten noch verschiedene Versammlungen in Barnsen und Gerdau, zu denen Politiker und Bürgerinitiativen eingeladen hatten. Auch in Leserbriefen und Wurfzettelaktionen wurde, gegen den Ausbau und auch gegen unseren Verein, das ganze Jahr 1990 Stellung bezogen.

Vorerst genug zu diesem Thema.

Am Samstag, den 27. Januar 1990 versammelten sich wieder 102 Mitglieder und Freunde des Vereins zum Grünkohlessen bei Lotti Krull.

In seiner Begrüßungsansprache ging Peter Schneider auf die schon vorher erwähnten Probleme ein und bat alle aktiven Flieger um besondere Rücksichtnahme gegenüber unserer Umwelt. Nach dem guten und reichlichen Essen, zeigte Klaus Faltin seinen 16 mm Farbfilm der Urlaubsreise nach Zimbabwe, der mit viel Beifall belohnt wurde.

An der Jahreshauptversammlung am Freitag, den 23. März 1990 nahmen 44 Mitglieder teil. Im Bericht des Vorstandes wurde ebenfalls auf die Probleme mit unseren Nachbarn eingegangen. Dieter Swoboda gab als Motorflugreferent bekannt, daß die DR 400 einen neuen 4 Blattpropeller bekommen hat. Die Umrüstung erbrachte eine wesentliche Verminderung des Fluglärms besonders beim Flugzeugschlepp. Mit dem Wanderpokal wurden ausgezeichnet:

Dieter Bornholdt	Standardklasse
Matthias Lenz	Clubklasse
Henrik Solgaard	Motorflug

Nach dem Saisonbeginn am 29. März 1990 waren schon am 6. April die ersten 100 ter, und am 7. April mit v. Blumenthal und Wnuck je ein 200 ter und Bornholdt ein 300 ter Dreieck im Segelflug zu verzeichnen.

Am Wochenende, d. 19./20. Mai wurde in der **AZ** unter der Überschrift:

„Uelzen einmal von ganz oben betrachten“

auf den bevorstehenden „**Tag der offenen Tür**“ am Himmelfahrtstag, den 24. Mai und auf die Mitfluggelegenheit im Segel- oder Motorflugzeug hingewiesen. Fallschirmspringer sorgen für Nervenkitzel. Starts und Landungen von Modellflugzeugen sowie die Besichtigung der Flugzeuge und Einrichtungen waren angesagt. Es wird Kaffee und selbstgebackenen Kuchen geben. Steaks und Würstchen vom Grill, ein kräftiger Schlag aus der Gulaschkanone und erfrischende Getränke werden angeboten.

Auch im Anzeigenblatt für Stadt und Kreis Uelzen vom 23. Mai wurde für uns geworben.

Die „Vatertagstour“- ein großer Familienausflug :

so lautete die Überschrift eines *AZ*- Artikels von Freitag, den 25. Mai. Demnach drohten am Morgen noch dunkle Wolken und ein kalter Wind wehte. Mit Handstock und Marketenderwagen im „Handgepäck“ ging es Richtung Barnsen. Immer mehr hat sich die Sonne im Laufe des Tages durchgesetzt, so daß einem Picknick im Freien nichts mehr im Wege stand. Vor allem Kinder und Jugendliche zeigten großes Interesse für die auf dem Flugfeld ausgestellten Segel- und Motorflugzeuge. Anstehen hieß es an den „Abflugschaltern“ für einen Rundflug.

Rettungshubschrauber, Fallschirmspringer und Modellflugzeuge, sie alle gehörten an diesem „gläsernen“ Tag bei Cumulus dazu.“ Soweit der Zeitungsbericht.

In der Zeit vom 31. Mai bis zum 5. Juni flog Klaus-Dieter Freudenthal mit dem Motorsegler **SF 25 D-KASV** von Uelzen aus in die Alpen. Sein Flugweg führte ihn von Uelzen über Kassel-Calden, Rothenburg oT, Biberach, Kempten nach Altenrhein am Bodensee. Der Weiterflug ging über Samedan nach Zell am See und von dort zurück über Eggenfelden, Hassfurt, Breitscheid, Meschede, Braunschweig nach Uelzen. In den 5 Tagen flog er 2130 Kilometer in 18 Stunden und 27 Minuten.

Für die Kreissieger des Wettbewerbs „Luft ist Leben“,

„Viele Rundflüge als Belohnung“

Zum 20. Mal richteten die Volksbanken des Kreises Uelzen einen internationalen Jugendwettbewerb aus. 1990 hieß das Thema: „Luft ist Leben“, denn die Luft hat (die) ganze Aufmerksamkeit verdient.

„Weil wir sie nicht sehen, glauben viele, sie ist nicht da“, meinte Bankdirektor Bernd Dieter Noak bei der Begrüßung zur Schlußveranstaltung in den Räumen des Flugplatzes Barnsen. Die Menschen gingen deshalb auch ziemlich leichtsinnig mit diesem - im wahrsten Sinne des Wortes - wichtigen „Lebensmittel“ um.

Der Jugendwettbewerb bestand aus zwei Teilen. Einmal sollten die Mädchen und Jungen einen Quiz lösen, zum Zweiten galt es, eine Zeichnung zum Thema „Luft ist Leben“ anzufertigen. Je nach Altersgruppe waren unterschiedliche Aufgabenstellungen. Somit appellierten die Volksbanken über die Jugendlichen auch an die Erwachsenen.

Die Sieger der Malwettbewerbe auf Ortsebene waren mit ihren Eltern eingeladen. Im Verlauf der Veranstaltung wurden die Sieger auf Kreisebene ermittelt.

Als Preis ermöglichte die Volksbank den Siegern einen Rundflug mit dem Motorflugzeug über ihre Heimat.

Zum 16./17. Juni 1990 hatte der Fliegerclub **„Wolf Hirth“ Pritzwalk e.V.**, durch seinen Vorsitzenden Manfred Prang, die Mitglieder unseres Vereins zur ersten öffentlichen Flugveranstaltung eingeladen. Den tausenden Besuchern wurden im stundenlangen Programm von den Piloten der befreundeten Fliegerclubs, aus Brandenburg, Kyritz, Schönhagen, Stölln und Wittstock, meisterhafte Kunstflüge und rasante Tiefflüge vorgeführt.

Besonders hervorgehoben wurde in dem Artikel die Unterstützung der Veranstaltung durch den Fliegerclub „Cumulus e.V.“ Uelzen (BRD), dessen Piloten mit neun Segelflugzeugen und der Startwinde per Achse angereist waren. (Die Karawane war über einen Kilometer lang). Die sechs Motorflugzeuge mußten über Dänemark, Barth in Pommern nach Pritzwalk fliegen, weil der direkte Anflug damals noch nicht möglich war.

„Die freundschaftlichen Bande zu diesem Club mit seinen erfahrenen Piloten und seiner guten

Flugtechnik haben sich weiter vertieft. Das nächste Mal kann der Anflug hoffentlich in gerader Linie über die innerdeutsche Grenze nach Pritzwalk erfolgen“, so schreibt der Berichterstatter. Ich glaube für alle Teilnehmer war es ein unvergeßliches Erlebnis.

In der Zeit vom 15. Juli bis zum 27. Juli 1990 waren die Segelflieger des LSC Bottenhorn auf unserem Platz zu Gast, um bei guter „Heide Thermik“ Überlandflugtraining zu machen.

Am Samstag, d. 1. September 1990 feierte der Verein in der ausgeräumten und festlich geschmückten Flugzeughalle sein 40 jähriges Bestehen. Außer den vielen Teilnehmern des Vereins nahmen zahlreiche Barnsener Bürger, die Vorstände der Vereine aus Faßberg, Hamburg, Lüneburg und Pritzwalk teil. Auch der Landrat des Kreises Uelzen und zahlreiche Gäste aus Politik und Verwaltung nahmen an der Feier teil.

In seiner Festansprache ließ der 1. Vorsitzende Peter Schneider die Geschichte des Vereins in den letzten 40 Jahren Revue passieren. Von der Gründung am 9. August 1950 im Hotel „Stadt Hamburg“, über den Bau des ersten Segelflugzeuges, das Fliegen auf dem Segelfluggelände Brambostel, den Flugplatzbau in Barnsen, wurden die Geschicke des Vereins bis zum Tag des Jubiläums gestreift. Nach dem Essen, das die Fa. Meyer aus Gerdau servierte, wurde nach der Musik der Gruppe „Mistral“ fleißig das Tanzbein geschwungen.

Als erster Motorsegler-Pilot flog Dieter Seifert am 15. September 1990, bei inzwischen gelockerten Flugbedingungen, über die innerdeutsche Grenze auf direktem Kurs nach Parchim und zurück nach Uelzen,

Zum „**Tag der deutschen Einheit**“ flogen am 2./3. Oktober 1990 sechs Motorflugzeuge des Vereins zum neugegründeten Flugsportverein im mecklenburgischen Pritzwalk. Dieses Mal durften sie auf einer vorgeschriebenen Strecke über Gudow-Zarrentin in einer Flughöhe von 200 Metern ihr Ziel anfliegen. Aus dieser Höhe konnten sie die landschaftlichen Reize der mecklenburgischen Seenplatte voll genießen.

Am 21. Oktober 1990 war die DR400 **D-EDPK** wieder in Pritzwalk um Rundflüge durchzuführen.

Gisela Volkner flog als Erste des Vereins am 23. Oktober 1990 mit Ihrem Flugzeug auf der IFR-Strecke nach Berlin-Tempelhof . Die Landegebühr betrug zur damaligen Zeit noch DM 13.00.

Für Hobbypiloten aus Barnsen:

„Berlin-Tempelhof heißt die neue Fliegerfreiheit“

so schreibt die **AZ** am 3./ 4. November:

„Am 24. Oktober flog Peter Matalla mit Theo Proest als Co-Pilot den ersten VFR Flug von Barnsen nach Tempelhof. Peter erfüllte sich damit einen lang ersehnten Traum; konnte er doch auf diesem Wege in nur 90 Minuten nach Berlin kommen, um seinen Vater und die Verwandten zu besuchen. Über den erst kurz vorher genehmigten Einflugpunkt Bergen/Dumme ging der Flug in Höhen zwischen 100 und 300 Metern weiter über Kalbe, Ferchland, Nauen, Belitz in Richtung Berlin. Bei Töplitz erhielten sie schon die Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone Berlin. Bei sonnigem Herbstwetter, mit der damit verbundenen schlechten Sicht, war der Flughafen Tempelhof vom Pflichtmeldepunkt „Avus“ noch nicht auszumachen. Dem Flug, über das riesige Häusermeer im Endteil, folgt eine problemlose Landung. Unter dem Dach des Zentralflughafen der ehemaligen Hauptstadt Berlin fand die kleine Cessna einen Abstellplatz. Nach einem Treffen mit den Verwandten und gemeinsamen

Mittagessen in der schönen Herbstsonne, folgte Stunden später der Rückflug nach Barnsen. Erneut sind neben der notwendigen Fliegerkarte, die Straßenkarte, der Kompaß und die Stoppuhr wichtige Helfer um auf der vorgeschriebenen Strecke zu bleiben. Der Wannsee und Potsdam sind die letzten Eindrücke, die die Flieger von Berlin haben. Der Flug ging zurück über Belitz, Nauen, Ferchland, Kalbe. Nach einer Stunde Flugzeit tauchten die Schornsteine der Zuckerfabrik Salzwedel auf. Gegen die untergehende Sonne war die Sicht noch schlechter geworden. Knapp 20 Minuten später erfolgte die sichere Landung in Barnsen.“

Inzwischen ist Peter Matalla schon ein paarmal auf direktem Kurs in Tempelhof gewesen.

Am 20. November begann ein Funksprechlehrgang in Uelzen. 14 Teilnehmer aus unserem Verein nahmen daran teil. (9 BZF und 5 AZF).

Im Dezember Rundschreiben wird die neue Fliegerfreiheit nach Berlin, in die Altmark und nach Mecklenburg besonders erwähnt. Der neue Motor für die Schleppmaschine **D-EDPK** ist unterwegs.

Am 1. Weihnachtstag ist wie immer Frühschoppen und am 2. Weihnachtstag nachmittags Kaffee- und Glühweintrinken mit der ganzen Familie.

Auch das Jahr **1991** begann, schon wie das Vorjahr, mit gezielten Aktionen der Bürgerinitiative gegen den Flugplatz Uelzen. In einer großangelegten Flugblattaktion wurden die Leser gebeten, die voraussichtlichen Kosten für den Rechtsanwalt in Höhe von etwa DM 7.000, durch Spenden zu unterstützen. Die Mitglieder der Initiative trafen sich jeden 2. und 4. Dienstag im Gasthaus Wellmann in Gerdau. Das erste Treffen fand am 8. Januar statt.

Unser Grünkohlessen fand am Samstag, d. 2. Februar wieder im Gasthaus Krull in Barnsen statt. Vor 80 Teilnehmern zeigte Klaus Faltin nach dem Essen seinen 8 mm Reisefilm von Südamerika, Peru und Rio Ignassu. Die wunderschönen Aufnahmen weckten in vielen Zuschauern das große „Fernweh“.

Inzwischen war der neue Motor der Schleppmaschine eingetroffen. Dank des Großeinsatzes unter der Federführung von Dieter Swoboda konnten die sachkundigen Helfer den Motor innerhalb einer Woche auswechseln. Da mit dem neuen Motor erst nach der ersten 50 Stundenkontrolle geschleppt werden durfte, wurde als Anreiz der Flugstundenpreis gesenkt.

Bis zur Jahreshauptversammlung am Freitag, den 22. März hatte der Motor der - **Papa Kilo** - bereits 22 Flugstunden absolviert.

Mit dem Wanderpokal wurden auf der Versammlung folgende Leistungsflieger geehrt:

Standardklasse	Dieter Bornholdt
Clubklasse	Wolfgang Berndt
Motorflug	Henrik Solgaard
Motorsegler	Klaus-Dieter Freudenthal

Weil der Verein für das Jahr 1991 eine großangelegte Mitgliederwerbung startete, wurde der Aufnahmebeitrag für die neuen Mitglieder gesenkt. Vollverdiener zahlten DM 200.- Schüler und Studenten waren von der Aufnahmegebühr befreit.

Eine Woche nach dem Anfliegen, fand am 6./ 7. April ein „**Schnupperwochenende**“ statt. Dabei bestand für die interessierten Jugendlichen (Teens und Twens) Gelegenheit den Betrieb des Vereins in der Praxis kennenzulernen. Für eine geringe Pauschalgebühr konnten die Interessenten die ersten Starts im Segelflug erleben. Auch für den Motorsegler und die Motor-flugzeuge wurde der Mitflugpreis am diesem Wochenende auf DM 15.- gesenkt. Wegen des zeitweiligen Ausfalls der Winde am Samstag, konnte der Andrang nicht bewältigt werden. Für den 8. Juni war aus diesem Grunde ein Ausweichtermin gewählt worden.

Inzwischen hatte der Motor der **D-EDPK** die ersten 50 Stunden geflogen, dem Einsatz als Schleppmaschine stand nun nichts mehr im Wege.

Am Donnerstag, den 25. April war in „**Das Grüne Blatt**“, einer Wochenausgabe der Zeitung für den Bereich Munster-Soltau, die auch im Westen unseres Kreisgebietes verteilt wird, eine Reportage von Bodo Rockmann. Darin beschreibt der Autor auf einer ganzen Zeitungsseite mit mehreren Bildern die Erlebnisse seines Fluges mit Arnold Lang über Munster und das Örtze Tal.

„Als ich wieder festen Boden unter meinen Füßen verspüre, bin ich, ehrlich gesagt, doch ziemlich froh, wengleich ich einige Minuten später schon wieder fliegen möchte - hat mich die Fliegerei womöglich erwischt“? Zum Schluß weist der Autor auf ein am 11./ 12. Mai geplantes „Schnupperwochenende“ hin. Auch die Bedingungen für die Ausbildung zum Segel- bzw. Motorflugzeugführer und der Beginn eines Motorsegler-Lehrgangs in der Zeit vom 13. bis zum 26. Mai 1991 werden erwähnt.

„Bei strahlend blauem Himmel und ein bißchen Wind freuten sich nicht nur die Vatertags - Ausflügler, sondern auch die Mitglieder des Flugsportvereins Cumulus:“, beginnt ein Bericht der **AZ** über unseren „**Tag der offenen Tür**“ am Himmelfahrtstag, den 9. Mai 1991. Ca. 2500 Besucher erlebten die Darbietungen des Vereins, die zum Beginn mit den flotten Weisen der 50 Musiker des Heeresmusikchors der Bundeswehr untermalt wurden.

„ Die viersitzigen Maschinen waren den ganzen Tag ausgelastet; in den Genuß eines Segel-Rundfluges kamen wenige Uelzener, da die Flugzeuge nur zweisitzig sind.“

Selbstverständlich war wieder für das leibliche Wohl der vielen Besucher gesorgt. Würstchen, Eis und Getränke mußten sogar nachbesorgt werden.

In der Zeit vom 18. bis zum 24. Mai fand in Uelzen der zweite Segel-Kunstflug Lehrgang statt. Nach der Zulassung zur Prüfung konnten die 5 Teilnehmer am 22. Juni 1991 bei mir den Prüfungsflug ablegen. Aus unserem Verein bestanden Bettina Zörner und Carsten Lomp die Kunstflugprüfung.

Aus Anlaß des 100. Todestages von Otto Lilienthal fand am 19. Mai ein Sternflug der Segelflieger nach Stölln-Rhinow statt. Aus allen Teilen Deutschlands waren Teilnehmer dabei. Der Anflug wurde als Zielflug, mit beliebig vielen Wendepunkten, ausgeschrieben. Auch unser Platz wurde von einigen Teilnehmern als Wendepunkt gewählt. Für einige Piloten war es dann auch der Schlußpunkt, da sich die meteorologischen Verhältnisse zum Nachmittag verschlechterten. Nach dem Durchzug der Front, starteten Jochen Dahms auf der DG 300 und Dieter Baruth mit seinem Spatzen um doch noch nach Stölln zu gelangen. Dieter mußte in der Gegend von Lüchow außenlanden. Seine Rückholmannschaft fuhr mit dem abgerüsteten Spatzen, wie viele andere Mannschaften auch, nach Stölln um bei der Abschlußfeier dabei zu sein. Jochen gelang der Direktanflug. Seine Mannschaft brauchte erst in Stölln das Flugzeug aufzuladen. Der weiteste Anflug nach Stölln betrug über 700 Kilometer. Daran kann man die ausgezeichneten Thermikverhältnisse des Tages im Süden und Osten unseres Landes erkennen. Eine tolle Abschlußfeier beendete diesen denkwürdigen Tag.

Schon am „**Tag der offenen Tür**“ und nachher in den Schulen des Landkreises und der Stadt Uelzen wurde mit Handzetteln und Plakaten folgenden Inhalts geworben:

„Schnupperwochenende auf dem Flugplatz Uelzen 1991“

Das „Schnupperwochenende 1991“ bietet in diesem Jahr nicht nur den Segelflug kennenzulernen! Der Flugsportverein Cumulus Uelzen lädt ein, an einem oder zwei Tagen alle Sparten des Vereins zu „beschnuppern“. Es werden die Sparten Segelflug, Motorsegler- und Motorflug vorgestellt. Interessierte können am 1. und 2. Juni 1991 am Flugbetrieb teilnehmen, Samstag ab 14:00 und Sonntag ab 09:00 Uhr, jeweils bis ca. 18:00 Uhr. Das Mitmachen ist (je nach Andrang) an einem oder beiden Tagen möglich. Die Anmeldung sollte bis zum 25. Mai erfolgen. Soweit auszugsweise der Inhalt der Zettel.

Seit dem 21. Juni 1991 sind wir im Besitz eines zweiten Motorseglers. Der Falke 2000 **D-KFUW** wurde von Klaus-Dieter Freudenthal und Kurt Hoffmann von Unterwössen, mit Zwischenlandung in Hof, nach Uelzen überführt. Somit stand mit dem 2. Flugzeug einer intensiveren Motorseglerschulung nichts mehr im Wege.

„Ein Training hoch in den Lüften“

Unter dem 18. Juli meldete die Zeitung, daß an dem Vereinssegelfluglager 30 Anwärter auf den Segelflugschein in Barnsen teilnahmen.

„Viele Neulinge, im Alter von 14 bis 17 Jahren, wurden durch das Aktionswochenende auf den Flugsport aufmerksam. Mittlerweile sind sie bereits mit Feuereifer bei der Sache und haben sich nahtlos in das Cumulus-Team eingereiht. Das ist auch keine Schwierigkeit bei der unbeschwerten Atmosphäre am Platz. Kurzum: Wer sich engagiert, bekommt hier schnell Anschluß“, soweit ein Teil des Berichtes.

Am 18. August fuhren die Fliegerfrauen nach Königslutter am Elm. Auf der Rückfahrt wurde bei Marlene Bammel in Teschendorf Station gemacht. Nach der Besichtigung des Hofes wurde ein liebevoll zurechtgemachtes, rustikales Abendbrot gereicht. Die Fliegerfrauen waren begeistert. Zum Abschluß wurden sie noch mit frischen Landeiern versorgt.

Nach vielen Wochen im Krankenhaus verstarb der 2. Vorsitzende unseres Vereins

Ingo-Joachim Sackmann

am 18. August 1991 im Alter von 38 Jahren. In seinem Nachruf schreibt Peter Schneider:

„Wir können uns an dieser Stelle nur still bedanken für den Einsatz den er in unserem Club gezeigt hat. Viele Probleme hat er in seiner gerechten und fröhlichen Art gelöst. Er war eine Persönlichkeit, die mit ihrem ausgeglichenen Wesen die Strukturen unseres Vereins immer wieder festigen konnte. Der Club verliert einen Menschen für den das Fliegen und alles was damit zusammenhängt einen hohen Stellenwert besessen hat.“

In der Zwischenzeit liefen die Vorbereitungen für eine Landung der Teilnehmer des Deutschlandfluges auf Hochtouren. Auf der Etappe von Nordholz-Spieka nach Schönhagen bei Berlin war unser Platz als Ziellande- und Tankstopplatz ausgewählt worden. Außerdem sollte den Teilnehmern ein Imbiß bereitgestellt werden.

Am Mittwoch, d. 4. September schreibt die Zeitung:

„80 Jahre Deutschlandflug“ - Uelzen ist morgen Etappe - 150 Maschinen landen auf dem Flugplatz Barnsen“

„150 Landungen und ebensoviele Starts in rund vier Stunden und dreissig Minuten. Das bedeutet: Fast jede Minute geht ein Flugzeug in die Luft oder landet. Nein die Rede ist nicht

vom Flughafen Frankfurt oder vom Kennedy-Airport, sondern vom Flugplatz Barnsen.“

Nach der Erwähnung der einzelnen Etappenziele des Deutschlandfluges geht der Bericht weiter.

„Das wichtigste Jubiläum für den Flugbegeisterten ist wohl der Geburtstag des Deutschland-Fluges. Denn 1911 fanden sich deutsche Flieger erstmals bereit, bei einem Motorflugwettbewerb 1900 Kilometer zurückzulegen. Waghalsig war es damals für die Piloten; denn anfällige Maschinen, ungenügende Ausrüstung, schlechtes Wetter und die geringe Erfahrung der Piloten, machten diesen Wettbewerb zum Abenteuer.“

Nach einer längeren Zwangspause, bedingt durch den 1. Weltkrieg, gewann der Deutschlandflug ab 1925 bis 1938 immer mehr Ansehen. Auch nach dem 2. Weltkrieg war bis 1956 Pause.

„Seit 1956 aber ist dieses Ereignis fester Bestandteil in der Jahresplanung der Flugsportfans.“

Am Donnerstag, den 5. September war es dann soweit. Bei immer schlechter werdendem Wetter landeten ab 08:51 Uhr UTC die 150 Maschinen zur Ziellandung vor den Augen der Wettbewerbs-Juri in Uelzen. Die kleineren Maschinen nutzten den Aufenthalt zum Auftanken.

Der vorgesehene erste Start für den Weiterflug nach Schönhagen bei Berlin mußte wegen des schlechten Wetters verschoben werden. Schließlich gab der Meteorologe der Wettbewerbsleitung, um 10:20 Uhr UTC, grünes Licht für den Weiterflug. Dann ging es Schlag auf Schlag. Die letzte Maschine hat Uelzen um 15:18 Uhr UTC verlassen.

Aus unserem Verein nahmen Herbert Krüger mit Co-Pilot Hartmut Stehr mit der Morane **MS 892 D-EAAV** am Deutschlandflug teil. Sie erreichten den 15. Platz in ihrer Wettbewerbsklasse.

Der reibungslose Ablauf des Zwischenstops war nur möglich, dank der guten Organisation von Thomas Neidhardt und durch den Einsatz der vielen Helferinnen und Helfer aus unserem Verein die der Wettbewerbsleitung zur Seite standen.

Am 3. Oktober war Georg Peter-Isenburger mit der Cessna 172, **D-ECTI** nach Pritzwalk geflogen, um dort bei 11 Rundflügen, den Passagieren ihre schöne Heimat aus der Luft zu zeigen.

Nach dem Abfliegen am 2. November 1991 wurden ab 17:30 Uhr, von Christian Meyer aus Gerdau, diverse gebackenen Schinken mit Beilagen serviert. Faßbier und andere Spezial Drinks gab es reichlich.

Zum Winter fand unter der bewährten Leitung von Uwe Rath ein Funksprech-Lehrgang für das BZF I und BZF II statt. Alle 10 Teilnehmer unseres Vereins haben die anschließende Prüfung bestanden.

An den Weihnachtstagen trafen sich die aktivsten Mitglieder wie in den vergangenen Jahren beim Frühschoppen und Punschtrinken.

Wie in jedem Jahr wurde während der Wintermonate intensiv an der Überholung der Segelflugzeuge und des Startgeräts gearbeitet. Nur durch die viele Eigenarbeit der Mitglieder unter der Leitung von Wolfgang Berndt, ist es möglich zu günstigen Preisen zu fliegen. Die erste Abnahme der Kunststoffsegelflugzeuge war bereits am Sonntag, d. 26. Januar **1992**.

Am Grünkohlessen bei Lotti Krull in Barnsen am Samstag, d. 15. Februar nahmen 100 Mitglieder und Gäste teil. Als Krönung des gemütlichen Beisammenseins zeigte Klaus Faltin seinen, mit viel Beifall belohnten, 16 mm Tonfilm von der Okavango-Flugsafari.

Die Jahreshauptversammlung am Freitag, den 27. März wurde von 60 Teilnehmern, von denen 53 Mitglieder stimmberechtigt waren, besucht.

Vereinsmeister im Segelflug für das Jahr 1991 wurde Kurt Hoffmann. Heurig Solgaard erhielt den Motorflug-Pokal für seinen Flug nach Marokko.

Zu Beginn des Jahres wurden 7 Segelflugschüler zur Prüfung angemeldet. Aus diesem Grunde fand die Segelfliegerprüfung im Clubraum des Flugplatzes Uelzen am 8. Mai 1992 vor dem Prüfungsrat der Bezirksregierung Oldenburg statt. Unter dem Vorsitz des Prüfungsrates Bernd Klasen sowie den Beisitzern Helmut Kies und Theo Proest wurde zunächst die theoretische Prüfung abgelegt. Nach einem gemeinsamen Mittagessen wurden die erforderlichen drei Prüfungsflüge geflogen. Alle Bewerber bestanden die Prüfung.

Die neuen Luftfahrerschein Inhaber waren :

Bianca Nowacki, Bärbel Sommerfeld, Michael Bense, Stefan Heupel, Nicholas Koch, Dr. Martin Wagener und Carsten Witt.

„Gelegenheit für alle, die mal richtig abheben wollen“

lautete die Überschrift in der Zeitung vom Donnerstag, d. 21. Mai 1992.

„Wem es schon immer schwerfiel, auf dem Teppich zu bleiben, der hat jetzt die Gelegenheit abzuheben: Der Luftsportclub Cumulus bietet Sonnabend und Sonntag (23.-24. Mai) ein Schnupperwochenende auf dem Flugplatz Barnsen an. Das Schnuppern soll Lust und Laune auf eine Flugausbildung wecken. Gegen eine geringe Gebühr haben die Besucher die Möglichkeit bei 3-4 Probeschulungsflügen im Segelflug, den Flugbetrieb kennenzulernen. Ebenso werden Probestarts mit dem Motorsegler angeboten.“

Leider war der Erfolg nicht überwältigend. Auch die Beteiligung der Vereinsmitglieder war sehr gering.

Am 25. Mai startete Klaus-Dieter Freudenthal mit dem Motorsegler **D-KFUW** zu einem Flug nach Österreich und Ungarn. Sein Flugweg führte von Uelzen über Straubing, Vilshofen nach Vöslau. Zwei Tage später ging es weiter von Vöslau nach Siofok in Ungarn. Am 30. Mai flog er von Siofok über Trausdorf, Niederöblarn nach Zell am See. Am 1. Juni war er von Zell am See über Landshut wieder zurück in Uelzen. Die Gesamtstrecke des Fluges betrug 2216 Kilometer, die in 18 Stunden zurückgelegt wurden.

Am 28. Mai, dem Himmelfahrtstag, war der **„Tag der offenen Tür“**.

In seinem Aufruf an die Mitglieder schreibt der Vorstand :

„Jeder unserer Gäste weiß, daß es auf dem Flugplatz Uelzen am Himmelfahrtstag die besten Torten in Uelzen und Umgebung gibt !! Kein Bäcker kann solche Supertorten zaubern.“

Damit waren alle Fliegerfrauen, -freundinnen, -mütter und -schwiegermütter zu reichlich Kuchenspenden aufgerufen.

In der Zeit vom 29. Mai bis zum 7. Juni 1992 fand auf unserem Platz das Junioren-Leistungsflug- Lager des Landesverbandes LVN statt. Die Leitung hatte der Verbandstrainer Gaidis Neimanis. Aus unserem Verein nahmen 8 Mitglieder daran teil. Von den 30 Teilnehmern wurden während des Lehrgangs 12.000 Kilometer zurückgelegt. Allein die Uelzener Nachwuchsflieger haben bei 104 Starts = 997 Stunden = 2.280 Kilometer geflogen.

Ein toller Erfolg für die Junioren.

Der Flugplatz war während dieser Zeit täglich geöffnet, so daß auch die älteren Segelflieger

die Gelegenheit hatten, zum Leistungsflug zu starten.

Das Sommerlager `92 in der Zeit vom 26. Juni bis zum 12. Juli wurde in der Hauptsache von den Segelflugschülern unter der Federführung von Nicholas Koch organisiert. Alle 18 Teilnehmer wurden in 2 Gruppen aufgeteilt, die entweder vormittags oder am Nachmittag am Flugbetrieb teilnahmen. Als Fluglehrer fungierte Olaf Schulz. Außerdem waren noch 7 Helfer abwechselnd als Windenfahrer tätig. Alles in allem war der Lehrgang ein großer Erfolg.

Zum „**Tag der offenen Tür**“ in Pritzwalk, am 8./9. August waren viele Segelflieger unseres Vereins unterwegs, um dort den Flugbetrieb durchzuführen. Damit wurde unsere Verbundenheit mit den Pritzwalker Fliegern bekundet und die Freundschaft gefestigt.

Eine Woche später als sonst üblich, fuhren die Fliegerfrauen am 16. August mit dem Bus über Jericho nach Tangermünde. Eine Besichtigung des Rathauses mit anschließender Stadtführung durch die historische Altstadt und der Besuch der alten Stadtmauer schlossen sich an. Am Elbufer wurde Picknick gemacht und der mitgenommene Proviant verzehrt. Zurück ging die Fahrt nach Jübar. Dort wurde im „Limanhof“ Abendbrot gegessen. Spät trafen die Frauen wieder am Flugplatz ein.

Parallel zum Frauenausflug fand der Vereinsausflug der Motorflieger mit 12 Maschinen nach Leipzig statt. Dort wurde unter Anderem der alte Bahnhof, die Friedenskirche und das in der Nähe von Leipzig gelegene Völkerschlacht - Denkmal besichtigt. Gegen 16:00 Uhr wurde der Heimflug angetreten. Man war sich einig, daß solche Ausflüge öfter stattfinden müßten.

Da sich die Rückkehr der Frauen verzögerte, begannen die Leipzigflieger und die Daheimgebliebenen mit dem Grillabend, bei dem auch verschiedene selbstgemachte Salate gereicht wurden.

Beide Gruppen meinten zum Schluß übereinstimmend : „Es war ein schöner Tag.“

Seit dem Ende September hat der Verein eine Segelfluglehrerin. Bettina Zörner hat auf dem drei Wochen dauernden Fluglehrerlehrgang an der Segelflugschule Oerlinghausen die Prüfung als Beste bestanden. Nach der vorgeschriebenen Schulung von 3 Ausbildungsabschnitten unter der Aufsicht eines Fluglehrers ist sie inzwischen als Lehrerin voll in unserem Verein tätig.

Das auf dem Flugplatz immer mehr Betrieb ist, haben wir an den Wochenenden 26. / 27. September und 3. / 4. Oktober gemerkt. Zu Gast waren 20 Segelflieger aus dem Verein Fischbeck bei Hamburg. Sie kamen mit 2 Segelflugzeugen, um ihre Flugzeugschlepp-Berechtigungen aufzufrischen. Da die Fischbecker über kein eigenes Schleppflugzeug verfügen, hängten sie sich hinter unsere **PAPA KILO**. Manfred Ulbricht, der Organisator der Fischbecker, sagte auf unserem **Oktoberfest** am 3. Oktober, daß es allen gut gefallen hat und sie gerne mal wiederkommen würden.

In der Zeit vom 10. bis 18. Oktober fand, unter der Leitung von Olaf Schulz, ein Segelkunstflug- Lehrgang auf unserem Platz statt. Segelfliegerinnen und Segelflieger aus den Vereinen Bielefeld, Lüneburg, Oldenburg, Uelzen und Wolfenbüttel nahmen an dem Lehrgang teil. Am 24./25. und 31. Oktober wurden die Prüfungsflüge von mir abgenommen. Aus unserem Verein waren Wolfgang Berndt, Georg Peter-Isenburger und Lutz Warnek die neuen Kunstflugpiloten.

Mit dem Abfliegen am 31. Oktober wurde die bisher erfolgreichste Segelflugsaison des Vereins beendet. Das Ergebnis war der 19. Platz in der Wertung des Landesverbandes

Niedersachsen. Die Piloten in den zehn gewerteten Klassen waren :

Clubklasse	Senioren :	Olaf und Edmund Schulz
"	Junioren :	Söhnke Bachmann
Standardklasse	Senioren :	Jochen Dahms, Bettina Zörner, Stefan Heupel
"	Junioren :	Wolfgang Berndt, Carsten Dahms
Offene Klasse :		Wolfgang Torkler

Bei 15 gewerteten Flügen wurden 4312 Kilometer zurückgelegt.

Der Winterbau **1992 / 1993** begann schon einen Tag nach dem Abfliegen.

Wie alle Jahre wieder traf man sich am 1. Weihnachtsfeiertag um 11:00 Uhr zum Frühschoppen und am 2. Weihnachtsfeiertag nachmittags mit den Familienmitgliedern zum Kaffee- bzw. Punschtrinken und Kekse knabbern.

Vom 3. Januar 1993 bis Mitte Februar waren die beiden Motorsegler in der Werkstatt um Überholungsarbeiten durchzuführen und kleine Schäden zu beseitigen.

Klaus-Dieter Freudenthal und Matthias Lüpke haben mit ihren Helfern ganze Arbeit geleistet. Zwei Wochen früher, als geplant, konnten die Motorsegler die Werkstatt verlassen.

Zum 14. Mal in ununterbrochener Reihenfolge trafen sich die Cumulus Mitglieder mit ihren Gästen am 6. Februar im Gasthaus Krull in Barnsen zum lieb gewordenen Grunkohlessen.

Wie in allen Jahren vorher, zeigten Klaus und Christa Faltin den 82 Teilnehmern den vertonten 8 mm Farbfilm von Bali - Sulawesi.

„Über Land und Leute; Sitten und Gebräuche, wußten sie eindrucksvoll zu berichten.“

Am 26. Februar 1993 fand in der Kantine des Flugplatzes die Jahreshauptversammlung statt. Mit den Pokalen für die einzelnen Luftsportarten wurden geehrt:

Motorflug:	Henrik Solgaard
Motorsegler:	Klaus-Dieter Freudenthal
Damenstreckenflug:	Bettina Zörner
Standardklasse:	Hans-Otte Tiede
Clubklasse:	Olaf Schulz
Juniorenklasse:	Carsten Dahms

Vom 27. März bis zum 4. April fand für Segelflieger mit Kunstflugberechtigung unter der Leitung von Olaf Schulz ein Kunstflug-Aufbaulehrgang statt.

Für unsere vielen neuen Motorsegler-Schüler und -Umschüler, wurde vom 3. bis zum 12. April der erste geschlossene Motorseglerlehrgang durchgeführt. Unter der Leitung von Arnold Lang und mir wurde Phil Spoddeck als Motorseglerlehrer-Anwärter in die Anfänger- und Fortgeschrittenenausbildung eingewiesen.

Am Ostersonntag, den 10. April fand für alle Daheimgebliebenen ein Grillfest statt. Nach Sunset wurde das Osterfeuer angezündet.

Am 14. April 1993 verstarb unerwartet

Edmund Schulz

Mit unserem Freund Edmund verloren wir einen tatkräftigen Menschen, der in seiner Begeisterung für den Luftsport, vielen ein Vorbild war. Viele Jahre hat er sich mit ganzer Kraft für den Verein eingesetzt.

Am Wochenende, dem 8./ 9. Mai fand das „**Schnupperwochenende**“ statt. In den Schulen der Stadt und des Kreises Uelzen, sowie an anderen Stellen waren Hinweisplakate ausgehängt worden. Leider war das Echo der Jugendlichen nicht sehr groß.

Am Himmelfahrtstag, dem 20. Mai 1993 wurde der „**Tag der offenen Tür**“ wie alle Jahre vorher ausgerichtet. Als besondere Attraktion hatten wir 3 Doppeldecker (Tiger Moth, Bücker „Jungmann“, Boeing „Stearman“) und noch einige „Oldtimer“ zu Gast.

Das Angebot, in einem Doppeldecker, zum Preis von DM 100.-, mitzufiegen, wurde von einigen Interessenten ausgenutzt. Das Fliegen im offenen Cockpit bietet doch immer noch seinen besonderen Reiz. Über Langeweile konnten sich die ca. 2500 Besucher nicht beschweren.

Am Wochenende darauf begann ein Leistungsflug-Lehrgang bis zum Pfingstmontag. Die Leitung hatte Jochen Dahms übernommen.

Das diesjährige Segelflug Sommerlager, unter der Leitung von Olaf Schulz, fand in der Zeit vom 26. Juni bis zum 11. Juli statt. Die Beteiligung war nicht sehr groß. Die einzelnen Teilnehmer hatten viel Arbeit, dafür kamen sie aber auch häufiger zum Fliegen. In der ersten Woche war das Wetter durchwachsen. Immerhin wurden 3 A-Prüfungen geflogen und 3 Mann schafften den ersten Alleinflug. Außerdem schafften 3 Piloten den 50 Km - Flug für den Luftfahrerschein.

Insgesamt wurden von den Fortgeschrittenen ca 1000 Km Überlandflug gemeldet. Bei dem in der zweiten Woche einsetzendem „**Sommermonsun**“ konnten keine großen Leistungen mehr geflogen werden.

Aus dem Vereinsrundsreiben Nr. 4/93 entnehme ich folgenden Bericht:

„Diesem Wetter fielen dann die zwei anderen Lehrgänge und Meisterschaften des Landesverbandes Niedersachsen - mit Cumulus Beteiligung - zum Opfer.

Das Juniorenleistungslager in Aue - Hattorf wurde sogar früher abgebrochen als geplant.

Carsten Dahms, Nick Koch und Carsten Witt brachten es auf eine Gesamtflugzeit von 29 Minuten in 10 Tagen.

Bei den Doppelsitzer - Meisterschaften in Celle gab es keinen Wertungstag. Sehr zum Leidwesen von Olaf Schulz und Martin Kroke, die für diese Meisterschaften mehr als „griffig“ waren und die ASK 21 extra mit einem neuen Rechner ausgestattet hatten. „

Nach über 1200 Arbeitsstunden, die Hartmut Stehr in die Restaurierung seiner **Klemm 107 D-ECAH** investiert hatte, konnte Hartmut mit Bärbel Sommerfeld den geplanten Urlaub, „Einmal Korsika und zurück“, in der Zeit vom 22. Juli bis zum 1. August, durchführen . Bärbel hat über den Flug einen ausführlichen Bericht geschrieben, der im Rundschreiben Nr. 5 / 93 nachzulesen ist. „Am liebsten im nächsten Jahr wieder“ lautet der Schlußsatz.

In einem weiteren Flugbericht des gleichen Rundschreibens, beschreibt Oskar Feller seinen Flug mit dem Motorsegler **D-KFUW** , in die Alpen. Er und Dieter Schlichtenhorst flogen über Landshut nach Zell am See. Dort wartete „ Herrmännchen „ Pommerien bereits mit seiner „**FOX-CHARLY**“ auf die Beiden. Zwei Tage später ging der Flug weiter. Nach 2 Stunden

und 52 Minuten landeten Oskar und Dieter auf dem höchsten Rollfeld Europas in Samedan. Über Mengen und Würzburg ging der Flug dann zurück nach Uelzen. --- Zur Nachahmung empfohlen --- Oder ?

Der Ausflug der Flieger - Frauen ging am 8. August mit dem Bus in Richtung Norden. Zunächst wurde eine Führung durch das Lüneburger Rathaus gemacht. Der Bardowiker Dom konnte wegen der Restaurierung nicht besichtigt werden. Die weitere Fahrt führte nach St. Dionys. Von dort ging es zu Fuß weiter zum Mittagessen in das Gasthaus „Zur grünen Stute“ in Brietlingen. Das Essen war gut und reichlich. Anschliessend fuhr man am Elbdeich entlang nach Curslack.

Im dortigen Bauernmuseum konnten die Frauen einen Eindruck über die Ausstattung und die Lebensweise der Marschbauern des vorigen Jahrhunderts gewinnen. Zum Kaffeetrinken kehrte man im „Deichhaus“ in Niedermarschacht ein.

Die Motorseglerschulung boomt. Aus diesem Grunde ist seit längerer Zeit der Kauf eines Reise-Motorseglers im Gespräch.

Klaus-Dieter Freudenthal und Kurt Hoffmann haben sich im Lande umgesehen. Sie fanden beim Studium der Verkaufsanzeigen eine Grob G 109 mit guter Avionik-Ausstattung. Nach einer Vorbesichtigung in Kitzingen, ging der Besitzer auf der Gebraucht-Flugzeugmesse in Rendsburg auf unsere Preisvorstellung ein. Noch am gleichen Tag, Samstag, dem 28. August 1993, brachte er die **G-109 D-KNOW** nach Uelzen. Nach der Umschreibung durch das LBA Braunschweig, konnten die ersten Mitglieder auf das neue Muster eingewiesen werden.

Am 18. und 19. September, trafen sich 14 Segelkunstfliegerinnen und -flieger aus 6 norddeutschen Vereinen auf unserem Flugplatz, um das polnische Segelkunstflugzeug „**SWIFT**“ kennenzulernen und probezufliegen. Bei 18 Starts und Schlepphöhen bis auf 2000 Meter wurde das Flugzeug, ein Einsitzer, von den Interessenten ausgiebig in allen Kunstflugfiguren erprobt. Wenn die Termine passen, will der Importeur, Hugo Günthert, einen SWIFT für den nächsten Kunstfluglehrgang in Uelzen zur Verfügung stellen.

Der 2. Motorseglerlehrgang fand in der Zeit vom 25. September bis zum 3. Oktober statt. Die 15 Schüler bzw. Umschüler haben insgesamt 221 Starts gemacht und dabei 45 Stunden und 13 Minuten geflogen. Während dieser Woche war am Donnerstag, d. 30. September, eine Übung des Heeresflieger Regiments aus Celle, mit Tankstop auf unserem Platz. Die 12 Hubschrauber reihten sich nahtlos in unseren Flugbetrieb ein.

Darüber ein Bericht von Roland Mohr im Rundschreiben Nr. 5/93.

Am 30. Oktober 1993 fand das alljährig wiederkehrende Abfliegen der Segelflieger statt. Außer dem normalen Flugbetrieb wurde in diesem Jahr noch Ballonfahren angeboten. Zum Preis von DM 300.- konnte man eine Fahrt mit dem Heißluftballon

„**SCHWÄLBCHEN**“, **D-OSWA** unternehmen. Auch am nächsten Tag, dem Sonntag, war noch einmal Gelegenheit mit dem Ballon zu fahren.

Nach dem Abfliegen kamen die ersten Kunststoff-Segelflugzeuge in die Werkstatt. In der Zeit vom 18.12.1993 bis zum 13.02.1994 wurden die Motorsegler in der Werkstatt überholt.

Wie immer, war im November / Dezember ein Funksprechlehrgang mit Uwe Rath, an dem alle neuen Vereinsmitglieder teilnehmen konnten.

Weihnachten, wie alle Jahre vorher.

Am 1. Feiertag traf man sich ab 10.00 Uhr mit Schlips und Kragen zum Frühschoppen. (Damit die Männer nicht in der Küche herumstehen)

Am 2. Feiertag war ab 15.00 Uhr Familien-Kaffeetrinken. (Mit „Kind und Kegel“) Auch

Punschtrinken wurde angeboten.

Zum Jahresausklang wurde am Silvester - Nachmittag geflogen. Am Abend trafen sich die Junggebliebenen zur Party in den Clubräumen.

Im Januar 1994 besichtigten Klaus Dieter Freudenthal und Thomas Wnuck in Dänemark einen **Janus M**. Der Kauf und die Einfuhr aus Dänemark erfolgte am 15. Februar. Die deutsche Umschreibung und Zulassung auf das Kennzeichen **D-KYYY (triple Yankee genannt)** war am 15. März. Danach erfolgte die Einweisung der interessierten Segelflieger mit Motorseglerschein.

Die Jahreshauptversammlung fand am Freitag, den 18. Februar in der Flugplatzkantine statt. Von den 57 Anwesenden waren 54 Mitglieder stimmberechtigt. Die von Thomas Wnuck vorgeschlagenen Satzungsänderungspunkte wurden von der Versammlung einstimmig angenommen.

Vereinsmeister des Jahres 1993 waren:

Juniorenklasse:	Carsten Dahms
Standard klasse:	Joachim Dahms
Vereinsmeisterin:	Doris Wendtlandt
Motorflug:	Hendrik Solgaard

Außer der üblichen Winterarbeit an den Segelflugzeugen, hatten die Segelflieger noch zusätzliche Arbeiten zu verrichten. Galt es doch die Segelflugzeuganhänger TÜV-fertig zumachen. Jeder Anhänger mußte vom TÜV abgenommen werden und erhielt dann vom Straßen-Verkehrsamt ein grünes Nummernschild. Damit entfällt für die Zukunft das Suchen bzw. Malen von Nummernschildern, wenn ein außengeländetes Segelflugzeug zurückgeholt werden muß. Besonderer Dank an Jochen und Carsten Dahms, die Alles organisierten.

Die Abnahme der Kunststoffsegelflugzeuge war bereits am 5. Februar 1994.

Die übrigen Flugzeuge und die Winde folgten am 29. März.

Zwischenzeitlich waren auch alle drei Motorsegler zum Überholen in der Werkstatt. Unter der Aufsicht von K.D.Freudenthal sorgten K.Hoffmann, M.Lüpke und Phil Spoddeck mit den eingeteilten Motorsegler-Fliegern und -Schülern für die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten. Die Abnahme der Flugzeuge durch den Prüfer Jochen Gaida war am 2.Februar und am 29. März.

Die Flugsaison wurde mit der Sicherheitsbelehrung und dem Anfliegen am Karfreitag, den 1.April eröffnet. Am nächsten Tag dem Ostersonntag wurden nach dem Flugbetrieb Grillsteaks und Bratwürste zum Abendessen gereicht und nach dem Dunkelwerden mit einem zünftigen Osterfeuer der Winter vertrieben. Das Freibier vom Faß hat gut geschmeckt.

Am 10. April wurde mit allen drei Motorseglern eine Überlandeinweisung geflogen. Die Flugstrecke führte bei gutem Wetter über Lübeck (Mittagessen) nach Wangerooge. Nach einem ausgedehnten Strandspaziergang mit Kaffeetrinken wurde es Zeit für den Rückflug, denn das Wetter hatte sich in der Zwischenzeit verschlechtert. Alle drei Mannschaften erreichten am Abend wohlbehalten ihren Heimatflugplatz. Es war besonders für die Schüler ein Erlebnis.

Die Motorsegler-Woche, d.h. intensive Schulung in Theorie und Praxis, begann unter der Leitung von Arnold Lang am 25. April und dauerte bis zum 1. Mai. Laut Zeitungsartikel vom 10. Mai flogen die 15 Schüler unter der Aufsicht ihrer ehrenamtlichen Fluglehrer in dieser Zeit 76 Flugstunden bei 306 Starts.

Am Himmelfahrtstag, den 12. Mai 1994 wurde wie in den Jahren zuvor ein

„Tag der offenen Tür“

veranstaltet. Unter der verantwortlichen Leitung von Thomas Neidhardt wurde die von der Bezirksregierung Weser-Ems am 9. Mai genehmigte Luftfahrtveranstaltung durchgeführt. Für die Rundflüge mit Flugzeugen der E-Klasse, Motorseglern, und Segelflugzeugen standen die Vereinsflugzeuge und einige Privatmaschinen zur Verfügung. Zwischendurch zeigten die Fallschirmspringer der **Fallschirm-Einsatzgruppe Lüneburg** ihr meisterliches Können. Einige Oldtimer Doppeldecker waren erschienen. Mit den Piloten konnten ebenfalls nostalgische Rundflüge gemacht werden. Am Spätnachmittag, als das Wetter etwas ruhiger geworden war, begann die Mannschaft mit dem Piloten Michael Schröder den **Heißluftballon D-OBVL** zu füllen. Mit drei Gästen startete der Ballon um 17:45 Uhr UTC. Die Fahrt ging bei ruhigem Wetter in Richtung Südwest, die Landung erfolgte bei Wichtenbeck. Nach dem Abbau und der Rückkehr zu unserem Platz, wurden die Mitfahrer nach alter Sitte zünftig „getauft“. Für die Sicherheit während der Veranstaltung standen uns freiwillige Helfer des DRK und der Feuerwehr zur Verfügung.

Auch für das leibliche Wohl der vielen Zuschauer war bestens gesorgt. Die Mitglieder des Vereins betreuten 2 Würstchen- und Steakstände. Ebenso wurde Erbsensuppe der Schlachtereier Meyer aus Gerdau verkauft.

In der Vereinskantine schenkten die Fliegerfrauen Kaffee aus und verkauften den reichlich vorhandenen selbstgebackenen Kuchen.

Die launigen Sprüche des Flugleiters Peter Schneider sorgten für einen reibungslosen Flugverkehr und für die Informationen unserer Zuschauer. Für die Dokumentierung der vielen Starts und Landungen war ich zuständig. Mit dem harmonischen Ablauf des ganzen Tages waren alle Beteiligten zufrieden.

Leider erschienen an den darauffolgenden Wochenenden unter den Überschriften:

„Gerne die Feiertagsstille genossen“ „Feiertags und Lärm belästigt“

zwei Briefe auf der Leserbriefseite der AZ, in denen sich die Schreiberinnen über den Fluglärm an diesem Tag beschwerten.

In der Zwischenzeit haben fast alle bei uns am Platz fliegenden Flugzeuge ein Lärmschutzzeugnis vom Luftfahrtbundesamt LBA in Braunschweig bekommen.

Für den 28. / 29. Mai hatten die Segelflieger zu einem Schnupperwochenende eingeladen.

13 Interessenten waren gekommen um den Flugbetrieb kennenzulernen.

Leider hat sich kein Teilnehmer entschlossen bei uns zu bleiben.

Das „Schwälbchen“, Ballon Team hatte in der Zeit vom 24. Juni bis zum 1. Juli zu einer Woche Ballonfahren mit dem Heißluftballon „**Schwälbchen**“ **D-OSMA** eingeladen.

In einem Artikel in „Die Zeitung“ für die Samtgemeinde Suderburg wird die Fahrt mit zwei Suderburgern beschrieben:

„Die Fahrt führte in ca. 500 Metern Höhe von Barnsen über Ebstorf, Velgen bis nach Kolkhagen. Bei der Landung kamen schnell 40 - 50 Dorfbewohner, die in der Nähe ihr Dorffest feierten, um beim Zusammenpacken des Ballons zu helfen. Wie üblich wurden die

beiden neuen Ballonfahrer mit Feuer (in den Haaren) Erde (auf den Kopf) und Sekt (in die Kehle) auf den Namen Baron Volker und Großfürst Dirk getauft“

Am 26. Juni startete Klaus-Dieter Freudenthal mit dem Motorsegler **G 109, D-KNOW** von Barnsen zu seinem lange vorbereitem Nordlandflug. Das erste Tagesziel war Thisted im Norden Dänemarks, 525 Km. Nonstop in 3 Stunden und 7 Minuten. Am nächsten Tag ging der Flug weiter über Kristiansand nach Notodden in Norwegen. Am 28. Juni Weiterflug über Dagali nach Røros, dort wurde ein Tag Pause eingelegt. Von Røros führte der Flugweg VIA Vandalen, Sweg in 4 Stunden 28 Minuten über 684 Km. nach Jonköping. Am gleichen Tag noch ein kurzer Sprung von 42 Km. nach Visingsö. Am nächsten Tag ein kurzer Flug von Visingsö nach Oskarsham und weiter über Öland, die Südspitze von Gotland nach Visby. Nach einem Tag Pause führte der Flug entlang der schwedischen Küste nach Rø auf Bornholm. Dort wurde ein Besichtigungstag eingelegt. Am letzten Tag, den 5. Juli ging der Flug entlang der Bornholmer Küste nach Rønne. Nach gründlicher Vorbereitung für den Flug über die Ostsee, ging es weiter über das VOR Trent (TRT) auf der Insel Rügen nach Barth und von dort zur letzten Etappe nach Uelzen. In 21 Stunden und 56 Minuten legte Klaus-Dieter 3254 Kilometer zurück.

Solche Flüge sind zur Nachahmung empfohlen.

In den Sommerferien fand, für die Segelflugschüler und interessierte Leistungsfieger in der Zeit vom 23. Juli bis zum 7. August, unter der Leitung von Lutz Warnek und Bernd Lührs, ein Sommerlager statt.

Für die daheimgebliebenen „Kids“ wurde in der „AZ“ und im **„Ferienspaß Veranstaltungskalender“** der Jugendpflege der Stadt Uelzen unter dem Motto „ Über den Wolken schweben“ für die Aktion Ferienspaß geworben. An den Wochenenden hatten die Interessenten Gelegenheit, sich am Flugbetrieb zu beteiligen und gegen eine geringe Gebühr einige Starts mit einem Segelflugehrer im Doppelsitzer zu machen.

Der diesjährige Ausflug der Fliegerfrauen führte am 24. Juli nach Soltau, Fallingbostal und Walsrode. Dabei wurden einige interessante Besichtigungen gemacht.

Am gleichen Tag flogen ein Teil der Uelzener Flieger mit den Flugzeugen und Motorseglern nach Gütin auf Rügen. Dort traf man sich mit 3 Besatzungen, die schon einen Tag vorher nach Rügen geflogen waren. Insgesamt waren wir 24 Teilnehmer. Nach längerer Wartezeit, bei sehr hoher Temperatur, entschlossen wir uns, ohne die letzte Besatzung , die wegen einer Reparatur später von Barnsen gestartet war, mit dem vorbestellten Bus loszufahren. Zunächst fuhr uns der Busfahrer nach Sagard zum Gasthaus „ An der alten Kreidebahn“. Dort haben wir Mittag gegessen. Nach der Stärkung ging die Inselrundfahrt über romantische Alleen in Richtung Stubbenkammer zum „ Königsstuhl“, wo wir den Kreidefelsen besichtigten. Die Weiterfahrt führte uns vorbei an der großen Eisenbahnverladestation für die Ostseefähren nach Rußland, an der alle Versorgungsgüter der ehemaligen russischen Besatzungstreitkräfte verladen wurden, zu den ehemaligen KDF-Bauten an der Ostseeküste. Dort legten wir eine Pause ein, um unsere Füße in der Ostsee abzukühlen. Bei dem herrlichen Wetter war dort reger Badebetrieb. Im Ostseebad Binz (früher sehr mondän) machten wir einen Spaziergang auf der neu errichteten Anlegerbrücke und anschließend eine Kaffeepause an der Standpromenade. Auf Umwegen fuhr uns der Fahrer zum Flugplatz zurück. Während der ganzen Tour hat uns der Busfahrer die notwendigen Informationen über die reizvolle Umgebung gegeben. Der Rückflug führte die Mannschaften auf verschiedenen Wegen nach Uelzen zurück. Erst kurz vor Sonnenuntergang war die letzte Besatzung zu Hause.

Unsere Frauen waren diesmal als Erste von ihrem Ausflug zurück. Zum Abendessen wurden noch Steaks und Bratwürste auf den Grill gelegt. Alles in Allem war es für beide Gruppen ein

erlebnisreicher Tag.

Am 1. August war auf der Lokalseite der „AZ“ ein Bericht mit Bild unter der Überschrift :

„Segelflieger vom Flugsportverein haben derzeit blendende Bedingungen“

„Dieter Bornholdt - mit 70 - einer der Besten“

In dem Bericht wurden Dieters Leistungsflüge mit seiner **DG 400 D-KOHJ** über ein Dreieck von 540 Km. gebührend gewürdigt. Auch Thomas von Blumenthal verbesserte mit einem 429 Km.-Dreieck die Vereinsstatistik. Erwähnt wurden auch die Flüge weiterer Pilotinnen und Piloten des Vereins über 250 und 280 Kilometer.

Am 3. August mußten wir Abschied nehmen von unserem Freund

Klaus Faltin

der am 29. Juli nach seiner schweren Krankheit verstorben war. Unvergessen bleiben uns sein ausgleichendes Wesen, seine Hilfsbereitschaft und die vielen Filmberichte seiner Urlaubsreisen.

Fliegerisch wird dieser Sommer noch vielen Freunden in guter Erinnerung bleiben.

Die Bilanz des Sommerlagers: 387 Windenstarts und 275 Flugstunden. Den ersten Alleinflug im Segelflugzeug machten: Ulrich Bönecke, Nils Löhr, Christian Matalla und Simon Schmedtmann.

Die Überlandflieger legten in der Zeit 3000 Kilometer im Segelflug zurück.

Am 2. August wurde in den Motorsegler **D-KFUW** ein neuer Motor eingebaut.

Vom 7. bis zum 20. August waren wieder einige Segelflieger, unter der Leitung von Joachim Dahms, mit 3 Segelflugzeugen zum Alpensegelfliegen in Reutte in Tirol. Über diese Expedition hat Carsten Dahms einen Bericht geschrieben, der im Rundschreiben 4 / 94 nachzulesen ist.

Hartmut Stehr und Kurt Hoffmann waren mit der Klemm **107 D-ECAH** ohne Zwischenlandung nach Reutte geflogen.

Nachdem der neue Motor der **D-KFUW** seine ersten 50 Stunden absolviert hatte, starteten Oskar Feller und Dieter Schlichtenhorst am 14. August zu ihrem Flug in die Alpen. Am ersten Tag ging es über Allendorf / Eder, Offenburg nach Grenchen in der Schweiz. Am nächsten Tag flogen sie von Grenchen nach Ascona. Am 16. August landeten sie dann, von Ascona kommend, in Reutte, zum Besuch der Urlaub machenden Segelflieger. Zwei Tage später ging der Flug über Kempten nach Würzburg. Wegen des schlechten Wetters wurde der Rückflug nach Uelzen auf den 20. August verschoben, wo die Beiden nach 2 Stunden und 38 Minuten Nonstop aus Würzburg in Uelzen eintrafen. Insgesamt wurden in 14 Stunden und 54 Minuten, 1680 Kilometer geflogen.

Am 17. August waren Klaus-Dieter Freudenthal und Hans Zierau zu ihrem geplanten Ungarnflug gestartet. Der Flugweg führte von Uelzen über Vilshofen nach Wien-Vöslau. Am 19. ging es dann weiter von Vöslau nach Siofok am Plattensee. Nach einem Besichtigungstag

in Budapest führte der Flug am 21. August über Graz nach Niederöblarn. Am nächsten Tag ging es dann von Niederöblarn über Zell am See nach St. Johann in Tirol und weiter nach Mindelheim, der Geburtsstätte der Grob G 109. Die letzten 560 Kilometer von Mindelheim nach Uelzen wurden am 23. August abgespult. Der Newcomer Hans Zierau hat am ersten Tag 540 und am letzten Tag 560 Kilometer Nonstop geflogen. Insgesamt flogen die Beiden in 15 Stunden und 17 Minuten 2370 Kilometer.

Wer mehr über diesen Flug wissen will, kann den Erlebnisbericht von Hans Zierau im Rundschreiben „**DAS NEUESTE**“ Nr. 5 / 94 nachlesen.

Als besondere Aktion dieses Jahres ist die Lärmemissionsmessung zu nennen. Trotz des Termins an einem Wochentag, Dienstag, den 30. August beteiligten sich viele Piloten mit ihren Flugzeugen an den Meßflügen. Insgesamt wurden 17 Meßflüge durchgeführt. Die letzte Landung war um 18:30 Uhr UTC.

Vom 10. bis zum 18. September fand zum zweiten Mal in diesem Jahr eine Motorseglerwoche statt. Trotz des schlechten Wetters wurde fleißig geflogen. An einem schönen Abend konnte Jürgen Janßen auf der „**SV**“ seinen ersten Alleinflug machen. Wenn nicht geflogen werden konnte, wurde die Zeit mit theoretischer Weiterbildung genutzt.

Das von Matthias Hoffmann und seinem jungen Team organisierte **Hallenfest** wurde am 10. September von 120 angemeldeten Fliegern, den Fliegerfrauen und Freunden, in der mit Birkengrün und Herbstlaub festlich geschmückten Flugzeughalle gefeiert. Mehr darüber kann man nachlesen in dem Bericht von Bianca Nowacki im Rundschreiben 4/94.

Vom 25. September bis zum 1. Oktober, war wieder ein Kunstfluglehrgang mit 6 Kunstflugschülern. Auch bei diesem Lehrgang war kein besonders gutes Flugwetter. Die angesetzte Kunstflugprüfung, mit Ulf Kramer als Prüfer, mußte wegen zu niedriger Wolkendecke um eine Woche verschoben werden.

Im Bericht von Dominikus Kleineberg... und mal wieder: „**UPSIDE DOWN**“ im Rundschreiben 5/94 kann man mehr darüber erfahren.

Von der letzten Buß- und Betttagveranstaltung, der traditionellen Segelfliegertagung des LVN, berichtet Carsten Dahms:

Das gute Wetter trug in diesem Jahr dazu bei, daß sich mehr Piloten an der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug beteiligten und daß mehr Überlandflugkilometer eingereicht wurden als in den Vorjahren. Der FSV CUMULUS Uelzen belegt mit 11 Piloten, 30 eingereichten Flügen und zusammen 8500 km den 19. Platz in der Landeswertung von 69 Vereinen. In der Doppelsitzerklasse belegt der Verein mit 1100 km den 9. Platz.

Dieter Bornholdt hat es geschafft. Er belegt mit 3 Flügen über 530 km den 1. Platz in der 18m Klasse. Herzlichen Glückwunsch zur Landesmeisterschaft.

Die 11 Piloten/Besatzungen des FSV CUMULUS verteilen sich auf die Klassen:

Standardklasse	senior:	Thomas v. Blumenthal, Joachim Dahms, H.O. Tiede, Kurt Hoffmann
Standardklasse	junior:	Carsten Dahms
18-m Klasse:		Dieter Bornholdt
Damen:		Andrea Hesse
Doppelsitzer:		<i>Herrmännchen</i> - Kurt Hoffmann Matthias Hoffmann - Eberhard Adam Carsten Dahms - Carsten Witt Bettina Zörner - Thomas Wnuck

Soweit der Bericht von Carsten Dahms.

Mit der Einladung am schwarzen Brett unter der Überschrift „**endlich geschafft**“ ! haben Gerd Mrowka und Malte Stahnke ihren PPL - „B“ Schein am Sonnabend, 17. Dezember in der Kantine mit Freibier und Futter gefeiert.

Weihnachten 1994:

1. Feiertag: Der „Männer aus der Küche“ Frühschoppen, war ab 10.00 Uhr auf dem Flugplatz
2. Feiertag: Familienkaffeetrinken mit Geschenke zeigen und-ausprobieren

(mit Kinder und Keg.....wie immer eben)

31.Dezember: Sylvesterfliegen (je nach Wetter)
Hiermit endet das letzte Rundschreiben des Jahres 1994.

Das Jahr **1995** begann wie in vielen Jahren zuvor mit der Werkstattarbeit an den Vereinsflugzeugen. Nach vielen Arbeitsstunden der einzelnen Teamgruppen unter der Leitung ihrer Werkstatteleiter konnten die Segelflugzeuge und Motorsegler am 19. und 25. März vom Prüfer Jochen Gaida abgenommen werden.

Während der Winterarbeit fand am 13. Januar das traditionelle **Grünkohlessen**, wieder in Barnsen bei Lotti Krull, statt. Sowohl das Essen als auch der Nachtmahl haben wie immer vorzüglich geschmeckt.

Am 24. März war die Jahreshauptversammlung, der in der **AZ** vom 10. April ein längerer Artikel gewidmet war.

Generationswechsel in der Clubführung

„Ganz im Zeichen eines Generationswechsels stand die Jahreshauptversammlung des Flugsportvereins Cumulus Uelzen in Barnsen. Ein Kapitel in der Vereinsgeschichte wurde geschlossen mit der Verabschiedung des Kassenwartes Gerd Schlimme, der mehr als 20 Jahre erfolgreich die Finanzen des Vereins verwaltete, nun aber aus gesundheitlichen Gründen die Amtsgeschäfte an seinen wesentlich jüngeren Nachfolger Andreas Scheerer übergab.

Es war deshalb auch mehr als nur ein Zeichen des Dankes und der Anerkennung als der 1. Vorsitzende Peter Schneider einen von allen Mitgliedern gesponserten Reisegutschein an Schlimme überreichte und ihm alles Gute für seinen Flug nach Australien wünschte.

Ebenfalls neu besetzt wurde das Amt des Motorseglerreferenten. Nach mehr als 15 Jahren räumte Kurt Hoffmann aus Dahlenburg seinen Posten zugunsten eines auch in diesem Fall mit Thomas von Blumenthal erheblich jüngeren Vereinskameraden.

Ehrenmitglieder

Günther Lotz aus Eimke und der Uelzener Ulli Köhler erhielten die Ehrenmitgliedschaft für ihren langjährigen tatkräftigen Einsatz im Verein verliehen, Heinz Sprave aus Bad Bevensen und der in Hanstedt wohnhafte Wilhelm Baucke wurden mit der goldenen Ehrennadel des Landesverbandes Niedersachsen für 40 jährige fliegerische Aktivitäten ausgezeichnet.

Landesmeister

Von nicht geringerer Bedeutung waren die fliegerischen Leistungen der Mitglieder im vergangenen Jahr. Für den Bereich Segelflug errang Dieter Bornholdt aus Wriedel die Niedersachsenmeisterschaft in der 18 m-Klasse. Besondere Anerkennung für ihre Auslandsflüge mit den vereinseigenen Motorseglern, unter anderem nach Norwegen und Italien wurde Klaus-Dieter Freudenthal, Hans Zierau und Oskar Feller zuteil.

Zum Abschluß des jährlichen Treffens erging an alle Mitglieder ein Aufruf, den „Tag der offenen Tür“, der wie immer am Himmelfahrtstag nun schon zum 15. Male veranstaltet wird, einmal mehr besonders aktiv zu unterstützen.“

Folgende Punkte wurden in dem vorgenannten Zeitungsartikel nicht erwähnt:

Für seine langjährige aktive Mitarbeit wurde Gerd Schlimme die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Heinz Sprave und Wilhelm Baucke wurden für 40 Jahre fliegerische Tätigkeit und Dieter Baruth für 25 Jahre fliegerische Tätigkeit geehrt.

Folgende Pokale wurden verliehen:

Vereinsmeister:	Thomas von Blumenthal
Damenpokal:	Bettina Zörner
Juniorenpokal:	Carsten Dahms
18 m Klasse:	Dieter Bornholdt

Die Sicherheitsbelehrung für alle am Segelflugbetrieb teilnehmenden Mitglieder fand am Morgen des 26. März statt.

Man sieht aus dem vorausgegangenen Bericht, daß die aktiven Mitglieder des Vereins an den beiden letzten Wochenenden des Monats März besonders stark gefordert wurden.

Am 1. April war dann das **Anfliegen** der Segelflieger.

Unser mehrfacher Vorstoß zur Änderung der Abflugrichtung auf der „27“, zur Vermeidung unnötigen Lärms für die Bewohner der Ortschaft Barnsen, hatte Erfolg.

Am 27. April 1995 genehmigte die Bezirksregierung Weser-Ems als zuständige Luftfahrtbehörde die Änderung der Startrichtung um 15 Grad nach Norden.

In der Zeit vom 6. bis zum 14. Mai fand die erste **Motorseglerwoche 1995** statt. Bereits am 27. April wurde in einem Artikel in der **AZ** auf dieses Ereignis hingewiesen. Auch (Noch) Nichtfliegern öffnete der Verein seine Türen. Interessierte Neumitglieder hatten die Gelegenheit, den Flugbetrieb mit allem „Drum und Dran“ während dieser Zeit kennenzulernen. Die Bilanz der Schulungswoche zeigt ein erfreuliches Bild. Auf den 3 Motorseglern wurden von den 10 Teilnehmern insgesamt 182 Starts mit 57 Std. und 47 Min. Flugzeit gemacht.

Bianca Nowacki, Frank Balzerowski und Jürgen Janßen machten ihren 300 km Überlandflug, bei dem sich jeder seine Route selbst wählen konnte. Peter Seib und Carsten Witt machten am 10. bzw. 11. Mai ihren ersten Alleinflug auf dem Motorsegler. Zum Abschluß machten alle 3 Motorsegler mit den Besatzungsmitgliedern Lang, Spoddeck, Otte, Mrowka, Seib und Witt einen Ausflug nach Norderney und zurück.

In einer Feierstunde am 21. Mai um 11.00 Uhr überreichte Peter Schneider den Ehrenmitgliedern Ulrich Köhler und Günther Lotz die Ehrenurkunden. Mit dem Ehrenzeichen und der Urkunde für 40 jährige fliegerische Tätigkeit wurde Kurt Hoffmann geehrt.

Bereits am 19. Mai war ein Bericht unter der Überschrift

„Zum Saisonauftakt 340 Kilometer durch die Lüfte“

in der **AZ** zu lesen.

„ Gerd Höber und Matthias Hoffmann waren auf der östlichen Strecke mit dem Doppelsitzer nach mehr als fünfstündiger Flugzeit und 340 km Strecke wieder auf dem Flugplatz in Barnsen gelandet. Ihnen gefolgt war Thomas von Blumenthal, der in einem einsitzigen Segelflugzeug das gleiche Dreieck erfolgreich bewältigte. Eigene Wege war „Oldie“ Dieter Bornholdt gegangen. Nach über vier Stunden Flugzeit und einer 300 Kilometer - Tour über ganz Norddeutschland landete auch er mit seiner DG 400, einem eigenstartfähigen Segelflugzeug wieder problemlos in Barnsen.“

Soweit auszugsweise der Bericht.

Am Himmelfahrtstag, dem 25. Mai, wurde zum 15. Mal der

„Tag der offenen Tür“

gestartet. Dem zahlreich erschienenem Publikum wurde ein umfangreiches Programm geboten.

Mehrere Oldtimer - Doppeldecker waren erschienen. Mit ihnen konnten auch Rundflüge gemacht werden. Die Fallschirmspringer aus Faßberg zeigten ihre Präzisionssprünge. Interessenten hatten die Gelegenheit einen Tandemsprung mitzumachen. Der ADAC - Rettungshubschrauber „Christoph 19“ gab ein Stelldichein und konnte besichtigt werden. Vom Schulflugzeug bis zum Hochleistungssegler mit Klapptriebwerk konnte alles besichtigt werden. Sachverständige Vereinsmitglieder standen an allen Flugzeugen zur Auskunft bereit. Den Motorsportfans wurde eine Parade von hervorragend gepflegten alten Autos und Motorrädern geboten. Alle waren fahrbereit und hatten mit eigener Kraft unseren Platz erreicht. Für die zahlreich mit ihren Eltern oder Großeltern erschienenen Kinder hatten wir eine Hüpfburg aufgebaut. Der Andrang war groß. Der Rundflugschalter mußte zeitweilig wegen der großen Nachfrage geschlossen werden. Bei dieser Aufzählung der Attraktionen darf natürlich die Ausstellung der Modellflieger in unserer Halle und das Vorführen der Flugmodelle im Fluge nicht unerwähnt bleiben.

Besonderer Dank gebührt den vielen Helfern in der Kantine, den Ehefrauen für die reichlichen Kuchenspenden und den vielen unerwähnten Helfern auf verlorenen Posten.

Allen Flugtagbesuchern wurden unsere neu entwickelten

„ Infos zum Tag der Offenen Tür „

überreicht.

Zwei Tage darauf, am 27. Mai, war dann eine Dienstbesprechung aller Flugleiter, bei der Arnold Lang die freiwilligen Flugleiter mit den neuesten Vorschriften vertraut machte. Insbesondere wurde die schon erwähnte Änderung der Abflugrichtung nach Westen besprochen.

Zum 1. Juni habe ich die Aufgaben des Ausbildungsleiters Motorseglerschulung an Arnold Lang übergeben.

Beim Schnupperwochenende für Segelflieger hatten interessierte junge Leute die Gelegenheit, am Flugbetrieb teilzunehmen und mit den Fluglehrern einen Start zu machen.

Vom 18. Juni bis zum 9. Juli waren Carsten Dahms, Carsten Witt und Wolfgang Torkler mit Frau zum Alpensegelfliegen nach Niederöblarn in der Steiermark. Während ihres dortigen

Aufenthalts erhielten die Segelflieger Besuch von den motorisierten Freunden. Georg Peter-Isenburger und Doris Wendtlandt flogen mit der „Swift“ N-2451B von Gießen über Eggenfelden, Wels nach Niederöblarn und über Zell am See, Gießen nach Uelzen.

Herbert Krüger und ich machten mit der Ralley MS 893 D-EAAV einen CVFR Schulungsflug von Barnsen nach Eggenfelden und weiter über Wels eine Alpenflugeinweisung nach Niederöblarn. Beim Einflug in die Alpen von Wels aus flogen wir über die mir altbekannte Strecke vorbei an Kirchdorf an der Krems durch das enge Tal der Steyr, Richtung Kirchgarten. Die ca. 2000 m hohen Berge links und rechts unseres Kurses waren wolkenverhüllt. Zum ca. 950 m hohen Phyrn - Pass sank die Wolkenuntergrenze weiter ab. Wir hatten aber genügend Freiraum zum Weiterflug. Der alte Fliegerspruch:

„Hat der Grimming einen Hut, wird das Wetter nicht mehr gut“

bewahrheitete sich beim Abstieg in das Entsig. Beim Vorbeiflug an meinem alten Einsatzplatz Aigen im Ennstal fing es an zu regnen. Der Grimming, der ca. 2000 Meter hohe Hausberg zwischen Aigen und Niederöblarn, war in den Wolken. Den Anflug nach Niederöblarn mußten wir weiter ausdehnen, weil am Platz Segelflug-Kunstflugmeisterschaften stattfanden. Nach der Landefreigabe landeten wir um 16:07 Ortszeit, rechtzeitig zum Kaffeetrinken mit unseren Freunden, die sich über unseren Besuch freuten. Die Freunde halfen uns mit ihrem Auto bei der Quartiersuche. Zum Abendessen trafen wir uns dann in einer Gaststätte wieder. Der nächste Tag war wegen des schlechten Wetters für einen Weiterflug bzw. Rundflug in die Tauernregion nicht geeignet. Herbert und ich machten eine ausgedehnte Wanderung. Unsere Segelflieger zeigten uns nachmittags ihre Unterkunft in einem schön gelegenen Apartment. Abends fuhren wir alle nach Irndung. Die dargereichten Fischgerichte in dem stilvoll eingerichteten Teichrestaurant unterhalb von Schloß Trautenfels waren geschmackvoll zubereitet und schmeckten uns vorzüglich. Dazu ließen wir uns den landestypischen Wein munden. Spät kamen wir wieder in unserem Hotel an.

Am nächsten Morgen, dem 7. Juli, war noch Nebel der sich aber rasch auflöste. Herbert und ich entschlossen uns wegen der allgemeinen Großwetterlage für den Heimflug. Weil wir von der Flugsicherung in Graz keine direkte Ausfluggenehmigung bekamen mußten wir einen Zollflugplatz anfliegen. Um kurz vor 11.00 Uhr starteten wir nach St. Johann in Tirol, das wir in knapp einer Stunde Flugzeit erreichten. Dabei flogen wir immer entlang des Schlechtwetterweges am Dachstein vorbei, das Salztal aufwärts über Zell am See, Saalfelden, entlang der Leoganger Steinberge nach St. Johann. Dort wurde vollgetankt. Wegen der Mittagsruhe am Platz erfolgte der Direktflug nach Barnsen um 14:00 Uhr. In vier Stunden und zehn Minuten bewältigten wir die 645 Km lange Flugstrecke als CVFR Schulungsflug von NDB zum VOR bzw. umgekehrt fliegend. Der Flug führte uns zunächst durch das Ellmauer Tor, am Wilden Kaiser vorbei, das Inntal abwärts zur deutschen Grenze. Dort übernahm uns München RADAR für den Weiterflug über VOR MDF und VOR MBG, östlich an München vorbei bis Regensburg. Für den weiteren Flug vorbei an Bayreuth, Jena, Wolfsburg nach Uelzen verzichteten wir auf eine Radarführung. Um 18:10 Uhr landeten wir in Uelzen. Unsere Ehefrauen waren über unsere so schnelle Rückkehr erstaunt. Die Wetterlage der nächsten Tage gab uns aber recht, nur auf Umwegen hätten wir Uelzen erreichen können.

Am darauffolgenden Tage waren auch unsere Freunde aus Niederöblarn nach Uelzen zurückgekehrt.

Unter der Leitung von Bernd Lührs und Lutz Warnek begann vom 10. bis zum 23. Juli das Sommerlager der Segelflieger. Im Ferienspaßkalender der Stadt Uelzen wurde beim „Tip 20“ auf diese Veranstaltung hingewiesen. Jugendliche hatten während des Lagers die Gelegenheit,

für DM 10.00 pro Tag, an dieser Segelflugaktion teilzunehmen. In einem Zeitungsartikel vom 19. Juli, beschreibt die **AZ** Mitarbeiterin Nicole Hahne unter der Überschrift:

„Mich reizt der Anstieg des Adrenalinspiegels“

ihre Eindrücke, die sie bei den Gesprächen mit den Teilnehmern gewonnen hatte, insbesondere das unvergeßliche Erlebnis ihres Fluges mit Lutz Warnek.

Das gute Wetter wurde von den teilnehmenden Segelflugschülern ausgenutzt. Bernd Kellert und Rasmus Krüger machten ihre ersten Alleinflüge mit der „A“ Prüfung. Nach der Beendigung des Flugbetriebes wurde den Beiden mit einem stacheligen Blumenstrauß gratuliert und nach dem „Po-versohlen“ die „A“ Nadel überreicht. Johannes Walter erfüllte die Bedingungen der „B“ Prüfung. Nils Löhr und Christian Matalla freuten sich besonders über ihre „C“ Flüge.

In der Zeit vom 28. Juli bis zum 8. August fand der geplante Sternflug nach St. Petersburg statt. Aus Uelzen nahmen Wilhelm und Ralf Baucke daran teil. Am ersten Tag flogen die 80 Besatzungen mit 220 Teilnehmern vom Startflugplatz Rothenburg in der Oberlaussitz nach Deblin an der Weichsel, einem Militärflugplatz der polnischen Luftstreitkräfte. Dort wurde aufgetankt, übernachtet und die Zollabfertigung erledigt. Am nächsten Tag ging der Flugweg vorbei an Brest, der Uelzener Patenstadt Kobrin, Baranawici nach Minsk in Belarus, wie Weißrußland offiziell genannt wird. Nach einem Tag Ruhepause wurden die Vorbereitungen für den Weiterflug nach Witebsk (Vicebsk) in GUS getroffen. In Begleitung von 2 russischen Führungsmaschinen wurde gestartet. Das Wetter und die Sicht waren ausgezeichnet, man hätte bis nach Wladiwostok fliegen können, wenn entlang der Transsibirischen Eisenbahn genügend Landeplätze vorhanden wären und die Behörden entsprechend mitmachten. Aus unerfindlichen Gründen bekamen die Besatzungen keine Genehmigung für den Weiterflug zum 450 Km entfernten St. Petersburg. Nach Tagen der Ungewißheit wurde auf Beschluß der Mehrheit der Teilnehmer der Rückflug über Minsk, Deblin nach Rothenburg angetreten. Nach der Verabschiedung von den neu gewonnenen Freunden erfolgte der Rückflug nach Uelzen. Soweit die Kurzfassung des Berichtes von Wilhelm Baucke.

Im Laufe des Sommers fanden hauptsächlich in den Abendstunden, wenn der Wind und die Thermik nicht mehr so stark waren, von unserem Platz aus mehrere Heißluftballonaufstiege statt. Hermann Drees, in den vergangenen Jahren häufiger mit seinem Ballon „Schwälbchen“ bei uns, war inzwischen nach Rosche umgezogen und Mitglied bei uns geworden. Mit seinem neuen bunten Ballon **D-OSMO** machte er mit seinen Gästen mehrere Fahrten von unserem Platz aus.

Vom 31. August bis zum 9. September waren Oskar Feller und Dieter Schlichtenhorst mit dem Motorsegler **SF25 D-KFUW** unterwegs in Richtung Süden. Die einzelnen Etappen des Fluges sind Allendorf an der Eder, Offenburg - Grenchen - Chambéry jeweils für die Zollformalitäten und als Ziel Fayence. Nach einer Ruhepause von einer Woche in der schönen Provence starteten sie am 8. September zum Rückflug über Grenoble nach Chambéry wo sie wegen schlechten Wetters übernachteten. Nach der Zollabfertigung ging der Flug am nächsten Tag weiter nach Grenchen und Karlsruhe. An beiden Landeorten mußte wieder Zoll gemacht werden. Nach der Landung in Breitscheid erreichten sie Uelzen. In 16 Stunden und 20 Minuten legten die Beiden eine Strecke von 2350 Kilometern zurück. Auf den einzelnen Flugstrecken wurde bei sehr unterschiedlichen Wetterbedingungen geflogen.

Vom 24. September bis zum 1. Oktober fand die **2. Motorseglerwoche** in Barnsen statt. Dietrich Zarft aus Ebstorf, unser „Neuer“ wie er sich in seinem Bericht nennt, schreibt darüber im Rundschreiben Nr. 3 / 95 vom 31. Oktober:

„Ab welchen Windgeschwindigkeiten sollte ein Motorsegler nicht mehr starten? Alle Piloten wissen: Ab 25 Knoten wird es mit dem Falken schon gefährlich. Ausgerechnet in der Ausbildungswoche für die angehenden Motorseglerflieger vom 25. bis zum 30. September gab es an einigen Tagen diese Windverhältnisse. Doch wer ein richtiger Motorsegelflieger werden will, der läßt sich auch nicht durch ganz so ideale Wetterbedingungen aufhalten. Schließlich muß während der Ausbildung auch ein erheblicher Teil theoretisches Wissen vermittelt werden. In Navigation und Luftrecht wurden so von den beiden Fluglehrern Arnold Lang und Phil Spoddeck erste Grundlagen gelegt. Die meisten Starts in der Woche, nämlich 54, gab es am 30. September. Neun Stunden und 4 Minuten waren die Schüler mit den Ausbildern in der Luft. Am wenigsten wurde am 26. September geflogen. Es gab nur 2 Starts mit einer Flugzeit von 2 Stunden und 40 Minuten. Die Gesamtbilanz der Woche:

Mit insgesamt 5 Flugschülern - den überwiegenden Teil waren drei ständig da - wurden 253 Starts absolviert und dabei eine Gesamtflugzeit von 50 Stunden und 23 Minuten erreicht. Dabei wurden von der **D-KFUW** insgesamt 113 Starts absolviert, die **D-KASV** war jedoch mit 111 Starts insgesamt 18 Stunden und 49 Minuten in der Luft. Die **D-UW** brachte es „nur“ auf 16 Stunden und 46 Minuten. Besonders erfolgreich war die Woche für Peter Ohlms, der sich gleich am ersten Tag freifliegen konnte. So hatte er ausreichend Gelegenheit, allein zu fliegen und auch die ersten Überlandflüge zusammen mit seinen Ausbildern anzugehen. Zwar stand das Fliegen in der Woche im Vordergrund, doch es war auch genügend Zeit für Gespräche morgens beim gemeinsamen Frühstück. Eine sehr gute Form, sich gegenseitig kennenzulernen und unbedingt allen „NEUEN“ zu empfehlen.“

Soweit der Originalbericht aus dem Rundschreiben.

Überhaupt wurde in dem schon erwähnten Rundschreiben eine erste Bilanz des Super-Sommers (Acht Wochen kein Tropfen Regen) gezogen.

Hartmut Stehr und Bärbel Sommerfeld waren mit der Klemm 107 **D-ECAH** ca. 3 Wochen in Frankreich, Spanien und England unterwegs. In Duxford trafen sich Hartmut und Bärbel beim **Oldtimertreffen „Flying Legends“** mit den Jungscheininhabern Roland Mohr und Malte-Eggerth Stahnke. Die Beiden probierten ihre frisch erworbenen Luftfahrerscheine gleich auf einem Flug von Uelzen nach Duxford / England aus um ebenfalls das Oldtimertreffen zu besuchen. Mit der G 109 **D-KNOW** führte der Flug von Uelzen über Münster - Telgte, Midden-Zealand nach Duxford, das sie in 5 Stunden und 45 Minuten erreichten. Roland hat vom Oldtimertreffen einen guten Videofilm gemacht. Wegen der günstigen Windverhältnisse erfolgte der Rückflug in zwei Etappen: Duxford - Midden-Zealand - Uelzen in 4 Stunden und 41 Minuten.

Andreas Scheerer und seine 2 Freunde haben im Juni einen Fernflug nach Marokko durchgeführt. Wegen eines Nordstaus an den Alpen war die geplante Route durch das Rhone-Tal verwehrt. Bei der Ausweichroute über Belgien herrschte sehr eingeschränkte Sicht. Über Frankreich war strahlender Sonnenschein. Nach der Pyrenäen Überquerung in 13.000 ft. war über Spanien ein einziges Wolkenmeer. Entlang der Bergkämme ging es bis nach Perpignan. Von dort wurde der Flug immer an der spanischen Küste entlang unter den Wolken fortgesetzt. Über der Iberischen Halbinsel herrschten schwere Unwetter. Extremer Rückenwind von 30 Kn mit starken Verwirbelungen trieb die Maschine nach Almeria. Am dritten Tag wurde der Flug im weiten Bogen über das Mittelmeer, an Gibraltar im Regen vorbei nach Afrika, fortgesetzt. Nur ein schmaler Küstenstreifen in Marokko war wolkenfrei. Bei der Zollabfertigung wurden sie wegen Problemen an den Versicherungsdokumenten einen Tag aufgehalten. Mit etwas „Bakschisch“ ließ sich die Angelegenheit am nächsten Tag bereinigen. Wegen schlechten Wetters war ein weiteres Vordringen ins Landesinnere unmöglich geworden. Auf dem Rückflug nach Spanien ist auf dem Weg nach Sevilla in 500 ft Wolkenuntergrenze umkehren angesagt. Als Ausweichplatz wird Malaga angefliegen und

weiter ging es nach Ibiza. Dort war der einzige Ruhetag ohne Fliegen. Von Ibiza führte der Flugweg vorbei an Mallorca in 2 Stunden und 30 Minuten über Wasser nach Perpignan und gleich weiter an der Küste entlang via Montpellier nach Avignon. Bei strahlendem Wetter ging es am nächsten Tag weiter nach Straßburg. Über Besancon hatten sie dabei noch eine „Unheimliche Begegnung“ mit einer Springerabsetzmaschine. Nach dem Auftanken in Straßburg ging es über Braunschweig nach Uelzen. Auf dem Flugweg von

Uelzen - Charleroi - Troyes - Toulouse - Valencia - Almeria - Tetuan - Malaga - Ibiza - Perpignan - Avignon - Straßburg - Braunschweig - Uelzen

wurden in 33 Stunden 3300 Nm = 6112 Kilometer zurückgelegt.

Mit der Lufthansa waren einige Piloten unterwegs um beim FAA Konvent in Oshkosh / USA dabei zu sein.

Die Segelflieger waren fleißig auf der Strecke. Insgesamt wurden über 10.000 Kilometer geflogene Strecke zur Wertung bei den Deutschen Meisterschaften für den Steckensegelflug eingereicht. Allen voran Dieter Bornholdt. Der Rentner brachte es 1995 auf über 205 Stunden im Segelflug.

Eigentlich sollte mit dem Bau der neuen Tankanlage und der dazugehörigen Sanierung des Tankstellenbereiches schon im Juni begonnen werden. Planungsschwierigkeiten verzögerten den Baubeginn. Erst nach den Sommerferien wurde mit den Arbeiten begonnen. Gewaltige Erdmassen mußten bewegt werden, damit die beiden neuen Tanks und der Ölabscheider mit den entsprechenden Rohrleitungen für das Oberflächenwasser eingebaut werden konnten.

Für unsere Kid's war es während der langwierigen Bauarbeiten ein Vergnügen auf den großen Sandbergen herumzutoben. Sehr zum Leidwesen der Mütter, die die verdreckte Kleidung wieder waschen mußten.

Defekte Ventile und Zylinderköpfe an Motorflugzeugen und Motorseglern sorgten dafür, daß es Dieter Swoboda und Klaus-Dieter Freudenthal mit ihren Helfern nicht langweilig wurde.

Im „**Pritzwalk Kurier**“ stand am 5. Oktober 1995 folgender Bericht, aus dem ich einige Passagen herausgesucht habe:

„ Ein letztes Treffen auf dem Flugplatz Sommersberg“

„Befreundete Flieger aus den anderen Klubs nutzten das gute Wetter, um noch einmal in Pritzwalk zu landen. Auch aus Uelzen waren einige Flugzeuge gelandet. Aus Anlaß der bevorstehenden Schließung des Landeplatzes waren die Freunde gekommen, um den Pritzwalkern ihre Solidarität zu zeigen.“

Inzwischen scheint die Gefahr der Schließung des Platzes gebannt zu sein. Für das kommende Jahr sind schon zwei Veranstaltungen geplant.

Am 28. Oktober war Abfliegen der Segelflieger. Dabei wurden noch 29 Starts im Windenschlepp bzw. im Flugzeugschlepp gemacht. Norbert Wegner hatte die Gelegenheit seine drei Prüfungsflüge für die PPL „C“ Erweiterung mit mir zu fliegen.

Zum 25 / 26 November 1995 schreibt dazu die **AZ**:

„Super-Saison beendet“

„Die Segelflugsaison ist beendet: Bei bestem Wetter trafen sich die Mitglieder des Flugsportvereins Cumulus Uelzen zu ihrem Abfliegen, bei dem noch einmal alle Segelflugzeuge in der Luft waren. In den nächsten Monaten werden sie nun in der Werkstatt auf die neue Saison vorbereitet.“

Die abgelaufene Saison war für die Uelzener Flugfreunde die Beste seit Jahren. So brachten es die Streckenflieger auf eine Gesamtstrecke von 10.040 Kilometern. Damit belegt Cumulus den 27. Platz in der Landeswertung und bei den Doppelsitzern in der Mannschaftswertung den siebten Rang. Die geflogenen Strecken führten die Piloten dank der Wiedervereinigung in Gebiete, wo besonders gute thermische Aufwinde anzutreffen sind, so ging es unter anderem nach Güstrow in Mecklenburg-Vorpommern sowie nach Berlin und Leipzig“.

Während der Segelflugsaison wurden auf unserem Platz insgesamt 1688 Starts im Winden- bzw. Flugzeugschlepp durchgeführt. Carsten Brandt und Jan Dörnbrack haben am 26. August die Prüfungsflüge für den Luftfahrerschein PPL „C“ gemacht.

Weil der Motor der C 172 **D-ECTI** im Herbst seine Laufzeit von 2000 Stunden erfüllt hatte, wurde rechtzeitig in den USA ein Austauschmotor zum Preise von \$ 16.000 bestellt. Dieter Swoboda und Hartmut Stehr haben den Motor in ihren Feierabendstunden ausgewechselt. Nach der Abnahme durch den Prüfer am 26. November stand die **TI** den Fliegern wieder zur Verfügung.

Ab dem 25. November fand ein von Roland Mohr organisierter AZF-Funksprech-Lehrgang unter der bewährten Leitung von Uwe Rath statt. Gute Englischkenntnisse waren gefordert. Von den 16 Teilnehmern, die sich angemeldet hatten, haben 10 Bewerber am Unterricht teilgenommen. Die Prüfung der Teilnehmer war für Mitte Januar 1996 vorgesehen.

An den Weihnachtsfeiertagen war auf unserm Platz nicht viel los. Sicher eine Folge der schon Ende November einsetzenden Kältewelle über Norddeutschland.

Dreissig Unentwegte feierten den Jahreswechsel mit ihren Kindern in der festlich geschmückten Kantine. Von dem ,von den Fliegerfrauen vorbereitetem, kalten Buffet konnten die Frühaufsteher des Neujahrsmorgen noch zum Katerfrühstück satt werden.

Ein erfreulicher Beginn des Jahres 1996!

Wie in allen Jahren vorher wurden in den Wintermonaten die Segelflugzeuge und Motorsegler in unserer Werkstatt überholt und für die neue Saison fit gemacht. Die erste Abnahme des Motorseglers **D-KASV** und der Kunststoff-Segelflugzeuge fand am 18. Februar 1996 durch den Prüfer Jochen Gaida statt.

Zwischenzeitlich hatten die Teilnehmer des Funksprechlehrgangs für das „AZF“ am 22. Januar in Hannover ihre Prüfung bestanden.

An der Jahreshauptversammlung am 02. März 1996 nahmen 63 Mitglieder teil. Nach der Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden Peter Schneider, berichteten die einzelnen Fachreferenten über die erfolgreiche Flugsaison 1995. Im Segelflug wurden 10.000 km Überlandflug bei 670 Starts geflogen. Mit 32 gewerteten Wettbewerbsflügen belegte der Verein den 27. Platz in der Landeswertung. An 80 Tagen wurde Flugbetrieb veranstaltet und dabei wurden 1700 Segelflugstarts gemacht. 3 Flugschüler haben den PPL-“C“ bestanden.

Mit den 3 Vereinsmotorseglern wurden 2.200 Starts gemacht und 768 Stunden geflogen. Die **SV** und die **UW** haben neue Motoren bekommen, die unter der Leitung von Klaus-Dieter Freudenthal eingebaut wurden.

Auch im Motorflug berichtete Dieter Swoboda nur Erfreuliches. Unter seiner Leitung hatte die **D-ECTI**, wie schon vorher berichtet, auch einen neuen Motor bekommen. Bei der Umschulung von PPL-„B“ nach PPL-„A“ haben die Bewerber Klaus-Dieter Freudenthal, Roland Mohr, und Malte-Eggerth Stahnke die Prüfung mit Erfolg bestanden.

Auch der Kassenwart Andreas Scheerer berichtete von einer erfreulichen Bilanz.

Bianca Nowacki wurde für den ausscheidenden Nick Koch als Jugendwartin gewählt.

Ehrungen !

Jochen Dahms und Oskar Feller bekamen die Ehrennadel des Landesverbandes LVN für 40 Jahre fliegerische Tätigkeit.

Folgende Pokale wurden verliehen:

Juniorenklasse: Carsten Dahms
Standardklasse: Thomas von Blumenthal

Die Vorstellung und nach einer anregenden Diskussion anschließende Verabschiedung eines neuen Gebührenmodells waren das Hauptthema des Abends. Die geänderten Beiträge und die damit verbundene Senkung der Flugstundenpreise wurden von der Mitgliederversammlung angenommen.

Die neue Flugsaison begann am 31. März 1996, nach der am 23. März vorausgegangenen Flugleiterweiterbildung und der Motorseglerlehrerbesprechung, sowie der Sicherheitsbelehrung am 30. März. Am ersten Flugtag wurden 21 Flugzeugschleppstarts gemacht. Dabei waren schon 6 Flüge mit Flugzeiten von über einer bis zu zwei Stunden.

Am 19. April flogen Carsten Dahms auf DG 300 und Norbert Wegner auf DG 101 je über 4 Stunden.

Am 20. April kaufte Dieter Kramme eine Piper Tomahawk **PA 38 D-EMEP** und am 01. Mai folgte Malte-Eggerth Stahnke mit einer **Cessna 172 D-ECHO** Jahrgang 1960. Beide Flugzeuge mußten in Ermangelung eines Hallenplatzes in der Nähe des Windsacks angebunden werden.

Am 01. Mai 1996 wurde im kleinen Kreis an die ersten Starts und Landungen vor 25 Jahren auf dem Flugplatz Uelzen gedacht. Das Fluggerät und Zubehör wurde von Brambostel zum Flugplatz Uelzen geflogen bzw. auf dem Landweg nach Barnsen transportiert.

Am Himmelfahrtstag, den 16. Mai fand bei sehr gutem Wetter der „**Tag der offenen Tür**“ statt. Insgesamt wurden 191 Flüge im Motorflug notiert. Am Segelflugstart wurden 47 Flüge mit Gästen in den beiden Doppelsitzern mit einer Gesamtflugzeit von 8 Stunden und 16 Minuten geflogen. Unsere Segelflugzeug-Einsitzer und die Motorsegler mit Klapptriebwerk wurden den zahlreichen Zuschauern gezeigt und erklärt. Der ADAC Hubschrauber „Christoph 19“ landete wieder auf unserem Platz und konnte ebenfalls besichtigt werden. Oldtimer Autos und Motorräder wurden von ihren Besitzern ausgestellt.

An Flugzeug-Oldtimern waren erschienen: Boeing Stearman, Bücker 131, Tiger Moth und Waco. Rundfluginteressenten konnten auch an einem Flug mit den alten Flugzeugen teilnehmen.

In der Zeit vom 08. Juni bis zum 14. Juni flog Andreas Scheerer mit 2 Freunden von Uelzen über Prag - Budapest - Zagreb - Zadar - Portoroz - Venedig - Parma - Bozen - Klagenfurt - Wien nach Uelzen zurück.

Vom 15. Juni bis zum 22. Juni war das erste Motorseglerlager 1996. Unter der Leitung von Arnold Lang und Phil Spoddeck flogen die Schüler bzw. Umschüler - Christian Born, Nick Koch, Wolfgang Lieser, Peter Palm, Peter Seib und Carsten Witt - insgesamt 217 Schulflüge mit einer Flugzeit von 33 Stunden und 33 Minuten.

Ebenfalls am 15. Juni starteten Klaus Scheele mit der G 109 **D-KNOW**, Georg Isenburger mit der Swift **N-2451B**, Hartmut Stehr mit der Klemm 107 **D-ECAH** und Norbert Horstman mit

Olaf Schulz in der Klemm 107 **D-EKEK** nach Vrachlaby (Hohenelbe am Riesengebirge) in Tschechien, um an einem Kunstfluglehrgang für Motorflieger teilzunehmen.

Hier der Bericht eines Teilnehmers:

„Nach 2-3 Tagen Eingewöhnung des Kreislaufs an die anderen fliegerischen Verhältnisse, machte den Teilnehmern des Lehrgangs das Fliegen richtig Spaß. Alle Bewerber des Kunstflugscheins haben die Prüfung bestanden. Wegen des schlechten Wetters in unseren Breiten, konnte Georg Isenburger als Einziger IFR nach Hause fliegen. Norbert Horstmann flog über Karlsbad nach Hof, um dort zu arbeiten. Klaus Scheele kam mit der OW am Montag zurück. Hartmut und Bärbel machten noch eine Woche Urlaub in Tschechien und flogen von Vrachlaby aus unter Anderem nach Prag und Brünn, um die Städte kennenzulernen. Am Freitag, den 28 Juni kamen Hartmut und Norbert mit ihren Klemm's wieder nach Uelzen. Am 18. Juni flogen Peter Schneider und Klaus Scheerer mit der Cessna 172 **D-EFLF** ebenfalls nach Vrachlaby, um unsere Kunstflug-Aspiranten zu besuchen. Am Abend des folgenden Tages waren die Beiden wieder in Uelzen.

Am Samstag, den 29. Juni feierten Norbert Wegner und Hans Zierau auf dem Platz ihre bestandene PPL „A“ Prüfung mit einem rustikalen Essen und Umtrunk.

In den Sommerferien vom 06. bis zum 21.Juli waren die Lemwerderaner Segelflieger wieder zu Gast auf unserem Platz. Von unseren Segelfliegern nahmen einige Schüler an dem Lehrgang teil.

Am 12. Juli starteten Georg Isenburger und Doris Wendtlandt mit der Swift, sowie Malte Stahnke mit Roland Mohr und Gast mit der C172 **D-ECHO** in Richtung England, um in Duxford wieder dabei zu sein. Wegen des schlechten Wetters an der Kanalküste landete Malte in Damme und kehrte am Nachmittag nach Uelzen zurück.

Vom 22. Juli bis zum 03. August war wieder Alpenfluglehrgang in Niederöblarn im Ennstal. Hierzu ein Bericht von Carsten Dahms:

Mit dem Segelflugzeug in die Alpen

„Wie schon in den letzten Jahren verbrachte auch dieses Jahr wieder eine Gruppe von Segelfliegern ihren Urlaub in den Alpen.

Doch dieses Jahr wollten wir, das sind Carsten und Jochen Dahms, Kurt Hofmann, Wolfgang Torkler, Bärbel Sommerfeld und Hartmut Stehr, das Segelflugzeug, die **D-KYYY** nicht mit dem Anhänger in die Berge bringen. Kurt und ich flogen in zwei Tagesetappen nach Niederöblarn im Ennstal/Steiermark. Die Flugwetterwarte Hannover sagte, daß das vorletzte Juliwochenende am besten dazu geeignet wäre.

Der Start am Samstag erfolgte gegen Mittag bei bestem Segelflugwetter. Der Kurs führte uns am Ostrand des Harzes vorbei in Richtung Gera, von dort aus ging es zwischen Hof und der tschechischen Grenze nach Weiden in der Oberpfalz. Die erste Tagesetappe mit 390 km war nach 5 Stunden und 30 Minuten erreicht. Am nächsten Tag ging es wieder gegen Mittag in die Luft, der Flug führte zwischen dem Bayerischen- und Böhmerwald entlang, dann der Donau folgend, an Passau vorbei nach Wels in Österreich. Hier mußte zwecks Zollformalitäten gelandet werden. Anschließend ging es weiter nach Niederöblarn. Der Einstieg in die Alpen klappte gut, da auch dort bestes Segelflugwetter herrschte. Nach einer Flugzeit von 6 Stunden und einer Strecke von 360 km war auch die zweite Etappe beendet und das Urlaubsziel erreicht. Während des gesamten Fluges von 11 Stunden und 30 Minuten wurde der Motor jeweils nur zum Start benutzt, das entspricht einer Laufzeit von 20 Minuten.

In Niederöblarn wurden Kurt und ich schon erwartet, denn Jochen, Wolfgang, Bärbel und

Hartmut waren schon im Laufe des Tages mit dem Auto bzw. mit der Klemm angereist. Die beiden nächsten Tage boten hervorragende Segelflugbedingungen, so daß Flüge bis nach Zell am See, zum Großglockner, Großvenediger und südlich des Alpenhauptkammes unternommen wurden.

In der zweiten Wochenhälfte gab es kein Segelflugwetter, somit wurden Ausflüge z.B. in das größte Salzbergwerk Österreichs bei Bad Aussee oder Wandertouren auf die benachbarten Berge unternommen. Nach einem Tag mit Wetterbesserung, an dem noch einmal geflogen wurde, entschlossen wir uns den Janus in den Anhänger zu verpacken und die Heimreise mit dem Auto anzutreten. Es machte allen Teilnehmern viel Spaß, vielleicht geht es nächstes Jahr wieder in die Berge, jedoch mit mehr Teilnehmern. Interessenten können sich bei mir melden.“

Nach längerer Krankheit verstarb am 30. Juli 1996 unser Fliegerfreund

Gerhard Sorge

mit ihm verloren wir einen bis zuletzt aktiven Flieger aus der Gründerzeit unseres Vereins.

Am 01. August starteten Oskar Feller und Dieter Schlichtenhorst mit dem Motorsegler SF 25

D-KFUW zu ihrem diesjährigen Alpenflug. Der Flugweg führte von Uelzen über Jena - Eggenfelden - Zell am See - Bozen - Kempten - Heubach - Aschaffenburg nach Uelzen.

In 14 Stunden und 08 Minuten wurden 1700 Kilometer zurückgelegt. Über den schönen Flug erschien in den Rundschreiben 1/97 und 2/97 ein ausführlicher Bericht.

An einem Wochenende im August zog es Dieter Baruth und die Segelflugschüler Rasmus Krüger, Nils Löhr, Christian Matalla und David Wienecke nach Pritzwalk, wo die Schüler, die für ihren Luftfahrerschein erforderlichen 3 Landungen auf fremden Plätzen machen konnten.

Mit von der Partie waren Bettina Zörner, Bianca Nowacki, Carsten Dahms, Burghard Rangnick und Thomas Wnuck. Das Wetter war durchwachsen. Außer den beiden Segelflugzeugen Ka 8 und L Spatz, die auf dem Landweg nach Pritzwalk transportiert wurden, waren die beiden Motorsegler **D-KASV** und **D-KFUW** nach Pritzwalk geflogen. Allen Beteiligten hat das Wochenende viel Spaß gemacht.

Am 17. August flogen mehrere Flugzeuge des Vereins nach Perleberg. Die Perleberger Flieger feierten im Rahmen einer Gewerbeschau ihren ersten Tag der offenen Tür. Mit viel Rummel, Kaffee, Kuchen und Würstchen wurden die Gäste versorgt.

In der Zeit vom 14. bis zum 18. Oktober war die zweite Motorseglerwoche 1996. Arnold Lang und ich kümmerten sich um die Schüler bzw. Umschüler Christian Born, Hans Marzock, Helmut Müller und Andreas Senft. Außerdem beteiligte sich Jürgen Janßen um Flugzeit zu sammeln. Obwohl das Wetter nicht so gut war wie in der ersten Motorseglerwoche, wurden 88 Starts gemacht und 14 Stunden und 34 Minuten geflogen.

Zum „Abfliegen“ am 26. Oktober 1996 wurden am Segelflugstart 34 Platzrundenflüge an der Winde und im Flugzeugschlepp gemacht. Nach der Pflege der Flugzeuge und dem Einräumen, gab es in der Kantine Freibier zur Haxe mit Kraut und Brot als Abschluß der Segelflug Saison.

In Verden an der Aller fand am 10. November der Niedersächsische Segelfliegertag statt. Dabei wurden auch die Wertungen der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug bekannt gegeben. Nach der Zusammenstellung von Carsten Dahms sieht das Ergebnis für unseren Verein folgendermaßen aus:

Es beteiligten sich 9 Besatzungen. Obwohl das Wetter nicht so gut war wie im Vorjahr, wurden dennoch 11.200 Kilometer Überland geflogen. Mit dieser bisher größten Leistung des FSV „CUMULUS“ wurde der 21. Platz in der Landeswertung von 66 Vereinen belegt. In der Doppelsitzer Klasse erreichten wir den 7. Platz.

Mit 3 Flügen über 590 km erreichte Dieter Bornholdt den 2. Platz in der 18 m Klasse.

Die Piloten / Besatzungen des FSV „CUMULUS“ verteilen sich auf die Klassen:

Standard Klasse	Senioren:	Jochen Dahms, Norbert Wegner, Thomas Wnuck, Thomas von Blumenthal.
Standard Klasse	Junioren:	Carsten Dahms
Clubklasse:		H.O.Tiede, Peter Ochsen.
18 m Klasse:		Dieter Bornholdt.
Doppelsitzer Klasse:		Th. v. Blumenthal / Winfried Feldmann Kurt Hoffmann / Carsten Dahms Norbert Wegner / Nils Löhr.

1997

Zu den üblichen Winterarbeiten in der Werkstatt gehört auch alle 4 Jahre die Wägung der Segelflugzeuge. Dazu hatten sich am 26. Januar 1997 zahlreiche Helfer auf dem Flugplatz eingefunden, um den Werkstatteleitern bei dieser körperlich schweren Arbeit zu helfen.

Am 07. Februar fand bei Lotti Krull in Barnsen das gemeinsame Grünkohlessen statt. Alle Teilnehmer waren sich einig. Es war wieder reichlich und gut.

Am 16. Februar war die Erste von zwei Jahresnachprüfungen. Der Prüfer war wieder Jochen Gaida aus Schneverdingen. Die zweite Nachprüfung erfolgte 4 Wochen später am 16. März. Zu dieser Nachprüfung waren 21 Mitglieder erschienen.

Die Jahreshauptversammlung 1997 fand am 28. Februar im Clubheim statt.

Für den scheidenden 2. Vorsitzenden Thomas Neidhardt wird Malte-Eggerth Stahnke gewählt. Für die nicht mehr kandidierende Angela Gerbermann fiel die Wahl auf Frank Balzerowski. Die beiden neu Gewählten nahmen die Wahl an. Thomas Wnuck wurde in seinem Amt als Segelflugreferent wiedergewählt.

Nach längerer Krankheit verstarb am 25. März unser Ehrenmitglied

Günther Lotz

Der Verein hat dem Verstorbenen für seinen nimmermüden Einsatz im technischen Bereich viel zu verdanken. Viele seiner Arbeiten erinnern uns täglich an sein Schaffen. Günther war ein Mann der ersten Stunde.

Das Osterfeuer fand in diesem Jahr am 29. März statt. Nach Einbruch der Dunkelheit wurde das gut aufgeschichtete Buschholz von unseren Jugendlichen entzündet. Nach und nach fanden sich immer mehr Mitglieder und viele Freunde am Feuerplatz ein. Gegen die strahlende Hitze wurde so manche Flasche Bier geleert. Zu später Stunde wurde der Himmel immer klarer und das Naturereignis des Jahres 1997, der „Hale Bop“ konnte mit bloßem Auge am Nordhimmel beobachtet werden.

In den Osterferien fand vom 07. bis zum Freitag, den 11. April eine Schnupperwoche für Segelflug Anwärtler statt. Bettina Zörner und Thomas Wnuck hatten gute Organisationsarbeit geleistet. Als weiterer Fluglehrer fungierte Lutz Warneck. Die Helfer waren Bianca Nowacki, Kurt Hoffmann, Nils Löhr, Christian Matalla, Hans-Otto Tiede und David Wienecke.

Als Flugleiter fungierten Kurt Hoffmann, Theo Proest und Hans-Otto Tiede.

Zum Auftakt waren sieben Aspiranten erschienen. Bei sehr schönem sonnigen Thermikwetter begann der Flugbetrieb um 09:45 Uhr UTC und endete um 16:09 Uhr UTC. Es wurden 26 Starts gemacht und dabei 16 Stunden und 21 Minuten geflogen. Die Helfer machten 6 Starts und konnten dabei 10 Stunden und 06 Minuten in der Luft bleiben. Die Thermik war sehr gut.

Vielen wird dieser 07. April 1997 in Erinnerung bleiben

Dieter Bornholdt startete mit seiner DG 400 einem Segelflugzeug mit Klapptriebwerk um 11:00 Uhr Lokalzeit, im Eigenstart, zu einem 530 km Dreiecksflug über Güstow, Delitzsch nach Uelzen zurück. Kurz vor 18:00 Uhr erreichte uns sein Funkspruch für den Endanflug auf den Platz Uelzen. Einige Minuten später war seine letzte Meldung „Ich muß das Triebwerk doch noch ausfahren.“ Gespannt erwarteten Jürgen Janßen und ich auf der Flugleitung auf sein Auftauchen im Endanflug der Landebahn. Aus Gründen, die bis heute noch nicht geklärt werden konnten, erfolgte die Landung, von uns unbemerkt, im Hochwald des Stadtwaldes nahe dem Abzweig Westerweyhe.

Nachdem sich der Pilot innerhalb der nächsten halben Stunde nicht gemeldet hatte, wurde die Polizei Uelzen eingeschaltet. Außerdem haben 2 Motorflugbesatzungen das in Frage kommende Landegebiet innerhalb des Endanflugteils bis hin nach Bodenteich aus der Luft abgesucht. Zwei zufällig beim Bundesgrenzschutz landende Hubschrauberbesatzungen haben sich nach ihrem Wiederstart an der Suche beteiligt. Inzwischen war es dunkel geworden. Der alarmierte Such- und Rettungsdienst SAR hatte seine Arbeit aufgenommen.

Pausenlos klingelte das Telefon auf der Flugleitung. Der Rundfunk hatte schon erste irreführende Meldungen gesendet. Die Polizei hatte mit mehreren Einsatzwagen die Suche aufgenommen. Immer mehr Mitglieder fanden sich auf dem Flugplatz ein. Peter Schneider hatte die Suchaktion in die Hand genommen. In Verbindung mit einer Hundertschaft des BGS und 15 Mitgliedern des Vereins wurde das in Frage kommende Gebiet des Uelzener Stadtwaldes mitten in der Nacht abgesucht. Kurz vor dem Morgengrauen wurde die Suche ergebnislos abgebrochen. Es war inzwischen empfindlich kalt geworden, Minus zwei Grad Celsius zeigte das Thermometer. Die an der Suche beteiligten Mitglieder kehrten durchnäßt, frierend und müde zum Platz zurück. Keiner wollte nach Hause, an Schlaf war nicht zu denken.

Das am nächsten Morgen von Thomas Neidhardt organisierte deftige Frühstück und der starke Kaffee weckte wieder die Lebensgeister.

Gegen 07:00 Uhr lief die Suchaktion des SAR wieder an. Immer mehr Hubschrauber vom Typ Bell UH 1D trafen im Luftraum Uelzen ein und begannen das in Frage kommende Gebiet rastermäßig abzusuchen. Auch die Polizeieinsatzwagen meldeten sich laufend. Von der Flugleitung wurde alles genau beobachtet. Plötzlich landete eine Bell UH 1D in der Richtung Westerweyhe. Der beteiligte Polizei Hubschrauber begann über der Stelle zu kreisen.

Nach ein paar Minuten kam die erlösende Meldung der Polizei.

„Der Pilot lebt und ist ansprechbar“

Mit dem SAR Hubschrauber wurde Dieter Bornholdt ins Uelzener Kreiskrankenhaus geflogen.

Nachdem der Sachverständige des Luftfahrt Bundesamtes seine Untersuchungen abgeschlossen hatte, wurde das Flugzeugwrack unter der Leitung von Dieter Kramme und seinen Helfern auseinandergelassen, auf einen Segelfluganhänger verladen und zum Platz transportiert. In den Morgenzeitungen waren die ersten Berichte zu lesen. Im Laufe des Tages trafen immer mehr Reporter der Zeitungen auf dem Platz ein. Sogar bis ins Krankenzimmer wollten sie, um das Neueste zu hören. Am Nachmittag erschienen auch zwei Fernseh-Teams zu Dreharbeiten auf dem Flugplatz. Peter Schneider konnte bei seinen Interviews die Fragesteller in die richtige Bahn bringen.

Alles in Allem waren es aufregende 24 Stunden.

Die Beteiligten der Schnupperwoche nahmen um 08:46 UTC den Flugbetrieb wieder auf. Bis zum Ende um 14:30 Uhr UTC wurden 24 Starts gemacht mit einer Flugzeit von 3 Stunden und 48 Minuten. Am Nachmittag war es sonnig und warm aber nur geringe Thermik. Am Mittwoch und Donnerstag wurden zusammen 71 Starts mit einer Flugzeit von 10 Stunden und 41 Min. gemacht, davon entfielen auf die Alleinflieger: 23 Starts mit 2 Stunden 40 Min. Flugzeit. Die Thermik war an beiden Tagen nicht überragend. Der Freitag brachte dann Regen und Sturm mit Windgeschwindigkeiten bis zu 35 Knoten aus Westnordwest.

Bilanz der Schnupperwoche: Von den 7 Neulingen ist einer übrig geblieben, Henning Müller.

Am Montag, den 15. April erschien in der **AZ** ein Artikel mit 2 Bildern von Oliver Klempert unter der Überschrift:

„Viel besser als Achterbahn fahren“

In dem Artikel beschreibt er seine Eindrücke über den ersten Segelflug mit der ASK 21.

Die Vorbereitungen für den traditionellen

„Tag der offenen Tür“

am Himmelfahrtstag, den 08. Mai 1997 laufen inzwischen auf Hochtouren.

Thomas Neidhardt als Koordinator und von der Bezirksregierung Weser - Ems ernannte verantwortliche Leiter für die ordnungsgemäße Durchführung der Veranstaltung hat ganze Arbeit geleistet.

Am Morgen des 08. Mai fanden sich die Unentwegten um 07:00 Uhr auf dem Flugplatz ein, um die Halle auszuräumen und die Flugzeuge an ihren Standplatz zu bringen. Um 08:30 war Briefing für Alle und um 09:00 Briefing für die Rundflug-Piloten. Es war noch viel Arbeit zu leisten, damit die Besucher des Flugtages einen guten Eindruck von uns bekamen.

Wie in vielen Jahren vorher, sorgten auch diese Mal mehrere Getränke-Stände und Würstchen- Buden für das leibliche Wohl der zahlreichen Besucher. Zur Mittagszeit wurde die beliebte Erbsensuppe von Meyer aus Gerdau ausgegeben. Es ist nichts übrig geblieben.

Im Laufe des Vormittages kamen die eingeladenen Oldtimer-Flugzeuge angefliegen. Die größte Attraktion war der größte Doppeldecker der Welt, die neun sitzige russische Antonow AN 2 mit ihrem 900 PS starken Sternmotor.

Außerdem waren die Boeing „Stearman“, die aluminiumfarbig glänzende „Ryan“ und die Bucker 131 gekommen. Zusammen mit den bei uns am Platz beheimateten beiden Klemm

107 und der Globe „Swift“, war das schon eine museumsreife Leistung. Alle Flugzeuge natürlich in flugfähigem Zustand und bestens gepflegt. Der Oldtimer Club aus Uelzen zeigte wieder seine gut gepflegten Autos und Motorräder, die von den vielen älteren Besuchern fachmännisch begutachtet wurden. Die Jugend stand staunend dabei.

Unsere Piloten sorgten dafür, daß die vielen Rundfluggäste in die Luft kamen. Wer etwas mehr Geld für einen Rundflug ausgeben wollte, wandte sich an die Oldtimer-Piloten. Im offenen Cockpit macht das Fliegen viel mehr Spaß.

Ebenso wurden die in der Halle ausgestellten Modellflugzeuge bewundert. Unsere zahlreichen Informationsstände mit den vielen Bildern, Karten und Grafiken waren gut besucht.

Nicht zu vergessen der unermüdliche Einsatz unserer Frauen in der Kantine, die mit dem Kaffeeausschank und Kuchenverkauf reichlich zu tun hatten

Am späten Nachmittag lichtete sich die Besucherschar und trat die Heimfahrt an. Gegen 18:00 Uhr wurde der Flugbetrieb beendet und es begann das große Aufräumen. Nachdem alle Geräte wieder an ihrem ursprünglichen Platz standen und die Hallentore geschlossen waren, konnten die Offiziellen und die vielen Helfer endlich ein Glas Freibier trinken und ein Würstchen essen.

Alle waren sich einig: Es war wieder eine gelungene Veranstaltung.

Am darauffolgenden Freitag und Samstag waren in der *AZ* bebilderte Artikel über den Verlauf des Tages der offenen Tür zu lesen.

Am Montag, den 12. Mai 1997 starteten Herbert Krüger und Klaus-Dieter Freudenthal mit der Morane MS 892 **D-EAAV** zu einem lange vorbereitem Flug von Uelzen nach Danzig. Um 08:10 Uhr UTC war der Start in Uelzen. Nach 1 Stunde und 13 Minuten landeten die Beiden um 09:23 Uhr in Neubrandenburg, um dort die Zoll- und Grenzformalitäten zu erledigen. Der Weiterflug um 10:51 Uhr ging über die Pflichtmeldepunkte - ECHO, Pomellen (Grenze), NDB - CHO, Barwice, Miasko, VOR KRT - nach Danzig, wo um 13:05 Uhr gelandet wurde. Über Danzig haben die Beiden viel zu erzählen.

Der Start zum Rückflug von Danzig war am 14. Mai um 07:43 Uhr. Er führte in umgekehrter Reihenfolge über die gleichen Meldepunkte nach Pomellen, von dort über Pasewalk - SIERRA nach Heringsdorf, wo nach einer Flugzeit von 2 Stunden und 13 Minuten um 10:01 Uhr gelandet wurde. Auch hier waren wieder die Zoll- und Grenzformalitäten zu erledigen. Der Start in Heringsdorf war um 11:30 Uhr. Der Rückflug nach Uelzen, wo um 13:32 Uhr gelandet wurde, führte in 2 Stunden und 2 Minuten über SIERRA, VOR FLD, Schwerin. Die Gesamtflugzeit dieses interessanten Fluges betrug 7 Stunden und 47 Minuten.

Am Pfingstsonntag hatten wir bei gutem Wetter viel Besuch von fremden Fliegern. Beim mißglückten Start einer TB 10, für den Heimflug nach Paderborn, schoß das Flugzeug nach einem Startabbruch über die Landebahn hinaus und kam erst in den Büschen im Osten der Landebahn zum Stillstand. Das Flugzeug war stark lädiert, den Insassen war nichts passiert. Das Flugzeug wurde einige Wochen später per Tieflader nach Dänemark transportiert.

Am Samstag, den 31. Mai 1997 hatte der Verein alle Mitglieder und Freunde aus Barnsen und den benachbarten Fliegerclubs zu einer Geburtstags Nachfeier zu Ehren meines 80. Geburtstages eingeladen. Es war beeindruckend wie viele Mitglieder und Freunde der Einladung gefolgt waren.

Zum Auftakt flogen unsere beiden Klemm 107 und die Globe „Swift“ einen sauberen Verbandsflug.

Nach dem Sektempfang mit vielem Händeschütteln, mit guten Wünschen und vielen Geschenken, der 150 Gratulanten, hielt Peter Schneider ein launige Lobrede auf mich als

Jubilar. Als Geburtstagsgeschenk erhielt ich von den Vereinsmitgliedern einen Gutschein für eine Wohnmobiltour vom 11. Juni bis zum 25. Juni 1997.

„Vagabundieren nach wohin du willst“.

(Das ganze als Collage auf einer Straßenkarte mit Umgebung von Paris dargestellt)

Anschließend daran gab es, als Stärkung, belegte Brötchen und Schnittchen. Über Kaffee und Kuchen am Nachmittag haben sich die Unentwegten bis zum Abend gehalten. Da gab es noch Gegrilltes und Salate. Nach vielen interessanten Gesprächen haben wir uns erst spät getrennt.

Der Juni und Juli bescherte uns nur durchwachsenes Fliegerwetter. (Sommermonsun)

Am Freitag, den 04. Juli hatte Dieter Bornholdt die Such- und Rettungsmannschaft des Vereins mit Frauen zu einem Abendessen ins Hotel Fehlhaber in Altenmedingen eingeladen, um sich persönlich für den Einsatz zu bedanken.

Zwischen dem 11. Juli und dem 14. Juli waren Malte Stahnke, Norbert Wegner und ein Freund mit der **D-ECHO**, Peter Schneider und Jürgen Janßen mit der **D-EFLF**, Roland Mohr und Joachim Witt mit der **D-KNOW**, Andreas Scheerer und Freund mit der **D-EORR** und Georg Isenburger mit Doris Wendtlandt mit der **N 2451B** in Duxford zur Airshow. Hartmut Stehr, Bärbel Sommerfeld und Norbert Horstmann waren dieses Mal mit der Lufthansa nach England geflogen.

Nach langer Krankheit, immer wieder auf Besserung hoffend, verstarb am 20. Juli 1997 unser Mitglied

Winfried Feldmann

Wir verloren einen Menschen, der ein begeisterter Flieger war und dem wir viel zu verdanken haben.

Vom 19. Juli bis zum 27. Juli war wieder Motorsegler-Woche. Arnold Lang und ich haben sich

jeweils als Fluglehrer bzw. Flugleiter betätigt. Obwohl am dritten Tag die **D-KFUW** wegen eines Propellerschadens ausfiel, wurden von den bis zu 6 erschienenen Flugschülern 117 Starts mit einer Flugzeit von 28 Stunden und 2 Minuten geflogen.

Am 22. Juli flogen Hans Marzock mit der **D-KASV** und Jürgen Janßen mit der **D-ECTI** ihre Dreiecksflüge für die Bedingungen der Luftfahrerscheine. Helmut Müller sammelte Alleinflugzeit für die Erweiterung von PPL „A“ auf PPL „B“.

Hans Marzock und Peter Palm flogen am 3. August bzw. am 10. August ihre Prüfungsflüge für den PPL „B“ in Verden.

Vom 02. August bis zum 17. August fand ein Fliegerlager der Flieger aus Landau in der Pfalz auf unserem Flugplatz statt. Unser Startgerät, Winde, DR 400 und Rückholwagen wurden den Besuchern, mit den entsprechenden sachkundigen Windenfahrern und Schlepp-Piloten unseres Vereins, zur Verfügung gestellt. Am 03.- 06.-und 08. August flogen unsere Segelflugschüler, David Wienecke, Christian Matalla und Nils Löhr, ihren 50 km Überlandflug, jeweils nach Wilsche. Am 09. August konnte unser Jüngster, Niclas Fischer nach drei einwandfreien Alleinflügen mit Ziellandung die „A“ Prüfung bescheinigt werden.

Am 19. August flogen Norbert Wegner mit der **57** und Kurt Hoffmann mit der **52** je einen 410 km Dreiecksflug. Die gleiche Strecke flogen Bettina Zörner und Thomas Wnuck mit der „Triple Yankee“ unserem Janus mit Klapptriebwerk **D-KYYY**.

An der im gleichen Zeitraum stattfindenden „Aktion Ferienspaß“ der Stadt und des Landkreises Uelzen, für die in den Ferien daheimgebliebenen Jugendlichen, nahmen einige Schüler die Gelegenheit wahr, um am Segelflug, gegen eine geringe Gebühr, teilzunehmen. Dafür wurde in der **AZ** ab dem 04. bis zum 13. August mit Bildberichten geworben. Leider waren die Interessenten in den meisten Fällen noch zu jung. Einige wollen aber wiederkommen, wenn das Alter für den Beginn der Segelflugschulung erreicht ist.

Am Freitagabend, den 15. August hatten die Landauer die Teilnehmer und Betreuer unseres Vereins zu einer rustikalen Grillfete eingeladen, wobei Allen für die Betreuung gedankt wurde und Gastgeschenke ausgetauscht wurden. Es war ein netter Abend. Am nächsten und übernächsten Tag war dann die Abreise der Gäste.

Am Samstag, den 30. August haben Malte Stahnke und Thomas Neidhardt beim Radio „ZuSa“ (Zucker und Salz, für Uelzen und Lüneburg , 88,0 MHz) ein etwa einstündiges Interview zum Thema Flugsport gegeben.

Im Rundschreiben, DAS NEUESTE 4/97, erschien ein Bericht über den Flug nach Laage , dem ehemaligen Militärflugplatz an der Autobahn Berlin - Rostock. Dort besuchten Karin Feldmann, Jochen Dahms, Kurt Hoffmann, Thomas Neidhardt, Helmut Müller und Dieter Schlichtenhorst unseren Segelflugehrer Lutz Warneck, der in Alt-Kätwin, einem kleinen Ort innerhalb der Platzrunde von Laage, einen Schulbauernhof einrichtet und betreibt. Mehr über den Bericht siehe Rundschreiben.

Und dann das....., ein Bericht von SKYPI, über eine Übung des Katastrophenzuges des Landkreises Uelzen, am 11. September um 19:36 Uhr Lokalzeit auf dem Flugplatz Uelzen, zur Bergung eines angenommenen Unfalls einer Cessna 172 mit 4 Insassen. Die Übung verlief zur Zufriedenheit des Einsatzleiters.

Georg Peter-Isenburger und Roland Mohr nahmen in Bad Pyrmont an einem 3 Wochen dauernden Fluglehrer-Lehrgang teil.

Georg erweiterte seine Lehrberechtigung PPL „B“ für den Motorflug und steht seitdem in unserer Vereins-Motorflugschule als Lehrer zur Verfügung.

Roland erwarb die Lehrberechtigung für Motorsegler-Lehrer und schult zur Zeit unter Aufsicht eines Lehrers, bis er die einzelnen Ausbildungsabschnitte mit einem Flugschüler durchgeführt hat.

Nach einem Ausfall von über 2 Monaten fliegt die SF 25 **D-KFUW** wieder mit neuem Propeller.

Bei der **D-KYYY**, war der Motor am 18. September abgelaufen. Der Motor wurde im Werk überholt und schon am 27. September, von Klaus-Dieter Freudenthal und Kurt Hoffman wieder eingebaut.

Am 03. Oktober, dem Tag der deutschen Einheit, flogen 7 Flugzeuge des Vereins nach Kyritz. Die Piper PA 28 **D-EOFC** landete anschliessend noch in Pritzwalk. Mit „Herrmännchen“ Pommerien, Kurt Hoffmann, Dieter Schlichtenhorst und mir, war die Besatzung zusammen 296 Jahre alt, wie der „**Pritzwalk Kurier**“ am nächsten Tag erwähnte. Dort erlebten wir auch einen Schlepp von 3 einsitzigen Segelflugzeugen hinter einer PS starken polnischen „Wilga“.

Weitere Termine waren:

Die Winterbaubesprechung am 26. Oktober befaßte sich mit den Terminen der Flugzeugüberholungen in unserer Werkstatt.

Am 31. Oktober begann ein BZF Funksprechlehrgang mit 15 Teilnehmern. Die Ausbildung lag wie in vielen Jahren zuvor, in den bewährten Händen von Uwe Rath.

Am Samstag, den 01. November war Abfliegen der Segelflieger. Abends gab es Haxe mit Kraut und Freibier.

In einer kleinen Feierstunde überreichte Peter Schneider, die Urkunde über 25 Jahre fliegerische Tätigkeit innerhalb des Landes Verbandes Niedersachsen, an Willi Blankenburg. Darüber erschien im „**Uelzener Anzeiger**“ am 04. Februar 1998 ein Bericht mit Bildern unter der Überschrift:

„Fliegender Senior erobert die Lüfte“

Am 08. November hatte Gerd Höber alle Fluglehrer des Vereins zu einer Besprechung eingeladen, bei der unter Anderem der Plan für den theoretischen Unterricht aller Sparten festgelegt wurde.

Das Interesse zum Treffen der Mitglieder an den Weihnachtsfeiertagen hat in den letzten Jahren immer mehr nachgelassen

Zum Jahreswechsel erreichte uns die Nachricht, daß unser langjähriges Mitglied

Gisela Volkner

am 30. Dezember verstorben ist.

Der Flugsportverein verliert eine begeisterte Fliegerin, die über 25 Jahre unserem Verein angehört hat. Wir werden ihr ein ehrendes Andenken bewahren.

1998

Wie in allen Jahren zuvor, begann das Jahr 1998 mit der notwendigen Werkstattarbeit an unseren Flugzeugen, damit die Segelflugzeuge und Motorsegler zur ersten Flugzeugabnahme am 15. Februar fertig sind.

In der Vorstandssitzung am 13. Januar, wurde der Beschluß gefaßt, eine gebrauchte PA 28 zu erwerben. Im Gegenzug zum Kauf des neuen Motorflugzeuges soll der betagte Motorfalke **D-KASV** verkauft werden

Schon am 17. Januar war die erste Landung der PA 28 Archer II, **D-EBRC** auf unserem Platz. Dieter Swoboda überführte das Motorflugzeug aus Meschede-Schüren nach Uelzen. Nach der ersten Besichtigung durch die Anwesenden stellte man fest, daß wir eine „Sahnestück“ erworben haben.

Vor dem ersten Flug mit der Neuerwerbung, die eine umfangreiche Avionik-Ausstattung hat, mußten die alten und neuen Scheininhaber das Handbuch gelesen haben. Auf einem Testbogen, der von Hartmut Stehr und Georg Peter-Isenburger entworfen wurde, mußten alle Umschüler die Fragen beantworten und vom Fluglehrer abzeichnen lassen.

Ebenfalls am 17. und 18. Januar fuhren Dieter Baruth, Jochen Dahms, Gerd Höber, Olaf

Schulz und Theo Proest zum turnusmäßig erforderlichen Fluglehrer Fortbildungslehrgang nach Braunschweig.

Nachdem Dr. Hans Marzock seine Ausbildung zum PPL „B“ abgeschlossen hatte, wurde er vom Ministerium in Hannover zum Fliegerarzt bestellt. Damit haben wir wieder einen aktiven Fliegerarzt im Verein.

Bedauerlicherweise hat sich Andrea Falk zum Jahresende aus persönlichen Gründen von der Bewirtschaftung der Kantine zurückgezogen.

Mit Hildegard Scheffler fand der Vorstand eine rüstige Rentnerin, die als gelernte Hauswirtschafterin über die notwendige Erfahrung im Umgang mit Speisen und Getränken verfügt und für Sauberkeit und Ordnung sorgt.

Unser Tresen aus dem Jahre 1971 wurde immer unansehnlicher. Aus diesem Grunde wurde ein neuer Schanktisch in Auftrag gegeben. Nach Verhandlungen mit verschiedenen Brauereien, die in der Hauptsache vom Schriftwart Frank Balzerowski geführt wurden, war es dann soweit. Nach dem Abriß des alten-, konnte der neue Tresen pünktlich zur Jahreshauptversammlung eingeweiht werden.

Am 15. Februar war die Abnahme der ersten Segelflugzeuge und Motorsegler durch unseren langjährigen Prüfer Jochen Gaida aus Schneverdingen.

Das traditionellen Grünkohlessen fand am 20. Februar wieder bei Lotti Krull in Barnsen statt. Wie immer wurde reichlich serviert. Hervorzuheben ist mal wieder der vorzügliche Nachtisch. Nach dem Essen zeigte Andreas Scheerer den 70 Mitgliedern und Gästen einen DIA-Vortrag von der Flugschau der „Flying Legends“ 1997 in Duxford.

Die Schriftleitung für „Das Neueste vom Cumulus“ hat seit der Nr. 2, Karin Feldmann übernommen. In ihrer launigen Art versteht es Karin, den Vereinsmitgliedern, sowohl die guten als auch die schlechten Nachrichten zu vermitteln.

Wie schon vorher angekündigt fand die Jahreshauptversammlung am 27. Februar mit neuem Schanktisch und neuer Bewirtung durch Gisela Scheffler statt.

Bei den Regularien wurde Peter Schneider einstimmig zum 1. Vorsitzenden wiedergewählt. Die vakante Stelle des Jugendwartes wurde durch Carsten Dahms besetzt. Neuer Mose-Referent wurde Norbert Wegner.

Die Vereinspokale gingen an:

Segelflug Junioren:	Carsten Dahms
Standardklasse Senioren:	Norbert Wegner
Clubklasse:	Hans Otto Tiede
Motorsegler:	Roland Mohr und Carsten Witt
Motorflug:	Andreas Scheerer

Zum Abschluß der Versammlung wurde dem frischgezapften Gerstensaft aus der neuen Anlage fleißig zugesprochen.

Am Wochenende, den 6. bis 8. März wurde die Startwinde in den Räumen der Fa. MAN durch Jochen und Carsten Dahms sowie Burghard Rangnick überholt. Für die Betreuung mit Essen, Kaffee und Kuchen sorgte Angela Gerbermann.

Ebenfalls am 7. März war die jährlich wiederkehrende Flugleiterbesprechung mit Arnold Lang, dabei wurden die neusten Vorschriften besprochen.

Am 15. März war dann die Abnahme der Startwinde und der restlichen Flugzeuge durch den

Prüfer.

Nach der Sicherheitsbelehrung für die Teilnehmer am Flugverkehr am 28. März, eröffneten die Segelflieger am Tag darauf, die diesjährige Flugsaison. Wegen des feuchten Platzes wurden nur Starts im Flugzeugschlepp durchgeführt.

Unsere PPL „A“ Umschüler Christian Born, Carsten Brandt und Jan Dörnbrack mußten am 3. April nach Nordhorn fahren, um die theoretische Prüfung abzulegen. Wie nicht anders zu erwarten haben alle Teilnehmer die Prüfung bestanden.

In einer Abholzaktion wurden im Bereich des Thingplatzes, sowie im Anflugbereich der Segelflugstart- und Landeplätze, einige zu hoch werdende Büsche und Bäume beseitigt. Das Schnittgut wurde zum Osterfeuerplatz gebracht und am 5. April durch Clemens Graf Grote mit seinem großen Trecker aufgeschichtet. Am Ostersonntag, den 11. April wurde bei geringer Beteiligung das Feuer entzündet. Bedingt durch die nassen Tage der Osterwoche brannte das Feuer schlecht. Erst unsere **PK**, die als Windmaschine fungierte, sorgte dafür, daß das nasse Holz leidlich herunter brannte.

Am Dienstag nach Ostern, den 14. April, begann die Schnupperwoche für neue Segelflugschüler. Unter der Leitung der Fuglehrer Bettina Zörner und Lutz Warneck wurden die 7 erschienenen Neulinge in die Geheimnisse des Segelfluges eingewiesen. Vom Verein waren noch weitere 11 Flieger bzw. Flugleiter, Schleppiloten und Windenfahrer erschienen, damit der Flugbetrieb reibungslos laufen konnte.

Der erste Tag brachte bei trockenem Wetter mit Thermik und rundherum Schnee- und Graupelschauer 8 F-Schlepps und 8 W-Schlepps, wobei die ASK 21 und die ASK 13 zusammen 3 Stunden und 46 Minuten Flugzeit erreichten.

Bei bedecktem Himmel und leichtem Südostwind wurden am 15. April 26 Windenschlepps durchgeführt

Bei starkem Wind aus 210 Grad mit 15-20 Knoten setzte am 16. April, nach 8 Windenstarts die Wasserpumpe aus. Der PPL „A“ Umschüler Carsten Brandt startete mit der Cessna **D-ECTI** zu einem Flug über eine Dreiecksstrecke von 300 Km. von Uelzen über Parchim, - Magdeburg, - Uelzen.

Am 17. April waren die gleichen Teilnehmer erschienen. Wegen der defekten Wasserpumpe an der Winde wurden bei Ostwind mit Thermik 19 Flugzeugschlepps gemacht. Christian Born konnte auf der **D-ECTI** 10 Schulflüge durchführen.

Der 18. April bescherte uns wieder Regenwetter, so daß die Schnupperwoche beendet wurde. Von den 7 Interessenten sind 2 neue Segelflugschüler übrig geblieben.

Zum Glück für die geplante Motorsegler Woche vom 11. bis zum 16. Mai verzögerte sich der Verkauf der SF 25 **D-KASV**.

Am 11. Mai erschienen bei sonnig warmen Wetter, bei Wind aus Ost mit 5 Knoten CAVOK, sieben Umschüler und Schüler. Unter der Leitung von Arnold Lang, Roland Mohr und Theo Proest konnten, auf den 3 zur Verfügung stehenden Motorseglern, am ersten Tag 32 Starts mit einer Flugzeit von 6 Stunden und 14 Minuten gemacht werden.

Waldemar Signus machte seine ersten Alleinflüge.

Am 12. Mai war es wieder sonnig warm bei Wind aus Nordost mit 5 bis 12 Knoten CAVOK. Die Bilanz des Tages: 37 Starts mit 6 Stunden und 6 Minuten. Die PA 28 **D-EBRC** machte bei dem schönen Wetter 8 Starts mit 1 Stunde und 14 Minuten Flugzeit.

Am 13 Mai war es wieder sonnig, mit kaltem Ostwind bei 10 - 15 Knoten, CAVOK. Es wurden 37 Starts gemacht, Flugzeit 6 Stunden, 17 Minuten.

Auch der 14. MAI war sonnig bei Ostwind von 5 - 10 Knoten. Die Bilanz: 52 Starts mit 6 Std. und 7 Minuten.

Bei gleicher Wetterlage wurden am 15. Mai 37 Starts mit 11 Stunden und 39 Minuten durchgeführt.

Zum Schluß der Mose-Woche wurden Überlandeinweisungen geflogen. Das Ergebnis waren für die 3 eingesetzten Flugzeuge 9 Starts und 8 Stunden 44 Minuten Flugzeit

Die Flugschüler waren rundherum zufrieden. In der erfolgreichen Mose-Woche wurden 55 Stunden und 7 Minuten geflogen. Insgesamt wurden 202 Starts in den Bordbüchern verzeichnet.

„Tag der offenen Tür“

Nach wochenlangen Vorbereitungen der Organisationsgruppe, konnte der Veranstaltungsleiter Thomas Neidhardt die am frühen Morgen des Himmelfahrtstages, den 21. Mai, erschienenen aktiven Teilnehmer begrüßen und ihnen ihre Aufgaben für den reibungslosen Ablauf der Veranstaltung zuweisen.

Trotz des kalten Wetters waren wieder viele Zuschauer erschienen. Zur Eröffnung machten 10 Flugzeuge einen Verbandsflug über den Platz und in die nähere Umgebung. Leider blieben die kleinen Doppeldecker an vielleicht attraktiveren Standorten. Nur die große Antonow AN 2 aus Lübeck war erschienen und machte fleißig Rundflüge. Die Fallschirmspringer aus Faßberg hatten von der Bez. Regierung keine Genehmigung bekommen.

So blieben, wie in vielen Jahren zuvor, nur die Oldtimer unserer Mitglieder, die Automobil- und Motorrad Oldtimer, sowie der ADAC Rettungshubschrauber und unsere ausgestellten Segelflugzeuge zur Besichtigung übrig.

An den Würstchen- und Steak Ständen herrschte Hochbetrieb. Der Vorrat an Erbsensuppe war am frühen Nachmittag schon aufgebraucht. Wo die Besucher der Bierbuden bei dem kalten Wetter das viele Bier lassen, bleibt mir unverständlich.

Die Rundflüge mit den Vereins- und Privatflugzeugen klappten ohne allzu große Wartezeiten für die zahlreichen Rundfluggäste.

Leider waren die mitgebrachten Kuchen und Torten schon früh verkauft. Auch eine Folge des kalten Wetters, denn die Kantine war immer gerammelt voll.

Alles in Allem war es wieder mal ein gelungener Tag.

Gerd Höber hatte die Leistungssegelflieger vom Freitag, den 29. Mai, über das Pfingstwochen-ende, bis zum 02. Juni zu einem Steckenflugehrgang eingeladen. Die 5 Teilnehmer konnten wegen des schlechten Wetters nur Kartenvorbereitung und theoretische Steckenflugeinweisung üben.

Im Juni sind wegen der vielen Sommermonsun Tage nicht viel Aktivitäten zu berichten.

Am 21. Juni hob die SF25 **D-KASV** ein letztes mal in Barnsen ab, sie wurde von den Käufern aus Seedorf abgeholt.

Unsere beiden Segelfluglehrer Bettina Zörner und Thomas Wnuck heirateten am 26. Juni in Salzwedel. Abends wurde dann in Gerdau gefeiert.

In der „Allgemeinen Zeitung“ erschien zum Wochenende, den 4./5. Juli ein ganzseitiger

Bericht

des AZ Reporters Oliver Klempert unter der Überschrift

Ein Tag bei den „Cumulus“ Piloten

Rückenflug und Wolken-Schach

In dem Bericht beschreibt der Reporter seine Eindrücke über einen Flug mit Kunstflugeinlagen in der ASK 21 mit Thomas von Blumenthal als Piloten. Bei seinem ganztägigen Besuch, am letzten schönen Wochenende im Juni, schildert er seine Eindrücke von einem Thermikflug mit Jochen Dahms.

Gut vorbereitet starteten 10 Flugzeuge mit ihren Piloten und Mitfliegern in den ersten Tagen des Monats Juli nach Duxford in England, um bei der „Flying Legend“ Airshow in der Zeit vom 03. - 06. Juli dabeizusein. Zum ersten Mal in der Geschichte des Vereins hatten 24 Teilnehmer das gleiche Ziel, Dank der guten Vorarbeit von Malte Eggert-Stahnke waren auch alle Teilnehmer in England gut untergebracht. Über den Flug und die Show hat Roland Mohr einen ausführlichen Bericht für das Rundschreiben Nr. 5/98 geschrieben.

An den Folgen eines Verkehrsunfalls verstarben am 08. Juli 1998, am Tage seines 82. Geburtstages

Helmut Saucke

Anni Saucke

Unser Fliegerfreund Helmut Saucke war seit unserer Vereinsgründung dabei. Als Teilnehmer der Ballonfahrt im Jahre 1951 hat er als erster Flieger unseres Vereins die Welt wieder von oben gesehen. Obwohl im Kriege schwer verletzt, betätigte Helmut sich noch jahrelang als Segelflug- und Motorseglerpilot in unserem Verein. Auch als passives Mitglied nahm er rege am Geschehen des Vereins teil.

Eine große Zahl der Mitglieder und Freunde haben Helmut und seine Frau Anni auf ihrem letzten Weg begleitet.

Zum 50 jährlichen Bestehen der Fluggruppe „Zürcher Oberland“ auf dem Flugplatz Speck in der Schweiz waren 4 Flugzeuge unseres Vereins mit je 2 Mann Besatzung angemeldet.

Dr. Helmut Müller und seine Frau Hiltrud flogen schon am Donnerstag, den 20. August in Richtung Süden. Über seinen Flug und das Treffen schrieb er einen Bericht, der im Rundschreiben Nr.6/98 zu lesen ist.

Die übrigen Besatzungen konnten am Freitag, den 21 August, wegen des schlechten Wetters in ganz Deutschland, nicht starten. Nur Peter Matalla war unterwegs und kam bis nach Würzburg. Auch Helmut mußte seinen Rückflug nach Uelzen um einen Tag verschieben.

Der Sommer neigte sich seinem Ende zu. Dank der Mitarbeit von einigen handwerklich geschickten Mitgliedern, wurden die Arbeiten für den Einbau der neuen Heizungsanlage unter der Leitung von Dieter Kramme begonnen. Die alten Elektroheizkörper wurden beseitigt, die Nischen zugemauert, Löcher gebohrt und Durchbrüche gemacht. In der Garage mauerten Burghard Rangnick und Carsten Witt, den Raum für die Aufnahme der Heizung und der Oeltanks. Das Aufstellen der Heizungsanlage, das Verlegen der Rohre und Heizkörper wurde im Auftrage des Landkreises von der Fa. Reese durchgeführt. Das Verschließen der

Durchbrüche, Isolieren bzw. Streichen der Heizungsrohre, sowie die Verschönerungsarbeiten wurden wieder von unseren Mitgliedern übernommen.

Im Laufe des Sommers hat der Landkreis, wegen der geplanten Verlängerung der Landebahn, die Senke im östlichen Teil des Platzes mit Mutterboden und Bauschutt auffüllen lassen. Dadurch bedingt wurde der Startplatz bzw. der Windenstartplatz für den Segelflug unbenutzbar.

Zum Abfliegen der Segelflieger wurden nur Flugzeugschleppstarts gemacht. Zum gemütlichen Teil gab es dann abends Krustenbraten mit Sauerkohl. Dem Freibier wurde fleißig zugesprochen.

Am Freitag, den 23. Oktober begann der diesjährige Funksprechlehrgang unter der bewährten Leitung von Uwe Rath. Bis zum 22. November haben die Teilnehmer fleißig gepaukt. Alle elf Prüflinge haben am Donnerstag, den 26. November die BZF I bzw. BZF II Prüfung bestanden.

Schon gleich nach dem Abfliegen wurde mit dem Winterbau an unseren Segelflugzeugen begonnen. Der Zeitplan für die einzelnen Flugzeuge in der Werkstatt konnte eingehalten werden.

Die Beteiligung am weihnachtlichen Punschtrinken und Kekse knabbern, am 2. Weihnachtstag, war auch in diesem Jahr nicht überwältigend. Von Christian Uter wurden Germknödel zum Punsch angeboten. Um so besser war es am Sonntag, den 27. Dezember. Um 16.00 Uhr begann die „Horstmansche Filmwoche“. Bis zum 30. Dezember zeigte Norbert Horstman auf einer großen Leinwand einen Teil seiner Fliegerfilme. Für jeden Geschmack war etwas dabei. Zwischen 15 und 29 Besucher erlebten jeden Abend Fliegerfilme aus der Klamottenkiste bis hin zur Neuzeit. Für die älteren unter uns Besuchern, war das Wiedersehen der alten Flugzeuge vom Udet „Flamingo“ bis zu den verschiedenen „Klemm 25“ Versionen und der Doppeldecker aus den Jahren 1928 - 1938 ein besonderes Erlebnis.

Es war ein schöner Ausklang des Jahre 1998.

Die Saison des Jahres **1999** begann wie in allen Jahren vorher, mit der Überholung unseres Fluggerätes in der kleinen Werkstatt. Wenn keine größeren Reparaturarbeiten notwendig waren, wurde an 2 Flugzeugen gleichzeitig gearbeitet. Die Beteiligung am Werkstattdienst wird von Jahr zu Jahr weniger.

Am 05. Februar 1999 verstarb unser Mitglied aus der Gründerzeit

Heinz Sprave

Im Nachruf schreibt der Vorstand:

Wir verlieren einen Menschen der ein begeisterter Flieger war und dem wir viel zu verdanken haben. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Am 10. Februar haben seine Freunde Heinz Sprave auf seinem letzten Weg begleitet.

Am 14. Februar war die Jahresabnahme der ersten Flugzeuge durch Jochen Gaida. Die Fallschirme wurden am gleichen Tage neu gepackt.

In der darauffolgenden Woche schneite es kräftig. Erst am Donnerstagabend setzte Tauwetter mit viel Regen ein. Am Sonntag war ab 11.00 Uhr strahlend blauer Himmel mit 10 Knoten

Wind aus westlicher Richtung. Die ersten Platzrunden wurden geflogen.

Der 13. März war ein denkwürdiger Tag, Morgens um 07.00 UTC startete Malte Stahnke mit Norbert Wegner und Carsten Dahms nach Saarlouis. Norbert und Carsten wollten den dort gekauften Motorsegler SF 25 2000, **D-KIAL** abholen und nach Uelzen überführen. Vor dem Abflug haben die 3 zunächst erst mal das Flugzeug gewaschen, damit die Neuerwerbung in Uelzen einen guten Eindruck machte. Den Rückflug, mit Zwischenlandung in Allendorf/Eder, haben sich Carsten und Norbert geteilt.

Am späten Nachmittag meldeten sich die Beiden südlich von Celle, im Anflug auf Uelzen. Mehrere im Raum Uelzen fliegende Motorsegler und Motorflugzeuge flogen den Beiden spontan entgegen. Der Treffpunkt war zwischen Eschede und Suderburg. Im lockeren Verband wurde die Neuerwerbung zum Uelzener Platz geleitet. Nach der Landung wurde die **D-KIAL** eingehend besichtigt und begutachtet. Die Instrumentierung und die Funkausrüstung sowie das GPS waren OK. Die einhellige Meinung aller Anwesenden war: Ein guter Kauf für 76.000 DM.

Am nächsten Tag, dem 14. März, war die Abnahme der restlichen Segelflugzeuge, ASK 13, ASW 20, DG 100 und Janus, sowie der Startwinde. Vormittags war durchwachsenes Wetter. Am Nachmittag wurde es besser, so daß die Überprüfungsflüge der abgenommenen Flugzeuge durchgeführt werden konnten.

Am 25. März machte Hans Marzock seinen Prüfungsflug für den PPL „A“.

Am 27. und 28. März war Arbeitsdienst der jugendlichen Segelflieger mit Dieter Baruth. Das Osterfeuer wurde aufgeschichtet.

Norbert Schmedtmann und seine Frau flogen am 01. April mit der PA 28 RT **D-EIWS** in Richtung Portugal. Bis zu ihrer Rückkehr am 18. April waren die Beiden 29 Stunden und 22 Minuten in der Luft und haben dabei 5202 Km zurückgelegt.

Am Karfreitag, dem 02. April war Anfliegen der Segelflieger mit verkürzter Startstrecke. Bei leichtem Ostwind war es sonnig und warm. Es wurden 33 Segelflugstarts durchgeführt. Bei lebhaftem Motorsegler- und Motorflug wurden 128 Starts gemacht. Die **D-KIAL** war stark frequentiert.

Am Ostersonntag war es am Nachmittag sonnig und warm mit 21 Grad Celsius. Der Segelflug verzeichnete 23 Starts und Landungen. Im Motorflug und bei der Motorsegler Schulung wurden 50 Starts und Landungen gemacht.

Am Abend wurde das traditionelle Osterfeuer angezündet.

Der Morgen des Ostersonntags war neblig und trübe. Am sonnigen Nachmittag machten die Segelflieger 17 Starts, im Motor- und Motorseglerflug wurden 40 Starts aufgezeichnet.

Der darauffolgende Ostermontag war den ganzen Tag neblig trüb.

Am 20. April flogen Th. von Blumenthal und Karin Feldmann mit dem Janus **D-KYYY** einen 250 km Dreiecksflug in 3 Stunden und 3 Minuten.

Am 01. Mai war bei schönem sonnigen Wetter ab 09.00 Uhr Ortszeit reger Flugbetrieb. Ziel der verschiedenen Überlandflüge war Magdeburg mit der Bundesgartenschau und die Nordseeinseln. GegenUhr kamen Georg Peter-Isenburger mit seiner Swift, sowie die YAK 50 und eine YAK 52 mit den litauischen Überführungspiloten im sauberen Verbandsflug von Parchim nach Uelzen. Th. von Blumenthal und Crew waren dem Verband entgegen geflogen um die Ankunft auf dem Video festzuhalten. Nach der Landung wurden die beiden YAK`s mit ihren bulligen Sternmotoren von 360 PS von allen Anwesenden gebührend bestaunt. Um 10:16 Uhr traf G. Meidenbauer mit Rainer Luff auf seiner YAK 52 **LY-AFQ** in

Uelzen ein.

Weil die YAK 50 **LY-GPI** von Georg Peter-Isenburger ein einsitziges Flugzeug ist, war Meidenbauer gekommen um GPI auf seiner zweisitzigen YAK 52 einzuweisen. Nach der Umschulung konnte Georg dann die ersten Starts und Landungen auf seinem neuen Flugzeug durchführen. Zwischendurch zeigten G. Meidenbauer auf seiner YAK 52 und R. Luff auf der YAK 50 von GPI einen sauberen Verbands-Kunstflug, der sich auf jeder Flugschau sehen lassen konnte. Am späten Nachmittag verabschiedeten sich Meidenbauer und Luff zum Rückflug nach Wittmund.

Die Bilanz des Segelfluges war an diesem Tag: 34 Starts mit 6 Stunden und 31 Min. Flugzeit.

Auch Sonntag der 02. Mai war ein erfolgreicher Tag. Schon früh setzte die Thermik ein. Carsten Dahms und Sönke Bachmann starteten an der Winde mit der DG 300 und der DG 100 zum 300 km Standarddreieck.

Kurt Hoffmann und Karin Feldmann hatten sich mit dem selbststartenden Motorsegler Janus „Triple Yankee“ 370 km nach Osten ausgewählt.

Alle 4 Piloten waren nach viereinhalb Stunden Flugzeit am frühen Nachmittag wieder in Uelzen. Die Thermik dauerte noch kräftig an. Nach Einschätzung der Piloten waren die Dreiecke zu klein gewählt worden.

Jochen Dahms hatte mit der Segelfluggruppe einen erfolgreichen Tag. Bei 35 Starts wurde eine Flugzeit von 25 Stunden und 20 Minuten erreicht.

Am 09. Mai kehrte Klaus Leiner von seinem am 21. April gestarteten Mallorca Flug mit der PA 28 **D-EGRC** zurück, seine Gesamtflugzeit betrug 16 Stunden und 23 Minuten.

Am Himmelfahrtstag, dem 13. Mai war wieder

„Tag der offenen Tür“

Das Wetter war zunächst nicht vielversprechend. Ab 08.00 Uhr Ortszeit war Einsatz aller Mitstreiter. An den Bierbuden und Bratwurstständen war trotz des regnerischen Wetters reger Betrieb. Ab 14.30 waren dann längere Sonnenetappen mit ein Paar Regentropfen. Mit unseren Vereinsflugzeugen wurden 64 Starts gemacht und 106 Gäste geflogen. Insgesamt waren es 104 Starts trotz des schlechten Wetters.

Die Allgemeine Zeitung schreibt am Freitag den 14. Mai unter der Überschrift:

Flugtag ging fast Baden

„Cumulus“ mit Wetter-Pech / Dennoch ordentlich besucht

Schade eigentlich, daß „schauer-liches“ Wetter dem Flugtag in Barnsen gestern zeitweilig so zu schaffen machte. Schließlich hatten die Ausrichter vom Verein „Cumulus“ wieder für ein anziehendes Programm auf dem Boden und in der Luft gesorgt. Wer dennoch kam, und das waren garnicht wenige, konnte Auto.Oldies von nahem betrachten, „Magnums“ Helikopter bestaunen (den aus der gleichnamigen Sendung mit Tom Selleck), die alte Antonow in Augenschein nehmen - oder sogar selbst für einen Kurzflug in den meist bewölkten Himmel über Uelzen aufsteigen. Gegen Mittag trudelten die ersten Vaternägler ein, um zu verschnaufen. Gestärkt mit deftigem aus der Gulaschkanone oder vom Grill, setzten sie dann ihre Tour fort - dem Wetter zum Trotz! Wer blieb oder neu hinzustieß, wurde weiterhin gut unterhalten. Und bestens informiert: Über das Fliegen und die Möglichkeiten selbst mitzumachen. Soweit der Bericht.

Am 25. Mai 1999 begann die Motorsegler Woche, an der 6 Schüler teilnahmen. Als Lehrer fungierten am ersten Tag Jochen Dahms und Roland Mohr. An allen anderen Tagen schulte Roland Mohr allein. Die Flugleitung lag in meinen Händen. Unter anderem beaufsichtigte ich die allein fliegenden Flugschüler und machte einige Überprüfungsstarts.

Die Bilanz der 4 Tage waren 215 Starts mit einer Flugzeit von 35 Stunden und 45 Minuten.

Wie immer bei solchen Gelegenheiten, nutzten auch einige Scheininhaber unsere Anwesenheit und machten bei schönem Wetter 57 Flüge für die Scheinerhaltung.

Am 29.Mai starteten 5 Flugzeuge zum Rudelausflug nach Heringsdorf. Mit an Bord waren 4 Ehefrauen der Piloten.

Am 20. Juni wird in den Motorsegler **D-KFUW** ein neuer Motor eingebaut. Die Abnahme erfolgte am Samstag den 26.Juni in Holtorfsloh durch den Prüfer Heitmann. Am nächsten Tag ist bei durchwachsenem Schauerwetter wenig Betrieb. Der Segelflug findet wegen der verkürzten Windenschleppstrecke im F-Schlepp statt

Am 23.Juni macht Arnold Lang in Braunschweig seinen Prüfungsflug als Motorfluglehrer.

In unseren Clubräumen findet am 03.Juli eine theoretische Prüfung von Motorflug- und Motorseglerschülern durch den Prüfungsrat der Bezirksregierung Weser-Ems statt. Aus unserem Verein haben Frank Denecke, Fritz Hansen, Christian Uter und Kristina Straßburger die Theorieprüfung bestanden.

Am gleichen Nachmittag flog Waldemar Signus mit Norbert Wegner nach Verden an der Aller, um seinen Prüfungsflug für den PPL „B“ zu machen.

Am 11.Juli starten Hartmut Stehr auf der Yak 50 **LY-GPI**, Georg Peter-Isenburger mit Bärbel Sommerfeld und Dieter Schlichtenhorst auf der Klemm 107 **D-ECAH**, Norbert Horstmann auf der Klemm 107 **D-EKEK** und Herbert Krüger mit mir auf der **D-EAAV** nach Perleberg zum Flugtag. Das Programm war leider schon zu Ende. Wir wurden aber noch gut bewirtet. Hartmut zeigte den zahlreichen Besuchern auf der YAK sein Kunstflugprogramm. Am späten Nachmittag waren wir wieder in Uelzen.

Am Abend kommt aus Parchim die Meldung, daß Norbert Schmedtmann wegen Motorausfall eine Notlandung im Raum Parchim machen mußte. Norbert und seine Begleitung blieben unverletzt.

Die PA 28 **D-EBRC** kommt mit Klaus Leiner und seiner Begleitung aus Duxford zurück. Am gleichen Abend landet Roland Mohr mit dem Flugschüler Martin Raabe ebenfalls aus Duxford kommend, nach einer Zwischenlandung in Middenzealand ebenfalls auf unserem Platz.

Malte Stahnke und Norbert Wegner kommen am nächsten Tag ebenfalls aus Duxford nach Uelzen zurück.

Am 24.Juli fahren Burghard Rangnick und Ole Krüger unsere Startwinde nach Waren an der Müritz, wo die Segelflieger ihr diesjähriges Sommerlager machen wollen.

Am 25.Juli fliegt Rüdiger Deppe mit Frank Denecke mit der SF 25 **D-KFUW** nach Nordhorn. Dort macht Frank seinen Prüfungsflug beim Prüfer H. Kruse.

Am gleichen Tag fliegt Kristina Straßburger mit der **D-KIAL** den 300 km Überlandflug von Uelzen über Kyritz und Wismar nach Uelzen. Weil die Segelflieger nach Waren abgereist sind, ist auf dem Platz wenig Betrieb.

Am 29.Juli nachmittags überschattet ein folgenschwerer Unfall unseren Platz. Nach vergeblichen Startversuchen wollte der Pilot die SF 25 **D-KIAL** wieder in die Halle schieben. Beim Versuch den Propeller in die Querlage zu stellen, sprang der Motor plötzlich an. Der Pilot konnte nur noch zur Seite springen und blieb unverletzt. Das Flugzeug rollte mit Vollgas gegen eine Tanksäule der neuen Tankanlage. Die Schäden an der Tanksäule und am Flugzeug waren erheblich. Die Feuerwehren aus Uelzen und Gerdau sicherten die Unfallstelle und dichteten das Leck an der Tanksäule ab.

Am gleichen Tage machte die ASK 13 in Waren eine harte Landung und fiel bis zum Ende

des Segelfluglagers aus.

In der Zwischenzeit hatte sich prächtiges Segelflugwetter entwickelt.

Am 30.Juli flog Thomas Wnuck mit dem Motorsegler Janus **D-KYYY** ein 400 km Dreieck im Segelflug. Mit dem gleichen Flugzeug flogen am 31.Juli Norbert Wegner 500 km Dreieck, am 01.August Thomas Wnuck 500 km Dreieck und am 03.August Th. von Blumenthal und Kurt Hoffmann 593 km Dreieck im Segelflug.

Auch in diesem Jahr flogen wieder einige Piloten nach Vrachlaby (Hohenelbe) in Tschechien, um dem Kunstflug zu frönen bzw. die Kunstflug-Prüfung zu machen. Am 14.August kehrten alle Teilnehmer wohlbehalten zurück. Das Wetter war regnerisch aber mit guter Sicht.

Die Prüfung haben bestanden:

Klaus Leiner, Roland Mohr, Andreas Scheerer und Phil Spoddeck.

In der Zwischenzeit legten am 07.August Kristina Staßburger und Fritz Hansen, die Prüfungsflüge für den PPL „B“ beim Prüfer H. Kruse in Uelzen ab.

Am Nachmittag kehrten die Segelflieger aus Waren zurück. Nach einem Bericht in der Zeitung für Waren und Umgebung, war in den 14 Tagen das beste Fliegerlager seit vielen Jahren.

Wenn Häuser und Seen zu Spielzeug werden

Weit geflogen: Cumulus-Flugsportler am Müritzsee

So lautete die Überschrift des von den Segelflugschülern verfaßten Berichts vom 30.August in der AZ.

Nur selten blieben die 32 Flieger des Flugsportvereins Cumulus Uelzen, die sich 14 Tage in Waren am Müritzsee aufhielten, am Boden haften: Sie nutzten das ideale Wetter für ihren schönen Sport. Dabei flogen sie die beträchtliche Strecke von immerhin 3641 Kilometern zusammen . und alle sind jetzt heil wieder im Landkreis Uelzen gelandet. Die Hobbyflieger zelteten auf dem Flugplatz in Waren; und wenn sie mal nicht in der Luft waren, machten sie ausgiebige Radtouren durch das Naturschutzgebiet oder erholten sich beim Schwimmen im Müritzsee.

Auch die Ausbildung kam nicht zu kurz: Einige B- und C-Prüfungen sowie weitere Berechtigungen für den Erwerb des Luftfahrerscheins wurden erfolgen. Vier Fluglehrer sorgten für den reibungslosen Ablauf. So machten einige Schüler ihre ersten Überlandflüge.

Unter anderem legten folgende Flugschüler Prüfungen ab: Timo Baruth (B-Prüfung), Claas Riedel (A), Ole Krüger (B und C), Christine Barkmann (C) und Marie-Luise Frank (C).

Soweit der Bericht.

In der Mitte August war kein besonders schönes Flugwetter, erst am 29.August wurde der Schulbetrieb für den Segelflug wieder aufgenommen.

Der Rumpf der ASK 13 wurde zum Segelfluggelände „ Grambecker Heide „ bei Mölln transportiert und dort von einem Flugzeugschweißer repariert. Um den Fortlauf der Reparatur zu besichtigen, flogen Jochen Dahms und Klaus-Peter Becker am 05.September zum Segelflug Platz „Grambecker Heide“. Burghard Rangnick holte den Rumpf nach Fertigstellung der Schweißarbeiten wieder ab. Die restlichen Arbeiten in unsere Werkstatt gingen schleppend voran.

Der sonntägliche Segelflugbetrieb auf der verkürzten Schleppstrecke wurde immer schwieriger.

Am Freitag, den 15. Oktober besteht Carsten Dahms die theoretische und praktische Prüfung für den Luftfahrerschein PPL „A“ auf dem Verkehrslandeplatz Ganderkesee. Sein Prüfer war Günther Meidenbauer.

Der Samstag, 16. Oktober bescherte uns schönes Wetter mit einer Sicht von 40 Kilometern. Viele Piloten des Vereins starteten zum Überlandflug. Bei guter Thermik herrschte Flugzeugschlepp Betrieb. Auch die Schulung für den PPL „A + B“ ging zügig voran.

Am späten Nachmittag landet unser Mitglied Hermann Drees mit seinem Heißluftballon zum ersten Mal auf unserem Platz. Das wurde Abends beim Zusammensein in unserer Kantine gebührend gefeiert.

Am 23. Oktober war das Abfliegen der Segelflieger. Am Spätnachmittag rutschte ein Segelflug Schüler bei der Landung auf die zur Verlängerung der Landebahn aufgeschütteten Sandberge. Es entstanden Schäden an beiden Tragflächen des Doppelsitzers ASK 21.

Der Motorsegler SF 25 **D-KIAL** wurde am 30. Oktober, nach Beendigung der Reparaturarbeiten von Bad Pyrmont nach Uelzen geflogen. Die noch anstehende Lackierung wurde aus Kostengründen von uns ausgeführt. H.J. Schwetasch und seine Helfer haben gute Arbeit geleistet.

Am Freitag den 26. November war in der AZ ein ein Zeitungsartikel:

Für Landungen auf langer Piste

in dem der Landkreis die Bauarbeiten für die Verlängerung der Landebahn auf 800 Meter darstellt.

In der Werkstatt haben die Arbeiten für die Überholung des Flugzeugparks begonnen.

Zum 2. Weihnachtstag wurde zum Punschtrinken in der Vereinskantine eingeladen, die Beteiligung war mäßig.

Mehr Interesse herrschte bei den Filmvorführungen von Norbert Horstmann. Norbert hatte wieder einige alte Fliegerfilme zusammengesucht, die er zwischen den Feiertagen zeigte.

An seinem Geburtstag am 31. Dezember 1999 verstarb unser Fliegerfreund

Günter Bockelmann

Günter war in den frühen Jahren unseres Vereins ein sehr aktives Mitglied. Von 1960 - 1967 war er als Segelflugreferent unseres Vereins tätig.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten. Am 07. Januar 2000 haben seine Freunde ihn auf seinem letzten Weg begleitet.

Neben der Werkstattarbeit, vor allem an der ASK 13, fand ein Funksprechlehrgang statt. Unter der bewährten Leitung von Uwe Rath wurden 9 Mitglieder auf das BZF I bzw. BZF II vorbereitet. Die Prüfung fand am 01. Februar in Hannover statt.

Ab Anfang Februar war ein AZF Funklehrgang. Die 3 Teilnehmer haben im März die Prüfung bestanden.

60 Personen nahmen am Freitag den 21. Februar im Gasthaus Schröder in Linden am traditionellen Grünkohlessen teil.

Für Piloten die sich weiterbilden wollten, wurde im März und April ein CVFR Theorie Lehr-

gang angeboten. Für die CVFR Berechtigung wird der Nachweis von 30 Stunden Unterricht gefordert. Die Unterrichtsstunden waren gut besucht.

An der Jahreshauptversammlung am 25. Februar 2000 nahmen 57 Mitglieder teil.

Am 12 März war die Jahresabnahme von 7 Flugzeugen und der Winde durch den Prüfer Jochen Gaida. Thomas von Blumenthal und Norbert Wegner flogen mit der SF 25 D-KIAL nach Bad Pyrmont. Dort erfolgte nach Beendigung der Reparaturarbeiten die Jahreszulassung. In der Woche vom 20. 03. bis zum 25. 03. Erfolgte der Einbau des werksüberholten Motors in den Motorsegler G 109 D-KNOW. K. D. Freudenthal hatte sich extra Urlaub für diese Aktion genommen. Kurt Hoffmann hat ihm dabei geholfen. Am Sonntag den 25. März fand der Probelauf des Motors statt.

Am Karfreitag den 21. April war nach der Rumpfreparatur, dem Bespannen und der Lackierung die Abnahme durch den Prüfer Ingo Goedecke aus Lüneburg. Die G 109 wurde nach dem Einbau des neuen Motors von Jochen Gaida abgenommen.

Am Ostersonntag war schönes Wetter mit regem Segelflugbetrieb. Am Abend wurde gegrillt und das Osterfeuer angezündet. Bei einer Verpuffung verbrannte sich „Pat“ Lenz sich sein Gesicht und die Hände.

Ostersonntag erfolgten bei bedecktem Himmel aber warmen Wetter die ersten Freiflüge der Schüler auf der zurück erworbenen Ka 6.

Ostermontag waren nur 13 Grad mit Gewitter und Regen.

Die ersten Maiwochen zeigten sich von der besten Seite, es war sonnig und warm. Teilweise kletterte das Thermometer auf 28 Grad.

Am Samstag, den 13. Mai fand auf unserem Platz eine theoretische Prüfung für den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer statt. Aus unserem Verein nahmen Christine Barkmann und Marie-Luise Frank an der Prüfung teil. Beide Damen haben die Prüfung bestanden.

Ab dem 17. Mai wurde es wieder bedeckt und kühl mit etwas Regen.

Am Himmelfahrtstag den 01. Juni fand wie in vielen Jahren zuvor der

Tag der offenen Tür

statt. Der Himmel war bedeckt, teilweise schien die Sonne. Viele Besucher waren mit dem Fahrrad angereist. Die Autoschlange reichte bis nach Barnsen. Der Oldtimer Club aus Lüneburg zeigte wieder einmal seine gepflegten Autos und Motorräder.

Bei 197 Motorflügen und 59 Segelflugstarts hatten die Besucher die Gelegenheit an einem Rundflug teilzunehmen.

Die Grillstände versorgten die Besucher mit Bratwurst und Steaks. Die Erbsensuppe von Schlachter Meier aus Gerdau war bald vergriffen. Als besondere Attraktion gab es für die Kleinen, in der Nähe der Hüpfburg, einen Stand mit Pommes frites. Alle Vorräte wurden aufgegessen. Auch die Besucher unserer Kantine kamen nicht zu kurz. Die beiden Bierbuden waren ständig umlagert.

Alle beteiligten Vereinsmitglieder und die Ehefrauen in der Kantine haben ganze Arbeit geleistet.

An der Motorsegler Woche vom 05. bis zum 10. Juni nahmen 8 Schüler teil. Als Lehrer fungierten Arnold Lang und Roland Mohr. Carsten Brandt versorgte die Teilnehmer mit dem nötigen theoretischen Wissen.

Einige Umschüler auf den PPL „A“ wurden von mir betreut. Am späten Nachmittag wurde auch CVFR-Schulung durchgeführt.

Die Bilanz der Schulungstage sieht folgendermaßen aus:

Mit den Motorseglern wurden 144 Starts mit einer Flugzeit von 40 Stunden und 32 Minuten gemacht.

Die Cessna 172 D-ECTI flog 83 Starts mit 13 Stunden und 49 Minuten.

Am 08. Juni flogen Kurt Hoffmann und Karin Feldmann mit dem Janus M D-KYYY genannt „Triple Yankey“ 5 Stunden und 29 Minuten.

Am 18. Juni flogen die Motorsegler Schüler mit den Lehrern Überlandflug Einweisung. In der Cessna, geflogen von Roland Mohr, saßen 2 Schüler als Auswechselfloten. Der Flug führte von Uelzen über Uetersen, Wangerooge, Karlshöfen nach Uelzen zurück. Auf den genannten Plätzen wurde jeweils eine Zwischenlandung mit Austausch der Schüler gemacht. Die Flugzeit aller Flugzeuge betrug 11 Stunden und 54 Minuten.

Über die Pfingsttage gibt es nichts Nennenswertes zu berichten.

Am Sonntag den 01. Juli kamen G. P. Isenburger und Doris Wendtlandt von ihrem Flug nach Tschechien und weiter über Freiburg, Frankreich, Spanien, Portugal und Gibraltar wieder nach Uelzen zurück. Sie waren mit der schnellen „Lancair“ PH- unterwegs.

Dieser Sonntag hatte es in sich. Die PK und die TI wurden unklar. An beiden Motorseglern waren die Funkgeräte defekt. Da begann das Dilemma mit dem Funkgerät der UW. Bis zum 26. April 2001 !! fiel das Gerät, nach mehrmaliger Reparatur im Werk, immer wieder aus. Die Mose-Schulung hat darunter sehr gelitten.

Am Freitag, den 14. Juli war eine Prüfung für Privatflugzeugführer PPL „A“ für 4 Bewerber in unseren Räumen anberaumt. Von unserem Verein waren Doris Wendtlandt und Burghard Rangnick dabei. Alle 4 Bewerber haben die Prüfung bestanden.

Am Samstag vormittag konnte Burghard seinen Prüfungsflug bei Bernd Klasen ablegen. Am Nachmittag habe ich 2 Bewerber aus Lüchow für den PPL „B“ überprüft.

Abends haben wir bei schönem Wetter noch lange in einer gemütlichen Runde zusammen gegessen.

Am Sonntag war wechselhaftes Wetter. Vormittags machte Marie-Luise Frank ihre Prüfungsflüge für den PPL „C“ bei Bernd Klasen. Am Nachmittag konnte Thomas Wnuck seine theoretische Prüfung für den PPL „A“ ebenfalls bei Bernd Klasen ablegen.

Abends gab es wieder einen Grund zum Feiern.

Bernd Klasen und seine Frau Andrea waren seit Donnerstagabend mit ihrem Wohnmobil bei uns am Platz. Offensichtlich gefiel es den Beiden gut bei uns. Am Montagmittag sind sie wieder nach Oldenburg gefahren.

Am Sonntag, den 30. Juli wurden die ersten Vorbereitungen für das Sommerlager der Segelflieger in Berlinchen bei Wittstock an der Dosse getroffen. Zum Teil wurden die Segelflugzeuge schon abgerüstet und verladen.

Am darauffolgenden Sonntag, den 06. August war am Vormittag die Abreise nach Berlinchen.

Am 12. August startete A. Scheerer mit seiner Cessna 172 in den Norden und Osten. Sein Flug führte über Stockholm, Helsinki, Tallin und Warschau. Am 19. August war er wieder in Uelzen.

Am Nachmittag des gleichen Tages kehrten die Segelflieger von ihrem Sommerlager nach

Berlinchen zurück nach Uelzen. Über den Urlaub schrieb Julian Kaffka einen launigen Bericht im Rundschreiben Nr. 3.

Am Sonntag, den 24. August machte Christine Barkmann mit der ASK 21 ihre 3 Prüfungsflüge im Flugzeugschlepp. Als Prüfer war Gerd Müller aus Verden angereist.

Anfang September begann wieder eine Schlechtwetter Periode.

Die Schleppmaschine DR 400 D-EDPK hatte einen Nockenwellen Schaden. Da bis zu einer Grundüberholung nur noch 30 Stunden auf dem Motor waren, wurde derselbe ausgebaut und zur Überholung weggeschickt. Somit stand uns vorläufig keine Schleppmaschine zur Verfügung.

Am 23. und 24. September war wieder einmal schönes Wetter. Der „Altweibersommer“ hatte sich mit Temperaturen von 18 - 21 Grad Celsius eingestellt. Zum Segelflug konnte nur im Windenschlepp auf der immer noch, durch die schleppenden Bauarbeiten zur Verlängerung der Landebahn, verkürzten Segelflugstrecke gestartet werden.

Auch am 08. Oktober konnte bei schönem Wetter Segelflug- und Motorseglerschulung stattfinden.

Am 15. Oktober machte Doris Wendtlandt ihren Prüfungsflug auf der TI bei Bernd Klasen in Ganderkesee.

Für den 04. November hatte Bernd Klasen zu einer Mammutprüfung für Segelflugzeugführer in unseren Räumen eingeladen. Es waren 8 Prüflinge erschienen.

Am gleichen Tag fand das „Abfliegen“ der Segelflieger statt.

Um 18.00 Uhr war die Einweihung der neuen vereinseigenen Motorflughalle mit einem Glas Sekt. Anschließend feierten wir mit 83 Personen in der Kantine. Zum Essen gab es Burgunderbraten mit warmen Krautsalat und Salatkartoffeln. Der Verein spendierte dazu 30 Liter Friebeer vom Fass.

Thomas Wnuck nutzte die Anwesenheit von Bernd Klasen und machte seinen Prüfungsflug für den PPL „A“.

In der Mittagszeit fuhr unser Funkgeräte Prüfer mit seinem Auto rückwärts über die abgelegte Tragfläche des Janus M. Zum Glück wurde nur das Endstück beschädigt.

Im Laufe des Herbstes hatte Carsten Brandt einen Motorsegler Lehrer Lehrgang in Bad Pyrmont mitgemacht. Am 11. November war sein erster Schulungstag als Fluglehrer „Assi“.

Der überholte Motor der Schleppmaschine war inzwischen eingetroffen und wurde unter Leitung von Dieter Swoboda wieder eingebaut. Der Werkstattflug war am 18. November.

Nun mußten die ersten 50 Stunden abgeflogen werden, bevor die PK wieder Flugzeugschlepp durchführen kann.

Am Nachmittag des 18. November wurde die Zlin 226 D-EEKA von Andreas Scheerer und Christian Born nach Uelzen überführt. Das Flugzeug gehört einer Haltergemeinschaft von 5 Kunstflugpiloten. An den darauffolgenden Wochenenden lassen sich die neuen Besitzer auf das Flugzeug einweisen. Erste Kunstflugversuche werden gestartet.

Am 2. Weihnachtsfeiertag trafen sich ein paar Mitglieder mit ihren Frauen zum Punschtrinken am Platz.

An den Abenden zwischen den Jahren trafen sich wieder einige Mitglieder und Freunde in der Kantine, um sich die alten Fliegerfilme von Norbert Horstmann anzusehen.