

50 Jahre Flugsportverein Rheda



Grußwort des Bürgermeisters



Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums erfreut uns der Flugsportverein Rheda in diesem Jahr mit einer Ausstellung und vielen Informationen auf dem Werplatz.

Als der griechische Staatsmann Perikles verkündete, das Geheimnis der Freiheit sei der Mut, dachte er sicher noch nicht an Flugzeuge. Anders die Gründungsväter des Flugsportvereins: 1951 bauten sie heimlich auf dem Dachboden ihr erstes Flugzeug. Dies war nach den Erfahrungen des 2. Weltkriegs verboten. Ihr Drang, die Freiheit der Lüfte zu spüren war jedoch größer als die Angst vor Strafe.

Heute gehört der Verein mit seinen 47 Mitgliedern zu einem der traditionsreichsten in der Stadt. Auf Wettbewerben nutzen die mutigen Fliegerinnen und Flieger mit Ihrem Start die Chance, die eigene Form zu testen und die Stärke der Konkurrenz auszuloten. Aber auch die

Geselligkeit kommt nicht zu kurz. Dass Fliegen scheinbar grenzenlos ist, zeigt sich darin, dass in den Fliegerlagern Freundschaften, auch über Ländergrenzen hinweg geschlossen und gepflegt werden.

In diesem Sinne wünsche ich allen Fliegerinnen und Fliegern eine erfolgreiches Jubiläumsfest, das zugleich auch den Hintergrund für einen interessanten Erfahrungsaustausch und eine Möglichkeit für die Begeisterung von Fliegemachwuchs darstellt. Für die langjährige vorbildliche Vereinsarbeit danke ich herzlich und wünsche dem Vereinsleben weiterhin einen glücklichen Verlauf sowie allen Beteiligten Freude und Erfolg an ihrer Passion


Bernd Jostkleigrewe

Deutscher Aero-Club

Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.



Grußwort des Präsidenten des Deutschen Aero Club Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. zum 50 jährigen Bestehen des Flugsportverein Rheda eV.

Zum 50 jährigen Bestehen des Flugsportverein Rheda eV. übermittle ich Ihnen für das Präsidium des DAeC LV NRW eV. die herzlichsten Glückwünsche.

Von Otto Lilienthals ersten Flugversuchen in den Rhinower Bergen bis zum heutigen Stand der modernen Luftfahrttechnik sind gut hundert Jahre vergangen. Eine kurze Zeitspanne in der gesamten Menschheitsgeschichte, aber welche Entwicklung hat sich in dieser Periode vollzogen. Nicht zu Unrecht wird daher vom Jahrhundert der Luftfahrt gesprochen.

Der Luftsport hat an der gesamten Entwicklung der Luftfahrt einen wesentlichen Anteil. Er war Ursprung, Triebfeder und Entwicklungsfeld neuer Technologien. Wenn ein Luftsportverein wie der Flugsportverein Rheda e.V. sein 50 jähriges Bestehen feiern kann, so geschieht dies in der Gewißheit, an dieser Entwicklungsgeschichte mitgewirkt zu haben.

50 Jahre Vereinsgeschichte bedeuten einerseits 50 Jahre Engagement, Initiative und Begeisterung für jenes Gefühl der grenzenlosen Freiheit und Faszination, welches das Fliegen seit jeher auf die Menschen ausgeübt hat, beinhalten andererseits aber auch das Überwinden großer Schwierigkeiten und Widerstände. gerade in den schweren Zeiten.

Der Fliegerclub Flugsportverein Rheda e.V. ist lebendiger Beweis dafür, daß es seinen Verantwortlichen über Generationen gelungen ist, den Luftsport weiter zu entwickeln und im Segelflug großartige sportliche Erfolge zu erzielen, Basis dieses Erfolges war stets der enge Kontakt zur Jugend, die über die Zeiten hinweg im Verein ihre sportliche Heimat und Herausforderung gefunden hat. Ein besonderes Lob gebührt den "Rhederanern" dafür dass sie seit Jahren den Internationalen Segelflug-Wettbewerb in Oerlinghausen ausrichten und damit einen wichtigen Beitrag zur öffentlichen Anerkennung des Luftsports leisten.

Ihrem Verein ein herzliches "Hals- und Beinbruch" für eine sportliche Zukunft und allen Mitgliedern immer einen guten Start und stets eine sichere Landung.

Duisburg, im März 2001

Erwin Imgenberg
- Präsident -

Grußwort des 1. Vorsitzenden des Flugsportvereins Rheda e.V. zu seinem 50 jährigen Bestehen

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,
liebe Freunde und Mitglieder des FSV Rheda,

50 Jahre Flugsportverein Rheda, ein Grund zum feiern an sich, ein willkommener Anlass für Publikationen zum Zwecke der Vereinswerbung oder als Danksagung an unsere Gründer.

Welches Motiv der Einzelne auch hervorheben mag, im Grunde treffen alle gleichermaßen zu. Ohne den begeisterten Einsatz unserer Gründungsmitglieder für das Ziel, nach dem Krieg wieder fliegen zu können, zu einer Zeit, als selbst der Bau von Segelflugzeugen noch verboten war, gäbe es heute sicher keinen FSV Rheda.

Die Freiheit, in vielen Varianten fliegen zu können, nehmen wir heute als Normalität hin und denken nur selten an den "Freiheitskampf" der Nachkriegsjahre zu diesem Thema.

FREIHEIT - GLEICHHEIT - BRÜDERLICHKEIT
(heute würde man sagen Solidarität) waren die Visionen der französischen Revolution, die eine neue Gesellschaftsform hervorbrachte, die uns noch heute beeinflusst.

Es gibt kaum eine vergleichbare Sportart, in der das Zusammenspiel dieser sich auf den ersten Blick scheinbar widersprechenden Gesellschaftsinteressen in so deutlicher Weise geübt und gepflegt werden kann.

Wir nutzen unsere noch verbliebene Freiheit in verantwortlichem Nutzen unseres Luftraumes und vergessen dabei unsere Alltagsprobleme für einige Stunden. Wir helfen und unterstützen uns gegenseitig, mit gleichen Rechten und Pflichten, entwickeln aber auch sportlichen Ehrgeiz, durch besondere Leistungen hervorzutreten. Wir schaffen gemeinsam Vereinswerte zum allgemeinen Nutzen unserer und nachfolgender Generationen. Im Vertrauen auf die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit unserer jugendlichen Mitglieder überlassen wir wertvolles Fluggerät in die Verantwortung unserer Flugschüler. Welche Sportart kann unsere Jugend besser auf ihre Rolle in unserer Gesellschaft vorbereiten?

Leider wird unser Sport von vielen Politikern und Bürgern unserer heutigen Gesellschaft als elitär und teuer angesehen und verkannt. Wir begehen unser Vereinsjubiläum zum Dank an unsere Gründungsväter und alle anderen, die in den letzten 50 Jahren für uns ehrenamtlich Vereinsarbeit geleistet haben, aber auch als Werbung für unseren schönen Sport, der so vieles zu bieten hat.

Rheda-Wiedenbrück, im März 2001

Otto Nüßler

-1. Vorsitzender-

Die Gründung

Am 18.01.1951 wurde der Flugsportverein Rheda e.V. erst als Flugsportabteilung der TSG in der Gaststätte Nigges gegründet, nachdem Flugvereine von der Militärregierung erlaubt wurden, die aktive Betätigung des Fliegens, der Besitz von Flugzeugen und Flugzeugteilen aber verboten blieb.

Schon wenige Wochen später, am 22.02.1951 fand die 2. Mitgliederversammlung statt, wobei die Satzung beschlossen wurde und als Abteilungsleiter Herr Dr. Herrmann gewählt wurde. Es ließen sich damals 26 Mitglieder einschreiben, wovon 24 aktiv und 2 passiv nach der Zulassung mitwirken wollten. Die "späteren" Aktiven setzten sich aus 3 Damen und 21 Herren zusammen. Über den Bau eines Segelflugzeuges wurde selbstverständlich noch nicht gesprochen. Als Monatsbeitrag wurden damals DM 0,90 für Aktive und DM 0,45 für Passive festgelegt. Der Monatsbeitrag eines Aktiven entsprach damit fast dem Stundenlohn eines Arbeiters.

Die Vorgeschichte

Am 05.06.1948 trafen sich 18 ehemalige Segelflieger in der Gaststätte Grundmeier in Bosfeld illegal zur ersten Wiedersehensfeier nach dem Krieg. Alle waren einerseits froh, den Krieg überstanden zu haben, andererseits mussten wir etlicher gefallener Fliegerfreunde gedenken.

Es folgten regelmäßige, private Treffen an jedem Dienstag im kleinen Kreis, um Modellbau zu betreiben, der nicht verboten war.



1949 gründeten (v. l. n. r.)

Gottfried Heißmann †

Herbert Wemhöner †

Gerd Hesse †

Peter Menze †

Adolf Neuhoff †

Heinrich Nordgerling †

Günter Buchwald †

Hans Lange †

Elisabeth Heißmann, geb. Hartmann †

illegal die "Interessengemeinschaft Segelflug", um trotz Verbot ein Segelflugzeug zu bauen. Mit großen Schwierigkeiten war zu kämpfen. Wie kommen wir an Zeichnungen, an Werkzeuge, an nordische Kiefer, an Sperrholz verschiedener Stärken 5-fach verleimt, an Stahlblech für die Beschläge, an Bspannungsstoff, an Spannack, usw. ?

Wo finden wir einen Raum, wo ungestört gearbeitet werden kann? Wegen des Verbots durften auch Familienangehörige nicht eingeweiht werden.

Als Werkstatt konnten wir die kleine, abgelegene Gartenlaube von Adolf Neuhoff benutzen. Über Umwege erfuhren wir, dass Edmund Schneider aus Süddeutschland, der Konstrukteur des bekannten Segelflugzeuges der Vorkriegszeit "Grunau Baby II" an einer Konstruktion, nämlich dem Baby III arbeitete. Wir nahmen Verbindung mit ihm auf und erhielten jeweils die von ihm fertiggestellten Zeichnungen. Da wir die ersten waren, die nach seinen neuen Zeichnungen arbeiteten, meldeten wir ihm Zeichnungsfehler, damit er diese korrigieren konnte.

Bei der Gründung des DAeC (Deutscher Aero- Club) im August 1950 war bereits eine Abordnung unserer Interessengemeinschaft aus Rheda vertreten.

Günter Buchwald verließ uns, da er umzog, und Heiner Heißmann kam als neues Mitglied in die Interessengemeinschaft.

Die Zeichnungen hatten wir gleich fotografiert, damit wir weiterarbeiten konnten, falls die Zeichnungen

beschlagmahmt würden. Den Film haben wir später nach der Zulassung einem ägyptischen Segelflieger geschenkt, der eine kurze Zeit in Bielefeld als Praktikant tätig war.

Die fertiggestellten Bauteile, wie Rippen, Spannten, Seiten- und Höhenruder wurden unter uns verteilt, damit sie jeder verstecken konnte.

Als alle Einzelteile fertiggestellt waren, benötigten wir einen größeren, geheimen Raum.

Auf dem Dachboden des Elternhauses von Heinrich Nordgerling bekamen wir eine neue Bleibe, um den Rumpf zu bauen. Bei den beengten Verhältnissen hat sich mancher den Kopf an den Dachbalken des Einfamilienhauses gestoßen.

Bauprüfer gab es damals noch nicht.

Um aber später keine Schwierigkeiten zu bekommen, ließen wir die Stellen, die später nicht mehr zugänglich sein würden, von Willi (genannt Peter) Kürten aus Dortmund prüfen, der vor dem Krieg Prüfer war.

Wie schwierig es war das passende Holz, astfrei, gerade gewachsen mit 14 Jahresringen pro cm zu bekommen war, zeigten folgende Begebenheit:

Fahrt nach Lemgo, Eisenbahn-Wagen voll Bretter abgeladen um zwei brauchbare Bretter für Leisten zu bekommen. Sperrholz 5-fach verleimt in den passenden Stärken war nicht zu erhalten.

Hans Lange half aus. Bei ihm konnten aus dünnen Platten Sperrholz in den passenden Stärken hergestellt werden. Uns fehlte eine Kreissäge, alles musste von Hand gesägt und gefeilt werden, auch die Schäftungen.

Als der Rumpf fertig war hatten wir wieder Platznot.

Zum Glück wurde im Juni 1951 der Bau von Segelflugzeugen wieder erlaubt. Wir durften in der alten, zum Abbruch vorgesehenen, ehemaligen Kistenfabrik an der Röttekenstraße die Tragflächen bauen.

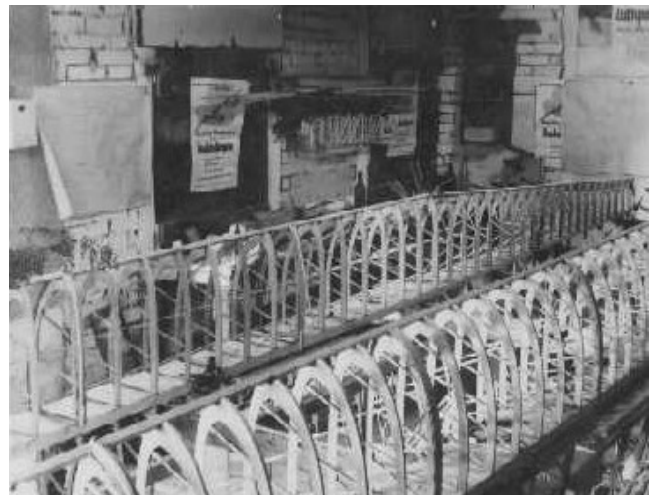
Der Rumpf wurde vom Dachboden geholt. Als der Hausbesitzer nicht anwesend war, wurde die Giebelwand, des noch nicht verputzten Hauses aufgeschlagen, ein Drahtseil zum Giebel des Nachbarhauses gespannt, mit Rollen eine Seilbahn erstellt, der Rumpf mit

dieser Seilbahn herausgefahren und herabgelassen. Anschließend wurde die Giebelwand wieder zugemauert. Es sah aus, als wenn nichts geschehen wäre.



Baby-Rumpf wird vom Dachboden gelassen

In der Kistenfabrik bauten wir eine Helling und stellten darauf die Tragflächen fertig.



„Rippen“ des Baby's

Durch Gerd Hesse, der zu der Zeit Fluglehrer bei den Engländern auf dem Flugplatz Gütersloh war, erhielten wir die Genehmigung, das Baby III: D-5008 am 09.03.1952 einzufliegen. Nachdem Peter Kürten die Abnahmeprüfung durchgeführt hatte, konnte jeder der 7 "Bauherren" wieder die ersten Flüge nach langer Enthaltbarkeit durchführen.

Am 23.03.1952 folgten dann die ersten Starts mit unserem Baby III in Oerlinghausen. Wir waren die dritte Gruppe nach Detmold und Elsen, die den

Flugbetrieb in Oerlinghausen nach dem Krieg wieder aufnehmen. Unser Flugzeug war das erste, welches nach dem Kriege in Oerlinghausen als Neuerstellung betrieben wurde.



Baby III im Flug

Damit der Flugbetrieb im Verein aufgenommen werden konnte, schenken die 7 Besitzer das Baby III, welches sie mit mehreren tausend Baustunden, vielen finanziellen Aufwendungen und Gefahren hergestellt hatten, dem Verein.

In diesem Jahr wird Ludwig Erhard Bundeskanzler.

Wie ging es weiter ?

1952

Erich Hurlbrink, Direktor der Realschule, wurde Leiter der Flugsportabteilung.

April: Taufe des Baby III D-5008 und Flugbetrieb auf der Kuhwiese.

19.10.1952: Flugtag in der Bauernschaft Ems Schulgleiter D-5056 im Selbstbau fertiggestellt.



Start des Schulgleiters

Jahresbilanz: 420 Starts, davon 300 Starts auf dem Baby III mit 37:32':15" Flugstunden. 8 Vereinsmitglieder erwerben den Luftfahrerschein.

Werkstatt an der Kuhwiese fertiggestellt, Grundfläche 8 x 24 m mit Clubraum, Werkstattraum, Hallenraum so groß, dass ein Doppelsitzer komplett aufgebaut werden konnte, und ein Dachboden.

Massive Bauweise in Eigenbau hergestellt und finanziert. Das Grundstück wurde von der Stadt zur Verfügung gestellt.

Der Film "Casablanca" läuft in den Kino's.

1953

Mit dem Bau der Mü 13 d, D-5317 wurde begonnen.

Eine Winde wurde gebaut.

Jahresbilanz: Baby III machte 230 Starts mit insgesamt 39:52':35" Flugstunden. Der Schulgleiter brachte es auf 264 Starts.

Die beste Leistung brachte eine 85 km "freie Strecke", 1.700 m Startüberhöhung, sowie 07:16 Flugzeit.

Es wurde ein Flugtag in der Bauernschaft Ems zusammen mit dem Flugverein Bielefeld veranstaltet.

Im Winter stellte der Flugverein Bielefeld seine Flugzeuge in unserer Werkstatt unter und führte die Überholungsarbeiten daran bei uns durch.

Erstbesteigung des Mount Everest durch den Neuseeländer Sir Edmund Hillary.

1954

Eine Winde wurde fertiggestellt und von der DVL am 19.09. zugelassen. Es handelte sich um den Umbau des "großen Mercedes" Cabriolet, Baujahr 1935. Der Listenpreis betrug damals RM 46.000,--, das entsprach dem Preis von 3 Einfamilienhäusern. Hubraum 7.655qm, 8-Zylindermotor (16 Zündkerzen) mit Kompressor; 200 PS.



Der Mercedes wird verladen

Der "Rock'n Roll" ist geboren.

1955

Unsere Mü 13d D-5317, ein Hochleistungsflugzeug der Einsitzer-Klasse, wurde fertiggestellt - Gleitzahl 1:28 (Vergleich Baby III hatte 1: 17 = mit 1 Meter Höhe kam man 17 m weit). Sie wurde auch von den Piloten als "Luftballon" bezeichnet, denn das geringste Sinken lag bei 0,58 m/sek..



Mü 13 d im Flug

Das Baby III brachte es mit 50 Starts auf 08:20 Stunden, die Mü 13 d bei 147 Starts auf 68:00 Stunden Flugzeit.

Fritz Verhorst, Direktor der Realschule wurde Leiter der Flugsportabteilung.

Freiherr Dr. v. Lemesic wurde als Mitglied aufgenommen, er war der ca. 35. Gold C-Pilot auf der Welt.

Der Großflugtag wurde in der Bauernschaft Ems mit dem Oelder Verein durchgeführt. Danach wurde jedes Jahr ein Großflugtag mit dem Oelder-Verein veranstaltet - immer abwechselnd ein Jahr in Rheda, ein Jahr in Oelde.

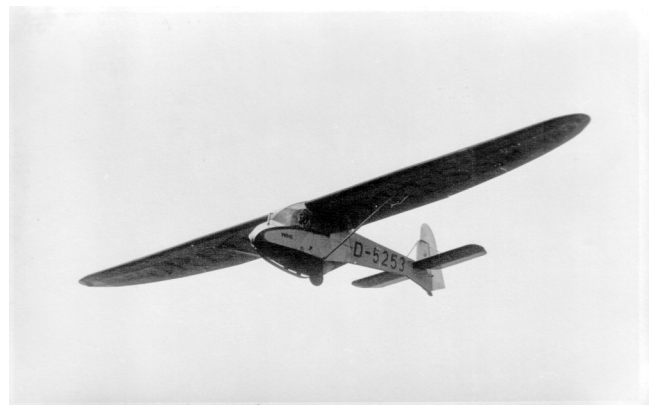
Programm: Segelfliegen, Motorflug, Windenstart, Flugzeugschlepp, Gastflüge, Kunstflug, (z.B. mit dem deutschen Meister Tiling), Fallschirmsprung, Teilnahme der Bundeswehr mit großen Hubschraubern.

Britische Düsenmaschine vom Typ Canberra PR-7 stellt neuen Rekord für die Strecke London – New York – London in 14 Stunden und 45,5 Minuten auf.

1956

Jahresbilanz: auf dem Baby III wurden 137 Starts mit 25:37 Stunden und auf der Mü 13 d 150 Starts mit 63:22 Stunden geflogen. Da der Schulgleiter mittlerweile als veraltet galt, wurde mit den Fliegerkameraden aus Oelde die Vereinbarung getroffen, gemeinsam auf dem Oelder Doppelraab zu schulen.

Neugründung des Modellflugclubs Rheda aus den Mitgliedern des FSV Rheda.



Doppelraab

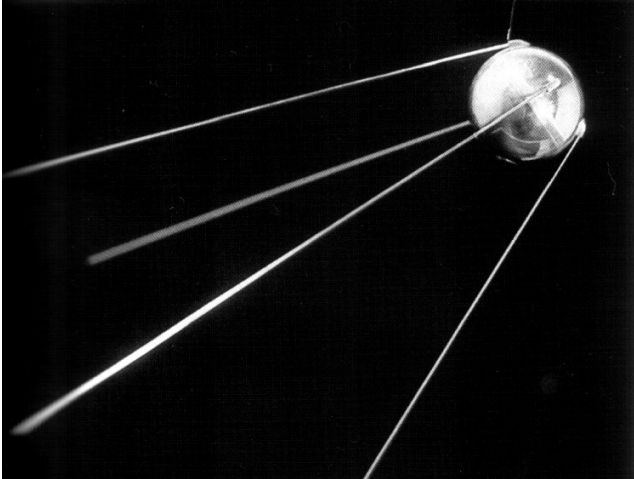
Günter Winkler auf Halla gewinnt Gold.

1957

Adolf Neuhoff, eifriges Mitglied der Flugsportabteilung verunglückt auf tragische Weise bei der Arbeit tödlich .

Großflugtag in Rheda.

Jahresbilanz: Baby III: 85 Starts mit 20:17 Stunden, Mü 13 d: 257 Starts mit 131:23 Flugstunden, zudem noch 160 Starts auf dem Doppelraab.



Sputnik I geht ins All

1958

Mit dem Bau des Doppelsitzers Ka 7, D-5681 begonnen.

Die Zahl der Vereine in Oerlinghausen ist von anfänglich 3 auf 20 Vereine gestiegen und die Zahl der Segelflugzeuge hat sich auf 70 erhöht. Heute sind es 200 Flugzeuge.

Atomium in Brüssel wird fertiggestellt.

1959

Baby III nach 1.029 Starts und 194:44 Stunden Flugzeit verkauft.



Doppeldecker bei Flugtag in Rheda

Erneuter Großflugtag in Rheda: 2 Tage auf den Hagedornschen Feldern.

Pech beim Windenstart, das Seil trieb nach dem Ausklinken ab und fiel auf eine Starkstromleitung. Das Seil und die Stromleitung schmolzen, aber es gab keinen Personenschaden zu beklagen. Passagierflüge wurden dann mit der Piper von Bielefeld durchgeführt. Höhepunkt: Teilnahme des Fliegerhauptmannes Roger Pyrah mit seiner Chipmunk und Georg Kaufhold mit dem Kunstflug-Segelflugzeug LO 100. Die Do27, Nachfolgemodell des Fiseler Storches, der neuen deutschen Luftfahrt wurde von Hauptfeldwebel Füchtjohann vorgeführt. Die amtierenden Schützen-Majestäten Hans I. und Helga I. waren auch dabei, um einmal ihr "Reich" aus der Luft zu betrachten.

Raffinierter Juwelenraub: Wert DM 6.000.000,-

1960

Ka 8 D-5760 gekauft und auf "Adolf Neuhoff" getauft.

Mü 13 d verkauft.



Ka 8 bei Startvorbereitung

Die Mercedes-Winde wurde nach USA verkauft, denn es gab mittlerweile in Oerlinghausen auch noch andere gut funktionierende Winden.

Somit war die Finanzierung des Doppelsitzers Ka 7 gerettet.

Olympiade in Rom

Weltrekord des deutschen Läufers: Armin Hary. Er lief die 100 Meter in 10,0 Sekunden.

1961

Ka 7, D- 5681 nach 3.500 freiwilligen Arbeitsstunden fertiggestellt (trotz Lieferzeiten von einem Jahr für Einzelteile).



Ka 7 in der Startreihenfolge

Letzter Großflugtag in Rheda: insgesamt 15 Hubschrauber, Segel- und Motorflugzeuge, sowie Fallschirmspringer rundeten das Programm ab, darunter der Bananenhubschrauber und die Alouette II der Bundeswehr, welche Kunstflug vorführten und die Zuschauer selbst in 100 m Entfernung einnebelten.

Der Kunstflugpilot Herbert Tiling flog seine LO

100 in Bodennähe im Rückenflug und ließ den Zuschauern den Atem stocken.

Fritz Wasserkord flog sein Programm in seinem Stieglitz, einem Motorflugzeug.

Alle Akteure wurden anschließend mit einem offenen Wagen durch die applaudierende Zuschauermenge gefahren.

Auch die Modellflieger konnten mit ihren Modellen die Zuschauer begeistern.

Vereinsrekord: Heiner Heißmann flog am 20. Juni die ersten 317 km mit der Ka 8 nach Wolfsburg und zurück. Dazu benötigte er 8,5 Stunden. Auch Gerd Hesse, welcher in 7 Stunden bis Würzburg flog und Manfred Kretschmer, der in 6,5 Stunden nach Boberg bei Hamburg flog. Insgesamt wurden bis zu diesem Datum schon 1.100 km geflogen.

Bau der Mauer zwischen Ost- und Westdeutschland

1962

Unsere, auf dem Grundstück der Stadt Rheda selbst finanzierte und selbst gebaute Werkstatt wurde von der Stadt enteignet und abgerissen, um eine Schule an gleicher Stelle zu bauen. Die Stadt stellte als Ersatz die Baracke (ehemaliger Kindergarten) an der Oelder Straße vorläufig zur Verfügung. Es folgten weitere etliche Umzüge, z.B. ehemalige Polizeiräume, wo jetzt das Rathaus steht, ehemalige Schlachtereie an der Wiedenbrücker Straße, ehemaliger Bauhof an der Fürst-Bentheim-Straße, bis wir dann die jetzige Werkstatt hinter dem Freibad beziehen konnten.

Marylin Monroe stirbt

1963

Im Verein nichts Nennenswertes passiert.

J. F. Kennedy: "Ich bin ein Berliner"

1964

Keine Vereinsneuigkeiten

Die Beatles revolutionieren die Musikgeschichte.

Olympiade in Tokio

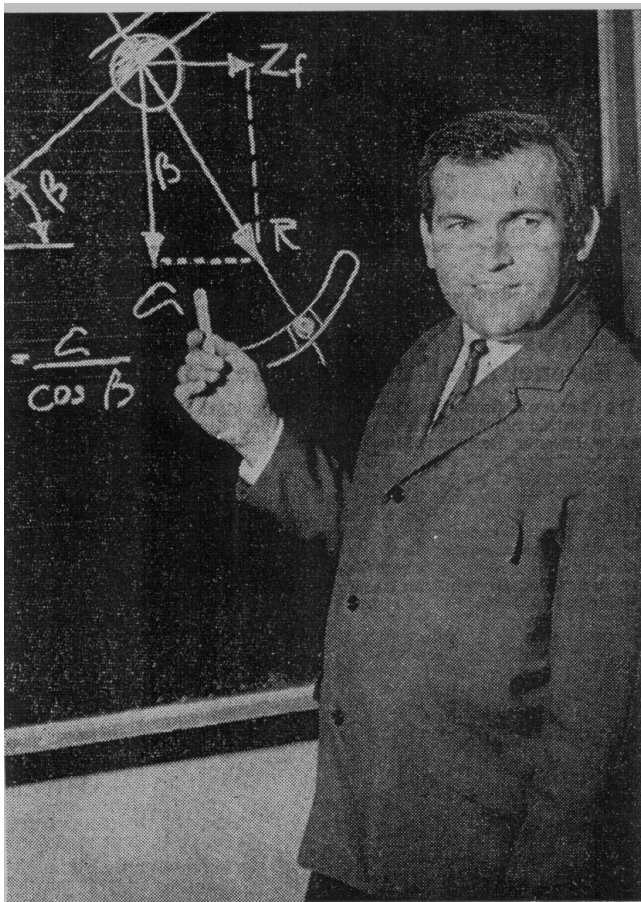
1965

Ka 6, D-5080 als Bruch gekauft und repariert.

Manfred Kretschmer wurde Leiter der Flugsportabteilung (da war es mit der Ruhe vorbei)

Der 11,6 Kilometer lange Montblanc-Tunnel (Verbindung zwischen Frankreich/Italien) wird feierlich eröffnet.

1966



„Der Kurvenflug und die daraus entstehenden Kräfte“ erklärt von Manfred Kretschmer

Erstaufführung des Klassikers: Doktor Schiwago

1967

Immer noch nichts Neues

Louis Washkansky erster Mensch mit fremden Herz.

1968

Manfred Kretschmer flog die erste 500 km-Strecke und erlangte damit die Gold-C mit drei Diamanten

Apollo 8 als erste bemannte Weltraumkapsel in einer Mondumlaufbahn.

1969

Ka 6, D-5080 verkauft

Neil Armstrong, der erste Mann auf dem Mond

1970

St. Cirrus, D-0582 gekauft.

Ka 6, D-3226 gekauft (das Flugzeug, mit dem der Weltmeister Hut seine Siege errang).

Ka 6 instandgesetzt.

Fliegerlager in Reutte/Österreich

Aus der Flugsportabteilung der TSG wird der selbständige Verein "Flugsportverein Rheda e. V."

Der im Volksmund benannte „Jumbo Jet“ nimmt Linienverkehr zwischen London und New York auf.

1971

St. Cirrus, D-0582 verkauft.

Ka 6 fertiggestellt.

Teilnahme am Grenzlandwettbewerb Nordhorn

Höhenflüge in Innsbruck: Ingrid Meyer-zu-Wickern 3.200 m Startüberhöhung. Somit waren von 20 aktiven Piloten im kleinen Verein 7 Mitglieder mit insgesamt 15 Diamanten (max. 3/Pilot) ausgezeichnet. Diese Auszeichnung gibt es bei dokumentierten Flügen von 5.000 m Startüberhöhung, einem 500 km Streckenflug, bei einem 500 km Dreieck-Flug und einem 300 km Dreiecksflug.

Die Hot Pants sind geboren, auch zur Freude von den Segelfliegern.

1972



LS 1, D-0379 gekauft

Tragische Olympische Spiele in München

1973

LS1, D-0379 verkauft
LS1, D-1210 gekauft

Pablo Picasso stirbt.

1974

Fliegerlager in Mauterndorf/Österreich, mit 1.100 m höchstgelegener Flugplatz in Österreich.

Deutschland ist Fußballweltmeister. Im Endspiel schießt Gerd Müller das Siegestor zum 2:1 gegen Holland. „Tor, Tor, Tor...“

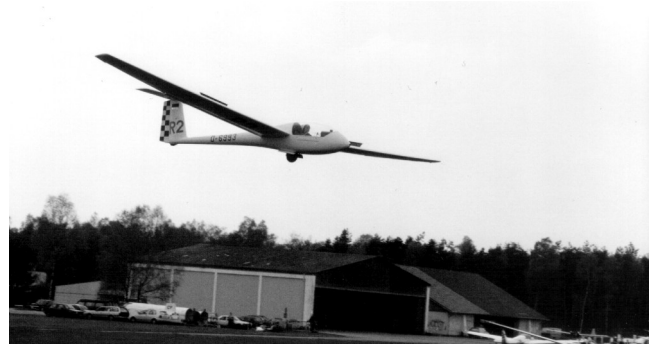
1975

Ka 7, D-5681 verkauft.
Ka 8, D-5760 verkauft.
Blanik L13, D-8919 gekauft.
Ingrid Meyer-zu-Wickern wird Siegerin bei der ersten deutschen Segelflugmeisterschaft für Frauen. Sie erhält die Ehrenplakette in Gold der Stadt Rheda überreicht von Berni Dömer.
Heinz Korsmeier wird 1. Vorsitzender des Flugsportvereins.
Walter Tacke wird der Grenzland-Pokal überreicht, was bedeutet, dass der FSV Rheda e.V. im kommenden Jahr der Ausrichter dieser Veranstaltung sein wird.

Feststellung: Entstehung des Ozonlochs durch Treibgas aus Sprayflaschen.

1976

Astir CS, D-6993 gekauft.



Astir CS im Landeanflug

Ka 6, D-3226 verkauft

1. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen, ausgerichtet vom Flugsportverein Rheda.

Was früher der Grenzlandpokal war und seit 1959 immer in der Nähe der Holländischen Grenze stattfand, wurde passend zum silbernen Jubiläum des FSV Rheda e.V. nach Oerlinghausen geholt. Gerd Hesse, Manfred Kretschmer sowie Walter Tacke waren die Organisatoren dieses ersten Wettbewerbes in Oerlinghausen. Gleich 49 Mannschaften gingen an den Start. Von den beiden teilnehmenden Damen belegte Helga Strack aus Enger Platz 3 und Ingrid Meyer-zu-Wickern, kurz „Brause“ genannt, den Platz 5. Insgesamt wurden an 7 Wertungstagen 58.000 km geflogen.

*Goldmedaille für Rosi Mittermeier, genannt Gold-Rosi
Olympiade in Montreal*

1977

Ingrid Meyer-zu-Wickern nimmt an der Deutschen Segelflugmeisterschaft für Frauen teil.



Die Deutsche Meisterin mit ihrem Flugzeug

Charlie Chaplin stirbt

1978

2. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

1979

3. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

Ein mit Muskelkraft angetriebener Flugapparat „Albatros 2“ überquert den Ärmelkanal.

1980

4. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

Motorsegler Falke SF 25, D- KAHQ gebraucht gekauft und instandgesetzt.



Flugvorbereitung für den Motorseglerflug

Mit 500-facher Gewalt der Hiroshima-Bombe bricht der Vulkan Mount St. Helens aus.

1981

5. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

Hochzeit von Charles und Diana

1982

6. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

Tod der Schauspielerinnen: Ingrid Bergmann und Grace Kelly

1983

7. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

Werkstatt am Bauhof bezogen.

23 eindeutige AIDS-Fälle erstmalig registriert.

1984

8. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

Olympiade in Los Angeles

1985

Motorsegler Falke SF 25, D-KAHQ verkauft.
9. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

Boris Becker gewinnt Wimbledon.

1986

Falke SF 25 c, D-KAOM gekauft.

10. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

Katastrophe im Kernkraftwerk Tschernobyl

1987

C-Falke nach Grundüberholung in Eigenleistung wieder im Einsatz.

Otto Nüßer wird 1. Vorsitzender.

11. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vegleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

1988

LS 1, D-1210 verkauft.

LS 4, D-3556 gekauft.

12. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vegleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

Olympiade in Seoul

1989

13. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vegleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

1. Platz für Manfred Kretschmer in der Clubklasse

Fall der Mauer

1990

Ausstellung der LS 4 beim Sporttag auf dem Gelände der Landesgartenschau in Rheda-Wiedenbrück

14. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vegleichsfliegen) mit 38 Piloten ausgerichtet. Es wurden insgesamt 45.000 Streckenkilometer erflogen.

ANC-Führer Nelson Mandela nach 28-jähriger Haft frei.

1991

15. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vegleichsfliegen) mit Rekordbeteiligung von 70 Piloten und 51 Flugzeugen ausgerichtet.

Teilnahme an der "Teuto-Rallye" in Oerlinghausen: Platz 4 für die Piloten Otto Nüßer und Paul Michels.

Fliegerlager in Neresheim/Schwäbische Alb mit dem FSV Brilon

Ausbruch des Golf Krieges

1992

ASK 21, D-8798 gekauft im Winter 1992/93 und in Eigenleistung überholt.



Schulungsdoppelsitzer vor dem Start

16. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) mit 50 Piloten ausgerichtet - das erste Mal mit Beteiligungen aus Ostdeutschland.

Olympiade in Barcelona

1993

Gottfried Heißmann ist nach langer Krankheit gestorben. Er war von der Gründung bis zu seinem Tode 42 Jahre lang als Geschäftsführer tätig.

17. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vegleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet.

Jahresrückblick: 466 Starts und 352 Flugstunden, Gerd Hesse und Herbert Schiersch werden zu Ehrenmitgliedern ernannt.



Fluglager in Neresheim/Schwäbische Alb

Postleitzahlen werden 5-stellig.

1994

Am 13. August: Flugzeugtaufe der ASK 21, auf dem Doktorplatz in Rheda, auf den Namen "Schesemann", gewidmet nach unserem kürzlich verstorbenen, langjährigen Geschäftsführer Gottfried Heißmann. Taufpate war Gerd Hesse, assistiert von Elisabeth Heißmann.

18. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vegleichsfliegen) mit 50 Piloten ausgerichtet.

An einem Tag wurden drei 300 km-Flüge (Thomas Micke, Manfred Kretschmer), davon einer im Doppelsitzer (Uli Hartmann und Luise Michels) und ein 400 km-Flug (Wolfgang Hillner) absolviert. Alle legten ihre Flugstrecke über das Sauerland, wo die Basis gegen 17:00 Uhr bei 3.000 m lag. Somit konnte man vom Möhnesee aus den Endanflug beginnen, d.h. ohne noch einmal die Thermik zu benötigen, um nach Hause zu fliegen. Das Lied: "Mein Herz schlägt für das Sauerland" war kurzzeitig im Funk zu hören.

45 Mitglieder haben, rückblickend auf das Jahr, 602 Starts, 396 Flugstunden und 8.286 km erflogen. Mit 6 Flugschülern sind die ehrenamtlichen Fluglehrer ausreichend beschäftigt.

Der Vereinspokal geht an den 1. Vorsitzenden mit 1.323 Überlandflug-km.

Thomas Micke erkämpft sich den 3. Platz in der "Tarmstedt-Trophy" Kunstflugwettbewerb des Landesverbandes Bremen.

Tunnel unter dem Ärmelkanal eröffnet.

Deutscher Sportflieger landet auf dem Rotem Platz in Moskau.

1995

19. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vegleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet. Das erste Mal als Internationaler Wettbewerb.

3. Platz im NRW-Vereinswettbewerb, rund 30 Mitglieder flogen 17.000 km. 3. Platz auch für die Mannschaft der Clubklasse/Senioren (ältere Flugzeuge/ältere Piloten)

Schnupperkurs von Fluglehrerin Gudula Hesse in Oerlinghausen mit 5 interessierten Nachwuchspiloten veranstaltet.

Freie Fahrt in Europa, Schengener Abkommen tritt in Kraft.

1996

20. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen, das zweite Mal mit internationaler Besetzung ausgerichtet. Es mussten sogar einigen Teilnehmern eine Absage gegeben werden, da die mögliche Teilnehmerzahl weit überschritten war.

Am 20. Juli insgesamt 2.000 km von Vereinspiloten geflogen: Uli Hartmann, Oliver Kortemeier Ralf Kretschmer und Paul Michels flogen jeweils 500 km. Das Dreieck hatte die Wenden: Lingen/Ems, Egesdorf/Hamburg und Bahnhof/Altenbecken. Steigwerte von 4,2 m/sek wurden gemessen.

Der Vereinspokal geht an Oliver Kortemeier. Durch seine Teilnahme an der Deutschen Streckenflug Meisterschaft belegte er mit 3.176 Punkten den 5. Platz in der Standardklasse.

Ralf Kretschmer belegt in der Clubklasse den 1. Platz, somit belegte er in der Junioren – Landesmeisterschaft den 2. Platz und ist zur Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft 1997 qualifiziert.

1997

21. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen mit 50 Teilnehmern das dritte Mal mit internationaler Besetzung ausgerichtet, insgesamt wurden 56.300 Streckenkilometer an 5 Wertungstagen zurückgelegt.

Von einem morgens noch verschneiten Fluggelände in Oerlinghausen aus wurden von den Piloten des FSV Rheda drei 500 km-Flüge (Oliver Kortemeier, Uli Hartmann und Ralf Kretschmer), zwei 380 km-Flüge (Rainer Schwarz, Luise Michels) und ein 260 km-Flug (Frank Rohmann) vollendet. Zum Teil wurde schon mal in einem Schneeschauer gekurbelt. Max. Steigwerte von 4,5 m/sek und Sichten von an die 100 km ließen die Piloten an einen schönen

Überlandflug zurückdenken.

An diesem Tage wurden von Vereinspiloten 2.500 km geflogen. Am Folgetag konnte Ralf Kretschmer noch einmal 500 km fliegen.

Prinzessin Diana kommt bei einen Verkehrsunfall in Paris ums Leben.

2001

29.04.: 50-Jahr-Feier

25. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen vom 02.06. – 11.06.

1998

Falke SF 25, D-KAOM verkauft.

Blanik L 13, D-8919 verkauft.

45 %-Anteil an G109, D-KMRM des 1. Motorsegler Clubs Lippe gekauft

22. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet ausgerichtet

1999

Ralf Kretschmer nimmt als Mitglied der deutschen Nationalmeisterschaft an den ersten Junioren-Weltmeisterschaften im Segelflug in Terlet/NL teil.

Sportvereine stellen aus in der Flora Westfalica.



Astir auf dem Gelände der Landesgartenschau

23. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet ausgerichtet

Diskus 2 bestellt, Lieferung 1. Halbjahr 2002

2000

Wetterbedingstes schlechtes Flugjahr

Astir CS D-6993 verkauft

24. Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen (Vergleichsfliegen) vom FSV Rheda e.V. ausgerichtet ausgerichtet

Etwas "BESONDERES" mit dem FSV Rheda: Flugausbildung eines 30-Jährigen!

Lange Abende vor dem Fernseher, wenige interessante Gesprächsthemen mit der/den Freundin / Frau / Verwandten, immer nur in der Kneipe rumhängen, wenig wirklich lustige Gegebenheiten, nicht die richtigen Gespräche eines endlosen interessanten Themas. Nicht mit Freunden gemeinsam auf dem Flugplatz grillen, lachen, lernen und erfahren. Nicht das stolze Gefühl von wahren Flugabenteuern in der Thermik, über dem Sauerland oder der Nordsee.

Mein Leben wäre um einiges langweiliger!

Allerdings muß man auch etwas dafür tun, aber selbst die Ausbildung dazu macht "**off**", Spaß.

Wenn die Gesundheit gegeben ist, eine Tauglichkeitsuntersuchung beim Fliegerarzt zeigt es, kann es schon losgehen.

Beim FSV Rheda stehen 2 Motorsegler- und 3 Segelfluglehrer zur Verfügung, die mit viel Engagement und Motivation einen lehrreichen Unterricht anbieten.



Ausbildungs-Motorsegler

Auf mich bezogen sah das folgendermaßen aus:

Zunächst gab es viele Platzrunden gemeinsam mit dem Lehrer in Oerlinghausen, bei dem es - das Rollen am Boden

- den Flugzeugcheck am Rollhalt
- Funksprech mit Oerlinghausen-INFO

- und schließlich das Starten auf der Piste zu erlernen galt.
- Danach beschleunigen auf der Piste, abheben und
- an Höhe gewinnen
- Querabflug erlernen und weiter steigen
- Gegenanflug
- Queranflug mit Funksprech, Luftraumbeobachtung und entsprechendem Gleitwinkel
- Endanflug mit Bremsklappen, Gleitwinkel, Fahrt, Abfangen und schließlich aufsetzen.

Freude im Flugzeug nach unerwartet **guter** Landung, ein gewisses Gefühl des **Stolzes** schleicht sich ein!

Ein Flug über dem Sauerland mit seinen "Bergen", den Schattierungen, Farben und schönen Flugplätzen in herrlicher Landschaft ist 20 Minuten entfernt!

Fliegen ist und bleibt ein niemals langweilig werdendes Erlebnis, das im FSV Rheda günstig erlernt und ausgeübt werden kann!

Rainer Hansmeier

DM-Junioren Neresheim 1997

Ende Juni 1997 trafen sich in Neresheim (schwäbische Alb) 60 Juniorenpiloten, um in zwei Klassen (Club und Standard) die Deutschen Meister sowie noch viel wichtiger die heiß begehrten C-Kaderplätze (Junioren-Nationalmannschaft) auszufliegen.

Eigentlich wusste ich vorher gar nicht, wie ich mich in meiner Klasse einordnen sollte. Wenn das Gespräch über mein Ziel bei dieser, meiner ersten DM-Junioren aufkam, antwortete ich immer: Ich will ganz locker mitfliegen, mein bestes geben, und ich kann nur gewinnen und nicht verlieren, egal welche Platzierung herauspringt.

Leichter gesagt als getan.

Nachdem die Trainingswoche mit einem Flug in den Schwarzwald (330 km) und einem 2 Stunden Lokalrundflug noch recht entspannt war, mussten wir am Pflichttrainingstag ein 130 km-Dreieck vor dem drohenden Gewitter absolvieren. Ich flog mit meinen beiden Teampartnern einen 94 km/h- Schnitt und wir waren eigentlich zufrieden. Aber nach der Landung waren natürlich angeblich alle schneller. Wir warteten die Probeauswertung ab, die nie kam.

Dann der 1. WT und wir sollten gleich 306 km bei Gewitterwarnung fliegen. Das taten wir auch, aber fast alle nur 242 km bis auf einen Flugplatz, der vor der Gewitterfront stand. Fast alle hatten am Abend die gleiche Punktzahl.

Nächster Wertungstag, schlechteres Wetter, 150 km Dreieck, zu viel gerast und ich lag mit meinem Team noch vor der 2. Wende auf dem Acker. Ich war sauer: Tagesplatz 15, gesamt jetzt 13. .

Der nächste Tag, das C-Kader erst nicht mehr im Auge, gab es ein tolles Dreieck, diesmal 211 km und mein Team flog wieder den „gewohnt guten Streifen“, ich war zufrieden: Tagesplatz 3, gesamt wieder unter den ersten 10, ich glaube sogar Platz 6.

Dann kam ein sehr interessanter Tag. Die Standardklasse war bereits neutralisiert und wir mussten 95 km an der Albkante entlang

bei 600 m Basis und erst geringer, später sehr guter Thermik fliegen. Leider musste ich einige Kilometer direkt an und unter der Albkante fliegen, was meinen Nerven und meiner Durchschnittsgeschwindigkeit einen starken Dämpfer verpasste. Wieder nur Tagesplatz 15 und ich war verdammt sauer, dass mir an einer Stelle an der Albkante nur 100 m fehlten, um in einen starken Bart fliegen zu können - Gesamtplatz 7.

Neuer Tag, neues Glück. Diesmal 130 km und wieder die Albkante entlang. Aber wieder kein Glück, denn ich war mal wieder unterhalb der Kante und dort ging es thermisch ziemlich schlecht. Ich war nach dem Flug noch schlechter gelaunt als am Wertungstag zuvor. Der Grund: Tagesplatz 14 und nur noch Gesamtplatz 8.

Am nächsten Wertungstag mussten wir 120 km fliegen. An der Wende traf ich auf den Deutschen Meister Michael Sommer und ich dachte mir, nachdem ich meine Teampartner verloren hatte, heute bist du mal schlau und folgst dem Favoriten. Na ja, war auch kein Volltreffer, da wir einen kompletten Außenlandetag hatten. Ich war wieder mal 15er in der Tageswertung und gesamt nur noch auf Platz 9.

Wir hatten höchstens nur noch 2 Wertungstage bei eher schlechtem Wetter. Ich wollte daraufhin auch nicht mehr fliegen, da ich noch unter den ersten 10 bleiben wollte. Aber ich mußte noch einmal ran. 150 km und am Horizont sah man es schon regnen. Ich war der Meinung, daß an diesem Tag keine Wertung zustande kommen würde. So war es auch fast.

Bis zur ersten Wende (50 km) kamen wir alle und dort regnete es auch schon. Nach der Umrundung flogen wir alle in Richtung Sonne. Dort kamen wir zu acht Flugzeugen auch in 150 – 250 m an. Aber kein Steigen. Was nun? Wir kreisten in etwas weniger als Null - also im Saufen - und hatten auch schon unser Landefeld im Blickfeld. Die ersten landeten und ich wollte auch schon landen, als über mir noch einer aus diesem „tollen“ Bart herausflog und landete. In diesem Moment stiegen wir auf einmal mit +10 cm in der Sekunde. Kaum zu glauben.

Der Funk war still und wir schafften es nach einiger Zeit auf 400 m, dann mit 0,5 m auf 800 m und später oben unter der sich jetzt gebildeten Wolke mit 1,4 m auf 1.300 m zu steigen. Mit dieser Höhe glitten wir auf die Alb zurück, wo es wieder mäßige Thermik gab. An diesem Tag flog ich mit vier anderen 80 km mehr als der Großteil der Konkurrenz. Ich war total aus dem Häuschen - einfach genial gut gelaunt - denn mir war ein kleines Wunder gelungen. Mit Tagesplatz 3 und sehr vielen Tagespunkten von Gesamtplatz 9 auf 4. Und dies war dankenswerterweise der letzte Wertungstag.

Es war ein berauschendes Abschlussfest und ich lernte an Erfahrung hinzu, niemals aufgeben zu dürfen, egal wie schlecht es läuft, denn es geht immer wieder aufwärts. Und auch wenn ich vorher relativ gelassen auf diese DM-Junioren geblickt habe, während des Wettbewerbes packte mich doch sehr stark der Ehrgeiz, teilweise so stark, dass mich mein Vater und andere beruhigen mußten, wenn ich sauer über meinen Flugstil war.

Es war für mich trotz aller „Strapazen“ und dem eher schlechten Wetter ein toller Wettbewerb, wo man viele neue Fliegerfreunde kennengelernt hat.

Ralf Kretschmer

Das erste 500er

Am letzten Wochenende im Juli 1999, es sollte das Fliegerwochenende schlechthin werden, zogen meine Familie und ich, wie fast jedes Wochenende auch, zur „Drachenburg“ (Campingplatz) am Flugplatz in Oerlinghausen. Um ca. 18:00 Uhr dort angekommen, wunderten wir uns nicht schlecht, dass so viele Flieger an der Lügenbank Platz genommen hatten und in den Himmel starrten. Der Duo-Discus vom FSV Oerlinghausen wurde erwartet - er hatte sich im Endanflug von einer 750 km-Strecke zurückgemeldet. Sensationell!!! Das wurde in Oerlinghausen noch von keinem Doppelsitzer geflogen. Die letzte Wette kam auch von Oerlinghausen, als sie noch mit ihrer ASK13 500 km Rekord geflogen haben. Jetzt standen schon 750 km an.

Laut Wettervorhersage sollte es das ganze Wochenende Traumwetter geben. Ich war zum Startleiterdienst an Startstelle 4+5 eingeteilt. Mit Buch, Stuhl, diversen kalten Getränken und Sonnenschirm ausgestattet erledigte ich meinen Dienst. Es gab nicht viel zu tun, denn bei Basishöhen jenseits von 2.000 m über Oerlinghausen, war alles fliegbar „Überland“. Funksprüche von 15-jährigen Schülern in 2.000 m Höhe trieb mir den Frust in meine Tätigkeit.

An diesem Samstag hat der FSV Oerlinghausen erneut, mit einer anderen Crew, 750 km geflogen, unser Vereinskollege Uli sein erstes 600 km Dreieck mit einer Clubklasse-Maschine, Ralf Kretschmer sein zweites 500 km Dreieck an diesem Wochenende usw..

Die Stimmung abends auf der Drachenburg stieg minütlich an und als um 22:00 Uhr immer noch keine Ruhe einzutreten schien, fuhr ich zum Schlafen nach Hause. Das war auch gut so. Anderntags mit Brötchen unterm Arm traf ich wieder in Oerlinghausen ein. Der Wetterbericht sagte erneut sehr gute Thermik und hohe Basen voraus. Unsere persönliche Flugberatung, eine kostenlose Einrichtung in Oerlinghausen, schlug vor, 500 km aufzuschreiben. Wisst ihr wie lange ein Strich auf einer 1:500000er Karte für 500 km ist? 1 Meter lang.

Paulchen, welcher mein Ehemann ist, hilft mir tatkräftig, den Discus aus der Box zu ziehen, aufzubauen und mit Wasser zu betanken.

Noch ist der Himmel blau, nichts regt sich. Plötzlich werden die Crecks unruhig: ein erster Wolkenschleier sehr hoch über dem Teuto. Es wird gestartet: geplante 750 km -, 600 km -, 500 km - und 300 km - Flüge sind heute keine Seltenheit.

Gleich nach dem Start über der Stadt Oerlinghausen erwartet mich der erste Bart, erst noch schwach, denn ich habe ca. 60 ltr. Wasser in beiden Flächentanks.

Aber 1.700 m Höhe sind schnell erreicht und ich fliege ab. Meine erste Wende ist als „Raffinerie Lingen an der Ems“ angegeben. Am Teuto entlang Richtung Osnabrück, in Höhe Halle wechsel ich zum Wiehengebirge und dann weiter auf Kurs. Hinter Osnabrück sind die schönen Wolken nur noch vereinzelt anzutreffen - vorsichtig, mit 130 km/h, fliege ich weiter auf Kurs. Mein GPS sagt mir immer (oder fast immer) wo ich mich z.Z. befinde, wie lange es noch bis zur nächsten Wende ist, woher und wie stark der Wind bläst und wann ich meine Endanflughöhe erreicht habe.



1. Wende: Lingen/Ems-Raffinerie

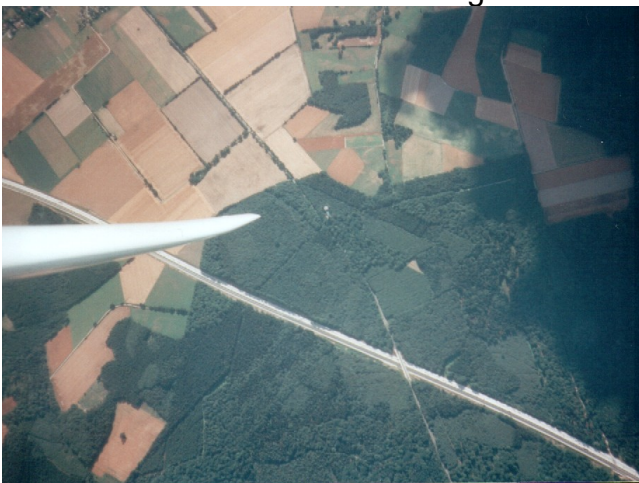
In Lingen fotografiert, gewendet, neuer Kurs NO, was, noch 259 km bis zum Sender Eggesdorf an der A7 bei Hamburg?

Die Basishöhe ist auf 2.500 m angestiegen, aber der Wind ist auch nicht ohne Wirkung - fast Gegenwind mit einer Stärke von ca. 15 km. Da heißt es zügig voran, sonst wird es bald dunkel über Norddeutschland. Für den

einen oder anderen kecken Funkspruch ist aber immer Zeit genug. Ein Schlückchen trinken und ein Müsliriegel müssen es schon sein, damit nicht das Magenknurren das Variometer übertönt.

Südlich von Bremen, da passiert es wie aus heiterem Himmel: das GPS fällt aus. Ich drücke alle Knöpfe, schalte es einmal aus und direkt wieder ein und Gott sei dank, es hat seine Satelliten wiedergefunden. Aber wo bin ich jetzt? Was auch nur noch 1.000 m hoch, jetzt muß ich aber vorsichtig werden, damit ich hier nicht noch absaue und mein Mann die Strecke bis Bremen mit dem Hänger zurücklegen muss. Aber es ist verflix't kein Bart zu spüren. Jetzt bin ich nur noch 250 m hoch und das veranlasst mich, einen Funkspruch zur Weiterleitung nach Oerlinghausen abzusetzen, dass ich außenlanden werde, mich aber noch einmal melde. Der Kommentar von Mitfliegern: ich bin hier in 2.500 m Höhe und fliege weiter. Grrrr!!

Ob es die Eisenbahn ist, welche direkt unter mir den Auslöser gibt oder was auch immer, auf jeden Fall finde ich einen zarten Bart, der mich langsam wieder aus meiner Misere herausholt. So gefühlvoll und sauber habe ich, glaube ich, noch nie in meinem Leben gekurbelt, Manfred wäre Stolz auf mich. Aber es kostet mich auch viel Zeit. Egal, Hauptsache eine handbreit Luft unter dem Fahrwerk und das Vario zeigt Steigen an. Die 100 km bis zur nächsten Wende: Eggesdorf ist dann kein Problem mehr, es läuft wie am Schnüchen. Die Sicht ist so gut, man kann die Weser und Bremen am Horizont gut erkennen.



2. Wende: Eggestorf/Hamburg A7

Auf dem nächsten Schenkel mit Ziel „Eisenbahnbrücke Altenbecken“, kann ich dann erst einmal mein „Hasenbrot“ essen und die zweite Flasche Wasser anfangen.

Nun bin ich bereits wieder mit meinen Vereinskollegen am Platz in Funkkontakt und sage ihnen, dass ich schon Endanflughöhe habe. Aber einem Bart über Lemgo kann ich dann doch nicht ausweichen: 3 m/sek um 18:00 Uhr stehen lassen ist doch eine Sünde, oder?



3. Wende: Altenbeken/Bahnhof

Wende erreicht, wieder zur Dokumentation fotografiert und dann mit 230 km/h am „Hermann“ vorbei Richtung Ausgangsflugplatz.

Parallel zum Platz, hochgezogene Fahrkurve, Fahrwerk ausgefahren und noch einmal volle Konzentration zur Landung.

Ich werde von so vielen Fliegerkollegen abgeholt, dass ich erst einmal ordentlich Gymnastik machen kann. 7 Stunden sind nach meinem Start vergangen und trotz meines beinahe Absaufers ergibt es noch einen Schnitt von 85 km /h.

Es war ein tolles Erlebnis, was mich dann an diesem Abend auch zu ausgelassenem Feiern anregte.

Es sind, glaube ich, alle an diesem Tage ‚rum‘ gekommen und der Oerlinghausener Verein zum dritten Male mit 750 km im Doppelsitzer Duo Discus.

Luise Michels

1. Junioren-WM Segelflug in Terlet (Niederlande)

Da ich mich 1997 auf den deutschen Junioren-Meisterschaften in Neresheim über meinen dort erreichten 4. Gesamtplatz für die ersten Junioren-WM im Segelflug in Terlet (Holland) qualifiziert hatte, wurde mir hiermit die Ehre zuteil, einen kleinen Artikel über das Wettbewerbsgeschehen auf einer internationalen Meisterschaft zu formulieren.

Ich will hier an dieser Stelle nicht jeden Flugtag beschreiben – die Aufgaben und Ergebnisse der einzelnen Tage kann auf der folgenden WM-Seite im Internet abgerufen werden:

<http://www.power.nl/tulip99/>

Ich möchte in diesem Artikel mehr auf das Umfeld dieser internationalen Meisterschaft eingehen.

In der Zeit vom 07.07.1999 – 25.07.1999 fand meine Junioren-WM in Terlet, das ist in der Nähe von Arnheim in Holland, statt. Das deutsche Team bestand aus folgenden Piloten:

Standardklasse
Mario Kießling
Gunther Stahl
Carsten Kopsieker
Dirk Landmesser

Clubklasse
Tobias Meyer
Robert Scheiffarth
Ralf Kretschmer

Neben den Piloten sind natürlich die persönlichen Mannschaftshelfer zu erwähnen. Fast bei jedem war es einer der Eltern – bei mir war es natürlich mein Vater.

Als Coach des deutschen Teams wurde vom DaeC der uns bekannte Wollli Beyer ernannt,

der uns dann mit seiner sehr guten Wetteranalyse jeden Flugtag die richtigen Tipps geben konnte. Vielen Dank Wollli.

Das komplette deutsche Team hatte ein eigenes Camp auf dem Flugplatz von Terlet. Unsere Wohnwagen standen alle in einem großen Kreis um einen von Robert Scheiffarth organisierten Küchenwagen. Aus dem Camp ragten zwei Antennen heraus, die den Kontakt der Mannschaft mit den Piloten über eine große Entfernung gewährleisten sollten.

Zudem wehte natürlich die deutsche Fahne über unserem Camp.

Da wir ja nun einen Küchenwagen hatten, organisierte Wollli auch gleich noch einen Koch: es war Dieter (Akaflieg Bielefeld), Wollis weltbesten Rückholer, der uns super verpflegte – es blieben keine Wünsche offen.

Vielen Dank nochmals von dieser Stelle an Dich, Dieter.

Umringt war unser Camp von etlichen anderen Nationen wie z.B. Niederlande, Tschechien, England und Polen. Insgesamt waren es 68 Teilnehmer aus 17 Ländern.

Die Infrastruktur ließ jedoch etwas zu wünschen übrig. Jeder der dachte, dass auf einer WM ein gewisser Standard vorherrscht, wurde in den Niederlanden eines besseren belehrt.

Die Duschen war ca. 10 !!! Gehminuten von den Camps entfernt und anfangs zudem noch kalt. Die Toiletten standen zwar direkt neben dem deutschen Camp, sie waren jedoch nur 12 einfache DiXi-Toiletten-Boxen, wie man sie auf jeder Baustelle sieht und sich seinen Teil denkt. Für uns und ca. 100 anderen Piloten und Helfern waren es die Örtlichkeiten für ca. 3 Wochen.

Der Weg zu unseren Flugzeugen betrug auch mindestens 1-2 km. Das Briefing fand auch in der gleichen Entfernung statt, jedoch in eine andere Richtung.

Neben der sehr unzentralen Lage des Camps kam eine sehr anfällige Stromversorgung zum Einsatz: ein

Notstromaggregat des holländischen Militärs, welches bei Regen regelmäßig durch Kurzschlüsse versagte, wodurch dann unser Camp teilweise ca. 24 Stunden ohne Strom auskommen musste.

Der Tagesablauf war durchorganisiert und vorher festgelegt worden.

Gegen 8.00 Uhr wurde aufgestanden und die Flugzeuge aufgebaut, wobei die Clubklasse ohne die Wassertankerei immer deutlich schneller fertig war.

Danach folgte ein mehr oder weniger gemeinsames Frühstück

Gegen 9.30 Uhr gab es ein Rebriefing des vorherigen Flugtages

10.00 Uhr - 10.30 Uhr offizielles Briefing

Anschließend wurden die Segelflugzeuge in die Startreihenfolge geschoben

Gegen 11.15 Uhr internes Briefing mit dem von Wollli gemachten Wetter sowie Vorbesprechung von Taktik, Flugweg, Abflugzeitpunkt, etc.

Zwischen 12.00 Uhr und 13.00 Uhr meistens Startbereitschaft

Fliegen der Aufgabe soweit und sofern es möglich war

Wenn möglich am Platz wieder landen, Logger abgeben, Flugzeug putzen und abbauen

Duschen

Gemeinsames Abendessen

Einzelne Diskussionen über den Tag

Ausklang des noch jungen Abends mit Warten auf die Wertung in den Räumen der Kneipe bei sehr geringem Bierkonsum

Gegen spätestens 23.00 Uhr zum Ausschlafen ins Bett.

Nach mehreren Trainingstagen in der ersten Woche wurde die Meisterschaft am 10.07.1999 offiziell unter Teilnahme von Offiziellen der FAI eröffnet. Nach mehreren üblichen Reden und der persönlichen Vorstellung jedes Piloten wurde die FAI-Hymne gespielt, wobei gleichzeitig die FAI-Fahne gehisst wurde. Danach wurde eine

Flugshow vorgeführt, wobei Segelflugzeuge von der SG-38, Minimoa über eine ASK21 bis zum Nimbus 4, zwei F16 des niederländischen Militärs, sowie etliche Kunstflugmaschinen zum Einsatz kamen und ein abwechslungsreiches Programm lieferten.

Ab dem 11.07.1999 wurde dann offiziell um Punkte in den beiden Klassen (Club und Standard) gekämpft.

Die Niederlande ist von Oerlinghausen zwar nur ca. 180 km Luftlinie entfernt, jedoch wird der Segelflug hier durch ganz andere Wetterkriterien beeinflusst. Da es in den Niederlanden etliche Flussniederungen gibt, sind einige der sehr schön aussehenden Cumuluswolken nur dicke Wassersäcke, wo selten gute Steigwerte zu finden waren. Zudem war die Basis der Wolken in der Regel auch recht niedrig. Es gab Flugtage, wobei man bei 8/8 Bedeckungsgrad abfliegen musste. Bei einer Basis an einem Flugtag von knapp 700 m kreiste man nach wenigen Kilometern schon in 300 m über dem Acker, wo glücklose Konkurrenten schon landen mussten.

Der durch die Nordseenähe öfters stärker wehende Wind, bis auf wenige Tage zwischen 20 und 30 km/h, erleichterte auch nur den Flug auf dem Rückenwindschenkel, auf den anderen Schenkeln durfte man dann umso mehr kämpfen.

Auch die Landeäcker sind durchschnittlich ziemlich klein in den Niederlanden. Die dünnen Weidezäune lassen sich aus der Luft bei einer Außenlanden nur durch ihre Pfosten erkennen. In einer Situation habe ich auch einen Weidezaun erst sehr spät entdeckt, so dass ich meinen Anflug ohne Bremsklappen verlängern musste, um auf den zweiten Teil des durch den dünnen Weidezaun geteilten Feldes landen zu können.

Eine Ausnahme der Wetterbedingungen bot die Umgebung rund um Terlet, da dort aufgrund des Sandbodens ähnliche Segelflugbedingungen wie in Oerlinghausen vorherrschen. Gleichzeitig brachte diese Landschaft jedoch einen großen Nachteil mit sich: der Flugplatz von Terlet war mit

wenigen Ausnahmen im Umkreis von 12 km unlandbar, da es fast nur Waldgebiete und unebene Flächen gab. Jeder Anflug musste daher genau durchkalkuliert sein, damit man nicht doch noch umdrehen und außerhalb dieses Gebietes landen musste.

Fliegerisch lief es im Wettbewerb bei mir nicht so erfolgreich. Gleich am ersten Tag musste ich 16 km vor Terlet landen, an einer Stelle, wo 2/3 des Feldes noch den Endanflugbart in 200-300 m Höhe antraf. Schade eigentlich, die anderen Tage lief es einigermaßen gut bei mir, so dass ich ohne meinen Ausrutscher am ersten Tag unter die ersten 10 Plätze hätte kommen können. Zum Schluss bin ich dann 16. geworden, eine Platzierung, die nicht wirklich viele Leute interessiert. Jedoch war für mich allein die Teilnahme an so einer Junioren-WM ein tolles Erlebnis, wobei ich mich bestimmt immer wieder gern an die ganzen Eindrücke erinnern werde.

Deutsche Plazierungen:

Clubklasse:

1. Robert Scheiffarth, Frechen
14. Tobias Meyer, Schwalmstadt
16. Ralf Kretschmer, Rheda

Standardklasse:

1. Gunther Stahl, Biberbach
4. Carsten Kopsieker, Bad Salzuflen
6. Dirk Landmesser, Baesweiler
10. Mario Kießling, Weil der Stadt

Bericht aus Sicht eines 15-jährigen Flugschülers

An (fast) jedem schönen Wochenende fahre ich mit meinem Vater nach Oerlinghausen um dort weiter an meiner praktischen Flugausbildung zu arbeiten und so sieht es in kurzen Sätzen aus:

Zum Aufbau des Flugzeuges wird der Rumpf aus dem Hänger gezogen, die Flächen werden mittels Bolzen am Rumpf befestigt, ebenso das Höhenruder. Bevor wir das Flugzeug jedoch endlich in Flugbetrieb nehmen können, muß vorher anhand einer Checkliste geprüft werden, ob alles in Ordnung ist: z.B. dass die Fußpedale für die Seitenruder nicht blockiert sind, der Steuerknüppel frei beweglich ist, die Sicherheitsgurte fest mit dem Flugzeug verbunden sind und der Fallschirm in Ordnung ist. Da wir eine Gemeinschaft sind kommt man nicht sofort generell als erster in die Luft, sondern schon derjenige der zuerst da war und bereits die meiste Arbeit hinter sich hat.

Als Schüler, so wie ich, benötige ich noch einen Lehrer, von denen wir im Verein derzeit 7 haben. Es ist allerdings nicht so, dass sie nur immer ernst sind, sondern dass sie auch mal zu einem Spaß aufgelegt sind.

Das Schwierigste sind der Start und die Landung. In der Luft hingegen ist es wie Fahrrad fahren.

Die Flugausbildung kann man schon mit 14 Jahren beginnen, allerdings mit Zustimmung der Eltern. Wenn man bedenkt, dass man im Gegensatz dazu den PKW-Führerschein erst mit 18 Jahren machen kann.

Nur mal so mitfliegen kann man eigentlich fast immer, man muß nur groß genug sein, damit man auch aus dem Flugzeug heraussehen kann. Zudem braucht man wieder die Genehmigung der Eltern.

Die meist durchgeführte Startart ist der Windstart, d.h. man wird mit einem an dem Segelflugzeug befestigten Stahlseil bis auf 300-400 Meter hochgezogen. Eine weitere Variante ist der Flugzeugschlepp, dabei wird man hinter einem motorisierten Flugzeug gezogen und innerhalb von 5-6 Minuten auf

600 Meter gezogen. Wenn man in der Luft ist und man das Stahlseil vom Flugzeug ausgeklinkt hat, muß man erst einmal die Thermik finden. Thermik ist der warme Aufwind, den die Segelflugzeuge benötigen um höher aufzusteigen. Wenn man dann eine Zeit lang geflogen ist, setzt man wieder zur Landung an. Ist man dann gelandet, ist allerdings noch nicht Schluß, denn du bist ja nicht der einzige der fliegen will. Deshalb hilfst du den Vereinskameraden auch, wenn sie starten wollen, so wie sie es bei dir getan haben.

Wenn sich der Tag dann dem Ende zuneigt, wird das Flugzeug gewaschen und wieder in seine Einzelteile zerlegt und im Hänger verstaut. Nachdem die Formulare für die Abrechnung und die Luftaufsicht geführt sind, trifft man sich in trauter Runde an den Wohnwagen, wo die Erwachsenen noch ein



„Drachenburg“

Flaschen Bier trinken und der Grill angeheizt wird.

Jens Hillner

Unser Verein:

Derzeit sind wir 48 Mitglieder:

Alaattin Arici
Helmut Brieler
Dominik Berger
Martin Blum
Gudula Brune
Joachim Graw
Rainer Hansmeier
Ulrich Hartmann
Wilfried Heißenberg
Gerd Hesse
Niko Hille
Jens Hillner
Wolfgang Hillner
Leslie Kamphuis
Dietmar Kirchner
Paul Kirchner
Norbert Kleinlümmern
Heinz Korsmeier
André Kortemeier
Eric Kortemeier
Dr. Karin Kortemeier
Oliver Kortemeier
Hans-Jürgen Köhler
Marcel Köhler
Manfred Kretschmer
Ralf Kretschmer
Josef Löchte
Karl Maag
Jürgen Matzat
Heinrich Michels
Caroline Michels
Luise Michels
Paul Michels
Christine Micke
Thomas Micke
Christian Nüßer
Elisabeth Nüßer
Otto Nüßer
Frank Rohmann
Jan Rusche
Barbara Schwarz
Rainer Schwarz
Andreas Schwarze
Jochen Sollmann
Peter Sollmann
Herbert Wemhöner
Jörg Wemhöner
Martin Wißmann

Davon sind 29 Aktive, 10 Passive, 3 Schüler,
2 Zweitmitglieder sowie 2 Ehrenmitglieder.

Der Vorstand setzt sich aus drei Personen,
wie folgt zusammen:

- 1.Vorsitzender: Otto Nüßer
- 2.Vorsitzender: Ralf Kretschmer
- 3.Geschäftsführer: Martin Blum



v.l.: Martin Blum, Otto Nüßer, Ralf
Kretschmer

Zur Segelflugausbildung stehen derzeit 5
Fluglehrer und 2 Fluglehrerinnen zur Verfüg-
ung.

Segelfluglehrer/in:

Gudula Brune
Uli Hartmann
Wolfgang Hillner
Dr. Karin Kortemeier
Oliver Kortemeier
Manfred Kretschmer (Cheffluglehrer)
Paul Michels



v.l.: Dr. Karin Kortemeier, Oliver Kortemeier,
Manfred Kretschmer, Wolfgang Hillner,
Gudula Brune, Paul Michels, Uli Hartmann

Motorsegler-Fluglehrer:

Manfred Kretschmer
Paul Michels

Startleiter

Start

Das Vereinsjahr im Überblick:

Februar:

Mitgliederversammlung zum Jahresrückblick

März/April:

Saisonstart in Oerlinghausen mit Überprüfungsstarts der Piloten und Schüler

Mai/Juni:

Organisation und Durchführung des Segelflugwettbewerbes in Oerlinghausen

Juli/August:

eventuelle Fliegerlager

Oktober/November:

Planung der Winterarbeit in Rheda: Reparaturen und Überprüfungen der Flugzeuge

2-jährig/November:

Jahresabschlussfest mit Cocktail-Bar in der Werkstatt am Werl in Rheda.

Vorbereitung eines Flugtages in Oerlinghausen:

abends vorher: Wetterbericht anschauen

morgens:

reichhaltiges Frühstück einnehmen

Essen und vor allem viel Flüssigkeit (alkoholfrei) mitnehmen

Sonnenhut und -milch mit ins Gepäck

Pilotenschein (s. Kopie als Anlage) bzw. Ausbildungsnachweis und Flugbuch einpacken

Schüler: Absprache mit dem Fluglehrer/in

vor Ort: Flugzeugpapiere, -batterie und Fallschirm aus dem Hallenschrank mit an den Start nehmen

anhand der Checkliste das Flugzeug überprüfen und von einem Lehrer gegenchecken lassen

Startanmeldung bei der Luftaufsicht und beim

Was kann ich unternehmen, um mitzufliegen?

vorherige (ca. 2 Tage) Kontaktaufnahme mit dem Verein, Terminabsprache in Oerlinghausen, da die Zufahrt zum Gelände nicht ohne Weiteres möglich ist. ausreichende Menge alkoholfreie Flüssigkeit mitbringen sowie Sonnenhut und Sonnenmilch (SSF >20)

Minderjährige benötigen die schriftliche Einverständnis beider Eltern
alles weitere vor Ort

Vereinsanschrift:

Flugsportverein Rheda e.V.
Alter Kamp 8
33378 Rheda-Wiedenbrück
Tel.: 05242/960321
Email: fsvrheda@fsvrheda.de
homepage: <http://www.fsvrheda.de>

1. Vorsitzender:

Otto Nüßer
Alter Kamp 8
33378 Rheda-Wiedenbrück
Tel.: 05242/960321
Email: onuesser@venjakob.de

1. Vorsitzender:

Ralf Kretschmer
Zum Galgenknapp 22
33378 Rheda-Wiedenbrück
Tel.: 05242/43393
Email: ralf.kretschmer@fsvrheda.de

Geschäftsführer:

Martin Blum
Schönhofstraße 16
33378 Rheda-Wiedenbrück
Tel.: 05242/57529
Email: martin.blum@fsvrheda.de

