

# fliegerreport

1. Ausgabe 1983

Red.: H. Kursawe, W. Laubsch

## 25 Jahre LSV Vienenburg e.V.

Am 29. 3. 1958 wurde in Vienenburg, Gaststätte Vienenburger Hof, der Luftsportverein Vienenburg e. V. geboren. Die Eintragung in das Vereinsregister erfolgte am 15. 6. 1958, unter der Nr. 476.

Zur Gründungsversammlung hatten sich 21 luftsportbegeisterte Erwachsene und Jugendliche eingefunden.

K.-H. Heine, H. Herzig, B. Pfeifer, W. Bertram, K. Wulf, Joh. Liebisch u. O. Gottschlich gehörten zu den sieben Fliegern, die für eine ordnungsgemäße Satzung und Geschäftsordnung verantwortlich zeichneten. Der gewählte Vorstand bestand aus 3 Personen: 1. Vorsitzender K.-H. Heine, Schriftführer H. Herzig, Kassierer B. Pfeifer.

Zu dieser Zeit bestand der Verein aus Modell- u. Segelfliegern. Der monatliche Beitrag betrug vor 25 Jahren 1,- DM für Modellflug, 2,- DM für Schüler und Lehrlinge und 4,- DM für Erwachsene Mitglieder.

Der Verein war gegründet, aber es fehlten Flugzeuge und Startwinde. Man hat dann bei der Sparkasse ein Darlehen von 5000: DM aufgenommen und ein doppelsitziges Flugzeug vom Typ Doppel-Raab gebraucht angeschafft. Die Bürgerschaft übernahm die 7 o. g. Personen.

Am 7. 1. 1961 wurde dann Johann Liebisch 1. Vorsitzender. Dieses Amt hatte er dann 21 Jahre übernommen.

Bald darauf wurde das Segelflugzeug Mü13D, Baby III und ein doppelsitziges Flugzeug ES 49 angeschafft. Das letztgenannte als Ersatz für den zu Bruch gegangenen Doppel-Raab.

Noch war die Flugplatzfrage nicht geklärt. Die ersten Jahre flog man auf der „Heide“, ein abgesperrter Feldweg zwischen Vienenburg und Harlingerode. danach wurde man Wandervogel. Mal auf dem Ith, Schäferstuhl oder Gandersheim.

Ab 1964 wurde der Luftsportverein Vienenburg Gastverein beim LSG Wolfenbüttel. Ende 1965 bekam der Verein eine Baracke von der Stadt Vienenburg geschenkt. Diese wurde am Schützenplatz abgerissen und auf dem Grundstück von Joh. Liebisch z. T. wieder aufgebaut. Sie dient noch heute als Werkstatt und Unterrichtsraum. Geflogen wurde weiterhin in Wolfenbüttel. Verschiedene Mitglieder, die bei der Gründung dabei waren, ziehen weg, andere kommen dazu.

Die ES 49 geht zu Bruch, dafür wurde von Just eine Ka 2 b gebraucht angeschafft. Im März 1969 wird H. Kursawe in den Vorstand gewählt.

1971 wurden das Baby III und die Mü 13 D verkauft und das erste neue Flugzeug vom Typ Ka 8 wurde angeschafft. Wieder mußten Vereinsmitglieder für ein Darlehen bürgen.

Der Wunsch, ein eigenes Fluggelände zu besitzen, beschäftigt die Vienenburger Segelflieger nun immer stärker. Im Frühjahr 1973



wurde das jetzige Fluggelände auf dem Bollrich besichtigt und es wurde eine erste schriftliche Anfrage an die Stadt Goslar gestellt. Man wollte es mit dem MTV Goslar, Abteilung Segelflug gemeinsam betreiben.

Noch in Wolfenbüttel wurde im Jahr 1976 das erste Kunststoff-Flugzeug Astir CS angeschafft. Die Freude daran war nicht sehr lang, denn es wurde bei einem Bruch durch zu hohes Gras zerstört. Der Bruch konnte bei Fa. Grob in Zahlung gegeben werden und es wurde ein gleicher Typ angeschafft.

Die Platzbeschaffung in Goslar hatte nun über die Bezirksregierung, FSI Lück und Flugsicherung Formen angenommen. Im September 1977 können probeweise Starts und Landungen auf dem Bollrich mit Erfolg durchgeführt werden. Die endgültige Genehmigung wurde am 21. 6. 1978 von der Bezirksregierung erteilt. Viele, viele Arbeitsstunden mußten nun für das Segelfluggelände aufgebracht werden. Mit geliehenen Baumaschinen wurde das Gelände begradigt, Wege angelegt, andere Wege eingeebnet. Gleichzeitig wurde für den bevorstehenden Hallenbau Material besorgt und im Oktober 1977 der Bauantrag für den Hallenneubau beim Bauamt Goslar gestellt. Am 7. 7. 1978 wurde uns dann die Baugenehmigung erteilt.

Nun begann man emsig mit dem Bau einer neuen Unterkunft für die Flugzeuge und Windenfahrzeuge. Die Dachkonstruktion hatte man vorher aus Braunschweig für 7000,- DM von einem abgerissenen Neckermannbau gekauft und diese in Immenrode gelagert. Auch für dieses Geld hatten die Vienenburger Segelflieger ein Darlehen aufgenommen. Die

Steine für den Hallenbau konnte man günstig von den FELS-Werken bekommen. Sämtliche Bauarbeiten wurden nun von den Mitgliedern z. T. mit geliehenem Werkzeug ausgeführt. In dieser Zeit bekam der Verein auch neue Mitglieder, so daß man mehr hilfreiche Hände hatte.

Nach Fertigstellung des 1. Bauabschnitts wurde dann der Anbau mit Aufenthaltsraum; Küche, Toilette und Werkstatt in Angriff genommen. Zur finanziellen Unterstützung kamen Gelder von den Kommunen und vom Kreis- und Landessportbund.

1980 wurde das erste Fliegerlager für Anfänger auf dem Bollrich mit Erfolg durchgeführt. Viele Mitglieder konnten da die Voraussetzungen für den Luftfahrerschein erwerben.

Hans Liebisch gab den 1. Vorsitz ab und B. Pfeifer wurde sein Nachfolger, zusammen mit H. Kursawe als Schriftführer und D. Müller als Kassenwart. Im November 1981 wurde eine außerordentliche Mitgliederversammlung einberufen und über den Kauf eine Twin-Astir beraten. Das Flaggschiff des Vereins wurde im Februar des folgenden Jahres von der Fa. Grob geholt.

Pfingsten 1982 war wieder ein Höhepunkt im Leben des Luftsportvereins. Das Bundesjungendtreffen wurde in Goslar durchgeführt. Mit viel Arbeit und Organisation konnte auch diesmal von seiten der beiden Luftsportvereine auf dem Bollrich diese Veranstaltung zur Zufriedenheit abgeschlossen werden.

Für 1983 hofft man die gesteckten Ziele auch wieder zu erreichen.

Glück ab!

## im Landkreis Goslar

Vienenburg/Goslar: Schon am 1. 4. 1958 wurde in der Goslarschen Zeitung die Gründung eines Luftsportvereins in Vienenburg bekanntgegeben. (Dies war kein Aprilscherz). Bis zum heutigen Stand des Segelfluggeländes Bollrich war dann ein weiter Weg und dieser war mit vielen Hindernissen gepflastert. Die große Sehnsucht war immer wieder die Schaffung eines eigenen Segelfluggeländes. Um allen erst in jüngster Zeit eingetretenen Mitgliedern einen Überblick über die Schaffung eines Fluggeländes zu geben, möchten wir an dieser Stelle darüber berichten.

Der damalige FSI Täwe Löhr, der jetzige FSI Wolfgang Lück, Berthold Pfeifer, Hans Kursawe und Eugen Moser vom MTV Goslar machten sich auf den Weg, das Gelände „Petersberg“ und „Bollrich“ zu besichtigen. Dem FSI schien der Bollrich am geeignetsten. Nur war das Gelände damals ein Übungsplatz der Bundeswehr. Nun begann man mit Anfragen bei der Standortverwaltung, Stadt Goslar und anderen Institutionen, die mit der Zulassung von Segelfluggeländen zuständig sind. Die größten Schwierigkeiten gab es mit den „Alleierten“, da dieser Bereich in der Flugabwehr und Erkennungszone liegt. Mehrere Gespräche und schriftliche Anfragen, die hauptsächlich vom FSI Lück durchgeführt wurden, konnten auch dieses Hindernis beseitigen. Auch die deutsche Flugsicherung spielte mit. Es war der 7. 6. 1977. Im September 1977 wurden mit einem geborgten Kreiselmäher zwei Start- und Landebahnen gefertigt und dann am 27. 9. 1977 nach Auflösung des Bodennebels konnten die ersten Probstarts durchgeführt werden. Den ersten Start durfte Hans Kursawe machen.

Nun folgte ein Pachtvertrag mit der Stadt Goslar. Es wurde zur Auflage gemacht, daß der diagonal verlaufende Weg um den Platz herum gelegt werden mußte. Dieses große Projekt konnte auch nur mit Spenden namhafter Firmen beendet werden. Eine später angeschaffte Raupe, B. Pfeifer kann mehr darüber berichten, war eine große Hilfe. Mit Abraum von Bauten der Stadt Goslar wurde das Gelände aufgefüllt und begradigt. Unterlagen, Zeichnungen, Anschreiben und Gutachten mußten in 30facher Ausfertigung für das Genehmigungsverfahren bei der Bezirksregierung in Braunschweig eingereicht werden. Am 21. 6. 1978 wurde von der Bezirksregierung die Genehmigung erteilt, auf dem Segelfluggelände „Bollrich“ zu fliegen. Dazu schrieb die „GZ“: Die ersten Segelflieger steigen am Bollrich auf.

## Oldtimer fliegen im LSV Vienenburg:

Eines der ältesten Schulflugzeuge der Nachkriegsjahre fliegt im LSV. Der Flugzeugtyp Ka 2 b von der Fa. Schleicher wurde angeschafft, nach dem die ES 49 einen Bruch erlitten hatte. Das Flugzeug wurde 1956 gebaut und flog bei der Jugendbildungsstätte Juist als Schulmaschine. Dort diente sie vielen Segelfliegern als Ausbildungsflugzeug und mancher Pilot in Norddeutschland kennt das Kennzeichen D-6159. Bei manchen Ausbildungsflügen mußte die Ka 2 b „wassern“ und wurde dann mit Süßwasser ausgewaschen.

Das Segelflugzeug ist in Holzbauweise als Schulterdecker gebaut. Es hat als „Oma“ in der Fliegerei ca. 34 218 Starts und 4500 Std. auf dem Buckel. Im LSV wird das Flugzeug heute noch zur Anfängerschulung benutzt. Alle Flieger, die im Verein ausgebildet wurden, haben auf diesem Oldtimer die ersten Alleinflüge absolviert. Mancher Segelflieger wurde über die Fläche gelegt und es wurde ihm nach alter Sitte der Hintern versohlt, um das fliegerische Feingefühl zu bekommen.

Vienenburg Am 29. März gründeten 21 alte und junge Freunde des Segelflug-Modellbausports in Vienenburg den Luftsportverein Vienenburg. Zum 1. Vorsitzenden wurde Karl-Heinz Heine, zum 2. Vorsitzenden und Schriftführer Heinz Herzig und zum Kassierer Berthold Pfeifer gewählt. Der Verein hat damit sein Geschicke erfahrenen Segelfliegern anvertraut, die sich schon seit Jahren um den schönen Luftsport verdient gemacht haben. Besonders erfreulich ist, daß sogleich 26 Jungen und Mädchen die Mitgliedschaft erwarben, worauf Manfred Kreetz als Jugendwart gewählt wurde. Der theoretische Unterricht wird, solange der Verein noch kein eigenes Heim besitzt, in einem Schulraum abgehalten. Bis zum Abschluß der Ausbildung eines Vienenburger Mitglieds wird der Unterricht vom Segelfluglehrer Wulf, Goslar, erteilt, der sich in kameradschaftlicher Weise zur Verfügung gestellt hat. Ein Werkstättenraum wird demnächst verfügbare sein. Der junge Verein hegt die begründete Hoffnung, in aller Kürze über ein Segelflugzeug zu verfügen. Als Übungsgelände dürfte das Steinfeld bei Wöltingerode dienen, das von dem Segelflugverein Goslar seit einigen Jahren für diese Zwecke benutzt wird. Zweifellos wird der Verein, insbesondere bei der Jugend, reges Interesse finden, zu mindestens anlässlich der Taufe des Segelflugzeuges, die im Rahmen einer öffentlichen Feier stattfinden wird. Das Hauptanliegen des neuen Luftsportvereins Vienenburg ist, die Ausbildung der jungen begeisterten Modellbauer zu Segelfliegern zu ermöglichen, wozu bisher keine

ausreichende Gelegenheit vorhanden war. Nachhaltigen Rückhalt findet der Verein in seinem Bestreben beim Luftsportverband Niedersachsen, dem er nach der Eintragung ins Vereinsregister beitreten wird.

## Kinder sahen Goslar aus Vogelperspektive

Die Heimat aus der Vogelperspektive betrachten konnten gestern 40 Kinder und Jugendliche aus Goslar und Vienenburg. Ausgangspunkt war der Segelflugplatz auf dem Bollrich. Die Veranstaltung, ausgerichtet von der Segelflugabteilung des MTV Goslar und des Vienenburger Luftsportvereins, wurde im Rahmen der Ferienpaß-Aktion arrangiert.

Während die Luftsportler aus Vienenburg diese Ferienpaß-Flüge bereits zum 7. Male durchführen — bisher in Linden bei Wolfenbüttel —, war es für die Goslarer der erste Start einer solchen Aktion. Die Initiative dabei ging vom Kinderschutzbund Goslar aus. Bei idealem Segelflugwetter konnten die Teilnehmer — 22 aus Goslar und 18 aus Vienenburg — bei ihrem jeweils etwa 10minütigen Rundflug über Goslar, den Sudmerberg, und Oker herrliche Eindrücke gewinnen. Wi



## Die ersten Segelflieger stiegen am Bollrich auf

Flugplatz jetzt freigegeben — Bereicherung des Freizeitangebots

**Nun haben in Goslar nicht nur die Drachenflieger auf dem Rammelsberg eine „Startrampe“, sondern auch die Segelflieger auf dem Bollrich ein offizielles Fluggelände. Für die Fremdenverkehrsstadt Goslar ist das ein weiteres Plus in der Angebotspalette. Nachdem der Beauftragte der Bezirksregierung Braunschweig, Reitmann, den Platz freigegeben hatte, fand jetzt der erste offizielle Segelflug statt. Für die Segelflieger der Vereine Vienenburg und Goslar, die auf dem Bollrich eine Platzhaltermgemeinschaft bilden, ein historischer Augenblick.**

Ungezählte Arbeitsstunden haben ihre Mitglieder aufgewendet, um die Sark- und Landebahn im oft unwegsamen Gelände zu schaffen. Allein für die Schleppstrecke mußten mehr als 900 Meter ebenes Gelände hergerichtet, Büsche gerodet, Wege umgeleitet und umfangreiche Erdarbeiten vorgenommen werden.

Petrus war freilich den Segelfliegern nicht hold bei ihrem ersten Start. Trotzdem erreichten die Piloten gute Flugzeiten, nicht zuletzt ein Beweis dafür, daß das Gelände für den Segelflugsport als ideal anzusehen ist. Um die Platzfreigabe zu erreichen, mußten einige Flüge zu bestimmten Bedingungen durchgeführt werden. Man setzte die erfahrensten Piloten, zum Teil mit langjähriger Alpenerfahrung, ein.

Der neue Segelflugplatz ist eine wertvolle Bereicherung des Goslarer Freizeitangebots. Aber die Segelflieger, die für die Sicherheit der Flieger und der Besucher verantwortlich sind, haben eine Bitte: Spaziergänger und Besucher möchten nicht das abgegrenzte und abgesteckte Gelände des Flugplatzes betreten oder quer über die Schleppstrecke wandern, damit sie den Flugbetrieb oder sich selbst nicht gefährden. Eine verständliche Bitte angesichts der Belebung, die der Bollrich durch die Segelflieger erhält. um



## Segelflieger bauen eine neue Flugzeughalle:

Zuerst war nichts. Doch am Horizont zeichnete sich langsam die Möglichkeit ab, daß aus dem Bundeswehrübungsplatz doch noch ein Flugplatz wird. Jetzt wurden die grauen Gehirnzellen aktiv. Die Fühler wurden auf „Organisation“ gestellt. Wie natürlich beim Hausbau, mit den Fundamenten zu beginnen, wurde bei den Segelfliegern von oben angefangen. Das erste Bauteil war die Dachkonstruktion, die man aus Braunschweig von einem Neckermann-Abriß günstig kaufen konnte. Diese Dachbinder wurden in Immenrode in einem Kuhstall gelagert und mehrmals mühevoll umgestapelt. Vereinsmitglieder, die diese Arbeit mitgemacht haben, werden sich heute noch schmerzlich daran erinnern. In der Zwischenzeit konnte B. Pfeifer auf einer geliehenen Raupe den Platz für die Halle schieben, und Vereinsmitglieder in Knochenarbeit die Fundamente ausheben. Eine Fertiggarage diente als Baubude. Im Organisieren waren die Segelflieger schon immer groß. So wurde Zement günstig besorgt, Rüsteleiter aufgetrieben, Kies billig angefahren und vieles mehr. Besonders erwähnt sollten die FELS-Werke in Goslar werden. Durch diese Firma, die dem Verein ca. 120 m<sup>3</sup> YTONSteine spendete und die Bauzeichnungen anfertigte, konnte man mit dem Bau beginnen, sonst wäre unser Projekt ins Stocken geraten. Nachdem die Fundamente gegossen waren, mußten Vereinsmitglieder, sofern sie nicht zwei linke Hände hatten, die YTON-Steine verarbeiten. Schnenscheidentzündungen waren nicht selten. An bestimmte Episoden kann sich manches Vereinsmitglied erinnern und dies wird dann in gemütlicher Runde noch oft zum Besten gegeben. Zum Beispiel: Als beim Dachplattenlegen bei starkem Sturm diese Platten oft meterweit flogen, das Aufrichten der Stahlträger, oder das Aufsetzen des Nagelbinders. Teerdach decken muß gelernt sein. Morgens um 6.00 Uhr wurde dann mit Hilfe eines hiesigen Dachdeckers als Lehrmeister, die Bedachung der Halle vorgenommen. Die Teerpappe hatte man günstig von einer Herstellerfirma bekommen. Vier organisierte Lichtkuppeln wurden draufgesetzt, fertig war das Dach. Nachdem der Torsturz und das Tor eingebaut waren, konnte man die Flugzeuge aufgerüstet trocken lagern. Der Betonfußboden wurde in den Wintermonaten fertiggestellt. Noch fehlte der zweite Bauabschnitt, der Anbau mit Werkstatt, Aufenthaltsraum und Toiletten. In Langelsheim wurde eine abrißreife Scheune ausgeguckt, die Dachkonstruktion eigenhändig abgerissen und die Balken bzw. Dachbelag für den Anbau verwendet. Der Innenausbau ließ auch nicht lange auf sich warten und nun konnte man nach ca. 3jähriger Bauzeit das gesamte Projekt benutzen. Im Herbst 1982 konnte dann die Fertigbauabnahme – nach – dem die Feuerlöschzisterne fertiggestellt war – vornehmen. So einfach ist es eine Segelflughalle zu bauen.

## Grundsteinlegung für die neue Segelflugzeughalle

Grundsteinlegung der neuen Segelflughalle: Nun war es soweit. Am 1. 8. 1978 wurden die ersten Fundamente gegossen. Im Bild sehen wir die Vereinsmitglieder F. Bailin, B. Pfeifer, W. Laubsch und G. Wöllecke beim Gießen des Stützpfilers. Der dafür nötige Erdaushub wurde hauptsächlich in Handarbeit vorgenommen. Die Stahlbewehrung wurde in der Vienenburger Werkstatt selbst gebogen und eingebaut. Fast wäre an diesem Tag eine der Verschaltungen ins Schwimmen gekommen. Nur durch das beherzte Eingrei-

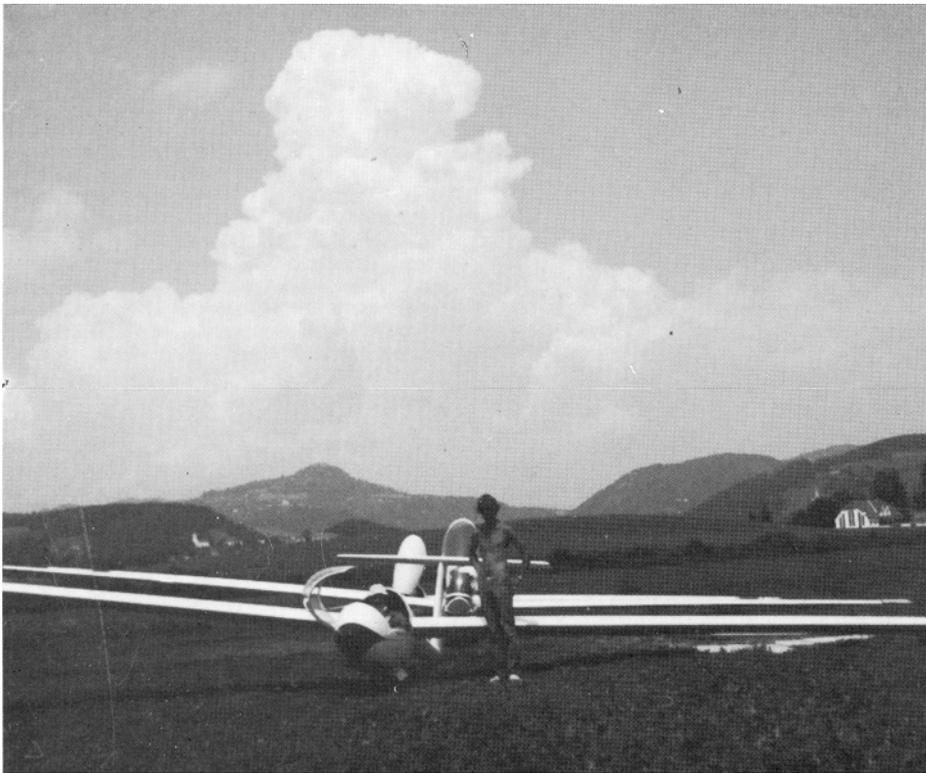
fen der beiden Mitglieder J. Liebisch und J. Beckmann konnte dieses gerettet werden. An diesem Tag wurde jedenfalls der Grundstein für die neue Segelflughalle auf dem Bollrich gelegt.

Monate später war man ein ganzes Stück weiter gekommen. Siehe Bild unten. Da konnten die Vienenburger Segelflieger Richtfest feiern, aber noch viele Arbeitsstunden standen bis zur Fertigstellung an. Aber mit viel Optimismus wurde auch diese Hürde genommen.



## Sinnvolle Freizeit Segelfliegen

Nicht nur bauen, sondern auch fliegen. Das Fliegen ist eigentlich das primäre an dieser schönen Sportart. Die Heimat aus der Vogelperspektive zu sehen ist ein reizvolles Erlebnis, nicht nur für die Segelflieger, sondern auch für Gäste. Es gibt aber auch noch andere schöne Landschaften, die man von oben bewundern kann. So wurde im Luftsportverein Vienenburg beschlossen, auch einmal in den Alpen zu fliegen. Im Sommer 1972 und 1973 reiste ein Teil der flugbegeisterten Segelflieger mit ihren Familien nach Reutte in Österreich. Das neue einsitzige Flugzeug Ka 8 wur-



de im Hänger mitgenommen. In Zelten und in Pensionen, direkt am Flugplatz, wurde übernachtet. Das Wetter spielte mit und es konnten herrliche Flüge in den Lechtaleralpen absolviert werden. Die Namen wie Schloßberg, Thanella oder Gaicht werden so schnell nicht vergessen. Wenn eines der Mitglieder flog, gingen die anderen mit ihren Familien Berg-wandern und abends wurde dann gemeinsam gegessen, wobei man Naturprodukten, wie Forellen, den Vorrang gab. Die Zuchtteiche hatte man natürlich aus der Luft ausgemacht.

Im Jahr 1976 hatten Vereinsmitglieder wieder das Bedürfnis in den Alpen zu fliegen, aber diesmal in Feldkirchen. Die Ka 8 wurde wieder mitgenommen und für die erste Gruppe wurde es ein herrlicher Fliegerurlaub. Leider mußten die Mitglieder, die später Ihren Urlaub begannen, unverrichteter Dinge wieder abziehen, denn es hatte 14 Tage lang in Kärnten geregnet. Aber nicht mutlos geworden, wurde 1982 wieder ein Versuch in Feldkirchen gestartet. Mit der vereinseigenen Astir CS (siehe Bild oben) und Privatflugzeugen wie Ka 6 und Spatz, hatte man mehr Erfolg. Viele Überlandflüge wurden getätigt, teilweise unter Anleitung von R. Bothe. Auch Außenlandungen in Nötsch (Harald Liebisch), Lienz (Hans-Fred Bailin) oder G. Wöllecke sogar in Italien. wird man so schnell nicht wieder vergessen. Selbstverständlich hatte man dann immer einen Grund abends gemütlich zu feiern. Diese Alpenfliegerei hat viele Piloten an Erfahrung bereichert und es wurde wieder davon gesprochen auch in diesem Jahr den Urlaub dort zu verbringen.

## Segelfligeriausbildung im LSV Vienenburg

Fast alle Segelflieger im LSV Vienenburg haben das Fliegen in der Wochenendschulung im Verein gelernt. Nach der Vereinsgründung begann als erster Fluglehrer Kurt Wulf auf dem Doppel-Raab mit der Ausbildung. Da Platz und Gerät zu dieser Zeit nicht zur Ver-

fügung war, bestand die Möglichkeit Lehrgänge beim Landesverband Niedersachsen zu belegen. Nach Wanderjahren wurde dann die Ausbildung mit Gastfluglehrern in Wolfenbüttel fortgesetzt. Damals mußten zum Erwerb des Luftfahrerscheins der Klasse 1 die Leistungsabzeichen A, B, C und 10 Stunden Flugzeit erbracht werden. Die heutigen Voraussetzungen sind viel aufwendiger. So braucht man heute 15 Stunden Flugzeit mit Lehrer, 15 Stunden ohne Lehrer, ein Funksprechzeugnis und einen 50 km Überlandflug. Im Jahr 1972 wurde Hans Kursawe Fluglehrer und später kam dann der jetzige Ausbildungsleiter Peter Schlegel dazu. Für 1983 sind zwei Fluglehrer-Anwärter vorgesehen. Zurückblickend muß festgestellt werden, daß doch allerhand geleistet wurde. Viermal wurden Vorbereitungslehrgänge für das Funksprechzeugnis durchgeführt. Besonders erwähnt muß der letzte Lehrgang werden, wo alle Beteiligten vom LSV bestanden haben. Mehrmals wurden Flug-Lehrgänge für Anfänger, meistens vor oder nach Pfingsten, durchgeführt. Die beiden letzten Anfängerlehrgänge, schon auf dem Bollrich, waren besonders erfolgreich. Praktisch ausgebildet wird auf den Flugzeugtypen Ka 2b und einsitzig auf Ka 8. Später erfolgt dann die Umschulung auf „Kunststoff“ wie Twin-Astir.

## Bundesjugendtreffen 1982 in Goslar

Ein kleiner Höhepunkt in dem 25jährigen Vereinsleben, zusammen mit dem MTV Goslar war das Bundesjugendtreffen 1982 in Goslar, wo u. a. die Luftsportjugend eine Selbstdarstellung gab. Die vielen Vorbereitungen wurden dann doch mit Erfolg gekrönt. Bei gutem Pfingstwetter wurde am ersten Tag auf dem Bollrich die Deutsche Meisterschaft im „Kleinen-Uhu-Wettbewerb“ ausgetragen. Die Siegerehrung fand dann in der Segelflughalle Vienenburg statt. Rundflüge mit Segel- und Motorflugzeugen, der Platz wurde eigens dafür zugelassen, waren am zweiten Tag dominierend. Zwischendurch erfolgten Fall-

schirmabsprünge in das GSC-Stadion. Am dritten Tag wurde zur Abschlußfeier nochmals Fallschirm-Zielspringen auf dem Osterfeld gezeigt sowie der Aufstieg eines Heißluftballons. Diese Attraktion wird für Goslar wohl einmalig gewesen sein.

## Wir gratulieren

Im Januar 1982 konnte B. Pfeifer auf 40 Jahre fliegerische Tätigkeit zurückblicken. B. Pfeifer kommt aus dem Riesengebirge und flog im berühmten Segelflugort „Grunau“. Sein fliegerischer Werdegang in Stichworten: Segel-leistungsabzeichen A, B, C; Luftfahrerschein I und Werkstattleiter in Grunau. Später Luftfahrzeugführer im 2. Weltkrieg als Bomberpilot. Nach Erhalt der Luftthoheit in der Bundesrepublik 1955 wurde B. Pfeifer Mitglied in der Fluggemeinschaft „Nordharz“. Später dann Mitbegründer des LSV Vienenburg, Vorstand und Werkstattleiter.

## Wir gratulieren

Im Mai 1983 konnte Johann Liebisch auf eine 25jährige fliegerische Tätigkeit zurückblicken. Johann Liebisch war ebenfalls einer der Mitbegründer des LSV Vienenburg und jahrelang 1. Vorsitzender im Verein. Auch Hans kam aus dem Riesengebirge und durfte schon vor Ende des Krieges erste Rutscher auf dem "Schulgleiter" absolvieren. Meistens aber mit einem Holzgewehr vor der Segelflughalle Wache schieben. Ein Teil des Nachwuchses wurde von Hans gezeugt und sind ebenfalls eifrige Segelflieger.

## Zu guter Letzt

Unsere Mitglieder:

Der Mitgliederstand im LSV ist stetig gestiegen und umfaßt z. Zt. 32 Personen. Diese kommen aus den verschiedensten Berufen. Nachfolgend stellen wir alle Mitglieder namentlich vor. Stand 1. 8. 1983.

Vorstand: Günter Wöllecke, 1. Vorsitzender; Hans Kursawe, Schriftführer; Dieter Müller, Vermögensverwalter.

Christiane Ballin  
Dietmar Balthasar  
Hermann Brockmann  
Peter Fricke  
Helmut Hemmann  
Hans-Dieter Kolshorn  
Wolfram Kühne  
Johann Liebisch  
Jürgen Liebisch  
Werner Musiol  
Angelika Pfeifer  
Andreas Ronnenberg  
Guido Stoffregen  
Ulrich Tabbert  
Günter Wöllecke  
Hans-Fred Ballin  
Jörg Beckmann  
Dr. Jörg Dreysel  
Helge Fuhse  
Rolf Kämpfe  
Hans-Dieter Krock  
Willi Laubsch  
Harald Liebisch  
Michael Liebisch  
Andreas Müller  
Thorsten Ritzka  
Günter Rusch  
Peter Schlegel  
Gottfried Tischer