

Chronik des LSV Helmstedt

- 1925 Erster Helmstedter Flugtag am Harbker Weg.
- 1926 Gründung des Helmstedter Vereins, der "Gesellschaft zur Förderung der Luftfahrt" (13.11.1926)
- 1927 Erste Fliegerwerkstatt in der Schulstraße. Bau der "Schwalbe" und deren Taufe in der Turnhalle Henkestraße .
- 1928 Durchführung der ersten Rutscher, Sprünge und A-Flüge vom St. Annenberg.
- 1929 Umzug der Vereinswerkstatt in die Räumlichkeiten der Maschinenfabrik Weber & Seeländer.
- 1930 Neben den Sprüngen vom St. Annenberg werden auch Flüge vom Generalsberg bei Bartensleben durchgeführt.
- 1931 Umzug der Vereinswerkstatt in das alte Kino des Helmstedter Hofes.
- 1932 Bau der "Grünen Post". Zweiter Flugtag am Harbker Weg mit Junkers F 13.
- 1933 Umbenennung in "Deutscher Luftfahrerverband Helmstedt". Luftfahrtausstellung im Feldschlößchen Saalbau.
- 1934 H. Gäbler erfliegt auf Prüfling im Wettbewerb Langenberg (bei Harlingerode, Harz) den 3. Platz.
- 1935 Bau der Segelflugzeughalle und Unterkünfte auf dem Heeseberg. Fritz Lobach fliegt mit 2 Std. 9 Min den ersten "Heeseberg - Rekord" auf Grunau 9.
- 1936 Kauf des neuen Fliegerheims und der Werkstatt auf der Gartenfreiheit 18 (später Triftweg 11) von der Stadt Helmstedt. Kurt Brunke fliegt die ersten 5 Std. am Heeseberg. Erster Fliegerball im Feldschlößchen.
- 1937 Auflösung des D L V und Übernahme in das NSFK.
- 1938 "Uniformierter" Flugbetrieb auf dem Heeseberg.
- 1939 Arno Kühnhold wird Rhönsieger in der Doppelsitzerklasse. Fritz Lobach nimmt erfolgreich am Ith Wettbewerb teil.
Kriegsbeginn.
- 1940 Windenschulung auf dem Heeseberg.
- 1941 Flugbetrieb auf dem Heeseberg.
- 1942 Flugbetrieb auf dem Heeseberg.
- 1943 Flugbetrieb auf dem Heeseberg.

- 1944 Flugbetrieb auf dem Heeseberg.
- 1945 Zerstörung der Flugzeughalle und der Unterkunft auf dem Heeseberg bei Kriegsende. Enteignung des Grundstückes auf den Triftweg.
- 1946 Tischlerei Muhs zieht in die enteignete Werkstatt.
Flugkontrollgesetz der Alliierten verbietet das Fliegen.
- 1947 Für die mit dem Leben davongekommenen Segelflieger geht es zunächst darum, wieder halbwegs satt zu werden, beruflich Fuß zu fassen und geordnete Verhältnisse zu schaffen.
- 1948 *Währungsreform in Deutschland.*
- 1949 Zwangloser Zusammenschluß der Flieger in Kegel- und Billiardclubs.
- 1950 Wiedergründung des Luftsportverbandes Helmstedt e.V.
Bauen von Modellflugzeugen.
- 1951 *Wiederzulassung des Segelfluges.*
Wiederübernahme und Instandsetzung des enteigneten Grundstückes Triftweg. Bau des SG 38 und einer Seilwinde.
- 1952 Erstflug der SG 38 und Passagierflüge mit geliehener Gö - 4 aus Celle zur 1000 Jahrfeier der Stadt Helmstedt.
- 1953 Taufe des Babys auf den Namen "Fritz Lobach". Fertigstellung der im Rohbau gekauften Mü 13 E.
- 1954 Flugbetrieb mit drei Segelflugzeugen. Mit 1618 Starts werden 172 Std. Gesamtflugzeit erfliegen.
- 1955 Wieder Flugbetrieb mit drei Flugzeugen. Es werden 114 Std. mit 1203 Starts erfliegen.
- 1956 Fertigstellung des Grunau Baby III "Treue". Bruch und Wiederaufbau des Babys. Spendenauftrag an die Aktiven. Fast jeder zahlt ca. 10 DM bei damaligen Durchschnittseinkommen von ca. 100 DM.
Schöninger Segelflieger fliegen auf der Roten Wiese. Ausmusterung des SG 38.
- 1957 Durchführung der ersten Überlandflüge von zusammen 300 km.
- 1958 Erster Flugtag nach dem Kriege auf der "Roten Wiese". Taufe der Mü 13 E auf den Namen "Herbert Aleith". H Cramer verkürzt die Spannweite des Babys am Blitzableiter des Schornsteins der Gasanstalt.
- 1959 Flugtag auf der Roten Wiese mit Tausenden von Zuschauern.
Verkauf eines Babys am Saisonende.
- 1960 Fertigstellung der Ka 7 und Taufe auf den Namen "St. Barbara". Inbetriebnahme der neuen in Eigenbau hergestellten 250 PS Buikwinde. Umbau der Mü 13 E zum Bergfalken II. BKB spendet den LVH eine 40 x 9 Meter große Baracke.
Fundamentbau der Halle.

- 1961 *Bau der Berliner Mauer.*
Hallenbau. Es werden nur 646 Starts durchgeführt, aber dafür mehr als 15 000 Baustunden zur Errichtung der Halle geleistet. Beim Umsturz eines Hallenteils wird H. Dietzel schwer verletzt.
- 1962 Einweihung der Flugzeughalle am 25.8.62. Kauf der ersten Ka 6.
10 000 Starts seit Wiederzulassung des Segelfluges.
Kauf einer gebrauchten Lerche.
- 1963 Kauf der zweiten Ka 6 wird durch Umlagen von 20 DM pro Person ermöglicht.
- 1964 *Das Mindestalter für den Schulungsbeginn wird von 17 auf 14 Jahre herabgesetzt.*
Taufe beider Ka-6en auf die Namen "Stadt Helmstedt" und "Walter Wilke".
- 1965 Vereinsfliegerlager in Kufstein mit Ka 6 und Ka 7.
- 1966 40jähriges Bestehen des LSV. Flugtag wird auf Grund von Dauerregen um einen Tag verschoben. Taufe des Motorseglers vom Typ A Falke D - KIKI auf den Namen "Calvörde".
"Jahrhundertwellentag" ermöglicht F. Jaeckel, H. Becker und H. König am 14.8. Höhenflüge zwischen 3 und 5 tausend Meter.
- 1967 Harald König gewinnt die Bezirksmeisterschaft in Wesendorf auf Ka 6.
- 1968 Der 17jährige Pilot P. Scholz aus Gardelegen verfliegt sich, und landet mit seiner "Meise" auf einen Acker bei Wahrstedt. Helmstedter Segelflieger überführen das Flugzeug zurück in die DDR.
- 1969 Verkauf des Motorseglers D - KIKI am Jahresanfang.
- 1970 Es werden auf Ka 6 Strecken bis 300 km ausgeschrieben.
- 1971 Verkauf einer Ka 6 und des Bergfalken II. Ausmusterung des letzten Babys.
20 Minuten Fliegen kostet jetzt eine Mark.
- 1972 Platzverlängerung von 800 m auf 1000 m durch Kauf von Gelände in westlicher Platzverlängerung. Kauf des ersten GFK Segelflugzeugs von Typ ASW 15 b und Taufe auf den Namen "Hans Gäbler". Kauf einer gebrauchten Ka 8 b.
- 1973 *Einführung der neuen Luft-Persv. Der Luftfahrerschein wird zum PPL.*
Funksprechzeugnis und 50 km Flug werden für den PPL zur Bedingung.
- 1974 Erste Saison der Fallerslebener Segelflieger auf der Roten Wiese.
- 1975 Kauf eines Leistungsdoppelsitzers von Typ Bergfalke IV
Einbruch in der Flugzeughalle. Alle Flugzeuge werden beschädigt.
Letzte Saison der Fallerslebener Segelflieger auf der Roten Wiese.
- 1977 Verkauf des nicht mehr zugelassenen Babys für 50 DM.
Kauf einer Doppeltrommelwinde von der Firma Tost.
- 1978 Harald König fliegt auf ASW 20 eine Zielrückkehrstrecke von 614 km (HE - Wesel - HE). Verkauf der zweiten Ka 6 im Winter.

- 1979 Kauf und Taufe des zweiten GFK Einsitzer vom Typ Jeans Astir auf den Namen Vitre. Verkauf der Lerche.
- 1980 Kauf des ersten GFK Doppelsitzers von Typ Twin Astir II . Totalbruch der Ka 8 D-5304. Kauf einer gebrauchten Ka 8.
- 1981 Kauf der Astir Club IIIb.
- 1982 Kauf der " Frings " Ka 8 und Verkauf der Ka 8 D - 5044.
- 1983 Artur Steiner wird DMSt Landesmeister.
Verkauf der Jeans Astir und der ASW 15 b.
- 1984 Artur Steiner gewinnt den Baron Hilton Cup. Kauf einer neuen ASW 19 b.
- 1985 Artur Steiner "fliegt 1000 km" in den Alpen. Nachweislicher Fotobetrug mehrerer DMSt Flüge. Ausschluß Artur Steiners aus dem DAeC und Aberkennung sämtlicher Leistungsabzeichen.Verschärfung der DMSt Regeln.
- 1986 Harald König belegt in der Offenen Klasse Platz 2 auf Landesebene. Bau der Motorflugzeughalle von G. Keil.
- 1988 Verkauf der Gebäude und Grundstücks Triftweg 11. Neubau einer Werkstatt und Ausbau der Clubräume auf der Roten Wiese.
- 1989 Kauf einer neuen ASK 21. Nach der Wende Kontaktaufnahme zu Magdeburger Segelfliegern. Fertigstellung der Holzverschalung von Halle und Werkstatt.
- 1990 Erster Besuch in Magdeburg am 18.2.90. Helmstedter Segelflieger nehmen mit dem Twin an der letzten DDR Bezirksmeisterschaft in Magdeburg teil. Magdeburger Segelflieger fliegen für eine Woche in Helmstedt.
Bau der Anhängerhalle.
- 1991 Erstmals Wendepunkte in den neuen Bundesländern angefliegen (jedoch nur am Wochenende und in der Entflechtungszone möglich).
100 Jahre Menschenflug .Am 19.5. Sternflug nach Stölln - Rhinow. Hunderte Segelflieger nehmen teil. 17 Segelflugzeuge landen vorzeitig auf der Roten Wiese. Wieder Sommerfluglager mit den Magdeburgern.
- 1992 300 km Flüge werden fast zur "Selbstverständlichkeit". Allein 22 Flüge in diesem Jahr.
- 1993 Der Luftraum in den neuen Bundesländern ist nun auch in der Woche befliegbar.
Kauf einer LS 4 b im Herbst.
Verrohrung des Grabens entlang der Halle.
- 1994 Verkauf der Ka 7 im Frühjahr. Anfängerausbildung jetzt komplett auf Kunststoff. Ka 8 wird zum "Oldtimer".
Thomas Kühn wird DMSt Landesmeister in der Standard Klasse Junioren.
- 1995 Brandkatastrophe am 7.3.95 Den Flammen zu Opfer fallen die ein Jahr vorher grundüberholte Ka 8, die ein Jahr alte LS 4, die ASK 21, die Twin Astir, die Club Astir, die Winde, die Trecker, Seilrückholfahrzeuge, Schirme, Barographen und

sämtliche schriftliche Unterlagen. 5 Tage später Kauf der gebrauchten Astir CS. Kauf einer neuen ASK 21. Kauf einer neuen Winde. Die ersten Starts mit neuem Gerät zu Ostern. Fundament der neuen Halle ist im Sommer fertiggestellt. Montage der Halle, mit zweimonatiger Verspätung, im November. Einbau der Heizung im Dezember. Frühschoppen am 2. Weihnachtstag im "rustikalen" Clubraum. Fertigstellung der Clubräume, Werkstatt und Toiletten bis zum Saisonbeginn. Kauf einer gebrauchten DG 500 T.

- 1996 C. Jachmann fliegt mit 550 km das bisher größte Dreieck von Helmstedt aus. Holländische Segelflieger fliegen in den Ferien bei bestem Wetter zwei Wochen in Helmstedt.
- 1997 Verregnete Saison. Zusätzlich noch viele Ausfälle durch defekte Winde. Zum Saisonabschluss Hangfliegen am Ith bei super Hangflugbedingungen.
- 1999 Jahrhundertssommer. Wetter wie in Australien. H. Scholz fliegt an drei Tagen 600 km. Kauf einer gebrauchten ASW 24 zum Jahresende.
- 2000 50-jähriges Bestehen des LSV Helmstedts nach Wiedergründung. Nach Superwetter im Vorjahr eher mäßige Bedingungen. Es werden nur 9 Überlandflüge eingereicht. Längere Flüge mit Vereinsflugzeugen, am Platz, ohne Landeaufforderung möglich.
- 2001 75-jähriges Bestehen des Luftsports in Helmstedt. Die schon fast arbeitslosen Fluglehrer bekommen wieder etwas zu tun. 6 Neuzugänge im Laufe des Frühjahrs. Zum Saisonende 3 A-Flüge an einem Tag. Wetterbedingungen waren mittelmäßig.
- 2002 Wieder eher mittelmäßige Wetterbedingungen, mit Ausnahme des ersten Juni-Wochenende. H. Scholz gelingt am 2.06. ein 714 km Traumdreieck um Berlin. H. Scholz belegt mit diesen und zwei weiteren großen Flügen den 3. Platz in der 18 m Klasse auf Landesebene.
- 2003 Die DMSt erstmals Online. Super Sommer ermöglicht Bundesweit eine Saison mit Rekordbeteiligung. Im Verein fliegen jedoch leider nur 6 Piloten Überland.
- 2004 Verkauf der ASW 19b, Kauf eines UL vom Typ FK 9. Ersten F-Schlepps mit UL
- 2005 Fotoflüge sind endgültig Geschichte. DMSt-Dokumentation ist nur noch mit Logger möglich. UL findet große Zustimmung, fast alle Scheininhaber sind umgeschult.
- 2006 Mäßige Flugbedingungen im Frühjahr, überdurchschnittlich gute Bedingungen im Juli. Sommerlager in Nagold mit super Stimmung trotz herbstlichen Wetter. Die daheim gebliebenen entgehen knapp einer kleinen Katastrophe. Ein Kurzschluss in der Windenelektrik führt zum Brand, der jedoch noch in der Entstehungsphase gelöscht werden kann.
- 2007 Erster Auftritt des Vereins im Internet zum Saisonbeginn, im Frühjahr zersägt ein herabfallendes Windenseil eine UL-Fläche, im Sommer Fliegerlager in Coburg.
- 2008 Sehr gutes Überlandflugwetter im Mai und Juni. Der Urlaubsmonat Juli enttäuscht am Anfang mit schlechten Bedingungen, bei der Flugwoche in der letzten Juli-Woche herrschen jedoch super Bedingungen.

- 2009 Fliegerlager in Pirna mit großer Beteiligung der Jugendlichen.
- 2010 60-jähriges Bestehen des LSV Helmstedt seit der Wiedergründung. Fliegerlager in Rennfeld/Sauerland, Anreise und Platzeinweisung erfolgt am besten Tag des Jahres, Christian Jachmann fliegt von zu Hause 700 km. Erste Woche noch sommerlich, dann regnerisches "Herbstwetter".
- 2011 4 Jugendliche nehmen an einem Streckenflug-Lehrgang in Uelzen teil. Es werden 23 Überlandflüge mit Vereinsflugzeugen durchgeführt, Arne Pasemann wird DMSt-Landesmeister in der Standardklasse Junioren. In den Herbstferien Hangfliegen am Ith mit super Bedingungen.