

Die Geschichte des ACvL

Nach dem zweiten Weltkrieg verboten die Besatzungsmächte zunächst jegliche fliegerische Tätigkeit und auch den Besitz von Fluggeräten. Lediglich der Bau von Modellflugzeugen und der Modellflug war erlaubt. Aufgrund dieser Erlaubnis fanden sich nach dem Krieg flugbegeisterte ehemalige Flieger zusammen und gründeten einen "Flugmodellbau Verein e.V."

Der Aero Club von Lübeck e.V. wurde erst zwei Jahre später, am 2. Oktober 1950, gegründet. Segelflug wurde von den Alliierten in Deutschland am 28. April 1951 wieder zugelassen.

Die Geschichte des Segelflugsports in Lübeck begann jedoch bereits 20 Jahre früher: am 5. Oktober 1930 taufte die "Jungflieger" des damaligen Lübecker Vereins für Luftfahrt in einer Feierstunde am Holstentor ihr erstes selbstgebautes Schulflugzeug für die Ausbildung im Gleit- und Segelflugsport auf den Namen "Lübeck". Die ersten Flugversuche wurden am 12. Oktober unternommen. Gestartet wurde damals im "Autoschlepp". Der damalige Fluglehrer Werner Fick hat zu dieser Zeit unter anderem bereits einen Höhenrekord von 6500 Metern aufgestellt.

Der Aero Club von Lübeck hat sein erstes - ebenfalls selbst hergestelltes - Segelflugzeug am 18. Mai 1952 auf der Freilichtbühne getauft. Auch dieses Flugzeug, ein "Grunau Baby III" mit dem Kennzeichen D-3502, trug den Namen der Hansestadt. Der Bau war begonnen worden noch bevor die notwendigen Genehmigungen zum Flugbetrieb erteilt worden waren.

Nach nur zwei Jahren taufte man auf dem Marktplatz gleich drei weitere Flugzeuge, ein zweites Grunau Baby, ein Schulgleiter und ein Doppelsitzer "MÜ 13 E Bergfalke II". Man fragte sich, ob es nun möglich würde, den Platzbereich zu verlassen. Es wurde ein Preis ausgeschrieben. "Wer als erster die Stadt Lübeck überfliegt, erhält einen handgeschmiedeten Leuchter." Es war der Presse eine Erwähnung wert, dass es damals Hans-Werner Große und Rudi Hinz gelang, lauthals singend in einer Riesenkurve in 650 m Höhe über Lübecks Dächer dahinzugleiten. Als der Bergfalke wieder in Blankensee aufsetzte war der Jubel groß.

Mitte 1955 ließen die Alliierten auch wieder Motorflug über der BRD zu. Hans-Werner Große ging spontan nach England um dort seine Scheinerneuerungsflüge zu absolvieren - und kehrte mit einer "Tiger Moth" nach Lübeck zurück. Nun war auch Flugzeugschlepp in Lübeck möglich.

Im Jahr 1957 erwarb der Aero Club von Hans-Werner sein erstes Leistungs-Flugzeug, eine "Ka 6". Im gleichen Jahr wurde eine neue Winde gebaut und eine zweite "Motte" gesellte sich zu der Tiger-Moth. Im Frühsommer wurde der erste behördliche Fluglehrerlehrgang in Blankensee durchgeführt.

Am 14. August 1958 wurde die Flughafen-Betriebsgesellschaft gegründet. Die vom ACvL geschaffenen Bauten wurden zum Teil an die Betriebsgesellschaft vermietet.

Kunstflug wurde im Jahr 1959 möglich, nachdem nach fünfjähriger Bauzeit eine Lo 100 fertiggestellt werden konnte.

Ab 1961 wurden Grenzverletzungen an der Innerdeutschen Grenze direkt östlich vom Flugplatz noch schärfer geahndet. Jedes "Verfliegen" wurde von MIGs begleitet. Eine Flugschülerin des Aero Club musste 1963 nach einem Navigationsfehler östlich vom Ratzeburger See auslanden. Glücklicherweise durfte die Pilotin bereits nach einigen Stunden zurückkehren und auch das Flugzeug, das Grunau Baby "Lübeck", wurde von den sowjetischen Behörden nach einigen Tagen wieder freigegeben. Oft wurden Flugzeuge entschädigungslos eingezogen und andere Piloten wurden wegen "vorsätzlicher Verletzung des Luftraumes der DDR" zu bis zu 22 Monaten Haft verurteilt.

Eine Rhönlerche und eine Ka 8 ersetzten 1962 die Bergfalken. Mit der Rhönlerche wurde intensive Doppelsitzerschulung möglich. Erstmals wurden Mindestflugbedingungen für die einzelnen Flugzeugmuster festgelegt.

Auf der Südseite des Platzes wurde die große Segelflughalle errichtet und im Sommer 1970 eingeweiht.

Im Mai 1972 gelingt Hans Werner Große sein Rekordflug von Lübeck nach Biarritz. Bis zum Jahr 2000 stellt er 50 Weltrekorde auf.

Das Clubheim des Vereines wurde am 19. Juni 1981 eingeweiht. Die Werkstatt zwischen Halle und Clubheim musste 1984 vergrößert werden. In Verlängerung der Holzwerkstatt entstand eine Metallwerkstatt. Es gab nun kaum noch etwas, was nicht selbst repariert oder gefertigt werden konnte.

Unsere 280 PS starke Dieselwinde wurde 1983 von Rolf Prah und Klaus Dehde aufgebaut. Sie löste die Hanomag-Winde ab, die noch viele Jahre ihren Dienst in Grube tat.

Seit 1990 können wir nun wieder in Mecklenburg fliegen, ohne dass dies politische Konsequenzen hat. Ganz neue Streckenführungen sind nun möglich und tolle Flüge von Lübeck aus bis um Berlin herum.

Hans Werner Große überließ dem Verein Anfang der 90er Jahre seine Schleicher ASH 25 zu dem Preis, zu dem eigentlich ein Janus Doppelsitzer gekauft werden sollte. Die ASH 25 mit dem Kennzeichen D-1025 war der Prototyp, mit dem Hans Werner etliche Doppelsitzer Weltrekorde erfliegen konnte. Inzwischen ist das Flugzeug - nun wieder mit dem Wettbewerbskennzeichen "HW" - nach Japan verkauft worden.

Im Jahr 1993 wurde unser erster "Duo-Discus" beschafft. In diesem Jahr kam unsere zweite ASK 21 pünktlich zum Saisonbeginn. Seit 1999 sind zwei LS 4 Einsitzer im Vereinsbesitz, ein zweiter Duo-Discus folgt im Jahr 2000. In den späten 90er Jahren ersetzt die Regent unsere Piper PA-18 Super Cub, die bis dahin im Schleppbetrieb für den Verein flog.

Seit der Gründung des Vereines erreichten die Mitglieder des Aero Club von Lübeck regelmäßig große Leistungen. Allen voran ist Hans-Werner Große zu nennen, der zahlreiche Weltrekorde aufgestellt hat und noch immer jede Gelegenheit nutzt, vom Flughafen Lübeck Blankensee aus zu starten; mit dem größten Segelflugzeug der Welt.

Von Anfang an wurden den einzelnen Interessensgruppen für Motor-, Segelflug und Modellbau Referenten zugeordnet.