

Segelflugverein Hoya von 1931 e.V.

Flugplatz "Auf dem Schlut", 27318 Hoya

Tel. 04251/2526 eMail vorstand@sfv-hoya.de [www..sfv-hoya.de](http://www.sfv-hoya.de)

Mitglied im Deutschen Aero-Club -Landesverband Niedersachsen e.V.-

Mitglied im Landessportbund Niedersachsen e.V.

Chronik 1931 - 2006



Eine mit zahlreichen Bildern versehene Fassung befindet sich im Internet unter <http://www.sfv-hoya.de>

I. Die Gründerjahre (1931 - 1932)

"Ein Hase saß im tiefen Tal, übt Segelflug wie Lilienthal."

So wie in diesem alten Kinderlied begann die Geschichte des Segelflugvereins Hoya bereits im Jahr 1929. Erste Flugversuche begeisterter, aber völlig unerfahrener Hoyaer Enthusiasten mit einem von 1929 bis 1931 selbstgebauten, fußgesteuerten Lilienthal-Hängegleiter, den Uneingeweihte als "Seelenverkäufer" bezeichneten, fanden im Spätsommer 1931 auf den Wiesen im großen Weserbogen von Hoya statt. Mit diesem selbstgebauten Apparat und den nicht vorhandenen fliegerischen Fertigkeiten der Erbauer und Betreiber waren allerdings nur kleine Sprünge möglich, ständig fielen Reparaturen an.

"Geflogen" wurde auf mehreren Wiesen um Hoya herum, vorzugsweise in den sog. "Duddenhausener Alpen" unweit von Hoya. Zunächst startete man zu Fuß, indem man gegen den Wind anlief, so schnell der jeweilige Kandidat dazu in der Lage war. Als diese Technik nicht so recht funktionieren wollte, kletterte Carl Rippe jun., damals 18 Jahre alt, auf das Dach eines Ford T 40, um vom fahrenden Auto aus zu starten. Aber auch diese Versuche waren nicht sehr zufriedenstellend.

Die kleine Gruppe Flugbegeisteter fand dann in dem Hoyer Geschäftsmann Carl Rippe sen., dem Vater von Carl Rippe jun. und Großvater von Bernd Rippe, heute aktives Mitglied im Verein, einen Gönner und Mäzen, der spontan den Ankauf einer neuen "Kassel 12" vom Flugzeugbauer Fieseler in Kassel finanzierte. Den Anhänger baute die Gruppe selbst. Geflogen wurde aber damit zunächst noch nicht.

Die offizielle Vereinsgründung erfolgte am 28.10.1931 im Hotel Bauermeister (heute Filmhof Hoya). Anwesend waren: Willy Bauermeister, Fritz Langer, Rudi Lindner, Fritz Moormann, Carl Rippe sen., Carl Rippe jun., Heinrich Ruhe, Christel Schanzen, Wilhelm Schlake und Willy Klätte. Die der Versammlung vorgelegte Satzung wurde genehmigt, zum 1. Vorsitzenden wählte die Gründungsversammlung Carl Rippe sen.

Die Hauptdiskussion dieser denkwürdigen Versammlung wurde um den Namen der Kassel 12 geführt. Vorschläge, das Flugzeug auf einen Namen aus der Vogelwelt (Lerche oder Kiewitt) zu taufen, wurde wieder verworfen. Schließlich einigte man sich auf den Namen "Hoya 1", wohl in der Hoffnung, der Stadtbezeichnung bald weitere Ziffern hinzufügen zu können. Eine offizielle Taufe sollte nicht stattfinden.

Bereits am Tag danach, den 29.10.1931 entsandte der junge Verein zwei Mitglieder zu einem Kursus nach Kassel. Der Verein hatte zwar mit der "Hoya 1" ein schmuckes und modernes Flugzeug, jedoch war kein Vereinsmitglied in der Bedienung und Führung eines Segelflugzeuges ausgebildet. Alles, was man konnte -und das war nicht sehr viel- hatte man sich bis dahin mit dem Hängegleiter selbst beigebracht. Leider fiel der Kursus in Kassel wegen schlechten Wetters komplett aus.

Den Erstflug per Gummiseilstart vollzogen die bis dahin immer noch nicht im Bedienen des Flugzeuges unterwiesenen Vereinsmitglieder dann aber doch bereits wenige Tage später am 31.10.1931.

Am 06.12.1931 erfolgte die Eintragung in das Vereinsregister, noch in demselben Monat hielt der Verein ein Stiftungsfest ab. Ein großer Erfolg war der am 16.01.1932 abgehaltene Fliegerball. Neue Mitglieder konnten gewonnen werden.

Im Sommer 1932 entsandte der Verein den damals gerade 19 Jahre jungen Carl Rippe jun. (Vater von Bernd Rippe) zu einem offiziellen Ausbildungslehrgang in die Rhön. Ziel war die Erlangung der A-Prüfung im Gummiseilstart. Hierfür waren fünf erfolgreiche Flüge mit einer Dauer von jeweils 20 Sekunden und ein Flug mit einer Dauer von 30 Sekunden zu absolvieren.

Carl Rippe übersprang dort mit einem für damalige Verhältnisse sensationellen Flug mit 500 m Höhengewinn und einer Dauer von 52 Minuten gleich die A- und B-Prüfungen. Statt dessen erhielt er sofort die "C", das damals höchstmögliche Diplom und wurde darüber hinaus auch gleich als Segelfluglehrer anerkannt. Damit hatte der Verein nun die Möglichkeit, selbst Segelflieger in Hoya auszubilden. Es folgte ein großer Flugtag in Hoya mit zahlreichen Zuschauern.

Am 23.11.1932 wählte die Versammlung den Hoyer Zahnarzt Dr. Albert Großkopf zum 1. Vorsitzenden.

Dem politischen und gesellschaftlichen Wandel im Jahr 1933 hin zum nationalsozialistischen Gedankengut konnten sich auch die Verantwortlichen des Vereins nicht entziehen. Dr. Großkopf verfolgte die Aufnahme des Vereins in den schon nationalsozialistisch geprägten, unter staatlicher Leitung stehenden "Deutschen Luftsport-Verband". Anderenfalls wäre der Verein aufgrund des § 1 der "Verordnung zum Schutze von Volk und Staat vom 28.02.1933" zwangsaufgelöst worden.

Statt dessen begann er mit den Planungen für eine eigene Vereinshalle. Die Baugenehmigung für diese neue Halle auf dem Gelände des heutigen Technischen Hilfswerks (etwa dort, wo heute das THW-Pförtnerhaus steht) wurde am 16.02.1933 erteilt. Am 02.03.1933 bat Dr. Großkopf den damaligen Reichspräsidenten Hindenburg schriftlich, die neue Halle nach dessen Namen benennen zu dürfen. Schon zwei Tage später erhielt er die Genehmigung des Reichspräsidenten mit einem Dankeschreiben. Die Grundsteinlegung erfolgte am 12.03.1933. Das Material finanzierte zunächst Dr. Großkopf. In unzähligen Arbeitsstunden errichteten die Mitglieder eine für damalige Verhältnisse großzügige, aus Steinen gemauerte massive Flugzeughalle.

Parallel dazu erwarb der Verein eine gebrauchte Kassel 20, die später den Namen "Hoya 2" erhielt.

Die neue Halle wurde am 09.04.1933 im Rahmen einer Feierstunde offiziell eingeweiht. Dr. Großkopf betonte in seiner Ansprache, daß "der Name des jungen Vereins nunmehr nicht mehr zu trennen sei von diesem Bauwerk".

Am 17./18.06.1933 hielt der Verein ein großes Flugplatzfest mit Flugtag ab. Der berühmte Motorflieger und Ozeanbezwinger Hermann Köhl hatte sein Erscheinen angesagt, so daß dieses Fest den Namen "Hermann-Köhl-Tage" erhielt. Köhl, Träger des "Pour le Merite", hatte zuvor mit der Junkers W 33 "Bremen" als erster Pilot den Atlantik in Ost/West-Richtung überquert. Die Kassel 20 wurde von Köhl auf den Namen "Hoya 2" getauft und die Halle erhielt nun auch offiziell den Namen "Hindenburg". Zahlreiche Vertreter aus Politik und Wirtschaft waren anwesend. Hermann Köhl nahm die ihm angetragene Ehrenmitgliedschaft im Segelflugverein Hoya dankend an.

Auf dem Festabend am 18.06.1933 gab der Landesgruppenführer und Fliegerkommandant Homburg dann die für die Vereinsgeschichte bedeutsame Entscheidung bekannt, daß der Verein nunmehr als "Ortsgruppe" in den Deutschen Luftsport-Verband aufgenommen sei. Am 09.09.1933 wurden die Ortsgruppenmitglieder auf "Führer und Vaterland" vereidigt und der Segelflugverein Hoya aufgelöst. Damit endete zunächst die Geschichte des Segelflugvereins Hoya, der ab diesem Datum rechtlich nicht mehr existent war.

II. Die "Flieger-Ortsgruppe Hoya e.V." im Deutschen Luftsport-Verband (1934 - 1945)

Der Segelflugverein Hoya wurde 1933 durch die Nationalsozialisten aufgelöst, das gesamte Vermögen, bestehend aus der Hindenburg-Halle, den Segelflugzeugen Kassel 12 "Hoya 1" und Kassel 20 "Hoya 2" sowie der zum Flugbetrieb benötigten Gerätschaften der "Fl.-Ortsgruppe Hoya e.V." im nationalsozialistischen "Deutschen Luftsport-Verband" zugeführt. Aus den Mitgliedern dieses Verbandes wurden die Nachwuchspiloten für die spätere Luftwaffe rekrutiert. Auch die Hoyaer Segelflieger wurden zu diesem Zweck mißbraucht.

Diese Chronik erfaßt diesen Abschnitt der Segelfliegerei in Hoya, obwohl er nicht zur unmittelbaren Vereinsgeschichte gehört. Es bestand allerdings für flugsportbegeisterte Bürger weder in Hoya, noch anderswo im damaligen Deutschen Reich eine Möglichkeit, den Segelflugsport außerhalb solcher Gruppen auszuüben.

Das Jahr 1934 begann zunächst mit einer Inspektion der Ortsgruppe durch die Landesgruppenleitung Hannover. Dabei wurde festgestellt, daß als Folge der zu hohen Innenluftfeuchtigkeit der Hindenburg-Halle die Kassel 12 vollständig und die Kassel 20 erheblich beschädigt waren. Die Inspektoren bemängelten ferner, daß in Hoya kein Flugzeug im Bau war. Die Auflösung der Ortsgruppe stand zur Debatte. Zur Abwendung dieser Androhung bauten die Segelflieger innerhalb von nur wenigen Wochen eine eigene großzügige Werkstatt in die Halle ein. Nachdem dies vollbracht war, begann die Gruppe mit dem Eigenbau eines modernen Segelflugzeuges vom Typ "Grunau 9". Parallel dazu bestellte die Gruppe als Ersatz für die Kassel 12 eine fabrikneue "Grunau 9", die bereits im Juli 1934 ausgeliefert wurde.

Sogenannte "Stützpunkte" zunächst in Bruchhausen-Vilsen, dann in Sulingen und in Thedinghausen ermöglichten einen regen Baubetrieb. Das dafür benötigte Personal kam von den Arbeitsämtern. Unter Anleitung der Bauleiter Johann Grobe (abgeordnet nach Sulingen) und Ludwig Hennings (Hoya) baute die Ortsgruppe in Hoya und in ihren Stützpunkten Flugzeuge über Flugzeuge in Tages- und Nachtschichten. Eine Grunau 9 etwa entstand in nur drei Monaten Bauzeit. In diesem Jahr bauten die Beteiligten zwei Grunau 9 (Hoya 5 und Hoya 7) sowie einen 12 m-Zögling (Hoya 6).

Die Zeit vom 12.07. bis 22.07.1934 verbrachte die Ortsgruppe Hoya in einem Fliegerlager in Kuppendorf bei Sulingen. An diesem von Carl Rippe geleiteten Lehrgang nahmen 17 Schüler teil, davon erwarben sieben Neulinge ihre A-Prüfung. Dafür mußten fünf Gleitflüge zu je 20 Sekunden Dauer, davon ein Flug mit einer Dauer von 30 Sekunden absolviert werden. Insgesamt brachte es der Lehrgang auf 286 Gesamtstarts.

Etwa 1933 überlegte insbesondere Carl Rippe, wie die Flugzeuge auf andere Art und Weise als am Gummiseil gestartet werden könnten. Autoschleppversuche fanden statt, brachten aber nicht den gewünschten Erfolg.

1934 erhielten alle Ortsgruppen im DLV die Anweisung, Hochstartmöglichkeiten mit stehenden Windenfahrzeugen zu entwickeln und zu bauen. Vorgegeben war der zwingende Einbau einer Kappvorrichtung.

Es war insbesondere Carl Rippe, der hin und her tüftelte und schließlich zum heute gebräuchlichen Windenstart kam, der zunächst auf geradezu abenteuerliche Art und Weise zustande gebracht wurde.

Ein Auto, das vom Schrottplatz stammte, wurde aufgebockt, ein Rad entfernt und die Felge zur Trommel umgebaut. Die aus den 30er-Jahren stammenden Bilder zeigen deutlich ein an das Fahrzeug angebautes Seilführungssystem mit Rollen. Benutzt wurde anfänglich eine Wäscheleine. Die Hoyaer Zeitung beschreibt diesen Vorgang wie folgt:

"Als es sich in der damaligen Provinz Preußen herumsprach, das man in Hoya sagenhafte Höhen erreichte, erschienen die Kollegen von der Akaflieg aus Braunschweig, um sich von den neuen Möglichkeiten des Starts zu überzeugen. Es dauerte nicht lange, und in ganz Deutschland versuchte man es mit dem ‚Hoyaer Windenstart‘. Heute spricht kein Mensch mehr davon, daß in Hoya praktisch der Grundstein für den heutigen Segelflug gelegt worden ist."

Der Chronist will nun nicht behaupten, daß die Segelflieger aus Hoya den Windenstart alleine und zuerst erfunden haben. Möglich ist das zwar, wahrscheinlich aber haben mehrere Gruppen in etwa zeitgleich diese Startmöglichkeit entwickelt. Mit Sicherheit aber waren die Hoyaer Segelflieger, allen voran Carl Rippe an der Realisierung des Windenstarts maßgeblich beteiligt. Die Hoyaer Winde funktionierte einwandfrei, so daß die Hoyaer das Gerät auf Flugtagen anderer Ortsgruppen vorstellten, etwa 1935 in Vechta.

Es folgten nun Flugzeuge über Flugzeuge, die teils selbst gebaut, teils auch vom damaligen Reichsluftfahrtministerium mit paramilitärischen Absichten bereit gestellt wurden. Diese Flugzeuge erhielten an den Seitenleitwerken die schon bekannten Namen, durchnummeriert bis "Hoya 13". Neben der Halle errichteten die Mitglieder ein etwa 100 qm großes Blockhaus mit Übernachtungsmöglichkeiten.

1937 wurde der bisherige Segelflugplatz "Viehweide" von der Luftwaffe in Beschlag genommen und zu einem großen Feldflugplatz ausgebaut. Die Segelflieger konnten dort verbleiben, allerdings fiel die erst 1933 von dem damaligen Segelflugverein noch in Eigenleistung errichtete Hindenburg-Halle den Kriegsplänen der Nationalsozialisten zum Opfer und wurde 1938 abgerissen.

Es ist nicht bekannt, ob in den Kriegsjahren 1939 bis 1945 in Hoya regelmäßig im Segelflug geflogen werden konnte. Die Ortsgruppe Hoya verfügte jedenfalls gegen Kriegsende über 13 eigene Segelflugzeuge und gehörte zu den führenden Segelfluggruppen in Deutschland.

Der Feldflugplatz Hoya wurde gegen Kriegsende durch einen Bombenangriff nahezu vollständig zerstört, die noch übrig gebliebenen Segelflugzeuge fielen einer sinnlosen Zerstörungsaktion zum Opfer, Werkzeuge und noch brauchbares Material wurden geplündert.

Nachdem die Siegermächte nach Kriegsende jegliches Fliegen über Deutschland verboten hatten, waren damit dem Segelflug in Hoya sämtliche Grundlagen entzogen. Nichts von dem, was der alte Segelflugverein Hoya einst geschaffen hatte, war mehr vorhanden. Man stand vor einem Trümmerhaufen...

III. Die Jahre des Wiederaufbaus (1952 - 1967)

Mit dem Kriegsende 1945 war auch der Segelflug in Hoya nicht mehr existent. Sämtliches Gerät, zuletzt immerhin 13 Segelflugzeuge mit sämtlichem Zubehör, war vernichtet, jegliche fliegerische Betätigung in Deutschland verboten. Die Lufthoheit lag bei den alliierten Siegermächten.

Noch vorhanden war allerdings der Wille zum Fliegen. Im Jahre 1952 begannen einige ehemalige Segelflieger, aber auch Neuanfänger ohne finanzielle oder sonstige Unterstützung mit dem Eigenbau eines doppelsitzigen Segelflugzeuges vom Typ Doppelraab. Die Arbeiten fanden unter Leitung des schon vor dem Krieg mit dem Bau mehrerer Segelflugzeuge befaßten Bauleiters Ludwig Hennigs in einer kleinen Werkstatt bei "Kachel" Sonntag in Hoya statt. Mit dabei waren u.a. Carl Rippe, Karl-Heinz Nicolai und Willi Wohlers. Niemand wußte zu diesem Zeitpunkt, wo, wann und ob überhaupt mit diesem Gerät geflogen werden konnte. Parallel dazu baute eine andere Gruppe unter Führung von Karl Hunold und Willi Wohlers eine Querschleppwinde.

Nach unzähligen Baustunden stellte die Gruppe diesen für die damaligen Verhältnisse modernen Ausbildungsdoppelsitzer im Sommer 1954 fertig. Der Erstflug der D-6093 auf der Hoyaer Marsch, dem alten angestammten Gelände des SFV Hoya erfolgte am 21.09.1954 durch den Fluglehrer Hans Wolgast, danach nahm dann der "Altmeister" Carl Rippe den Steuerknüppel in die Hand. Ziemlich genau neun Jahre nach Kriegsende kurvte an diesem Tag erstmals wieder ein

Segelflugzeug über der Weserstadt. Erwähnenswert ist noch, daß die Bundesrepublik Deutschland zu diesem Zeitpunkt noch nicht über Souveränität und Lufthoheit verfügte. Diese Rechte erhielt sie erst durch die am 5. Mai 1955 in Kraft getretenen "Pariser Verträge".

Der Doppelraab erhielt in Anknüpfung an die bis Kriegsende in Hoya vorhandenen 13 Segelflugzeuge die Bezeichnung "Hoya 14" und den Taufnamen "Graf von Hoya". Er verfügte nicht über Landeklappen. Bei jedem Landeanflug mußte ein "Slip" (Seitengleitflug) zur Widerstandsvergrößerung durchgeführt werden. Heute wäre dies unvorstellbar.

Am 31.07.1955 absolvierte der "Graf von Hoya" bereits seinen 500. Start bei etwa 50 Flugstunden. Im September 1955 erwarb die Gruppe ein Motorflugzeug vom Typ "Bücker-Bestmann", um einerseits für die Segelflieger Flugzeug-Schleppstarts anbieten zu können, andererseits aber auch, um in Hoya eine Motorfluggruppe aufzubauen.

Die formelle Wiedergründung des Segelflugvereins Hoya vollzog sich allerdings erst auf der Gründungsversammlung am 05.09.1955 im "Lindenhof" in Hoya. Die anwesenden 25 Gründungsmitglieder wählten aus ihrer Mitte Harro Klatte zum 1. Vorsitzenden. Der Verein wurde am 16.09.1955 in das Vereinsregister eingetragen. Ausweislich der Satzung "stellt der Verein die Wiedergründung des Segelflugvereins Hoya dar und übernimmt die Tradition desselben". Die Satzung stellte weiter fest, daß "der Verein die Interessengemeinschaften Segelflug, Motorflug, Modellbau und Ballonflug unterhält und betreibt".

Schon drei Monate später, am 03.12.1955 trat der erste Vorstand des jungen Vereins wieder zurück, der später bis 1982 im Amt des 1. Vorsitzenden verbliebene Dr. Willi Drache setzte sich in einer "Kampf Abstimmung" (16 zu 12) gegen seinen Amtsvorgänger Harro Klatte durch. Hintergrund war das finanzielle Desaster um das erst kurz zuvor erworbene Motorflugzeug "Bücker-Bestmann", das im Jahr danach wieder veräußert wurde. Damit war die breite Ausrichtung auf alle Luftsportarten beendet, der Verein wandte sich nunmehr ausschließlich dem Segelflug zu und blieb fortan bis heute seinem Namen treu.

1956 erwarb der Verein ein grundüberholungsbedürftiges, einsitziges Grunau Baby mit der Kennung D-6155, das nach Wiederherstellung der Lufttüchtigkeit den Namen "Hoya 15" und den Taufnamen "Waschbär" erhielt. Die folgenden Jahre nutzen die Vereinsmitglieder dazu, die hohen Vorleistungen aus dem Eigenbau des Doppelraab und der Grundüberholung des Grunau Baby "abzufliegen". Die Flugwoche im August 1958 brachte mit zwei Segelflugzeugen 488 Starts bei rund 50 Stunden Gesamtflugzeit hervor. Highlights waren mehrere Thermikflüge von 12 bis 32 Minuten Flugzeit. Besonderes erwähnenswert ist allerdings, daß auf dem Fluggelände "Hoyaer Marsch" keine Infrastruktur vorhanden war. Das Gelände wurde landwirtschaftlich als Viehweide genutzt. Die Segelflugzeuge und sämtliches Gerät waren im Ortskern der Stadt Hoya, nämlich in der alten Molkerei untergebracht. Das hieß, frühmorgens Flugzeuge, Winde, Pitty und sonstiges

Material zunächst durch die Stadt zum Flugplatz zu fahren, dort alles aufzubauen, nach dem Flugbetrieb wieder alles abzubauen und zurück in die Stadt zu bringen.

Trotz dieser widrigen Umstände begann der Verein unter Leitung des Altbaumeisters Ludwig Hennigs im Winter 1958 mit dem Eigenbau eines weiteren Doppelraab. Dieser sollte aber nun mit Störklappen zur Verbesserung der Landeeigenschaften ausgerüstet werden. Zum Bauen trafen sich die Vereinsmitglieder an den Wochenenden und regelmäßig an zwei Abenden während der Woche in der Vereinswerkstatt in der alten Molkerei. Die folgenden Jahre bestanden mithin aus Fliegen und intensivem Bauen.

Im Winter 1963/1964 bestand der Verein aus 27 aktiven Mitgliedern, die den zweiten Doppelraab nach mehreren tausend Baustunden endlich vollenden konnten. Einen Rückschlag gab es allerdings gleich zu Beginn der Flugsaison 1964, als sich während des Windenstarts bei dem Grunau Baby "Waschbär" der Kupplungsspannt löste und das Flugzeug erheblich beschädigt wurde. Dies deutete nach entsprechenden Untersuchungen auf erhebliche Losleimungen hin, so daß das Baby nicht mehr zu reparieren war. Aus dieser Situation erwuchs der Wunsch nach einem fabrikneuen Leistungssegelflugzeug. Durch hohe Zuschüsse der Stadt Hoya und des damaligen Landkreises Grafschaft Hoya erhielt der Verein bereits im Sommer 1964 einen neuen Einsitzer vom Typ Ka 8-b mit der Kennung D-6346, mit dem damals auf Anhieb mehrstündige Thermikflüge gelangen. Mit diesem Flugzeug hatte der Verein wieder Anschluß an zeitgemäße Standards gefunden, allerdings auch endgültig mit der Eigenbautradition abgeschlossen.

Der neue Doppelraab erhielt als Anerkennung und Würdigung der für den Verein erbrachten einzigartigen Leistungen den Taufnamen "Ludwig Hennigs", während die neue Ka 8-b auf den Namen "Stadt Hoya" getauft wurde. Auch der "Graf von Hoya" erhielt einige Sektspritzer für den in diesem Jahr absolvierten 5000. Start.

Mit der Ka 8-b entwickelte sich auch in Hoya allmählich eine Streckenflugkultur. Zur Erlangung des Leistungsabzeichens "Silber C" waren Überlandflüge von mindestens 50 km Strecke durchzuführen. Dr. Willi Drache erlog sich dieses Abzeichen durch einen Thermikflug nach Hamburg, während der "Altmeister" Carl Rippe mit der "Stadt Hoya" in Bremerhaven landete.

In den Folgejahren arbeitete der Verein zur Stabilisierung seiner Situation an den Planungen für eine eigene Halle und einer neuen Doppeltrommelwinde, die unter Leitung von Willi Wohlers, der schon die erste Eintrommel-Querschleppwinde mitgebaut hatte, fachkundig entstand.

Diese Winde setzte der Verein erstmals in der Flugwoche 1967 ein. Es wurden 346 problemlose Starts unter Aufsicht der Fluglehrer Carl Rippe, Karl-Heinz Nicolai und Dr. Hansklaus "Max" Rummler durchgeführt.

Die Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern der "Hoyaer Marsch", der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das THW Hoya und der Fa. Europa

Carton AG verliefen ebenfalls zufriedenstellend, so daß noch im Jahr 1967 eine kurzfristig erworbene ehemalige Bürobaracke, die von der Bundeswehr angeliefert wurde, in Eigenleistung umgebaut und errichtet werden konnte.

Damit endete die Zeit des täglichen Auf- und Abrüstens der Flugzeuge. Schleppwinde und Fluggerät konnten von nun an kurzfristig an den Start gehen.

Der 1. Vorsitzende Dr. Drache betonte in seiner Einweihungsansprache vor zahlreichen Vertretern aus Politik und Wirtschaft die historischen Parallelen zu der etwa 35 Jahre zuvor errichteten und den Kriegswirren zum Opfer gefallenen ersten "Hindenburg-Halle" des Vereins.

Mit dem später unter dem Namen "Holzhalle" bekanntgewordenen Bauwerk hatte sich der SFV Hoya nach den Jahrzehnten des Wiederaufbaus nun wieder eine komplette Infrastruktur selbst geschaffen, die als Grundstein für die weitere Entwicklung von großer Bedeutung war. Mit der spontanen Anschaffung einer gebrauchten doppelsitzigen Ka 7 mit der Kennung D-6570 von der Segelflugschule Oerlinghausen, die von den Flugleistungen her mit der Ka 8-b vergleichbar ist, rundete der Verein sein Angebot ab, denn von nun an konnten die Fluglehrer ihr Wissen bezüglich des Leistungssegelfluges unmittelbar an die Vereinsmitglieder weitergeben.

Damit war der SFV Hoya wieder fest in das Segelfluggeschehen der Bundesrepublik Deutschland etabliert.

IV. Vom Platzfliegen zum Streckensegelflug (1968 - 1992)

In den zwei Nachkriegsjahrzehnten war der SFV Hoya vor allem damit befaßt, seine durch den Krieg völlig zerstörte Infrastruktur wieder aufzubauen. So konnte der Verein Ende der 60er Jahre bereits wieder eine eigene Flugzeughalle nebst Werkstatt und Aufenthaltsraum sowie einen umfangreichen Flugzeugpark sein eigen nennen. 1969 waren in Hoya sechs Flugzeuge, und zwar vom Typ Grunau Baby ("Waschbär"), Doppelraab ("Ludwig Hennigs"), Ka 7 ("Milan"), Ka 8 ("Stadt Hoya"), Ka 6 ("Bussard") und Motorspatz stationiert.

Die Holzhalle war damit bereits hoffnungslos überfüllt. 1970 begannen die Mitglieder deshalb zur Auslagerung des Fahrzeugparks (Winde, Startwagen, Lepo, Trecker und Flugzeuganhänger) mit dem Bau einer weiteren Halle.

Anläßlich des 40jährigen Vereinsgeburtstages 1971 wurde das aus Wellblechen errichtete und später unter dem Namen "Blechhalle" bekannt gewordene Bauwerk als Halle II offiziell eingeweiht. Im Rahmen des Festflugtages erfolgten die Taufen der Segelflugzeuge Ka 6 ("Bussard") und Ka 7 ("Milan").

Anfang der 70er Jahre bildeten bereits fünf Segelfluglehrer (Carl Rippe, Karl-Heinz Nicolai, Reinhold Stüven, Dr. Hansklaus Rummler und Dietmar Thomsik) den Vereinsnachwuchs aus. Viele Jugendliche strömten zum Segelflug und wurden Segelflugzeugführer .

In diesen Jahren begannen erste Vereinsmitglieder mit der Teilnahme am sportlichen Streckensegelflug. Erste Zielrückkehrflüge nach Delmenhorst und Porta Westfalica gelangen ebenso wie ein erster Dreieckssegelflug über 183 km von Hoya nach Bückeburg und Bohmte zurück nach Hoya, wieder durch den Segelfluglehrer Dr. Hansklaus Rummler, der als erster Hoyaer Segelflieger auch einen zentralen Wettbewerb auf Ka 6 als Sieger gegen eine starke Konkurrenz für sich und den Verein entscheiden konnte.

Das sportliche Ziel des "gemeinen Segelfliegers" bestand in diesen Tagen darin, die begehrte "Silber C" (50 km Streckenflug, 1000 m Startüberhöhung und 5 Std. Dauerflug) zu erlangen.

Parallel zu dieser Entwicklung schaffte der Verein 1974 einen doppelsitzigen, eigenstartfähigen Touring-Motorsegler "Falke" für Reise- und Rundflüge an.

Der Verein öffnete sich nun auch für die Privatflieger, jene Segelflieger, die allein oder in Haltergemeinschaften eigene Flugzeuge anzuschaffen bereit waren.

Das Jahr 1977 begann allerdings mit einem tragischen Rückschlag. Am 15.01.1977 verstarb plötzlich und völlig unerwartet beim Betrachten eines Fliegerfilms der Vereinsmitbegründer und langjährige Segelfluglehrer, Ausbildungsleiter und "Fliegerhaudegen" Carl Rippe im Alter von erst 64 Jahren. Ganze Generationen, der Chronist eingeschlossen, hatten bei ihm das fliegerische Handwerkszeug gelernt.

Dennoch ging die Entwicklung unaufhaltsam weiter. Das Grunau Baby D-1333 wurde wieder flugtüchtig aufgebaut und die in Eigenarbeit errichtete "große Halle III" eingeweiht. Dieser Hallenbau war notwendig geworden, weil sowohl die Holz-, als auch die Blechhalle wegen des ständigen Vereinswachstums aus allen Nähten platzten. Moderne Kunststoffflugzeuge (ASW 15, Cirrus, Elfe und Diamant) wurden in Hoya stationiert. Mit ihnen und ihren Haltern, insbesondere den Mitgliedern Heinrich Cordes, Hinrich Liebe, Jürgen Eberhardt und Klaus Meitzner gewann der sportliche Segelflug erheblich an Bedeutung.

1980 gründeten einige Vereinsmitglieder, allen voran Detlev Hormann mit dem 1. Internationalen Baby-Treffen eine Veranstaltung, die seitdem jährlich an den verschiedensten Flugplätzen Europas durchgeführt wird. Auch das 50jährige Vereinsjubiläum feierten die Mitglieder 1981 mit einem großen und erfolgreichen Flugtag. Ein weiterer Doppelsitzer vom Typ ASK 13 wurde in diesem Jahr angeschafft.

1982 trat Dr. Willi Drache nach 27 Jahren an der Vereinsspitze ab und wurde einstimmig Ehrenvorsitzender des Vereins. Gerd Witte wurde zum 1. Vorsitzenden gewählt. Mit ihm richtete sich der Verein neben seinen traditionellen Standbeinen "Ausbildung und Rundflüge" nun endgültig auf den Streckensegelflug aus. Sichtbares Zeichen war die Anschaffung eines Hochleistungssegelflugzeuges vom Typ LS1-f im Frühjahr 1982. Bereits 1983 folgte ein moderner Kunststoffdoppelsitzer des Typs ASK 21, 1984 kam die Morane, ein viersitziges Motorflugzeug nach, mit dem die Streckensegelflieger nun endlich losgelöst von den Hemmnissen des Windenstarts im Flugzeugschleppstart ihre Leistungen verbessern konnten.

War in dem Jahrzehnt zuvor noch der 50 km Zielflug das sportliche Ziel, sollte es in den 80er Jahren schon der 300 km Dreiecksflug Hoya-Lüneburg-Braunschweig-Hoya sein.

Die Hoyaer Segelflieger lösten sich in diesen Jahren vom Standort Hoya und nahmen regelmäßig auch an auswärtigen Fliegerlagern (z.B. 1982 Streckensegelflug in Thouars/Frankreich, 1983 Wellensegelflug in Südfrankreich, 1986 Alpensegelflug in Mauterndorf) teil, erhielten aber auch ebenso regelmäßig Besuch von anderen Segelfluggruppen. 1983 etwa kamen die Segelfliegerfreunde aus den Niederlanden (NNZC Witten) erstmals und später über Jahre in Folge zum Segelfliegen nach Hoya. 1987 stellte der Verein eine moderne 300 PS-Dieselwinde unter der Bauleitung von Klaus Meitzner, Rudi Küstermann und Günter Sudmann) in Dienst.

1988 übernahm Peter Schmitz den Vorsitz des Vereins. In seine Amtszeit fielen zahlreiche Veranstaltungen, etwa das 10jährige Jubiläums-Babytreffen sowie mehrere Verbands- und Bezirksmeisterschaften. Sein wichtigster Erfolg allerdings war die durch bauliche Maßnahmen am südlichen Platzen erforderlich gewordene Verschwenkung der Start- und Landebahn in Richtung Osten, die dem Verein einen wesentlichen Raumgewinn brachte.

Das Jahr 1991 -Gerd Witte war erneut zum 1. Vorsitzenden gewählt worden- begingen die Mitglieder wieder mit einem großen Flugtag das 60jährige Jubiläum und der Anschaffung eines modernen Hochleistungseinsitzers vom Typ Discus.

Die Etablierung des sportlichen Segelfluges war damit in Hoya unwiderruflich vollzogen und gerade erst wieder im Sommer 1992 durch ein Streckenfluglager in Thouars/Frankreich unter Beweis gestellt worden, als dem SFV Hoya die plötzliche Kündigung des gesamten Platzpachtvertrages durch den Grundstückseigentümer zugestellt wurde. Damit stand zum dritten Mal in der Geschichte die Existenz des Vereins unmittelbar und drohend in Frage.

V. Vom Bauen und Fliegen (1993 bis 2001)

Der SFV Hoya von 1931 e.V. erhielt im Jahr 1992 die Kündigung des Pachtvertrages zum 31.12.1993. Dadurch war zum dritten Mal in der Vereinsgeschichte eine existenzbedrohende Situation entstanden.

Nach entsprechenden Vorplanungen entschieden die Mitglieder am 05.06.1993 auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung, den Fortbestand des Vereins durch den Neubau eines Gebäudes an anderer Stelle zu sichern.

Fieberhaft suchten die Verantwortlichen unter Führung des 1. Vorsitzenden Gerd Witte nach einer Lösung. Überlegungen, den Verein auf einem anderen Gelände neu anzusiedeln, mussten wegen der mit der Genehmigung eines neuen Segelfluggeländes verbundenen Schwierigkeiten wieder verworfen werden. Schließlich konnte ein ca. 10.500 qm großes Baugrundstück am östlichen Ende der vorhandenen Start- und Landebahn als geeignet befunden und der Ankauf mit Hilfe der Stadt Hoya dank eines erheblichen Zuschusses finanziert werden.

Unter Federführung von Manfred Wegner und Rainer Lange bauten die Vereinsmitglieder in Rekordzeit und mit einem Eigenaufwand von ca. 13.000 Baustunden ein völlig neues, großzügiges Gebäude auf einem herrlich gelegenen Wesergrundstück mit etwa 1.000 qm Grundfläche. Der ca. 350 qm große Aufenthaltsbereich beherbergt alle notwendigen Funktionsräume mit den dazu gehörigen Ausstattungen, etwa Werkstätten mit Einrichtungen für Kfz-, Holz- und GfK-Reparaturen aller Art, Briefingraum mit Meteosatanlage, Büro, Sanitärbereichen usw.

Die etwa 650 qm große Flugzeughalle dient zum Abstellen der Segel- und Motorflugzeuge. Parallel dazu rissen die Vereinsmitglieder die in Jahrzehnten zuvor errichtete Infrastruktur komplett ab. Bereits am 21.01.1995 konnte die erste Mitgliederversammlung in den neuen Räumen durchgeführt werden. Es gilt als sicher, dass der Traditionsverein ohne diese Kraftanstrengung nicht überlebt hätte.

1995 übernahm Norbert Lühring den Vorsitz des Vereins. Im Rahmen des zur Einweihung der neuen Anlage durchgeführten Tages der Offenen Tür dankte er den zahlreich erschienenen Gönnern und Förderern des Vereins, insbesondere den Vertretern der Stadt Hoya, des Landkreises Nienburg/Weser und des Landessportbundes Niedersachsen für die wohlwollende Unterstützung, die der Verein durch diese Institutionen sowohl in planerischer, als auch in finanzieller Hinsicht erfahren hatte.

Nach den entbehrensreichen Baujahren fiel in diese Zeit die Normalisierung und Neuregelung des Vereinslebens. Die Vereinsmitglieder führten zahlreiche Fluglager in und außerhalb von Hoya durch, etwa 1993 in Leiptertingen, 1994 in Cham, 1995 in Pinnow, 1996 in Hoya, 1997 in Geratshof, 1998 in Kyritz, 1999 wieder in Geratshof und zuletzt im Jahre 2000 in Hoya und in Bisperode.

Andere Vereinsmitglieder wiederum nahmen an internationalen Veranstaltungen teil, etwa 1998 am Eurocup quer durch die Alpen, 1999 in Südfrankreich und in Südafrika. Immer wieder zog es Hoyaer Segelflieger auch in das europäische Segelflugzentrum nach Fuentemilanos in Spanien. An herausragenden sportlichen Veranstaltungen auf dem neuen Gelände in Hoya sind hier die Durchführung der Niedersächsischen Juniorenmeisterschaften 1997 sowie zahlreiche Bezirksmeisterschaften und Vergleichsfliegen zu nennen.

Der Flugzeugpark wurde durch den Kauf eines Leistungsflugzeuges vom Typ LS4-b im Jahre 1994 modernisiert. 1997 konnte der im Leistungsflug sehr rege Verein im Rahmen der Deutschen Meisterschaften im Streckensegelflug insgesamt 38.000 km erfliegen. 1998 erfolgte der Verkauf des Schuldoppelsitzers ASK 13. Geschult wird seitdem auf dem modernen Kunststoffdoppelsitzer ASK 21.

1999 stellte der Verein den Hochleistungsdoppelsitzer Duo Discus in Dienst, der anlässlich eines Tages der Offenen Tür 1999 auf den Namen "Dr. Willi" nach dem Ehrenvorsitzenden des Vereins getauft wurde. Dieses Flugzeug entwickelte sich sofort zum beliebtesten Vereinsflugzeug.

2001 feierte der SFV Hoya von 1931 e.V. nach einer bewegten Geschichte seinen 70. Geburtstag gebührend durch einen Tag der Offenen Tür.

Die gestiegenen Kosten führten dazu, den Flugzeugpark unter großen Anstrengungen abermals zu modernisieren.

Die Schlepp-Morane wurde 2002 durch den wirtschaftlich attraktiveren Rotax-Falken ersetzt, im Jahre 2003 kamen zwei weitere Kunststoff-Segelflugzeuge vom Typ Jeans-Astir und eine DG 300 hinzu. Im Juli 2004 beschaffte der Verein unter finanzieller Beteiligung seiner Oldtimerfreunde wiederum ein Grunau Baby II b als Ersatz für das im Jahr 2002 verlustig gegangene Exemplar gleicher Bauart. Im Jahre 2004 waren in Hoya damit 22 Flugzeuge stationiert.

In 2005 erhielt der Verein die behördliche Erlaubnis, die Ausbildung zum Motorflugpiloten "JAR-FCL" mit einer weltweit gültigen Lizenz komplett in Hoya durchzuführen.

Nach langer Zeit erhielt der SFV Hoya im April 2006 einen fabrikneuen Hochleistungseinsitzer vom Typ Discus 2-c im Austausch gegen das Vorgängermodell aus dem Jahr 1991. In diesem Jahr steht der 75. Vereinsgeburtstag an.