



50 Jahre
Luftsportverein
Osterholz-Scharmbeck

Die Geschichte des Luftsportvereins Osterholz-Scharmbeck e.V. begann damit, dass Obering. Hermann Schmidt und Franz-Wilhelm Saade flugbegeisterte Männer und Frauen aus der Kreisstadt für den 11. Mai 1951 zu einer Versammlung in die „Waldschänke“ zu OHZ einluden. Diese Einladung wurde auch im „Osterholzer Kreisblatt“ am 9. Mai 1951 veröffentlicht. An dieser Versammlung nahmen 24 Personen teil. Während dieser Zusammenkunft wurde der

„Luftsportverein Osterholz-Scharmbeck e.V.“ (LVO)

Ins Leben gerufen (am 9. Februar 1956 erfolgte allerdings erst der Eintrag in das Vereinsregister des Amtsgerichts Osterholz-Scharmbeck. Unmittelbar nach der Gründungsversammlung meldeten sich viele Jugendliche für den Modellsport. Vierzehn Tage später – am 1. Juni 1951 – fand ein zweites Treffen statt, hier wurden bereits 51 Mitgliedskarten ausgegeben. Den monatlichen Vereinsbeitrag setzte man zunächst auf DM 0,50 fest.



Dies ist eine der ersten Ausweise des Luftsportvereins Osterholz-Scharmbeck, ausgestellt für unser immer noch aktives Mitglied

Herbert Just

1951

10.51 - 50 DM Juli	17.57 - 50 DM R. Juli	18.58 - 50 DM August
25 September Mh	25 Oktober Mh	50 DM November f. ...
25 Dezember Mh		

Die Mitgliedsbeiträge im Jahre 1951

Die Gründungsmitglieder waren zu 60 % Luftwaffenflieger des 2. Weltkrieges, 20 % waren Segelflieger und der Rest bestand aus Modellbauern. Eine Reihe von Mitgliedern gründete eine Modellbaugruppe, weniger um sich grundsätzlich dem Modellbau zu verschreiben, als vielmehr die fliegerlose Wartezeit sinnvoll zu gestalten, denn zunächst fehlten dem Verein noch Segelflugzeuge und das sonstige notwendige Gerät. Ihren Bastelraum hatten die Modellbauer auf dem Boden der Findorff-Schule eingerichtet.

Da zu jener Zeit für Deutsche noch ein weitgehendes Flugverbot bestand, trafen sich die Flieger darüber hinaus regelmäßig an jedem ersten Donnerstag im Monat zum „Klönchnack“ in der Waldschänke.

Anlässlich des jährlichen Erntefestumzuges am 2. Sonntag im August 1951 traten die Luftsportler erstmals öffentlich in Erscheinung. Als sichtbares Zeichen Ihrer aktiven Vereinsarbeit führten die Modellbauer selbstgefertigte Flugmodelle mit sich.



Hier sind wir auch vertreten

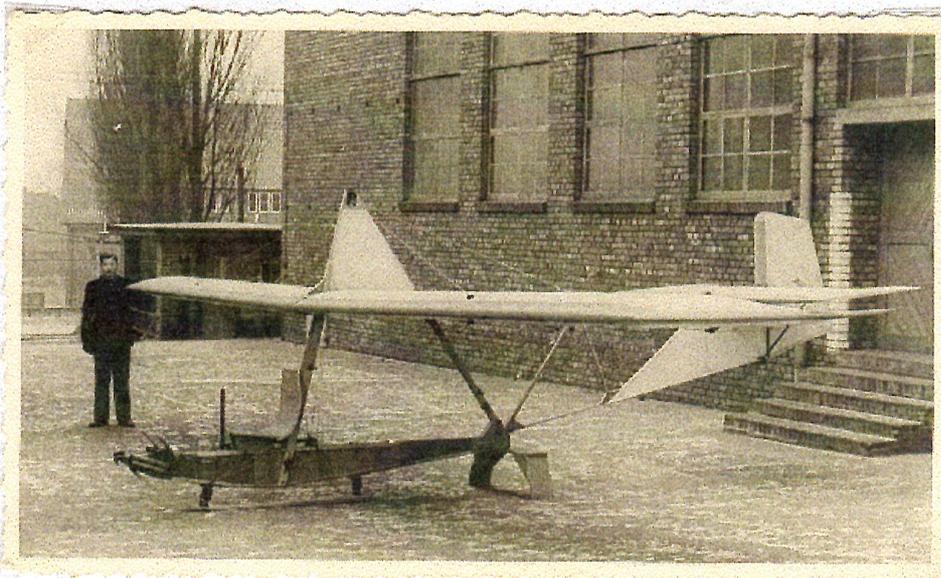
Mitglieder der Modellbaugruppe nahmen ein Jahr später – 1952 am Bremer Flughafen an einem Ausscheidungswettbewerb der deutschen Modellflugmeisterschaften (Klasse A2) erfolgreich teil.

Die LVO-Mitglieder beschlossen, gegen Ende des Jahres 1951 bei der Fa. Ganz und Schade in Kassel für DM 2.000,-- einen SG 38-Baukasten zu kaufen. Dafür gewährte die Kreissparkasse ein Darlehen. Der Baukasten wurde im Frühjahr 1952 angeliefert. Die Fa. Drettmann hatte den Segelfliegern einen Raum als Werkstatt zur Verfügung gestellt. Im Laufe der Zeit hatte sich dieser Werkstattbereich auf eine ganze Etage des Verwaltungsgebäudes ausgedehnt. Hier sollte der Schulgleiter aus den Baukastenteilen auf Helling gelegt, zusammengebaut und aufgerüstet werden. Es stellt sich jedoch bald heraus, dass die Weltkriegspiloten – anders als die Modellbauer – keinerlei Werkstattefahrung besaßen. Darum beschlossen die LVO-Mitglieder nach gründlicher Beratung, den Bausatz mit einem geliehenem Goliath-Dreirad wieder zur Herstellerfirma nach Kassel zurückzubringen.

Zwei Mitglieder der Modellbauergruppe, der Fahrzeugstellmacher Herbert Just und der Tischler Siegfried Prange, fuhren mit nach Kassel. Hier arbeiteten sie in der Zeit zwischen August und Weihnachten 1952 in den Werkstätten von Ganz und Schade mit und bauten neben fünf anderen auch den vereinseigenen Schulgleiter 38 zusammen. Am 19. Dezember 1952 war in Kassel-Hasenhecke die Flugzeugfertigabnahme.

Mit einem Lastwagen, den R.P. Schulz zur Verfügung gestellt hatte, wurde das erste Segelflugzeug des LVO im Januar 1953 aus Kassel abgeholt.

**Das Erste richtige Flugzeug des Luftsportvereins
Osterholz-Scharmbeck e.V.**



Herbert Just



Siegfried Franke

Januar 1953, der SG 38 auf dem Drellmann-Gelände,

Der Besitzer lief zu Fuß

Segelflugzeug landet vor dem Dom

Kampf um Sekunden bei Landes-Modellflugmeisterschaften



Kein iltgender Zahnstocher, sondern auch nur ein selbstgebasteltes Segelflugzeugmodell. Es ist die Konstruktion eines Österreichers, die im Jahre 1951 in der A-2-Klasse (32 bis 34 Quadratdezimeter Fläche) die Weltmeisterschaft errang.

Ein Segelflugzeug, genauer ein Segelflugmodell, landete gestern gerade vor dem Dom. Es war der einzige Bote von dem Wettbewerb, der draußen auf dem Bremer Flughafen den ganzen Tag über 71 Männer in Atem und Spannung hielt. Die Modellflieger des Landesverbandes Bremen waren mit ihren Flugmodellen zur Landesmeisterschaft angetreten. Dabei war das Segelflugmodell entflohen. Nur drei Minuten sollte es nach der Meisterschaftsvorschrift in der Luft bleiben, aber ein plötzlicher Aufwind entführte es. Seinem Besitzer blieb nichts anderes übrig, als den Ausreißer zu verfolgen. Da das Flugzeug nur mit mäßiger Geschwindigkeit die Flughafenbereiche verließ, konnte er im Fußmarsch folgen: über die Friedrich-Ebert-Straße zum Markt, wo er das entsegelte Modell nach 28 Minuten Flugdauer vor dem Dom bei der „Notlandung“ rechtzeitig in Empfang nehmen konnte. Der Traum von Meisterschaft und Sieg war damit aber ausgeträumt.

Auf dem Flughafen wurden inzwischen die Meisterschaftsflüge (jedem Teilnehmer standen fünf zu) fortgesetzt. Zwischen drei und vier Minuten schwankten die Begrenzungszeiten für die einzelnen Flüge. Uhrwerke regulierten die Flugdauer und schalteten damit Zufälle aus.

In den vielen Klassen der Segelflug-, Nurflügel- und Motorflugmodelle wurde erbittert um Sekunden gekämpft. Höhen von 500 Metern erreichten die Miniatur-Flugzeuge bei ihren Meisterschaftsflügen. Bei den Motormodellen mit 2,5 bis 10 Kubikzentimeter starken Verbrennungsmotoren schied ein aussichtsreicher Bewerber durch Bruch aus.

Ein Lehrling war der glücklichste aller Teilnehmer. Er wurde zwar kein Landesmeister, nur zweiter beim Segelfliegen, aber ein Sportfreund schenkte ihm seinen Preis: einen 2,5 Kubikzentimeter starken Motor. Er brauchte ihn nicht, für den Jungen war er Inbegriff aller Modellflug-Herrlichkeit.

Die Ergebnisse der Landes-Modellflugmeisterschaften: Segelflugmodelle: Klasse A 1: 1. Tümmler 565 sek., 2. Melzer 453 sek. — Klasse A 2: 1. Kuhrt 542 sek., 2. Fischer 538 sek. — Klasse A 3: 1. Rogatzki 544 sek., 2. Grotheer 428 sek. — Nurflügelmodelle: Klasse N I: Theinert 689 sek., 2. Haberlandt 389 sek. — Klasse N II: Schubert 140 sek., Klasse N III: H. Meyer 188 sek., 2. Besser 173 sek. — Verbrennungsmotor-Modelle: Klasse I (bis 2,5 ccm): Tümmler 868 sek., 2. H. Meyer 635 sek. Klasse II (bis 10 ccm): Kurth 111 sek. Die beste Gesamtflugleistung in zwei Klassen erreichte Erwin Tümmler mit 1433 sek. In den Gummimotor-Klassen W und F flog Melzer 240 bzw. 234 sek. außer Konkurrenz.

Im „Jahrbuch der Luftfahrt“ 1952/53 taucht der Name des Luftsportvereins Osterholz-Scharmbeck zum ersten Mal auf. Zu diesem Zeitpunkt gehörte der LVO noch zum Deutschen Aero-Club, Landesverband Bremen. Am 14. Mai 1953 - dem Himmelfahrtstag - veranstaltete der LVO seinen ersten Flugtag. Er fand auf der Finken'schen Wiese zwischen Hafenkanal und heutigem Segelfluggelände statt. Die zuständige Luftfahrtbehörde hatte für die Benutzung der Wiese neben dem Kanal eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Hunderte von Schaulustigen verfolgten die Taufe des SG 38. Ursprünglich wollte man den Schulgleiter auf den Namen „William R.P. Schulz“ taufen. Schulz hatte dem Verein einen Zuschuss von DM 500,- für sein erstes Segelflugzeug gespendet. Weil man jedoch auch von der Stadt Osterholz-Scharmbeck eine notwendige Unterstützung erwartete, taufte man schließlich den SG 38 auf den Namen der Stadt. Dem Privat-Sponsor Schulz stellt der Verein die Flächen des Flugzeuges als Werbeträger zur Verfügung.

Der Bremer Verein für Luftfahrt war anlässlich des Osterholzer Flugtages mit einem Doppelsitzigen Segelflugzeug „Kranich III“ zu Besuch, um Gastflüge zu machen. Sie sollten dazu dienen, Mitglieder zu werben. Die Bremer hatten auch eine Schleppwinde mitgebracht. Der LVO ließ an diesem Tag auch einen mit Stadtgas gefüllten Freiballon von den Wiesen in Lintel aufsteigen. Die ADAC-Ortsgruppe nutzte diesen Aufstieg für eine Ballon-Verfolgungsfahrt. Am Abend feierten die Flieger im „Waldhaus“ einen großen Ball. An ihm nahmen auch Vertreter der Nachbarvereine teil.

Da den Osterholzer Luftsportlern in der Kreisstadt noch ein geeignetes Gelände fehlte, schulten sie ab September 1953 gemeinsam mit dem Bremer und dem Delmenhorster Verein auf der Fläche des Bremer Flughafens; die Delmenhorster stellten dabei die Winde, die Osterholzer ihren Schulgleiter zur Verfügung. Als Fluglehrer fungierte unter anderem Fritz Einbeck aus Delmenhorst. Am 4. Dezember 1953 erhielten die Osterholzer Erich Schröder und Günter Schwetke die Fluglehrerberechtigung. Sie konnten diese Funktion aber aus beruflichen Gründen nicht ausüben. Auf dem Osterholzer SG 38 flogen sich neben Bremer und Osterholzer Segelfliegern auch ihre Kameraden aus Delmenhorst und Bremerhaven frei.

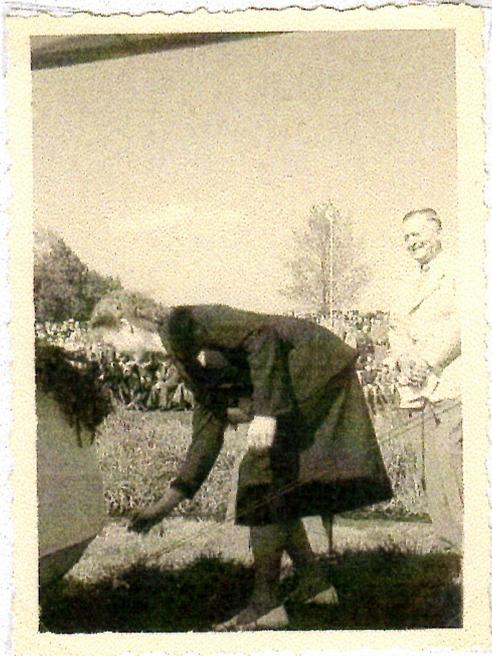
Ab 1954 konnte auf dem Bremer Flughafen nicht mehr uneingeschränkt geschult werden; die Piloten der anfliegenden Linienmaschinen hatten sich beschwert. So wichen die Osterholzer Segelflieger kurzfristig nach Beverstedt aus. Sie flogen dort zusammen mit dem Luftsportverein „Unterweser“ aus Bremerhaven. Die Bremerhavener stellten dabei einen Doppelsitzer Mü 13 zur Verfügung, die Osterholzer brachten ihren SG 38 ein. Der Luftsportverein „Unterweser“ besaß bereits eine Schlepp-Winde.

Der SG 38 war das Standardmodell für die fliegerische Grundausbildung. Erst wenn sich die Schüler auf diesem Muster freigezogen hatten, d.h. wenn sie in der Lage waren eine Platzrunde zu fliegen, wurde die Schulung auf anderen Segelflugzeugen, z.B. dem Grunau-Baby, fortgesetzt.

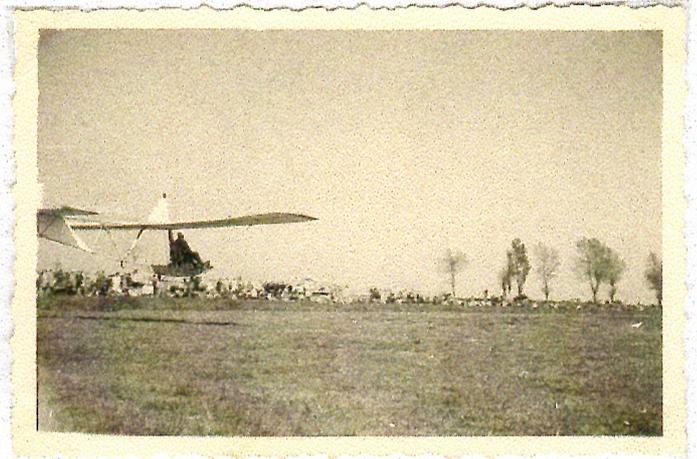
Von 1954 bis 1961 wurde hauptsächlich in Bremerhaven geflogen. Das vereinseigene Segelflugzeug SG 38 konnte zunächst noch in den Lagerhallen der Fa. Drettmann untergestellt werden. Diese Möglichkeit wurde dem Verein aufgekündigt. Das zwang die Luftsportler zu einer völlig neuen Konzeption. Ihre Bemühungen um ein geeignetes Fluggelände und einen günstigen Unterstellplatz konzentrierten sich schließlich auf die Rieselwiesen der Reiserwerke hinter dem Hafen. Diese Flächen konnten landwirtschaftlich nicht genutzt werden. Darum konnte sie der LVO kostengünstig pachten. Andere Gelände, z.B. auf der Geest, standen für derartige Aktivitäten nicht zur Verfügung.

14. Mai

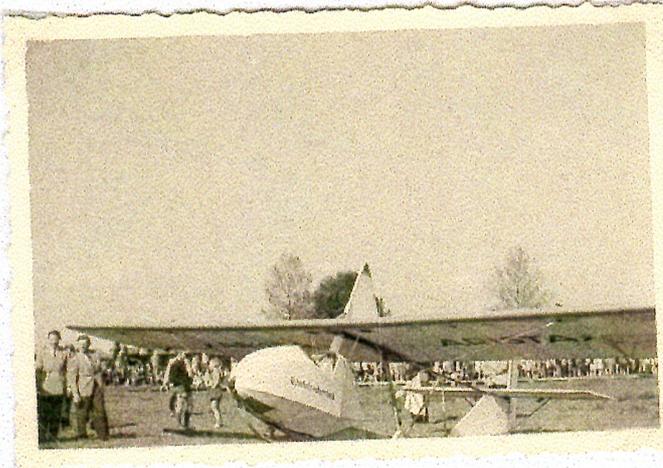
Himmelfahrtstag 1953



Taufe des SG 38



1. Start ohne Boot



1. Flugtag in Osterholz-Scharmbeck
auf der Fink'schen Weide neben
dem Kanal

SG 38 stand in einer Halle von Dittmann)



Der Bremen Kranich III

Im März 1955 kaufte der LVO von der Stadt Osterholz-Scharmbeck eine ehemalige Reichsarbeitsdienst-Baracke (8x20m) für DM 750,--. Diese Baracke stand im Laubenweg. Dort mussten die Vereinsmitglieder den Holzbau zunächst demontieren und die vorhandenen Fundamente entfernen. Das Wasserwirtschaftsamt Verden hatte dem Verein ein Gelände hinter dem Hafendeich verpachtet. Dort sollte der Holzbau als freistehende Konstruktion wieder aufgebaut werden. Zu diesem Zweck musste aber zunächst einmal der vorhandene Deich auf einer Länge von etwa 30m zu einem Drittel abgetragen werden. Anschließend mussten die vorher säuberlich abgestochenen Grassoden wieder auf den Restdeich aufgelegt werden. Jetzt erst konnten die LVO-Mitglieder mit den Ausschachtarbeiten für das Fundament beginnen. Im Herbst 1955 wurde dann der Betonsockel gegossen. Die meiste Arbeit bewältigten die Luftsportler mit der Hand. Allerdings unterstützte die Fa. Stehnke den Verein, indem sie ihm dafür eine Mischmaschine und Schalungsbretter zur Verfügung stellte sowie den Kiestransport ermöglichte. Am 30. Mai 1957 konnte der LVO die ehemalige RAD-Baracke als Fliegerheim, Werkstatt und Hanger einweihen.

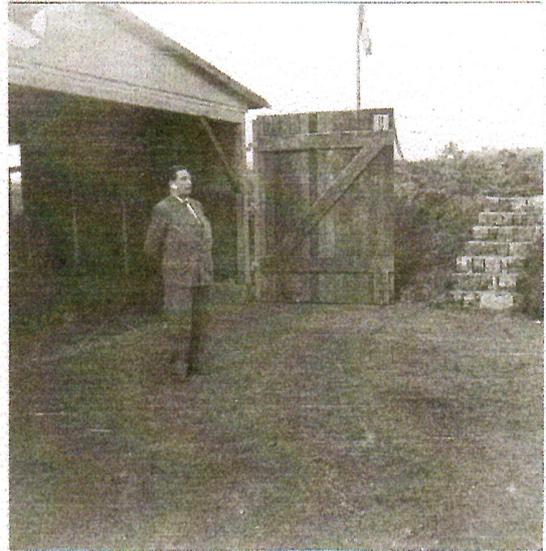
Die Aktivitäten der Mitglieder ließen es notwendig erscheinen, dass sich der Verein schließlich eine Satzung gab. Sie war die Voraussetzung dafür, dass der Luftsportverein 1956 ins Vereinsregister des Amtsgerichts der Kreisstadt eingetragen werden konnte.

Um die zeitgemäße Doppelsitzerschulung aufnehmen zu können, entschieden sich die LVO-Mitglieder am 20. März 1956 auf einer Versammlung für die Beteiligung am Kauf eines doppelsitzigen Segelflugzeuges (Rhönlerche II). Damit wurde der SG 38 als Schulflugzeug aus dem Ausbildungsbetrieb genommen.

Als der Überschuss der Einnahmen aus der Veranstaltung eines Großflugtages auf dem Bremer Flughafen den niedersächsischen Vereinen Delmenhorst, Hude, Osterholz-Scharmbeck und Wildeshausen, die damals zum Bremer Landesverband gehörten zufloss, da kauften die Vereine gemeinsam eine „Rhönlerche“. Jede Luftsportgruppe hatte die Maschine anschließend für vier Wochen zur Verfügung. Für das Benutzen der Finken'sche Wiese als Fluggelände musste regelmäßig eine Ausnahmegenehmigung von der zuständigen Luftfahrtbehörde eingeholt werden.

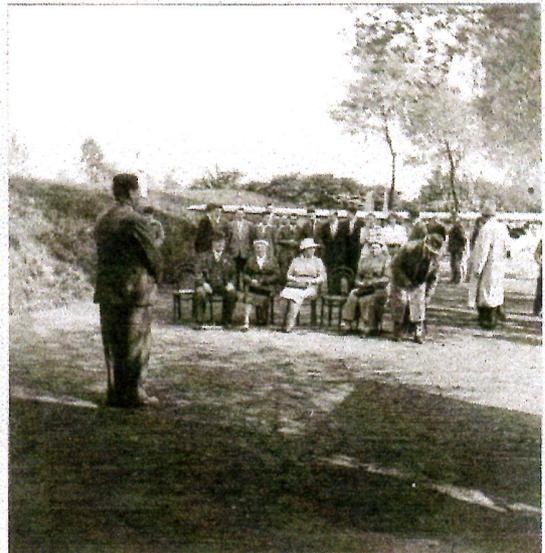
Trotz guter Zusammenarbeit mit den Bremerhavener Segelfliegern wollten die Osterholzer Luftsportler aber doch lieber zu Hause fliegen. Schließlich erhielt der LVO im Herbst 1957 eine „erste vorläufige Zulassung“ für das heutige Segelfluggelände. Eine Winde wurde in Lemwerder ausgeliehen.

Am 8. September 1957, 14.34 Uhr, stürzte die „Rhönlerche“ in der Nähe des Osterholzer Fluggeländes in einen Apfelbaum. Die Piloten kamen zwar mit dem Leben davon, das Flugzeug war jedoch stark demoliert. Der LVO ließ das Flugzeug im Herstellerwerk wiederaufrüsten. Anschließend übernahm er (1958) die Rhönlerche allein, weil sich die Haltergemeinschaft mit den anderen Vereinen als wenig sinnvoll erwiesen hatte; sie wurde kurzerhand aufgelöst.



Franz Wilhelm Seade

*30. Mai 1957
Einweihung der Halle*



1959/60 vereinigten sich die Ritterhuder Luftsportler mit dem LVO. Die Ritterhuder brachten ein guterhaltenes doppelsitziges Segelflugzeug, eine Ka 7 (Rhönadler), und eine Winde in die neue Gemeinschaft ein. Ernst Drückler fungierte als Lehrer und Ausbildungsleiter.

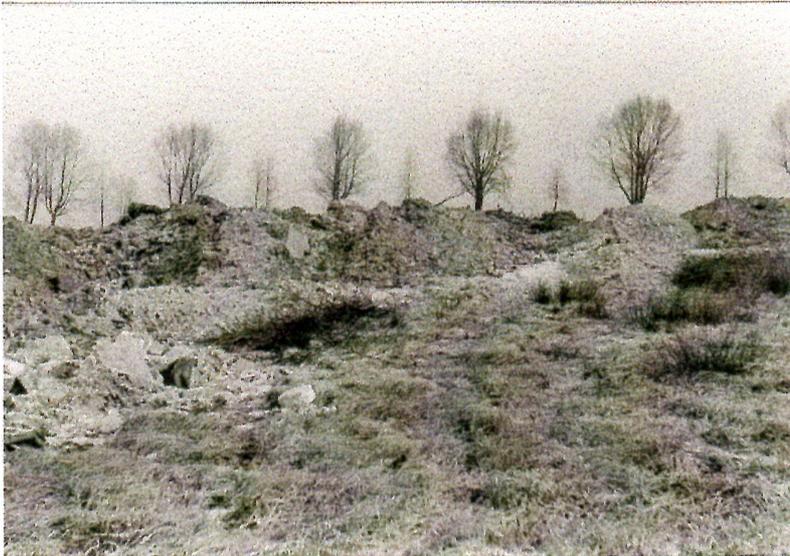
Das Segelfluggelände hinter dem Hafen erwies sich als wenig ideal, es war außerordentlich feucht. Zwei Gräben durchtrennten das Flugfeld und erschwerten das Landen ebenso wie das Rückholen der Flugzeuge. Die Flugschüler mussten das Windenseil teilweise mit der Hand über eine 700m lange Strecke ausziehen! Der Platzausbau wurde für den Verein zum größten Problem. Ab 1959 fuhr die Fa. Stehnke u.a. den Bodenaushub der Zigarrenfabrik, der alten Post und der Kreissparkasse auf den Flugplatz. Insgesamt wurde das Segelfluggelände mit 50.000 cbm Erdreich aufgefüllt.

So besaß der Luftsportverein Osterholz-Scharmbeck e.V. 1959 einen Flugplatz, ein Fliegerheim, eine Werkstatt, einen Hangar sowie Flugzeuge und eine Winde aber keinen vereinseigenen Fluglehrer. Dieses Manko behinderte die fliegerische Entwicklung des Vereins beträchtlich.

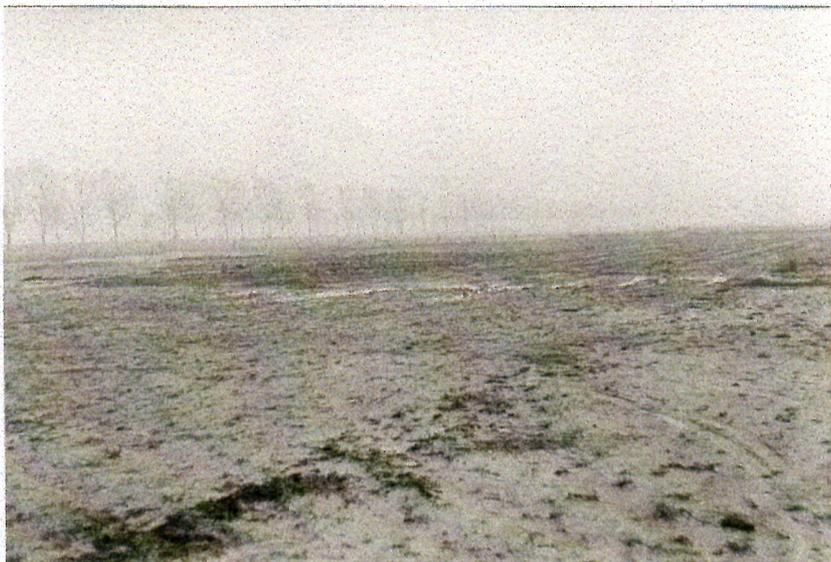
1963 wurde an die „Alte Halle“ ein Anbau angefügt.
1965 konnten sich die Osterholzer Segelflieger erstmalig ein zeitgemäßes einsitziges Leistungsflugzeug kaufen (Ka 8b).



Die erste Winde



ab 1959 Auffüllung
des Fluggeländes
(ges. ca 50.000 m³)



Im Laufe der nächsten Jahre stockte der Luftsportverein Osterholz-Scharmbeck e.V. seinen Flugzeugpark durch einen eigenstartfähigen Motorsegler SF 25B (Falke) auf. Dies war möglich, weil insbesondere Hellmut Wellbrock in der Fa. Möbelhaus Meyerhoff Frau Inge Küster für die Belange des hiesigen Luftsportvereines gewinnen konnte. Ohne diese Zuwendungen wäre der Ankauf eines Motorseglers auf Jahre hinaus für den Verein nicht machbar gewesen.

Segelflugzeuge sind Sportgeräte. Darum beantragte der LVO bei der Stadt Osterholz-Scharmbeck sowie beim Landkreis Zuschüsse im Rahmen der Sportförderung, um weitere Segelflugzeuge ankaufen zu können. So erwarb der Verein in der Folgezeit eine B4, einen Astir, eine ASK 21 und eine LS3.

1968 wurde die Ka7 vom Luftsportverein Ritterhude-Bremen gekauft. Dieser Verein löste sich anschließend auf.

1972 kamen die Segelflieger des Bremer Vereins für Luftfahrt nach Osterholz-Scharmbeck. Sie bilden seither mit dem Luftsportverein Osterholz-Scharmbeck eine Flugplatzgemeinschaft. Die Bremer brachten auch Fluglehrer mit, so dass der Ausbildungsbetrieb in Osterholz-Scharmbeck intensiver fortgesetzt werden konnte. Als Ausbildungsleiter fungiert seit Jahren Daglef Schriever.

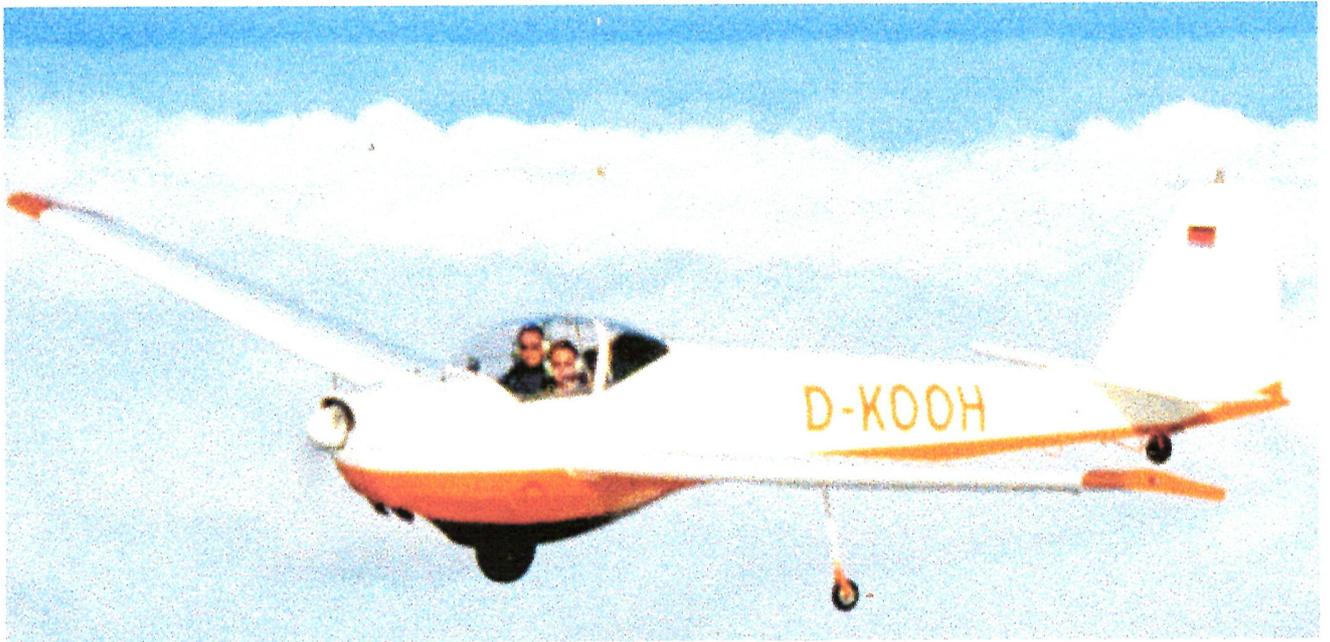
1973 errichteten die Mitglieder der Gemeinschaft neben dem Segelfluggelände hinter dem Hafen einen freitragenden Hallenbau mit 750 qm Stellfläche. Damit die Halle errichtet werden konnte, musste ein Wiesengrundstück von dem Landwirt Birn angepachtet werden. Auch dieses Gelände musste zunächst für den Bau vorbereitet werden. Die neue Flugzeughalle wurde am 8. Juni 1974 mit einem „Tag der offenen Tür“ eingeweiht. Bei diesem Bauvorhaben wurde der Luftsportverein von der Stadt und dem Landkreis finanziell unterstützt. Schließlich konnten die LVO-Mitglieder 1975 auch ein selbst gebautes Vereinsheim mit Clubraum, Küche, Sanitärebereich und Flugleitung beziehen. Der LVO verfügt seitdem über eine Werkstatt, die sogar für große Reparaturen an Kunststoffflugzeugen nach den Richtlinien des Luftfahrtbundesamtes zugelassen ist. Damit besitzt der Verein die Voraussetzungen, die jährlich anfallenden umfangreichen Wartungsarbeiten an den Segelflugzeugen selbst durchzuführen.

20 Jahre lang haben die Mitglieder des Luftsportvereins Osterholz-Scharmbeck e.V. mehr gebaut, als dass sie geflogen sind. Für viele Luftsportler betrug das Verhältnis von Arbeitsstunden zu Flugstunden 500:1! Zeugen dieser arbeitsreichen Aufbauphase sind Werkstattleiter Herbert Just und der langjährige Vorsitzende und mittlerweile verstorbene langjährige Vorsitzende Helmut Wellbrock sowie die ehemaligen Vorstandsmitglieder Heinz Rosenow und Helmut Bendorf. Sie können über die Ursprünge des Vereins und den Werdegang so manche Geschichte erzählen.

Die Osterholzer Segelflieger sind in den vergangenen Jahrzehnten weitestgehend störungsfrei und ohne wesentliche Schäden geflogen. Tödliche Unfälle haben sich glücklicherweise nie ereignet. 1957 hatten die Osterholzer Luftsportler den Absturz der Rhönlerche zu beklagen. Im Jahre 1984 verlor Ingrid Renner in der Platzrunde die Kontrolle über die B4 und stürzte ab. Die Pilotin wurde schwer verletzt, das Flugzeug beim Aufprall total zerstört.

Die bekannte Startart mit der Winde wird ergänzt durch Flugzeugschlepps. Das Schleppflugzeug (Morane Rally 180 TS) bringt der Bremer Verein für Luftfahrt mit in die Flugplatzgemeinschaft ein.

Weil die Wetterbedingungen in unserer Region nicht immer einen erfolgreichen Segelflugbetrieb zulassen steht den Vereinsmitgliedern ein Motorsegler (SF 25C „Falke“) zur Verfügung. Auf diesem Gerät können Anfängerschulung und Fortgeschrittenentraining sowohl für den Segelflug als auch für den motorunterstützten Segelflug betrieben werden. Für die Schulung auf den vereinseigenen Flugzeugen und für die theoretische Unterweisung stehen heute eine Reihe von Fluglehrern aus der Platzgemeinschaft bereit. Somit ist eine vollständige Pilotenausbildung im Verein möglich. Geflogen wird in der Regel an den Wochenenden.



1986 wurde die Sparte MODELLFLUG des Luftsportvereins OHZ gegründet. Seitdem findet auf dem Modellflugplatz in der „Langenheide“ bei Osterholz-Scharmbeck ein reger Modellflugbetrieb statt. Die Gruppe besteht heute aus ca. 30 Mitgliedern unterschiedlicher Altersstufen sowie einigen „Großfliegern“.

Die Modellflieger starten funkferngesteuerte Modelle im Flugzeugschlepp, Windenstart oder mittels eines Elektroantriebs. Modelle mit Verbrennungsmotoren werden nur als Schleppflugzeuge für die Segelflugzeuge eingesetzt. Auf dem Modellflugplatz dürfen Modelle bis zu einem Gesamtgewicht von 20 kg starten. Geflogen wird, soweit das Wetter es erlaubt, das ganze Jahr über. Die Modelle werden mit besonderem handwerklichen Geschick selber gebaut, was in einigen Fällen mehrere Jahre dauern kann. Die Spannweiten der Modelle bewegen sich zwischen 1 bis 6 Metern. Es wurden auch bereits wunderschöne Modelle von bekannten Segelflugzeugen nachgebaut.

Flugbetrieb auf dem Modellfluggelände „Lange Heide“

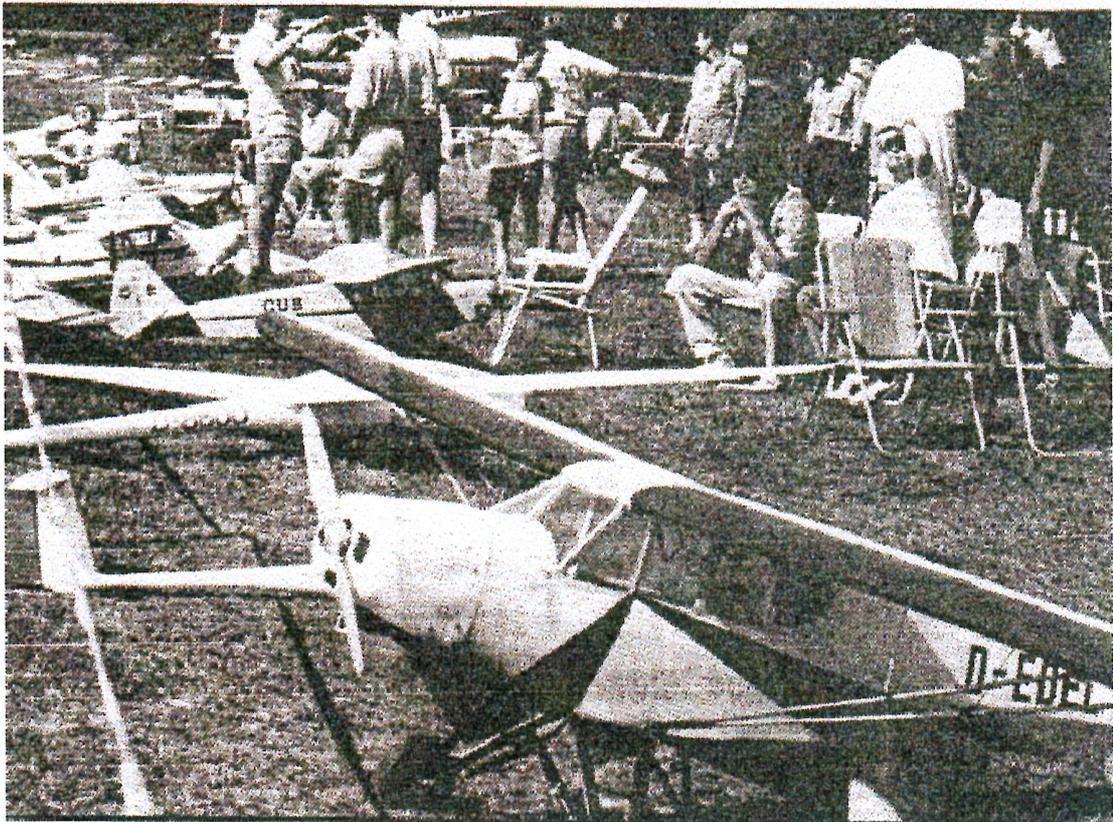


Flugzeugschlepp mit Modellflugzeugen



Die Modellfluggruppe ist bis heute sehr aktiv und veranstaltet regelmäßig Wettbewerbe. Am 30.08. – 01.09.1991 gelang es ihr, am Flugplatz Osterholz-Scharmbeck die 1. Deutsche Meisterschaft im Seglerschleppwettbewerb auszurichten. An dieser Veranstaltung nahmen 16 Mannschaften teil, die aus dem gesamten Bundesgebiet, selbst aus dem entfernten Bayern angereist kamen.

Bericht aus dem Osterholzer-Kreisblatt vom 03.09.1991



Der „Fieseler Storch“ im Kleinformat, aber bis in Detail originalgetreu nachgebaut, war das schönste Schleppflugzeug, das am Wochenende bei der ersten Deutschen Meisterschaft der Modellflieger in Osterholz-Scharmbeck startete. Hinter den auf dem Flugplatz in Reih und Glied aufgebauten Modellflugzeugen beobachteten die Schaulustigen in Campingstühlen den Reigen der Start und Landungen. Foto: Anita Meyer

Ähnlich wie bei den Modellfliegern in der „Langen Heide“ findet auch bei den „Großfliegern“ am Segelfluggelände rege Vereinstätigkeit statt. Gemeinsam mit dem Bremer Verein für Luftfahrt, mit dem der LVO bis heute eine gut funktionierende Flugplatzgemeinschaft bildet, werden regelmäßig Sommerlehrgänge veranstaltet, in denen flugbegeisterten Jugendlichen oder auch „älteren“ die ersten „Schritte“ des Fliegens auf Segelflugzeugen bzw. auf den Motorseglern erlernen

Weitere regelmäßige Veranstaltungen am Flugplatz OHZ sind das so genannte „Kinderfliegen“ im Rahmen des Ferienprogramms der Stadt Osterholz-Scharmbeck und das „MS-Fliegen“ (Fliegen mit an MS erkrankten Menschen), die alljährlich durchgeführt werden.

Während in den frühen Jahren der Vereinstätigkeit der Mangel an Fluglehrern ein großes Problem war, ist die Qualifikation von Ausbildungskräften heute so hoch, dass in den vergangenen 10 Jahren unter Führung des Ausbildungsleiters Daglef Schriever am Flugplatz Osterholz-Scharmbeck mehrere Lehrgänge angeboten werden konnten, in denen erfahrene Segelflug- und Motorseglerpiloten erfolgreich zu Fluglehrern ausgebildet wurden. An diesen Lehrgängen nahmen neben Piloten aus den eigenen Vereinen auch Piloten aus ganz Deutschland und sogar aus der Schweiz teil.

Geflogen wird vornehmlich am vereinseigenen Platz. Für die Segelflieger sind aber auch die Segelfluggelände in Gab in Süd-Frankreich, das Ausgangspunkt für das so genannte „Wellen-Fliegen“ ist oder in Unterwössen, das Ausgangspunkt für die Alpenfliegerei ist, regelmäßige Anlaufplätze, zu denen mit vereinseigenen Segelflugzeugen gefahren wird, um den Segelflug unter völlig anderen Bedingungen als im flachen Norddeutschland zu betreiben. Mit dem Motorsegler wurden wiederholt mehrtägige Wanderflüge durchgeführt, die Piloten des Vereins bis nach Schweden, zu den Skillis (Süd-West-England) und sogar bis über die Alpen nach Korsika führten.

Ein Verein wie der Luftsportverein Osterholz-Scharmbeck kann den Mitgliedern aber nicht nur das Fliegen bieten. Die vorhandenen Gebäude samt Einrichtungen, die am Platz befindlichen Gerätschaften und vor allem auch die Flugzeuge müssen ständig gepflegt und gewartet werden. Da sämtliches Material in die Jahre gekommen ist, waren gerade die letzten 10 Jahre davon geprägt, dass größere Reparatur und Überholungsarbeiten fällig wurden:

1991 Grundüberholung des Motorseglers,
1992 Erneuerung des Hallendaches,
1995/1996 Grundüberholung der Segelflugzeuge Ka 8 und der LS 3,
2000 Grundüberholung des Segelflugzeuges ASK 21.

Die genannten Arbeiten erforderten nicht nur viel Arbeitszeit, sondern auch viel Geld. Als 1995 auch noch ein Teil des Flugplatzes gekauft werden musste, blieb den Mitgliedern nichts anderes übrig, als ihren Anteil am Kaufpreis in Form von erheblichen Sonderzahlungen (Umlagen), die jedes Mitglied zusätzlich zu den Monatsbeiträgen und Fluggebühren zu zahlen hatte, aufzubringen.

Leider sind Zuschüsse der öffentlichen Hand für die Unterstützung des Luftsports heute kaum noch zu bekommen. Aus eigenen Mitteln ist es bisher nicht möglich gewesen, mittlerweile veraltetes Fluggerät gegen neues auszutauschen.

Ideal wäre die Neuanschaffung eines modernen Motorseglers, der auch in der Lage ist, die am Platz befindlichen Segelflugzeuge in die Luft zu schleppen. Damit könnte langfristig sogar das teure Schleppflugzeug Moran Rally 180 des BVL ersetzt werden, was einen großen Beitrag zur Kostensenkung und zum Schutz der Umwelt bedeuten würde. Leider kostet ein Austausch gegen den bereits vorhandenen Motorsegler ca. 150.000 DM, die der Verein nicht aufbringen kann. Vielleicht gelingt es in den nächsten Jahren mir Sponsorenhilfe entsprechende Gelder zu bekommen – erste großzügige Spenden sind schon eingegangen.

Mit einem Motorsegler, vier Segelflugzeugen (davon drei Kunststoffmodelle) verfügt der LVO trotzdem über einen ausgewogenen Flugzeugpark. Die Vereinsmitglieder sind damit in der Lage, so wohl Leistungs- und Streckenflüge zu absolvieren als auch alle Phasen der Flugausbildung mit dem jeweils passenden Flugzeug abzudecken.



Motorsegler Scheibe SF 25 C Falke



Doppelsitziges Segelflugzeug ASK 21



Einsitziges Segelflugzeug LS 3



Einsitziges Segelflugzeug Astir



Einsitziges Segelflugzeug KA 8

Blickt man auf die letzten 50 Jahre zurück, so kann man feststellen, dass die Osterholzer Luftsportler mit großer Energie und Entschlossenheit eine stabile Grundlage für eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung gelegt haben. Nicht von ungefähr lautet ein Fliegerspruch:

Nur fliegen ist schöner ... 

Osterholz-Scharmbeck Sonntag 13.05.2001

