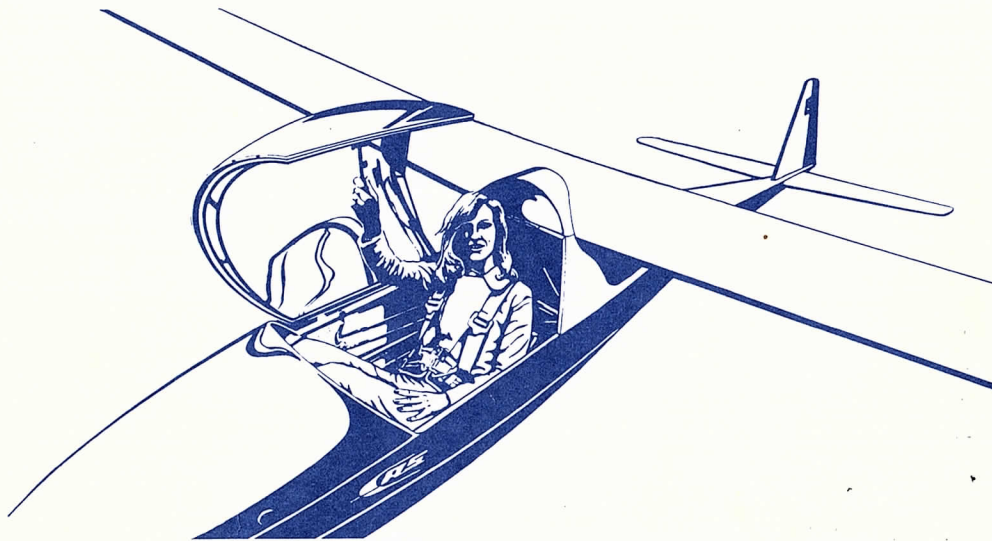


**WIR BIETEN MEHR ALS GELD UND ZINSEN**



**Wir geben Ihrem Geld kräftigen  
Aufwind. Und beraten Sie,  
wenn Sie hoch hinaus wollen.**

Zum Beispiel können wir Ihnen helfen, Ihr Ersparnis durch Zinsen und Prämien bald kräftig zu vermehren. Oder wir sagen Ihnen, wie Sie vorteilhaft und wie im Flug zu einem Kredit kommen, den Sie zur

Finanzierung Ihres luftigen Hobbys oder Ihrer anderen Pläne benötigen.

Lassen Sie uns als finanzielle „Motorwinde“ für Sie arbeiten und Sie werden mit Ihrem Geld bald „Höhe“ gewinnen.

 **Volksbank Bremen-Nord eG**

**30 Jahre LSCN**



**25 Jahre  
Modellfluggruppe**

**SIEMENS**

Auch Meteorologen  
haben Siemens-Computer.  
Und genauere Wetterkarten

Genauere Vorhersagen über Wettergebiete,  
Windstärken, Temperaturen, Niederschläge  
für Landwirte, Verkehrsteilnehmer, Sportler,  
Urlauber...

Ein Siemens-Computer z. B. wird eingesetzt,  
um die Datenfülle der Wettersatelliten Meteosat I  
und II auszuwerten. Zusätzlich zu den im  
abendlichen Fernsehen gezeigten Wolkenbildern  
können die Meteorologen Windrichtungen  
und -geschwindigkeiten, Oberflächentemperaturen  
der Meere, Wasserdampfverteilung in den oberen  
Luftschichten usw. berechnen. Es ist sogar  
möglich, Einzelbilder zu Zeitrafferfilmen  
zusammensetzen und die Wolkenbewegungen  
eines Tages in Sekunden darzustellen.

Wie in der Meteorologie beim Darmstädter  
Operationszentrum für Weltraumforschung (ESOC),  
bei der Schweizerischen Meteorologischen  
Anstalt Zürich oder im geophysikalischen  
Vorhersagesystem GEOVOR arbeiten Siemens-  
Computer in vielen Bereichen des täglichen  
Lebens. Rund 3.000 Universal-Computer und  
ca. 18.000 Bürocomputer und Prozessrechner  
sind es bereits.



**Siemens-Computer sind überall zu Hause.**

**Luftsportclub Niederweser**



# Flugmodell Ausstellung

**im Bürgerhaus Vegesack**  
am Freitag, 15. April 1983 von 10.00-18.00 Uhr  
am Sonnabend, 16. April 1983 von 10.00-18.00 Uhr

30 Jahre LSCN



25 Jahre  
Modellfluggruppe

## Groß-Flugtag

Himmelfahrt – Donnerstag 12. Mai 1983  
in Schwanewede, Bundeswehrgelände

Zur Deckung der Unkosten wird ein geringer Beitrag erhoben

Die Ausstellung im Bürgerhaus gibt einen Überblick über die Vielfalt des Flugmodellbauens. F 3 B-Segler, Großsegler, Motorflugzeuge aller Art, Hubschrauber, alles ist vertreten. Einige Modelle werden mit Absicht unvollendet gezeigt, damit man Einblick nehmen kann in das Innere einer Tragfläche oder eines Rumpfes.

Dia-, Film- und Videovorführungen vermitteln einen Eindruck vom Fliegen und vom Leben auf dem Flugplatz und an den Hängen der Berge.

Ein „Großer“ – ein richtiges Segelflugzeug mit einklappbarem Motor – wird am Sonnabend nachmittag ab ca. 13.00 Uhr vor dem Bürgerhaus aufgerüstet und kann besichtigt werden. Die „Kleinen“ können für ein Foto auch mal einsteigen.

Der Flugtag am 12. Mai zeigt dann unsere Modelle in Aktion. Der Besitz dieser Festschrift berechtigt auch zum Besuch des Übungsgeländes in Schwanewede. Die Flugvorführungen werden etwa um 14.30 Uhr beginnen, aber auch am Vormittag lohnt es sich, die Trainingsflüge zu beobachten.

Wir wünschen allen unseren Gästen viel Freude und einen unterhaltsamen Nachmittag.



Ich entbiete meinen Gruß dem Luftsport-Club Niederweser und beglückwünsche ihn zu seinem dreißigjährigen Bestehen. Dreißig Jahre Luftsport-Club Niederweser sind dreißig Jahre Pflege des Luftsports im Raume Bremen-Nord und der weiteren Umgebung. Ganz besonders beglückwünsche ich die Abteilung Modellflug zu ihrem fünfundzwanzigjährigen Jubiläum.

Der Modellflugsport ist eine gleichwertige Sportart wie Segelflug, Motorflug, Fallschirmsport und die anderen im Deutschen Aero-Club vertretenen Sportarten. Er ist einzigartig zum Bekanntmachen der Jugend mit dem Flugsport. Er kann Jugendliche weiterführen zum Segel- und Motorflug usw. und ist sinnvolle Freizeitgestaltung. Der pädagogische und jugendpflegerische Wert des Modellflugsports ist unbestritten. Neben den rein Sportlichen beinhaltet er viele Wissensbereiche wie Aerodynamik, Flugphysik, Chemie, Meteorologie, Mathematik, Materialkunde und darüberhinaus handwerkliche Fähigkeiten und Techniken zur Verarbeitung unterschiedlichster Werkstoffe.

Ich wünsche dem Luftsport-Club Niederweser für seine gemeinnützige Arbeit alles Gute für die Zukunft:

Glück ab für die Segelflieger, Holm- und Rippenbruch für die Modellflieger!

Gabriel Schroeter  
Landesmodellflugreferent

# Schlafen wie auf Wolken in Betten von Riedel



## Riesenauswahl in allen Abteilungen



# BETTEN RIEDEL

Das  
Betten- und Wäschehaus  
in Bremen-Vegesack  
neben dem Sedanplatz  
Telefon 04 21 / 66 35 70

über 25 Jahre



*In diesem Jahr feiert der Luftsportclub Niederweser seinen 30. Geburtstag. Wenn jemand seinen 30. Geburtstag feiert, dann steht er mitten im Leben, so ist dies auch heute mit unserem Verein und seinen beiden Abteilungen. Aus einem kleinen Kreis begeisterter Flieger entstand eine Modellfluggruppe von etwa 150 Mitgliedern, die mit ihren Wettbewerben und Meisterschaften national und international von sich reden machte. Daraus hervor ging wieder die 50 Mitglieder zählende Motorseglergruppe, die sich seit 1967 mit dem Aufbau eines fliegerischen Ausbildungs- und Leistungszentrums befaßt hat, woraus der im wunderschönen Teufelsmoor gelegene Flugplatz Hüttenbusch entstanden ist.*

*So können wir in diesem Jahr mit Stolz, aber auch mit Dankbarkeit auf unsere Errungenschaften zurückblicken. Stolz – weil wir die Hoffnungen unserer Gründer weit übertroffen haben und dankbar denjenigen, die uns dabei geholfen haben. Als Vorsitzender danke ich an diesem festlichen Ereignis meinen Vorgängern und Mitstreitern in unseren eigenen Reihen, die unzählige Stunden ihrer wohlverdienten Freizeit in den Dienst der Sache gestellt haben und sehr oft dabei noch finanzielle Opfer gebracht haben.*

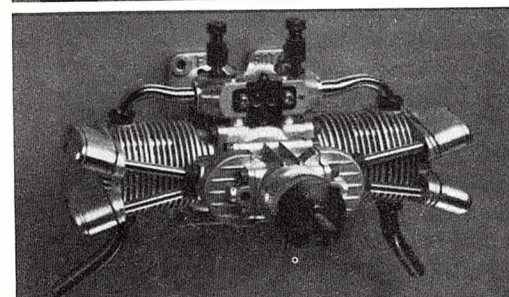
*Danken möchte ich bei dieser Gelegenheit auch jenen, die in Ämtern, Behörden, Verbänden, Institutionen, Firmen und auch als Privatpersonen uns Verständnis und Hilfe entgegengebracht haben.*

Hans Kapala  
1. Vorsitzender des LSCN e.V.

# S Simprop Electronic

## Das internationale Modellbauprogramm

Der vierfarbige Simprop-Katalog '83 ist überall im Fachhandel erhältlich oder direkt bei SIMPROP ELECTRONIC, Postfach 14 40, 4834 Harsewinkel, gegen Voreinsendung von 9,90 DM + 3,- DM Portoanteil in Briefmarken.



Der 25. Geburtstag der Modellfliegergruppe im LSCN e.V. ist für mich ein Anlaß, einige Gedanken zu äußern, die nicht nur mit dem Fliegen zu tun haben. Wie ist es möglich, daß Menschen unterschiedlichster Herkunft, Bildung, Lebens- und politischer Auffassung so lange Zeit zusammenbleiben, einen Verein am Leben erhalten und trotz gelegentlicher Schwierigkeiten das Ziel nicht aus den Augen verlieren? Es ist natürlich zunächst das gleiche Interesse an der Sache, das alle Mitglieder eint. Dann gehört dazu ein unbewußtes Toleranzverständnis, das für den Zusammenhalt sorgt und die Achtung vor der Meinung des anderen aufrechterhält. Ich meine sogar, daß ein guter Verein bessere Arbeit für die Gesellschaft leistet als andere, selbst politische Zusammenschlüsse. Nicht ohne Grund sind in den Vereinen der Bundesrepublik mehr Mitglieder organisiert als in den Parteien.

Das Bindeglied für die Modellflieger ist der Spaß am Bauen und die Freude am Fliegen, zwei Besonderheiten unseres Sports, die geeignet sind, die Freizeit sinnvoll zu gestalten. Es ist eines der Probleme unserer Zeit, den weiterhin wachsenden großen Bereich des privaten, nicht beruflichen Lebens mit Inhalten zu füllen.

Das inaktive Fernsehen ist zwar geeignet zu informieren und zu unterhalten, aber die Kreativität und die Aktivität kommt bei dieser Art von Freizeitgestaltung zu kurz. Unter vielen anderen guten Angeboten birgt das Modellbauen und -fliegen dagegen viele Möglichkeiten in sich, Fähigkeiten zu wecken und Eigenschaften zu fördern, die der Einzelne nicht mehr bei sich vermutet. Selbst gestalten, mit eigenen Händen bauen, Flug- und Motorentechnik erforschen, Fernsteuern erlernen und schließlich das Erlebnis des Fliegens sind Vorgänge und Ereignisse, die

aktiv der Trägheit entgegenwirken. Die frische Luft und körperliche Betätigung zur Stärkung oder Erhaltung der Gesundheit sind ein weiterer Beitrag zum Positiven, Kommunikation mit anderen liefert der Verein dazu. Daß durch das Lernen von Mißerfolgsüberwindung auch ein erzieherischer Aspekt für Jugendliche und Erwachsene in der Sache steckt, sollte Berufspädagogen zum Nachdenken bringen. Ich bin bei solchen Argumenten und Fakten ganz sicher, daß die Modellfluggruppe im LSCN auch die nächsten 25 Jahre gut überstehen wird.

Hans Hoffmeister  
1. Vorsitzender  
der Modellfluggruppe

## Gestatten . . .



**Helmut Gräpel**

Ich vertrete die Gothaer Versicherungsbank.

Brauchen Sie Versicherungsschutz?  
Möchten Sie etwas über Ihre Versicherung wissen?  
Beabsichtigen Sie, sich einen neuen Wagen zu kaufen?  
Benötigen Sie eine Versicherungsbestätigung,  
oder hatten Sie einen Schaden?

In allen diesen Fällen stehe ich Ihnen mit Rat und Tat zur Seite. Ich berate und informiere Sie und mache Ihnen Ihren Versicherungsschutz transparent. Denn das ist meine Aufgabe als Ihr Gothaer Fachmann und ein Service, den nicht jede Versicherung bietet.

Meine Anschrift sollten Sie sich merken.

**Gothaer Versicherungsbank VVaG**  
**Hauptgeschäftsstelle Helmut Gräpel**  
**Burgdammer Ring 30 A**  
**2820 Bremen 77**  
**Telefon (04 21) 63 48 76**

Stellen Sie meinen Service doch einmal auf die Probe.



**30 Jahre Luftsport-Club Niederweser e.V.**  
**25 Jahre Abteilung Modellflug**  
**15 Jahre Abteilung Segelflug**

Das sind besondere Jubiläen für unseren LSCN. Der Weg war anfangs schwierig, doch Idealismus hat ihn bezwungen.

Der Krieg war gottlob zu Ende; die schlimmsten Zerstörungen beseitigt, die Währungsreform gewesen. Unser Land befand sich in der Aufbauphase. Man schrieb das Jahr 1950 als der Verfasser aus fünfjähriger russischer Kriegsgefangenschaft nach Bremen zu seinen Eltern kam. Hier in Bremen-Nord fand er bereits die Fluggruppe Bremen-Nord des Bremer Vereins für Luftfahrt e.V. vor, etwa 30 Mitglieder. Es waren Einheimische und Heimatvertriebene und sie kamen aus allen Berufen: Erfahrene ältere, doch in der Mehrzahl jüngere Flieger. Alle geeint in der Sehnsucht, wieder fliegen zu wollen. Der Idealismus war groß, die finanziellen Möglichkeiten gering. Zudem durfte man noch nicht fliegen. Die Erlaubnis der Besatzungsmacht erfolgte erst später. Trotzdem herrschte reges Vereinsleben. Mangels Werkstatt wurden kleinere Flugzeugteile, wie Seitenruder, Höhenruder u. ä. im Keller eines Mitgliedes gebaut. Nach Freigabe des Segelfluges wurde auf dem Flugplatz in Bremen geschult. So hat auch der Verfasser seine ersten Flüge nach dem Kriege auf dem Bremer Flughafen genossen. Die Fahrten dorthin waren mit den öffentlichen Verkehrsmitteln recht umständlich und zeitraubend. Außer-



**Große Auswahl**  
**an Flug-, Schiffs-**  
**und Automodellen,**  
**RC-Anlagen und**  
**Zubehör**

**Fachkundige Beratung**

**Modellbau Hasselbusch**

2820 Bremen-Blumenthal · Landrat-Christians-Straße 77 · Tel. 04 21-60 07 82

dem wollte man vom Bremer Verein unabhängig sein. So kam es zur Gründungsversammlung am 16.3.1953 im Norddeutschen Hof. Vertreter des Kreissportbundes und der Presse waren anwesend. Es wurde über Ziele und Vorhaben gesprochen. 17 Mitglieder traten bei. In den Vorstand wurden gewählt: Joachim Lehnert, 1. Vorsitzender; Friedhelm Hobel, 2. Vorsitzender; Gabriel Schroeter, 1. Schriftführer und Kassenwart; Heinz Kahlenberg, 2. Schriftführer; Paul Prüver, Referent für Presse.

Der Name „Luftsport-Club Niederweser“ sollte den Verein nicht auf Bremen-Nord begrenzen. Wegen des Flugplatzes in Lemwerder wurde hier der Sitz des Vereins gewählt und Niedersachsen als Landesverband. Das Vereinsabzeichen – eine Möwe in aufgehender Sonne über den Wellen der Weser – sollte den Verein symbolisieren. Aus der Tradition der ehemaligen Flieger von Garlstedt wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt: Herr Gerding, Direktor der BWK, Herr Dr. Caspari, Direktor der Spinnbau und der ehemalige Werkobermeister von VFW-Lemwerder, Herr Max Papenfuß.

Nun ging es mit frischer Kraft an die Arbeit. Eine durch Vermittlung von Albert Norden von der BWK geschenkte Baracke, die auf dem Schützenplatz Beckedorf als Werkstatt errichtet worden war, wurde für 2000,- DM veräußert. Mit 1700,- DM



„Kranich III“ in Lemwerder, im Cockpit Fluglehrer Werner Augstein†, dahinter Rena Schroeter, auf der Tragfläche sitzend Gabriel Schroeter, davor knieend Liselotte Haspelmath.

beteiligte sich der Verein an der Kranich-Gemeinschaft. Damit sollte den Mitgliedern die Möglichkeit zur Schulung auf diesem Doppelsitzer gegeben werden. Gleichzeitig begann der Bau eines Doppelraab. Die Cuxhavener Segelflieger bauten drei Satz Tragflügel, der Verein in Bremervörde drei Leitwerksträger und die Höhenleitwerke. Die Stahlrohrrümpfe erstellte siebzigjährig unser Ehrenmitglied Max Papenfuß in einer Ecke der Firma Spinnbau. Nach Austausch der Teile besaß jeder Verein ein Flugzeug. Während dieser Zeit wurde unter Leitung von Paul Prüver in der Werkstatt in Lemwerder auf dem Fahrgestell eines Halbkettenfahrzeuges (Zugmaschine für eine 8,8 cm-Kanone) eine Winde gebaut und außerdem ein Segelflugzeug-Transportwagen.

Das Flugzeug der Kranich-Gemeinschaft wurde im Wechsel bei den Haltervereinen stationiert. Etwa alle 8 bis 10 Wochen ein Wochenende in Lemwerder. Da das Rollfeld des Werkes Lemwerder an verschiedene Bauern zur Weidenutzung verpachtet war, mußten die Einzäunungen für den Flugbetrieb umgelegt und das Vieh vorher in besondere Ecken getrieben werden. Dabei soll ein Bulle zwischen die Junggrinder geraten sein und einigen davon noch im zarten Alter befindlichen Rinderfräulein die Jungfräulichkeit geraubt haben. Zur Abwehr der Schadensforderung des Bauern mußte das Anwaltsbüro Meyer-Herksen beauftragt werden.

Im März 1956 kündigte der LSCN seine Mitgliedschaft an der Kranich-Gemeinschaft auf. Die Erwartungen waren nicht erfüllt worden. In den zwei Jahren der Zugehörigkeit war das Flugzeug zu geringe Zeit in Lemwerder eingesetzt worden

**Ob Flieger Allianz**  
**oder Nichtflieger**  
**man geht zum Fachmann**



**Hans Kapala**

Generalvertreter der **Allianz** Versicherungs AG

Lindenstraße 61 · 2820 Bremen 70 · Tel. 6561 11

und nicht ein Mitglied hatte eine Prüfung erfliegen können. Die Fahrtkosten zu den anderen Flugplätzen waren zu hoch. Außerdem konnte der Verein die anfallenden anteiligen Instandhaltungskosten von 500,- DM nicht aufbringen. Da der Doppelraab noch nicht fertiggestellt war, kam der Flugbetrieb zum Erliegen. Die meisten Mitglieder waren außerdem selbst im Aufbau begriffen und wirtschaftlich selbst engagiert und konnten sich das Fliegen kaum leisten und so schrumpfte der Verein nach kurzer Blüte auf knapp 10 Mitglieder.

Am 1.9.1955 gab der bisherige Vorsitzende Jochen Lehnert sein Amt an Paul Prüver ab. Die Winde konnte an die Jugendausbildungsstätte des DAeC in Hirzenhain (Dillkreis) günstig verkauft werden. Mit dem inzwischen fertigen Doppelraab fuhren Hobel, Prüver, Schroeter und das Ehrenmitglied Papenfuß nach Hirzenhain. Dort wurde das neue Flugzeug eingeflogen. Später ist es an einen Verein in Peru verkauft worden.

Mit so wenigen Mitgliedern und ohne Gerät war an einen Segelflugbetrieb nicht mehr zu denken. Nun kamen die Motorflieger zum Zuge. In einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 23.9.1958 wurde der Kauf eines Motorflugzeuges beschlossen und der Vorstand ermächtigt, von der Volksbank Bremen-Vegesack ein Darlehen von 5000,- DM aufzunehmen.

Hierfür forderte die Bank die persönliche Bürgschaft von Prüver, Hobel und Schroeter. Ausgestattet mit einem Scheck über 10 000,- DM nebst Bankgarantie



**Hallen-, Geräte- und Maschinenbau  
Heinz Eckinger GmbH & Co. KG**

**2822 Schwanewede 1/Bremen-Nord**

**Beckedorf, Bahnhofstraße 130  
Telefon: Bremen (0421) 650057/59**

Stahlhoch-, leicht- und Rohrbau

Schweißkonstruktionen

Ziehteile bis 160 t Preßkraft

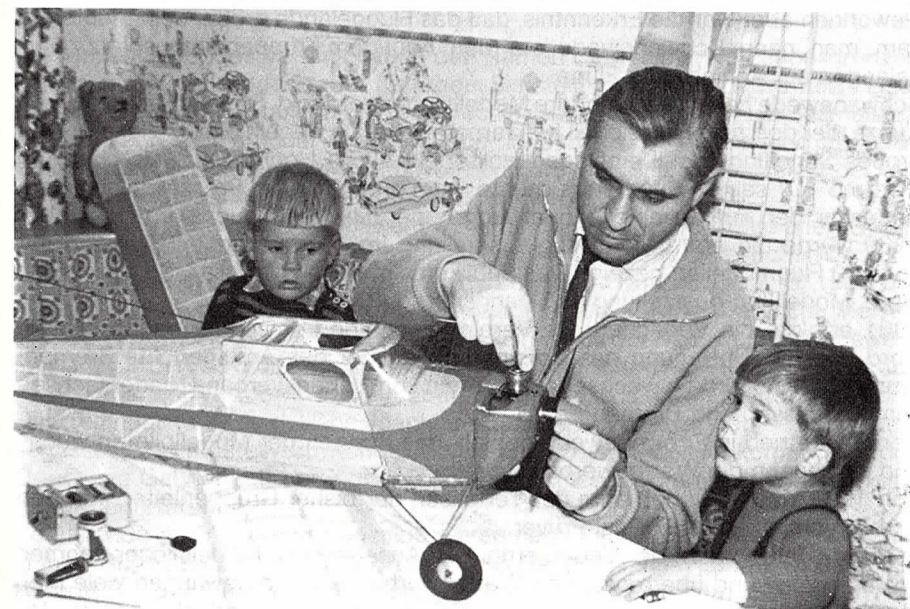
Stanzteile bis 70 t

aus St. NE-Metallen und rostfreien Stählen

fuhren im kleinen Fiat 600 diese drei mit dem Ehrenmitglied Max Papenfuß nach Bad Homburg, dort stand eine Piper J3C zum Verkauf. Nach Begutachtung und Probeflug war man sich handelseinig. Die Überführung erfolgte durch Hobel und Schroeter bis Bielefeld. Dort wurde gewechselt. Die Geschwindigkeit des Flugzeugs war nicht sehr groß und so erreichten Papenfuß und Schroeter den Flughafen Bremen mit dem Auto kurz nach der Landung.

Mit der Motorfluggruppe des Bremer Vereins für Luftfahrt wurde ein Chartervertrag abgeschlossen. Schon bald mußte die Piper grundüberholt werden, d. h. die ganze Bespannung mußte herunter, Flügel und Rumpf im Detail überprüft und ausgebessert werden. Diese Arbeit übernahm wiederum unser Ehrenmitglied Max Papenfuß, inzwischen 73 Jahre alt. Nur das Bespannen erfolgte durch zwei Spezialisten. Max Papenfuß leistete diese Arbeit, wie auch seinerzeit die Herstellung der Stahlrohrrümpfe ohne Entgelt. Ihm wurden lediglich die Buskosten und ein tägliches Kantinenessen erstattet. Leider ist ihm gebührender Dank nie zuteil geworden. Er war immer still und zufrieden, half wo er konnte und wo es seiner Person bedurfte. Und so still ist er von uns gegangen.

Wenn auch nur wenig Arbeitslohn angefallen war, die Materialkosten verschuldeten den Verein noch höher. Die Vorstellungen und Berechnungen waren nicht aufgegangen, die Mitglieder fort. Für den Verfasser (2. Vorsitzender) ergab sich 1959 folgende Situation: Eine überholte Piper, auf der kaum ein Vereinsmitglied geflogen hatte, Vereinsschulden, ein tätiges Ehrenmitglied und der Vorsitzende



Flug-Modellbau 1959, Gabriel Schroeter mit Modell „Funkboy“



im Krankenhaus. Eine Berechnung zeigte den Zeitpunkt auf, an dem das Aktivvermögen aufgezehrt sein würde. Es mußte schleunigst gehandelt werden. Vom Verkauf des Flugzeugs blieb nach Ablösung der Verpflichtungen noch ein Betrag von etwa 2500,- DM auf dem Vereinskonto.

Segelflug und Motorflug schienen Vergangenheit, aber nicht der Verein! Der Verfasser, im Segelflug über seiner ostpreußischen Heimat in Drachenberge und Insterburg, auf der Kurischen Nehrung in Rossiten, Pillkopen und Nidden erwachsen geworden, im Kriege den Motorflug erlernt, hatte sich schon als Knabe mit dem Modellflug beschäftigt. Von der noch in den Kinderschuhen steckenden Funkfernsteuerung fasziniert, hatte er bereits 1957 ein entsprechendes Flugmodell gebaut: 1,80 m Spannweite, als Antrieb ein Selbstzünder mit 2,5 ccm und eine Teco-Röhrenempfänger-Fernsteuerung. Der Steuerungsimpuls wurde mittels eines Klingelknopfes über einen Standsender mit einer Antenne von 2,75 m Länge an den Empfänger gegeben. Der erste Flug erfolgte im Februar 1958 in Beckedorf auf der Wiese gegenüber dem heutigen Sportplatz. Paul Prüver und der Verfasser mühten sich abwechselnd mit dem Anwerfen des Motors. Als dieser nach einer halben Stunde endlich ansprang, wurde er nicht mehr nachreguliert. Man war froh, daß er lief. Es erfolgte der Handstart des Flugmodells. Der Steigflug war mäßig und wurde durch den manchmal stotternden Motor unterbrochen. Kurz vor dem Ende der Wiesen wurde eine Linkskurve geflogen. Das Flugmodell überflog die Straße und blieb mangels entsprechender Höhe in einer Birke neben einem Einfamilienhaus hängen. Die Bergung war nicht ganz einfach. Gewonnen aber war die Erkenntnis, daß das Fluggelände größer sein müßte. So kam man nach Schwanewede auf den heutigen Truppenübungsplatz. Dort gelangen auf Anhieb gute Flüge.

Schwanewede haben auch andere Modellflieger entdeckt. So z. B. Hans-Joachim Kunze, der dort sein Flugmodell funkfernsteuerte. Da war ein Max Müller, der sein großes Segelflugmodell einfliegen wollte, ein Alfred Hogrefe, der sich um den „Kratmo 10“ seines Superstars mühte. Im Verein mit der Presse gelang dem Verfasser der Aufbau einer Modellfluggruppe, die rasch wuchs. Im Dezember 1960 wurde die erste Modellflug-Ausstellung im Jugendheim Alt-Aumund mit etwa 50 Flugmodellen gezeigt. Das Publikumsinteresse war groß. So besuchten die 2. Modellflug-Ausstellung 1961 annähernd 1000 Personen.

1961 erfolgte die Verlegung des Vereinssitzes von Lemwerder nach Bremen-Nord und die Eintragung des Vereins im Register des Amtsgerichts Bremen-Blumenthal. Außerdem wechselte der Verein vom Landesverband Niedersachsen zum Landesverband Bremen des DAeC.

Der Flugbetrieb in Schwanewede gedieh, das Können der Modellpiloten wuchs und es begann die Wettbewerbsfliegerei.

Von 1963 bis 1966 übernahm der Verfasser, der bisher Gruppenleiter war, den Vereinsvorsitz; ab 1967 Paul Prüver.

In diesen Jahren kam der Verein erneut zu Ansehen. Die Modellflieger nahmen an regionalen und überregionalen Wettbewerben teil und gewannen viele Meistertitel (siehe hierzu den Bericht von Otfried Treptow, Sportliche Analen des LSCN).

Inzwischen war in Bremen-Nord auch das Interesse für den Segelflug gewachsen und Paul Prüver begann in Hüttenbusch eine Segelfluggruppe aufzubauen. Dort ist von den Segelfliegern ein Flugplatz mit Tower und Halle geschaffen worden. Zum Flugzeugpark gehören insgesamt vier Motorsegler. Hierüber berichtet gesondert ein Mann der dortigen ersten Stunde.

Durch das Entstehen einer zweiten Gruppe wurde eine Änderung der Satzung notwendig. Nun sind beide Abteilungen, Modellflug und Segelflug, selbständig. Jede Abteilung hat ihren eigenen Abteilungsvorstand und ist wirtschaftlich autark. Die Vereinsführung sah zum 15.6.1971 so aus: Gesamtverein: Hans Kapala, 1. Vorsitzender; Gabriel Schroeter, 2. Vorsitzender. Abteilung Modellflug: Hans-Joachim Kunze, Vorsitzender; Helmut Hielscher, Schriftführer; Hellmuth Hasselbusch, Kassenwart. Abteilung Segelflug: Paul Prüver, Vorsitzender; Renate Domann, Schriftführer; Joachim Domann, Kassenwart.

Diese Vereinsform hat sich inzwischen bewährt. Die Vorsitzenden der Abteilung Modellflug waren nach Hans-Joachim Kunze, Max Müller, Karl Cassens und ab März 1980 Hans Hoffmeister.

Ab 1972 wuchs die Modellflugabteilung von 60 Mitgliedern rasch heran. 1975 waren es bereits 108 und inzwischen sind es 181 Mitglieder. Natürlich sind recht viele Jugendliche dabei. Die Jugendarbeit ist seit jeher vom Verein besonders gefördert worden. So besteht eine eigene Jugendgruppe mit dem derzeitigen Jugendleiter Arne Wolf. Der Verfasser selbst war etwa 12 Jahre im Jugendheim Alt-Aumund und etwa drei Jahre im Sattelhof nebenamtlich als Modellfluglehrer tätig.

Die Modellflieger des Vereins haben den Namen LSCN über die Landesgrenzen hinaus in andere Bundesländer getragen. Sie stellten, wie aus O. Treptows Liste hervorgeht, nicht nur fast jährlich in verschiedenen Klassen den Landesmeister, sondern belegten auf der Wasserkuppe, in Schleswig-Holstein und in vielen anderen Bundesländern bei Wettbewerben gute Plätze, ja waren selbst bei verschiedenen Deutschen Meisterschaften recht erfolgreich.

Auch der Modellflugplatz in Schwanewede hat viele glänzende Tage erlebt. Nicht nur verschiedene Flugtage mit mehreren Tausend Besuchern. Auch überregionale Wettbewerbe sind dort durchgeführt worden. So z. B. 1980 der F 3 b-Wettbewerb für den B-Kader der Bundesliga. Da waren Deutsche Meister und die Weltmeistermannschaft zu Gast. 1981 war da der Nachwuchswettbewerb in F 3 b für den C-Kader. Für dieses Jahr folgt wiederum ein Flugtag und neben verschiedenen Wettbewerben ein überregionaler F 3 b für die Bundesliga Nord. Überregional tätig sind Hans-Joachim Kunze als Vorsitzender des Fachausschusses RC und stellvertretender Vorsitzender der Modellflugkommission des DAeC und Gabriel Schroeter ebenfalls Mitglied dieser Kommission und Landesmodellflugreferent.

Vorsitzende der Abteilung Segelflug waren nach Paul Prüver, Hans Kapala und Hubert Bujak; z. Zt. ist es Hans Bruns. Klaus Haubold hat im Landesverband das Referat Technik inne und gehört ebenso wie der Verfasser zum erweiterten Präsidium des DAeC, Landesverband Bremen. Die Segelflugabteilung ist 53 Mitglieder stark.

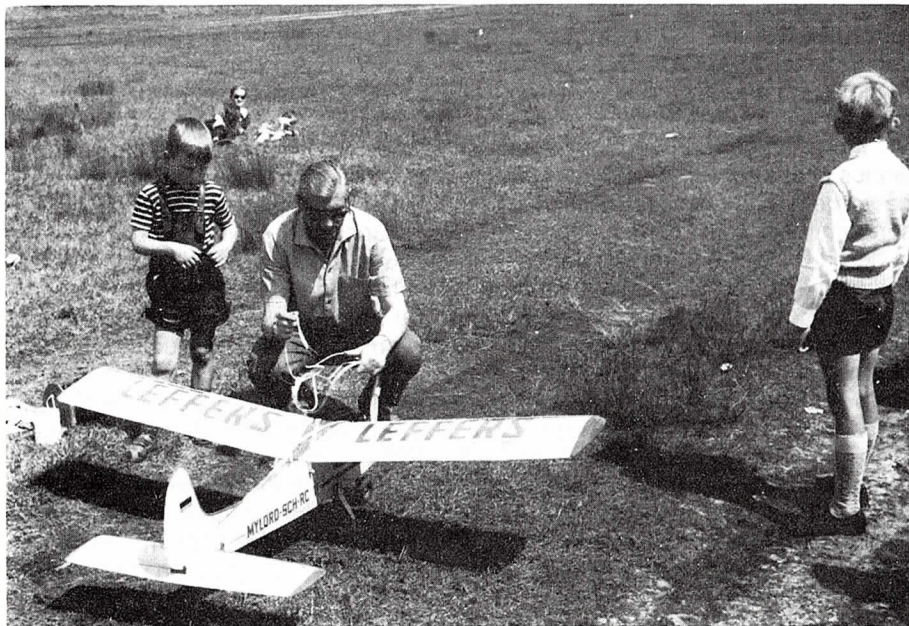
Auf dem Kreissporttag 1980 wurden durch Senator Dr. Scherf, Hans Kapala und Gabriel Schroeter geehrt und erhielten die Silberne Medaille des Kreissportbundes.

Der Verfasser, mit Unterbrechung von etwa einem halben Jahr, seit 1950 im Vorstand tätig, hat versucht aus eigenem Erleben und den vorhandenen Unterlagen die Vereinsgeschichte zu schreiben und möchte zusammenfassen:

**Geboren** aus dem Idealismus, **geworden** aus dem Wollen und **gewachsen** durch Tatkraft und Ausdauer im Zusammenwirken aller Mitglieder, das ist unser Verein: der Luftsportclub Niederweser!

Uns ist es in die Hand gegeben: sein Fortbestehen zur Pflege des Luftsports!

Gabriel Schroeter



In Schwanewede der „Mylord“ mit Reklame der Firma Leffers, gebaut von Gabriel Schroeter. Das Modell wurde mit einer 10-Kanal-Anlage gesteuert, die Vereinseigentum war.

## Geschichte des Flugplatzes Hüttenbusch

**1968/69** Anpachtung des Geländes für den Sonderlandeplatz Hüttenbusch durch die Initiative des Hüttenbuschers Irmund Osthaus.

**1969/70** Planung und Beginn des Aufbaues einer Flugzeughalle. Parallel dazu Aufbau einer gestifteten Arbeitsbaracke zum Zwecke der Unterkunft der Vereinsmitglieder sowie zur Unterbringung der Flugleitung. Nach provisorischer Fertigstellung des Hangars Unterbringung des 1968 angeschafften Motorseglers (D-KEGO), der bis dahin auf fremden Plätzen stationiert war.

Unter Anleitung von zwei Fluglehrern (Paul Prüver und Helmut Meier) wurde die Wochenendschulung begonnen.

**1971** Anschaffung eines zweiten Motorseglers (D-KBIG).

Die ersten drei Motorsegleprüfungen wurden abgelegt.

Fertigstellung des Hangars.

Als Fremdflugzeug war eine DO 27 stationiert.

**1972** Weiterer Ausbau des Flugplatzes

Zwei weitere Mitglieder erwerben den Motorseglerschein.

Außerdem wurde eine neue Lehrberechtigung (Fluglehrer) erworben.

Planung für ein neues Gebäude (Tower) in Angriff genommen.

Flugtag in Verbindung mit den Hüttenbuscher Vereinen zu Gunsten des SOS-Kinderdorfes Worpswede.

Die Flugschülerzahl hat sich auf etwa 10 erhöht.

**1973** Weitere fünf Neuerwerbungen des Motorseglerscheines.

Planung und Bau der zusätzlichen Flugzeughalle.

**1974/75** Planung und Baubeginn des Vereinsheimes mit Tower.

**1975** Erwerb und Aufstellung des Werkstattgebäudes mit Fallschirmspringerunterkunft.

**1976** Kauf des Flugplatzgeländes.

Planung und Baubeginn einer neuen Landebahn.

Einzug ins neue Clubheim.

**1977** Fertigstellung und Inbetriebnahme der neuen Landebahn.

Alte Landebahn dient seither als Sicherheitszone und Rollfeld.

**1978** 10 Jahre Flugplatz „Hüttenbusch“

Tag der offenen Tür (Besucher konnten Einblick in Flugplatzleben nehmen) – siehe auch beigefügter Zeitungsausschnitt

25-Jahr-Feier des Hauptvereines (Modellfluggruppe und Motorseglgruppe)

# Von „Big Lift“ auf Huckepack genommen

## Tag der offenen Tür beim Luftsportclub Niederweser

W o r p s w e d e - H ü t t e n b u s c h (wp). Mit knatternden Ein-PS-Motoren sausten die Doppeldecker über das grüne Feld. Lautlos drehten die weitausladenden Segelflieger ihre Runden über dem Teufelsmoor. Der Bremer Luftsportclub (LSC) Niederweser hatte wieder zu einem Flugtag eingeladen. Aus Anlaß seines 25jährigen Bestehens zeigte er zum Tag der offenen Tür eine bunte Palette fliegerischen Könnens. Im Mittelpunkt des Flugtages in Hüttenbusch am Sonntagmittag standen diesmal die Modellflieger aus Schwanewede. Ihre schnellen Flugmodelle wurden immer wieder mit Beifall bedacht. Die oft nur mit wenig mehr als einer Pferdestärke angetriebenen Kleinflugzeuge liefen den großen Maschinen schon mal den Rang in der Zuschauergunst ab. Kurz nach 14 Uhr gab der erste Vorsitzende der Flugsportgruppe, Hans Kapala, nach einer Eröffnungsansprache das Flugfeld frei.

Hans Kapala konnte zahlreiche Ehrengäste willkommen heißen. Der Präsident des Landessportbundes Bremen, Fritz Plaskowski, war ebenso nach Worpswede-Hüttenbusch gekommen wie der Präsident des Deutschen Aero Clubs, Werner Redeker aus Bremen. Auf der Ehrentribüne in einem Lastwagenanhänger saßen auch der stellvertretende Landrat des Landkreises Osterholz, Reinhold Diestelmann, der Bürgermeister von Worpswede, Albert Reiners, und Gemeindedirektor Karl Mügge.

Der vor 25 Jahren gegründete Luftsportclub Niederweser betreibt seit zehn Jahren den Flugplatz Hüttenbusch. Zum Verein gehören die beiden Gruppen der in Schwanewede ansässigen Modellflieger sowie die in Hüttenbusch ihren Flugbetrieb leistenden Motorsegler.

Hans Kapala wies in der Erfolgsbilanz des LSC auf die rege Ausbildungstätigkeit in Hüttenbusch hin. 30 Piloten bestanden ihre Prüfung als Motorsegler. Sein besonderes Interesse galt diesmal der Modellfliegergruppe, die auch einen großen Bereich des vierstündigen Programms am Sonntag gestaltete. „Daß die Gemeinnützigkeit vom 1. Januar für die Modellflieger aberkannt wurde, ist ein absoluter Mißstand.“ Energisch wies Kapala diese Aberkennung zurück.

### Ärger mit Anliegern

Es fehlte auch nicht ein Hinweis auf die gegenwärtigen Schwierigkeiten des Vereins mit Anliegern in Hüttendorf, die sich gegen den Flugbetrieb wenden. Sie fühlen sich durch

Starts und Landungen während der Wochenenden gestört. Bislang wurde seitens des Vereins, so Kapala, mit einer „freiwilligen Mittagspause“ auf die Beschwerden geantwortet. Außerdem wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, die Flugzeuge leiser zu machen.

Das Programm während des Flugtages wurde von Herbert Bujak koordiniert. Mehr als 2500 Besucher beobachteten am Rande der mit Gras bewachsenen Start- und Landebahn die Landungen von Segelflugzeugen, deren Piloten als Gäste von Nachbarvereinen in Hüttenbusch einschwebten. Besondere Beachtung fanden auch in diesem Jahr wieder die Fallschirmspringer. Die erfahrenen unter ihnen kamen mit der „Matratze“ vom bewölkten Himmel herab. Dieser Fallschirm hat rechteckige Formen. Dadurch erhält der Springer beim Landen mehr Schub. Er fliegt horizontal über den Erdboden, und der Fallschirmspringer landet im Stehen. „Den können nur Experten benutzen“, betonen die Springer. Zu ihrer Gruppe gehören 40 aktive Fallschirmspringer.

### Technische Vielfalt

Die Modellsegelflieger demonstrierten ihre technische Vielfalt: Sie starteten im Schlepp eines Motorflugzeuges, Huckepack mit „Big Lift“, der sie in die Lüfte trägt, ehe sie weitersegeln, oder am Hochstartseil. Auf der Erde werden die Segelflieger so schnell angezogen, bis sie durch den Luftwiderstand sich selbst tragen können.

- 1979 Erster vereinsinterner Flugwettbewerb mit Navigationsflugteil und Ziellandewettbewerb.
- 1980 Verlust der ersten vereinseigenen Maschine D-KEGO durch Absturz. Verlegung der Kabel für den Anschluß an das allgemeine Stromnetz.
- 1981 Beschaffung eines neuen C-Falken als Ersatz für die verlorengegangene Maschine.  
Zweiter vereinsinterner Wettbewerb mit Ziellandeteil sowie Navigations- und Theorieteil.  
Als Rettungsgerät wird eine Feuerspritze vom Typ „Opel Blitz“ beschafft.  
Errichtung eines Unterrichtsraumes.
- 1982 Durchführung mehrerer Langstreckennavigationsflüge.  
Einzug in das Unterrichtsgebäude, das gleichzeitig als Übernachtungsmöglichkeit für Flugschüler dient.

## So geschehen in Hüttenbusch im Jahr 1976:

Aufgrund einer Maschinenabnahme für ein russisches Werk sind von uns die russischen Ingenieure zu einem Grillessen, zusammen mit einigen Meistern unserer Firma, zwecks näheren Kennenlernens eingeladen worden.

Ein Hüttenbuscher Pilot flog mit einem Deutschen in der Annahme, es wäre ein Russe.

Beim Überfliegen unserer neuen Autobahn wollte er den angeblichen Russen darauf aufmerksam machen mit den Worten:

„Sieh an, da unten, Autobahn! Autos, brumm, brumm.“

Beim Weiterfliegen über ein Bundeswehrgelände versuchte der Pilot wieder zu erklären:

„Sieh, da unten, Militär! Panzer, brumm, brumm.“

Nach dem Überfliegen unserer Firma, in der die Anlage abgenommen werden sollte, gings weiter. Unser Pilot drehte noch ein paar Runden über sein Haus mit den Worten:

„Da unten ich wohne.“

Darauf antwortete der Mitflieger trocken:

„So, und nun flieg auch einmal über mein Haus.“

Als die beiden dann landeten und diese „Story“ erzählten, kann man sich vorstellen, wie sich alle amüsierten.

Darum sei gesagt: Fliege nicht mit jemanden, den Du nicht gut genug kennst und von dem Du nicht weißt, woher er kommt.

Hubert Bujak

## Entwicklung der Modellfluggruppe seit 1973

- 1973 84 Mitglieder, davon 21 Jugendliche.
- 1974 88 Mitglieder, davon 20 Jugendliche  
Genehmigung zum Bau der Startbahn durch die Bundeswehr, Uneinigkeit über Ort, Größe und Kosten bei den Mitgliedern.
- 1975 88 Mitglieder, davon 20 Jugendliche  
Wiederwahl Max Müller, 1. Vorsitzender; H.-J. Kunze, 2. Vorsitzender; G. Nowak, Kassenwart; H. Hielscher, Schriftführer; J. Linkies, Jugendleiter; O. Treptow, Sportreferent.
- 1976 118 Mitglieder, 27 Jugendliche  
2.2. Abstimmung über Bau der Startbahn, bei vollem Stimmrecht der Jugendlichen, weil voll an den Kosten beteiligt. 45 dafür, 6 Enthaltungen. Errichtung der Startbahn, 388 Arbeitsstunden der Mitglieder. Flugtag am 27.5. D. Hengelage, Schriftführer; A. Hoolt, Jugendleiter.
- 1977 148 Mitglieder, 38 Jugendliche  
Karl Cassens, 1. Vorsitzender; M. Müller, 2. Vorsitzender; H. Hielscher, 2. Kassenwart; Gert Rinow, Jugendleiter. Platzordnung erstellt. Adrema-Kartei eingerichtet.
- 1978 137 Mitglieder  
J. Meyer, Jugendleiter, H. Hielscher scheidet aus, da 2. Kassenwart nicht erforderlich; D. Hengelage, Flugleiterkoordinator.
- 1979 139 Mitglieder, 39 Jugendliche  
J. Linkies, Sportreferent; Uwe Hengelage, Jugendleiter; G. Rinow, Pressewart.  
25-Jahre-LSCN-Flugtag, Himmelfahrt. Flugtag in Hüttenbusch 23.7. Ausstellung Intermoba in der Stadthalle. Info-Blatt ab November. Kassen-Schwierigkeiten. H. Hasselbusch übernimmt die Kassenführung.
- 1980 161 Mitglieder  
Hans Hoffmeister, 1. Vorsitzender; H.-J. Kunze, 2. Vorsitzender; H. Hasselbusch, Kassenwart; H. J. Kagel, Schriftführer; G. Rinow, Sportreferent (später O. Treptow); D. Hengelage, Flugleiterkoordinator; A. Wolf, Jugendleiter.  
Intermoba Bremerhaven. 7./8.6. F3b-Wettbewerb, 29.6. Flugtag, Absturz eines Motorseglers. Lautsprecheranlage angeschafft.
- 1981 177 Mitglieder  
Anhänger angeschafft, Vereinsnadeln eingeführt, 28.5. Wiederholung des Flugtages, 22./23.8. F3b-Wettbewerb, Ausstellung in der Begegnungsstätte Schwanewede. Genehmigung zum Ausbau der Startbahn von der Bundeswehr erteilt. Mitgliederehrungen für langjährige Mitgliedschaft eingeführt.

- 1982 181 Mitglieder  
25./26.9. F3b-Wettbewerb. Anschaffung von Wettbewerbsgeräten. Anhänger mit Plane ausgerüstet. Diskussion Startbahn beginnt.
- 1983 Einführung des Flugleiter-Seminars. 15./16.4. Ausstellung im Bürgerhaus Vegesack, 12.5. (Himmelfahrt) Flugtag. Motorflug-Seminar der Jugend durchgeführt. 11./12.6. F3b-Wettbewerb. Zelt angeschafft.

## Aktion Sorgenkind und Bundeswehr-Einsatz

Das große Öffentlichkeitsinteresse, auf das der Flugsport trifft, wird vom LSCN seit vielen Jahren bewußt eingesetzt, um Behinderten zu helfen. Motorsegelflieger und Modellflieger waren sich einig, daß man gemeinsam etwas tun müsse, um ein wenig Freude in das Leben anderer, behinderter Menschen zu bringen.

Deshalb wurde am 9.5.1971 ein Schauliegen auf dem Flugplatz Hüttenbusch organisiert, dessen Erlös für die „Aktion Sorgenkind“ gespendet wurde. Zum Gelingen trugen auch die Motorsegler bei, die durch Gäste-Flüge gegen Bezahlung einen anständigen Batzen beisteuerten.

1972 hatten Behinderte und Kranke die Möglichkeit, in Friedehorst den Vorführungen von Modellfliegern und Großseglern zuzuschauen.

Nachdem unser Sportreferent Otfried Treptow seit 1976 im Martinshof beschäftigt ist, hat er auch sein Hobby den dort beschäftigten Behinderten vorgeführt, indem er mit F 3 B-Seglern über das Gelände flog. Auf seine Anregung hin werden seit 1977 alljährlich 2 bis 3 Freiflüge von etwa ¼ Stunde Dauer vom LSCN gespendet. Mit großer Begeisterung gehen die Behinderten in die Luft und ihre Freude über das schöne Erlebnis ist für die Piloten der schönste Dank.

Nicht unbedingt zur Aktion Sorgenkind zählen die Möglichkeiten, die unser Sport für die Bundeswehr bereithält. Gewisse Sorgen haben wir der Flugabwehr jedoch schon einigemal abnehmen können. Hellmuth Hasselbusch und Otfried Treptow haben mit ihren RC I-Modellen schnelle fliegende Ziele darstellen können. Die Bundeswehr hat dabei Zielgeräte erprobt, wobei man die Verhältnisse: Modell zum Starfighter sowohl in der Größe als auch in Geschwindigkeit umgesetzt hatte. Die Piloten wurden mit Jeeps durchs Gelände gekarrt und flogen dann aus allen Richtungen „Scheinangriffe“ auf die Panzer. Der Abschluß des Übungsfliegens wurde von allen gemeinsam im Offiziers-Kasino gebührend gefeiert, wobei sie reichlich und großzügig bedient wurden.

In Erinnerung geblieben sind solche „Ziel-Übungsflüge“ vom 15.7.1972 beim Fla-Rak-Btl. 36 in Bremervörde. Die Daten sind deshalb noch so genau bekannt, weil beide Piloten für ihren Einsatz eine Gedenk-Medaille überreicht bekamen, die sie zunächst gar nicht so recht gewürdigt hatten. Erst als man ihnen erklärte, daß solche Medaillen eigentlich erst vom Oberst aufwärts vergeben würden, wurde ihnen bewußt, wie hoch man ihren Dienst eingestuft hatte.

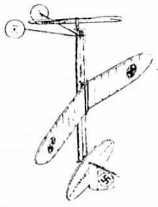




Man sieht, Modellflug hat viele Seiten.





## Nur ein Hobby oder Teil des Lebens?

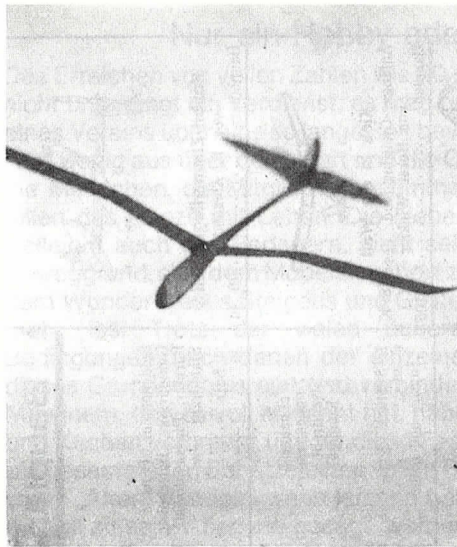
Das Erreichen von vollen Zahlen wie 30 oder 25 ist eigentlich im Ablauf der Jahre nicht unbedingt ein Verdienst; es mag beachtlich sein, daß sich die Organisation eines Vereins über eine so lange Zeit bewährt und am Leben erhält. Aber die Form sagt wenig aus über den Inhalt und die Qualität solcher Zusammenschlüsse. Erst die Menschen, die Mitglieder bestimmen den Wert dieser Vereinigung und erfüllen das Ganze mit Leben. Die Liebe zu allem, was sich in der Luft bewegt, vielleicht auch das Bedauern, nicht selbst aufsteigen zu können, werden zum Beweggrund, sich dem Modellflugsport zu widmen. Wer dann von der Faszination, dem Wunder dieses Steigens und Gleitens erfaßt ist, den läßt es ein Leben nicht mehr los. Trotz der vielen äußeren Umstände und unterschiedlichen Bedingungen, nach denen der einzelne sein Leben ansonsten gestalten muß, dieses Grunderlebnis eint und verbindet alle Mitglieder unseres Vereins. Mit einem, den es voll erwischt hat, habe ich ein paar ruhige Stunden bei Kaffee und Kuchen verbracht und für diese Festschrift hat er mir einen Blick erlaubt auf die gesammelten Schätze eines vollen Fliegerlebens. Hierbei kann es sich nur um einen „Alten“ handeln, wenn jemand behauptet, 50 Jahre am „Ball“, sprich Flugmodell zu sein. Aber wie gesagt, wen es in der Jugend erwischt, der nimmt das Fliegen früh in sich auf und meinen Gastgeber hat es bis heute nicht mehr losgelassen. Gemeint ist unser Mitglied Heinrich Rethmeyer, der mit 12 Jahren ange-



1939 – Die Garlstedter Segelfluggruppe mit Bauleiter Günther (Spitzname: Spannack). Die Bauteile sind für den Zögling 35 (Spannweite 12 m) bestimmt.

Baupläne	
 <b>Kolibri-Zimmerflugmodell</b> von F. Alexander Bauplan ..... 0,40	Seidenpapier, Blech Gummiringe, Balsaholz Furnier, Passavorbisite Stahldraht usw. 1 Satz ..... 0,25 30 " ..... 4,50
 <b>Kiek in die Welt</b> Anfänger-Gleitflug-Mod. des von Horst Winkler Bauplan ..... 0,05	Wellpappe Zeichenpapier Eisendraht 2 Rundstäbe 1-5 Stück ..... je 0,40 m, Plan 6-9 " ..... " 0,35 10 " und mehr ..... " 0,30 " ..... "
 <b>Warmluft-Ballon</b> von Horst Winkler	Bauplan mit Baustoff Mk. 0,50
 <b>Einheits-Modell</b> für Anfänger von Horst Winkler Spannweite 70 cm, Bauplan 0,05	Sperrholz Leisten Diplompapier Gummiringe Spannack Kalleim 1 Satz ..... 1,10 10 " ..... 10,- 20 " ..... 19,-
 <b>Nordmark 2</b> von H. Runkel entwickelt aus dem Winkler Junior Spannweite 100 cm, Bauplan 0,15	1 Satz ..... je 1,85 10 " und mehr ..... je 1,85

 <b>Hochdecker-Segelflugmodell</b> v. G. Bruck Spannweite 235 cm Bauplan ..... 0,75	Leisten Sperrholz Batist Zeichenpapier Aluminiumdraht und -rohr Stahldraht Eisen- u. Messingblech Schrauben Kureischnapper Hartzwirn Nägel Kalleim Spannack 1 Satz ..... 13,-
 <b>Segelflugmodell „Hasi“</b> v. G. Störbeck Spannweite 210 cm Bauplan ..... 1,20	Leisten Rumpfkopfstücke Sperrholz Bespannpapier Zeichenpapier Stahldraht Hartzwirn Nägel Kalleim Spannack 1 Satz ..... 7,-
 <b>Rumpf-Segel-Ente</b> v. O. Klank Spannweite 200 cm Bauplan ..... 0,75	Leisten Sperrholz Rumpfspritze, vorgearbeitet Bespannpapier Preßspan Bandstahl Stahldraht Messingblech Hartzwirn Nägel Kalleim 1 Satz ..... 7,-
 <b>Rhönkämpfe Nurlügelmodell</b> v. Fr. Kühne Spannweite 180 cm Bauplan ..... 0,75	Leisten Sperrholz Rumpfspritzenklotz Bespannpapier Zeichenpapier Stahldraht Hartzwirn Nägel Kalleim Spannack 1 Satz ..... 5,20



1938 – Das Modell eines Freundes: der Thermiksegler HAST.



1937 – H. R. im Gelände von Garlstedt mit seiner „Fieseler F 5“-HR 15, was soviel bedeutet, wie 15. von H. R. gebautes Modell.

fangen hat und sich in einem Alter von 62 Jahren immer noch darauf freut, sein Hobby jetzt endlich ohne Zeitdruck richtig ausüben zu können.

Er ist einer der wenigen, der noch von der Tradition der ehemaligen Flieger von Garlstedt berichten kann, auf die sich der § 1 der Satzung des LSCN bezieht. In den dreißiger Jahren herrschte in der Garlstedter Heide, dort wo heute die Amerikaner sind, an jedem Wochenende reges Leben. Das Fliegerlager befand sich in der Nähe eines ca. 40 m hohen „Berges“ und bestand schon aus festen Gebäuden und einer großen Lagerhalle, auch Schlafunterkünfte und Gemeinschaftsräume waren damals schon vorhanden. Und natürlich auch eine Werkstatt, denn es wurde selbst repariert und gebaut. Teilweise selbstgebaute Fluggleiter SG 38, eine Grunau 9 und ein Zögling waren im Besitz der Vereinigung. Für den F-Start stand ein „Stieglitz“ zur Verfügung, zur Hauptsache wurde aber mit der Motorwinde oder mit Gummiseilen am Berg gestartet. Neben den für die Schulung erforderlichen Gleitern besaß man aber auch einige Grunau-Babys, mit denen der Verein zu Wettbewerben reiste und auch von Garlstedt aus echten Leistungssport betrieb.

Wie so viele von den „echten“ Fliegern hatte es H. R. als Junge zum Modellflug getrieben, natürlich waren es zunächst einmal „nur“ Freiflugmodelle, die er sich vom Taschengeld absparte und auch er besaß eines der ältesten Modelle, das damals von der Zeitung „Die Grüne Post“ bezogen werden konnte, das deshalb so genannte „Grüne-Post-Modell“. Die Zeitung führte – ähnlich wie heutzutage UHU

– Reichswettbewerbe durch, an denen sich alle Jugendlichen beteiligen konnten. Das war 1933 sein erstes, es folgten viele andere Modelle, die er und seine Freunde in der Garlstedter Heide oder in den Eggestedter Kiesbergen fliegen ließen. Ich hörte nach langer Zeit wieder einmal Modellnamen, wie „Winkler-Junior“ oder „Der große Winkler“, „Baby“, „Strolch“, „Falke“, „Hast“ – Namen von Konstrukteuren wie Bruck, Storbeck, Klank, Kühne, Schelhasse, Pritschow, Gentsch, Winkler und viele mehr wurden in die Erinnerung zurückgerufen.

Es blieb nicht aus, daß H. R. in Garlstedt auch zum Bauen der Segelflugzeuge herangezogen wurde. Und wenn man baut, dann will man auch fliegen. Also wurde er auf den Schulgleiter gesetzt und erstmals in die Luft gebracht, das war die Erfüllung eines Traums. Bald hatte ihn der Ehrgeiz gepackt und er wollte gern zum A-Flug kommen und auch den Pilotenschein machen. Während eines Lehrgangs in Oerlinghausen konnte er dann im Juli 1939 als 18jähriger auf einer Grunau 9 seinen A-Flug und einige B-Bedingungen hinter sich bringen. Und obwohl es sehr weh getan hat, erinnert er sich mit leuchtenden Augen an den „Fliegerschlag“, der traditionsgemäß aufs Hinterteil vorgenommen wurde. Die vorher in die Turnhose gesteckte Pappe nutzte nichts, das Ereignis wurde auf dem „Blanken“ vollzogen und einige Freunde schlugen recht herzlich zu.

Leider machte dann der Krieg einen Strich durch alle Pläne und beendete vorerst auch die Segelflieger-Ausbildung. Auf Grund der Ausbildung in Garlstedt und



1938 – Das Modell eines Freundes: der Thermiksegler HAST.



H. R. auf einer Grunau 9 klar zum A-Flug im Juli 1939 im Segelfliegerlager Oerlinghausen.

wegen des erlernten Berufs als Elektriker wurde er zum fliegertechnischen Personal eingezogen. An vielen Flugzeugtypen der damaligen Luftwaffe konnte er sich aber fortbilden und durch Spezialisierung auf bestimmte Wartungsbereiche hatte er oft und reichlich Gelegenheit mit den Maschinen aufzusteigen und herrliche Flüge zu erleben. Als gern mitgenommenen Nebeneffekt brachten diese Flüge während des Krieges Sonderverpflegung und zusätzliche Marketenderware – in knappen Zeiten immer wertvoll.

Nach dem Krieg war es zunächst mit der Fliegerei und auch mit Garlstedt zu Ende. Alle Siegermächte dieser Welt sind wohl immer der Meinung, daß vom Fliegen grundsätzlich alles Böse ausgeht und so mußten auch in Garlstedt die harmlosen Segelflugzeuge weichen. Jedoch läßt sich der Funke so leicht nicht löschen; in unserer Chronik ist in diesem Heft zu lesen, daß flugbesessene und -begeisterte Freunde 1953 den LSCN gründeten, um in der Garlstedter Tradition weiterzumachen. Natürlich war auch H. R. dabei. Der Anfang war schwer und es ist beachtlich, was ein paar Leute in ihrer damals noch knapperen Freizeit alles auf die Beine stellten. Jedoch schließlich mußte man doch passen, weil vor allem die finanziellen Schwierigkeiten zu groß wurden. H. R. mußte in dieser Zeit – wie viele in Deutschland – an seine eigene Existenz denken, und weil er sich selbständig gemacht hatte, wurde die Zeit immer knapper, die er für das Fliegen abzuweigen konnte. Folgerichtig hat er sich damals wieder auf das Modellfliegen besonnen, das auch



Im Sommer 1963 nochmals der „Tele-Pilot“. Mit dabei Horst Linkies und Hans-Jürgen Reitzig.



1938 – Vor der Halle in Garlstedt beim Zusammenbau eines „Zögling 35“.

im Verein um 1958 wieder ins Leben gerufen worden war. Nun gab es die ersten anspruchsvolleren Baukästen, kleine Verbrennungsmotoren und auch die ersten Fernsteuerungen begannen sich durchzusetzen. Ab 1961 ist H. R. wieder dabei und er baut ein Modell nach dem anderen. 1962 bereits den „Tele-Pilot“ mit Motor und Fernsteuerung. Durch die Zugehörigkeit zum DAeC wird der Verein auch in die Wettbewerbsmöglichkeiten einbezogen und mit Freunden nimmt H. R. im norddeutschen Raum an Wettbewerben und Flugtagen teil. Er erinnert sich, daß bis 1964 im LSCN bereits 4 silberne und 11 bronzene Leistungsabzeichen des DAeC erflogen waren. Flugtage wurden veranstaltet und Ausstellungen, unser Freund H. R. war immer zur Stelle, wo es was zu tun gab. Nicht nur aus Pflichtgefühl, sondern weil er Spaß an dieser Sache hatte und ein bißchen so was wie Liebe ist wohl auch dabei. In seiner Erinnerung sind auch festgehalten die vielen Sommertage und das Geschehen auf dem Platz in Schwanewede, der inzwischen vom Verein gemietet war. Weil die Zahl der Mitglieder zunächst nicht sehr groß war, bildeten sich enge Freundschaften, die bis heute bestehen geblieben sind. Zum Vereinsleben gehörte auch das Fachsimpeln und das Zusammensein mit den Ehefrauen und Kindern, das gemütliche Glas Bier, die Wurst, die herrlichen Sonnenuntergänge und das Klönen bis in die Nacht hinein. Diesen Zeiten trauert H. R. doch etwas nach und er wünscht sich, daß auch trotz hoher Mitgliederzahl so etwas wieder wachsen möge.

Den Lebensabend will er neben vielen anderen Aktivitäten dazu benutzen, endlich die vielen Urlaubsfotos richtig hintereinander zu bringen. Diese Bilder zeigen immer wieder das Gleiche: die Rhön. Ist auch kein Wunder, ein richtiger Segel-

flieger fährt immer wieder zu seinem Mekka und das ist die Wasserkuppe. Vom Urlaubsquartier ausgehend hat er alle Hügel und Hänge ringsum erflogen. Dort zieht es ihn hin, schließlich sind seine Initialen HR und die seiner Frau TR auf dem höchsten Punkt der Abtsrodakuppe in einen Stein gemeißelt und so für immer verewigt, selbstverständlich in Verbindung mit den Vereinsinitialen LSCN. Nichts zeigt besser den Zusammenhang zwischen Verein – Fliegerleben – und H. R., der wohl wirklich nach dem Motto lebt: Nur Fliegen ist schöner!

Nacherzählt von Hans Hoffmeister



Auf der Abtsroda-Kuppe im Sommer 1974 mit „Hi-Fly“.



Seit 1970 befindet sich dieser Stein mit den Initialen LSCN – HR-TR auf der Abtsroda-Kuppe in der Rhön. Bei jedem Besuch wird er frisch aufgemeißelt und gesäubert.

**CANDY** Geschirrspüler,  
Waschautomaten,  
Trockenautomaten

- liefert
- schließt an
- repariert

Elektro-Fachgeschäft

**Heinrich Rethmeyer**

2822 Schwanewede-Beckedorf · Bahnhofstraße 77 · Telefon 66 14 69



Auf dem Flugtag 1979 in Schwanewede trat Tilly Rethmeier als Clown verkleidet mit einem motorisierten Bierdeckel auf, den sie zum Schrecken der Zuschauer gekonnt ungekonnt, aber nur gemimt über den Platz steuerte.

## Die Geschichte vom kleinen UHU

nach einer wahren Begebenheit im Sommer 1977

Ein UHU wollte fliegen – aus Balsa und Papier – so zog er seine Kreise, in sportlicher Manier.

Der Tower auf dem Flugplatz, das war sein erstes Ziel, weil ihm die große Scheibe der Kantine so gefiel, schon hört ich Scherben klirren, und dachte: Jetzt passiert's, Die Leut, die drinnen saßen, die glotzten interessiert.

Doch UHU ging auf Höhe, und schaut zum Funker rein, der wird ganz blaß und wettet: Das kann nicht möglich sein.

Er bangt um seinen Funkturm, das Mikro in der Hand, befiehlt er durchzustarten, was UHU albern fand.

Bedächtigt rauscht er weiter, die Nase in den Wind, und macht sich einen Dreck draus, daß wir „auf 80“ sind.

Er flog mit einem Eigensinn, der selbst den Tod nicht scheut, und wer er nicht zu Bruch gegangen, so flöge er noch heut!

Hartmann



# Gute Zeiten – Schöne Bilder

Uns erscheint der Slogan „Modellfliegen – sinnvolle Freizeit“ doch schon recht abgegriffen, weil zu oft gehört, gesehen und erlebt. Wenn aber ein „Alter“, wie hier z. B. Horst Linkies in seiner Fotokiste und in seinen Erinnerungen kramt, dann wird die Sache mit der sinnvollen Freizeit wieder sehr lebendig. Nur einen Teil der uns überlassenen Fotos können wir hier veröffentlichen, aber diese kleine Auswahl zeigt schon, wieviel Spaß und Freude über viele Jahre hinweg das Modellfliegen bringen kann.



links oben: Start der „Stella Nova“ mit Motor-aufsatz.

links unten: Gespannte Aufmerksamkeit beim Fliegen.

rechts oben: Modellflieger können auch anders.

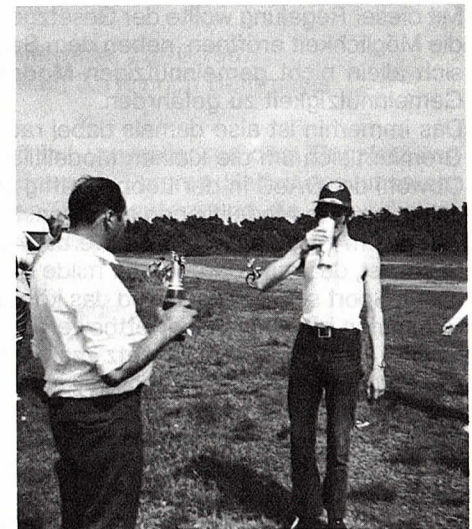
rechts unten: Man hält's nicht für möglich, Wasserflug auf dem Platz in Schwanewede.



oben: Die „Stella Nova“ wird klargemacht zum Start. Ein durch die Vorpeilung interessantes Modell.



Alles, was bei den Großen fliegt, gibts auch als Modell, hier ein Hubschrauber-Modell beim Warmlaufen.



Ersten Platz belegt, Pokal gewonnen, mit Sekt gefüllt und getrunken. Der Sieger hats nicht leicht.

## Warum wir LuftSPORT-Club heißen

In den sportlichen Analen des LSCN geblättert  
von O. Treptow

Man will es zunächst kaum glauben, daß sich Vater Staat in seinen obersten Gremien mit uns beschäftigt hat. Die Frage, ob Modellfliegen ein Sport ist, hat bei der Abgabenordnung und dem Körperschaftssteuergesetz, deren Neufassungen seit 1. Januar 1977 in Kraft sind, eine Rolle gespielt. Seinerzeit hat man sich von dem veralteten Begriff, daß nur die Förderung der körperlichen Ertüchtigung durch Leibesübungen gemeinnützig sei, getrennt. Man sagt seitdem vereinfacht, daß die Förderung des Sports gemeinnützig ist.

Was aber ist Sport? Nicht unumstritten haben sich die Abgeordneten dazu entschlossen, z. B. dem Motorsport zu Lande, zu Wasser und **in der Luft** die Qualität des Sports zuzugestehen. Hier haben sich diejenigen durchgesetzt, die gegen das Argument der Lärmbelästigung die Förderungswürdigkeit nicht von der Umweltfreundlichkeit abhängig gemacht sehen wollten.

Nach Auffassung des Parlaments bleibt aber die „körperliche Ertüchtigung“ ein wesentliches Element des Sports. Im Sinne des Gemeinnützigkeitsrechts ist also nicht alles Sport, was sich so nennt. Hundesport, Skatsport, Funksport, **Modellflugsport** oder Denksport gehören nicht dazu, so sinnvoll sie auch sein mögen. Das Gesetz unterscheidet zwischen rein privaten Freizeithobbies und solchen Freizeitbetätigungen, die wie der Sport eine Bedeutung für die Gesundheit haben. Weil Schach international als Sport betrachtet wird, hat der Staat hierfür eine Ausnahme gemacht und auch in Deutschland Schach als Sportart anerkannt, wenn es vereinsmäßig als Wettkampf durchgeführt wird.

Eine weitere Ausnahme sind die dem Sport nahestehenden Betätigungen. Mit dieser Regelung wollte der Gesetzgeber in erster Linie den Flugsportvereinen die Möglichkeit eröffnen, neben dem Segelflug und dem Motorflug auch den für sich allein nicht gemeinnützigen **Modellflug** zu betreiben, ohne dadurch ihre Gemeinnützigkeit zu gefährden.

Das immerhin ist also damals dabei rausgekommen, als das höchste deutsche Gremium sich um die kleinen Modellflieger so seine Gedanken machte.

Obwohl der DAeC in der Lobby kräftig sein Wort gemacht hat, ist es aber nicht gelungen, das Modellfliegen als eigenständige Sportart durchzubringen. Das ist von einem ernsthaften Wettbewerbsflieger nicht einsehbar. Wer hier weiß, was Sache ist, der kann darüber nur milde lächeln, daß die Rumhüpferei bei der Gymnastik Sport sein soll, während das körperertüchtigende und Pfunde abbauende Rumlaufen bei einem Flugwettbewerb diese Sporteigenschaft nicht hat. Aber so ist die Lage. Falls das Gesetz mal geändert werden sollte, müßte man den Abgeordneten die sportlichen Analen des LSCN vorlegen, so wie sie von O. Treptow zusammengestellt sind.

So ein bißchen mitgemuddelt hat man eigentlich schon seit der Gründung der Modellfluggruppe im Jahre 1958. Mal hier, mal da ein Motorwettbewerb außerhalb oder innerhalb der Konkurrenz, das ist schon früh und bald vorgekommen. Richtig ernsthaft und belegbar sind Wettbewerbe seit 1963, Freiflug-UHU-Wettbewerbe werden seit 1965 durchgeführt. O. Treptow hat aus seinen Unterlagen die Landes-

verbandswettkämpfe, die Norddeutschen Meisterschaften und die Deutschen Meisterschaften nach Teilnehmern vom LSCN durchforstet und er ist im erfreulichen Maße fündig geworden.

- 1963 Landesverband Bremen, RC V, 30.6.1963  
6. Gabriel Schroeter, 7. Heinrich Rethmeyer  
Wasserflug (Hydro) in Hamburg, 14.-15.9.1963  
4. Gabriel Schroeter
- 1964 Norddeutsche Meisterschaft, RC IV, Gut Lanken, Hamburg, 27.9.1964,  
35 Teilnehmer  
4. Hans Büttner, 7. Jürgen Linkies, 8. Gabriel Schroeter, 16. Helmut Hielscher
- 1965 Norddeutsche Meisterschaft, RC V, Rotenburg, 27.6.1965  
2. Hellmuth Hasselbusch, 3. Heinrich Rethmeyer, 7. Hans Broßmann  
Norddeutsche Meisterschaft, RC IV, Gut Lanken, Hamburg, 5.9.1965,  
32 Teilnehmer  
9. Gerd Prüver (4. Jgl.), 13. Hans Büttner, 15. Jürgen Linkies (5. Jgl.),  
17. Gabriel Schroeter, 26. Helmut Hielscher  
Landesmeisterschaft, RC IV, Bremen, 12.9.1965  
1. Gabriel Schroeter, 2. Hans Büttner, 5. Gerd Prüfer
- 1966 DMM, RC IV, Fritzlar, 16.-17.7.1966, 57 Teilnehmer  
39. Jürgen Linkies (9. Jgl.)
- 1967 Norddeutsche Meisterschaft, RC V, Schwanewede, 9.7.1967  
2. Hellmuth Hasselbusch, 4. Jürgen Linkies, 5. Gabriel Schroeter,  
7. Hanjo Kunze  
Landesmeisterschaft, RC V, Schwanewede, 22.10.1967  
1. Jürgen Linkies, 2. Gabriel Schroeter, 3. Heinrich Rethmeyer
- 1968 KBV  
Vorbereitung der Weltmeisterschaft in Lemwerder auf dem Flugplatz von  
VFW. Ausrichter Landesverband Bremen. Diverse Helfer aus unserem  
Verein. Die Mitglieder sitzen bei den Punktwertern und die Jugendlichen  
betätigen sich als Läufer zwischen Punktrichtern und EDV-Rechner mit  
Anzeige.
- 1969 Landesmeisterschaft, RC IV, Schwanewede, 7.9.1969  
2. Gabriel Schroeter, 3. Jürgen Linkies
- 1970 DMM, RC IV-D (Geschwindigkeit), Wasserkuppe Rhön, Pfungsten  
LSCN durch Otfried Treptow vertreten
- 1971 Norddeutsche Meisterschaft, RC IV e + K, Tarmstedt, 8.8.1971  
8. Reinhardt Göhrt, 11. Otfried Treptow  
Landesmeisterschaft, RC I a, b, c, Schwanewede, 19.9.1971  
2. Otfried Treptow, 3. Hellmuth Hasselbusch in RC I b

- 1972 Landesmeisterschaft, RC IV e  
1. Reinhardt Göhrt, 2. Otfried Treptow  
DMM, RC IV-D, Wasserkuppe Rhön, Pfingsten  
LSCN durch Otfried Treptow vertreten.
- 1973 Landesmeisterschaft, RC IV e  
1. Reinhardt Göhrt, 2. Otfried Treptow  
Norddeutsche Meisterschaft, RC IV e + K, Tarmstedt, 15.-16.9.1973  
1. Uwe Hasselbusch (RC IV K), 7. Reinhardt Göhrt, 10. Otfried Treptow (RC IV e)  
DMM, RC IV e + K, Eichstädt (Bayern), 26.-29.7.1973  
LSCN-Teilnehmer RC IV e: Reinhardt Göhrt, Otfried Treptow  
Mannschaftsführer: Hanjo Kunze
- 1974 DMM, RC IV-D, Wasserkuppe Rhön, Pfingsten  
LSCN-Teilnehmer: Otfried Treptow, Rolf-Günter Oetter  
Mannschaftsführer: Hanjo Kunze  
Landesmeisterschaft, RC IV K, 5.5.1974  
1. Uwe Hasselbusch, 3. Otfried Treptow
- 1975 DMM, RC IV e + K, Tarmstedt, 22.-24.8.1975  
1. Otfried Treptow, 2. Reinhardt Göhrt, (RC IV e)  
Weiterer Teilnehmer: Jürgen Linkies, Mannschaftsführer: O. Treptow  
1. F 3 B-Wettbewerb, Schwanewede, 19.10.1975  
6. Jürgen Linkies, 11. Otfried Treptow, 14. Reinhardt Göhrt
- 1976 DMM, RC IV-D, Sylt, 25.-26.9.1976  
LSCN-Teilnehmer: Uwe Hasselbusch, Otfried Treptow, Günther Nowak  
Mannschaftsführer: Otfried Treptow  
Landesmeisterschaft, RC IV e  
1. Reinhardt Göhrt, 2. Otfried Treptow, 3. Jürgen Linkies
- 1977 DMM, RC IV e + K, Braunfels (Hessen)  
LSCN-Teilnehmer RC IV e: Reinhardt Göhrt, Jürgen Linkies, Otfried Treptow  
RC IV K: Gert Rinow, Mannschaftsführer: Otfried Treptow  
Landesmeisterschaft RC IV e  
1. Reinhardt Göhrt, 2. Otfried Treptow, 3. Jürgen Linkies  
Landesmeisterschaft, RC IV K  
1. Jürgen Linkies, 2. Gert Rinow  
2. F 3 B-Wettbewerb, Schwanewede, 9.10.1977  
14. Reinhardt Göhrt, 19. Otfried Treptow
- 1978 DMM, RC IV-D, Wasserkuppe Rhön, Pfingsten  
LSCN-Teilnehmer: Otfried Treptow  
Landesmeisterschaft RC IV e: 1 Reinhardt Göhrt, 3. Jürgen Linkies  
Landesmeisterschaft RC I a: 2. Gert Rinow

- Landesmeisterschaft RC I c: 1. Hans-Jörg Remitz  
Bundesliga-Aufstieg RC I a, Karbach, LSCN-Teilnehmer: Gert Rinow
- 1979 DMM, RC IV e + K, Aslar (Hessen)  
LSCN-Teilnehmer: Jürgen Linkies, Rolf Kisslat, Reinhardt Göhrt  
Landesmeisterschaft RC IV e: 3. Reinhardt Göhrt
- 1980 DMM, RC IV-D, Wasserkuppe Rhön, Pfingsten  
LSCN-Teilnehmer: Otfried Treptow, Uwe Hasselbusch  
Bundesliga-Aufstieg RC I a, Oberhausen  
LSCN-Teilnehmer: Gert Rinow  
F 3 B-Teil-Wettbewerb Nord, Schwanewede, 7.-8.6.1980  
Sportleitung: Gabriel Schroeter, Wettbewerbsleitung: Otfried Treptow, Dieter Hengelage, Gert Rinow  
Landesmeisterschaft RC IV e: 1. Reinhardt Göhrt, 3. Otfried Treptow  
DMM-Elektro, Wetzlar  
LSCN-Teilnehmer: Emil Bahlmann
- 1981 DMM, RC IV e + K, Homburg (Saar), 31.7.-2.8.1981  
LSCN-Teilnehmer: Reinhardt Göhrt, Otfried Treptow  
Landesmeisterschaft RC IV e: 4. Otfried Treptow, 5. Reinhardt Göhrt  
F 3 B-Wettbewerb, B-Kader, Schwanewede, 29.-30.8.1981  
Sportleitung: Hanjo Kunze
- 1982 DMM, RC IV-D, Wasserkuppe Rhön, Pfingsten  
LSCN-Teilnehmer: Otfried Treptow  
Landesmeisterschaft RC IV e: 2. Reinhardt Göhrt  
Landesmeisterschaft RC IV e Jugend: 1. Fred Konieczny, 2. Martin Hartmann, 3. Jürgen Wellmann  
F 3 B-Aufstiegsbewerb, Schwanewede, 25.-26.9.1982  
Sportleitung: Hanjo Kunze  
14. Jürgen Wellmann, 34 Teilnehmer

#### Erläuterung der RC-Bezeichnungen

früher	heute	
RC V	= RC I c	= Anfänger-Motorflug
RC III	= RC I b	= Fortgeschrittenen-Motorflug
RC I	= RC I a	= Motor-Kunstflug
RC II	= RC IV K	= Kunstflug-Segeln
RC IV	= RC IV e	= Thermik-Segelflug (heute Einheitsprogramm)
RC IV-D-Hangflug		= Geschwindigkeit
F 3 B		= 3 Aufgaben im Segelflug, a = Zeit, b = Strecke, c = Geschwindigkeit.

Die regelmäßige Teilnahme an den DMM zeigt, daß unsere Mitglieder bei den RC IV e-Wettbewerben um die Landesmeisterschaften immer gut abgeschnitten haben, denn nur die drei ersten aus dem Landesverband dürfen zur DMM.

Trotz der hier in großer Zahl aufgeführten Wettbewerbe ist das bei weitem nicht alles. Es würde den Umfang sprengen, wenn wir jeden vereinsinternen oder Jugend-Wettbewerb hier aufgenommen hätten. Aber gerade an diesen Veranstaltungen sind viele Mitglieder interessiert, denen die Reiserie zu anderen Plätzen zu un bequem ist. Sport wird aber auch bei diesen Wettbewerben getrieben.

Nicht ganz so ernsthaft geht es zu beim jährlich durchgeführten Limbo-Fliegen, auch wenn mit großem Ehrgeiz um die Plätze gekämpft wird.

Ein Wettbewerb besonderer Art ist das zum Saisonschluß mit viel Hallo und Trara verbundene Schinkenfliegen, eine Art RC IV e-Fliegen mit Alkoholaufwind.

Nicht vergessen dürfen wir unter der Rubrik Sport unsere alljährlich seit 1965 stattfindenden UHU-Wettbewerbe, ein Freiflugwettbewerb für Jugendliche, auch für solche, die nicht zu unserem Verein gehören. Der DAeC fördert diesen Wettbewerb als echten Nachwuchswettbewerb, denn sehr oft erleben die Jungen und Mädchen hierbei zum ersten Mal die Freude am Fliegen und treten später unserem Verein bei. Die Landesbesten treffen sich zur Bundesausscheidung alljährlich zu Pfingsten in Hirzenhain, um dort den Bundessieger zu ermitteln. Auch Jugendliche unseres Vereins sind dort dabei gewesen und konnten erfolgreich abschneiden: 1966 René Müller, 11 Jahre, Bundessieger; 1968 Harry Kregeler, 11 Jahre, Bundessieger; 1969 Dirk Treptow, 11 Jahre, 2. Bundessieger.

### Der RC-IV-E-Jugendwettbewerb

„Modellsegelfliegen ist ein erholsamer Sport und eine vergnügliche Freizeitbeschäftigung. Da läßt man sich eine frische Brise um die Nase wehen, genießt die Ruhe und den Sonnenschein und vergnügt sich ganz nebenbei mit dem Flugmodell.“ Dies schreibt Erich Rabe in seinem Buch „Segelflugmodelle“ und ihm ist hier wohl auch in jeder Hinsicht recht zu geben, egal, ob man nun Modellmotorflug oder -segelflug betreibt.

Das Wettbewerbsfliegen ist jedoch sehr viel hektischer, wodurch es aber keineswegs seinen Reiz verliert, ja vielleicht macht dies gerade den Reiz eines Wettbewerbes aus. Der LSC-Niederweser veranstaltet schon seit Jahren eine Reihe von Wettbewerben, die eigentlich den Großteil der nordbremischen Bevölkerung nur wenig berühren, ganz im Gegensatz zu den von uns durchgeführten Flugtagen. Leider, kann da nur gesagt werden, denn es gibt auch auf Wettbewerben sehr viel Sehenswertes, was den – unter Umständen spektakulärer verlaufenden – Flugtagen doch einige Konkurrenz verschafft.

Unter diesen Wettbewerben befindet sich auch der RC-IV-E-Jugendwettbewerb, der extra für jugendliche Piloten von ferngesteuerten Segelflugzeugen geschaffen worden ist. Das Flugprogramm stimmt genau mit dem der „Erwachsenenwertung“ überein, bloß, daß hier nur Jugendliche an der Wertung teilneh-

men (Erwachsene außer Konkurrenz). Das Programm der RC-IV-E-Klasse besteht aus dem Hochstart mit einer maximal 100 Meter langen Startschnur durch Handstart, wobei das Flugmodell durch einen Helfer in die Höhe gezogen wird und, nach Erreichen der Maximalhöhe (oder auch schon früher), durch den Piloten ausgeklinkt wird. Der nun folgende freie Flug sollte 200 Sekunden andauern; jede Sekunde mehr oder weniger bedeutet einen Punkt Abzug (400 s Flugzeit bedeutet dann Null Punkte in der Wertung). Als nächstes in die Wertung mit einbezogenes Element ist der Landeanflug gegen den Wind anzusehen. Er beginnt mit der Ankündigung und endet mit der ebenfalls zu bewertenden Landung. Seine Dauer sollte cirka 10 s betragen. Je nachdem in welchem Landekreis das Modell aufgesetzt wurde, wird die Wertung vorgenommen (im kleinen Kreis 15 m ø; im großen Kreis 30 m ø; außerhalb des Landekreises; früher als 60 s nach Flugzeit).

Diese kurze Erläuterung des Programms zeigt die Anforderungen, die an die Piloten gestellt werden und welche nicht unterschätzt werden sollten. Denn man muß beachten, daß z. B. zur Erreichung der Maximalpunktzahl ein perfektes Beherrschen des Modells, gutes Kreisen in einem Thermikschlauch, Reaktionsvermögen und letztendlich Glück gebraucht wird. Doch bei jedem Wettbewerb erlangt man mehr Erfahrungen, die von unschätzbarem Wert sind und gerade dem jugendlichen Piloten helfen, sich zu perfektionieren und ihn schließlich zu einem sehr guten Piloten machen können. Dies alles kann hervorragend durch ständiges Teilnehmen an den Jugendwettbewerben erreicht werden und schließlich den Jugendlichen auch bei den Wettbewerben der Erwachsenen weiterhelfen.

Abschließend seien hier noch die bisherigen Sieger des Wanderpokals der Jugendgruppe des LSCN in der RC-IV-E-Klasse genannt, die repräsentativ für viele andere Teilnehmer und Helfer stehen.

1972 Rene Müller	1978 Frank Rass
1973 Rolf Oetter	1979 Fred Konieczny
1974 Dietmar Panten	1980 Fred Konieczny
1975 Dietmar Panten	1981 Fred Konieczny
1976 Uwe Hengelage	1982 Fred Konieczny
1977 Peter Paliwoda	

Bericht: Fred Konieczny

### Wie ich Modellflieger wurde . . . oder: Aller Anfang ist (nicht unbedingt) schwer!

von Arne Wolf

Das Ganze begann vor nunmehr fast 14 Jahren. Ich, damals noch nicht 10 Jahre alt, hatte den größten Spaß daran, Plastikmodelle zu bauen und diese dann zu bemalen, um damit zu spielen. Der Haken dabei – die Dinger konnten nicht fliegen; und trotz aller Versuche sie in die Luft zu bekommen (– manche versuchte ich mit einer Sylvesterrakete zum fliegen zu bringen), es klappte nicht. Es mußte also ein richtiger Flieger her, mit dem man Bomben abwerfen kann und der einen knatternden Motor hat.

Also wurde ein großer Hauptkatalog besorgt. Die Flugzeuge gefielen mir ganz gut, doch ein Blick in die Preisliste ließ mich auf den Boden der Realität zurück kehren: 150,- DM, dazu 100,- DM für den Motor und 700,- DM für eine Fernsteuerung: da reichte das Taschengeld schließlich nur für eine „Cessna 150“ von Graupner – 30 cm Spannweite und mit Gummimotor.

Selbstgebaut war das nun mein ganzer Stolz, und richtig fliegen konnte sie schließlich auch. Es folgten weitere kleine Segelflugmodelle und Gummimotortflieger mit denen ich, ohne es gleich zu merken, erste Erfahrungen über Schwerpunkt, Anstellwinkel usw. sammelte. Auch experimentiert wurde: Damals vertrieb Graupner kleine Düsentriebwerke mit Feststoffantrieb, und damit ausgerüstet wurde der langsamste Gleiter zum Jet. Etwas mußte ich aber doch falsch gemacht haben – nach dem 3. Flug fing mein „Jolly“ Feuer und verbrannte halb im Flug; das sah zwar ganz toll aus aber das Wahre war es natürlich nicht.

Es mußte also eine Fernsteuerung her, koste es, was es wolle! Zu Weihnachten 1973 bekam ich noch einen „Dandy“ geschenkt, damit war das Glück perfekt: Ein richtiger Flieger, den ich – ich selbst – lenken kann (– oder auch nicht, wie sich später herausstellte).

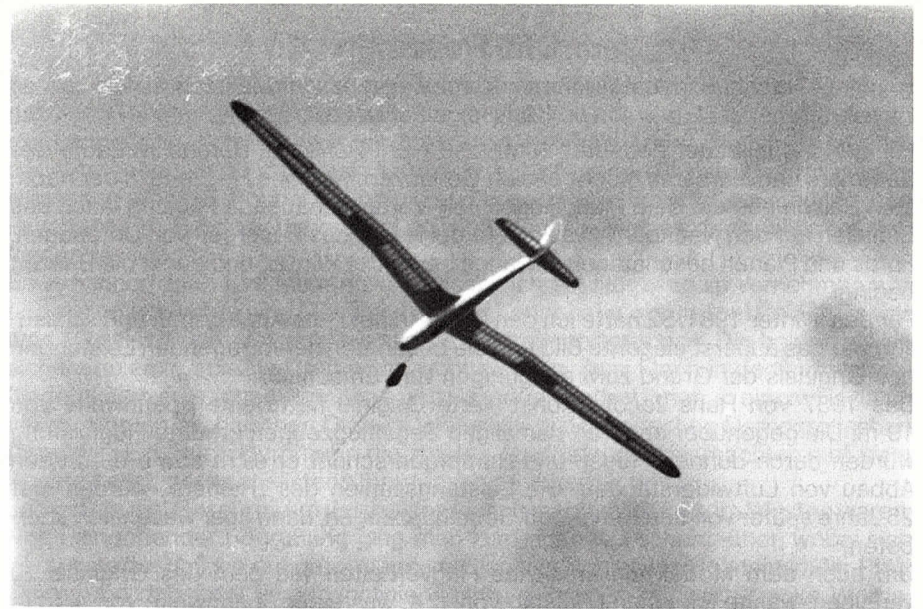
Der „Dandy“ wurde also gebaut und von mir ganz alleine „eingeflogen“. Das erfolgte auf einer Wiese im Schönebecker Aue-Tal. Doch mit dem Fliegen war das noch nicht so das Rechte; der Dandy machte mit mir, was er wollte – Mistding, dachte ich.

Etwa zur gleichen Zeit hörte ich vom Luftsport Club Niederweser, von den „Modellfliegern in Schwanewede“. Ich also meine Mutter beknielt, daß sie mit mir da raus fährt; und was ich dann sah, erstaunte mich fast: Die fliegen also doch, diese Modellflugzeuge – und wie! Ich also wieder nach Hause, meinen Dandy repariert und am nächsten Wochenende wieder raus. Doch was nun; einfach fliegen? Und wenn alle über mich lachen? Erstmal abwarten! Ich hörte überall zu, und zum ersten Mal hörte ich etwas über „Quarze“, „Kanäle“, „ziehen“ und „pumpen“.

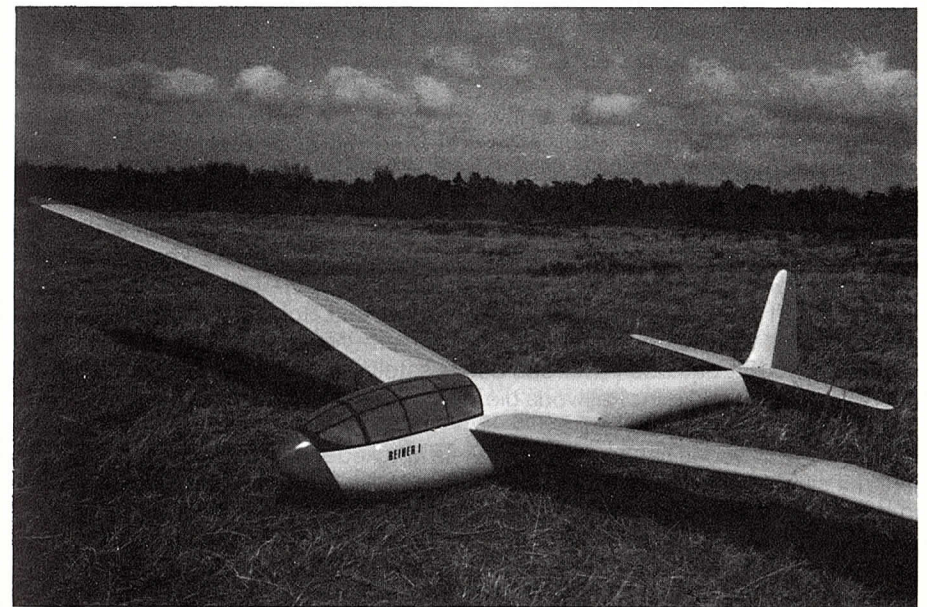
Schließlich half mir doch einer von „denen“ – mein Dandy war in der Luft und flog sogar ganz gut. Mit diesem Modell lernte ich dann fliegen; Nachteil war allerdings, daß der Dandy, bedingt durch seine schlechte Flugleistung, zu schnell wieder unten war. Es mußte also etwas mit Motor her – ein „Terry“ mit 1,5 ccm Motor. Gekauft – gebaut. Ich wieder raus und – hatte doch etwas Angst den Knattermann selber einzufliegen. Schließlich war da einer, der mir schon meinen Segler geflogen hatte – zu dem ging ich; „Hanjo“ hieß er.

Ich startete also den Motor, lief kurz an und zog meine Hand unter dem Modell weg – in der Hoffnung, daß der Motor, Krach machte der genug, den Vogel nun aus meiner Hand wegrißt. Doch nichts geschah, der Terry verharrte nur kurze Zeit in der Luft und vollführte dann einen Abschwung mit Vollendung in der Heide. Fazit: „Hanjo“ kann nicht fliegen!

Schließlich klappte es aber doch noch, und von dort an ging alles ziemlich schnell; Jedes Wochenende fliegen (u. a. deswegen sitzengeblieben); viele Modelle gebaut und fast ebenso viele zerflogen; heute geht es mir wohl wie den meisten anderen Modellfliegern: einmal richtig „Blut geleck“ kommt man nicht mehr davon los – vom schönsten Hobby der Welt?!



*Nicht nur auf der Erde . . . auch in der Luft ein herrliches Bild: Reiher I*



## DFS Reiher I

Nachbau eines berühmten Segelflugzeugs im Maßstab 1:4  
von Karl-Heinz Paliwoda

Für den Modellbauer bedeutet Winterzeit nicht Ruhezeit. Bereits im Laufe des Sommers und Herbstes macht er sich Gedanken, welches Flugzeug in der nächsten Saison neu auf dem Platz fliegen soll. Vorausschauende Planung, auch das Schielen auf den Nachbarn (was macht der?) und das Besorgen von Unterlagen, Fotos und Plänen beschäftigen ihn lange bevor der Winter, und damit die Bauzeit beginnt.

Für den Winter 1981/82 hatte ich den DFS „Reiher I“ ins Auge gefaßt und schließlich war das äußerst elegante Bild und die bekannten hervorragenden Leistungen des Originals der Grund zum endgültigen Bau-Entschluß.

Das 1937 von Hans Jacobs konstruierte Original hatte eine Spannweite von 19 m. Die gegenüber anderen damaligen Segelflugzeugen erhöhte Flugleistung wurden durch dünnen Flügel- und Rumpfqerschnitt erreicht sowie durch den Abbau von Luftwiderständen. Die Leistungszahlen des „Reihers“ wurden erst 25 Jahre später von den Kunststoff-Segelflugzeugen, dann aber wesentlich überboten.

Um auch dem Modell ein ähnliches Flugverhalten wie dem des Originals zu verleihen, wählte ich einen Maßstab von 1:4, was einer Spannweite von 4,75 m entspricht. Die Zeichnungen für das Modell habe ich aus vielen alten Unterlagen und Fotografien hergestellt. Abweichend von der Bauweise aus dem Jahre 1937 entstand der Rumpf im modernen GFK (Glas-Faserverstärkten Kunststoff).

Baubeginn war Oktober 1981. Nach ca. 400 Baustunden stand der „Reiher“ im April 1982 zu seinem ersten Start auf dem Modellflugplatz in Schwanewede bereit.

Mit 5,4 kg nicht gerade ein Leichtgewicht. Der von vielen anwesenden Vereinsmitgliedern mit Spannung erwartete erste Start mit einer Elektro-Winde verlief ohne Schwierigkeiten. Viele schöne Flüge und ein dem Original sehr ähnliches Flugbild sind der Lohn für viel Arbeit und Geduld.

Nachwort der Redaktion: Recht hat er, mit Spannung erwarten wir alljährlich die „Orchidee“ aus der Werkstatt von Karl-Heinz Paliwoda. Und wir können wirklich mit Begeisterung sagen, er hat uns noch nie enttäuscht. Das Herz des Modellfliegers hüpfte vor Freude im Leibe, wenn Vater und Sohn Peter im Frühjahr ihr neues Modell klar machen zum Start. In diesem Winter 1982/83 entstand das Modell „ASK 18“, das auch während der Ausstellung im Bürgerhaus zu sehen ist. Mit Absicht hat Karl-Heinz Paliwoda die Tragflächen nicht bespannt, um Einblick in Technik und Bauweise zu geben.

Neben den Paliwodas haben aber noch viele Mitglieder mehr den Ehrgeiz, im Frühjahr mit einem neuen Modell zu glänzen. Bereits vor Eröffnung der Saison juckt es in den Fingern, nun endlich zu wissen, fliegt das „neue“ oder nicht. So kann man dann bei Frost und Schnee die ganz Unentwegten früh im Jahr schon auf dem Platz finden. Trotz aller widrigen Umstände aber mit freudigem Gesicht, wenn alles geklappt hat.

## Willkommen in Hüttenbusch

Es war ein ruhiger Sonntagmorgen im Teufelsmoor. Wir hatten acht Oktas und dazu noch starken Nebel, die Raben gingen zu Fuß. Hubs und Häschen standen an der Landebahn, betrachteten mit Stolz die geleistete Arbeit und sinierten über neue Aufgaben, als Hubs plötzlich stockte, er hatte einen Flugzeugmotor gehört. Häschen empfahl ihm bei der nächsten Fliegertauglichkeitsuntersuchung einen Psychiater zu Rate zu ziehen. Bei so einer Sicht – war es doch wohl ein tief-fliegendes Moped.

Es vergingen zirka fünf Minuten, als tatsächlich ein Flugzeug zu vernehmen war und schon schwebte eine Maschine auf der Landebahn ein und setzte auf. Es war eine PA-18 mit dem Balkenkreuz der Luftwaffensportgruppen. Die beiden waren sich im Nu einig, „die“ wußten nicht, wo sie waren. Zwei Mann in den Luftwaffenfliegerjacken entstieg ihrer Kiste und Häschen entbot ihnen, in einem bis dahin nie gekannten sächsischen Dialekt: Willkomm' in der deutschen Demogrotischen Republik. Ein Ruck durchfuhr die beiden Navigateure, sie machten auf dem Absatz kehrt, um schnellstens ihre Maschine zu erreichen.

Es kostete viel Geschrei, um den beiden klar zu machen, daß sie im Westen waren. Nach eingehender Begrüßung ging man zur Lagebesprechung über, wobei sich herausstellte, daß sie auf dem Wege von Jagel in Schleswig-Holstein in der Pfalz waren und dabei die Eisenbahnlinie Hamburg-Bremen mit der Strecke Worspewede-Bremervörde verwechselt hatten!

Dabei hatte einer der beiden plötzlich auf der Seite einen rot/weißen Landereiter gesehen, was ihm sein Co-Pilot nicht abnehmen wollte, aber dann doch als Navigationsmöglichkeit akzeptierte. Sie wurden noch mit einer alkoholfreien Erfrischung versorgt und setzten sich dann mit neuen Kompaßzahlen und besten Wünschen versehen wieder in Marsch.

Ob sie wohl hin und wieder an ihr Abenteuer denken, wenn sie nahe Mach one in ihren Phantoms über die Norddeutsche Tiefebene donnern? Vielleicht sehen sie dann ein paar rot/weiße Landereiter im schönen Teufelsmoor.

Hans Kapala

## Veranstaltungen der Jugendgruppe

Ein Bericht von Jugendleiter Arne Wolf

Neben den jährlich stattfindenden Jugendwettbewerben der Klassen RC IVe und RC Ic veranstaltet die Jugendgruppe auch das Limbo-Fliegen, das alljährlich im Spätsommer ausgetragen wird. Dieser Wettbewerb kopiert das karibische Limbo-Tanzen; wir fliegen aber nicht unter einer brennenden Stange, sondern unter einem zerreißbaren Krepp-Band durch. Der LSCN-Limbo-Rekord steht übrigens bei 40 cm Höhe, gehalten von Gert Rinow mit einem RC I-Modell mit Einziehfahrwerk.

Außerdem besuchen einige Jugendliche alle 2 Jahre die Internationale Luftfahrt-schau in Hannover, auf der wir uns über den neuesten Stand unserer „großen Brüder“ informieren. Atemberaubend sind auch die Kunstflugstaffeln „Red



*Abfahrt in die Rhön: Unser Kleinbus ist vollbesetzt, die Modelle sind z. T. unter dem Dachhimmel verstaut. Vor der Heckklappe ein Delta vom Typ „Starlet“.*

Arrows“ und „Patrouille de France“, die in z. T. nur wenigen Metern Höhe ihre waghalsigen Kunstflüge vorführen.

Höhepunkt der Jugendveranstaltungen ist natürlich die Fahrt in die Rhön zu Pfingsten eines jeden Jahres. Für uns „Flachlandtiroler“ ist dieser Hangflug-Kurzurlaub eine willkommene Abwechslung sowohl von der RC I-Fliegerei als auch vom Segelflug in der Ebene, bei der man doch immer auf Thermik angewiesen ist. Gefahren wurde in der Vergangenheit immer mit dem „Transit“ von Hans-Jörg, einem 9-Sitzer mit fast unbeschreibbarem Ladevolumen. Die Flugzeuge wurden wegen der trotzdem auftretenden Platzprobleme unter dem Dachhimmel verstaut. Der Transporter brachte uns bisher ebenso billig wie laut in die Rhön; die V 4-Maschine (!) mit 60 PS ist ebenso wenig zu überhören, wie 9 flughungrige Modellflieger.

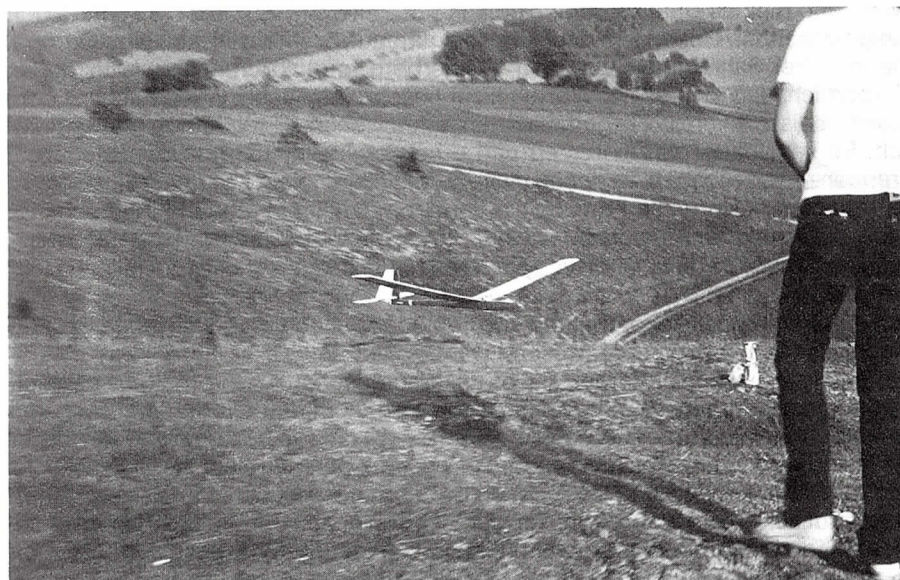
Erst einmal in der Rhön angekommen gehen auf den umliegenden Hängen schon erste Gerüchte um: „Die Bremer sind wieder da“, was immer das auch bedeuten mag . . .

Wir wohnen in Gersfeld-Schachen in der Pension „Zur schönen Aussicht“, einer recht preiswerten Unterkunft mit eigenem Bastelboden (– sehr wichtig für Reparaturen). Bis zu den umliegenden Hängen sind es ca. 7 bis 10 km zu fahren; auch für die verschiedensten Windrichtungen bietet die Rhön die schönsten Hangflug-

möglichkeiten. Leider wird auch dort unsere Sportart eingeschränkt durch zunehmendes Auftreten von „Umweltschützern“ und anderen Mächtgern-Polizisten. Das Fliegen selbst ist am Hang ein ganz anderes als bei uns in der Ebene: Einmal den richtigen Hang gefunden, auf den der Wind „steht“, hat man kaum Auftriebsprobleme; Stundenflüge sind keine Seltenheit. Man muß aber auch sehr aufpassen: Frequenztafeln wie bei uns gibt es dort nicht, der eigene Kanal wird ausgerufen und wenn sich niemand meldet, wird geflogen. Dabei muß man natürlich aufpassen, daß niemand den eigenen Kanal ruft – sonst kracht's!

Bei starkem Wind ist am Hang alles drin: Rollen, Loopings und vor allem die Fuchsjagd: Jemand macht den Fuchs und die anderen versuchen, ihn so nahe wie möglich zu umfliegen – so manch abendliche Bastelstunde ist hierauf zurückzuführen. Zwischendurch gehen wir auf der Wasserkuppe, dem höchsten Berg in der Rhön, „rutschen“. Vor ca. 3 Jahren wurde dort eine Rutschbahn gebaut, die ca. 800 m lang ins Tal führt. Gegen ein Entgelt bekommt man einen Rutsch-Schlitten geliehen, auf dem man in der halbrunden Bahn zu Tal fährt. Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 50 km/h werden ohne weiteres erreicht; man sollte es natürlich im Interesse der eigenen Gesundheit vermeiden, sich bei einem solchen Tempo in einer Steilkurve zu verabschieden . . .

Abends, wenn sich das letzte Lüftchen den Hang hinauf mogelt, kommen die Leichtwindsegler zum Einsatz. Dazu werden noch ein paar leere Büchsen an der Hangkante aufgestellt und das „Büchsenstechen“ veranstaltet: Angeflogen wird aus Lee, dabei muß man aufpassen, daß das Modell nicht zu Boden gedrückt wird,



*Abendliches „Büchsenstechen“ am Weyer-Berg. Die Büchsen sollten der Fairness halber nicht mit Steinen gefüllt sein . . .*

dann eben über die Hangkante fliegen, dabei die Büchsen umschmeißen, und gleich danach wieder in den Aufwind. Eine Sache, die unheimlich Spaß macht, vor allem, wenn mehrere Modelle gleichzeitig anfliegen.

Nach einem solchen Tag sind wir natürlich ordentlich hungrig, doch in der Rhön kann man in verschiedenen Lokalen noch relativ preiswert essen; ein Schnitzel mit Pommes Frites, Salat und Getränk ist für 9,- DM durchaus erschwinglich. Gerade für uns Jugendliche ist so eine Fahrt natürlich nicht unbedingt leicht zu finanzieren; umso erfreulicher, daß unser Verein die Sache finanziell unterstützt. So werden wir auch in diesem Jahr wieder ausziehen und mit einer „Bremer Abordnung“ die Hänge in der Rhön unsicher machen, nach dem Motte: „Das Wetter muß stimmen, den Rest besorgen wir“.

### Es sind nicht alle Engel

Unser Jugendleiter schreibt in seinem Bericht über die wunderschönen Rhönerlebnisse, daß es bei Ankunft der Truppe sofort auf allen Hügeln und Hängen heißt: Die Bremer sind da . . . was immer das bedeuten mag! Wer Einblick in die Akten des Vereins hat, für den ist die Sache mit dem verkorksten Ruf der Bremer Jugendgruppe wirklich kein Geheimnis. Eine Beschwerde des Luftsportvereins Albatros Oer-Erkenschwick (ebenfalls im DAeC) spricht für sich.

Weil sich das schon 1976 abgespielt hat, kann man heute mit Abstand seinen Spaß dran haben. Jugend ist nun einmal so und Jugend wird auch in Zukunft über die Stränge schlagen. Warum auch nicht. Aber das Schreiben liest sich schlimm: „Während meines Urlaubs in der Rhön in der Zeit vom 19.7. bis 7.8.76 hatte ich einige unschöne Erlebnisse mit Modellfliegern aus Bremen. Diese junge Gruppe, die mit drei Fahrzeugen auf dem Weiherberg anrückte, benahm sich derart unspordlich, daß man es mit Worten nicht beschreiben kann. Wilde Fuchsjagden, sowie undiszipliniertes Fliegen machten jeden weiteren Flugbetrieb fast unmöglich. Es kam dabei zu Abstürzen und erheblichen Schäden an den Modellen. Frequenzen anzugeben, schienen diese Modellflieger nicht zu kennen. Im Gegenteil, auf die Frage meiner Frau, ob ein Sender mit meiner Frequenz eingeschaltet wäre, bekam sie zur Antwort: „Und wenn, Ihrem Mann passiert ja nichts, höchstens seinem Modell.“ M. E. ist auch von jüngeren Modellfliegern diese Einstellung nicht vertretbar.

Alle anderen Modellflieger mußten um ihr Modell bangen, wenn die junge Gruppe Modellflieger aus Bremen anwesend war.“

Natürlich hat sich unser Verein für dies unkameradschaftliche Verhalten entschuldigt und auch entsprechende Belehrungen vorgenommen. Die Jugendlichen von damals sehen die Vorfälle auch heute noch nicht ganz so böse wie sie hier dargestellt sind, und es sei alles ganz anders gewesen. Aber man sieht, noch heute wird auf der Rhön von den wildgewordenen Bremern gesprochen. Es ist leicht, einen guten Ruf zu verlieren, aber sehr schwer, den schlechten Eindruck zu verwischen. Das sollte eine Mahnung und auch eine Verpflichtung für unsere Jugendlichen sein, sich bei ihrem Aufenthalt auf der Rhön an die Regeln zu halten und die Rechte anderer Modellflieger zu respektieren. Damit es nicht weiterhin heißt: Alles in Deckung – die Bremer sind da!

Hoffmeister

### Thermikschnüffler

Die unglaubliche Geschichte eines Thermikfluges von Karl-Frank Reschke

So ein Pech. Gerade jetzt, wo der Sommer sich von seiner schönsten Seite zeigt, da legt mein Segelflugzeug die Flügel an und stürzt ab. Was nun?

Wo soll ich jetzt so schnell ein neues Modell herzaubern?

Da ist guter Rat die beste Idee.

Mein Vereinskamerad Holger hat ein Segelflugzeug, aber keine Funkfernsteuerung. Bei mir ist die Sachlage gerade umgekehrt. Wir bauten meine Fernsteuerung in sein Modell und am nächsten Wochenende konnten wir beide fliegen.

Es war ein herrliches Wetter mit sehr viel Sonnenschein und phantastischen weißen Schäfchenwolken – Cumulus phantastikus – sagt dazu der Modellflieger. Ich hatte gerade unseren Vogel unter eine dieser Wolken gesteuert und befand mich sobald in der schönsten Thermik. Das Modell stieg und stieg. Es stieg so schnell, daß mir langsam unheimlich wurde.

Das Modell war jetzt so hoch, daß es schwer zu sehen war. Da wurde mir klar, aus dieser Thermikblase mußst du so schnell wie möglich raus. Zeitweise verschwand es sogar in den Wolken. Nur war dieses mit solch einem großen Modell gar nicht so einfach. Verschiedene erfahrene Clubmitglieder standen mir mit Rat und Tat zur Seite. Es half aber nichts. Das Modell war gar nicht so schnell aus dieser Thermik herauszuholen.

Jetzt versucht mein Freund Holger mit seinen Flugkünsten sein Glück. Aber auch er schaffte es nicht, das Modell aus der Thermik herauszuholen.

Das Flugzeug war in solch einer starken Thermik, daß es nicht mehr auf unsere Funkkommandos gehorchte.

Wir hatten wahnsinnige Angst.

Jetzt übergaben wir den Sender einem erfahrenen Vereinskamerad, mit der Bitte, er möge doch versuchen das Modell aus der Thermik herauszuholen.

Aber auch er schaffte es nicht. Nur noch ganz selten gehorchte das Modell auf seine Kommandos.

Aber – unser Flugzeug verlor langsam an Höhe.

Nur war es nicht mehr unter unserer Kontrolle. Es hatte zwar an Höhe verloren, nur trieb es immer mehr von unserem Landeplatz ab. Es entfernte sich mit unkontrollierten Bewegungen und Figuren von uns.

Die Gefahr war nun endgültig erkannt.

Da stimmte was nicht.

Ich stieg schnell auf mein Fahrrad und nahm die Verfolgung auf. Mit einem Auge auf das Modell, mit dem anderen auf den Weg. Das Gelände war nämlich für eine Fahrradtour nicht gerade geeignet.

Hinter einem Wäldchen verlor das Modell gänzlich an Höhe und es verschwand aus meinen Augen.

Nach einigen Minuten intensiver Suche fand ich es aber. Es lag kopfüber auf einem Busch. Und es war heil geblieben. Ich lief drauf zu und drehte es um – O Schreck, die Funkfernsteuerung war nicht mehr da.

Ich suchte die nähere Umgebung ab, aber es war nichts zu finden. Glücklicherweise, daß ich das Modell unbeschädigt gefunden hatte, aber auch unglücklich über den Ver-



lust der Fernsteuerung nahm ich das Modell auf den Arm und radelte zu unserem Flugplatz zurück.

Hier wurde ich schon sehnsüchtig erwartet.

Ich erzählte was passiert war. Mitleidig waren die Blicke der Vereinskameraden. Da hatte Holger eine ganz tolle Idee.

Er rekonstruierte die Flugroute und wo das Modell nicht mehr auf unsere Kommandos gehorchte. Zu diesem Zeitpunkt muß die Fernsteuerung aus dem Modell zu Boden gefallen sein.

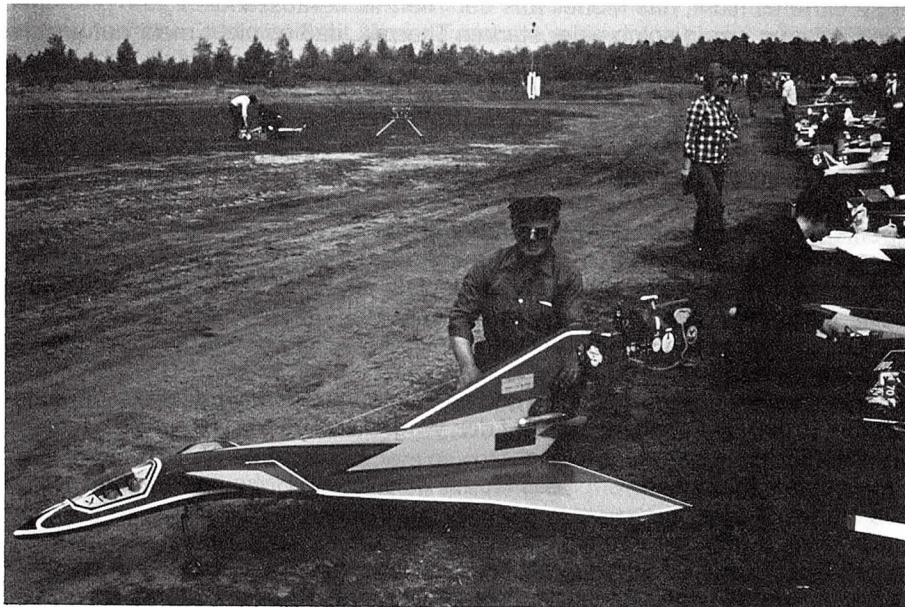
Mit allen Vereinskameraden gingen wir in das vermutete Waldstück und suchten, so unglaublich es auch klingen mag, nach meiner Fernsteuerung, die ja auch schon damals nicht viel größer als eine Streichholzschachtel war.

Nach etwa einer halben Stunde intensiver Suche wurden die ersten Teile gefunden. Kurze Zeit später hatten wir alle Einzelteile bis auf den Deckel wieder in unserem Besitz.

War das eine Freude.

Holger und ich bedankten uns bei den freundlichen Helfern für ihre Mithilfe beim Suchen und gaben auch sofort für jeden einen aus.

Ein Anruf bei der Flugwetterwarte auf dem Flughafen Bremen bestätigte uns, daß die untere Wolkendecke an diesem Tage 1200 Meter hoch war.



Hellmuth Hasselbusch mit seiner „Ente“ auf einem Flugtag.

# MITTEILUNGS- Modellfluggruppe BLATT



Ausgabe 1

November 1978

## Liebe Vereinskameradinnen und -kameraden!

Endlich ist der Startschuß für ein vereinseigenes Informationsblatt gefallen. Es wird alle zwei Monate kostenlos an jedes Vereinsmitglied verschickt und enthält wichtige Hinweise über Termine, Versammlungen sowie Veranstaltungen. Ferner werden die Benachrichtigungen über Flugleiter-Dienste (siehe gesonderter Artikel) ab 1979 durch unser Mitteilungsblatt erfolgen. Es soll deshalb jedoch keinesfalls die regelmäßigen Vereinsversammlungen an jedem 1. Montag im Monat im Löh-Vereinheim in Blumenthal ersetzen!

Die Vorstandsversammlung vom 12.9.78 wählte mich zum „Redakteur“ und daher meine Bitte: Wenn Ihr hobbybezogene Beiträge über selbstkonstruierte Modelle, Probeflüge, Urlaubs- oder Veranstaltungsergebnisse, Tips aller Art und mehr innerhalb des Vereins veröffentlichen wollt, so meldet Euch bitte bei Gert Rinow, Hootjeweg 2, 2820 Bremen 71, Tel. 60 12 48. Der Annahmeschluß für derartige Beiträge ist jeweils am Ende der vorangehenden Ausgabe vermerkt.

Private Anzeigen können von Euch unter der Rubrik „Verkäufe“ oder „Kaufgesuche“ zum Zeilenpreis von 1,- DM veröffentlicht werden.

Und nun viel Spaß beim Lesen unseres „Prototyps“!

## Wettbewerbsberichte

Besonders turbulent für unsere aktiven Modellflieger war das Wochenende am 23./24. September. Am betreffenden Samstag war unser Gelände in Schwanewede wieder Austragungsort für den „UHU-Wettbewerb“. Bei starker Bewölkung, leichtem Wind und geringer Thermik starteten die bis 15 Jahre alten Jugendlichen ihre A1-Freiflugmodelle an einer 50 m-Hochstartleine. Erfolgreichster Pilot war Peter Paliwoda, der in fünf Durchgängen mit einer Gesamtzeit von 244 Sekunden den 1. Platz belegte. Dicht „auf den Pelz“ rückte ihm der erst neunjährige Niels Humpe (241 Punkte), der seinen Konkurrenten Ralf Höschen klar auf Platz 3 verwies.

Am darauffolgenden Sonntag hatten dann wieder die Fernlenkflieger beim traditionellen RC IV-E-Jugendwettbewerb das Sagen.

Als Sieger und Wanderpokalgewinner des LSCN ging Frank Raß (2. v. l.) mit 2000 Punkten hervor. Zweiter wurde Peter Paliwoda (1934 P.), gefolgt von Rolf Kislak (1934 P.).

Das Foto zeigt die 11 Teilnehmer des RC IV-E-Wettbewerbs:

hockend (von links nach rechts): Peter Paliwoda, Frank Raß, Rolf Kislak, Jochen Gerkens, stehend: Matthias Mischnik, Hans-Jörg Remitz, Stephan Böttcher, Jürgen Wellmann, Walter Wacker, Fred Konieschny, Jens Hoffmeister.



Eine Woche später, am 30. 9. 78 fand schließlich das verschobene Limbo-Fliegen statt. Regen und starker Wind erschwerten den fünf Teilnehmern den Wettkampf. Sieger durch „Knock-Out-Verfahren“ wurde Gert Rinow (unterflogene Höhe 70 cm) vor Dietmar Panten (80 cm) und Hans-Jörg Remitz (1 m). Den vierten Platz belegten punktgleich Rolf Gaul und Hartmut Wapieralski. Als Belohnung für den aufgebrauchten Mut überreichte Jugendleiter Joachim Meyer allen Beteiligten Sachpreise.

# Flugzeug abgestürzt

Zwei Verletzte

Schwane(ke) Vor den Augen einiger hundert entsetzter Zuschauer, die in Schwanewede eine Modell-Flugschau verfolgten, stürzte am Sonntag kurz vor 15.30 Uhr ein zweisitziger Motorsegler vom Typ 25 B „Falke“ in das Panzer- gelände unweit der Kaserne ab. Der Pilot, ein 65 Jahre alter Lesumer, war zu nächst in der Maschine eingeklemmt. Mit einer klaffenden Kopfplatzwunde und einem blauen Auge wurde er ins Zen- traltrankenhaus Bremen-Nord gebracht. Sein Kopilot, ein 19jähriger aus der Bremer Vahr, wurde leicht verletzt, blieb jedoch auch vorerst zur Beobachtung im Krankenhaus.

(Austführlicher Bericht in Text und Bild auf Seite III.)



Eine Tragfläche ist abgerissen, der Propeller weggefezt, das Cockpit deformiert: Der zwei- sitzige Motorsegler nach dem Absturz im Schwaneweder Gelände. (ke)

Es gibt alte Flieger und es gibt kühne Flieger – es gibt aber keine alten kühnen Flieger.

# robbe promars®



Programm-Modul



Differential-Modul



Heli-Mix-Modul



Mix-Modul



mit den vielfältigsten  
Ausbaumöglichkeiten  
Die Spitzenklasse  
in der  
Mittelklasse

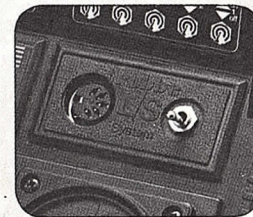
**robbe**

Informieren Sie sich im neuen großen robbe-Katalog bei Ihrem robbe-Fachhändler.

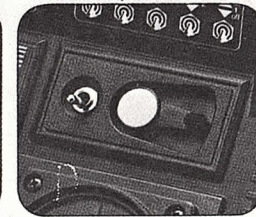
Multi-Switch-Modul



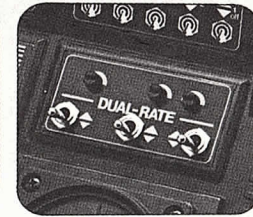
Lehrer/Schüler-Modul



Schalt/Prop-Modul



Dual-Rate-Modul



# robbe

...Ideen für Ihren Modellsport