OSC·AKTUELL

Mitgliederzeitschrift des ROSC · Ausgabe 37 · Dezember 2016

+++ Neuer Vorsitzender +++ Gummiseilfliegen +++ Typentreffen +++ Fliegerlager +++ Werkstattbetrieb +++ Erstflug Rhönbussard

37

Rhönflug Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe e.V.

23. Juni 1991, Ede Rottke hat auf dem neuen Schulgleiter, D-7055, Platz genommen, der am Abend zuvor seinen Namen erhalten hatte.

Impressum

OSC-AKTUELL ist die Clubzeitschrift des Rhönflug Oldtimer Segelflugclubs Wasserkuppe e.V. – ROSC
Sie erscheint einmal im Jahr.

Vereinsanschrift:
ROSC Wasserkuppe e.V.
Postfach 17
36161 Poppenhausen (Wasserkuppe)
www.osc-wasserkuppe.de
info@osc-wasserkuppe.de

Redaktionsanschrift:
Jeanette Löschberger
Sommersbach 29
88316 Isny im Allgäu
Tel. 07562/905135
jeannettel@gmx.de

Bankverbindung:
GenoBank Fulda
IBAN: DE43 5306 0180 0006 4057 46
BIC: GENODE51FUL

Layout: Jeanette Löschberger, Gerhard Thomann
Fotos: Deutsches Segelflugmuseum, Karl-Heinz Kellermann, Jeanette Löschberger, Norbert Schaden, Gerhard Thomann, Philipp Stengele, Reiner Roggenbuck, Claudia Stengele, Frank Thies, Günther Glöckler, Meike Niebaum, Georg Schwab

Titelbild: Der Erstflug unseres Rhönbussards am 23. Juli 2016 auf der Wasserkuppe; Foto: Claudia Stengele
Poster in der Heftmitte: Karl-Heinz Kellermann in der ROSC Ka 2b beim Windenstart im Fluglager bei unseren Österreichischen Freunden in Wels; Foto: Reinhard Roggenbuck

1. Vorsitzender: Frank „Opa“ Thies

Liebe Mitglieder und Freunde des ROSC Wasserkuppe

Dezember 2016

Ein Jahr mit viel Arbeit an unseren Schätzen geht zu Ende. Erfolgreich ist unser Bussard wieder in der Luft. Eine Flugsaison mit äußerst mäßiger Ausbeute und fliegerischer Magerkost liegt hinter uns. Unsere Flugstatistik in diesem Jahr ist wieder bescheiden. Werden wir dem Namen unseres Vereins und unseres Vereinszweckes noch gerecht? Unser Vereinsname ist Rhönflug Oldtimer Segel**flug**club Wasserkuppe e.V. Unter Punkt 2 unserer Satzung steht:

Der Verein ist ein Luftsportverein. Zweck des Vereins ist die Förderung des Sports. Der Satzungszweck wird verwirklicht insbesondere durch Förderung und Ausübung des Luftsports, vornehmlich unter Verwendung älterer Segelflugmuster, um Nachwuchspiloten eine Ergänzung ihrer Ausbildung mit diesen Segelflugkonstruktionen zu ermöglichen. Auf die körperliche und geistige Ertüchtigung der Jugend wird hierbei besonderen Wert gelegt. Im Zusammenhang hiermit wird der Verein ältere Segelflugzeuge (Oldtimer) erwerben, instand setzen und ihre Lufttüchtigkeit erhalten sowie an nationalen und internationalen Treffen und Wettbewerben im In- und Ausland teilnehmen.

Für diesen Jahr haben wir einige Arbeiten vor uns - der Flamingo muss endlich wieder in die Luft, ein SG 38, der D-7055 erhält eine neue Bespannung – Arbeiten, bei denen aktive Mitglieder genauso willkommen sind, wie Passive. Aber bei aller Werkstattarbeit soll in der kommenden Saison unser fliegerischer Aspekt wieder deutlicher hervorgehoben werden. Ein Bündel von Maßnahmen soll dazu führen, unsere Fluggeräte satzungsgemäß am Himmel fliegend zu sehen. Sei es die Möglichkeit, unsere Flugzeuge auch an anderen Plätzen für einen längeren Zeitraum zu nutzen und als Werbeträger für Neumitglieder zu verwenden oder auch die vom Vorstand beschlossene Offensive, allen aktiven GFS-Piloten (Fulda, Gersfeld, Poppenhausen) die Nutzung der meisten Flugzeuge (Habicht und Bussard bleiben außen vor) OHNE sonstige Bedingungen zu ermöglichen, soll die fliegerischen Aktivitäten beflügeln. Der Neuzugang der ehemaligen Ka6E der Fliegerschule zum Flugzeugpark des ROSC mit ihrem geräumigen Cockpit ermöglicht nun auch mehr Piloten das einsitzige Fliegen auf der Wasserkuppe. Mit der Ka6E wird eine erste Kooperation mit dem VFhS (Verein zur Förderung des historischen Segelflugs) geschlossen, die in zukünftig engere Zusammenarbeit münden soll. Der VFhS beteiligt sich zur Hälfte an der Ka6E und wird sie ebenfalls nutzen.
Eine weitere Idee aus einer Mitgliederversammlung in diesem Jahr war, regelmäßig das erste Wochenende im Monat als Flugwochenende zu definieren und im Kalender zu vermerken – auch das kann Aktivitäten erzeugen – so der gemeinsame Wunsch des Vorstandes und der aktiven Piloten.
In diesem Sinn hoffe ich mit dem gesamten Vorstand nach intensiver Winterarbeit auf eine herausfordernde Flugsaison 2017.

So bleibt mir, Euch ein schönes Weihnachtsfest zu wünschen und ein gutes Jahr 2017 zu begrüßen.

Euer Frank

Termine 2017 Seite 5

ROSC-Aktivitäten

JHV und Anfliegen mit Hindernissen Seite 6
ROSC-Pfingstfliegerlager in Wels Seite 8

27. Schulgleiterwoche Seite 10
ROSC-Fluglager Seite 12

Veranstaltungen und Flugtage

10. Youngtimertreffen Seite 13

Taunus Flugfest Seite 14
Flugbetriebszahlen 2016 Seite 15
SG38 in Saal an der Saale Seite 15
SG-Wochenenden für Vereine:
> Luftsportjugend NRW Seite 16
> LSV Schneverdingen Seite 17

kurz notiert

Mitglieder stellen sich vor Seite 18
Oldtimer FlyIn am Ith Seite 22
Zuwachs beim ROSC Seite 22
100. Geburtstag von Helmut Sinn Seite 23
Nachrichten aus Österreich Seite 24
Tag des offenen Denkmals Seite 24

Abfliegen – ohne Fliegen Seite 25
Neuer Pavillon für die SG-Startstelle Seite 25

Werkstattberichte

Die ROSC Werkstatt 2016 Seite 26
Der Flamingo wird grundüberholt Seite 28
Arbeiten an Fahrzeugen
und Gebäuden Seite 30
Der Bussard ist wieder flügge! Seite 32

Aktionen des VFhS Seite 33
Vor 25 Jahren im ROSC Seite 34
Bericht Segelflugmuseum Seite 36

Deutsches
SegelflugMuseum
mit Modellflug | Wasserkuppe

Buchvorstellungen Seite 37
ROSC Verkaufsartikel Seite 37
In Memoriam Seite 38
Der ROSC Vorstand Seite 39

Januar – März 2017

Werkstatttermine an den Wochenenden und in der Woche nach Absprache mit Philipp Stengele, Telefon: 0170 5463976; Mail: meisenmann2@gmx.de

25.02. 19:00 Uhr
Mitgliederversammlung des ROSC

April 2017

05.04. - 08.04.
AERO in Friedrichshafen

Flugbetriebsbesprechung, der Zeitpunkt wird rechtzeitig bekannt gegeben.
Ort: Wasserkuppe, Hangar 7 (Altes Museum). Pflicht für alle Piloten, die 2017 auf der Wasserkuppe fliegen.

29.04. – 01.05.
Anfliegen auf der Wasserkuppe, Gäste sind willkommen.

29.04. 19:00 Uhr
Jahreshauptversammlung des ROSC – mit separater Einladung

Mai 2017

02.05. – 07.05.
Bauwoche auf der Wasserkuppe und **Jahresnachprüfung** unserer Segelflugzeuge, 2x SG 38, Grunau Baby und Habicht.
Tätigkeit nach Absprache mit Philipp Stengele, Telefon: 0170 5463976; Mail: meisenmann2@gmx.de

27.05. – 06.06.
Fliegerlager in Wels (Österreich)
Einladung von unseren österreichischen Mitgliedern und Fliegerfreunden aus Wels

Juni 2017

03.06. – 10.06.
Flugwoche zu Pfingsten auf der Wasserkuppe mit den vereinseignen Flugzeugen – Gäste willkommen!

15.06. – 18.06.
NEU: Langes Oltimerwochenende auf der Wasserkuppe, wenn möglich mit Windenbetrieb, bitte anmelden bei: thies@osc-wasserkuppe.de

17.06. 19:00 Uhr
Mitgliederversammlung des ROSC

Juli 2017

01. – 08.07.
28. Schulgleiterfliegen auf der Wasserkuppe mit den vereinseigenen SG 38 – Startart: Gummiseil.
Anmeldung und Info unter www.osc-wasserkuppe.de

08./09.07.
NEU: Flugwochenende des ROSC auf der Wasserkuppe

22.07. – 30.07.
Internationales VGC Rendezvous 2017
Vorveranstaltung zur 45. VGC-Rallye in Raná/ Tschechien. http://randezvous.aeroklubrana.cz/

August 2017

31.07. – 10.08.
45. Internationale Oldtimer Segelflugrallye des VINTAGE GLIDER CLUB (VGC) auf dem Flugplatz Dunaújváros /Ungarn. www.vgc2017.hu

01./02.08.
NEU: Flugwochenende des ROSC auf der Wasserkuppe

07.08. - 11.08.
11. Youngtimertreffen für Ka 6, Ka 7 und Ka 8 auf der Wasserkuppe.
Veranstalter: Rhönflug Fulda (Anmeldung per Mail bei janodenwald@gmx.net)

12.08. – 19.08.
Fliegerlager des ROSC auf der Wasserkuppe.
Fliegen mit Ka 2b, Bergfalke III, Grunau Baby IIb, Habicht, Ka 3, Ka 6E und SG 38. Es wird bevorzugt mit Winde gestartet. Gäste mit und ohne Oldtimer Segelflugzeuge sind willkommen.

19.08. 19:00 Uhr
Mitgliederversammlung des ROSC

September 2017

05./06.09.
NEU: Flugwochenende des ROSC auf der Wasserkuppe

An den Wochenenden Schulgleiterfliegen von befreundeten Segelflugvereinen. Weitere Informationen auf unserer Internetseite www.osc-wasserkuppe.de

Oktober 2017

30.09. – 03.10.
Abfliegen 2017 auf der Wasserkuppe.

30.09. 19 Uhr
Mitgliederversammlung und gemütliches Abfliegen mit besonderer Einladung, Gäste sind willkommen.

03.10. - 08.10.
Herbstbauwoche auf der Wasserkuppe.
Arbeiten an unseren Segelflugzeugen, dem Gebäude und Gelände.
Tätigkeit nach Absprache mit Philipp Stengele, Telefon: 0170 5463976; Mail: meisenmann2@gmx.de

November – Dezember 2017

Werkstatttermine an den Wochenenden und in der Woche nach Absprache mit Philipp Stengele, Telefon: 0170 5463976; Mail: meisenmann2@gmx.de

JHV und Anfliegen mit Hindernissen

Am 28. Mai gab es sintflutartige Regenfälle auf der-Kuppe; Foto: K.-H. Kellermann

JHV: 23./24. April
geplantes Anfliegen: 30. April – 1. Mai
durchgeführtes Anfliegen: 28./29. Mai 2016
Texte: Frank Thies, Jörg Lange, Bernd Hübner

Die Jahreshauptversammlung hatte im Vorfeld eine Überraschung parat. Uli Stengele hatte kurz vor der Versammlung aus gesundheitlichen und persönlichen Gründen seinen Rücktritt erklärt. So blieb Janis als zweitem Vorsitzendem die Aufgabe, souverän durch die Jahreshauptversammlung zu führen.
Die traurige Pflicht, an im vergangenen Jahr verstorbene Mitglieder und Freunde des Vereins zu erinnern blieb ihm nicht erspart. So hatten wir zwei langjährige Begleiterinnen, Erika Kurz und Marietje Zillen sowie unser Mitglied Helmut Seemann zu betrauern.
Langjährige Mitglieder Wolfgang Amstein, Jochen Kruse, Ernst Ganzenmüller, Ernst Keller und Hubertus Steinerstauch wurden geehrt. Die Mitgliederstatistik zeigte eine leicht rückläufige Tendenz.
Aus der Technik war von Philipp und mir zu berichten, dass das langjährige Projekt „Bussardüberholung“ abgeschlossen werden konnte. Die Flächen vom SG 38, die ein wenig gelitten hatten, wurden unter der Leitung von Josef wieder fertig gemacht. Es bleibt aber viel zu tun – die Grundüberholung des Flamingo steht vor der Tür und da wird jede Hand gebraucht.
Die obligatorische Kassenprüfung durch Georg Schwab und Philipp Stengele ergab keinerlei Beanstandungen, was zum Antrag auf Entlastung führte. Gleiches galt für den Vorstand.
Georg Schwab führte die anstehenden Neuwahlen durch. Frank Thies wurde als erster Vorsitzender gewählt, Markus Kurz und Gert Warmbold in ihren Funktionen wiedergewählt, Philipp Stengele erhielt das Vertrauen als technischer Referent, Sepp Ecker als Referent für Luftsport und SG, Jeanette Löschberger in Abwesenheit für Internet und Presse. Im nächsten Jahr prüfen Norbert Schaden mit Georg Schwab die Kasse, Maurice Thies wäre Nachrücker.
Wie in den letzten Jahren mehrfach gefordert, müssen wir mehr fliegen. Dieser Aufruf war unter dem Punkt „Verschiedenes“ an alle Aktiven gerichtet. Claudia Stengele koordiniert dankenswerterweise weiterhin die SG-Aktivitäten und zu den SG-Wochenenden werden immer Helfer für Organisation und Büro benötigt.
So gehen wir mit „alten und neuen Köpfen“ in das nächste ROSC-Jahr.

Zweitens: Das Anfliegen Anfang Mai, das keines war
In dieser Chronik soll der Bericht vom Anfliegen am 1. Mai nicht fehlen, bei dem ich mit Hanna alleine auf der Kuppe war: Am Freitag nach dem Kindergarten fahren wir sommerlich leicht bekleidet von Hannover direktement zur Kuppe; welch eine Freude für das Kind: es gibt noch große Felder und noch höhere Berge vom Schnee. Auf den Dächern und vor unserer Halle ahnt man noch vom Ausmaß.
Ich für meinen Teil hab das Elend schon von der Autobahn aus gesehen, als das Radom von der weißen Kuppe aus, zu uns herunter strahlte. Ok, wir richten uns ein und schon geht‘s es ab zur Quengelmeile, die wir diesmal fast lautlos genießen können und dessen Rutschen und Schaukeln Hanna mit keinem Kind teilen muss; welch ein Segen bevor es glücklich und erschöpft ins Bette fällt.
Samstag geht es früh raus, der Schnee lockt schon wieder. Wir fahren als erste und erstes mit dem Röhnbob; Hanna gibt Gas, es ist ja kein Verkehr. Und weil danach von

Fliegen und Bier? Das geht! Hanna Lange genießt es alkoholfrei; Foto: Jörg Lange

uns noch keiner weiter angekommen ist, gehen wir am Vormittag zum Denkmal und besuchen die Modellflieger. So verdienen wir uns mit ehrlicher Wanderung einen dicken Germknödel. Und Bratwurst. Und Bauernhofeis. Danach geht es endlich zum Start. Es ist ja schließlich Anfliegen. Zwei Touristen fragen nach einer Runde mit der Remo; es bleibt ein Platz frei, mein Kind sitzt schon drin. Leider geht die Zeit im Flug natürlich viel zu schnell vorbei, es folgen etliche Rechenbeispiele für Fünfjährige die deutlich machen, warum wir nicht den ganzen Tag Motorfliegen können und helfen so Prioritäten zu setzten: eine Stunde Remo = fast 70 dicke Germknödel oder mindestens 135 Portionen Eis und Wurst. Als Alternative besuchen wir das Museum, solange bis man uns deutlich macht, dass Zeit zum

Der Briefkasten wird eingeweiht mit dem Mitgliedantrag von Wolfgang Onken; Foto: Jörg Lange

Abschließen sei. Schade, eine Nacht im Museum wäre sicher auch mal was! Sonntag beobachten wir die Drachenflieger und erklimmen die Abstrodaer Kuppe. Wir verprassen unser letztes Geld für Postkarten, Spanferkel, Waffel am Stiel mit Marzipan, Puderzucker und Schokolade und Geschenke für die daheimgebliebenen. Vor der Hütte ist der Schnee inzwischen weggeschmolzen, da erinnern wir uns der Pflichten: Der Briefkasten wird mit vereinten Kräften und so gut wir es können angebaut. Als wir uns fragen, was ist gerade, was ist schief, lernen wir Wolfgang kennen. Er fühlt sich von den geöffneten Hallentoren angezogen und weiht zu unserer Freude den aufgehängten Kasten mit einem Mitgliedsantrag ein! Bei einem gepflegten alkoholfreiem Weizen in der Sonne auf der Terrasse der Fliegerschule verabschieden wir uns von der Kuppe, kaufen noch einen dicken Germknödel, lange Wurst und Bauernbrot zum mitnehmen bevor es an die Rückfahrt geht.

Zum Dritten: „Anfliegen“ findet doch noch statt

Nachdem ich die Nachrichten mit den Berichten über das Unwetter der vergangen Tage gesehen habe, kann man feststellen, daß wir auf der Waku gut aufgehoben waren. Aber der Reihe nach. Am Donnerstagnachmittag kam ich gerade rechtzeitig bei schönstem Wetter auf der Kuppe an, um Philipp Stengele mit dem Bergfalken am Start behilflich zu sein. Er machte ein paar Starts um die Fahrtmesseranzeige zu testen. Alles OK. Das Anfliegen des Jahres 2016 war somit erfolgt.
Der Abend mit Karl-Heinz Kellermann und mir im“ Peterchens Mondfahrt“ verlief wie immer: Essen, Kreuzbergbier, Rhönwurz, schlafen. Bei der Flugzeugführereinsatzbesprechung am Freitag war die Wettervorhersage nicht sehr optimistisch. Aber das Wetter kann ja nicht lesen. Und so sind Philipp, Karl-Heinz und ich mehrfach bei guten Bedingungen geflogen. Frank Thies kam am Nachmittag mit Grillfleisch auf die Kuppe und somit war das Abendprogramm festgelegt.
Die Wettervorhersage für Samstag war ähnlich der vom Freitag, also wurde der Bergfalke an den Start gebracht. Tatkräftig wurden wir hierbei von unserem Neumitglied Wolfgang Onken unterstützt.
Der Flugbetreib mußte dann aber doch ab 14 Uhr wegen Regen eingestellt werden. Unter einem Bergfalkenflügel haben fünf Mann die Chance, trocken zu bleiben. Das Flugzeug steht jetzt blitzsauber und staubfrei in der Halle. Am Abend haben wir die neuen Lokalitäten in Obernhausen getestet und für gut befunden. Am Sonntag war dann aber doch die Luft raus und wir haben uns für „technischen Dienst“ entschieden.

Warten auf das Ende des Schauers. Die Fläche des Bergfalkens bietet Platz für Viele; Foto: Karl-Heinz Kellermann

Die Flügel von Franks Ka 6 wurden in den Hänger verstaut, der Rumpf der Ka 2b kam in die Werkstatt und die Ka 3 wurde gewogen. Im Rückblick auf das Wochenende bin ich froh, daß ich mich für eine Fahrt zur Kuppe entschieden habe und mich nicht von den schlecht Vorhersagen habe schrecken lassen.

Ka 2 im Anflug auf die Welser Heide; Foto: Reinhard Roggenbuck

ROSC-Pfingstfliegerlager in Wels – die 12. Auflage

07. – 17. Mai 2016

Text: Karl-Heinz Kellermann

„Morgen früh aufrüsten und fliegen was das Zeug hält; ab Mittwoch regnet es!“ Mit diesen Worten begrüßte mich Josef Ecker, als ich am 7. Mai nachmittags mit der Ka 2b auf dem Flugplatz Welser Heide ankam. Sepp hatte sich aber um einen Tag geirrt, die sonnige und stabile Ostwetterlage mit starkem Wind wechselte erst am Donnerstagmittag. Der Wind drehte auf West und es regnete. Da wir Sepps Rat befolgten, konnten wir an viereinhalb Flugtagen mit maximal sieben Oldtimersegelflugzeugen 152 Mal an der Winde starten. Die dabei erreichte Gesamtflugzeit von 23,5 Stunden zeigt, dass die geflogenen Zeiten eher bescheiden ausfielen. Unsere Ka 2b war an diesem Ergebnis mit 53 Starts und knapp sieben Stunden Flugzeit beteiligt.

Die MG 19 von Sepp bekam reichlich Luft unter die Knickflügel; Foto: Reinhard Roggenbuck

Die Liste der am Flugbetrieb beteiligten Oldtimer Segelflugzeuge:

OE-0415, Mg 19 A, Josef Ecker
D-0201, Ka 6E, Carmen und Ludger Ciré
D-1107, Baby III, Georg Fuchs, Benediktbeuren
D-1658, Baby IIb, Ernst Gruber
D-5826, Geier 2b, Claudia Gallikowski
D-7039, Ka 2b, ROSC Wasserkuppe
D-8347 Scheibe-Sperber, Karl-Heinz Meier, Wels

Jede Menge Holz am Start; Foto: Reinhard Roggenbuck

Teilnehmer des ROSC Wasserkuppe:
Meike Niebaum, Familie Ciré, Claudia Gallikowski mit Ulli Kaiser, Familie Roggenbuck, Rolf Porz, Peter Lengrüßer, Karl-Heinz Kellermann und Michael Stauch.

Sepp hat alles im Griff; Foto: Karl-Heinz Kellermann

Clemens Haslinger flog die Mg 19 A, die letztes Jahr in der Werkstatt beim Wiederaufbau besichtigt

werden konnte. Der Geier 2b von Claudia wurde von ihr geflogen, bevor er auf dem Rückweg in Kempten seine neue Heimat finden soll. Das erste Mal genoss Georg Fuchs aus Benediktbeuern die Welser Fliegerfreundschaft mit seinem Baby III. Eine besondere Rarität war der Scheibe Sperber mit dem sich Karl-Heinz Meier (WMW) einen Tag am Flugbetrieb beteiligte.
Neben den fliegerischen Aktivitäten hatten wir schöne gemeinsame Abende im Flugplatzrestaurant Möwe, der Waldschänke und beim Maxlhaid. Der kulinarische Höhepunkt war am Freitag die Einladung der Welser Fliegerkameraden zur gemeinsamen Jause in der Werkstatt, wo Koch Alexander

Alex Pucher backt Kaiserschmarrn; Foto: Meike Niebaum

Pucher in einer riesigen Pfanne auf dem Gasgrill Schinkenfleckerl zubereitete. Als Nachtisch zauberte er, ebenfalls vor Ort, Kaiserschmarrn mit und ohne Rosinen.

Unsere zwei aus der Rhön mitgebrachten Fässchen Kreuzbergbier sorgten dafür, dass die Luft nicht zu trocken wurde.

Alex bereitet zur Freude aller Schinkenfleckerl zu; Foto: Meike Niebaum

Und was macht man, wenn es dann zu Pfingsten immer noch regnet?
Man wendet sich der Eisenbahn zu, fährt nach Bad Schallerbach zu Josef Ecker der eine Anlage in Spur 1 aufbaut oder nach Ampflwang, wo es neben Modelleisenbahnen die großen Dampflokomotiven in Betrieb zu sehen gibt.
Wir bedanken uns bei Josef Ecker und seinen Fliegerkameraden der Weißen Möwe Wels für die perfekte Planung und Durchführung dieser Woche.
Ein ganz großes Dankeschön geht an unsere drei Windenfahrer Peter Ganze, Franz Grünbeck und Markus Schenk, die dafür sorgten, dass wir immer sicher in die Höhe kamen.
Trotz des feuchten Veranstaltungsschlusses war es wieder einmal eine sehr schöne Woche.

Ich hoffe, dass wir uns in Wels zum 13. Pfingstfliegerlager vom 27. Mai – 6. Juni 2017 wiedersehen werden.

27. Schulgleiterwoche an den Hängen der Wasserkuppe

02. – 09. Juli 2016

Text: Jeanette Löschberger, Fotos: Norbert Schaden und Gerhard Thomann

Insgesamt hatte die SG-Woche eine beträchtliche Ausbeute. Der vereinseigene SG D-7055 konnte über die Woche 158 Starts verzeichnen, bei einer Flugzeit von einer Stunde, zwei Minuten und 20 Sekunden. Zu Gast war wieder Claus Bolze-Ludwig, der sich mit seinem selbstgebauten SG 38 „Huck“, D-1506, ebenfalls acht Mal von vielen willigen Gummihunden am Gummiseil hinausschleudern ließ. Als Flugzeit erreichte er zwei Minuten und 50 Sekunden. Hauptsächlich für Vereinsmitglieder ist die SG-Woche gedacht. Da es in den letzten Jahren immer schwieriger wurde genügend Teilnehmer zu finden, haben wir uns geöffnet und so waren neben den „Stammteilnehmern“ auch einige Piloten da, die den ROSC an einem Schulgleiterwochenende für Gastvereine kennen gelernt hatten. Dennoch mussten oder durften „freiwillige“ Wasserkuppen-Ausflügler am Gummiseil mitziehen. Unter anderem auch ein junger Australier, Michael, der zu dieser

Georg Kapraun schont seine Stimme

Start von Jeanette in Richtung Süden

Wiel ganz in seinem Element

Zeit ein Praktikum bei Schleicher machte. Erfreut war die Truppe auch über der Besuch von Wiel aus Holland, der als Fluglehrer einsprang und in üblicher Manier neben den unerfahrenen Piloten, kniend den Start erklärte.
Am Anreisetag konnten wir wetterbedingt nicht fliegen, sodass wir bald zum gemütlichen Teil mit Brotzeit, Kreuzbergbier und Begrüßung im Clubraum übergehen konnten. Sonntags durften wir bis 14 Uhr vom Weltenseglerhang gleiten, dann machte uns der Regen einen dicken Strich durch die Rechnung. Ein Pilot allerdings, überwältigt von den Eindrücken, die so ein Gummiseilstart und der Fahrtwind mit sich bringen, musste aus dem hohen Gras gerettet werden. Der Flug endete südlich der Licher-Kontrollzone im hüfthohen Gestrüpp. Zum Glück, nahmen weder Pilot noch Flugzeug schaden und so konnte nach der Rückholung mit kleiner Verzögerung der Flugbetrieb fortgesetzt werden. Nicht fehlen durfte während der Woche die abendliche Fahrt zum Fliegerdenkmal. An jedem Tag der Woche war Gummiseil-Flugbetrieb möglich, jeden Abend gekrönt durch gemeinsames Essen und Kreuzbergbier. Ein herzlicher Dank gilt der eingespielten Treckermannschaft: Rolf Bösch, Karsten Pankau, Lutz Fasterling, Jürgen Daube und Rolf Porz. Dieses eingespielte Team erreichte oftmals eine Startfrequenz von 8 Minuten, auch bei Flügen die bis zu 30 Sekunden dauerten.

Jeder Teilnehmer bekommt seine Urkunde am Ende der Woche

Schon vormerken für 2017:
SG-Woche vom 3. bis 10. Juli.

Der harte Kern der SG-Woche

Abgetaucht: Der Schulgleiter verschwindet fast im hohen Gras

Hübi mit Dieter Schmitz im Bergfalke; Foto: Frank Oeste

ROSC-Fluglager

auf der Kuppe

13. bis 20. August 2016

Text: Frank Oeste

Anschließend an das Youngtimertreffen, fand im August die ROSC Flugwoche statt.
Wie jedes Jahr nutzten wir die schönen Tage des August zum gemütlichen Fliegen an der Winde und im Flugzeugschlepp. Unsere Ka2b und der Bergfalke waren viel in der Luft. Das doppelsitzige Fliegen scheint vielen Piloten den meisten Spaß zumachen. Aber auch der Habicht mit Karl-Heinz Kellermann am Steuer drehte seine Runden über der Kuppe ebenso wie die Oldtimer-Flugzeuge von ROSC-Mitgliedern: Die K8b der Haltergemeinschaft unserer Mitglieder Diegelmann/Hübner/Löschberger/Oeste. Die Ka8b „Cabrio“ von Jörg Lange, Jürgen Delzeit hatte eine Ka6CR im Gepäck, Norbert Schaden seine SF27 und Werner Kaluza nutzte seine einzigartige Hütter „H28“ jeden Tag für stundenlange Flüge. Philipp Stengele hatte ein ganz besonderes Stück deutscher Fliegergeschichte am Start: Die neu restaurierte Weihe von Peter Ocker. Dieses Flugzeug ist wirklich in einem außergewöhnlich guten Zustand und war eine Augenweide während der Flugwoche. Seine Freundin Kerstin folgte ihm in luftigen Höhen mit ihrer eigenen SB5E.

Warten auf den nächsten Start; Foto: Frank Oeste

Vom ROSC nahmen insgesamt folgende Piloten/innen teil:
Bernd „Hübi“ Hübner, Klaus Diegelmann, Rolf Porz, Johannes Schraudolph, Norbert Schaden, Jörg Lange, Gert Warmbold, Philipp Stengele, Karl-Heinz Kellermann, Werner Kaluza, Jürgen Delzeit, Lothar Franz, Dieter Schmitz und Frank Oeste. Nicht zu vergessen Karola Mariea Schultz, die uns auf dem Flugfeld mit leckeren Sachen aus ihrem Picknickkorb versorgte. Die Flugwoche war wie immer, eine gelungene Veranstaltung. Man trifft sich zum Fliegen, Fachsimpeln, gemütliche Abende werden verbracht und auch in der Werkstatt wurde das ein oder andere geschafft.

Für das kommende Jahr ist die Flugwoche vom 12. – 19. August 2017 geplant.

Der Bergfalke war im Fluglager sehr beliebt; Foto: Philipp Stengele

Jeanette lässt sich von Jörg Lange in der Ka2b über die Kuppe fliegen; Foto: Jeanette Löschberger

10. Youngtimer-Treffen – die kalte Seite der Wasserkuppe

8. bis 12. August 2016

Text: Jan Odenwald und Frank Oeste

Same procedure as every year - und dann doch wieder anders... So kann man ganz grob das 10. Jubiläum des Youngtimertreffens auf der Wasserkuppe umreißen. Nach einem von großer Hitze geprägten Treffen in 2015

Stahlblauer Sommerhimmel, aber kalt; Foto: Jan Odenwald

zeigte uns die Wasserkuppe dieses Jahr eher ihre kalte Seite. So hatten wir nachts Temperaturen nahe dem Gefrierpunkt, die sich tagsüber nur leicht steigern konnten. Dennoch war es das Treffen mit den meisten Flugbewegungen bisher. So schafften wir es, in dieser Woche 420 Windenstarts an unserer Winde durchzuführen und sind bis auf Freitag, jeden Tag geflogen. Das Teilnehmerfeld bestand aus vielen „alten" Bekannten – aber auch einige „Neue" fanden in diesem Jahr den Weg auf die Kuppe – die meisten auf der Straße, aber eine Anreise war auch in der Luft geglückt. Am Montag des Treffens, landete eine K6 südlich der Wasserkuppe auf einer Wiese. Carsten Möller flog aus Celle zu uns, wurde nachmittags von seinen Kollegen abgeholt und zur Wasserkuppe gebracht. Erwähnenswert ist, dass er während des Youngtimertreffens mit seiner K6 den „Landeskrone-Wasserkuppenpokal" mit einem Flug nach Görlitz gewann. Aber auch der Flugbetrieb zusammen mit den Gästen hat wie immer Spaß gemacht - es ist schön zu sehen, wie ein solcher Flugbetrieb Hand in Hand funktioniert. Nicht umsonst hat unser Versuch – zum Staunen der „Neuteilnehmer" – geklappt, die Taktzeit an unserer alten Pfeifer-Winde auf 3,6 Minuten zu senken, das heißt 50 Starts in drei Stunden.

Wir bedanken uns bei allen, die uns durch Ihre Teilnahme und Mithilfe bei dieser Veranstaltung unterstützt haben – und freuen uns schon auf das nächste Mal.

Lachen hält warm, vor allem bei einem winterlichen August auf der Kuppe; Foto: Jeanette Löschberger

Ein großer Dank von Frank Oeste, ROSC-Mitglied und eifriger Teilnehmer am Treffen:

„Die Organisation lag wie immer bei den „Fuldaern", angeführt von Jan und Melanie Odenwald. Aber auch Jan's Eltern Roland und Andrea stellten sich einmal mehr in den Dienst der Sache. Weitere fleißige Helfer komplettierten den Stamm der Hilfsmannschaft und so konnte jeden Tag Flugbetrieb stattfinden. Abends wurde vor der Halle der „Fuldaer" im aufgestellten Zelt bei wohlschmeckendem Buffet gegessen und an den langen Abenden floß so manches Kreuzbergbier die durstigen Kehlen hinunter".

Jan und Melanie im Bergfalke des ROSC; Foto: Frank Oeste

Jetzt schon vormerken: Im nächsten Jahr ist das Youngtimertreffen vom 7. bis 11. August 2017 geplant.

Taunus Flugfest

27. -28. August 2016

Text und Fotos: Karl-Heinz Kellermann

Traditionsgemäß erhielt unser Verein vom LSC Bad Homburg die Einladung am „Taunus Flugfest 2016“ auf dem Flugplatz Neu Anspach/Wehrheim mit unserem Schulgleiter teilzunehmen. Bereits freitags fuhr ich nach Fulda zu unserem Mitglied Klaus Diegelmann, der uns zum wiederholten Mal seinen Werkstattwagen als Zugfahrzeug für den 2-achsigen SG-Anhänger zur Verfügung gestellt hatte. Am Wochenende zuvor hatte ich bereits mit Wolfgang Onken, Mitglied bei uns seit 2016, ein Gummiseil mit neuen Kauschen versehen und den Schulgleiter und Zubehör transportfähig im Anhänger verstaut. So konnte ich umgehend nach Wehrheim starten, wo ich gegen 20 Uhr ankam.
Am Samstag begann das übliche Prozedere: Aufrüsten und an der Zuschauerabsperrung ausstellen. Praktischerweise gab es direkt hier ein schattenspendendes Pilotenzelt mit einem Kühlschrank. Mit den gekühlten Getränken ließ sich die Hitze an beiden Tagen gut ertragen. Walter und Sohn Toni Eichhorn gestalteten in perfekter Form Verbandsflug in allen Fluglagen mit zwei EXTRA 300. Präzisen Motorkunstflug zeigte auch Wolfgang Seitz mit seiner Yak 55.
Den Zuschauern wurde Segelflug-geschichte hautnah präsentiert: Windenstarts mit ASK 13 und Ka 8 sowie Flugzeugschlepps und Eigenstarts der Superorchideen. Natürlich durfte auch der Segelkunstflug nicht fehlen. Wie bei den bisherigen Taunus Flugfesten war auch der Modellflug gut vertreten.
Im fliegerischen Bereich gab es noch etwas Neues: Toni Eichhorn präsentierte mit der T 28 Trojan, das Nachfolgemodell des amerikanischen Militärtrainers T6. Die T 28 hat einen 9-Zylinder Sternmotor, 30 Liter Hubraum und 1400 PS.

Am Samstagabend starteten zwei Heißluftballons, eine DJ-Party fand statt, während der ein Höhenfeuerwerk abgebrannt wurde.
Auch prominente Gäste durften nicht fehlen. Neben der Apfelblütenkönigin sowie dem Bürgermeister Gregor Sommer aus Wehrheim, ließ sich auch der Oberbürgermeister von Bad Homburg, Alexander Hetjes, über Flugzeuge und Piloten informieren.
Als unser Schulgleiter am Sonntagmachmittag um 16:30 Uhr zum Gummiseilstart kam, setzte schon während des Fluges Regen ein. Urplötzlich hatte sich eine Gewitterwolke gebildet und setzte dem Taunus-Flugfest ein jähes Ende. Meinen Helfern vom LSC Bad Homburg und mir gelang es den Schulgleiter trotz des starken Windes am Boden zu halten. Aber alle, auch der Schulgleiter, wurden richtig gewaschen. Nach 10 Minuten war der Spuk vorbei. Kein Wind, kein Regen mehr und blauer Himmel. Nachdem der Schulgleiter in die Halle gebracht und abgetrocknet war, begann ich mit Unterstützung der Fliegerfreunde von Bad Homburg abzubauen und zu verladen.
Ich bedanke mich an dieser Stelle bei allen für ihren Einsatz und bin dankbar, dass unser SG 38 nicht ohne Pilot abgehoben hatte, wie so manches Zelt. Mein besonderer Dank geht an den Geschäftsführer des LSC Bad Homburg, Klaus Mangels.
Nächstes Jahr wird der LSC Bad Honburg beim Taunus-Flugfest sein 60-jähriges Bestehen auf dem Fluggelände am Erlenbach feiern.

SG 38 beim Flugplatzfest in Saal an der Saale

Text und Fotos: Georg Kapraun

Der Flugplatz von Saal an der Saale, etwa 35 km in südöstlich von der Wasserkuppe gelegen, ist überregional in Fliegerkreisen durch die Fliegerlager bekannt. Regelmäßig sind englische, holländische sowie Fliegergruppen aus dem gesamten Bundesgebiet zu Gast. Schon immer findet zu Pfingsten ein kleines aber feines Fliegerfest statt. Nicht nur viele Fliegerfreunde kommen zu Besuch, auch jede Menge Fußgänger mit Kind und Kegel rücken an um Fliegerluft zu schnuppern. Normalerweise herrscht an solch einem langen Wochenende reger Flugbetrieb. Doch dieses Jahr gab es im halb Stundentakt Regenschauer und kalt war's obendrein. So kam es, dass die meisten Besucher sich in der beheizten Fliegerhalle tummelten. Doch als die Durchsage kam, es werde gleich der Schulgleiter fliegen und Leute müssten helfen, war die Halle urplötzlich leer und der Vorplatz voll. Mit erheblichem Tatendrang marschierte eine große Gruppe von Leuten zum Schulgleiter. Dort gab es eine kurze Einweisung vom beknickerbockerten Georg. Also „ausziehen" bedeutet langsames gehen und mit „laufen" ist eine sehr schnelle kreisende Beinbewegung gemeint. Die Gäste auf dem

Vorplatz der Halle feuerten die Startmannschaft lauthals an, was mir zusätzliche Flugsekunden bescherte. Das Wetterfenster lies am Sonntag und Montag leider jeweils nur zwei Starts zu. Der Schulgleiter erregte in Saal wieder einmal Aufsehen und der dazugehörige Anhänger nötigte den Aufrüsthelfern beinahe ungläubiges Staunen ab.

Der Flugbetrieb beim ROSC im Jahr 2016

Die Zahlen in der Klammer geben zum Vergleich die Werte des Vorjahres an. Beim den SG 38 sind Stunden, Minuten und Sekunden angegeben.

Typ Kennzeichen	Waku 2016 (15)	Gesamt 2016 (15)	Flugzeit h:min 2016 (15)
Flamingo D-EOSC	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Habicht D-8002	5 (5)	17 (10)	05:46 (2:11)
Rhönbussard D-7059	2 (0)	2 (0)	0:55 (0)
SG 38 D-7055	189 (270)	194 (270)	01:45:45 (1:29:54)
SG 38 D-7052	209 (101)	209 (101)	01:20:28 (0:52:22)
Grunau Baby D-3856	0 (14)	0 (14)	0 (1:44)
Ka 2b D-7039	57 (30)	110 (60)	11:42 (27:58)
Bergfalke III D-9385	30 (35)	30 (35)	09:09 (08:17)
Summen	492 (455)	562 (490)	32:49:13 (26:13:16)

Luftsportjugend NRW zu Gast

18. – 19. Juni 2016

Text: Torsten Beyer, Fotos: Heiner Fischer

Da stehen wir also: meine Wenigkeit und circa 30 Jugendliche der Luftsportjugend NRW. Neugierige Blicke wandern durch den Hangar des Oldtimer Segelflugclubs Wasserkuppe. Wir schauen neugierig und ein wenig skeptisch auf die alten Schätze vor uns. Schaut aus wie im Museum, nur dass diese Flugzeuge alle zugelassen sind. Besonders der SG 38 macht uns neugierig, auf dem wir alle hoffentlich unseren ersten Gummiseilstart machen.
Schwarzweiße Bilder aus Peter Riedels Büchern vom Anfang der Segelfliegerei schießen mir durch den Kopf. Von jungen durchtrainierten Männern, die den SG mit Muskelkraft den Hang hoch zur Startstelle wuchten. Worauf hab ich mich bloß eingelassen!
Sepp, unser Fluglehrer und erklärt uns erstmal sämtliche Strafen, die man sich als unkundiger Gummiseilflieger einfangen kann. Irgendwann höre ich nur noch: „Kiste Bier“. Ansonsten scheint aber so ein Schulgleiter ein ziemlich normales Flugzeug zu sein.
Dann geht es los. Allen Kram auf einen Anhänger und an den Start damit. Den Trecker wieder zur Halle und das Fluggerät holen. Das ist im Vergleich zur Windgeschwindigkeit so leicht, dass es beim Transport immer durch einen Piloten beschwert werden muß. Die Sache mit dem Gummiseil stellt uns noch Mal vor eine Herausforderung: 32 unkundige Hände versuchen unter Sepps strengen Blicken das lange Seil V-förmig vor die Startstelle zu legen. Sepp hat gute Nerven und eine laute Stimme. Nach kaum 10 Minuten liegt das Seil halbwegs richtig. Jetzt wird die Haltemannschaft eingewiesen. 6 Mann halten dem Zug der 16 Gummihunde so lange Stand, bis Sepp das Kommando „Los“ geben wird. Der große erste Moment rückt näher. Die Mannschaften werden noch instruiert, wie Sepp’s Kommandos zu bestätigen sind: mit lauter Stimme wird zur Übung aus freudiger Kehle „Feddich“ gebrüllt.

Zunächst fliegen die Profis: Sepp und Jeanette. Sie legt mit 28 Flugsekunden gleich eine echte Superzeit vor.
Unser erster Start steht an. Sepp ruft „Haltemannschaft“ und beim zweiten Versuch kommt das „Feddich“ – mit leichtem Hall. Jetzt die Gummihunde. „Startmannschaft“ brüllt Sepp. Die einen antworten gar nicht, die anderen antworten „Jo“ oder „was geht?“, einer sagt „Feddich“. Sepp ringt mit seiner Contenance. Startmannschaft ruft er nochmal. Diesmal klappt’s besser. „Ausziehen“, „Laufen“ und endlich das Kommando „Los“. Wir lassen los und der SG zischt davon. Der Pilot landet vor dem schrägen Querweg. Da ist Matsch – und Strafkistenzone. Super. Erster Start – erste Kiste. Mit der Zeit spielt sich der Flugbetrieb ein. Nach den mahnenden Worten von Kai – NRW heißt „Niemand Rennt Weniger“ laufen die Gummihunde richtig schnell den Berg runter. Gut gefällt mir an der Aktion: Die wahnsinnige Motivation der gesamten Truppe. Die große Disziplin und bei allem Geblödel auch das hohe Verantwortungsbewusstsein. So haben unsere Vorväter also fliegen gelernt, 22 Sekunden für ein ganzes Wochenende runterrennen, rauflaufen, festhalten und reparieren: Hut ab. Andererseits: jeder und jede, die den SG geflogen ist, hatte hinterher ein Breitgrinsen im Gesicht, sodass der Aufwand absolut gerechtfertigt scheint.

Abfliegen einmal anders

LSV Schneverdingen beim SG-Fliegen

15. – 16. Oktober 2016

Text und Fotos: Florian Alexander von Fintel

Wir sind mit 55 (!) Personen auf die Wasserkuppe, den „Berg der Flieger“ gefahren um dort beim ROSC Wasserkuppe SG 38 zu fliegen. Die Konstruktion aus den 40er Jahren im Gummiseilstart zu fliegen, war für fast alle Mitgereisten „Neuland“. Der SG 38 bringt knapp 120 Kilogramm auf die Waage, hat eine Spannweite von 10,4 Metern und die Gleitzahl beträgt rund 1:10. Der Pilot sitzt komplett im Freien. Ein Vergleich zu unseren Flugzeugen im Verein fällt also etwas schwer. Auch das Fliegen ist etwas ganz anderes: Mindestens 20 Personen müssen mithelfen, damit das Flugzeug überhaupt in die Luft kommt. Dabei hält die vierköpfige Haltemannschaft das Flugzeug fest, die Startmannschaft mit 14 Personen zieht das Seil im Gehen V-förmig an, bevor der Startleiter das Kommando „Laufen!“ gibt, nach dem „Los!“ gibt die Haltemannschaft das Flugzeug frei, welches dann mit einer sagenhaften Beschleunigung abhebt. Der Traktor, mit drei bis vier Personen besetzt, wartet bereits in der Nähe der Landestelle, um Pilot und Geflügel wieder zum Start zu bringen.

Der Samstag sah erst gar nicht so schlecht aus. Die etwas tiefhängende Bewölkung entmutigte uns nicht, sodass wir auch 6 Stunden auf besseres Wetter warteten und das Briefing mehrfach verschoben. Um 15:30 Uhr kam dann zwar die Sonne durch, aber angesichts der nun knappen verbleibenden Zeit fassten wir den schweren Entschluss: Heute wird das nichts mehr! Nachdem wir den Tag über bereits die gesamte Wasserkuppe ausführlich besichtigt hatten, gab es dann erst edlen „Pilgerstoff“ vom Kloster Kreuzberg. Nach dem Essen in „Peterchens Mondfahrt“ und Rhönwurz war auch bald Feierabend. Der Sonntag versprach schließlich besseres Wetter. Und tatsächlich: Nachdem die Wolken zuerst wieder fast den Berg einhüllten, gab es einen wirklich einmaligen Tag! Auf dem Berg der Flieger, zwischen „modernem“ Segelflug, Motorflug und vielen Gleitschirmen konnten wir mit dem Schulgleiter 20 Starts machen. Dabei erreichten wir Flugzeiten von 23 bis 50 Sekunden, nicht Minuten! Danach waren die „Gummihunde“ müde, alle Piloten nur noch am Grinsen, das Wochenende insgesamt richtig schön!

SG 38 gemeinsam mit den Gleitschirmfliegern am Hang

Johannes Nepomuk Schraudolph

Wie ich zum ROSC kam: Also da fahr ich an der Weser entlang und bemerke am Flugplatz Hoya enorme Segelflugaktivitäten. Die Neugierde zwang mich meinen Weg zu unterbrechen. Ein älterer Teilnehmer des Fluglagers schwärmte mir die Ohren voll vom alljährlichen SG 38-Fliegen auf der WAKU. Nichts wie hin. Und da treff' ich auf eine Gruppe, die vom Lebensalter her schon sehr erfahren wirkt und auf eine Begeisterung, die mich an meine ersten Berührungen mit der Fliegerei erinnerte. Fliegen, auf einem Brett in einem Drahtverhau. Nach all dem modernen Fluggerät die unstillbare Sehnsucht nach 21 Sekunden in der Luft. Welch' eine Faszination! Wie schön, dass es auch heute noch Menschen gibt, die sich dagegen nicht wehren können. Mir ist es auch nicht gelungen. Dann ein Blick in die Halle! Und da stehen sie – all die schönen

offenen Flugzeuge mit denen ich schon immer fliegen wollte. Die allein sind es aber nicht. Die Freundlichkeit mit der ich beim ROSC aufgenommen wurde, haben mich spontan dazu bewogen sofort Mitglied zu werden.
Ihr wollt ja noch etwas von mir erfahren: Geboren 1948 und aufgewachsen bin ich in Sonthofen im Allgäu. „Heut müssen wir an die Iller, da gibt es was ganz Tolles". Sehr klein war ich damals, aber alle Sonthofener waren auf den Beinen und da zogen sie einen Segelflieger mit einem Auto in die Luft. Es muss wohl der erste Start nach dem Krieg gewesen sein. Und es hatte mich nachhaltig beeindruckt. Modelle durfte ich bauen – selber fliegen in Agathazell? „Du spinnst" sagte mein Vater, damit war das Thema abgetan und ich musste an den Wochenenden brav mit auf die Berge und sehnsuchtsvoll den Segelfliegern nachschauen. Die Fliegerei ließ sich aber nicht aufhalten. Als Student leistete ich mir einen Gastflug in Agathazell. Da saß ich im Blanik und kurvte das erste Mal um den Grünten herum. Am nächsten Tag rief ich am Flugplatz München Riem an. „Wo bitte kann man Segelfliegen lernen". „Ruafes in Unterwössen o, do gibt's a Flugschui!" Tags darauf war ich beim Fliegerarzt und schon am Nachmittag in der Luft. Nach einer Woche war ich frei geflogen, meine Ausbildung setzte ich in Kempten fort. Meinen PPL C und A hatte ich ein halbes Jahr später.
Studiert hatte ich an den Musikhochschulen in München und Wien. Eine Weile war ich Orchestermusiker bei der Nordwestdeutschen Philharmonie, später wurde ich Dozent am Konservatorium in Osnabrück, in der selben Position wechselte ich dann nach Würzburg. Wegen der vielen Ortswechsel war ich Mitglied in diversen Vereinen. Nach der Kemptener Zeit flog ich in Verden/Aller, Rothenburg/Wümme, Achmer, Bohmte-Bad Essen, und seit circa 30 Jahren bin ich Mitglied im FSCW Würzburg, mit vielen lieben Menschen, dem ich sicher bis zum Ende meiner Fliegerlaufbahn treu bleiben werde. Aber sie haben keine Oldtimer!
Die Fliegerei hat mir die schönsten Stunden meines Lebens, aber auch die bittersten Momente gebracht: Mein lieber Sohn Valentin, der mich, grade mal 19-jährig an Flugleidenschaft bei weitem übertraf, ist 2005 über den Alpen vom Himmel gefallen. Daraufhin habe ich 6 Jahre um Segelflugzeuge einen großen Bogen gemacht und lediglich Schleppflüge durchgeführt. Es lässt sich nicht aufhalten und irgendwann hab ich mich wieder reingesetzt. Allerdings hatte ich das Gefühl, dass ich eine fliegerische Herausforderung brauche und so hab ich im zarten Alter von 64 noch die Kunstflugberechtigung erworben. Aber keine Angst, mit dem SG38 werde ich keinen Kunstflug machen. Ich freu mich, dass ich den Weg zu Euch gefunden habe!

Hans Wenzel – Back to the roots

Ich bin 27 Jahre alt (BJ 03/1989) und in Aschaffenburg geboren. Zur Fliegerei kam ich durch meinen Vater. Er ist als Ausbilder bei Lufthansa Technical Training auf dem A380 und der B747, sodass die Fliegerei für mich immer präsent war. Zusätzlich hatte er mir zu meinem 13. Geburtstag einen Rundflug im Reisemotorsegler mit einem seiner Kollegen geschenkt, sodass für mich sehr schnell fest stand: „Das musst Du auch unbedingt machen!" Kurz nach meinem 14. Geburtstag meldete ich mich im FSC Möve Obernau zur Segelflugausbildung an. Geschult wurde hauptsächlich auf ASK13, Ka2b, KA8 und Ka6. Nach meiner praktischen Prüfung ging es direkt mit der Erweiterung auf TMG weiter. Die Ausbildung schloss ich 2008 im LSC Babenhausen ab. Über CVFR ging es anschließend

weiter zum PPL A mit SEP und TMG sowie der Ultraleichtlizenz. Für mich stand immer fest, dass ich die Fliegerei auch beruflich ausüben wollte. Daher meldete ich mich 2010 bei PTN zur Verkehrspilotenausbildung an, mit der ich im April 2012 fertig wurde. Es folgte gleich der Fluglehrer für Motorflug sowie die Schlepp- und Kunstflugberechtigung.Anschließend war ich als Ferrypilot, Fluglehrer und Werkspilot für verschiedene Firmen sowie im Verein ehrenamtlich tätig. 2015 gelang es mir unter anderem einen TMG (Valentin Taifun) von Aschaffenburg in die Vereinigte Staaten über den Nordatlantik zu überführen. Seit Ende 2013 bin ich als Prüfer für Pilotenlizenzen unterwegs und Juli 2016 hauptberuflich beim Luftfahrt Bundesamt in Braunschweig angestellt.

Mein Heimatverein ist der FSC Aschaffenburg. Zum ROSC kam ich über Freunde sowie meine Begeisterung für Oldtimer Flugzeuge. Diese kam irgendwann, nachdem man sich auf allen möglichen modernen Flugzeugen die Hörner abgestoßen hatte. Ich selbst verfüge über eine Ka8 und Ka6, bin jedoch vom Flugzeugpark des ROSC, vor allem dem SG38 und dem Habicht, begeistert.
In Zukunft hoffe ich meine bessere Hälfte (Michelle) zum Eintritt in den ROSC zu bewegen. Sie teilt mit mir die Leidenschaft zur Fliegerei und ist ebenfalls im Besitz einer SPL und erweitert diesen auf TMG.

Dietmar (Benni) Schlicker

Oldtimer fliegen ist meine Welt

Am 3. Januar 1968 wurde ich in Hammelburg geboren und absolvierte zwei Berufsausbildungen zum Werkzeugmacher und KFZ-Mechaniker. Ich bin seit 1996 glücklich verheiratet und arbeite als Anwendungs- und Servicetechniker für einen Werkzeugmaschinenbauer im Außendienst. Im Spätsommer 1968, gerade mal ein dreiviertel Jahr alt, durfte ich zum ersten Mal in einem Flugzeug mitfliegen. Dies geschah auf meines Vaters Schoß in einem Scheibe Sperling. Mein Vater war begeisterter Segel- und Motorseglerflieger. Ich wuchs als Flugplatzkind auf dem Sonderlandeplatz Lager Hammelburg auf und nutzte jede Gelegenheit zum mitfliegen. Durch einem Umzug entstand ein neuer Freundeskreis und ich war für einige Jahre nur noch selten am Flugplatz. Im Herbst 1988, wieder in der Heimat zurück, fütterte mich meine spätere Fluglehrerin, Maika Hohn, mit ein paar Windenstarts an und im Frühjahr darauf begann ich mit der Segelflugausbildung. 1991 erhielt ich den PPL-C, es folgte ein wenig Streckenflug und ein paar Jahre später der PPL-B. Zwischendurch erwarb ich die Fallschirmpacker–Lizenz und als gelernter KFZ-Mechaniker war ich natürlich für

den Fuhrpark und die Winde im Verein zuständig. In der Segelflugwerkstatt eignete ich mir die eine oder andere Fähigkeit an. Ein Flugzeug beschäftigte mich jedoch schon immer – die alte Piper PA 18. Sie war in Privatbesitz, als mir der Eigentümer versicherte, dass ich sie fliegen dürfe, folgte 2002 der PPL-A, unmittelbar danach die Einweisung auf die Piper und exakt 30 Stunden später die Schleppberechtigung. Ich flog von nun an fast nur noch mit diesem Flugzeug, besuchte viele Flugtage und war auf fast jedem Pipertreffen zu sehen. Meine Begeisterung für Oldtimer wurde immer größer. 2008 erhielt ich die Fangschleppeinweisung und ziehe in meiner Freizeit Werbebanner durch die Gegend, natürlich mit einer PA 18.
Von 2008 bis 2014 war ich 2. Vorsitzender in der Flugsportgruppe Hammelburg. Währenddessen wurde ich Segelfluglehrer, überholte in einem „2-Winter Projekt“, zusammen mit Flugschülern und Piloten unsere ASK 13 und wartete Motorflugzeuge. Oldtimer-Flugzeuge begeisterten mich schon immer. Drei Jahre lang war ich Mithalter einer Pützer Elster, außerdem machte mir Uli Stengele schon vor Jahren mit dem Flamingo den Mund wässrig. Anfang 2016 beschloss ich dann, Mitglied im ROSC zu werden. In der vergangenen Saison absolvierte ich einige Starts auf der K2 und half, den Rhönbussard fertigzustellen. Ich durfte viele nette und interessante Leute kennenlernen und hatte sehr viel Spaß. Ich freue mich auf die Fertigstellung des Flamingo und die Flugsaison.

D-7039

Oldtimer Fly-In am Ith

17. – 19. Juli 2016
Text: Philipp Stengele

Bussard und Habicht beim FlyIn am Ith; Foto: Philipp Stengele

Delli und Melli, Kerstin und ich fuhren zusammen an den Ith. Unsere Reise begann mit Sortieren, denn Habicht und Bussard mussten auf der Wasserkuppe noch in ihre Anhänger. Bolzen und Fokkernadeln zählen, alles fetten, sämtliche Kuller und das Hebegestell überprüfen. Dann den Bussard in den neuen Traumanhänger laden. Funk und Flarm funktionieren – aber es fehlten noch einige Details für die Lufttüchtigkeit. Die SB5 von Kerstin war zum Glück schon im Anhänger.

Der Habicht im Schlepp am Ith; Foto: Günther Glöckler

Der Freiatg begann mit halbseidenenem Wetter. Wir entschlossen uns, den Habicht zu montieren, um ihn zumindest in der Halle zu präsentieren. Klassisch: Hänger auf, Rumpf raus und es begann zu schütten. Doch dann riss es auf und wir machen weiter. Auch die Sb5 wurde aufgerüstet und wir konzentrierten uns aufs Fliegen. Nachdem das Wetter immer besser wurde und uns unzählige Leute Löcher in den Bauch gefragt hatten, wo denn der Bussard sei, entschlossen wir uns ihn aufzurüsten. Der neue Anhänger funktioniert so unkompliziert und selbsterklärend, dass der Flieger nach 15 Minuten zum ersten Mal nach der Überholung in der Sonne glänzte. Am nächsten Morgen riss es gegen halb 10 Uhr auf und wir hatten für den Rest des Tages schönstes Wetter. Ich machte einen Start mit dem Habicht und Kerstin flog SB5. Den restlichen Tag standen wir an der Zuschauerlinie, und zeigten unsere Flieger aus der Nähe. Das Interesse, insbesondere am Bussard war überwältigend! Wir ließen das ringsrum schöne Wochenende ausklingen und haben uns fest vorgenommen, auf jeden Fall wieder zum Ith zu kommen.

Zuwachs beim ROSC

Text: Frank Thies
Fotos: Philipp Stengele

Einen recht spektakulären Neuzugang haben wir durch eine Spende einer SB7 aus der Schweiz zu verzeichnen. Günter Steiner bot uns diesen Flieger an, als wir mit dem Habicht einen Flugtag besuchten. Günter hatte dieses Flugzeug, nachdem er Mitte der 60iger Jahre in die Schweiz ausgewandert ist, selbst gebaut und geflogen. Für die SB7 der Akaflieg Braunschweig haben die Studenten Nachbauunterlagen erstellt, nach denen vier weitere Exemplare im Eigenbau hergestellt wurden. Es existiert eine Musterzulassung und auch der Werkstattleiter der Braunschweiger Akaflieger hat sich bereiterklärt uns jegliche Unterstützung zu gewähren. Mittlerweile steht das Flugzeug auf der Wasserkuppe (nachdem diverse Zollhürden überwunden waren). Die Bauweise des Flugzeuges aus der Anfangszeit des Kunststoffzeitalters ist zwar für den ROSC Neuland, aber es ist durchaus ein bedeutender Meilenstein der Segelfluggeschichte, der flugfähig erhaltenswert ist. Die Konstruktion der SB7 liegt von heute gerechnet immerhin über 50 Jahre zurück. Mit der Überholung werden wir nach Abschluß der laufenden Projekte beginnen. Eine Neulackierung ist erforderlich, technisch ist bisher kein Mangel festzustellen. Die Bauausführung erscheint exzellent und die Flugeigenschaften sollen sehr angenehm sein. Wir sind gespannt.

100. Geburtstag

Helmut Sinn

3. September 2016

Text: Karl-Heinz Kellermann

Aus dem Anlass seines 100. Geburtstags gab unser Mitglied Helmut Sinn einen Empfang im Loft AGE Frankfurt. Weit über 100 geladene Gäste hatten sich eingefunden; Josef Kurz und ich vom ROSC durften auch dabei sein.
Sein Leben von 100 Jahren in Stichpunkten: Helmut wurde in Metz (Lothringen) geboren. Nach dem 1. Weltkrieg wurde seine Familie aus Lothringen vertrieben und ließ sich in der Pfalz bei Speyer nieder. Unter anderen verlebte er seine Kindheit und Jugend in Edenkoben und Edesheim (heute südliche Weinstraße). Fliegen war schon immer sein Traum, den er sich über den Segelflug und der Pilotenausbildung ab 1938 bei der Luftwaffe erfüllte. Als er diese Ausbildung abgeschlossen hatte, war bereits Krieg. Er wurde als

Aufklärungspilot mit der Ju 88 über Russland eingesetzt und bei einer Notlandung wegen Motorschadens schwer am Rücken verletzt.
In der Folge konnte er dann nur noch als Blindfluglehrer tätig sein und machte Transportflüge mit der Ju 52, ein Flugzeug, das sich als naturgetreues Modell in seiner Wohnung befindet. Nach der Kriegsgefangenschaft in dem berüchtigten „Rheinlager“ ließ er sich in Frankfurt nieder und begann erfolgreich einen Uhrenhandel aufzubauen.
1953 wurde er mit einem VW-Käfer (Brezelkäfer mit Porschemotor) Sieger bei der „Rallye Méditerranée“ von Algier nach Kapstadt. Mit Stolz zeigt er den Silberpokal, das Rallye-Schild, den Tropenhelm und als Souvenir einen Massai-Speer.
Seine Uhrenmanufaktur Helmut Sinn für Spezialuhren gründete er 1956, entwickelte und baute selbst hochwertige, mechanische Armbanduhren und Chronographen.
Sein Anspruch war immer: Höchste Ganggenauigkeit, Funktionalität, gut ablesbar und preiswert. Er baute sein Fertigungsprogramm auch auf Borduhren aus. In den Cockpits von Flugzeugen der Bundeswehr sind Sinn-Uhren zu finden. Helmut erzählt gerne, dass der Astronaut Reinhard Furrer 1985 bei seinem Flug in den Weltraum eine Sinn-Uhr am Handgelenk trug, wobei der Beweis erbracht wurde, dass mechanische Uhren auch bei Schwerelosigkeit präzise arbeiten. Nach knapp 4 Jahrzehnten verkaufte Helmut sein Unternehmen. Doch 1995 gründete Helmut noch einmal eine Firma unter dem Namen Jubilar-Uhren. Die benötigten Uhrwerke für sein Unternehmen holt er persönlich in der Schweiz. Dazu fährt er wenigstens einmal in der Woche mit dem Auto in die Schweiz, seltener benutzt er das Flugzeug. Mittlerweile hat er einen Nachfolger, denn Jubilar Uhren werden auch heute noch hergestellt. Helmut gilt noch heute in der Uhrenbranche als der Fachmann und Urgestein.
Dank seines eisernen Willens und Disziplin hat er schwere gesundheitliche Rückschläge mit Ausdauer überstanden. Schwerer hat es ihn getroffen, als seine älteste Tochter, die sich um ihn gekümmert hatte, 2015 gestorben ist.
Seine ganz große Leidenschaft, das Fliegen konnte Helmut nie mehr so richtig ausleben. Er besaß zwar nach dem Krieg wieder gültige Lizenzen (Segel-, Kunst-und Motorflug), die er in den 90er Jahren nicht mehr verlängerte. Vor über 20 Jahren trat er dem ROSC bei, er hoffte er noch einmal selbst die Segelflugzeuge fliegen zu können, mit denen er ab 1934 seine Segelflugausbildung begonnen hatte. Wir bedauern, dass es dazu nicht gekommen ist. Trotzdem ist er auf der Wasserkuppe mitgeflogen, da wo er auf dem „Schädelspalter“ das Segelfliegen begann. Helmut war auch engagiert bei der Realisierung des Deutschen Segelflugmuseums und wirkte durch seine vielen Beziehungen im Hintergrund mit.
Nun noch einmal zurück zum Empfang an seinem Geburtstag: Helmut gab er humorvoll Anekdoten aus seinem Leben zum Besten. Was er dazu beigetragen habe, um 100 Jahre alt zu werden?
Das sei eine Frage der Disziplin. Gesunde Ernährung, viel Bewegung (tägliche Spaziergänge und Gymnastik), regelmäßige Körperpflege und keine Zigaretten sowie Alkohol, nur ein Glas Rotwein pro Tag. Einer seiner Grundsätze lautet: „Du musst dein eigener Meister sein.“
Wir wünschen Helmut noch viele Jahre in Gesundheit und Zufriedenheit. Er selbst sagt zu diesem Thema: „Zwei meiner Tanten sind 101 und 102 geworden, das muss ich doch toppen.“

Nachrichten aus Österreich

Zweite MG 19 in Wels

Text und Fotos: Josef Ecker

Als Neuzugang gibt es eine zweite MUSGER Mg 19 in Wels. Das Flugzeug wurde 2010 in Innsbruck ohne Piloten vom Föhnsturm schwer beschädigt. Die beiden Piloten sind ausgestiegen und haben das Flugzeug ungesichert zurückgelassen. Eine Sturmbö hat es auf den Rücken gedreht und schwer beschädigt. Fritz Wech, der schon meine erste MG 19, OE-0288 vor dem Feuer gerettet hat, bat er mich, auch die OE-0415 vom Fliegerclub Schwaz zu holen. Nachdem mich Alois Krennmeir die MG 19 bei sich unterstellen ließ, habe ich zugesagt. Alois war mit der ARADO 96 bereits fertig und suchte eine weitere Tätigkeit. Nachdem die Behörde grünes Licht gab, fing er mit den Arbeiten unverzüglich an. Wer die

Die MG 19 war nach einem Sturm schwer beschädigt

Arbeit von Alois Krennmeir kennt, weiß: Auch hier alles eine perfekte Reparatur der Holzstruktur. Josef Baumgartner hat die Bespannung, Lackierung, Verglasung der Cockpithaube, die Endabnahme und den Zusammenbau durchgeführt. Reinhard Holzleitner und Clemens Haslinger haben tatkräftig mitgearbeitet. Schlussendlich hat Rudolf Aigner die neuen Seile perfekt gespleißt.

Rechtzeitig zum „Oldtimer Fliegen“ in Micheldorf wurde die »0415« fertig

Alois bekam beim Oldtimertreffen in Micheldorf zwei weitere MG 19b (leicht beschädigt) zur Reparatur.

Tag des offenen Denkmals

auf der Wasserkuppe

11. September 2016

Text und Foto: Gert Warmbold

Der 11.September 2016 war bundesweit zum Tag des offenen Denkmals erklärt worden. Wir haben deshalb an diesem Tag auch unser Denkmal, den frisch restaurierten Rhönbussard, der Öffentlichkeit gezeigt. Dazu wurde er zusammen mit unseren Oldtimern Baby IIb und Ka3 vor unserer Halle aufgestellt. Leider war die Vorläufige Verkehrszulassung bereits abgelaufen, so dass wir den Bussard nicht im Flug vorführen konnten. Doch es kamen auch so viele Leute, vor allem Spaziergänger, Wanderer und Modellflieger vorbei, um sich unsere Schätzchen anzusehen.
Unser Werkstattleiter Philipp Stengele und unser Senior-Werkstattleiter Josef Kurz standen für Antworten auf Fragen und für Erklärungen bereit. Ein Blickfang waren die Roll-ups, die Frank für eben diese Zwecke gestaltet hat.

Diese Aktion hat auf jeden Fall viel Aufmerksamkeit für unseren Verein erregt.

Abfliegen – ohne Fliegen

Text: Karl-Heinz Kellermann

Fotos: Frank Oeste

Wie das Anfliegen, fand auch das Abfliegen in diesem Jahr im „Saale“ statt. Nach 3 Jahren wurde wieder einmal unser Clubraum gewählt. Außerdem war es ein ganz besonderer Tag für unseren Heinz, denn er feierte seinen 90. Geburtstag. Die Getränkefrage war damit gelöst, denn er hatte dafür gesorgt, dass genügend Kreuzbergbier vor Ort war. Dank an Heinz!

Frank Thies gratulierte ihm im Namen des ROSC Wasserkuppe und überreichte ihm einen Präsentkorb, den ein Modell der Minimoa zierte, Heinz‘ Lieblingssegelflugzeug. Doch nun muss auch noch etwas zum Essen gesagt werden: Wie schon oft, hatte Bärbel Elsesser sich in meisterlicher Manier um das Essen gekümmert. Auf ihren Vorschlag hin, gab es neben den wohlschmeckenden Beilagen, Spanferkel, das Metzger Eichner aus Oberwaldbehrungen (Ostheim/Rhön) fertig gegrillt zur Wasserkuppe brachte und vor Ort portionierte. Übereinstimmend Meinung aller: Eine gelungene Feier mit vielen Teilnehmern, gutes Essen, reichlich Getränke, hervorragende Stimmung, insgesamt: Zur Wiederholung empfohlen!

Neuer Pavillon für die SG-Startstelle

Text und Foto: Georg Schwab

Bernd Quell, Chef vom Globus-Baumarkt in Petersberg spendete dem ROSC Wasserkuppe einen Pavillon für die SG-Startstelle, damit sich unsere Piloten sowohl vor zu viel Sonne als auch bei Regen schützen können. Das Bild zeigt die Startstelle am 28. August 2016 während des SG-Fliegens der Braunfelser Piloten.

Kerstin und Philipp bespannen unter „Aufsicht“ von Wolfgang Onken das Höhenruder des SG 38; Foto: Frank Thies

Die ROSC Werkstatt 2016

Text : Philipp Stengele
Fotos: Philipp Stengele und Frank Thies

In der ROSC-Werkstatt hat sich dieses Jahr etwas Entscheidendes verändert.
Der Rhönbussard ist fertig! Nachdem im Winter/ Frühjahr noch unzählige Details wie Bau des Instrumentenbrettes, Verkabelung (einen Riesendank an Benni, der uns von dieser Last befreit hat), Windschutzscheibe, Polsterrand am Haubenrahmen und unzählige Sicherungen an Bolzen und Spannschlössern fertig gestellt wurden. Es stand die Endabnahme und der Erstflug an. Hierfür war allerdings eine VVZ (vorläufige Verkehrszulassung) notwendig, da die Verkehrszulassung abgelaufen war. Eine Hürde, die wir nehmen mussten und genommen haben. Allerdings war es dadurch nicht möglich, den Bussard dem Verein im regulären Flugbetrieb zur Verfügung zu stellen. Die endgültige Zulassung läuft bis heute.

Im Januar war die Ka3 in der Werkstatt; Foto: K.-H. Kellermann

Die K3 musste sich in diesem Jahr aus organisatorischen Gründen mal wieder hinten anstellen, aber auch hier ist etwas passiert! Mit der Haube sind wir im Großen und Ganzen fertig, sie benötigt allerdings noch den gewissen Feinschliff. Die Kufenverkleidung ist fertig, die Ruder sind eingestellt/gesichert und an den Klappen wurden die Rückstellfedern richtig eingebaut. Das Instrumentenbrett ist noch nicht fertig, aber in Arbeit. Hier gibt es noch Diskussionen um die endgültige Instrumentierung.
Unser „Alter Schulgleiter“ hatte nach einer härteren Landung einige Schäden und die Flügel mussten neu bespannt werden. Hier hat Josef Kurz die Hauptarbeit und Leitung des Projektes übernommen. Geholfen haben ihm dabei Maurice und Freunde aus Bergheim, Kilian und Janis. Im Sommer flog der D-7052 noch bei einigen SG-Wochenenden. Nach der Saison wurde er abgerüstet und das Leitwerk abgezogen. Wolfgang hat sich mehrere Tage mit dem Abfitzeln des alten Stoffs beschäftig. Weitergeführt wurde das Ganze von Opa und vielen anderen fleißigen Helfern. Inzwischen sind das Höhenleitwerk und Seitenruder neu bespannt und teilweise Spannlackiert. Der Rumpf (auch hier ist ein bisschen Stoff dran) wird erstmal bleiben wie er ist. Dafür haben wir diesen Winter einfach keine Zeit.

Andreas Schäfer und Edagr Kraus an der Flamingo-Fläche; Foto: Frank Thies

Markus Kurz und Andreas Schäfer entfernen Klebelack von der Flamingo-Fläche; Foto: Frank Thies

Auch unser D-7055 ist inzwischen nackig. Der Stoff war überfällig und muss zwingend ersetzt werden, um einen sicheren Betrieb gewährleisten zu können. Hier haben wir uns entschlossen mal was Neues zu probieren. Nachdem Jörg Lange bei seiner K8 mit ORATEX

sehr gute Erfahrungen gemacht hat, wollen wir auch einen Versuch mit dem neuen Material wagen. Die Vorteile gegenüber konventionellen Bespannmaterialien sind verlockend. Es sind keinerlei Lösungsmittel oder lösungsmittelhaltige Kleber notwendig, es muss nicht lackiert werden, man kauft es einfach in der gewünschten Farbe, zudem ist es deutlich leichter Baumwolle oder Ceconite. Um das Material verarbeiten zu dürfen, müssen wir an einem Lehrgang teilnehmen. Da wir viele Interessenten haben, machen wir den Lehrgang einfach bei uns und haben das Versprechen, alles an einem Wochenende fertig zu bekommen! Wir sind gespannt und freuen uns auf diese neue Herausforderung. Natürlich könnten wir auch wieder mit Baumwolle bespannen, aber wir hoffen, dass der neue Stoff den Schulgleiter robuster macht. Die Flügelnase wird mitbespannt und dadurch widerstandsfähiger gegen Beschädigungen. Der Stoff selbst ist zäher, bekommt nicht so schnell Löcher und falls doch, kann das Loch mit einem Reparaturset einfach durch Hilfenahme eines Bügeleisens repariert werden. Auch die erhoffte Gewichtsersparnis sollte sich im Betrieb positiv auswirken. Wenn sich das Material sich in der Praxis bewährt, werden wir wahrscheinlich auch den Bergfalken damit bespannen.

Bau des des Spornkullers für die Ka 2b; Foto: K.-H. Kellermann

Der Holmabstand beim 7052er SG38 musste um drei Millimeter verringet werden, weil er sich nach der Reparatur und Neubespannung nicht mehr aufrüsten ließ; Foto: Frank Thies

Der Bergfalke hat die Saison wartungsfrei überstanden. Er hat lediglich Abnahmen für den statischen Druck im Rumpf installiert bekommen, damit die Instrumente im Betrieb mit der offenen Haube richtig anzeigen. Die lustig tanzenden Zeiger bei verschiedenen Schiebewinkeln haben bei einigen für Verwirrung gesorgt.
Karl-Heinz hatte den Wunsch geäußert für unsere K2 eine Spornkuller zu bauen. Für den Betrieb auf der Wasserkuppe zwar nicht zwingend notwendig, da wir uns meistens auf Gras bewegen, aber beispielsweise in Wels sehr sinnvoll. Dort gibt es viel Beton/Asphalt und auch Kanten, die spontane Richtungsänderungen verursachen, wenn die Kufe an einer solchen einfädelt. Das Phänomen hat Karl-Heinz aus nächster Nähe miterleben dürfen und ist so auf die Idee gekommen. Nachdem er das Material bei Schleicher besorgt hatte, machten wir uns zusammen daran den Kuller zu bauen. Er funktioniert und wartet auf den ersten Einsatz, Pfingsten in Wels.
Das Baby war wegen Nichtnutzung auch nicht beschädigt und wurde lediglich ausgesaugt, gewaschen und poliert. Hier haben sich Kerstin und Vanessa vom Rhönflug Poppenhausen ausgetobt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Es steht fertig für die nächste Saison in der Halle und muss lediglich wieder aufgerüstet werden.
Am Habicht nagt der Zahn der Zeit immer deutlicher. Aktuell werden wir, außer der üblichen Wartung nichts machen, aber im nächsten Winter muss der Rumpf neu lackiert werden. Der Lack ist rissig und bei Feuchtigkeit quillt das Holz auf. Das Thema beschäftigt uns schon länger und wird immer akuter.
Mir ist dieses Jahr aufgefallen, dass sowohl alte Bekannte als auch neue Mitglieder viel Spaß an den Werkstattwochenenden hatten. Neben dem Arbeiten gab es häufig lustige Gespräche, gemeinsames Mittag-/Abendessen und alle haben etwas gelernt.
Wir würden uns sehr freuen, wenn die Beteiligung in der Werkstatt so bleiben oder vielleicht sogar noch steigen würde!

Der Flamingo wird grundüberholt

Text: Philipp Stengele

Kaum in der Werkstatt angekommen, wird sofort die Besapnnung abgezogen; Foto: Frank Thies

In der Halle in Bad Neustadt; Foto: Claudia Stengele

Das Mittelteil wird abmontiert; Foto: Claudia Stengele

Der Flamingo kommt auf der Kuppe an; Foto: Norbert Schaden

Bei unserem Flamingo stand die große Kontrolle nach 20 Jahren Flugbetrieb an. Das ist ein notwendiges Übel bei Selbstbau-Motorflugzeugen. Da sich diverse kleine Baustellen ergaben und der Stoff auch in die Jahre gekommen ist, haben wir uns für die große Lösung entschieden. Der Transport auf die Wasserkuppe konnte Dank vieler fleißiger Hände an einem Wochenende durchgezogen werden. Details hierzu könnt ihr im Bericht auf der Homepage unter www.osc-wasserkuppe.de nachlesen. Die Arbeiten bei der Grundüberholung eines Motorflugzeuges unterscheiden sich im Prinzip nur in Details von denen an einem Segelflugzeug. Dennoch ist der Arbeitsaufwand deutlich größer.

Philipp packt den wetterfest verpackten Flamingo wieder aus; Foto: Nornert Schaden

Die Planungsarbeiten begannen bereits im Winter. Es mussten vorab viele Sachen mit dem Prüfer besprochen werden, um eventuelle Probleme gar nicht erst entstehen zu lassen. Die Seilspannung der Flügelverspannung musste ermittelt, die Schränkung der Flügel vermessen werden, um sie später wieder einstellen zu können und vieles mehr.

Um über dieses umfassende Projekt den Überblick zu behalten haben wir die Aufgaben verteilt. Den Ausbau des Motors hat Kilian geplant und durchgeführt. Er hat das bereits einmal gemacht und dadurch den Überblick. Auch die Bearbeitung und Instandsetzung der Metallteile gehören zu seiner Aufgabe. Die Planung der Arbeiten an der Zelle haben Opa und ich übernommen. Hier sind bereits viele geschafft.

Der zuständige Prüfer ist Uwe Malter aus Herzogenaurach. Wir haben uns an einem Montag mit ihm getroffen um den genauen Ablauf der Überholung zu besprechen.

Wieder einmal eine staubige Angelegenheit: der Rumpf des Flamingos muss abgeschliffen werden; Foto: Frank Thies

Alle Öffnungen am Rumpf werden vor dem Schleifen abgeklebt; Foto: Frank Thies

Die Prüfung der Einzelteile hat einen ganzen Tag gedauert. Es wurde ein umfassender Befundbericht erstellt und detailliert die anstehenden Arbeiten besprochen. Alles in allem viel Arbeit, aber keine unmöglichen Aufgaben.

Aktueller Stand zum Anfang Dezember 2016

Der Rumpf ist abgeschliffen, Fahrwerks- und Motorträgerbeschläge sind ausgebaut, die Flügel sind vom Stoff und weitestgehend vom Klebelack befreit. Auch bei Höhen- und Seitenleitwerk ist der Stoff entfernt.

Was man bei alldem nicht vergessen darf: Der Flamingo ist im Prinzip ein Prototyp. Einige Detaillösungen haben sich im Betrieb als umständlich herausgestellt. Wir wollen die Chance nutzen ein paar Sachen zu ändern.

Hauptthema sind hier die Bremsen und das Tanksystem. Die Bremsen funktionieren so wie sie jetzt sind, haben aber beim Handling ihre Schwächen. Bremspedale auf den „Seitenruderpedalen“ sind in dieser Anordnung sehr gewöhnungsbedürftig und es besteht keine Möglichkeit, das Flugzeug mit angezogener Bremse abzustellen. Wir haben uns Gedanken gemacht, wie das ganze praktikabler gestalten werden kann. Die endgültige Lösung steht zwar noch nicht fest, aber es wird wahrscheinlich auf eine Lösung hinaus laufen, die einige von euch aus der DR 400 kennen. Die differenzierte Bremse wird mit dem Seitenruder gekoppelt. Bei ca. 80% Ausschlag wird die Bremse mit eingreifen und bei Vollausschlag so bremsen, dass man auch bei Wind sicher rollen kann. Um beide Räder gleichzeitig zu bremsen wird es einen Bremshebel geben, der auch blockiert werden kann und so die Funktion einer Handbremse übernimmt.

Die Füllstandanzeige der Tanks ist leider etwas grobmotorisch. Sie kann zwar zwischen voll, halb leer und leer unterscheiden, aber alles dazwischen ist mit Kaffeesatzlesen vergleichbar. Das Hauptproblem ist die geringe Bauhöhe der Tanks und der damit verbundene begrenzte Weg des Schwimmers.

Das Armaturenbrett des Flamingos; Foto: Norbert Schaden

Hier hat die elektrische Anzeige ihre Schwächen.

Unsere Idee: Schwimmeranzeigen wie bei den meisten Pipers mit Flügeltank. Uwe besorgt uns Anzeigen aus einer PA12. Die passen von der Tankhöhe und dem Volumen sehr gut zu unseren Tanks. Die Schwimmeranzeigen werden unten im Bereich der vorderen Flügelstiele aus dem Flügel herausgucken. So sollte sie gut im Sichtbereich des Piloten sein, aber nicht beim Ein- und Aussteigen stören. Die Tankanzeige beim Münchner Flamingo ist identisch und funktioniert einwandfrei.

Momentan sind beide Tanks miteinander verbunden und haben nur einen Benzinhahn. Als kleine Ergänzung bauen wir einen Tankwahlschalter ein, um die Tanks nacheinander leer fliegen zu können. Das erleichtert dem Piloten den Verbrauch im Flug abschätzen zu können.

Abschließend möchte ich mich bei allen bedanken die bis jetzt geholfen haben und freue mich natürlich auch weiterhin über jede helfende Hand.

Unser Arbeitspferd: Am 29. August ist unser Deutz zum Transport in die Werkstatt verladen; Foto: Georg Schwab

Arbeiten an Fahrzeugen und Gebäude 2016

Text: Karl-Heinz Kellermann

Fahrzeuge

Unser Flugzeugpark wächst und somit die Anzahl der Anhänger, die gewartet werden müssen.
In diesem Jahr standen nach 2014 wieder die Hauptuntersuchungen (HU) an.
Die in den vergangenen Jahren praktizierte Sichtprüfung führt nicht mehr zur Plakette. Die Anhänger müssen auf den Bremsenprüfstand. Im Mai und Juni fuhr ich also nach Durchsicht den Habicht-, den Ka 2b-, den Ka-3- sowie unseren kleinen Transport-Anhänger zur DEKRA nach Fulda. Klaus Diegelmann übernahm den 2-achsigen SG-Anhänger und erledigte die Zulassung des neuen An-

Der Kundige weiß, dass das der Anhänger für unser Denkmal „Rhönbussard“ ist; Foto: K.-H. Kellermann

hängers für den Rhönbussard, der nun das Kennzeichen FD-D 7059 trägt, damit jeder von uns weiß, was er transportiert. Bis auf den Ka 3-Anhänger erhielten alle die Plakette. Am Röhrenanhänger wurde bemängelt: Keine Funktion

Ohne die seitlichen Bleche treten die Mängel am Fahrwerk zutage; Foto: Kali Erbs

der Auflaufbremse, ungleichmäßige Wirkung der Handbremse und verbogener Fahrgestellrahmen.
Bei insgesamt drei Arbeitseinsätzen und acht Arbeitstagen im Juli, Oktober und November mit Kali Erbs, Dag Peters, Wolfgang Onken und mir, wurden im ersten Schritt die Radlager und Bremsen kontrolliert und voreingestellt. Die Auflaufbremseinrichtung, Baujahr 1973, war total eingerostet, Auflaufstoßdämpfer defekt und fehlender Schmiernippel. Die Auflaufbremseinrichtung wurde dabei zerlegt entrostet und wieder gängig gemacht. Zunächst ging es dann nicht weiter weil die Beschaffung der Ersatzteile längere Zeit in Anspruch nahm. Um den verbogenen Fahrwerksrahmen richten zu können, musste die Röhre vom Fahrgestell entfernt werden.

Am 24. Oktober hängt die Anhängerröhre an den Deckenträgern in der Halle. Kali hat dafür 2 Befestigungsklammern gefertigt und angebracht. Die Gurte sind eine Leihgabe unseres Mitgliedes Thomas Bach.; Foto: Kali Erbs

Hierzu hatte Kali die Ideen und das richtige Zubehör mitgebracht. Dag half mit dem Hubwagen vom DSMM aus. Am Abend schwebte dann die Röhre in der Halle. Das Fahrgestell befand sich in der Werkstatt zur weiteren Bearbeitung. Nachdem die Verkleidungen aus Aluminiumblech entfernt waren, trat das ganze Elend zutage. Nach Abtrennen der schmalen, verrosteten Verstärkungen im Rahmen und richten des verbogenen Rahmens mittels Rechteckrohr und Schraubzwingen, sah das Fahrgestell nun wieder ganz ordentlich aus. Zwei 3-mm-Stahlbleche, die die Firma Schüssler aus Gersfeld uns zugeschnitten lieferte, schweißte Kali auf beide Seiten des Rah-

mens. Rostschutzfarbe und Decklack beendeten diese Tage. Klaus Diegelmann meinte, Kali hätte ein neues Fahrgestell gebaut.

Am 10.11. ist das Fahrgestell fertig; Foto: K.-H. Kellermann

Beim letzten Einsatz am 10. und 11. November konnten wir die Arbeiten abschließen. Zunächst wurde die Auflaufeinrichtung zu-

Pünktlich am 11.11. ist der Anhänger bis auf die Elektrik fertig; Foto: K.-H. Kellermann

sammengebaut, alle beweglichen Teile gefettet bzw. abgeschmiert und die Bremsen eingestellt. Nach Aufsetzen der Röhre in der Halle wurden wegen der Kälte – es hatte auch tüchtig geschneit – die weiteren Arbeiten in der Werkstatt erledigt. Kali montierte einen neuen Stecker für die Beleuchtung und kontrollierte diese; Dag und ich befestigten die Röhre mit insgesamt 30 Schrauben auf dem Fahrgestell, einer im Anhänger, der andere unter dem Anhänger liegend. Mal sehen was die Prüfer bei der nächsten Vorfahrt sagen. Rückschauend sei gesagt, dass dieser Anhänger ein Fehlkauf war. Ich muss aber auch dazu sagen, dass ich daran beteiligt war. Nicht nur wegen seines Alters (Baujahr 1974), sondern wegen seiner Bauform, die selbst für so ein kleines Flugzeug wie die Ka 3 sehr wenig Platz in der Breite bietet.

Traktor

Unser Arbeitspferd, der Deutz-Traktor, den Josef Kurz 1990 für den Verein erwarb, und der seit damals dazu dient, beim Schulgleiterfliegen, den SG 38 wieder an den Start zu bringen, bekam am linken Hinterrad einen Plattfuß und das während des Schulgleiterfliegens am 27. August. Georg Schwab sprang mit seinem privaten „Eicher“ ein, so dass auch am Sonntag geflogen werden konnte. Dank an Georg! Am Montag, 29. August, wurde dann der ROSC-Deutz von Martin Wehner, Wehner Landmaschinen aus Poppenhausen abgeholt und am Freitag darauf, am 2. September schon wieder mit neuen Hinterreifen, einem kompletten Ölwechselservice (Motor und Getriebe) sowie frisch abgeschmiert angeliefert! Und das Ganze für einen Betrag der im unteren Drittel der maximal dreistelligen Zahlen lag, also prompt, gut und sehr günstig!

Anhänger für den SG-Start

Unser kleiner blauer Anhänger, eine Spende von Werner Schleicher, den Gunter Geißler und Heinz Zirkel hergerichtet hatten, und der von Arnold Vielhaber eine Klappbank bekam sowie Knotenbleche am Aufbau von Kali eingeschweißt, erlitt im Einsatz immer wieder Beschädigungen am hölzernen Aufbau. Um dem Vorzubeugen, verstärkte ich den Aufbau und ließ, nach Genehmigung durch den Vorstand, in Petersberg bei Planen-Schwab, eine, nach allen Seiten getrennt zu öffnende Plane anpassen. Seit 24. Oktober steht er komplettiert wieder auf der Wasserkuppe. Lediglich die Beschriftung fehlt noch.

Der Startanhänger noch oben ohne; Foto: K.-H. Kellermann

Gebäudefenster

Vom 17. bis 26. Juni hat sich unser Mitglied Nr. 48, Arnold Vielhaber, damit beschäftigt, die hölzernen Fensterrahmen und Fenster unseres Gebäudes an der Westseite so zu stabilisieren, dass die Fenster nicht sofort herausfallen, denn teilweise wurden sie nur durch die Farbe zusammengehalten. Wegen der unsicheren Zukunft des Gebäudes, ist ein dringend notwendiger Austausch von Fenstern und Rahmen nicht sinnvoll. So entfernte Arnold die verrotteten Stellen, spritze diese soweit es ging aus oder setzte Holzteile ein. Nachdem er die Stoßstellen verfugt hatte, musste er wegen Regens 2 Tage warten, um anschließend diese ganzen Stellen zu streichen. Arnold hat versprochen, an der Fensterfront bis zum letzten Leimtropfen weiterzukämpfen.

Elektroinstallation

Heinz Zirkel hatte schon vor einigen Jahren damit begonnen, in unserem Schuppen für Anhänger und Traktor, die Elektroinstallation dergestalt anzupassen, dass man am Eingangstürchen die Beleuchtung einschalten kann und auch eine Steckdose hat. Diese Arbeiten wurden von Rolf Porz während der diesjährigen Bauwoche, Anfang Oktober, nicht nur abgeschlossen, sondern er hat noch eine weitere Leuchtstofflampe angebracht.

Der Bussard ist wieder flügge!

Text: Philipp Stengele

Delli ist eindeutig begeistert vom Bussard: Foto: Philipp Stengele

Nach der Rückkehr vom Ith – Bericht auf Seite 22 – arbeiteten Delli und ich Stück für Stück daran, die restlichen Details am Bussard zu erledigen, denn er sollte ja noch im Juli fliegen! Es war kaum zu glauben, dass er wirklich FERTIG war! Mitte Juli war es wettertechnisch etwas kritisch. Gewitterfronten zogen über die Kuppe hinweg, die immer nur kurzen Wetterfenster ließen uns wenig Spielraum, den Erstflug zu machen. Dann am Samstag war es soweit. Aufliegende Schichtbewölkung die laut Wetterbericht im Tagesverlauf auf 50 Meter über der Kuppe ansteigen sollte. Etwas frustriert gingen wir zur Halle und entschlossen uns, den Bussard wenigstens aufzurüsten damit wir im Fall der Fälle bereit wären, zu fliegen. Beim Aufbauen wurde es zunehmend wärmer und plötzlich schien die Sonne! Sollte es doch fliegbar werden? Als der Bussard dann endlich mit allen Sicherungen und nochmals penibel durchgesehen in der Halle stand, war draußen schönstes Wetter und wir schoben ihn zum Start. Delli sollte den ersten Start machen.
Es war soweit. 4 Jahre Arbeit. Knapp 2000 Stunden. Jan Odenwald zog mit dem Falken des Rhönflug Fulda das Seil straff, gab Vollgas und nach wenigen Metern war er in der Luft. In 300 Metern klinkte Delli aus, weil die Wolken zu nahe kamen. Er flog einige Kreiswechsel und nach gut 10 Minuten landete er butterweich. Mit einem 360°-Grinsen stieg Delli aus und machte vor Freude erstmal einen Kopfstand! Er berichtete nur Gutes vom ersten Flug. Sowohl im Schlepp als auch im Normalflug keinerlei Tendenz, nicht gerade aus fliegen zu wollen und angenehm kleine Ruderdrücke. Auch das von vorherigen Piloten beschriebene „Ständig ziehen müssen“ war nicht fest zustellen. Anschließend machte ich auch einen Start, damit wir die Erfahrungen vergleichen konnten. Und Delli hatte vollkommen recht! Der Flieger fliegt „bolzengerade” und ohne nennenswerte Ruderdrücke! Nach circa 30 Minuten Flug war für diesen Tag Schluss. Wir packten den Flieger in die Halle, putzten die ersten angeflogenen Mücken und begossen den erfolgreichen Erstflug mit einem Bier. An dieser Stelle nochmal ein riesen Dank an alle, die es ermöglicht haben, dass UNSER Denkmal wieder fliegt! Rhönluft unter dem Flügel des Rhönbussards. Endlich ist er wieder flügge!
Nicht zu vergessen: Der Sonntag war „Bürotag“. Uwe, unser Prüfer, kam extra aus Detmold, um einigen Papierkram mit mir abzuarbeiten.Verkehrszulassung des Bussards, Jahresnachprüfung Bergfalke und einige andere organisatorische Dinge.

Delli macht den Erstflug im fliegenden Denkmal. Philipp und René geben ihm Starthilfe; Foto: Claudia Stengele

Aktivitäten des Vereins zur Förderung des historischen Segelflugs (VFhS) – Fluglager in Gelnhausen, Abfliegen in Kempten

13. – 20. August 2016 und 8. – 9. Oktober 2016

Text und Fotos: Frank Oeste

Auch die Musger MG23SL „Arrow" war in Gelnhausen dabei. Sie ist eines der wenigen flugfähigen Muster dieses Typs

Florian Werthmüller tauscht das Cockpit seines Lufthansa-Jumbos gerne mit dem eines Oldtimers – hier in der Ka3. Der 2. Vors. des VFhS, Thomas Schröder hält ihm die Fläche

Die K7 D-2289 von Frank Oeste war stark frequentiert, hier am Start: Gernot Christian

Die Freunde des VFhS waren über das Jahr nicht untätig. Einige ROSC Mitglieder sind auch in diesem Verein Mitglied und so lohnt es sich über gemeinsame Veranstaltungen zu berichten. Frank Oeste hat in Gelnhausen mittlerweile 12 Mitglieder des VFhS e.V. um sich geschart. Alle sind aus dem Aeroclub Gelnhausen und da lag es nahe, dort eine Oldtimerflugwoche zu organisieren. Die Woche wurde eine der heißesten des Jahres. Und das im wahrsten Sinne des Wortes. Blauer Himmel und Temperaturen um die 35° C im Schatten forderten von Mensch und Maschine alles ab. Als Flugzeuge standen die K7 von Frank, die Musger MG23SL und die Ka3 vom VFhS zur Verfügung. Ausserdem brachte ich die K8b, D-6377 unserer Haltergemeinschaft mit. Blauthermik mit mäßigen Steigwerten und maximalen Arbeitshöhen von 1000m/GND ließen zwar keine Rekordflüge zu, aber trotzdem brachte es die Flotte auf 70 Starts mit über 14 Stunden Flugzeit. Weitere Piloten des ROSC, Karl-Heinz Kellermann und Andreas Schäfer ließen sich von der 300PS starken Winde auf Ausgangshöhen um die 400m über Grund schleppen um dann die historische Altstadt der Barbarossastadt von oben zu bewundern.

Tine Oeste und Heinz Zirkel suchen Schutz vor der Sommersonne

Besonders gefreut hat es alle Teilnehmer, dass unser Senior Heinz Zirkel am Flugbetrieb mit teilnahm.

Abfliegen in Kempten

Reiner Schmid, rühriges Mitglied und Zweigstellenleiter der Oldtimertruppe in Kempten, hatte zum Fliegen und gemütlichen Zusammensein eingeladen. Hinter meinem Wohnmobil hing die Musger MG23SL des VFhS. Vor Ort ist der Geier IIb des Vereins stationiert. Den hatte Claudia Gallikowski jahrelang in ihrem Besitz und hat ihn, in perfektem Zustand, in die Obhut von Reiner und den Kemptener Oldtimerfreunden gegeben. Aus Gelnhausen reiste noch Joanna Mikolei samt Freund an. Auch sie ist eine aktive Pilotin des VFhS aus Gelnhausen. Der Rest der Truppe kam aus dem einheimischen Verein und aus Neuburg/Donau. Der 1. Vorsitzende des VFhS, Michael Diller, hatte es sich nicht nehmen lassen dem Event als aktiver Pilot beizuwohnen.

Abfliegen in Kempten; Foto: Michael Diller

23. Juni 1991, Werner Schleicher startet zum ersten Mal mit der Ka 2b nach erfolgter Grundüberholung

Was sich vor 25 Jahren im OSC Wasserkuppe ereignete

Text: Karl-Heinz Kellermann

1991

Nachdem während der Wintermonate in der Werkstatt an der Grundüberholung der Ka 2b und dem Neubau eines SG 38 weiter gearbeitet worden war, gab es bereits im März auf der Aero 91 in Friedrichshafen eine Präsentation des OSC.

Der OSC-Stand auf der Aero 1991

Durch Initiative und Vermittlung unsers Ehrenmitgliedes Karl Vey konnten wir zum wiederholten Mal unseren Verein im Rahmen der Ausstellung „Vom Segelflugzeug zum Leichtflugzeug“ präsentieren. Josef Kurz hatte mit Helfern außerdem den Habicht und seine Klemm 25d mit nach Friedrichshafen gebracht, die dort ausgestellt wurden. In einer großen Sonderausstellung waren außerdem unter dem Thema „1891 bis 1991 – 100 Jahre Menschflug“ viele Segelflugzeuge aufgebaut. Der Untertitel dieser Ausstellung lautete: vom Lilienthal-Gleiter zu Superorchidee.

20.-24. März 1991, die Segelflugzeugausstellung „Vom Lilienthal-Gleiter zu Superochidee“ auf der Aero 1991

Zur Jahreshauptversammlung am 4. Mai im Sporthotel auf der Wasserkuppe konnten 31 Mitglieder und Gäste begrüßt werden. Da Heiko Schneider, der seit Gründung des Vereins im Vorstand die Ämter des 2. Vorsitzenden und des Pressereferenten inne hatte nicht mehr kandidierte, mussten diese Positionen neu besetzt werden. Zum 2. Vorsitzenden wurde von der Versammlung Wolfgang Magotsch und zur Pressereferentin Karin Grösch gewählt. Heiko Schneider wird sich auch künftig um die Mitgliederinformation OSC-AKTUELL, die er ins Leben gerufen hatte, kümmern. 1991 war sie bereits zum 12. Mal erschienen. Außerdem beschloss die Versammlung dass 1992, zum 10-jährigen Bestehen des Vereins, ein Hallenfest veranstaltet werden sollte.

Fläche des SG vor dem Beplanken

Bereits im Februar wurde die grundüberholte Ka 2b, nach Umbau des ES 49- Anhängers, zur Firma Eichelsdörfer zum Lackieren gebracht. Am 16. April erfolgte durch unseren Prüfer Werner Kandelhardt die Abnahme und am 23. Juni konnte Werner Schleicher den ersten Start auf der Wasserkuppe machen. Nach dem Erfolg des ersten Schulgleiterfliegens 1990 wurde diese Veranstaltung 1991 wiederholt. Vom 9.-22. Juni hieß es 430 Mal „Ausziehen-Laufen-Los“. Als Fluglehrer fungierte wieder der ehemalige Schulleiter der Segelflugschule Wasserkuppe, Karl-Ernst Kess. Höhepunkt der Abschlussveranstaltung des Schulgleiterfliegens war die Taufe des neuen SG 38, D-7055 auf den Namen „Ede Rottke“.

16. April 1991, erste Montage und Prüfung der Ka 2b

23. Juni 1991, zufriedene Mienen bei Josef Kurz und Werner Schleicher nach den ersten Starts mit der Ka 2b

Die Teilnehmer Wolfgang Strobel und Willi Fischer aus Auerbach im Vogtland machten dem ROSC ein besonderes Geschenk. Es war ein Gummiseil, kaum gebraucht und noch vollkommen in Ordnung. Dieses wurde von da an ausschließlich verwendet.
Mitte Juli ging's mit Ka 2b und dem Habicht zur 19. VGC-Rallye nach Schmerlat bei Schaffhausen in der Schweiz. Die Flugbilanz des OSC: 34 Starts, 26 Stunden, davon 23 Starts, 16 Stunden mit der Ka2b und 11 Starts mit 10 Stunden mit dem Habicht. Als Piloten waren angereist: Ernst Beutner, Kurt Dinges, Willy Fahrni, Karl-Heinz Kellermann, Josef Kurz, Markus Lemmer und Peter Schenk. Die Pressereferentin Karin Grösch nahm erstmals an einer VGC-Rallye teil.
Eine besondere Ehrung durch den Präsidenten des VGC, Chris Wills, wurde dem ROSC zuteil. Er überreichte dem Verein einen Zinnkrug mit der Widmung:
VGC Restoration 1991
OSC Wasserkuppe K 2
Bereits 1983, für die Restauration der ES 49 und 1985 für den SG38 erhielt der OSC diese Auszeichnung.
Über die genannten Veranstaltungen hinaus, waren wir zu Gast beim: Vereinsjubiläum des LSC Seligenstadt-Zellhausen am 1. und 2. Juni mit Habicht und Klemm (Martin Wallmer und Josef Kurz).
Vereinsjubiläum des Flugsportclub Nidda am 23. und 24 August mit Schulgleiter und Grunau-Baby (Ernst Beutner, Kurt Dinges und K.-H. Kellermann). Tag der offenen Tür des LSV Allendorf Eder am 23. und 24. August mit Habicht und Klemm (Josef Kurz, Markus Lemmer und Peter Schenk).
Vereinsjubiläum des AC Walldorf am 31. August und 1. Sept. mit dem Habicht (Martin Wallmer und K.-H. Kellermann).
Oldtimertreffen auf der Hahnweide am 7. und 8. Sept. mit Habicht und Klemm (K.-H. Kellermann, Josef Kurz und Martin Wallmer).
Das Abfliegen am 12. Oktober im Hotel Peterchens Mondfahrt auf der Wasserkuppe war sehr gut besucht.
Über eine besonderen Art von Werbung für den ROSC Wasserkuppe soll hier noch berichtet werden: Auf dem Weihnachtsmarkt in Gersfeld hatten unsere jüngeren Mitglieder Karin Grösch, Markus Lemmer und Peter Schenk einen Stand unter ROSC-Flagge aufgebaut. Es wurden selbstgebackene Plätzchen und Kuchen sowie spezielle Mixturen von Glühwein angeboten. Die Arbeit hatte sich gelohnt, als Erlös konnte dem Schatzmeister der Gegenwert von zwei Sperrholztafeln übergeben werden.
Zum Jahresende hatte der ROSC einen Mitgliederbestand von 148 Mitgliedern und damit ein Plus von 21. Auch die fliegerischen Leistungen des Jahres 1991 waren beachtenswert:
SG 38, D-7051, mit 470 Starts und 3,5 Stunden
Habicht D-8002, mit 54 Starts und 25,5 Stunden
Baby IIb D-3856, mit 33 Starts und 9,5 Stunden
SG 38 D-7055, mit 73 Starts und 0,6 Stunden
Ka 2b D-7039 mit 66 Starts und 40,4 Stunden
also in Summe 696 Starts und 79,5 Stunden

22. Juli 1991, Ka 2b während der 19. VGC-Rallye in Schmerlat bei Schaffhausen CH

Die D-34, D-4644 wird seit Ende November in der neuen Halle präsentiert

Ein neuer Stern am Museumshimmel

Text und Fotos: Claudia Stengele

Unser Werkstattteam, bestehend aus Otto Becker, Peter Distler und Dag Peters war auch in diesem Jahr alle 14 Tage am Wochenende unermüdlich am Werk.
Das fruchtbare Ergebnis ihrer kompetenten Arbeit ist nun in der Ausstellung zu bewundern. Im April konnte der Greif der Öffentlichkeit präsentiert werden und seit kurzem schwebt die D-34 in der neuen Halle. Die D-34 ist die erste Nachkriegskonstruktion der Akaflieg Darmstadt. Sie entstand ab 1955 in vier gebauten Varianten. Die im Segelflugmuseum ausgestellte Variante D34-c ist die Konstruktion von M. Rade aus dem Jahr 1958. Es ist ein einsitziger Schulterdecker mit einem einteiligen Flügel mit einer Flügelfläche von 8 Quadratmetern. Die Spannweite beträgt 12,65m. Die D-34c bekam abweichend von ihren Geschwistern einen bespannten Stahlrohrrumpf und ebenfalls ein T-Leitwerk. Ihr Flügel wurde aus einer holmlosen GfK-Schale hergestellt, der eine Stützstruktur aus Papierwaben enthielt. Mit einem Rüstgewicht von 145 kg ist sie ein echtes Leichtgewicht. Sie war mehr ein Bauweisen-Studienobjekt als ein auf höchste Leistungen entwickeltes Segelflugzeug.
Unzähligen Gästen, die sich in der Restaurationswerkstatt einfanden, erklärten die Drei geduldig und mit großem Enthusiasmus ihre Arbeit. Das ist ein ganz wichtiges und wertvolles Element im Segelflugmuseum!

Der Greif mit dem Werkstattteam und Josef Kurz

Im Jahresverlaufs kamen die unzähligen kleinen und großen Arbeiten, die für den Erhalt und Betrieb des Museums nötig sind, dazu. Die Aufgaben, die eben gemacht werden müssen, die aber nicht unbedingt Spaß machen, wurden verantwortungsvoll erledigt.

Mehr als zehn Jahre war Otto Becker für Redaktion und Gestaltung der DSMM-Post verantwortlich. Mit großem Engagement und kreativem Geschick hat er all die Jahre unsere Mitglieder über die Entwicklung und das Geschehen im Museum und die Ereignisse rund um die Kupp auf dem Laufenden gehalten. Nun hat er das Amt an Uli Braune abgegeben. Das Segelflugmuseum dankt Otto Becker ganz herzlich für die hervorragende und zuverlässige Arbeit!
Otto Becker und Gerhard Allerdissen (v.l.); Foto: Claudia Stengele

Ein Leben für die Fliegerei

Autor: Josef Kurz

Die umfassend ergänzte Neuauflage dieses Buches, wurde von Josef selbst vorgenommen. Es beschreibt seine fliegerische Laufbahn bis zum Jahr 1945, weiter den Wiederbeginn der zivilen Fliegerei auf Wasserkuppe nach 1951, bis hin zur Gründung des ROSC.

Detailliert geht er auf den Bau der Flugzeuge beim ROSC ein. Mit einem Vorwort seines Sohns Markus Kurz.

Bestellung unter: info@filmabc.de
ISBN 978-3-95648-036-2
Preis: 21,95 EUR zzgl. 1,80 EUR Versand

Pionierleben im Flugzeugbau

Autor: Peter Ocker

Nach 12 Jahren intensiver Recherchearbeit hat Peter Ocker ein zweibändiges Werk fertiggestellt, das weltweit einen begeisterten Leserkreis gefunden hat. Neben dem Leben von Hans Jacobs, beschreibt er die einzelnen Segelflugzeugtypen, die Jacobs als Assistent von Alexander Lippisch konstruiert hat.

2 Bände, 648 Seiten mit
557 Abbildungen und
106 Originaldokumenten, dazu
42 Dreiseitenansichten.

Bestellung unter: www.peterocker.de
ISBN 978-3-00-039539-0
Preis: 84,00 EUR

ROSC Verkaufsartikel

ROSC Softshelljacke für Damen und Herren mit gesticktem Logo, auf Wunsch mit Name: 79 Euro

Kappen, Mützen, Poloshirts und T-Shirts können im ROSC-Büro gekauft werden. Softshelljacken, Westen und Sweatshirts in vielen Farben für Kinder und Erwachsene, werden auf Bestellung bestickt: per Mail bei jeannettel@gmx.de.

ROSC Sweatshirt oder Jacke in vielen Farben und Größen mit gesticktem Logo und auf Wunsch mit Name: 45 Euro

Flieger T-Shirt mit verschiedenen Sprüchen bedruckt: 15 Euro

ROSC Kappe oder Mütze: 12 Euro/15 Euro

Leider müssen wir auch dieses Mal von einigen Mitgliedern berichten, die für immer von uns gegangen sind. Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Gedenken bewahren. Karl-Heinz Kellermann

Hubert Weitzel †

Wie unser Vorstand erst im Mai dieses Jahres erfahren hat, ist unser Mitglied Hubert Weitzel bereits im Oktober 2015 verstorben. Hubert war des Öfteren bei uns zu Besuch auf der Wasserkuppe, bis er am 18. August 1998 dem ROSC Wasserkuppe als förderndes Mitglied beitrat. Er nutzte hin und wieder die Gelegenheit im Doppelsitzer mitzufliegen, hatte aber den Wunsch noch einmal selbst den Schulgleiter zu steuern. Leider ist es dazu nicht gekommen. Unvergessen ist das Abfliegen 2007 im „Weißen Röß'l" in Dietershausen, bei dem er zum Essen das Fleisch beisteuerte. Es gab Wildschweinbraten, das Wild hatte er als Berufsjäger eigenhändig erlegt. Hubert wurde 89 Jahre alt.

Robert Mandetzky †

Unser ältestes Mitglied, Robert Mandetzky, ist kurz vor seinem 103. Geburtstag am 15. Mai 2016 von uns gegangen. Ein Leben, geprägt von der Fliegerei, fand damit seinen Abschluß.
Am 25. Mai diesen Jahres gaben ihm bei der Trauerfeier und Beisetzung in Römershag/Bad Brückenau vom ROSC Wasserkuppe Claudia Stengele, Heinz

Zirkel und Karl-Heinz Kellermann das letzte Geleit. Von seinem Schwiegersohn, Reinhard Wenske, den ich bei den Beisetzungsfeierlichkeiten kennen lernte, erhielt ich über Robert umfangreiches Datenmaterial:
Bereits 1928, im Alter von 15 Jahren begann er, als Mitglied im Segelflugverein Hindenburg (Oberschlesien) mit der Segelflugausbildung auf den Mustern Zögling und Grunau 9 in den Sandbergen zwischen Hindenburg und Biskupitz. Viel Zeit wurde dabei in der Werkstatt verbracht, um die Flugzeugbrüche zu reparieren. 1931 legte er bei der Segelflugschule Oberschlesien auf dem Steinberg auf der Grunau 9 die A-Prüfung erfolgreich ab. Es folgten 1932 die B-Prüfung und nach Lehrgängen wurde er Gleitfluglehrer und Werkstattleiter. Die praktische C-Prüfung erflog er 1933 mit dem „Hols der Teufel"; es folgten Fluglehrer-Lehrgänge für Flugzeugschlepp und Winde. Mit 21 Jahren wurde er als hauptamtlicher Flug-

lehrer (Mitte) auf dem Steinberg angestellt. Neben dieser Tätigkeit konnte er große Erfolge im Dauer- und Streckenflug verbuchen und erhielt das silberne Leistungsabzeichen Nr. 160. In Rangsdorf begann er mit der Motorflugausbildung zum A2-Schein. 1938 erfolgte seine Einberufung zur Jagdflieger-Staffel in Sorau. Nach vier Wochen war er wieder beim NSFK in der Segelflugschule Grunau tätig, wo er die Vorschulung der Piloten für Lastensegler und später Raketenjäger Me 163 übernahm. Anfang 1945 erreichte ihn das Kriegsgeschehen und er wurde zum Einsatz nach Holland befohlen. In englischer Kriegsgefangenschaft befand sich Robert zunächst in Großenbrode, später in Eutin und Hamburg. Seine Frau und Tochter befanden sich nach der Flucht aus Oberschlesien in Laucha (Ostzone), daher wurde ihm 1946 bei seiner Entlassung der Weg in die Westzone verwehrt. Versuche in den Westen zu kommen, schlugen fehl. Er arbeitete in Leuna als Schlosser und später im Braunkohlekombinat Großkayna. An der Bergakademie in Freiberg konnte er seinen Meister und Ingenieur machen. Ab1953 bildete er an der Flugschule in Laucha, unter dem Dach der Gesellschaft für Sport und Technik (GST), wieder Piloten aus.
1982, nachdem seine zweite Frau Gabriele auch in Rente war, durfte er in die Bundesrepublik umziehen. Er wollte in der Nähe des Mekkas der Segelflieger, der Wasserkuppe, sein und zog nach Bad Brückenau. Er wurde Mitglied in der Pilotenvereinigung Wasserkuppe und unterstützte ehrenamtlich die Arbeit des Segelflugmuseums. Schließlich wurde er auch Mitglied im ROSC Wasserkuppe. Seit 2002 beteiligte er sich am Schulgleiterfliegen als Pilot. Das letzte Mal ließ er sich mit am 16. Juli 2008 mit dem Gummiseil in die Luft katapultieren und flog mit dem Schulgleiter den Tagesrekord mit 49 Sekunden. 2013, anlässlich seines 100. Geburtstags 2013 kündigte er an, noch einmal mit dem Schulgleiter starten zu wollen. Dazu ist es leider nicht mehr gekommen. Seit März 2015 lebte er im Willy-Brandt-Haus in Bad Brückenau, gut betreut und schlief am Pfingstsonntag 2016 friedlich ein.

Werner Schulte †

Als aktiven Modellflieger auf der Wasserkuppe lernten wir Werner Schulte bereits Anfang der 90er Jahre kennen.
Er kam aus Hamm und verbrachte seine gesamte Freizeit in der Rhön bzw. auf der Wasserkuppe. 1995 ist er dem ROSC Wasserkuppe als aktives Mitglied (Modellflug) beigetreten. Seit etlichen Jahren haben wir ihn persönlich aus den Augen verloren, denn er kam nicht mehr zur Wasserkuppe. Im August erfuhren wir dann von seiner Frau, dass er am 18. Juli 2016 im Alter von 90 Jahren verstorben war.

1. Vorsitzender

Frank Thies
Schröver Weg 25
41836 Hückelhoven

02431 73811
thies@osc-wasserkuppe.de

Schatzmeister

Gert Warmbold
Peletierweg 18
51143 Köln

02203 87860
gert.warmbold@o2-mail.de

2. Vorsitzender

Janis Wacker
Wingerstraße 1
63505 Langenselbold

0178 6164183
janiswacker@aol.com

Protokollführer

Markus Kurz
Kreutzerstraße 18
60318 Frankfurt

069 557742
markus.kurz@t-online.de

Referent für Flugbetrieb

Josef Ecker
Bruckner Str. 6
4701 Bad-Schallerbach
Österreich

0043 72 4948775 und Fax

Referentin für Presse/Internet

Jeanette Löschberger
Sommersbach 29
88316 Isny im Allgäu

07562 905 135
jeannettel@gmx.de

Referent für Technik

Philipp Stengele
Schönauer Weg 12
97616 Bad Neustadt
0170 5463976

meisenmann2@gmx.de

Impressionen 2016

Überflieger Karl-Heinz beim Taunus Flugfest

Der obligatorische Ausflug zum Flieger-denkmal bei der SG-Woche

Hübi trägt die Flamingo-Streben in die Werkstatt und freut sich!

Bier nach vier – Hübi, Frank und Jeanette beim Youngtimertreffen

Jezt heißt es für die Gummihunde rechtzeitig bremsen!

Immer freundlich grüßen: Philipp beim FlyIn am Ith im Habicht

Mit vereinten Kräften wurde der SG 38 aus dem hohen Gras geborgen.

Sonnige Weiten der Röhn und mitten drin der SG 38

Jede Menge Ka-Typen beim Youngtimer-treffen am Windenstart

Klaus im Großraumflugzeug

Der Bussard wo er hingehört – an die Basis: Pilot Philipp Stengele