

## 60 Jahre LSC-Marl e.V. ,

### die Vereinsgeschichte:



Im Jahre 1952 wurde der Luftsportclub (LSC) Marl von engagierten Segelfliegern mit dem Ziel gegründet, allen interessierten und flugbegeisterten Menschen das Segelfliegen zu ermöglichen. Dies zu einer Zeit als das Fliegen in Deutschland zwar noch verboten war, sich aber bei den flugbegeisterten zunehmend die Hoffnung regte, bald wieder „abheben“ zu dürfen.

Mit dem Bau des ersten Segelflugzeug, einem „Grunau-Baby“, wurde noch im selben Jahr begonnen. Es entstand - wie seinerzeit üblich - im Eigenbau durch die Mitglieder in einer Werkstatt der Zeche Auguste Victoria in Marl. Das Grunau-Baby II b (Babara II) löste den Schulgleiter 38 , mit dem bis dahin via Gummiseilstart vom Waustberg Gleitflüge unternommen wurden, ab.





Fliegerisch fand der LSC-Marl seine Heimat in der Nähe von Haltern auf dem Flugplatz Borkenberge.

Auch hier half die „Auguste Victoria“ durch die Bereitstellung einer alten Holzhalle. Sie diente seit ihrer erneuten Errichtung im Jahre 1954 bis 1998 der Unterbringung der Vereinsmitglieder auf dem Flugplatz und als Hangar für die Segelflugzeuge.



Die Entwicklung der fliegerischen Aktivitäten war so positiv, das schon bald mit dem Bau einer eigenen Schleppwinde begonnen wurde und ab 1959 ein doppelsitziges Segelflugzeug, eine „Röhnlerche“ Ka 4, angeschafft wurde. 1962 folgte eine -ebenfalls im Selbstbau hergestellte - einsitzige „Ka 8“. Schon ein Jahr später wurde der Flugzeugpark um eine doppelsitzige „Ka 7“ (Stadt-Marl) erweitert, heute sind Segelflugzeuge diesen Typs beliebte Oldtimer und zum Teil noch in der Ausbildung eingesetzt. Die Entwicklung neuer Materialien, Herstellungs- und Verarbeitungsverfahren führte zu neuen, leistungsfähigeren Segelflugzeugen. So wurde 1967 das selbstgebaute „Grunau-Baby“ verkauft und durch eine modernes einsitziges Hochleistungssegelflugzeug vom Typ „Ka 6“ ersetzt.

Im gleichen Jahr wurde mit dem Bau einer neuen Schleppwinde begonnen, die im Gegensatz zu der alten, ebenfalls selbst gebauten, über nun zwei Schleppseile verfügt, was eine Erhöhung der Startzahl ermöglichte. Diese ist, nach dem Verkauf 2007, noch heute in einem Ostdeutschem Verein in Betrieb. Mit der durch einen 170 PS Opel Diplomat Motor angetriebenen Winde wurden pro Jahr bis 1.500 Windenstarts durchgeführt.



Der technologische Fortschritt hatte die Entwicklung von Segelflugzeugen zur Folge, die nicht mehr aus Holz und Stahlrohren sondern aus Glasfaserverstärkten Kunststoffen bestanden. Diese zeichneten sich durch eine Leistungsfähigkeit aus, die mit den bisher verbauten Materialien nicht erreicht werden konnten. So wurde auch vom LSC-Marl im Jahre 1971 das erste Kunststoffsegelflugzeug, ein „Cirrus“ angeschafft.



Ein Selbstbau war hier, bedingt durch die hohen Anforderungen an die Verarbeitung der Materialien, nicht mehr möglich. Dennoch konnten aufgrund von Spenden, der Eigenleistung der Mitglieder und den Verkauf der „Ka 8“ die finanziellen Belastungen für den Verein auf ein Minimum reduziert werden.

Bei einem tragischen Unfall im Sommer 1973 mit dem Cirrus starb ein Vereinsmitglied, das Flugzeug wurde dabei so stark beschädigt, das es nicht mehr repariert werden konnte.

Mit einer ASK-18, einem Segelflugzeug in Holz-Stahl Gemischbauweise wurde ein bis heute genutzter Schulungs-Einsitzer angeschafft.



Der Doppelsitzer Ka 7 wurde 1976 durch die leistungsfähigere Ka 13 abgelöst. Noch im gleichen Jahr wurden die Leistungs-Kunststoffsegler ASW 15 und eine ASW 19 gekauft.

Die Halle des LSC wurde durch die zunehmenden Spannweiten der modernen Segelflugzeuge und ihre zahlenmäßige Zunahme zu eng. Im Jahre 1982 ergab sich die Möglichkeit in Zusammenarbeit mit anderen Vereinen neue Flugzeughallen auf dem Flugplatz zu errichten. Mit dem Bau wurde 1983 begonnen, noch im selben Jahr konnte "die blaue Halle" fertig gestellt werden. Sie erlaubte es nun, bis zu 6 Hochleistungssegelflugzeuge unterzustellen. Auch hier konnten die finanziellen Belastungen für den Verein durch die tätige Mitarbeit aller Vereinsmitglieder und durch Spenden auf ein erträgliches Maß reduziert werden. Bereits zwei Jahre später hielt auch die Neuzeit in der Flugschulung Einzug. Die doppelsitzige „Ka 13“ aus Holz und Stahlrohr wurde durch eine moderne „ASK 21“ aus Kunststoff ersetzt. Durch ihre Leistungsfähigkeit bietet sie die Möglichkeit, bereits in der Flugausbildung auf die Leistungsfliegerei hin zu trainieren.

Auch bei den einsitzigen Segelflugzeugen führte der Druck auf nationalen und internationale Wettbewerben, der durch die immer rasanter werdende Entwicklung neuer leistungsfähiger aber auch sicherer Flugzeugtypen ausgelöst wurde, zur Umstrukturierung des Flugzeugparks. Die 1976 gekaufte „ASW 19“ wurde durch die universeller in Schulung und Leistungsflug einsetzbare „LS 4“ und die „ASW 15“ 1994 durch einen „Discus“ ersetzt.



Der Discus ging 1998 zu Bruch und wurde durch einen modernen Wölbklappensegler , eine LS-3 ersetzt. 2001 wurde die ASK-21 zur Finanzierung des neuen Clubheims verkauft und eine Ausbildungsgemeinschaft mit einem Partnerverein gegründet.

Der Wölbklappensegler LS-3 wurde 2006 wegen zu geringer Auslastung verkauft.

2007 wurde ein Doppelsitzer , ein Bergfalke 4, angeschafft und 2008 wieder ein eigenständiger Ausbildungsbetrieb aufgenommen.



Im gleichem Jahr wurde die selbstgebaute Tostwinde verkauft da die Segelflugbetreibenden Vereine in Borkenberge sich zur Anschaffung einer gemeinsamen 4 Trommel Winde entschlossen haben.

Im November 2011 wurde eine SB-5 angeschafft und in einem Jugendförderprojekt zum 1. August 2012 in Betrieb genommen.



Die Anforderungen groß gewachsener Schüler und Piloten führten im März 2012 dazu, den Bergfalken 4 durch einen modernen Kunststoffdoppelsitzer Twin-Astir II zu ersetzen.



Die vorausschauende Vereinspolitik, die durch den rechtzeitigen Verkauf nicht mehr aktueller Segelflugzeuge, die Nutzung staatlicher Förderung und privater Spenden den Kauf moderner Hochleistungssegelflugzeuge förderte, konnten die Mitglieder achtbare Leistungen erfliegen. Derzeit betreibt der LSC-Marl drei einsitzige und ein doppelsitziges Segelflugzeug.

Dazu kommen diverse Segelflugzeuge privater Halter wie auch Ultraleicht- bzw. Motorflugzeuge.

### **Ausbildung:**

Mit der Segelflug Ausbildung im LSC-Marl kann mit 14 Jahren begonnen werden, aber auch Flugschülerinnen und Flugschüler reiferer Jahrgänge sind immer herzlich willkommen!

Die einzige Voraussetzung ist körperliche Gesundheit (Fliegerärztliche Tauglichkeitsuntersuchung) und die Bereitschaft einen nicht unerheblichen Teil seiner Freizeit in die Ausbildung zu investieren. Die Ausbildung im LSC-Marl erfolgt nach den Richtlinien des Deutschen Aero Clubs durch ehrenamtlich tätige Fluglehrer. Die Schulung erfolgt in drei Abschnitten. Im ersten Ausbildungsabschnitt wird zunächst im Doppelsitzer das fliegerische Rüstzeug erlernt. Nach etwa 50 Starts ist die Ausbildung so weit vorangeschritten dass der erste Alleinflug ansteht. Nach drei Alleinstarts und einer

theoretischen Prüfung ist die A-Prüfung bestanden und der erste Ausbildungsabschnitt abgeschlossen.



Weitere Alleinstarts oder mit Lehrer im Doppelsitzer dienen der Festigung und Erweiterung der fliegerischen Fähig- und Fertigkeiten. Die beiden Prüfungen des zweiten Ausbildungsabschnitts, die B- und die C-Prüfung dienen der Überprüfung dieser Fähigkeiten. Im dritten Abschnitt gilt es dann, das Überlandfliegen, also das Fliegen außerhalb der gewohnten Umgebung um den Flugplatz herum, zu erlernen und verbessern. Er schließt mit einer theoretischen und einer praktischen Prüfung unter Aufsicht der zuständigen Luftfahrtbehörde, der Bezirksregierung ab.

Den Luftfahrerschein schaffen engagierte Schüler in 2 Jahren, dieser kann bereits mit 16 Jahren erworben werden.

Ab September 2012 bringen sich inzwischen wieder 3 Segelflughlehrer um die Ausbildung im Verein ein.

### **Soziale Bedeutung des Vereins:**

Die soziale Bedeutung von Vereinen findet vermehrt Beachtung in der Öffentlichkeit. Vor allem Integration, Toleranz, Teamgeist, soziale Kompetenz, und die Bereitschaft, Verantwortung für sich und andere zu übernehmen sind in diesem Zusammenhang oft genannte Stichworte. Gerade in diesem Zusammenhang bietet das Segelfliegen eine Vielzahl von Möglichkeiten, die persönliche Entwicklung zu fördern, so werden aus den oft erst 14 Jahren jungen Flugschülern binnen 2 Jahren gestandene Persönlichkeiten die gelernt haben sich im Team zu organisieren und für sich und andere Verantwortung zu übernehmen.

Segelfliegen ist - auch wenn es vielleicht auf den ersten Blick nicht so aussieht - eine Sportart, bei der ohne die Mithilfe anderer „nichts läuft“.



So bedarf es mindestens 5 Personen, um einen Segelflug Betrieb zu ermöglichen.

Ob Schüler, Privatpilot, Winden- oder Lepofahrer, Startleiter oder Fluglehrer, Segelflugsport bedeutet sein Bedürfnis auf individuelle Freiheiten im Team verwirklichen. Auf jedes Mitglied kommen im Jahr bis drei Dienste zu, am Flugplatz Borkenberge werden die Startleiterdienste unter den Vereinen aufgeteilt.

Ferner erfolgt die gesamte Wartung und Pflege der Flugzeuge, des Vereinsheims, der Seilrückholfahrzeuge und der Startwinde durch die Vereinsmitglieder selbst. In diesem Zusammenhang werden vor allem der verantwortungsvolle Umgang mit Werkzeug und Technik vermittelt, der mancher/m Jugendlichen einen "Vorsprung" zu Beginn einer Ausbildung beschert. Zur Verbesserung der Wissensstandes der Pilotinnen und Piloten werden jedes Jahr vor der Flugsaison von erfahrenen Mitgliedern Vorträge über das Verhalten am Flugplatz, Flugsicherheit und Leistungsflug gehalten.





Nach außen präsentiert sich der Verein über die Teilnahme an zahlreichen Aktivitäten, wie zum Beispiel Stadtfesten.



### **Jugendarbeit:**

Ein besonderer Schwerpunkt unserer Vereinsarbeit liegt in der Jugendarbeit.

Auf dem Flugplatz lernen die meist um die 14 Jahre alten Flugschülerinnen und Flugschüler bereits früh Verantwortung zu übernehmen. Um soziale Verantwortung und Teamgeist zu fördern, wird von den Flugschülern erwartet, dass auch sie den ganzen Tag anwesend sind und sich helfend im Team betätigen. Segelflugzeuge fliegt man zwar alleine oder zu zweit, aber Segelflugsport ist eine Mannschaftssportart, ohne Helfer kommt kein Segelflugzeug in die Luft.

Auch außerhalb des Flugbetriebes gibt es viele Dinge im Verein, die erledigt sein wollen. Im Vorstand unseres Vereins fand in den letzten Jahren ein Generationswechsel statt. So wird dieser nun aus Jugendlichen und Junggebliebenen, die unserer Jugendgruppe entwachsen sind, gebildet. Das Durchschnittsalter des Vorstandes ist mit ca. 30 Jahren deshalb auch sehr niedrig.. Die Jugendgruppe lässt stetig Jugendleiter im DAeC Ausbilden. Zusätzlich zur Wochenendschulung werden im Sommer und in den Oster- und Herbstferien ein- bis zweiwöchige Lehrgänge für Flugschüler angeboten.



Seit einigen Jahren bietet der LSC-Marl diese Lehrgänge als „Schnupperkurse“ an.

Um die Kosten für Schüler, Auszubildende, Studenten, Wehr- und Zivildienstleistende möglichst gering zu halten, haben sie ermäßigte Beiträge, und Startgebühren zu tragen.

Da der Flugplatz Borkenberge ca. 30 km von Marl entfernt ist, werden für Flugschüler Mitfahrgelegenheiten angeboten. Außerdem steht den Jugendlichen unser neues Vereinsheim zur Verfügung. Dort darf aus feuertechnischen Gründen nicht geschlafen werden, so das Jugendliche auf ein Zelt oder einen Wohnwagen zurückgreifen müssen, eine moderne Küche erlaubt aber die gern wahrgenommene Selbstverpflegung. Jugendliche bekommen auch für Urlaube Flugzeuge vom Verein zur Verfügung gestellt, wenn sie sich bei Projekten oder der Winterarbeit hervortun. Sie können dann in unbekannter Umgebung neue Eindrücke vom faszinierenden Flug ohne Motor bekommen.

Vor und nach der Flugsaison kann jedes Mitglied ein Flugzeug für längere Zeit bekommen. So fahren seit mehreren Jahren Jugendliche des Vereins zum Teil zusammen mit Fluglehrern zur Porta-Westfalica, um dort im Herbst den Hangflug zu trainieren.

### **Leistungsförderung:**

Sind die Flugschüler kurz davor ihren Luftfahrerschein zu erwerben, geben wir ihnen die Möglichkeit, mit dem Schulungseinsitzer an dem jährlich stattfindenden Jugendvergleichsfliegen der Luftsportjugend NRW teilzunehmen. Hier lernen sie andere

Piloten kennen und erste Eindrücke erhalten, wie es ist, mit anderen Piloten in Wettstreit zu treten.

Haben die Flugschüler endlich ihren Luftfahrerschein, so endet keineswegs die Betreuung durch den Verein. Bald werden sie, wenn nicht schon geschehen, von der ASK-18 oder SB-5 auf die LS-4 umgeschult. Bei der Planung und Durchführung von sich nun anschließenden Überlandflügen unterstützen sie die erfahrenen Mitglieder. Sie werden ermutigt, an den Flugplatzeigenen Wettbewerben wie den Borkenberge-Meisterschaften teilzunehmen, um ihre Fertigkeiten mit anderen Piloten vergleichen zu können. Verstärkt wird der Doppelsitzer auch unter der Woche genutzt, wo schon einige Strecken mit Neulingen geflogen wurden. Auch ist ein Doppelsitzer mit Hilfsmotor in privatem Besitz. Die drei Einsitzer werden dazu genutzt, mit unerfahrenen Piloten Trainingsflüge durchzuführen. Dabei begleitet ein erfahrener Pilot in dem einen Flugzeug und der Youngster im anderen. Dieser kann sich dadurch beim "Trainer" u.a. Streckenflugtaktik abgucken. Der Ausbildung von Fliegernachwuchs kommt auch zugute dass wir ein Verein sind der keine gesellschaftliche Trennung von Flugschülern von Schein-, Überlandflug- oder Privatpiloten kennt.

Wenn dem Fliegernachwuchs Zuhause eine gute Strecke gelungen war, wurde sie im OLC (OnlineContest) via Internet eingereicht. Über den OLC qualifizieren sich die Piloten dann zu weiterführenden Meisterschaften, für die sie auf alle Fälle ein Flugzeug vom Verein gestellt bekommen.

### **Hallen-Neubau:**

Die bis 1998 genutzte Halle aus Holz stammte aus dem Jahre 1954. Sie diente als Unterkunft und Flugzeughangar. Trotz umfangreicher Arbeiten ist es aufgrund ihres Alters kaum noch möglich gewesen sie ausreichend instand zu halten. So ist das Dach undicht und einige tragende Holzelemente konnten nicht mehr repariert werden und müssten ausgetauscht werden. Darüber hinaus war die Installation und die Heizungsanlage mehr als Sanierungsbedürftig. Aufgrund des damit verbundenen Kostenaufwandes haben sich die Mitglieder des LSC-Marl dazu entschlossen, die Halle abzureißen und durch eine neue Stahlbaukonstruktion zu ersetzen. Ein personeller und mit ca. 300.000 EUR auch ein finanzieller Kraftakt.



Die Finanzierung konnte nicht alleine vom Verein und seinen Mitgliedern aufgebracht werden. Es mussten dazu Darlehen aufgenommen, und die Folgekosten finanziert werden. Ein Teil der Kosten wurde durch Sach- und Geldspenden zu finanziert.

Nach wie vor ist der Verein mit seinen knapp 60 Mitgliedern von denen die Hälfte aus Jugendlichen und Schülern besteht auf Spenden angewiesen, nur so bleibt der Segelflugsport für den Schüler und den "normalen" Arbeitnehmer erschwinglich.

So bleibt die Suche nach ideellen Förderern und Werbepartnern, Werbeflächen haben wir auf unseren Flugzeugen, Anhänger und der neuen Halle wahrlich genug. Ständiges Bestreben der Mitglieder und des Vorstandes Ralf Heinisch und Christian Ziolkowski ist die Faszination am "Flug ohne Motor" so oft wie möglich zu erfliegen und weiter zu vermitteln.



Ralf Heinisch / 2012