



Aero Report

Ausgabe 68



Vereinszeitung des LSC Oeventrop e. V.
Ausgabe 2013

Inhalt

Vorwort	3
Hohe Ehrungen für Oeventroper Segelflieger	4
Ausbildungsbericht 2012	7
Teuto Race 2012 – die DM-Qualifikation fest im Blick	8
Die Ka 6 CR wird fünfzig	10
Hahnweidewettbewerb 2012	12
Neuer Lack für die ASK 21 und die Rückholtour	14
Streckenflugsaison 2012	16
Neuer Grillplatz	19
Super - Flugplatzfest am 15. und 16.09.2012	20
Fliegerurlaub in Schneverdingen	24
Südfrankreich 25.08-08.09.2012	27
Fußballturnier 2012	28
Bitterwasser 2012/2013	29
Winterarbeit 2011/ 2012	33

Vorwort

Liebe Mitglieder und Freunde des Luftsport-Clubs!

Ich freue mich auch in diesem Jahr, die ersten Worte des Aero Reports an Sie zu richten. Kurz vor der neuen Saison 2013 ist noch einmal Zeit, das vergangene Jahr Revue passieren zu lassen.

Sportlich begann die Saison bereits sehr erfolgreich in der Osterwoche. In Oerlinghausen gewann das Team Marco Hanes und Sebastian Beule die Doppelsitzer Qualifikationsmeisterschaften und konnte sich somit für die Deutschen Segelflug Meisterschaften in der Doppelsitzerklasse qualifizieren.

Bei der Landesmeisterschaft im Jugendvergleichsfliegen gewann Johanna Terhardt den ersten Platz.

An dieser Stelle noch einmal: Herzlichen Glückwunsch!

Nach einigen Überlegungen haben wir im Frühjahr die günstige Gelegenheit genutzt und unsere ASK 21 in Slowenien lackieren lassen. Die Neulackierung war nach fast 20 Jahren notwendig und sie macht unser „Arbeitspferd“ wieder fit. Hoffentlich für die nächsten 20 Jahre.

Leider stand die ASK 21 deshalb erst ab Ende Juli wieder zur Verfügung und vielleicht ist dies auch mit ein Grund für die geringen Startzahlen in 2012.

Allerdings sind die Aktivitäten an den Wochenenden leider allgemein zurückge-



gangen. Vor allem die Starts im Rahmen der ABC-Schulung sind weniger geworden. Diese ziehen aber oft erst die übrigen Mitglieder an den Platz, und somit sind es im Ganzen 2012 nicht so viele Starts geworden.

In positiver Erinnerung bleiben die Lehrgänge und Fliegerlager, vor allem das Herbstlager. Hier konnte dem Trend noch mal entgegen gearbeitet werden. An 5 Tagen wurden über 250 Starts durchgeführt.

Grundsätzlich bleiben aber die folgenden Frage aktuell: Wie können wir neue Mitglieder gewinnen und alte halten, wie wir unter den heutigen Rahmenbedingungen über die ganze Saison hinweg einen guten Flugbetrieb organisieren und durchführen?

Diese Themen wurden im vergangenen Jahr an mehreren Terminen diskutiert. In 2013 geht es nun darum, die Ergebnisse umzusetzen.

Im Punkto Mitgliedergewinnung hat sich die Einführung der Modellfluggruppe als

Erfolg erwiesen. Sie hat seit der Gründung im Herbst 2012 sehr großen Zulauf erhalten. Zahlreiche neue Mitglieder- Jung und Alt- treffen sich zweimal in der Woche, um ihre Modelle fliegen zu lassen. Auch die Winterferien wurden genutzt, um unter Anleitung neue Flugmodelle zu bauen.

Neben dem Modellfliegen an und für sich, hoffen wir natürlich auch auf diesem Wege Mitglieder für den Segelflug oder Motorseglerflug zu gewinnen. Wer einmal den Weg zum Flugplatz gefunden hat, der möchte oder wird vielleicht auch mal den „bemannten Luftsport“ ausprobieren.

Aber auch im nicht fliegerischen Bereich hat sich etwas getan. So wurde im Sommer die Feuerstelle inklusive Holzhütte erneuert. In diesem Frühjahr sollen die Arbeiten mit der Einfassung bzw. Abgrenzung der Feuerstelle abgeschlossen werden.

Ebenfalls in neuem Gewand ist unser Internetauftritt www.lsc-oeventrop.de. Neben der Optik hat sich vor allem die technische Plattform geändert. Sie ermöglicht, dass wir nun für jedes Mitglied ein persönliches Benutzer-Konto zur Verfügung stellen.

Hiermit sind dann weitergehende Rechte verbunden, man kann also Inhalte lesen, die ohne Anmeldung nicht zu sehen sind. Ähnlich dem „internen Bereich“ früher. Zusätzlich ist es aber auch möglich, Rechte zu erhalten, die es erlauben, selber Inhalte zu verfassen. Und zwar ohne spezielle Internet Kenntnisse. Wir hoffen, so die Internet Seiten immer aktuell halten zu können.



Heinz Enste, Stefan Klett und Walter Sattler (v.l.).

Viele der angesprochenen Themen werden auf den folgenden Seiten noch viel ausführlicher beschrieben. Deshalb an dieser Stelle herzlichen Dank an die Autoren und viel Spaß mit dem AERO Report 2013.

Peter Enste
1. Vorsitzender

Hohe Ehrungen für Oeventrop Segelflieger

von Karl Keßler und Frank Pietz
Landesverband zeichnet verdiente Mitglieder aus - LSC Oeventrop ernennt Ehrenmitglieder

Der Vorstand des LSC Oeventrop nahm die fünfzigjährige Mitgliedschaft von Heinz Enste und Otto Enste zum Anlass, Mitglieder zu ehren, die sich seit ihrem Vereinsbeitritt über Jahrzehnte hinweg bis



heute engagiert haben. An seinem siebzigsten Geburtstag wurde Heinz Enste im Beisammensein mit Familie und Luftsportfreunden für seine vierzigjährige Tätigkeit als Fluglehrer und amtlicher Prüfer der Lizenzen Segelflug und Motorsegler mit der „Goldenen A“ ausgezeichnet. Die A-Prüfung steht für die ersten drei bestandenen Alleinflüge und bleibt jedem Piloten lebenslang in Erinnerung. Die „Goldene A“ ist die international höchste Auszeichnung für Fluglehrer. Der Präsident des Landesverbandes, Stefan Klett aus Wipperfürth, lies es sich nicht nehmen und war eigens angereist, um Heinz Enste dies Auszeichnung zu verleihen. Darüber hinaus ehrte Stefan Klett neben Heinz Enste auch Walter Sattler mit der Verbandsplakette in Gold, welche die höchste Ehrung auf Ebene des Landesverbandes darstellt.

In seiner Laudatio ging der Präsident des Landesverbandes noch mal auf den unermüdlichen und vorbildlichen Einsatz der beiden geehrten ein. Walter Sattler hat über vierzig Jahre lang als technischer Prüfer für Luftfahrzeuge und Startwinden Hohe Ehrungen für LSC-Mitglieder.

nicht nur geprüft, sondern darüber hinaus Fachkunde und technische Fertigkeiten vermittelt. Durch Lehrgänge und praktische Arbeit hat er in ganz NRW, Luftsportvereinen dazu verholfen, die zulässigen Arbeiten selbst auszuführen. Heinz Enste hat sich als Fluglehrer, Werkstattleiter und Flugleiter besonders eingesetzt. Als Wettbewerbsflieger hat er viele Nachwuchspiloten an den Leistungssport herangeführt, die auf Wettbewerben, Landes und nationalen Meisterschaften die höchsten Plätze erobern konnten.

Da der Rahmen für außergewöhnliche Auszeichnungen einmal geschaffen war, nahmen der 2. Vorsitzende des LSC Oeventrop Hans-Joachim Beule sowie der Geschäftsführer Karl Keßler gleich weitere Ehrungen vor. So wurden Heinz Enste, Otto Enste und Alfred Bräutigam zu Ehrenmitgliedern des Vereins ernannt.

Seit der ersten Stunde, der Gründungsversammlung, ist Alfred Bräutigam dabei. Er hat den Verein mit aufgebaut und war in der Konsolidierungsphase in den siebziger und achtziger Jahren Geschäftsführer.





Schulung - ASK 13 und Ka 6 CR.

rer, zu einer Zeit, in der rege Bautätigkeit herrschte: Werkstatt, Anbau an die Flugzeughalle und Remise für Anhänger und Betriebsfahrzeuge.

Otto Enste war seit seinem Vereinsbeitritt lange Jahre Fluglehrer und Leistungsflieger gewesen. Er vermittelte vielen Nachwuchspiloten die Theorie und die Praxis der Fliegerei. Für ihn gehörte aber auch stets die Technik mit zur Fliegerei. Er ist heute noch der Techniker und Tüftler, zuständig für die Startwinde und alle speziellen Holz- und insbesondere Metallbauarbeiten.

Heinz Enste, Otto Enste und das Ehrenmitglied Willi Unger, der schon verstorben ist, haben als Warsteiner immer wieder durch die Gewinnung von Nachwuchs aus dem

Raum Warstein wesentlich dazu beigetragen, dass der LSC Oeventrop mit fast dreihundert Mitgliedern zu den größten und erfolgreichsten in NRW gehört.

Die drei neu ernannten Ehrenmitglieder sind nach wie vor im Verein aktiv. Insbesondere bei den Treffen der Seniorengruppe treffen sich regelmäßig zum Fliegen und Klönen. Aber auch der Kontakt zu den Jüngeren wird gepflegt und bei vielen Fragestellungen stehen Sie den Entscheidungsträgern stets mit Rat und Tat zur Seite.



Ausbildungsbericht 2012

von Stefan Aßmuth

Die vergangene Saison war bezogen auf die Ausbildung nicht so besonders spannend. Angesichts der sinkenden Schülerzahlen ist die Situation fast schon als besorgniserregend zu bezeichnen!

Was waren das noch für Zeiten, als ich 1976 mit dem Segelfliegen beginnen wollte! Da gab es so viele Flugschüler, dass ich bis nach dem Sommerlehrgang warten musste. Die Fluglehrer wollten jedem Flugschüler wenigsten einen Schulstart pro Tag garantieren, also wurden nachrückende Interessenten vorübergehend in die Warteschleife geschickt. Vor ein paar Jahren gab es ja auch noch einmal einen Boom. Die Schulflugzeuge waren stark frequentiert und man diskutierte sogar über die Anschaffung einer dritten Ka8, um allen Flugschülern gerecht werden zu können.

Heute sieht das ganz anders aus. Die miserable Auslastung der Schulflugzeuge in der

Die ASK 13 im Windenstart.

Saison 2012 hat zur Folge, dass Vereinsmitglieder bereits über die vorübergehende Stilllegung oder den Verkauf einer unserer beiden Ka8-ten gesprochen haben. Viele Jahre lang waren 2 diensthabende Fluglehrer während des Flugbetriebs gut ausgelastet und angenehm beschäftigt. Auch wenn viele der Flugschüler ihre Ausbildung aus verschiedenen Gründen irgendwann abbrechen oder das Fliegen nach Erwerb des „Scheins“ drangeben, macht den Fluglehrern das Ausbilden Spaß. Bereits in der vorletzten Saison reichte leider meist schon ein Fluglehrer beim Flugbetrieb aus, um die geringer werdende Anzahl an Flugschülern auszubilden. Die Saison 2012 wurde für die Fluglehrer dann zunehmend frustrierend. Pünktlich zum „Dienstbeginn“ war man nicht selten die einzige Person auf dem Flugplatz. Von Flugschülern oder anderen Piloten keine Spur! Man konnte früher Reklame damit machen, dass „in Oeventrop immer und bei jedem Wetter geflogen würde“. Die Zeiten scheinen leider vorbei zu sein. Jetzt sieht es fast schon



so trostlos aus wie an anderen Flugplätzen im Bezirk 12. Bei bestem Segelflugwetter bleiben da schon mal unsere teuersten Flugzeuge unbewegt in der Halle stehen und verstauben. Immerhin finden noch Oster- und Herbstlehrgänge mit ausreichend am Fliegen Interessierten statt. Hoffentlich auch in Zukunft!

Der geschilderten Situation kann man aus der Sicht eines Flugschülers natürlich auch etwas Gutes abgewinnen. Ist man engagiert, bietet sich zurzeit eine hervorragende Ausgangslage, die es ermöglicht mehr Starts zu ergattern als bei einer großen Anzahl Flugschüler. So kann die fliegerische Ausbildung sicher vorangetrieben werden. Vorausgesetzt natürlich, es sind genügend Flugschüler anwesend, um überhaupt einen Flugbetrieb in Gang zu bringen. Für einen einzelnen Flugschüler und seinen Fluglehrer wird es schon recht mühsam, die ASK13 aus dem Landefeld zu schieben...

Bleibt zu wünschen, dass sich zukünftig wieder mehr am Luftsport interessierte

Jugendliche auf unserem Platz einfinden! Die Gründung der Modellfluggruppe ist so gesehen ein großer Hoffnungsschimmer!

Wie immer wünsche ich allen Pilotinnen und Piloten für die kommende Saison viel Erfolg, viel Spaß und schöne Flüge!

Teuto Race 2012 – die DM-Qualifikation fest im Blick

von Julia Hanses und Eva-Maria Beule

Als im Herbst 2011 der Arcus das erste Mal in den Oeventroper Himmel startete, stellte sich direkt die Frage: „Wann ist eigentlich der nächste Doppelsitzer-Wettbewerb und wer kommt mit?“ Nach einigem hin und her stand er schließlich fest: Teuto Race 2012 – Qualifikationsmeisterschaft der Club- und Doppelsitzerklasse vom 07.-14.04.2012 mit dem WA-Team Marco

Gut gerüstet für niedrige Temperaturen!





Besuch beim „Hermann“.

Hanses und Sebastian Beule sowie ihrer Bodencrew Julia, Eva-Maria und natürlich Christian (wenn auch leider nur an den Wochenenden).

Pünktlich zum Kälteeinbruch am Osterwochenende ging es dann Richtung Oerlinghausen. Mit Flugzeug, zwei Wohnwagen, mobiler Gasheizung, Heizlüftern, Decken und ca. 10 Jacken im Gepäck, aber auch einem Kaffeevollautomaten waren wir bestens ausgestattet und richteten unser Lager gemeinsam mit den Burgdorfer Segelfliegern ein.

Der Wettbewerb begann direkt mit zwei schönen Wertungstagen, die von sehr guten Steigwerten von über 5m/s bis -20°C und Schnee am Thüringer Wald alles zu bieten hatten. Am Ostersonntag bekamen wir zudem zahlreichen Besuch aus der Heimat, so dass ein 15 köpfiges Begrüßungskomitee abends am Anhänger für die beiden bereit stand. An diesem Tag konnten sich Marco und Sebastian auf einer Strecke von

408 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 120 km/h deutlich von der Konkurrenz absetzen: die Zweitplatzierten waren 13 km/h langsamer.

Der neutralisierte Ostermontag führte uns zum Hermann(sdenkmal). Der Dienstag begann mit einer mittelschweren Krise: bei einem Routinecheck der Bordtechnik kam es zu einem Komplettausfall des LX9000. Kurzer Schock, aber dann kam die rettende Nachricht aus Slowenien: „Ein neues Gerät ist so gut wie unterwegs, morgen um 12 Uhr ist es spätestens bei euch!“ Dieser Tag wurde glücklicherweise neutralisiert. Zur weiteren Ablenkung nutzte Marco den starken Wind für schöne Flüge am Hang des Teutoburger Waldes mit durchweg begeisterten Co-Piloten.

Der dritte Wertungstag begann wie immer mit dem Startaufbau, aber leider noch mit einem Loch im Armaturen Brett: „Wo bleibt das LX?“ Pünktlich zur Startphase kam das Paket schließlich an (just in time...). Die Aufgabe der Doppelsitzerklasse stellte sich leider als zu sportlich heraus, so dass es zu zahlreichen Außenlandungen kam. Unsere Piloten kamen per Motorunterstützung zurück und unterstützten uns bei den Rückholtouren unserer Freunde aus Burgdorf.

Nach zwei neutralisierten Tagen hieß es am Samstag nochmal in der Kälte zittern, aber auch dieser spät gestartete Wertungstag verlief erfolgreich mit einem weiteren Tagessieg. Bei der Siegerehrung am Abend wurden Marco und Sebastian

zum Landesmeister NRW gekürt. Mit einer feucht-fröhlichen Party endete der winterliche Wettbewerb am Teuto.

Vom 13. bis zum 23. August 2013 machen sich Marco, Sebastian und ihre bewährte Bodencrew gerne wieder auf den Weg, aber dieses Mal in das saarländische Marpingen. Dort werden die deutschen Doppelsitzer-Segelflugmeisterschaften in diesem Jahr ausgetragen. Wir freuen uns auf einen sommerlichen Wettbewerb mit warmen Temperaturen und ähnlich erfolgreichen Ergebnissen.

Die Ka 6 CR wird fünfzig

von Karl Keßler

Vor einem runden Geburtstag erforscht man meistens auch die Vergangenheit. Die Akten von mehr als fünfzig Jahren gibt es noch. Bei der Weltmeisterschaft 1960 auf dem Flugplatz Köln-Butzweiler Hof hatte Heinz Huth, genannt der Lange, den Titel in der Standardklasse mit einer K 6 geholt, den er als erster überhaupt 1963 verteidigen konnte.

Der Verein beschloss die Anschaffung eines solchen Superflugzeuges. Wie aber konnte ein derartiges Vorhaben in der damaligen Zeit finanziert werden? Mindestens 9.000 DM mussten für das „nackte“ Flugzeug aufgebracht werden. Dazu kamen die Instrumente und Material für einen Transportanhänger. Ein Antrag auf Zuschuss aus Landesmitteln wurde gestellt. Weil aber ein Landeszuschuss seinerzeit davon abhängig war, dass auch die Gemeinde einen Zuschuss gab, wurde der ebenfalls gestellt. Dazu die Stellungnahme des Gemeindedirektors: „Bei dem Antragsteller handelt es sich um einen sehr regen Luftsportclub, der wegen seiner Leistungen und Aktivität weit über die Grenzen des Heimatkreises hinaus bekannt ist. Er nimmt sich mit besonderer Liebe und Sorgfalt der Ausbildung der Jugendlichen an.“ Im Antrag an das Land wird betont: „In unserem Verein haben z. Zt. 16 Inhaber des Luftfahrerscheins Klasse II für Segelflugzeugführer. Dieser Leistungsstand macht es erforderlich, ein

Das Team „WA“.





Sebastian in der Ka 6 mit Cabrio-Haube.

Leistungssegelflugzeug vom Typ „Ka 6“ anzuschaffen.“

Die Ka 6 des Konstrukteurs Rudolf Kaiser wurde damals bei den Firmen Siebert, Schleicher und Eicheslsdörfer gebaut. Von allen drei wurden Angebote eingeholt. Es ging im Wesentlichen um den Endpreis und den Liefertermin, denn auch in jener Zeit gab es lange Lieferzeiten.

Der Beginn der Aktion Neuflyzeug war Ende 1961 und erst im Frühjahr 1965 konnte die Ka CR D-5267, Werk-Nr. 6127/Si abgeholt werden. Dazwischen gibt es Schriftverkehr mit dem Hersteller Siebert, weil der zum einen wegen der guten Auftragslage den Liefertermin weit verschieben wollte und zum anderen wegen der zwischenzeitlichen Lohnerhöhungen einen Mehrpreis von 500 DM verlangte,

der schließlich auch bezahlt wurde. Letztlich hat die Ka 6 CR mit Anschallgurten – ohne Instrumente – 9.500 DM und insgesamt mit Mehrpreisen für verlängerten Nasenübergang, Flettneruder, Querruderverstärkung, Zweifarbenlackierung und den Prüfgebühren 10.280 DM gekostet. Die Gemeinde Oeventrop hat einen Zuschuss von 300 DM und das Land 4.000 DM beigesteuert. Bei der Spadaka wurde ein Kredit zu 8% aufgenommen.

Im März 1963 war das Flugzeug fertig. Im Mai wurde die vorläufige Fluggenehmigung Nr. 79 ausgestellt mit der Auflage, einen Flugbericht zu fertigen. Der ist von Willi Unger. Am 12.05.1963 flog er 1 Stunde und 17 Minuten, hatte eine Schlepphöhe von 320 m bei einer Schleppgeschwindigkeit von 85 km/h. Als Pilotengewicht hat

er 86 kg angegeben. Die Flugzeugtaufe fand am 18. Mai statt, gleichzeitig mit der Einweihung der neuen Flugzeughalle. Über die Namensgebung der Ka 6 wurde abgestimmt. Die Stimmzettel sind noch da und namentlich gekennzeichnet. Von den – teils kuriosen – Vorschlägen „Ruhrschwalbe“, „Aerotika“, „Milan“, „Wolkensegler“, „Wolkenbummler“, „Fritz Lehmenkühler“, „Großer Bär“ und „Lilienthal“ hat sich schließlich in einer Kampfabstimmung „Großer Bär“ durchgesetzt. Zur Taufe war das Sternbild auf der Flugzeugnase abgebildet. Das Bild ist nicht mehr da.

Dafür gibt es seit dem letzten Jahr, wie es sich für einen Oldtimer gehört, eine offene Haube. Nicht nur deswegen sondern auch wegen der guten Flugeigenschaften wird die D-5267 gern geflogen, unter anderem von den Jugendlichen. Schließlich haben bereits zwei von ihnen beim Jugendvergleichsfliegen mit der Ka 6 die Deutsche Meisterschaft errungen. Bis zum Saisonende 2012 hatte die Ka 6 10.987 Starts und 6.942 Stunden hinter sich und hoffentlich noch viel runde Geburtstage vor sich.

Das intensive Nachlesen in den Akten lässt vermuten, dass zur Anschaffung des Segelflzeuges viele Gespräche geführt, viele Entscheidungen getroffen wurden und dass der damalige Geschäftsführer, Gerhard Bräutigam gut beschäftigt war, alle sauber zu formulieren und auf der Schreibmaschine zu tippen. Dazu gehörte u. a. der Kauf des ersten Varios für die Ka 6. Das erwünschte war nicht mehr liefer-



Karl kurz vor dem Start.

bar. So wurde 1965 aus Frankreich ein „Variomètre typ 100 Lumineux“ für 450 Franc beschafft. Der Betrag von 365,36 DM wurde per Auslandpostanweisung gezahlt zuzüglich 2,70 DM Gebühr.

Hahnweidewettbewerb 2012

von Sebastian Beule

Ich habe schon viel Regen während des Hahnweidewettbewerbs erlebt. Aber im letzten Jahr (11.-19. Mai 2012) ist das Wetter komplett durchgedreht. Die Anreise gestaltete sich Dank Klimaanlage recht angenehm. Aber auf der anderen Seite der Windschutzscheibe herrschten über 30°C. Auch am folgenden Tag war es extrem heiß. Ich entschied mich deswegen auch meinen geplanten Trainingstag am Boden zu verbringen. Die schwache Blauthermik konnte mich bei der Hitze nicht in die Luft locken. Gegen Abend kollabierte das Wetter und entlud sich mit kräftigen Gewitterschauern. Durch den nachfolgenden



Frontaufzug kühlte sich das Wetter dann ordentlich ab. Wir wurden aber am Morgen des 1. Wertungstages vom Regen geweckt.

Da die Front nur recht langsam von dannen zog, gab es nach dem 2. Briefing (13:00 Uhr) nur Aufgaben und Startaufbau für 3 von 5 Klassen (15-Meter, 18-Meter, Offene). Die Doppelsitzer und Std-Klassen wurden neutralisiert. Es dauert immer noch recht lange bis sich die Sonne durchsetzen konnte. Ich staunte dann nicht schlecht, als um 16:00 Uhr doch noch die Motoren der Schleppmaschinen angelassen wurden. So spät bin ich noch nie zu einem Wettbewerbsflug gestartet. Die Startphase lief gewohnt zügig. Bis der Abflug für unsere Klasse freigegeben wurde, war es dann aber trotzdem schon 16:40 Uhr. Dass es nicht zu spät war für die 164 km Aufgabe, belegten nur ein paar wenige Außenlandungen. Der letzte „Heimkommer“ überflog die Ziellinie allerdings erst

um 19:40 Uhr. Ich endete als 12ter von 39 Teilnehmern in der 18-Meter Klasse.

Es hatte sich von über 30°C Tageshöchstwerte an den Trainingstagen jetzt auf Minusgrade während der Nacht abgekühlt. Auf der Schwäbischen Alb hatte es sogar etwas geschneit. Am Tag 2 konnten wir dann die eingeflossene Kaltluft in vollen Zügen genießen. Dafür sorgte u.a. die 626 km große Strecke. Ein kurzer Abstecher in den Schwarzwald, dann ein 315 km langer Schenkel bis hinter Regensburg und wieder zurück auf die Hahnweide. Nach 5:41 Std (110,6 km/h) erreichte ich die Ziellinie. Der Tagesieger (Ex-Weltmeister Wolfgang Janowitzsch aus Österreich) war noch 6,4 km/h schneller. Für mich reichte es nur für Tagesplatz 16. Auch am Folgetag reichten die 116,8 km/h über 509 km nicht für einen Tagesplatz unter den ersten 10. Das Teilnehmerfeld war wieder unheimlich stark. An diesem Tag sicherte sich England die ersten 5 Plätze.

Der Ventus „WB“ im Überflug.



Nach zwei Tagen „Erholungspause“ kam dann das Hammerwetter zurück und die Wettbewerbsleitung legte noch eine Schuppe drauf. Am Christi Himmelfahrtstag stand ein 631km großes FAI-Dreieck auf dem Programm. Die Strecke führte uns nach Sonneberg im Thüringer Wald und dann Richtung Südosten nach Cham (Bayerischer Wald) an der tschechischen Grenze. Das war ganz schön groß und flächig für einen Wettbewerbsflug. Aber trotz der langen Flugzeit gab es ein unheimlich spannendes und knappes Rennen. 122,4 km/h bescherten mir Platz 11. Ich hatte nach 5 Std 9 Min und 22 Sek gerade mal 2:21 Minuten Rückstand auf Platz 3. Lediglich die ersten beiden hatten sich etwas abgesetzt. Selbst der Langsamste hatte noch einen Schnitt von 104,8 km/h. Was ein Tag! Der letzte Wertungstag brachte uns dann aber wieder zurück in die Realität. Nachdem die Aufgabe mehrfach verkleinert wurde, gab es zum Abschluss noch einmal „normale“ 270 km.

Mit konstanten Tagesplatzierungen zwischen dem 11.-16. Platz schaffte ich so genau den Sprung in die Top10. Ich denke, dass kann sich bei der Konkurrenz durchaus sehen lassen. Es war wieder ein sehr schöner und spannender Wettbewerb und diesmal mit Wetterlagen der Superlative.

Neuer Lack für die ASK 21 und die Rückholtour

von Karl Keßler

Die ASK 21 wurde 1993 als neues Flugzeug angeschafft und ist mittlerweile in die Jahre gekommen. Sie hat in all den Jahren zunächst bis zum Kauf des Duo Discus als Leistungsdoppelsitzer und gern angenommenes Schul- und Umsteigerflugzeug gedient. Die neue Lackierung war fällig. Nach mehreren Diskussionen im Erweiterten Vorstand über Eigen- oder Fremdleistung sowie Preisvergleichen entschied der Vorstand, die Lackierung durch einen kleinen

Sebastian in der „WB“ auf der Hahnweide.





Die „WH“ mit neuer Lackierung im Windenstart.

Betrieb in Bled (Slowenien) ausführen zu lassen. Die Adresse und Referenzen hatten wir von anderen Segelfliegern, u. a. aus Meschede. So ergab es sich, dass Robert, der Inhaber des Betriebs in Bled ein Segelflugzeug fertig lackiert nach Meschede lieferte und wir ihm unsere ASK 21 gleich mit auf den Rückweg geben konnten. Damit hatten wir eine Tour bei hohen Spritpreisen und Mautgebühren gespart. Am 16. Mai fuhren wir, Hans-Joachim Beule und ich, in aller Herrgottsfrühe los, um das Flugzeug wieder abzuholen.

Für den Transport hatten wir uns den Bulli von Kurt-Jürgen Bock geliehen, ein ideales Zugfahrzeug.

Wir hatten die schnellste Strecke mit runden 965 km fast ausschließlich über Autobahnen gewählt und waren nach nicht

einmal zehn Stunden am Ziel, obwohl wir kleine Pausen eingelegt hatten und Mautstationen passieren mussten. In den Tauern war gerade noch Schnee bis hinunter ins Tal gefallen und das Mitte Mai. Kurz vor dem Ziel wurde es spannend. Wir wollten nicht für den einen letzten Autobahnabschnitt die Maut für ganz Slowenien und einen ganzen Monat zahlen. Also fuhren wir Landstraße. Das Navi hatte Slowenien nicht im Programm und die Karte war eigentlich für den letzten Abschnitt zu Ende. Ohne Anhänger fuhren wir in Serpentina auf engen Straßen über einen Kamm der Karpaten und sorgten uns, wie wir mit Anhänger diese Strecke auf der Rückfahrt bewältigen könnten. Die Sorge war unbegründet, denn Robert zeigte uns nicht nur aus der Stadt heraus den Weg zu seiner Werkstatt, der Pension, in der für uns eine

Übernachtung gebucht war, sondern auch eine gute Route zurück zur Autobahn in Österreich. Nachdem wir die ASK 21 in der Werkstatt begutachtet hatten nutzten wir den Rest des Tages, um ein Lokal für das Abendessen zu suchen, Getränke für den Abend in dem kleinen Pensionszimmer einzukaufen und natürlich einen Abstecker zum Flugplatz zu machen. Bei dieser kleinen Rundfahrt waren wir auch an dem bekannten Bledsee und konnten uns über den Anblick der tief verschneiten Tauern im Norden freuen. Am nächsten Tag haben wir die ASK 21 im Anhänger verladen. Das war komplizierter als bei einer Rückholtour im Sauerland auf einem schrägen Hang. Die Zufahrt zum Werkstatthof ist äußerst schmal. Das Gespann passte gerade dadurch. Zwei Leute mussten vorn und hinten einweisen. Die Werkstatt selbst ist in einem alten Hof in einem Gewölbe mit Mittelpfeilern untergebracht, sodass wir zu viert den Rumpf mehrfach anheben und umstellen mussten, um ihn aus dem Raum zu schaffen. Mit den schweren Flächen war das auch nicht einfacher. Dann

war alles verstaut und es ging am frühen Vormittag in Richtung Oeventrop. Es war Vatertag und es ging zügig und stau frei nach Hause. Dort angekommen wurde natürlich der Anhänger geöffnet und die saubere Arbeit begutachtet und gelobt. Einen kleinen Wermutstropfen gab es noch. Vor der Umrüstung des Anhängers für die ASK 21 war aus einem nicht mehr nachvollziehbarem Grund die Halterung für das Höhenruder nicht richtig eingestellt und die frisch lackierte ASK 21 hatte bereits Schrammen, die jedoch von Johannes Lürbke (Fliegername Ursus) behoben wurden. Der LSC hat seinen Doppelsitzer wieder im Einsatz. Hoffen wir, dass diese wirklich gute Lackierung lange hält und dass das Flugzeug entsprechend behandelt wird.

Streckenflugsaison 2012

von René Hanses

Aus streckenflugtechnischer Sicht ist das Jahr 2012 als ein recht erfolgreiches zu sehen. Zwei Wochen vor dem offiziellen

Die 21-Flächen werden begutachtet.





5.373 m und 2,8 m/s Steigen!

Beginn in Deutschland ging es ab Mitte März mit den ersten Streckenflügen in den südfranzösischen Alpen los. Dort machte sich das schon fast traditionelle Team um Martin Blume, Dirk & Tim Seipenbusch und einigen Fliegerfreunden aus den Nachbarvereinen fit für die bevorstehende Saison. Die ersten 1.700 km und gute 30 Stunden mit eindrucksvollen Flügen konnte der LSC in der Vereinsstatistik schon präsentieren, bevor es Anfang April nun auch hier endlich los ging.

Der Osterlehrgang zeigte sich recht durchwachsen, jedoch gab es wenigstens ein paar Tage, um die Platzrunde für 100-300 km zu verlassen. Der beste Tag war wohl der 08. April, an dem gleich drei 500 km-Flüge möglich waren: Frank Siepe (LS8), Patrik Voß / René Hanses (Duo), Marco Hanses / Sebastian Beule (Arcus). Sebastian und Marco waren ebenfalls in diesen zwei Wochen sehr erfolgreich auf dem Quali-

fikationswettbewerb in Oerlinghausen. Nach viel Aufregung wegen technischer Probleme und schwierigen Wetterbedingungen, holten die beiden sich den Gesamtsieg und somit die Qualifikation für die Deutsche Meisterschaft in 2013.

Von Mitte April bis Mitte Mai hat das gute Wetter dann erst einmal eine Pause eingelegt. In dieser Zeit waren leider nur kleinere Überlandflüge möglich. Der 13. Mai sollte dann alles entschädigen. Der LSC schlug mit fünf tollen Flügen zu und nutzte den Tag optimal. Das Ergebnis am Abend: Kurt Jürgen Bock / Marco Hanses 777 km, Sebastian Beule 662 km, Andre Brüggemann und Frank Siepe jeweils 570 km und Friedel Bohleber / Roman Ritschny 430 km. Von diesem Zeitpunkt an gab es immer mal wieder vereinzelt erfolgreiche Tage mit super Leistungen. Die größte Strecke von Oeventrop aus schaffte am 22. Juli das Team Marco Hanses / Frank Siepe mit 804 km (660 km-FAI-Dreieck, angemeldet).

Auf gleich drei Wettbewerben trat Sebastian Beule mit seinem Ventus an: Hahnweidewettbewerb, Quali in Roitzschjora und dem Sauerlandwettbewerb, welchen wir mit einer Pilotenstärke von 10 Leuten und einem riesen großen Team dominierten.

Auch ein Vereinsfliegerurlaub fand dieses Jahr wieder in den Sommerferien auf dem Flugplatz Hoepen in Niedersachsen statt. Dort konnten fast alle Teilnehmer ihre persönlichen Ziele erreichen und erlebten insgesamt eine tolle Zeit miteinander.



Überlandfliegerei.

Nachdem sich das gute Wetter ab Mitte August immer mehr Richtung Süden aufmachte, zogen René Hanses, Marco Hanses, Sebastian Beule und Johannes Lürbke (Ursus) einfach hinterher. Somit konnten in den südfranzösischen Alpen noch einmal tolle Flüge erlebt und in einem Zeitraum von Mitte August bis Mitte September unglaubliche 8.000 km zusammen geflogen werden.

Auf den Herbst war im Sauerland dieses Jahr leider nicht so viel verlass. Leider gab es nur einige Hang- und Wellenflugtage. Die wenigen, die es gab, hatten es jedoch in sich: Wellenflüge bis 4.100 m direkt über Oeventrop waren möglich.

Nachdem sich die Sonne nun fast komplett auf die Südhalbkugel zurück gezogen hatte, traten Hans-Joachim und Sebastian Beule sowie Kurt-Jürgen Bock und

René Hanses die ganz große Reise Richtung Namibia an, um den Sommer dort noch einmal zu erleben. Traumhafte Flüge und tolle Leistungen konnten dort über zwei Wochen erzielt werden. Sogar gleich zwei 1.000 km-Diplome konnten mit nach Deutschland gebracht werden.

Nach dieser Saison kann der LSC Oeventrop insgesamt sehr zufrieden mit seiner Vereinswertung für 2012 sein: Platz 20 von knapp 120 Vereinen in NRW ist wirklich eine tolle Leistung, auf die man als Verein sehr stolz sein kann. Im Vergleich mit unseren Nachbarvereinen ist das eine absolute Spitzenleistung!

Als Segelflugreferent möchte ich euch animieren, für das Jahr 2013 eigene fliege-

rische Ziele zu setzen und diese auch nicht aus den Augen zu verlieren. Hierbei sind selbstverständlich alle gefragt, nicht nur unsere Schüler und die frischen Scheininhaber. Unsere erfahrenen Piloten müssen sich Zeit nehmen, Erfahrungen und Tipps weiter zu geben. Wenn dann das bestellte Wetter noch geliefert wird, steht einer tollen Saison 2013 nichts mehr im Wege!

Neuer Grillplatz

von Karl Keßler

Sie gehört auf jedem Flugplatz mit Segelflug dazu. Folglich gibt es auch in Oeventrop eine Feuerstelle, wo nach dem Flugbetrieb und auch manchmal so zwischendurch sich abends eine Runde findet, um über große oder kleine Erfolge des Tages zu klönen. Nachbriefing heißt das im Neuhochdeutsch der Flieger. Halle zu, aller Papierkram erledigt, Batterien, Fallschirme etc. verstaut: Treffen am Grillplatz.

Die Bänke und der Lagerplatz für das Feuerholz hatten manchen Winter mit

Schnee hinter sich. Sie sahen nicht mehr gut und sicher aus. Also wurde die Aktion „Neuer Grillplatz“ ausgerufen. Zu Beginn der Sommerferien ging es los mit Abriss und Geländebearbeitung. Samstag wurde das Schotterbett eingebaut und gepflastert. Projektleiter Wuffel hatte sich Urlaub genommen. Zunächst haben wir das alte Holz von Nägeln befreit und in transportfähige Stücke zerlegt, um es ordnungsgemäß zu entsorgen. Dann wurde das neue Holzlager skizziert. In mehreren Baumärkten und Sägewerken standen Preisvergleiche an und die Orientierung an Konstruktionen eines Doppelcarports. Das Lager sollte natürlich nicht die großen Abmessungen erhalten. Die Skizze wurde professionell durch einen 3-D-CAD –Plan ersetzt. Das vom Sägewerk gekaufte Holz kam zunächst in die Werkstatt und wurde nach Zuschnitt wetterfest angestrichen. Hier waren vor allem die jüngsten Aktiven am Werk und mussten als erstes im Arbeitsschutz und Umgang mit Pinseln unterwiesen werden. Beim Aufstellen waren wir zu viert. Das reichte völlig aus, weil das

Richtfest Grillplatz.



Team sich gut verstand. Der erst zwölfjährige Hannes erwies sich als vollwertiger Mitarbeiter. Wir haben auch ordentlich Richtfest gefeiert. Anschließend reichte ein Wochenende für das Anbringen von Schalung und Dacheindeckung. Der Grillplatz hat neue Bänke bekommen, die für Jahre allen Witterungen standhalten und so solide und schwer sind, dass wohl niemand auf die Idee kommt, er könnte so eine Bank mit nach Hause nehmen. Im neuen Grillplatz stecken viele Ideen und Arbeitsstunden. Die Jugendgruppe und private Spender haben einen Großteil der Materialkosten übernommen. Radfahrer haben die Bänke für eine Pause entdeckt und suchen manchmal Schutz vor Regen im Holzlager. Der Neue Grillplatz ist ein schmucker, sauberer Treffpunkt für Flieger und Gäste geworden. Es gab viel Lob, wobei mir aus einem Buch mit Richtsprüchen einer für den Grillplatz in seiner Eigenkonstruktion sinnig erscheint:

„Man mag immerhin Fehler begehen – bauen darf man keine“ J. W. v. Goethe.

Super - Flugplatzfest am 15. und 16.09.2012

von Carmen Siepe

In den Wochen vor dem Flugplatzfest gibt es immer eine Menge zu organisieren. So kümmerte sich der Vorstand um die verschiedenen Genehmigungen und erledigte den Papierkram. René lies seine Kontakte spielen und organisierte Gastpiloten mit interessanten Flugzeugen. Es



Die Dachverschalung wird aufgenagelt.

wurden Plakate und Flyer verteilt und ich konnte für die Einteilung 80 Mitglieder und Freunde dazu überreden, uns bei der Durchführung zu unterstützen.

Am Wochenende vor dem Flugplatzfest wurde in einer spontanen Aktion die Werkstatt aufgeräumt. An dieser Stelle noch mal ein Danke an alle, die eigentlich fliegen wollten und mir dann doch geholfen haben.

Am Mittwoch begannen wir mit dem Aufbau. Alle nötigen Dinge wurden aus den Ecken gekramt und vorbereitet. Bei dem Versuch das schwere Mannschaftszelt aus der Garage zu holen, krachte es gewaltig und ein fast 2 Meter langer Riss tat sich auf. Mein Nachmittag war also gerettet und ich begann bei Regen unter einem großen Schirm den Riss mit der Hand zu nähen.

Am Donnerstag und Freitag waren so viele Helfer am Flugplatz, das der ganze Aufbau

super und ohne weitere Verluste vor sich ging. Wie jedes Jahr wurden viele Meter Kabel und Schläuche verlegt. Es wurde gemäht und geharkt. Aufgeräumt und geputzt. Flugzeuge wurden in Anhänger gepackt und die Halle schön geschmückt.

Jeder wusste was er zu tun hatte und so glich unser Flugplatz einem Ameisenhaufen, in dem die Arbeiter fleißig am Werke waren. Das Einzige was beim Aufbau nicht passte war das Wetter. Aber besser Regen und Wind beim Aufbau als am Wochenende.

Nach dem am Freitag Abend das Bier getestet wurde, fuhr ich nach Hause und backte noch bis zwölf Uhr zwei Torten.

Am Samstag ging es dann endlich los. Wir trafen uns um 9:00 Uhr und bauten noch die letzten Dinge auf. Gegen Mittag nahmen alle ihre Posten ein und dann donnerte es auch schon am Himmel. Unsere Fliegerfreunde aus Meschede waren im Anflug. Mit viel Lärm und Rauch überflogen sie den Platz und kamen zur Landung.

Um 12:00 Uhr trafen sich alle zum Briefing in der Flugzeughalle. René erzählte mit welchen Eigenarten unser Platz ausgestattet ist und wie das Wetter werden würde. Wie jedes Jahr sollte es auch in diesem Jahr wieder Südwind geben.

Alle gingen zu ihren Maschinen und Joachim Winkler, Tina und ich zum Startwagen. Wie in den Jahren zuvor begannen wir mit F-Schlepps unserer eigenen Piloten.

Die ASK 21 machte sich mit Bruno und Joachim Beule zum Start fertig. Sie meldeten sich über Funk startbereit und die Job aus Meschede schleppte an. Das Seil fiel raus. Noch mal. Der zweite Versuch. Wieder fiel das Seil raus. Alle stiegen aus und untersuchten die Kupplung und das Seil. Nichts fest zu stellen. Also noch mal. „NA“ im F-Schlepp abflugbereit. Dann meldete sich Frank „die EH geht dann gleich im Schlepp hinterher“. Ich dachte nur daran was passiert, wenn der F-Schlepp auf den Südwind trifft, der um den Klosterberg kommt. Und so sollte es dann auch geschehen. Ich schaute gespannt auf den Schlepp und

Unsere Zuschauer beim Flugplatzfest.





Mit „Smoker“.

auf Höhe der Flugzeughalle fiel das Seil wieder raus. Es kräuselte sich hinter der Schleppmaschine und die ASK 21 hatte keine 50 m Höhe. Sie drehte nach rechts, um einen großen flachen Kreis zu fliegen und zurück zum Platz zu kommen. Das der Flugweg der 21 dabei von mir aus gesehen hinter den Pappeln Richtung Glösingener her ging sah nicht gut aus. Ich brüllte in den Funk „EH abbrechen“, um den Platz frei zu halten und ein entgegen kommen der Maschinen zu verhindern. Tina sprang vom Startwagen und dann standen wir da, konnten nichts tun, als zu zuschauen und mein Herz raste wie verrückt. Die 21 kam hinter den Bäumen hervor und flog auf die Mitte des Platzes zu, also ziemlich genau über uns, dann eine flache Kurve ,

dass man das Schieben am Boden hören konnte und landete im oberen Landefeld.

Alles war gut gegangen. Alles heil geblieben. Im anschließenden Gespräch mit allen Beteiligten erklärte Joachim, dass sie extra hinter den Pappeln gedreht haben, damit der Wind sie nicht in die Bäume drückt. Und Frank meinte „gut das du mich mit der EH zum Abbruch gefordert hast. Ich habe mich so auf das straffen des Seil konzentriert, das ich den Seilriss gar nicht gesehen habe“. Da haben wir wieder alle was gelernt und ein kleines Lob von den Kollegen aus Münster gab es auch. Für die schnelle Reaktion und das gute Zusammenwirken aller Beteiligten am Flugbetrieb. Wir machten an diesem Samstag insgesamt 77 Starts ohne weitere



Vorkommnisse. Ein Nightglow mit Feuerwerk beendete den Tag.

Am Sonntag trafen ich mich mit Tina schon um 8:00 Uhr, wir fuhren zum Bäcker kauften 80 Brötchen und bereiteten unser alljährliches Pilotenfrühstück vor. Zum Frühstück meldeten sich 20 Personen, die am Platz oder in den umliegenden Pensionen übernachtet hatten. Gefrühstückt haben dann 35 Personen. Lange lange Reihe, es war richtig schön und satt geworden sind auch alle.

Um 10:00 Uhr trafen wir uns wieder zum Briefing und anschließend begann das abwechslungsreiche Flugprogramm. Bei blauem Himmel und Sonnenschein wurden zahlreiche Rundflüge gebucht. Tandemsprünge und Rundflüge in den Kunstflugmaschinen und dem Hubschrauber wurden von den Gästen ebenfalls mit Begeisterung angenommen. Die Modellflieger machten mit ihren kleinen Maschinen ein tolles Programm.

Am Sonntag machten wir 157 Starts und Landungen auf unserem Gelände.

Motorflugvorführungen beim Flugplatzfest.

Nach Schätzungen von Eva-Maria und Christiane Blume wurden am Kuchenstand ca. 120 Kuchen und Torten verkauft und über 50 Liter Waffelteig zubereitet. Nach dem Massenandrang am Sonntag Nachmittag, war um vier Uhr alles ausverkauft. Danke an die Bäckerinnen und die passiven Frauen, die jedes Jahr hinter dem Kuchenstand ihr Bestes geben.

Jörg und Marcel hatten 140 kg Fleisch und Würstchen, 200 kg Pommes und 80 kg Nuggets, 120 kg Mayo und Ketchup und eingekauft. Das Team von MC Fly grillte am Samstag bis spät in die Nacht und auch am Sonntag gab es lange Schlangen vor dem Grillstand bis auch hier alles ausverkauft war.

Das Team um Daniel Bünfeld und Christian Keßler verzapfte ca. 1.000 Liter Bier.

Ein paar von ihnen übernahmen am Samstag die Nachtwache bis in die Morgenstunden und standen zum Frühschoppen wieder bereit, um Bier, Cola und Wasser anzubieten.



Nicht vergessen möchte ich die Teams im Hintergrund. So kümmerte sich unsere Schülermannschaft um den Ordnungsdienst und wiesen unseren Gästen freundlich die Parkplätze zu. Eva bastelte im großen Zelt mit den Kindern. Leo musste den Stecker der Hüpfburg ziehen, weil vor lauter Andrang nichts mehr unter Kontrolle war. Das Team vom Spülmobil versorgte mit Schubkarren die Stände mit sauberem Geschirr.

Am Montag trafen wir uns zum Aufräumen und hatten bis Mittag die meisten Dinge wieder dort eingeräumt wo sie hingehören.

Alles in allem kann man sagen, wir sind ein super Team! Danke an die vielen fleißigen Hände!

Fliegerurlaub in Schneverdingen

von Jens Frische

Nachdem es in den letzten Jahren leider keinen gemeinsamen Fliegerurlaub vom LSC Oeventrop gab, beschloss eine kleine Gruppe im Frühjahr 2012, diese Idee wieder aufleben zu lassen und gemeinsam für ein paar Tage die altbekannten Ruhrwiesen gegen einen anderen Flugplatz zu tauschen. Und so verbrachten Karl, Angelika, Timo, Patrick, Hendrik, Andre, Marcel und Jens zehn schöne Tage in der Lüneburger Heide.

Am Anfang der Planungen wurden zunächst der Termin und das Reiseziel festgelegt, dabei hatte man sich schnell dazu entschieden, vom 8. bis zum 18. August 2012 nach Bad Neustadt an der Saale zu fahren. Kurz danach erfuhren wir, dass auch die Segelflieger der FSG Soest beabsichtigen, in dieser Zeit dort ein Fliegerlager abzuhalten, so dass wir uns daraufhin mit ihnen zusammentaten und die Fahrt als einen gemeinsamen Fliegerurlaub beider Vereine zu planen.

Der Duo war mit dabei.





Reifenwechsel auf der Autobahn.

Nachdem das geklärt war, stand die Frage an, welche Flugzeuge mit in den Urlaub fahren sollen. In Absprache mit den Piloten, die in Oeventrop blieben, einigten wir uns darauf, dass eine Ka 8, der Discus und der Duo Discus vom Verein zur Verfügung gestellt werden, ergänzt von der Ka 6 E von Karl und Angelika. So standen in Oeventrop also auch noch ausreichend Flugzeuge in der Halle, um auch hier noch gut in die Luft zu kommen.

Die Planungen waren damit abgeschlossen, und einige Monate danach waren wir voller Vorfreude, in zwei Wochen endlich loszufahren, als wir einen ernüchternden Anruf aus Bad Neustadt erhielten: Dort hatte unglücklicherweise die Winde einen Defekt, der erst nach vier Wochen behoben werden könne, so dass diese während unseres Fliegerurlaubs nicht zur Verfügung gestanden hätte.

Da so sowohl für uns, als auch für die Soester Bad Neustadt als Reiseziel nicht mehr in Frage kam, mussten wir uns schnell nach einer Alternative umsehen.

Letztes Jahr sind Karl und Angelika nach Schneverdingen gefahren und kannten noch einige Leute dort, sodass sie dort anfragten, ob wir kurzfristig unseren Urlaub an den dortigen Flugplatz Höpen verlegen könnten. Erfreulicherweise war auch der LSV Schneverdingen überzeugt von dieser Idee, da ein anderes Fliegerlager kurzfristig abgesagt hatte und deshalb Kapazitäten frei waren, und so haben wir alle bisherigen Planungen über den Haufen geworfen und das Reiseziel um 400 Kilometer nach Norden verlegt.

Am Morgen des 08. August machten wir uns dann mit vier Autos und vier Flugzeugen in Anhängern auf in den Urlaub. Die Fahrt verlief recht entspannt, bis uns dann 80 Kilometer vor dem Ziel ein lauter Knall erschreckte: Am Anhänger vom Duo Discus platzte auf der A2 der rechte Reifen. Glücklicherweise konnte Angelika das Gespann sicher auf dem Seitenstreifen zum Stillstand bringen. Beim Reifenwechsel zeigte es sich als hilfreich, auch schwächere Leute wie Hendrik dabei zu haben, denn ohne seine Trimmbleigewichte hätten wir den Anhänger nicht weit genug aufbocken können, um das Rad zu wechseln; was ohnehin nicht das schönste unterfangen ist, wenn nur ein Meter hinter dem Rücken mit 90 Stundenkilometern die LKW vorbeifahren.

Trotz dieser Panne waren dann alle gut in Schneverdingen angekommen, die Flugzeuge wurden abgestellt und die Zelte aufgebaut und ein gemütlicher erster Abend im Urlaub verbracht.

Am nächsten Tag folgten dann nach dem morgendlichen aufrüsten die Platz- und Windeneinweisungen.

Tags darauf stießen dann auch die Soester zu uns, und es zeichnete sich auch gutes Wetter in den nächsten Tagen ab. In diesen Tagen flogen dann beinahe alle Oeventroper tolle Ergebnisse: Timo schaffte seinen 50 km-Flug, Patrick flog 200 km in der Ka6E. Jens landete, ebenfalls mit der E, auf dem letzten Schenkel knapp vor dem Flugplatz außen, als er sich an einem ausgeschriebenes 200 km-Viereck versuchte. Marcel im Discus und Andre und Jens im Duo flogen am 12. August dann die größte Strecke im Fliegerurlaub: Beide ein ausgeschriebenes 420 km-Dreieck. Als der Duo schon wieder in der Halle war, hatte Marcel auf dem letzten Schenkel noch mit der immer schwächer werdenden Thermik zu kämpfen, und als schon kein Wölkchen mehr am Himmel zu sehen war, erreichte er dann noch beeindruckend den Flugplatz. Des Weiteren flog Hendrik in den letzten Tagen vor der Heimreise seine C-Prüfung.

Allen Piloten einen herzlichen Glückwunsch zu ihren geflogenen Strecken und Prüfungen!

Gegen Ende des Fliegerurlaubs wurde das Wetter Tag für Tag blauer, so dass die



Sebastian im Ventus.

Begeisterung der Oeventroper für weitere Streckenflüge wohl erstmal gesättigt war, doch wir hatten auch so Spaß im Urlaub: mehrer Ausflüge auf die benachbarte Surfanlage, die Ralf Schuhmacher Kartbahn oder in den Heide-Park Soltau trugen zur Abwechslung bei.

So gingen die zehn Tage sehr schnell rum und bald stand die Reise zurück ins Sauerland an, die dann ohne Pannen und Probleme unspektakulär verlief.

Es waren auf jeden Fall zehn tolle Tage in der Lüneburger Heide, in denen alle Beteiligten „auf ihre Kosten“ gekommen sind. Wir möchten diesen schönen Fliegerurlaub auch im nächsten Jahr wiederholen, da es ein Erlebnis gewesen ist, das man nicht so schnell vergessen wird!

Südfrankreich 25.08-08.09.2012

von Sebastian Beule

In den letzten Jahren war der Flugplatz Vinon immer das Ziel für unsere Ausflüge nach Südfrankreich. In diesem Jahr sind wir (Marco, Ursus und ich) mal nach Gap gereist. Da René schon vor uns zwei Wochen in der Haute Provence verbracht hatte, konnten wir den Arcus direkt Vorort übernehmen. Sprich für Ursus gestaltete sich die Anreise sehr komfortabel. Er ist direkt aus Wien nach Marseille geflogen und hat dort von René Flieger und Auto übernommen. René konnte dann auch mit der Airline zurückreisen. Marco und ich sind hingegen mit dem Ventus an der Anhängerkupplung die 1.100 km Richtung Süden gefahren. Untergekommen sind wir direkt am Flugplatz in einem Holzchalet. Also in einer Hütte mit Bad und Küche, in der bequem 4 Personen schlafen konnten – perfekt für unsere Zwecke.

Fliegerisch hat uns Frankreich wieder die ganze Produktpalette geboten. Ther-

mik, Welle, Hang. Gleich am ersten Flugtag konnten wir in der Welle am „Pic de Bure“ auf über 5.800 m steigen. An den folgenden Tagen konnten wir uns die Berge dann mehr aus der Nähe ansehen. Bei Basishöhen bis 3.700 m haben wir beeindruckende Überlandflüge mit Hilfe von Thermik und Hangaufwind gemacht. Leider hat das Wetter in der Mitte des Urlaubs zwischenzeitlich nicht so richtig mitgespielt. Mit Ausflügen per Boot auf dem Lac de Serre-Poncon, mit dem Auto nach Aix-en-Provence oder zu Fuß auf die Ceüse haben wir die Tage aber auch gut genutzt.

Mit 8 Flugtagen, 40 - 530 km Flugstrecken und ca. 35 Flugstunden hat sich die weite Fahrt in die Berge auf jeden Fall wieder gelohnt. Es macht halt immer Lust auf mehr und wird bestimmt nicht unser letzter Ausflug in die See-Alpen gewesen sein.

Ein atemberaubender Ausblick.



Fußballturnier 2012

von Daniel Büenefeld

Am Samstag, den 24.11.2012 stand für die fußballbegeisterten unter den Segelfliegern mal wieder das traditionelle Fußballturnier der Sauerländer Segelflieger auf dem Programm. Und so folgte auch der LSC Oeventrop dem Ruf des Gastgebers aus Menden und meldete gleich zwei Mannschaften für das Turnier an.

Bepackt mit Sportzeug, Trikots, Bannern, Gaströte und einer dicken Trommel ging es dann am Samstagmorgen um 0830 in Richtung Menden. Nach der Anmeldung und dem Einspielen hatte es der Turnierplan gut mit den Oeventropern gemeint und so durfte man gleich die beiden Eröffnungsspiele austragen. Schnell kristallisierte sich dabei heraus, dass es einen deutlichen Leistungsunterschied zwischen beiden Oeventroper Teams gab. Die zweite Mannschaft trat demnach eher unter dem olympischen Motto „Dabei Sein

ist Alles“ an, wohingegen sich die Erste schon Chancen ausrechnet, um die vorderen Plätze mitspielen zu können. Diese Ambitionen konnten in der Gruppenphase untermauert werden, welche die Erste Mannschaft souverän als Gruppenerster von 5 Mannschaften überstand und sich sicher für das Viertelfinale qualifizieren konnte.

Hier ging es dann in Sauerland Derby gegen die Mannschaft vom Berg, den LSV Meschede. In einem engen Spiel setzte sich der LSC durch und zog verdient ins Halbfinale ein, wo der Gastgeber und Titelverteidiger, die LSG Menden, wartete. Dieser war dann leider auch eine Nummer zu groß, das Spiel ging mit 0:3 verloren. Dazu Mittelfeldspieler Vormweg: „Menden war die eindeutig stärkere Mannschaft und ist verdient ins Finale gekommen. Wir haben eigentlich ganz gut verteidigt aber uns hat hinterher die Kraft gefehlt. Die Mendener haben unsere Fehler dann eiskalt ausgenutzt.“

Segelflieger im Fußball-Trikot.





René und Sebastian vor „ihrer“ Palme.

Am Ende schaffte die erste Mannschaft des LSC mit dem hervorragenden 4. Platz das beste Ergebnis seit Jahren.

Zur anschließenden Siegerehrung und Fete ging es dann zum Flugplatz nach Menden Barge, wo in der frisch renovierten und beheizbaren Flugzeughalle der Tag, als auch die sich dem Ende neigende Flugsaison 2012, gemeinsam mit Fliegerfreunden der umliegenden Vereine Revue passieren gelassen wurde. Gestärkt von dem ein oder anderen Fangetränk und leckerem Chili Eintopf feierte die Fliegergemeinschaft bis in die frühen Morgenstunden einen gelungenen Tag. Der LSG Menden gebührt hierbei ein dickes Dankeschön für die super Organisation des Tages und der Party.

Wir freuen uns bereits jetzt auf das Fußballturnier 2013 – dann wahrscheinlich als Heimspiel in Oeventrop.

Bitterwasser 2012/2013

von Kurt-Jürgen Bock

1.000 km Diplom für René Hanses und
1.000 km Diplom für Sebastian Beule und
eine Vielzahl von 1.000 km Flügen und
Strecken bis hin zu 1.300 km.

Bitterwasser ist meist eine Reise wert,
könnte man sagen! So war es dann auch
für Joachim Beule, Sebastian Beule, Kurt-
Jürgen Bock und René Hanses.

Fantastische Wetter und Thermik satt! Zu-
mindest in diesem Jahr.

Nun der Reihe nach. Joachim und Kurt-
Jürgen, die alten Bitterwasserhasen, waren
schon am 19.11.12 „vorgeflogen“ um die
ASH25 EB 28 aus dem Container zu schäl-
len.

Bei gleißender Hitze und mit Hilfe der
„schwarzen Hydraulik“ nahm der Flieger
dann auch zügig seine ihm bestimmte
Form an. Das Wetter ließ jedoch noch et-
was auf sich warten. Pünktlich zum Eintref-
fen (24.11) der jungen Wilden (Sebastian
und René) stellte sich dann auch das fa-
belhafte Wetter ein und es ließ uns bis zur
Abreise am 09.12.12 nicht mehr los.

Kurt-Jürgen Bock und Joachim Beule un-
ternahmen am 24.11. den „Werkstattflug“
mit der 2i und konnten mit knapp 900 km
den Tagessieg einfliegen. Platz eins welt-
weit! Da haben wir nicht schlecht gestaunt.
Aber es sollte ja noch viel besser kommen.
Am 25.11. bekam René die obligatorische
Bitterwassereinweisung von Kurt-Jürgen
und Sebastian checkte den für ca. 1 Wo-

che dazu gecharterten Ventus 2 CM. Somit hatten 4 Piloten 3 Sitzplätze. Am 26.11.13 flogen sich René (Ventus) mit 830 km und Sebastian mit Joachim (ASH25 EB 28) mit 885 km warm. Der 27.11. sollte dann auch schon der erste 1.000 km Tag werden.

Sebastian kam im Ventus auf 1.040 km und René mit Klaus Reinhold waren bis Sonnenuntergang 1.030 km weit in der ASH25 EB 28 gekommen. Zu unserem Erstaunen war der Ventus mit Wasser der ASH 25 EB 28 praktisch ebenbürtig!

Der 28.11. sollte dann auch gleich zum besten flächigen Tag werden. Wie geschaffen für René Hanses! Dieser meldete gleich 1.000 km FAI (Dreieck) für sein 1.000 km Diplom mit dem Ventus an, hängt gleich noch ca. 200 km dran und fliegt 1.200 km mit der Mütze. Joachim und Kurt-Jürgen verbogen in der ASH 25 EB bei fast 1.200 km leicht den Knüppel und waren ebenfalls zufrieden!

Sebastian ließ sich auch nicht lumpen und meldete am 29.11. ebenfalls 1.000 km für das Diplom an. Aber was war mit dem Wetter passiert? Dieser 29.11. war ein etwas anderer Tag. Das wird nicht einfach für Sebastian, war unsere einhellige Meinung (morgendliche Abdeckung, verminderte Einstrahlung, große Wolkenabstände, Schauer auf dem Rückweg). Joachim und Kurt-Jürgen sprachen Sebastian Mut zu! Jedenfalls machte auch Sebastian Beule den Sack zu und erfliegt sein 1.000 km Diplom auf dem Ventus. Joachim und Kurt-Jürgen gratulieren noch aus der Luft und sind nach 1.060 km ebenfalls zurück.

Am 30.11. machte das Wetter eine leichte Verschnaufpause und Joachim machte sich mit dem „fremden“ Ventus vertraut. René und Sebastian kosteten das 1.000 km Diplom Feeling aus und machten einen Pooltag.

Die Namibwüste.





Hammerwetter- davon kann man eigentlich nur träumen!

Irgendwie gab das Wetter jedoch keine Ruhe und Kurt-Jürgen wurde „gezwungen“ ebenfalls Ventus zu fliegen. Der 01.12. läutet die in den nächsten Tagen oft vorhandene „Fischriver“ Konvergenz ein. Die 1.000km Diplomflieger René und Sebastian landeten nach einem Konvergenzflug nach knapp 1.200 km mit der ASH 25 EB 28 und Kurt Jürgen nach einem flächigen Flug im Ventus nach knapp 1.100 km. Wieder standen die Oeventroper Piloten ganz vorne in der OLC-Liste.

Nun war die Ventus Zeit aber leider vorbei und wir hatten zu viert „nur noch“ den einen Flieger mit zwei Sitzplätzen. Rene und Sebastian spulen am 02.12. mit der ASH 25 EB 28 940 km ab.

In Bitterwasser ist es üblich, dass 1.000 km Diplome mit einer Palmenpflanzung ge-

feiert werden. An diesem Brauch kamen René und Sebastian am 03.12. natürlich auch nicht vorbei. Also schaufelten beide fleißig den Sand aus dem Boden und die geladenen Gäste (ca. 100) schauten mit einer Flasche Windhoek Lager interessiert zu. Welch ein Schweiß! Schlimmer als beim Fliegen! Jedenfalls hatten alle ihren Spaß, die Lochausheber und Palmenpflanzer sowie die Schaulustigen. Zur Krönung der 1.000km Diplome überflogen Bostian und Klaus mit der EB 28 stilvoll die feiernde Menge. Glückwunsch an dieser Stelle für diese Segelfliegerische Höchstleistung von René und Sebastian.

Am 04.12. mussten Kurt-Jürgen uns Sebastian aber wieder ran. Weit nach Botswana sollte uns dieser Tag unter fantastischen Cumulanten tragen. Im Ergebnis waren es dann gute flächige 1.000 km.



Ein schöner Tag neigt sich dem Ende zu.

Auch der 05.12. sollte ein eher flächiger Tag werden. Rene und Joachim landeten nach gut 1.100 km.

Der 06.12. sollte es in sich haben. Sebastian und Kurt-Jürgen landeten nach guten 1.300 km und einer Schnittgeschwindigkeit von knapp 155 km/h mit der ASH25 EB vor der untergehenden Sonne. Was für ein Tag. Das hatten wir nicht gedacht und waren einfach überwältigt. „Da fliegt ja das Mofa langsamer und der Sprit ist auch schon lange aus“!

Am 07.12. sollte es für René und Kurt-Jürgen nochmals auf über 1.200 km gehen. René, alle Achtung, hat sich richtig ins Zeug gelegt und nicht aufgegeben, nachdem wir die Chance auf mögliche 1.400 km durch die Idee und den Ansatz des flächigen Fliegens verspielt hatten. Für Kurt-Jürgen und

René war es der letzte Flugtag, da wir am 08.12. unsere Heimreise antreten mussten. Sebastian und Joachim setzen am 08.12. die Idee des flächigen Fliegens besser um und wurden mit knapp 1.200 km belohnt. Dann mussten Joachim und Sebastian am 09.12. ebenfalls zurück!

Zwischenzeitlich konnten Joachim und Sebastian noch mit Jürgen Reuter Nimbus 3 DM fliegen, da dieser an zwei Tagen keinen Mitflieger hatte. So kamen noch einmal zwei 1.000 km Flüge hinzu! Wer mitgerechnet hat, kommt bei 20 Flügen auf eine km-Ausbeute von über 21.000 km, welche die Oeventroper Segelflieger im November/Dezember an Strecke einfliegen konnten: Was sollen wir sagen? Fantastisch, grandios, eine schöne Zeit – wie im Flug vorbei!

Winterarbeit 2011/ 2012

von Joachim Beule

Ein kleiner Rückblick über die Arbeiten in unserer Vereinswerkstatt! Eigentlich ist ja immer etwas zu tun, ganz besonders nach der Flugsaison geht es mit vollem Elan an die Winterarbeit. So konnten in den Weihnachtsferien die ersten Arbeiten an den Flugzeugen durchgeführt werden. Die Holzflugzeuge waren auch schnell gewartet. ASK 21 und Duo-Discus, LS 8 und Discus wurden ebenfalls in kürzester Zeit vorbereitet, sodass zum Abnahmetermin alles in gutem Zustand unserem Prüfer Walter Sattler vorgeführt werden konnte. Auch unser Fahrzeugpark (Winde, Lepo und Startwagen) waren zu Beginn des Frühjahrs in Ordnung gebracht. Unsere ASK 21 wurde dann nach Bled (Slowenien) geschickt und bekam dort ein neues PU-Farbkleid. Am 17.05. konnten wir das Flug-

zeug wieder in Empfang nehmen. Im Mai wurde auch unser Motorsegler für die Jahresnachprüfung vorbereitet. Außerdem wurde viel Engagement (Geldspenden und Zeit) in die Erneuerung des Lagerfeuerplatzes gesteckt.

Es wurden wieder etliche Stunden gearbeitet, die ja auch nötig sind, um unsere Kosten im Griff zu halten und unsere Fliegerei weiterhin bezahlbar zu machen.

In dem Zusammenhang sei noch einmal allen Arbeitern ein Lob ausgesprochen und ganz herzlich gedankt!

Von 52 Vereinsmitgliedern wurden 1.145 Stunden gearbeitet. Somit ergibt sich ein Mittelwert von 22 Stdunden pro Arbeiter.

Winterflug mit dem Motorsegler.



Statistik Winterarbeit

Gestamtstunden 1145,75 Stunden

Flugzeuge: 741,25 Stunden

Platz: 137,50 Stunden

Sonstiges: 267,00 Stunden

Flugzeuge

ASK13: 94,50 Stunden

Duo-Discus: 48,50 Stunden

Ka8-34: 90,00 Stunden

Discus: 29,00 Stunden

Ka8-35: 75,00 Stunden

LS 8: 65,00 Stunden

Ka6 115,50 Stunden

Mofa: 100,00 Stunden

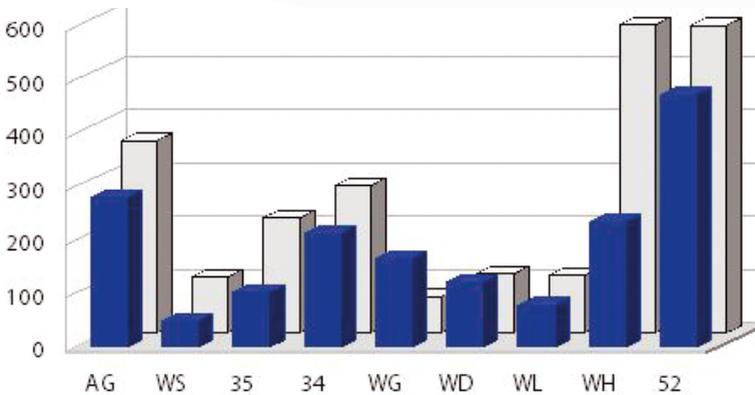
ASK21: 123,75 Stunden

Startstatistik

2012

2011

Saisonvergleich 2012/2011



2012	281	49	104	214	169	122	80	236	474
2011	361	106	217	278	69	112	108	579	577

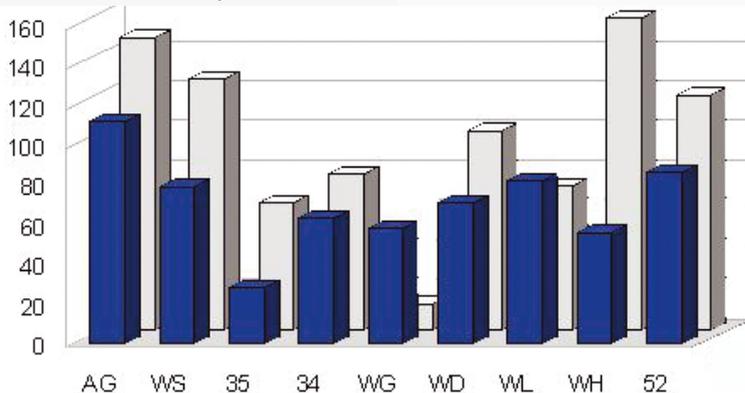


Stundenstatistik

2012

2011

Saisonvergleich 2012/2011



	AG	WS	35	34	WG	WD	WL	WH	52
2012	112	79	28	63	58	71	82	56	86
2011	147	126	64	76	13	100	72	157	118

Impressum

Herausgeber

LSC Oeventrop e. V.
Postfach 6070
59811 Arnsberg

Redaktion/Satz und Gesamtverantwortlicher

Daniel Niklas
daniel@dniklas.de

Grafisches Konzept/Gestaltung

agentur niklasign
design · kunst · kommunikation
Dipl. Des. Sarah Jil Niklas
niklas@niklasign.de
www.niklasign.de

Auflage

300 Exemplare

Druck

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG
Venloer Straße 1271
50829 Köln

Der Duo im Landeanflug.





Luftsport-Club Oeventrop e. V.

Postfach 6070
59811 Arnsberg

Segelfluggelände Oeventrop-Ruhrwiesen

www.lsc-oeventrop.de
mail@lsc-oeventrop.de

02937 / 438

