



# Aero Report

Ausgabe 70



Vereinszeitung des LSC Oeventrop e. V.  
Ausgabe 2015

## **Inhalt**

Vorwort	3
Ausbildungsbericht 2014- erfreuliche Entwicklung	4
Osterlehrgang 2014	6
Nationalmannschafts-Training in Neustadt-Glewe	7
25 Jahre Mauerfall	8
Der EM- Countdown läuft!	10
Bruch beim Sunrise Sunset Fliegen – oder: Der frühe Vogel fängt den Wurm	12
Quali in Bayreuth:	15
Vereinsausflug nach Frankfurt	17
Streckenflugsaison 2014	18
Kurztrip nach Südfrankreich	20
Herbstlehrgang 2014	21
Winterarbeit 2013/14	22
Das Internetportal des LSC	24

## Vorwort

Liebe Mitglieder und Freunde des Luftsport-Club Oeventrop!

In diesem Jahr wird der Luftsport-Club Oeventrop 60 Jahre alt. Ich möchte hier die Gelegenheit nutzen und berichten, wie wir dieses Jubiläum feiern möchten.

Natürlich darf zu diesem Anlass ein neues „60 Jahre LSC“ Logo nicht fehlen. Zum Redaktionsschluss liegen die ersten Entwürfe vor. Rechtzeitig zum Saisonstart wird es fertig sein, so dass wir mit der Bestellaktion für neue Vereinsjacken, Pullover oder T-Shirts starten können.

Und wie wollen wir feiern? Auch hier gab es verschiedene Ideen und Ansätze. Durchgesetzt hat sich die Idee, parallel zum Jugendvergleichsfliegen eine Feierstunde durchzuführen.

Der Vorschlag, nach 2007 wieder ein Jugendvergleichsfliegen für NRW auszurichten, kam im vergangenen Jahr auf. Vor allem für unsere Schüler ist diese Veranstaltung eine gute Möglichkeit, ihr fliegerisches Können unter Wettbewerbsbedingungen unter Beweis zu stellen. Die Qualifikation für die Deutschen Meisterschaften ist möglich!

Aus organisatorischen Gründen wollen wir die Veranstaltungen terminlich konzentrieren, deshalb haben wir den Termin für Feierstunde und Jugendvergleichsfliegen eine Woche vor das Flugplatzfest gelegt. So ergibt sich folgender Ablauf:



11.-13. September  
Jugendvergleichsfliegen des Landesverbandes NW im DAeC

12. September, 15:00 Uhr  
Feierstunde 60 Jahre LSC Oeventrop und Vereinsfoto

18.-20. September  
Flugplatzfest

Während also die meisten jüngeren Vereinsmitglieder beim Vergleichsfliegen mitmachen, möchten wir zur Feierstunde am Samstagnachmittag vor allem unsere älteren Mitglieder einladen. Besonders würden wir uns freuen, wenn die Mitglieder der ersten Stunde sowie die Frauen unserer verstorbenen Vereinsmitglieder den Weg ins Spatzennest finden. Sicher wird auch die Chronik ausliegen und Erinnerungen an die frühen Tage des LSC wecken. Weitere Programmpunkte sind in Planung.

Im Laufe des Samstagnachmittags sollen sich dann Jung und Alt zum neuen Vereinsfoto zusammenfinden. Der Termin wird abhängig der Startabfolge des Ju-

gendvergleichsfliegens festgelegt.

Zum Ausklang des Tages steigt dann die Abschlussfete des Vergleichsfliegens, hier sind natürlich alle Mitglieder herzlich eingeladen.

Wir freuen uns auf einen schönen Tag auf den Ruhrwiesen!

Zum Schluss dieses Vorwortes möchte ich mich bei allen Autoren dieser Ausgabe des **Aero** Reports bedanken. Ich wünsche viel Spaß beim Lesen!

Peter Enste

1. Vorsitzender

## **Ausbildungsbericht 2014 - erfreuliche Entwicklung**

von Ingo Friederritz

Die Flugsaison 2014 war wettertechnisch mal wieder sehr durchwachsen. Dennoch oder gerade, Normal-Wetterlagen, welche nicht zu großen Streckenflügen einladen, bieten die Gelegenheit, in der Umgebung des Startflugplatzes verstärkt Ausbildungs- und Übungsflüge durchzuführen.

Und so haben wir es dann auch umgesetzt und im Hinblick auf die Ausbildung eine sehr erfolgreiche Saison 2014 bestritten.

Gute Nachwuchs-Werbung und –Arbeit in den vergangenen zwei Jahren, auch durch das Heranführen junger Leute über den Modellflug, führte zu einer aktuellen Stärke von 20 Luftsportbegeisterten in der Ausbildungsgruppe. Allein 2014 freuten wir uns über 9 Neuzugänge.



Schulung im Sommer 2014.

Entsprechend erfolgreich gestalteten sich dann auch die Fortschritte unserer Nachwuchs-Flieger. Wir dokumentierten für die Saison 2014 insgesamt 9 A-Prüfungen (3 Alleinflüge), 5 B- und 3 C-Prüfungen. 3 Schüler stehen aktuell kurz vor dem Abschluss der Ausbildung und dem Erwerb der Lizenz, welche sie bei Erfüllung der Minimalbedingungen an Starts und Flugstunden je Startart sowie bei Bescheinigung einer entsprechenden Gesundheit zu einer lebenslangen Teilhabe am Luftverkehr berechtigen wird.

Darüber hinaus erwarb ein Lizenz-Inhaber die Zusatzberechtigung zum Führen von Reise-Motorseglern.

656 Starts unseres Arbeitspferdes ASK 13, sowie insgesamt 436 Starts der beiden Umschulungs-Einsitzer Ka 8b konnten in den Startlisten des LSC notiert werden.

Ein gelungener Osterlehrgang sowie das zusätzliche Herbstlager trugen maßgeblich zu dieser positiven Entwicklung bei.



Für die kommende Saison stehen zunächst umfangreiche Modifikationen unseres Ausbildungsbetriebes an – im Zuge der allgemeinen Europäisierung findet natürlich auch in der Luftfahrt eine entsprechende Harmonisierung statt, was uns zunächst eine Menge Vorarbeit abverlangen wird.

Wir werden uns dafür fliegerisch mit einem Sommerfluglager an fremdem Flugplatz und einem Landes-Jugendvergleichsfliegen in Oeventrop im September belohnen.

Das Team der Ausbilder wünscht allen Aktiven eine erfolgreiche und vor allem bruchfreie Saison 2015.

## Prüfungen/Berechtigungen

A-Prüfungen

Hannes Friederritzi  
Frederik Linn  
Cedric Dodenhöft  
Tobias Demming  
Jens Siebels

Alexander Treptow  
Leonard Wienecke  
Benjamin Klemm  
Christoph Badurczyk

B-Prüfungen

Hannes Friederritzi  
Benjamin Klemm  
Cedric Dodenhöft

Frederik Linn  
Christoph Badurczyk

C-Prüfungen

Hannes Friederritzi  
Benjamin Klemm

Christoph Badurczyk

Reise-Motorsegler

Marko Prünte

Osterlehrgang - die ASK 13 wird zurück geschoben.





Viele Teilnehmer beim Osterlehrgang.

## Osterlehrgang 2014

von René Hanses

Nach zwei Wochen Hochbetrieb auf dem Oeventroper Flugplatz kehrt langsam wieder etwas Ruhe in die Ruhrwiesen ein. Eine hohe Teilnehmerzahl und abwechslungsreiches Wetter prägten diesen Lehrgang.

Täglich waren zwischen 30 und 40 motivierte Personen auf dem Flugplatz anzutreffen. Besonders abgehoben hat sich unsere neue Schultruppe. 10 Flugschüler ließen sich auf der ASK 13 von unterschiedlichen Fluglehrern in die Kunst des Fliegens einweisen. Zwei von ihnen zeigten besonders gute Lernerfolge: Christoph Badurczyk und Ben Klemm konnten ihre ersten Alleinflüge genießen!

Die ersten 20 kleineren und größeren Überlandflüge wurden mit einer Gesamtstrecke von 3.500 km erledigt. Mehrere Kunstflugeinlagen von der ASK 21 und dem Salto machten einen Blick in den Himmel immer wieder lohnenswert.

Sogar zwei Wellenflüge bis auf eine Höhe von 3.000 m waren durch eine Scherungswelle möglich.

Marko Prünthe beendete seine Motorseglerausbildung mit seinem 150 km Alleinflug nach Marburg.

Zum Ende des Lehrgangs konnte auch der Duo Discus endlich wieder über dem Oeventroper Himmel schweben und zeigt

sich nun in einem neuen strahlendem weiß.

Die Gesamtflugbewegungen des Osterlehrgangs betragen 436 Starts. Durch die gute Thermik kamen über 165 Flugstunden zusammen.

Abgeschlossen wurde der Lehrgang dann am Samstagabend mit einer tollen Hutfeitel!

## **Nationalmannschafts-Training in Neustadt-Glewe**

von Sebastian Beule

In der Woche über den 1. Mai sind Marco und ich zum Nationalmannschaftstraining gereist. Geladen waren nach Neustadt-Glewe (südlich Schwerin) neben den FAI-Klassen auch die Frauen und Junioren. Die Wahl für den Trainingsort fiel auf den Nordosten Deutschlands, da die Mecklenburger Seenplatte vergleichbar mit der Landschaft in Finnland ist. Dort findet im Juli die Weltmeisterschaft statt.

Nachdem fast ganz Deutschland auf der schlechten Seite einer wellenden Front lag, waren wir in dem kleinen sonnigen Teil der Republik. Als es in Oeventrop geregnet hat, konnten wir Schnittgeschwindigkeiten von fast 130 km/h erfliegen. Trainiert wurde im klassischen Wettbewerbsstil. Am Morgen gab es Streckenaufgaben, die dann am Abend professionell ausgewertet wurden. Im Gegensatz zu einem normalen Wettbewerb haben wir die Flüge dann aber gemeinsam nachbereitet. So konnte man schön Fehler und auch positive Schlüsselstellen ausfindig machen.

Da ich die letzten drei Tage arbeiten musste, hat mich André dankenswerterweise vertreten. Er ist dann mit Marco in den Genuss des besten Tages gekommen. Am Samstag den 03.05. standen 700 FAI-Kilometer auf dem Programm. Die beiden haben die Aufgabe zügig vollendet und konnten den Flug danach sogar noch auf 848 km strecken.

Marco Hanses und Sebastian Beule im Arcus.



## 25 Jahre Mauerfall

von Peter Enste

Im Oktober vergangenen Jahres wurde in Berlin mit einer Kette von beleuchteten Ballonen symbolisch des Mauerfalls vor 25 Jahren gedacht. Ein weltpolitisches Ereignis, das aber auch für uns Oeventroper Flieger positive Konsequenzen hatte.

Als ich 1984 mit der Fliegerei begann, durfte man in Richtung Osten nur bis kurz hinter Kassel fliegen. Dann kam die ADIZ, eine Luftraumüberwachungszone, in die der Einflug verboten war. Ziel war es, entlang der Grenze zur DDR den Luftverkehr zu kontrollieren, um z. B. Grenzverletzungen schnell zu identifizieren.

Wer sich von Westen dann doch einmal mit seinem Segelflugzeug in die DDR verirrte, landen musste, oder zur Landung gezwungen wurde, wurde zunächst verhaftet und verurteilt. Dann wurde er über das Auswärtige Amt gegen Devisen wieder ausgelöst. Das Flugzeug wurde beschlagnahmt. Wer mehr darüber erfahren möch-

te, kann in der NDR Mediathek nach „Unsere Geschichte – Grenzflieger“ suchen. In einem 45 minütigen Film werden einige Fälle dokumentiert.

Für die Flieger in der DDR stellte es sich so dar, dass zunächst einmal die Flugplätze in der Nähe der Grenze zur Bundesrepublik geschlossen, und nach Osten verlegt wurden. Ich habe auch gehört, dass bis zur Wende Streckenflüge nur mit vorheriger Anmeldung möglich waren, und dass es dann passieren konnte, dass die Einhaltung des Flugplans durch NVA Hubschrauber sichergestellt wurde. Bemerkenswert, welche Anstrengungen in der DDR unternommen wurden, um ihre eigenen Bürger zu kontrollieren.

Auf dem D-Kader Training im Frühjahr 1990 eröffnete uns Rudi Ossenbrink, damaliger D-Kader Trainer und Jugendbildungsreferent in NRW, dass die ADIZ aufgrund der Wiedervereinigung nun weggefallen sei.

Über dem Thüringer Wald.





Anflug auf den Thüringer Wald.

Man dürfe nun zunächst einmal bis ca. 50 km hinter die alte Grenze fliegen.

Daraufhin zeichneten wir die neue Linie handschriftlich in unsere Karte ein. Nur leider konnten wir den neu gewonnenen Luftraum nicht sofort nutzen. Erst im weiteren Verlauf der Saison wurden von Oeventrop aus die ersten Wendepunkte in der ehemaligen ADIZ umrundet.

Auf der ICAO Karte des darauffolgenden Jahres war die Grenze dann ganz verschwunden. Fliegerisch erkundeten wir nach und nach den Osten. Die Rhön mit der Wasserkuppe, Fulda, und der Kaufunger Wald erwiesen sich als thermisch hervorragend und wurden schnell in die Standard Strecken eingebaut.

Peter Jansen war mit seiner LS 3 der Erste, der in Eisenach die Wartburg umrundete. René Hanses erkundete in seinem Sportsoldaten Jahr Stück für Stück den Thüringer Wald, sogar bis kurz vor Tschechien.

Das kontinentale Klima und die sandigen Böden in den neuen Bundesländern versprachen gute Streckenflugbedingungen. So war die Teilnahme an Wettbewerben wie z. B. in Klicks, Jena, Neuhausen, Roitzschjora, uva. die naheliegende Schlussfolgerung. Nicht zu vergessen in diesem Zusammenhang sei auch der Fliegerurlaub 1999 in Schwarzheide.

Optimal wurde der neue Luftraum dann am 07.08.2009 genutzt. René Hanse und Kurt-Jürgen Bock flogen entlang der „Rennstrecke“ im Thüringer Wald und konnten als Erste einen 1.000 km Flug von Oeventrop aus absolvieren.

Ohne Mauerfall wäre all dies nicht möglich gewesen. Auch wenn die Wende von vielen immer noch kritisch gesehen wird, für uns Flieger hat sie viele neue Freiheiten geschaffen.

Nachtrag:

Bis zur Einführung des Loggers wurden die Wendepunkte eines Streckenfluges durch Fotos dokumentiert. Da die Alliierten aber Sorge hatten, man würde sie ausspionieren, war das Erstellen von Luftbildaufnahmen verboten. Man musste sich also von der Bezirksregierung Münster eine „Sondergenehmigung zum Erstellen von Luftbildern zur Dokumentation sportlicher Leistungen“ (oder so ähnlich) ausstellen lassen. Im Rahmen der Unterzeichnung der Verträge zur Wiedervereinigung erhielt Deutschland seine Souveränität und Lufthoheit wieder. Damit war dann auch dieser Spuk zu Ende.

## Der EM- Countdown läuft!

von Sebastian Beule

Im nächsten Jahr wird unser Verein das erste Mal auf internationalem Parkett vertreten sein. Durch den 4. Platz bei der Deutschen Meisterschaft der Doppelsitzerklasse 2013 haben Marco und ich das Ticket zur Europameisterschaft gelöst. Austragungsort der Meisterschaft ist in diesem Jahr Öcsény in Ungarn. Der Flugplatz liegt ungefähr 150 km südlich von Budapest in der Weinregion der Stadt Szekszárd. Zeitgleich zur Doppelsitzerklasse werden dort auch die Europameister der Offenen und 18-Meter Klasse gesucht.

Eine internationale Meisterschaft wirft seinen Schatten deutlich weiter voraus als ein Wettbewerb in den heimischen Gefilden. Deswegen sind die Vorbereitungen schon im vollen Gange. Mit Eva-Maria, Moni, Julia, Phil, Dirk, Ursus und Christian hat sich schnell ein wettbewerbs erfahrenes Team gefunden, das uns begleiten wird. Die Gruppe hat uns auch schon bei den letz-

ten Meisterschaften begleitet und ihren Anteil zu dem erfolgreichen Abschneiden beigetragen.

Da wir inklusive Trainingswoche drei Wochen Vorort sein werden, haben wir uns lange Gedanken über unsere Unterkunft gemacht. Am Ende haben wir uns gegen eine Pension oder Ferienwohnung entschieden und werden am Platz campen. So sind wir näher am Geschehen, denn auch das Hauptquartier der deutschen Nationalmannschaft wird sich auf dem Campingplatz befinden. Außerdem soll der gesellige Austausch mit den anderen Nationen ja auch nicht zu kurz kommen. Wir werden also mit Wohnmobil, Wohnwagen und Zelten nach Ungarn fahren.

Deutschland wird bei der Meisterschaft voraussichtlich mit 2 Piloten der 18-Meter Klasse, 3 Piloten der Offenen Klasse und 2 Doppelsitzer-Teams antreten. Unterstützt werden wir von einem Team-Captain, einem Coach und einem Meteorologen. Der Team-Captain ist Pflicht für jede Nation,

Szekszárd - ca. 150 km südlich von Budapest.





Der „EM-Flieger“ – die WA.

die an einem internationalen Wettbewerb teilnimmt. Er ist die Schnittstelle zwischen dem Team und der Wettbewerbsleitung. Zum Austausch finden täglich neben dem normalen Pilotenbriefing auch zusätzlich Team-Captain-Briefings statt. Der Coach kümmert sich um die sportlichen Belange und ist für die mentale Unterstützung der Piloten da. Er wird wahrscheinlich auch die Schnittstelle zu unserem Meteorologen sein. Nach aktueller Planung wird dieser nicht mit nach Ungarn reisen, sondern uns von Deutschland aus betreuen. Vergangene Meisterschaften haben gezeigt, dass durch die heutigen Medien und Kommunikationsmöglichkeiten die Wetterberatung auch ohne Probleme aus der Distanz erfolgen kann.

Die Reise wird für unser Team am Schützenfestwochenende beginnen. So haben

wir noch eine Woche Zeit uns auf die lokalen Begebenheiten einzustellen. Die Wertungsflüge finden dann vom 12.-25. Juli 2015 statt. Es wird bestimmt ausreichend Möglichkeiten geben, den Wettbewerb im Internet zu verfolgen. Neben der offiziellen Seite des Ausrichters ([www.egc2015.hu](http://www.egc2015.hu)) wird es nahezu live Informationen auf der Seite der Segelfluggernationalmannschaft (<http://www.daec-segelflug.de>) geben. Auf der Internetseite des LSC gibt es bereits jetzt schon eine eigene Rubrik zur EM.

Wie wir uns sportlich gegen die anderen Nationen beweisen können, wird sich zeigen. Die Teilnehmerliste füllt sich bis jetzt erst ganz langsam. Bis jetzt kennen wir nicht einmal die Namen unserer Konkurrenten.

Für unser Team aus Oeventrop wird der Wettbewerb aber bestimmt eine bereichernde Erfahrung werden, der wir jetzt schon sehr gespannt entgegen blicken. Es haben sich auch schon einige Besucher angekündigt die sich ihren eigenen Eindruck von der Meisterschaft machen möchten.



Die ASK 21 im Windenstart.

## **Bruch beim Sunrise Sunset Fliegen – oder: Der frühe Vogel fängt den Wurm**

von Daniel Büenfeld

Im Frühjahr 2014, erstreckt auf einen Zeitraum zwischen März und Juni, ereigneten sich in Oeventrop diverse Einbrüche in öffentliche Einrichtungen, Vereinsheime oder Gemeinschaftsräume. Neben der Schützenhalle waren beispielsweise die Sportanlage des TuS Oeventrop, das Stellwerk, das SGV Heim oder das Siedlerheim auf der Egge von den Einbrüchen betroffen. Unser Vereinsheim Spatzennest war bis zum frühen Morgen des Samstags, 14. Juni 2014 von den sinnlosen Einbrüchen verschont geblieben...

... wir schreiben Samstag, den 14. Juni 2014. Gegen 04.00 Uhr treffen sich die ersten Piloten des LSC Oeventrop, um das alljährliche Sunrise Sunset Fliegen durchzuführen. Als ich gegen 04.15 Uhr mit meinem

Fahrrad am Flugplatz eintreffe und dieses im Schulungsraum abstelle, begegnet mir dort Henrik Löser, der mich umgehend darauf aufmerksam macht, dass im Schulungsraum wohl eingebrochen wurde. Ein Fenster ist aufgebrochen, ebenso die Durchgangstür hin zum Spatzennest. An der Sicherheitstür in die Büroräume haben sich die Einbrecher auch versucht, allerdings haben sie sich daran offensichtlich vergeblich bemüht.

Wir kontrollieren grob die Räumlichkeiten und informieren die Polizei über den Einbruch. Daraufhin beschließen wir, bis deren Eintreffen, mit dem Startaufbau fortzufahren und begeben uns zur Flugzeughalle. Soeben dort oben angekommen, brüllt Henrik plötzlich: „Da ist einer gerade aus dem Spatzennest gerannt Richtung Brücke!“ und sprintet in selbigem Moment los. Ihn aufzuhalten macht keinen Sinn, also beschließt Andre Brüggemann,



sein Auto zu holen und hinterherzufahren. Stefan und ich steigen zu und los geht die Fahrt. Durch das Tor am Spatzennest vorbei rasen wir die Flugplatzeinfahrt entlang. Niemand ist zu sehen, Henrik ist anscheinend topfit und schnell unterwegs. An der Ecke müssen wir uns entscheiden, ob wir links oder rechts abbiegen und dann sehen wir plötzlich, dass uns Cedric, Frederik und Henrik bereits mit einem an beiden Armen gepackten unbekanntem Mann entgegenkommen. Stefan und ich steigen sofort aus, Andre dreht den Wagen. Der Mann scheint der Einbrecher zu sein, beteuert aber, dass er nichts mit der Sache zu tun habe. Auf den Hinweis, dass er sich ja dann auch nicht vor der Polizei fürchten müsse, entgegnet er allerdings, dass wir „die Spackos am Besten weglassen sollen“. Ebenso versucht er uns die Geschichte aufzutischen, dass er am Flugplatz eingesperrt worden sei und dieses ganze Ereignis ein großes Missverständnis

sei. Vielleicht hätte sich der junge Mann mit dieser Geschichte besser beim Deutschen Comedy-Preis beworben, uns von seiner Unschuld überzeugen konnte er damit aber sicherlich nicht.

Wir eskortierten ihn zunächst zu Fuß zum Flugplatz und setzten uns mit ihm in den Schulungsraum. Vor jedem Fenster und vor jeder Tür hielt jemand Wache, dass er sich nicht von Dannen machen konnte.

Der Unbekannte erzählte uns, dass er ein Messer in seinem Rucksack habe und schon ein paar Brüche gemacht habe. Er habe sich am Flugplatz auch ein Fläschchen Bier gegönnt. Gemeinsam warteten wir auf die Polizei. Mir persönlich fiel es in dem Moment am schwersten meine Emotionen unter Kontrolle zu halten, da ich, gepusht durch Adrenalin und Wut am liebsten auf ihn losgegangen wäre. Als die Polizei kam, übergaben wir den Mann und Henrik durfte als Zeuge die Geschichte schildern. Doch wenn man meint, die

Frederik Linn vor seinem ersten A-Flug.



Geschichte endet nun, hat man sich getäuscht:

Während der genauen Durchsuchung der Räumlichkeiten stellte die Polizei fest, dass die Herrentoilette verschlossen war. Der Herr, der sich darin eingeschlossen hatte wollte aber nicht herauskommen und somit wurden Marko Prünke und Henrik durch die anwesenden Beamten beauftragt, Werkzeug aus der Werkstatt zu holen um die Tür aufzubrechen. Dass das Toilettenfenster durch ein Gitter gesichert ist und eine Flucht über den Weg ausgeschlossen ist hatte der Eingeschlossene nicht eingerechnet. Nach einigem hin und her entschloss er sich dann doch, die Tür zu öffnen und sich der Polizei zu stellen. Auch der zweite Täter war gestellt, wobei es sein Geheimnis bleiben dürfte, warum er sich nicht auf die Flucht begeben hat, während wir seinen Kumpanen verfolgt haben. Die Meldung über das Geschehene verbreite-

te sich dank der sozialen Netzwerke und dem guten Draht zu Lokaljournalist Moliator wie ein Lauffeuer im Dorf und schnell sickerte durch, dass wir an diesem Morgen diejenigen erwischt haben, die für sämtliche kleinkriminelle Taten in Oeventrop verantwortlich waren.

Geflogen werden sollte an diesem Tage auch noch. Nachdem sich alle ein wenig beruhigt hatten bauten wir den Start final auf und begannen den Flugbetrieb. Nicht lange sollte es dauern, bis sich das nächste Ereignis anbahnte und Frederik Linn gegen 05:30 Uhr seine ersten drei Alleinflüge durchführen konnte. Das Wetter war an diesem Tage auch auf unserer Seite und so konnten wir den Tag fliegerisch super nutzen. Wir führten knapp 100 Starts durch und verlebten einen super spannenden Tag auf unserem Flugplatz, den wir sicherlich so schnell nicht vergessen werden.

Thermik-Flug mit der Ka 6.





Die Tagesaufgaben auf der ICAO-Karte abgesteckt.

## Quali in Bayreuth:

von Sebastian Beule

Im letzten Jahr habe ich mich in Bayreuth zum Qualifikationswettbewerb für die Deutschen Meisterschaften der 18 Meter-Klasse 2015 angemeldet. Schon im Winter hatte ich dem Ventus einem kleinen Tuning-Programm unterzogen. Der ein oder andere Spalt an Rumpf und Flügel wurde aerodynamisch geschickt abgedeckt und der Schwerpunkt optimiert. Da der Hahnweidewettbewerb dieses Jahr nicht vom Wetterglück gesegnet war, sollte sich erst in Bayreuth zeigen, ob sich der Aufwand gelohnt hatte. Leider lag der Wettbewerb parallel zum Sauerlandwettbewerb, deswegen konnte ich keinen Mitstreiter finden, der mich begleitet. Ich habe mich also seit langem wieder einmal alleine auf eine Meisterschaft begeben.

Perfekt ausgerüstet mit einem VW-Bus von Kurt-Jürgen (nochmal vielen Dank!) habe ich mich Mitte Juni auf den Weg nach Oberfankren gemacht. Nachdem ich 2010 schon einmal eine Regenwoche in Bayreuth erlebt hatte, sollte ich diesmal mehr Glück mit dem Wetter haben. Der Trainingstag fiel wegen durchwachsenem Wetter noch aus. Passend zum Nachmittag des 1. Wertungstages wurde es jedoch fliegbar. Etwas ungewohnt führte uns die Strecke Richtung Norden nach Zwickau und über Titschendorf im Thüringer Wald zurück nach Bayreuth. Mit einem 4. Tagesplatz und geringen Punktabständen war der Wettbewerbsstart geglückt.

Von nun an zeigte sich, was für eine gute

Ausgangslage der Flugplatz hat. Am nächsten Tag standen 506 km auf dem Aufgabenzettel. Nachdem ich auf den ersten Schenkeln schon zügig und problemlos unterwegs war, kam der richtige Knaller mit dem letzten Schenkel. Als ich Cham im Bayrischen Wald umrundet hatte, erblickte ich eine gigantische Wolkenstraße auf Kurs. Obwohl der Endanflugrechner minus 1.800 m anzeigte, Bayreuth 120 km entfernt lag, musste ich nicht mehr an Kreisen denken. Im sportlichen Delphinstil ging es schnurrstracks heim. Auch in den verbleibenden Tagen ging es immer zügig um die Wendepunkte. Mit Fichtelgebirge, Thüringer und Bayerischer Wald sowie der Fränkische Schweiz ist der Bindlacher Berg in Bayreuth mit thermisch sehr interessanten Landschaften umgeben. Trotzdem hatten wir es unterwegs nicht immer einfach. Es gab täglich Streckenabschnitten mit größeren Ausbreitungen, die es geschickt zu durchfliegen galt. Beflügelt hat mich auch der WM-Start der deutschen Fußballnationalmannschaft. Die 405 km

große Aufgabe am ersten Spieltag war nach 3:23 Stunden abgespult, und der Flieger passend zum Anpfiff am Spätnachmittag wieder verpackt.

Am Ende hat sich der Ventus in dem hauptsächlich von ASG 29 dominierten Teilnehmerfeld sehr gut geschlagen. Mit Tabellenplatz 4 bei 32 Mitstreitern war ich sehr zufrieden. Damit ist das Ticket zur Deutschen Meisterschaft gelöst. Ziel erreicht! Unterstützt haben mich dabei auch meine vielen fachkundigen Besucher. Eigentlich musste ich mich doch kaum alleine um das Flugzeug kümmern.

Einige Teilnehmer vor einem Düsentriebwerk.



# Boarding. Fly

Flug	Weg	Status	Gate	Flug	Weg	Status	Gate
ST 3034	PUNTEVENTURA	12XX	2 D	801-803	E		
LH 014	HAMBURG	12XX	1 A	200-338	A14		
LH 800	LONDON-HEATHROW	12XX	2 E	207-910	D24		
3U 3845	MADRID	12XX	1 A	200-338	A36		
SK 4750	OSLO-GARDNEREN	12XX	1 A	200-338	A24		
LH 816	OSTEROD	12XX	1 A	200-338	A28		
LH 1034	PARIS CDG-DE GAULLE	12XX	1 A	200-338			
LH 3812	KOELN MFG-ANNULLEN	12XX	1 B	879-881	B42		
NK 204	TOKIO-NARITA	12XX	1 A	200-338	A20		
LH 1358	KATOWITZ	12XX	1 A	200-338	A38		
LH 234	ROE-FRANKFURT	12XX	2 D	801-804	D22		
LH 1818	PARIS CDG-DE GAULLE	12XX	1 A	200-338	A30		
LH 554	BIRMINGHAM	12XX	1 A	200-338	A26		
LH 108	MÜNCHEN	12XX	1 A	200-338	B13		
SK 2636	STOCKHOLM-ARLANDA	12XX	1 A	200-338	C14		
LH 816	MUSCAT-AUF-SHAB	12XX	1 B	501-506	Z22		
LH 300	WASHINGTON-DULLES	12XX	1 B	501-506	Z22		
LH 866	OSLO-GARDNEREN	12XX	1 A	200-338	A19		
LH 1396	PRAG	12XX	1 A	200-338	A35		
LH 1287	BRATISLAVA	12XX	1 A	200-338	A35		
LH 292	BATANG-KALPANDA	12XX	1 A	200-338	A64		
LH 1368	KRAKAU	12XX	1 A	200-338	A11		
DE 8078	SPLIT	12XX	1 C	752-785	C7		
LH 1414	ZAGREB	12XX	1 A	200-338	B58		
LH 834	HOFENHAGEN-KASTROP	12XX	1 A	200-338	A16		

Anzeigetafel.

## Vereinsausflug nach Frankfurt

von Frank Pietz

Lange vor dem Termin hingen schon Infos zur diejährigen Vereinsfahrt nach Frankfurt im Spatzennest aus. Das Interesse war groß uns so startete am 18. Oktober ein vollbesetzter Bus mit gut 50 Oeventroper Luftsportlern auf nach Frankfurt. Cheforganisator Wolfgang Löser gab pünktlich um 7:30 Uhr den Startschuss zur Abfahrt. Nach einem kleineren technischen Problem an einem Dachfenster, des von der Firma Zacharias zur Verfügung gestellten Großraumfahrzeugs und einem daraus resultierendem und nicht eingeplanten Zwischenstopp in Freienohl, fuhren wir bei herrlichem Herbstwetter über Olpe und weiter über die A45 nach Frankfurt.

Ziel in Frankfurt war natürlich der Flughafen und hier genauer die Werft der Lufthansa, welche wir besichtigen wollten. Der Zugang zur Werft erfolgt durch das

TOR 23. Die Besichtigung fand in sechs Gruppen nach einem vorher festgelegten Zeitplan statt. Für den Zutritt mussten zunächst die entsprechenden Sicherheitschleusen durchlaufen werden und jeder Gast wurde mit einer schicken hellblauen Weste ausgestattet die ihn als Besucher kenntlich machte. Die Führung der einzelnen Gruppen übernahmen die LSC „eigenen“ Lufthansa Piloten René Hanses sowie Sebastian und Hans-Joachim Beule. Besichtigt wurden dabei die zwei beeindruckend großen Hallen in denen jeweils die Maschinen der Airbus- bzw. der Boeing-Flotte gewartet werden. Zusätzlich wurde auch die nicht minder beeindruckende Triebwerkshalle in Augenschein genommen. Herzlichen Dank an dieser Stelle nochmals an unsere drei Lufthansa Piloten für die tollen Einblicke hinter die Kulissen der größten Airline Europas. Es hat riesigen Spaß gemacht sich Bereiche innerhalb und außerhalb der Maschinen anzuschauen und erklärt zu bekommen die einem sonst verwehrt bleiben. Zudem wurde an den Maschinen wie z.B. einer Boeing 747-8 auch fleißig gearbeitet und man bekam einen tollen Eindruck von den Abläufen und Arbeitsweisen rund um die Flugzeuge.

Im Anschluss der Besichtigung des Flughafens bestiegen wieder alle den Bus und unser Fahrer Wolfgang Küster wurde von Sebastian in die City der Metropole Frankfurt gelotst. Ziel war eine typisch hessische Äpfelwoi Gaststätte im Stadtteil Sachsenhausen. Entsprechende Sitzplätze für uns waren ab 17:00 Uhr reserviert. Etwas ver-



Wellenflug über dem Ruhrtal.

bleibende Zeit bis dahin stand zur freien Verfügung und wurde unterschiedlich genutzt. Einige bestiegen (per Aufzug) den Maintower und/oder bummelten durch die Stadt entlang des Main Ufers bis zur Schänke. Einige überbrückten die freie Zeit aber auch direkt in der Gastwirtschaft.

In Sachsenhausen gab es dann deftiges Essen und reichlich Getränke. Es war urgemütlich und beste Stimmung sorgte für schöne Stunden in Sachsenhausen. Um ca. 20:00 Uhr gab Wolfgang dann den erneuten Startschuss zur Rückfahrt zum Spatzennest. Ein toller Tag und eine bestens organisierte Fahrt lagen nach glücklicher Ankunft in Oeventrop hinter uns. Vielen Dank an Wolfgang Löser für die perfekte Organisation und allen die zum Gelingen dieses Events beigetragen haben. Hoffentlich auf ein Neues in 2015!?

## Streckenflugsaison 2014

von René Hansese

Das Jahr 2014 zeigte sich bei den Überlandfliegern ähnlich wie bei den normalen Fußgängern. Ein recht durchwachsender Sommer mit kurzen, schönen Abschnitten liegt hinter uns.

Los ging es Mitte März mit einem Urlaub von Linda und René in Puimoisson. In den französischen Seealpen waren sie mit dem Arcus unterwegs. Nach sieben Tagen kam dann die Ablösung durch Sebastian Beule und Jan Omsels eingeflogen. Knackige Thermik und strammer Mistral Wind sorgten für 9 tolle Flugtage und 3,500 km.

Am 2. April eröffnete Hans-Joachim Beule die Streckenflugsaison mit knapp 450 km von Oeventrop aus. Bis Ende April kamen ca. 30 weitere Flüge dazu.



Anfang Mai nahm unser neues Mitglied Tim Sirok mit der LS 8 erfolgreich an einem Grand Prix Wettbewerb in Homberg Ohm teil.

Zur gleichen Zeit fuhr Marco Hanses zum Nationalmannschaftstraining nach Neustadt Glewe, um für die in 2015 anstehende Europameisterschaft zu trainieren. Abwechselnd unterstützen ihn Copilot Sebastian Beule und Andre Brüggemann. Mit Andre legte er am letzten Trainingstag einen wahrsinnigen Flug über 850 km um Berlin herum zurück. Das Wetter im Sauerland war zu dieser Zeit eher mäßig und ermöglichte Streckenflüge zwischen 50 km und 400 km.

Ende Mai ging es für das Team René Hanses / Tim Sirok mit dem Arcus und Andre Brüggemann mit dem Duo Discus auf die Qualifikationsmeisterschaft nach Jena. René und Tim sicherten sich den Gesamtsieg und Andre lernte viel dazu - er belegte einen Platz im Mittelfeld.

Der Juni zeigte sich im heimischen Sauerland recht schwach. Alternativ war das Wetter im Südosten Deutschlands deutlich besser, was Sebastian Beule sieben Wertungstage mit Strecken zwischen 300 km - 500 km ermöglichte. In der Gesamtwertung konnte Sebastian den 4. Platz erreichen.

Ende Juni fand in Meschede der traditionelle Sauerlandwettbewerb statt. Auch dort waren zwei Wertungstage möglich.

Im Juli und August gab es dann noch einige gute Tage mit vielen Strecken zwischen 500 und 865 km. Leider gab es keine anhaltende Periode, sondern nur einzelne gute Tage.

Im Übergang vom August zum September ging es dann nochmal mit dem Arcus zum Saisonabschluss nach Vinon in Südfrankreich. Dort kamen bei entspannter Urlaubsstimmung 9 Flugtage mit 3.000 km zusammen.

Andre Brüggemann mit dem Duo in Jena.



Den finalen Abschluss lieferten dann Hans-Joachim und Sebastian Beule in der Wüste Namibias. Von der Bitterwasser Lodge aus konnten sie unter traumhaften Bedingungen 9 Flugtage genießen mit Einzelstrecken zwischen 360 - 1.265 km. Zusammengerechnet waren es dort unglaubliche 7500 km.

Die von vielen geliebte Hang und Wellenflugsaison im Herbst und Winter lies uns dieses Jahr ziemlich im Stich, sodass nur wenige Flüge möglich waren.

## Kurztrip nach Südfrankreich

von Sebastian Beule

Die Idee zu dem Kurztrip kam, als wir uns in Frankfurt mit einer Runde Segelflieger beim Bier getroffen haben. René beklagte sich ein wenig, dass er keine Lust auf die Autofahrerei nach Südfrankreich hätte. Deswegen haben Jan Omsels und ich uns kurzerhand für die Rückfahrt angeboten. Natürlich mit dem Hintergedanken, dass für uns auch noch der ein oder andere Flugtag heraus springen könnte. So haben wir uns Ende März mit der Lufthansa auf den Weg nach Marseille gemacht. Dort haben wir von Linda und Rene das Auto übernommen. Die beiden konnten dann bequem die Heimreise per Lufttransport antreten. Wir hatten Zeit für fünf mögliche Flugtage und die Rückreise im Gepäck. Der Arcus wartete aufgebaut am Flugplatz in Puimoisson auf uns. Auch vom Wetter wurde unsere Aktion unterstützt. Wir



Im Kraftwerk-Bart bei Jena.

machten sehr abwechslungsreiche und große Flüge über die schneebedeckten Seealpen. An einem Tag knackten wir sogar die 700-km-Marke. Lediglich einen Tag verbrachten wir am Boden und genossen die Frühjahrs Sonne in den Straßencafés von Digne les Bains. Mit 20 Flugstunden im Flugbuch war die lange Rückreise nach Deutschland auch gar nicht mehr so beschwerlich. Noch einmal ein großes Dankeschön an das "WA"-Team, dass wir ihr Sportgerät an den Tagen ausführen durften.



## Herbstlehrgang 2014

von Max Rüttermann

Nach erfolgreichem Herbstlehrgang und knapp 2.500 erreichten Starts, sind wir unserem Jahresziel von 3.000 Starts ein deutliches Stück näher gekommen

Das diesjährige Herbstfluglager beim LSC Oeventrop ist in vielerlei hinsicht als Erfolg zu bewerten – sowohl für die Flugschüler als auch für die erfahrenen Scheinpiloten. Die größten Ausbildungserfolge waren die ersten drei Alleinflüge (A-Prüfung) des erst vor kurzem zu uns gestoßenen Leonard Wienecke und die C-Prüfung von Christoph Badurczyk, welcher nun den letzten der drei Grundabschnitte der Ausbildung erfolgreich absolviert hat.

Außerdem gab es zwei sehr gute Wellentage mit einigen Flügen auf über 2.300 m Höhe. Dank des starken Südwinds kamen noch fünf Hangflugtage dazu. Nebenbei konnten dann auch Marko Prünke und Frank Pietz ihren Schein reaktivieren. Marko hat um dies zu erreichen eine Befähigungsprüfung mit einem Fluglehrer absolviert, während Frank 25 Starts gemacht hat, womit nun seine Lizenz wieder aktiv ist.

Zusammengefasst sind wir unserem Jahresziel 200 Starts näher gekommen.

Wellenflüge im Herbstlehrgang.





Sebastian Beule bei der Werkstattarbeit.

## Winterarbeit 2013/14

von Joachim Beule

Wie jedes Jahr beginnt die Arbeitssaison im Vorfeld mit Bestandsaufnahme des Arbeitsaufwandes bzw. der Durchsicht der Flugzeuge. Dieses Mal wurde die Arbeit durch die Landebeschädigung des Duo-Discus erweitert. Die Arbeitsgruppen wurden eingeteilt. In der Erweiterten Vorstandssitzung im November 2013 wurde der Arbeitsaufwand besprochen und die Arbeitsstunden festgelegt. 25 Stunden wurden festgeschrieben und in der Dezemberversammlung den Mitgliedern mitgeteilt.

Die Arbeiten konnten im Dezember beginnen – Hellingbau für den Duo usw. Die

anderen Flugzeuge folgten dann parallel beginnend mit der ASK 21, ASK 13, Discus, LS 8, Ka6, die Ka 8 ten folgten zuletzt.

Auch die Winde war im März in der Werkstatt. Zur Abnahme am 29. März 2014 wurden von Walter Sattler die Segelflugzeuge, ausgenommen der Duo, und die Winde abgenommen. Der Duo-Discus wurde dann etwas später im April erst fertig und ist wieder tadellos in Schuss.

Es wurden insgesamt 688,75 Arbeitsstunden dokumentiert und 45 Vereinsmitglieder sorgten dafür, dass diese Arbeiten durchgeführt wurden. 475 Stunden an den Flugzeugen und 213,75 Stunden Sonstige

Arbeiten – Platz, Gebäude, Lepo und Aufräumarbeiten.

Rechnerisch ergibt sich ein Stundenmittel von 15,31 Stunden / Arbeiter. Das alles waren dokumentierte Stunden. Alle anderen Arbeiten z.B. vom Vorstand oder Leuten mit Sonderaufgaben (Fallschirmpacker,

Internetauftritt, Öffentlichkeitsarbeit, Umweltreferent und und und) sind *nicht* berücksichtigt.

*Allen* zusammen gilt unser Dank für die geleisteten *Arbeiten!*

### Statistik Winterarbeit

Gestamtstunden 688,75 Stunden

Flugzeuge: 475 Stunden

Sonstiges: 213,75 Stunden

#### Flugzeuge

ASK13: 66,50 Stunden

Duo-Discus: 135,00 Stunden

Ka8-34: 64,00 Stunden

Discus: 58,50 Stunden

Ka8-35: 25,00 Stunden

LS 8: 54,00 Stunden

Ka6 10,50 Stunden

ASK21: 61,50 Stunden

Der Duo fliegt wieder – hier am Tag des Pokalfinales.



## Das Internetportal des LSC

von Daniel Niklas

Ich kann mich vage daran erinnern, dass ich vor längerer Zeit gemeinsam mit Dieter Büenfeld schon einmal einen Bericht über den Internetauftritt des LSC Oeventrop geschrieben habe. Beim Stöbern in meinem Archiv fand ich den Artikel in der 17 Jahre alten Ausgabe 54. Die erste Version des Internetauftritts hatte Dieter Büenfeld erstellt. Dieser war in erster Linie eine Linksammlung zu Wetterinformationen. Bei der zweiten Version war ich bereits maßgeblich beteiligt. Diese bot einen recht umfangreichen Überblick über unseren Verein und die Segelfliegerei. Die zweite Version war nicht lange online, sie wurde recht schnell von Version drei abgelöst. Über diese Version berichteten wir im dann Aero Report von 1998. Seit dem hat sich viel getan!

Der Internetauftritt wird seitdem ständig weiter entwickelt - eine Versionsnummer kann man mittlerweile schlecht vergeben. Im Vordergrund steht seit jeher der Inhalt: aktuelle und informative Artikel sind nach

wie vor ein ganz entscheidender Erfolgsfaktor. Daher war ein wichtiger Meilenstein, die Einführung eines Content Management Systems im Jahr 2012. Dieses ermöglicht es, auch ohne technische Kenntnisse, Artikel für unsere Internetseite zu erfassen. Mit Liferay setzen wir auf eine höchst professionelle Lösung. Diese open Source Portalserver-Software bietet neben einem funktional sehr umfangreichen Content-Management-System darüber hinaus diverse andere Möglichkeiten, von denen wir bereits regen Gebrauch machen. So können wir über das integrierte Rechtssystem z.B. nicht nur zwischen „internen“ und „externen“ Inhalten unterscheiden, sondern unseren Benutzern über das Rollenkonzept sehr genau bestimmte Inhalte freischalten.

Weitere Ausbaustufen folgen seit dem kontinuierlich: Das Motorsegler-Blockbuch machte den Anfang, seitdem erfolgt das Mose-Blocken ausschließlich online.

Ein weiterer großer Meilenstein ist das Online-Flugbuch und die Mitgliederdaten.

[www.lsc-oeventrop.de](http://www.lsc-oeventrop.de) - Startseite im Januar 2015.



### Herzlich Willkommen im Internet-Portal des LSC Oeventrop e.V!

Wir möchten hier über den Flugsport allgemein und insbesondere über aktuelle Ereignisse des Vereins LSC Oeventrop e.V informieren. Eine aktuelle Berichterstattung ist uns dabei besonders wichtig!

### Aktuelles

- [Dezember 2014 - Fogadartásta a Ócsány / Welcome to Ócsány / Willkommen in Ócsány](#)

### Webcam





Flugbuch online – Prüfungsflüge.

Hier können alle Piloten ihre Flüge online einsehen und so z.B. auch die berechneten Kosten kontrollieren. Fluglehrer haben die Möglichkeit das gesamte Hauptflugbuch einzusehen. Sie können sich mit diesem Hilfsmittel einen guten Überblick über den Ausbildungsstand ihrer Flugschüler machen.

Seit 2013 gibt es für die Mitglieder ein Forum, das als Kommunikationsplattform genutzt wird. Hier gibt es u.a. in der Kategorie Überlandflug „Wetterwarnungen“, wenn gute Thermik vorausgesagt ist. Die Piloten können sich dann schon im Vorfeld überlegen und planen, wer alles fliegen möchte.

Die letzte größere Errungenschaft ist die Online-Erfassung der Arbeitsstunden, die die Mitglieder während der Winterarbeit leisten.

Es gibt noch viele andere Erweiterungen und Verbesserungen, die nicht im Einzelnen aufgeführt werden können. Eine für

Touchbedienung optimierte Bildergalerie oder die Liste mit OLC-Flügen sind nur zwei Beispiele.

Ergänzt wird unser Internetportal seit 2012 durch eine Facebook-Fanpage, auf der wir über Neuigkeiten auf unserer Internetseite aufmerksam machen und so viele Nutzer gewinnen können.

Dazu noch einige Zahlen, die aufzeigen, dass [www.lsc-oeventrop.de](http://www.lsc-oeventrop.de) sich mittlerweile zu einem recht erfolgreichen Auftritt gemauert hat: in den Sommermonaten nutzen jeden Monat ca. 1.100 (verschiedene) Benutzer unser Internetangebot. Sie rufen dabei über 10.000 Seiten pro Monat auf. Am Tag sind das im Schnitt ca. 100 Personen. Dies erzeugt pro Monat ein Datenvolumen von 6-8 GB.

Den Erfolg der Seite lässt sich aber auch im Google-Ranking ablesen. Sicherlich sorgt auch die technisch saubere Umsetzung für eine gute Position unserer Seite bei Google. Aber insbesondere sind hier auch die Inhalte der Erfolgsgarant. Googelt man z.B. aktuell nach „bitterwasser segelflug“, so listet Google direkt nach den offiziellen Seiten [www.bitterwasser.com](http://www.bitterwasser.com) den Artikel „Grüße aus Bitterwasser“ von Sebastian Beule.

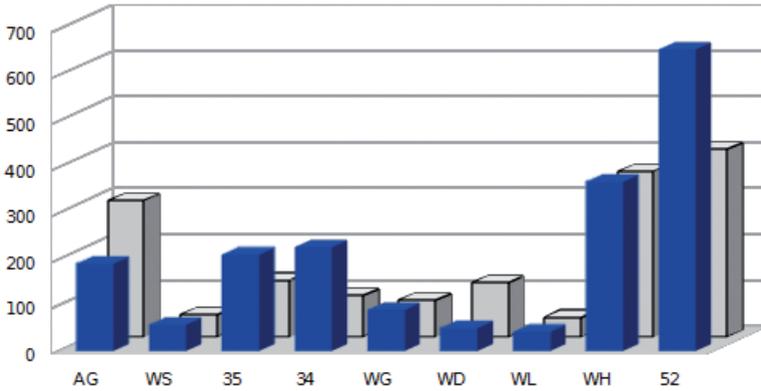
Abschließend möchte ich noch mal betonen, dass tatsächlich die Inhalte - Artikel und Bilder - das Wichtigste sind. Unser Portal bleibt interessant, wenn unsere Autoren zeitnah über die Geschehnisse am Flugplatz berichten!

## Startstatistik

2014

2013

Saisonvergleich 2014/2013



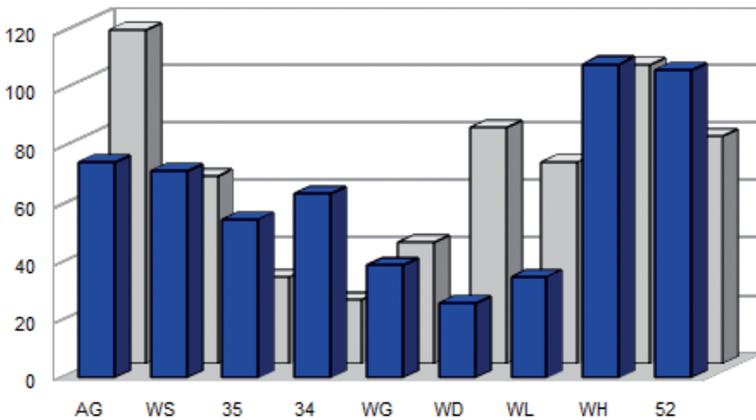
	AG	WS	35	34	WG	WD	WL	WH	52
2014	190	57	210	226	90	50	42	368	656
2013	296	49	123	91	80	118	43	360	408

## Stundenstatistik

2014

2013

Saisonvergleich 2014/2013



	AG	WS	35	34	WG	WD	WL	WH	52
2014	75	72	55	64	39	26	35	109	107
2013	116	65	30	22	42	82	70	104	79



## **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

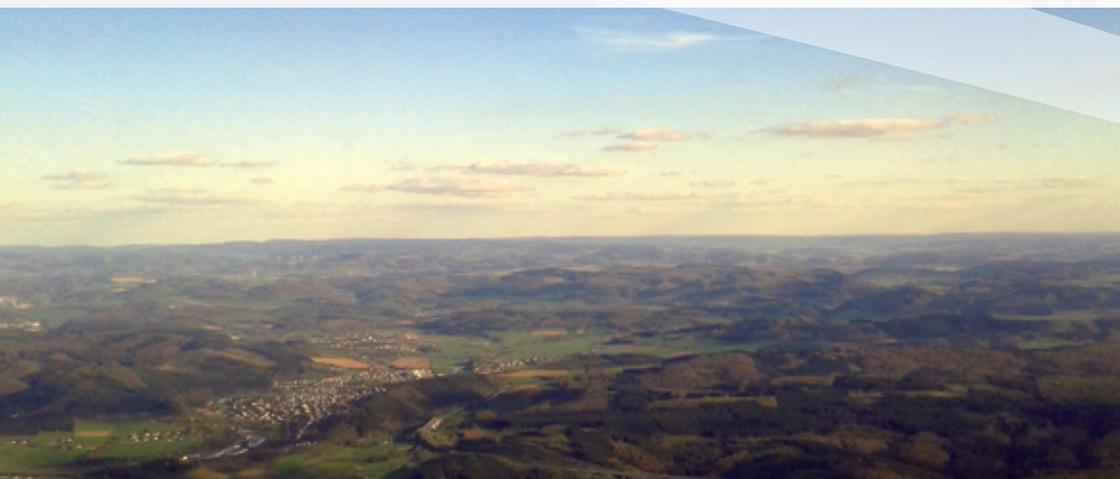
### **Auflage**

500 Exemplare

### **Druck**

**Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG**  
Venloer Straße 1271  
50829 Köln

Über dem sommerlichen Sauerland.





## Luftsport-Club Oeventrop e. V.

Postfach 6070  
59811 Arnsberg

Segelfluggelände Oeventrop-Ruhrwiesen

[www.lsc-oeventrop.de](http://www.lsc-oeventrop.de)  
[mail@lsc-oeventrop.de](mailto:mail@lsc-oeventrop.de)

02937 / 483

