



Aero Report

Ausgabe 71



Vereinszeitung des LSC Oeventrop e. V.
Ausgabe 2016

Inhalt

Vorwort	3
Ausbildungsbericht 2015- Verbands-Flugschule ist online	4
EM 2015: Blickwinkel Pilot	6
EM 2015 in Ungarn – Spannung bis zum letzten Tag!	12
Das Ende eines Sommermärchens – aus Oeventroper Sicht	18
Junioren Qualifikationsmeisterschaft 2015 in Stadtlohn	20
Dimona H36 – „Restauration“	22
Fluglehrer drückten die Schulbank	25
Flugplatzfest und 60-jähriges Jubiläum	26
Vereinsstein	27
Ehrenamt wird anerkannt	27
Streckenflug 2015	28
Winterarbeit 2014/15	30

Vorwort

Liebe Mitglieder und Freunde des Luftsport-Club Oeventrop!

Wir freuen uns, euch die aktuelle Ausgabe des **Aero** Reports präsentieren zu können. Wir stehen jetzt zwar schon wieder in den Startlöchern für die neue Flugsaison, in diesem Heft wollen wir aber auch noch einmal auf ein erfolgreiches und ein ereignisreiches Jahr 2015 zurückblicken.

Im vergangenen Sommer konnten unsere Piloten an zahlreichen Wettbewerben teilnehmen. Herausragend war sicher hier der 3. Platz von Marco Hanses und Sebastian Beule bei den Europameisterschaften der Doppelsitzer in Ungarn. Die Rückkehr der Piloten wurde natürlich dementsprechend gefeiert!

Im September war der LSC Oeventrop dann Ausrichter der Landesauscheidung NRW im Jugendvergleichsfliegen. Für über 40 Piloten mit ihren Flugzeugen aus ganz Nordrheinwestfalen waren wir ein hervorragender Gastgeber.

Eine Woche später wurde im Rahmen des Flugplatzfestes in einer Feierstunde das 60 jährige Vereinsjubiläum begangen. Ebenso wurde an diesem Tag unser neuer Vereinsstein feierlich eingeweiht.

Über all diese Themen wird im weiteren Verlauf des Aero Reports natürlich genauer berichtet.

Für die neue Saison besteht die große Herausforderung darin, den negativen



Trend beim „normalen“ Flugbetrieb an den Wochenenden zu stoppen. Die Startzahlen sind in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen und oft ist nur eine kleine Gruppe Schüler zusammen mit den Scheininhabern, die zum Dienst eingeteilt sind, da.

Es geht darum, darüber hinaus wieder mehr aktive Mitglieder an den Wochenenden auf den Flugplatz zu locken. Viele Ideen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen und Motivation wurden diskutiert, und wir werden versuchen, diese in diesem Sommer umzusetzen.

Als Initialzündung für mehr Aktivität und Spaß beim Flugbetrieb kann neben dem Osterlager sicher auch der Sauerlandwettbewerb dienen. Diesen richten wir vom 21. bis 29. Mai in Oeventrop aus!

Ich bin sicher, dass dies wieder eine erfolgreiche Veranstaltung wird. Wenn wir den Schwung und den Spaß aus diesen Tagen mit in den weiteren Verlauf der Saison nehmen, dann wird auch der Flugbetrieb an den Wochenenden davon

profitieren.

Zum Schluss möchte ich mich bei allen Vereinsmitgliedern bedanken, die bei der Fertigstellung unserer Vereinszeitschrift mitgeholfen haben und ich wünsche uns allen viel Spaß beim Lesen der 71. Ausgabe des Aero Reports.



Herbstlehrgang 2016.

Ausbildungsbericht 2015 - Verbands-Flugschule ist online

von Ingo Friederritz

Die blauen Ausbildungskarten haben ausgedient. Damit geht eine Ära zu Ende. Über Generationen hinweg wurden die Ausbildungsfortschritte der Flugschüler/-innen in den handlichen blauen Ausbildungskarten dokumentiert. Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung unserer Kommunikation und Dokumentation hält der Fluglehrer das Erreichte heutzutage über ein Internetportal unserer Verbands-Flugschule, vorzugsweise online, fest. Das erfordert einerseits einen höheren administrativen Aufwand, bringt andererseits jedoch viele Vorteile mit sich, da auch die Berechtigungen des Ausbildungspersonals und die Status der Schulflugzeuge permanent aktualisiert werden. Abweichungen fallen hier sofort auf und erfor-

dern zeitnahes zielgerichtetes Handeln. Somit sind wir immer auf aktuellem Stand und können uns der nötigen rechtlichen Grundlage unseres Handelns gewiss sein.

Wir blicken auf ein Jahr mit starker Oeventroper Beteiligung bei einigen luftsportlichen Events zurück. Nach traditionellem Saisonauftakt mit dem Osterlehrgang hat die Oeventroper Schulgruppe die Ausscheidungen diverser Jugendvergleichsfliegen begleitet. Auf Bezirksebene waren die Oeventroper Jungs sehr stark. Auch das Vergleichsfliegen auf Landesebene konnte mit einem Platz auf dem Siegertreppchen gefeiert werden. Beim Bundesentscheid auf dem Klippeneck waren die Oeventroper somit ebenfalls vertreten und haben den Verein erneut bestens repräsentiert. Der Herbstlehrgang rundete eine ereignisreiche Saison 2015 ab.

In Summe 624 Starts sowie 148,28 Stunden nur auf Schulflugzeugen konnten am Ende der Saison 2015 addiert werden. In der Saison 2015 wurden 2 A, 3 B und 4



C-Prüfungen abgelegt. 9 Schüler nehmen aktuell am Bezirksunterricht als Vorbereitung auf die theoretische Prüfung für die Segelfluglizenz teil beziehungsweise bereiten sich damit auf die Prüfung zum ebenfalls notwendigen Funksprechzeugnis vor.

Bei 3 vorzeitigen Abmeldungen aus dem

Ausbildungsbetrieb in Jahr 2015 (ohne Erlangung der Segelfluglizenz) konnten auch 3 Neuzugänge zur Ausbildung in den Ruhrwiesen begrüßt werden.

Prüfungen/Berechtigungen

A-Prüfungen	Frederik Schulte Paul Rengier
B-Prüfungen	Alexander Treptow Jens Siebels Frederik Schulte
C-Prüfungen	Alexander Treptow Frederik Linn Cedric Dodenhöft Jens Siebels

Gruppenfoto Bundesentscheid Jugendvergleichsfliegen.





Training der Nationalmannschaft in Puimoisson.

EM 2015: Blickwinkel Pilot

von Sebastian Beule

Die Vorbereitungen für die Europameisterschaft im Juli waren schon zu Beginn des Jahres 2015 recht weit fortgeschritten. Das gesamte „WA“-Team war zusammengestellt, die Anreise weitgehend geklärt, Campingbehausungen und Zugfahrzeuge organisiert... Einzig der Trainerstab für die acht deutschen Teilnehmer war noch unbesetzt. Erfreulicherweise fanden wir mit Walter Eisele und Ebo Lauer gleich zwei extrem motivierte und gut eingespielte Trainer mit reichlich Erfahrung auf internationalen Wettbewerben. Walter brachte zudem sein umfangreiches Equipment (Funkgeräte, Hochantenne, Pavillon als Einsatzzentrale, Ersatzteil- und Werkzeugkiste...) mit, was er sich als langjähriger

Trainer der dt. Frauen angeeignet hatte. Mit Walter Hermann hatten wir dann noch einen frisch pensionierten Meteorologen an Bord.

Die Rahmenbedingungen waren hiermit gesteckt. Ganz ohne Training wollten wir uns aber natürlich nicht auf das internationale Parkett begeben. Ende März reiste ich schon einmal mit dem Ventus für eine Woche zum Nationalmannschaftstraining nach Puimoisson (Südfrankreich). Das Fluggebiet hatte zwar reichlich wenig mit Ungarn gemeinsam, für das Teamflugtraining mit dem zweiten deutschen Arcus spielte das allerdings keine Rolle. Gerade in dem anspruchsvollen Gelände

der Alpen kommt es auf gute Absprachen an. Wenn sich später im Wettbewerb vier Personen verteilt auf zwei Doppelsitzern einig werden sollen, ist die erfolgsorientierte Kommunikation eine richtige Herausforderung.

Beim internationalen Hahnweide Wettbewerb konnten Marco und ich uns dann als Team schon mal auf den Wettbewerbsmodus einschießen. Gerade bei schwierigen Wettbewerbstagen hat sich dort einmal mehr gezeigt, dass eine gute Zusammenarbeit im Cockpit äußerst hilfreich sein kann.

Die theoretische Vorbereitung auf das ungarische Wettbewerbsgebiet gestaltete sich recht unkompliziert. Bei dem vorwiegend flachen Gelände stellte und die Luftraumstruktur und die unaussprechlichen ungarischen Städtenamen vor die größten Herausforderungen.

Mit viel Motivation und ausgelassenen Stimmung ging es dann Anfang Juli nach

Ocsney. Für Marco und mich im Wohnmobile ohne Klimaanlage am gefühlt heißesten Wochenende des Jahres. Aber so etwas schweiß/ schwitzt dann ja noch mehr zusammen :-P Auf den letzten Kilometer der 1300 km langen Strecke schweiften die Augen vermehrt umher. Auf den riesigen Kornfeldern an der Autobahn präparierten die Mähdrescher fleißig unsere Außenlandefelder und die zwar einzelnen aber hohen Cumulanten sahen sehr einladend aus.

Am ersten Morgen haben wir dann in aller Frühe bei erträglichen Temperaturen den Flieger zusammengesteckt. Die erste Woche wollten wir für ein paar entspannte Trainingsflüge nutzen. Meist sind wir am Nachmittag 2-3 Std durch die Puszta geschossen und haben so nach und nach das Gebiet erkundet. Im Norden haben wir die Aussicht über den Plattensee genossen und im Süden hat uns die kroatische und serbische Grenze gebremst. Lediglich Rumänien haben wir nur aus der

Mit dem Arcus „WA“ beim Hahnweidewettbewerb.



Ferne gesehen. Ansonsten war die Fliegerei wie erwartet recht unkompliziert. Im Gebiet der nahegelegenen Donau war die Thermik merklich schlechter. Die Gebiete mit Sandböden waren als Hotspot gut zu gebrauchen. Ansonsten gab es nur noch einen kleinen Höhenzug der im Westen an den Flugplatz grenzte.

Das Flugzeug haben wir vor dem Wettbewerb natürlich auch noch ein bisschen „gepimpt“. Bis zum Wettbewerbsstart war die „WA“ auf Hochglanz poliert, alle unnötigen Löcher und Spalte feinsäuberlich minimiert bzw. überklebt und der Schwerpunkt ideal eingestellt. Nachdem wir festgestellt hatten, dass wir mit vollen Sprittanks schon fast das max. Wettbewerbsgewicht von 750 kg erreichen konnten, haben wir uns entschlossen auf das Wassertanken zu verzichten. So hatten wir uns auch einen „Stresspunkt“ gespart.

Mit zwei freien Tagen durch die Eröffnungsfeier und dem neutralisierten ersten Wertungstag starten wir am 14. Juli ausgeruht in den Wettkampf. Das morgendliche

Prozedere hatte sich schnell eingespielt: Aufstehen, Flieger anhängen und an der Waage vorbei in die Startaufstellung. Den Flieger selbst haben wir immer schon am Vorabend bei kühleren Temperaturen vorbereitet. Dem Kaffeeduft folgend ging es dann zurück ins Camp an den gedeckten Frühstückstisch. Dem offiziellen Briefing folgte jeden Tag noch eine ausgiebige Teambesprechung im Camp. Nach einem kurzen Rückblick auf den vorangegangenen Tag gab es ein eigenes Wetterbriefing von unserem Meteorologen und die Taktikbesprechung zur aktuellen Aufgabe. Bis zum Start ließen wir den Flieger so lange wie möglich alleine in der prallen Sonne schwitzen. So spät wie möglich brachen wir, bestückt mit „Waffen“ gegen die Hitze zum Flugzeug auf. Viel Trinkwasser und Sprühflaschen zur externen Körperkühlung machten es dann so gerade erträglich in der Mittagssonne. Während der Startphase flitzte unser Trainer Ebo mit einem E-Bike durch die Startaufstellung und versorgte uns mit letzten Informationen aus der „Einsatzzentrale“. Dort saßen

Viel los in der Luft.





Unser Team „WA“ – Marco und Sebastian.

die beiden Walters vor Bildschirmen, Karten und Funkgeräten.

Trotz guter Vorbereitung und Gesamtstimmung konnten wir die Nervosität am ersten Tag aber nicht ganz ablegen. Zum Glück hatten wir viele Oeventroper die uns vor dem Start ein wenig ablenken konnten. Marco und ich flogen schließlich zusammen mit dem anderen dt. Arcus „V8“ am Ende des Hauptfeldes ab und konnten zunächst von den vorausfliegenden Flugzeugbojen profitieren. Die Area Task ermöglichte uns früher als die Konkurrenz umzudrehen und auf den 2. Wendesektor zuzusteuern. Wie zu erwarten, bremste uns die jetzt die vor uns liegende stark mäandrierende Donau aus und wir konnten die gerade „gesparte“ Zeit gut gebrauchen. Zurück im besseren Wetter ging es noch schnell in den letzten Sektor und über die Pflichtwende heim nach Ocseny. Mit nur 12 Sekunden Zeitdifferenz überflogen wir

Fläche an Fläche mit Uli und Chrissi (V8) die Ziellinie. Mit Platz 4 und 5 war der Auftakt geglückt.

Der nächste Tag lief ähnlich gut und wir waren mit unserer dt. Teamleistung in der Doppelsitzer-Klasse mehr als zufrieden. Am dritten Wertungstag hatte hinter uns der Pulk inkl. der V8 leider deutlich stärker eingekurbelt. Danach hieß es für Marco und mich die Nerven bewahren und Schadenbegrenzung zu betreiben. Mit einem sehr guten Endanflug konnten wir wieder etwas aufschließen und 6,5 Minuten nach dem Hauptpulk die Ziellinie überfliegen. Einer mittelmäßigen Leistung am 4. Wertungstag folgte eine Schaffenspause. Der 5. Tag wurde während der Startphase neutralisiert. Gewitter und großflächige Abschattung hätten keine Chancengleichheit ermöglicht. Wegen erneuter Gewitterwarnung wurde auch der Folgetag frühzeitig abgesagt. Bei der Belastung durch die hohen Temperaturen war das für uns Piloten eine willkommende Abwechslung. Die Wettbewerbsleitung hatte damit auch den auf internationalen Wettbewerben vorgeschriebener Ruhetag eingelegt.

Von dem Gesamtplatz 4 starteten wir nach der Pause auf die nächste 400-km-Aufgabe. Das plötzliche Thermikende am Spätnachmittag sorgte bei fast allen für erhebliche Probleme. Mühselig versuchten wir mit wenigen Zentimeter Steigen die letzten Meter für den Endanflug zu erkurbeln. Nach und nach sammelte sich fast das ganze Starterfeld in den letzten Aufwärtsbewegungen der Luft. Zum Glück waren

wir einer der höchsten im Pulk. Als dann auch die letzte Thermikquelle versiegte, mussten wir uns erzwungenermaßen auf den Heimweg machen. Jetzt hieß es tragende Linien finden, denn noch fehlten uns ein paar Höhenmeter. Es wurde abartig spannend. Nach und nach sahen wir die tieferen Flugzeuge außenlanden oder den Motor starten. Irgendwann tauchte am Horizont der Flugplatz auf. Obwohl wir mittlerweile ein paar Meter plus auf den Gleitfahrt bei „McCready o“ hatten, sah das Ziel trotzdem unerreichbar aus. Zum Glück gab es einige landbare Felder voraus. Wir hangelten uns von einer Außenlandemöglichkeit zur nächsten. Irgendwann waren wir dann zu tief, um sicher den Motor ziehen zu können. Jetzt hieß es ankommen oder außenlanden. Aber die letzten beiden Felder vor dem Flugplatz wollten uns zum Glück auch nicht haben. Wir waren überglücklich als endlich die Flugplatzwiese unter uns war und wir somit Geschwindigkeitspunkte sichert hatten.

Am 7. Wertungstag gab es mit 503 km die größte Aufgabe des Wettbewerbs. Nach nur 3:49 Std überflogen beide deutsche Arcus zeitgleich das Zielband: Doppelta-gessieg mit 131,7 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit! Mit jetzt nur noch 2 Punkten Rückstand auf den zweitplatzierten Polen ging es in die vorletzen Runde. Der Flug lief recht problemlos. Wir genossen den vermeidlich sicheren Endanflug auf Ocsény als vor uns die Wolke „aufplatzte“. Schlagartig trommelte der Regen auf die Flächen und wir stürzten gefühlt einfachen Boden. Als uns der Schauer wieder ausspuckte, befanden wir uns unter einer geschlossenen Wolkendecke ohne richtigen Konturen und einfach 200 m zu tief. Glücklicherweise hob sich unerwartet der Zeiger des Variometers. Wir konnten einkreisen und fanden ganz ruhiges Steigen. Da hatten wir noch einmal Glück gehabt! Trotz Punkteinbußen konnten wir den dritten Platz halten. Allerdings saß uns jetzt das zweite polnische Team im Nacken. Der mehrfache Weltmeister hatte bis auf einen

Öcsény - ca. 150 km südlich von Budapest.





Der „EM-Flieger“ – die WA.

Punkt auf uns aufgeschlossen. Weitere 7 Punkte dahinter folgte das V8-Team.

Abends und auch am nächsten Morgen gab es nur ein Thema. Mit welcher Taktik überstehen wir den letzten Flugtag. Am Ende haben wir jedoch alle Ideen wieder überworfen und uns entschieden, einfach so weiter zu machen wie bisher. Einzig die beiden Polen wollten wir nach Möglichkeit im Auge behalten. So flogen wir kurz nach den Ostbrüdern über die Startlinie, um so etwas Zeitpuffer zu haben. Beide polnischen Teams immer im Blick ging es um den Parcours und fast gleichzeitig mit ihnen zum letzten Mal über den Flugplatzzaun. Der Puffer vom Abflug sollte doch jetzt für Platz 3 reichen! Oder nicht? Eigentlich waren wir recht zuversichtlich, aber die Bestätigung fehlte einfach noch.

Fast sekundlich aktualisierten wir die Wertung im Internet. Aber die Polen standen einfach noch nicht in der Liste. Nach einer Stunde -kurz vor Abgabeschluss- gab es dann endlich die Gewissheit: Platz 3 für „WA“, und knapp dahinter „V8“ auf Platz 4. Uli und Chrissi hatten zwar knapp das Podium verpasst, konnten sich aber mit uns freuen. Wir hatten den Doppelerfolg einfach gemeinsam erflogen. Die Bodencrew hat mit ihrem Support auch einen riesen Beitrag geleistet. Das Leben im Camp war perfekt organisiert und ließ keine Wünsche übrig. Am Wichtigsten war aber eigentlich, dass die Stimmung ungebrochen gut war und so die Erlebnisse neben der Fliegerei auch nicht zu kurz gekommen sind. Wir waren alle mit den Ergebnissen überglücklich. Es war halt eine super TEAMLEISTUNG!

Als das Ergebnis auch außerhalb von Ocse-ny die Runde machte, konnten wir uns vor Glückwünschen kaum retten. Auf allen Kanälen kamen Grüße aus der Heimat. Da wurde uns erst richtig bewusst, wie viele Freunde zuhause mitgefiebert hatten.

Erleichtert, überglücklich und auch geschafft wurde der Erfolg an dem Abend natürlich noch ausgiebig gefeiert. Die Siegerehrung gab es am nächsten Morgen. Es war schon ein ganz besonderes Gefühl als wir auf das Treppchen steigen durften und hinter uns die deutsche Fahne gehisst wurde. Unser Teamcaptain Walter durfte auch noch auf das Podest. Stellvertretend für die gesamte deutsche Mannschaft konnte er die silberne Trophäe in der Teamwertung entgegennehmen.

17 Autostunden und eine Nacht in Passau später hatte uns die Heimat schließlich wieder. Auf ein kleines Empfangskomitee hatten wir ein wenig gehofft. Aber als wir dann den großen Menschaufmarsch am Flugplatz gesehen haben, waren wir schon schwer beeindruckt. Dazu standen auch noch ein paar fremde Flugzeuge am Platz... Der Empfang war einfach so herzlich, dass wir noch bis in die späten Sonntagabendstunden gefeiert haben. Nichts gegen den Abschlussabend der Ungarn, aber das war definitiv die bessere Feier. BESTEN DANK!



Podestplatz!

EM 2015 in Ungarn – Spannung bis zum letzten Tag!

von Eva-Maria Beule und Christian Keßler

Zwei Jahre ist es her: Der 4. Platz bei den Deutschen Meisterschaften in Marpingen 2013 beschert Marco und Sebastian als Doppelsitzer-Team einen Platz in der Deutschen Segelfluggernationalmannschaft!

Im Herbst 2014 zeichnet sich ab, dass Andre Weidlich, der Deutsche Vizemeister vom benachbarten Verein LSV Ruhr-Lenne Iserlohn, nicht an der Europameisterschaft teilnehmen kann. Damit wird ein Platz frei und Marco und Sebastian werden im Februar offiziell als Teilnehmer für die EM nominiert! Sie werden zusammen mit Uli und Christine – mit den beiden sind sie schon bei den Deutschen Meisterschaften zusammen geflogen – ein Team in der Doppelsitzer-Klasse bilden.

Schnell ist klar, dass mit Julia und Phil, Eva-Maria, Moni, Ursus, Dirk und Christian die

komplette und gut eingespielte Mannschaft, die die beiden schon bei den Deutschen Meisterschaften unterstützt hat, auch wieder mit nach Ungarn fährt – das will sich keiner von uns entgehen lassen!

Die Vorbereitungen gehen los und mit jeder Woche, die dieses für uns einmalige Event näher rückt, wächst auch die Vorfreude bei allen Beteiligten:

Öcsény, wir kommen! Wir werden dabei sein! Marco und Sebastian werden für Deutschland fliegen!

Ende Juni rückt die Meisterschaft näher. Wohnwagen, Wohnmobil, Bulli und Flugzeuganhänger werden gepackt und wir verabschieden uns am Schützenfest-Samstag aus Oeventrop. Die Meisterschaft beginnt zwar erst in einer Woche, aber wir wollen den Wettbewerb ganz entspannt angehen und den Jungs möglichst viele Trainingsflüge in der unbekannten Umgebung verschaffen. Marco, Sebastian, Dirk

und Christian fahren die beiden Gespanne mit Zwischenstopp auf dem Flugplatz Fürstenzell bei Passau die 1.300 Kilometer bis nach Öcsény, einem kleinen Flugplatz etwa 150 Kilometer südlich von Budapest. Eva-Maria, Julia und Phil fliegen bis nach Budapest und werden dort von Ursus eingesammelt, der von Wien aus anreist. So ist das Team am 6. Juli fast komplett. Moni wird am 10. Juli ebenfalls per Linienflug anreisen.

Die anderen Deutschen Piloten (Uli Gmelin und Christine Grote im zweiten Deutschen Arcus, Tassilo Bode und Markus Frank in der Offenen Klasse und Claus Triebel und Sebastian Huhmann in der 18-Meter Klasse) sind auch schon da und mit ersten Flügen wird die Gegend erkundet. Parallel richten wir mit den anderen Rückholern unser Lager am Boden ein. Aufgrund der hohen Temperaturen über 30°C überstürzen wir dabei nichts. Nur der Pool wird sofort gekauft und aufgebaut, sodass wir jederzeit

Das Team Germany.



eine Erfrischungspause in der Hitze einlegen können. Nach und nach erkunden wir zudem die nähere Umgebung mit dem Dorf Ocsény und der Stadt Szekzárd (von uns liebevoll „Zickzack“ getauft).

Nach den ersten Tagen wird auch endlich etwas gegen die Mückenplage unternommen. Was sag ich Mücken – eigentlich wurden wir regelmäßig von 2-Euro-Münzen großen blutsaugenden Mini-Hubschraubern angegriffen. Am ersten Abend sind wir geradezu zerstochen worden – inzwischen fliegt jeden zweiten Abend eine Antonov und versprüht ein Mittel gegen die Viecher. Eigentlich ein Wunder, dass am Campingplatz noch alle Bäume stehen, so tief wie die hier unterwegs sind, aber schön anzusehen ist es – keine Frage.

Am 12. Juli steht die Eröffnungsfeier der EM als erster offizieller Programmpunkt an. Als Teil des großen deutschen Teams dürfen wir in einheitlichen Mannschafts-Poloshirts gemeinsam mit den Piloten

auf den mit Fahnen geschmückten Flugplatzvorplatz einlaufen. Auch wenn es sich nicht um ein großes Stadion handelt, ist das schon ein ganz besonderes Gefühl. Der abschließende Höhepunkt der Feierlichkeiten ist die Ankunft der FAI-Flagge – sie schwebt mit einem Fallschirmspringer auf den Flugplatz ein. Im Anschluss an den offiziellen Teil geht es dann mit einer Flugshow weiter. Highlight ist dabei die Vorführung des ungarischen Red Bull Air Race Piloten Peter Bedenyei... absoluter Wahnsinn – in Deutschland so wohl nicht zu sehen...

Der erste Wettbewerbstag muss aufgrund von Schauern direkt neutralisiert werden. Zeit für das obligatorische Kulturprogramm: Wir besuchen Pécs (oder zu Deutsch „Fünfkirchen“), Europäische Kulturhauptstadt 2010 und, wie der Name schon sagt, Heimat vieler eindrucksvoller Kirchen verschiedener Konfessionen so wie einer Moschee und einer Synagoge.

„Reisegruppe Sauerland“.





Warten im Grid.

Am zweiten Wettbewerbstag wird es endlich ernst. Jetzt zählt es sich aus, dass das gesamte deutsche Team eine Woche Zeit hatte, sich einzuspielen. Während ein Teil von uns Marco und Sebastian morgens zu den Anhängern begleitet, um den Flieger in die Startaufstellung zu bringen, bereitet der Rest das Frühstück vor. Piloten und Coaches gehen zum Briefing und brüten in der nicht gekühlten Flugzeughalle, die Rückholer bleiben bis auf wenige Ausnahmen im Camp, um unsere Schaltzentrale für das anstehende Teambriefing und den Wettbewerbstag herzurichten. Kurz vor Startbereitschaft geht es dann für die meisten raus ins Grid. Team Oeventrop ist so großzügig mit Helfern ausgestattet, dass wir neben der Betreuung unserer Piloten auch noch die anderen Deutschen Teams unterstützen. Zudem können wir uns im

Camp um den Blog und die (digitale) Beobachtung der Konkurrenten kümmern.

Die erste Wettbewerbswoche läuft richtig gut. Bei mäßigem Flugwetter mit steigenden Temperaturen liegen Marco und Sebastian nach vier Wertungstagen auf dem vierten Platz. Wir sind fast schon verwöhnt und ein bisschen enttäuscht, dass der Abstand auf Platz zwei trotzdem etwas größer geworden ist.

Mitte der Woche kommen Hannah und Daniel B. für drei Tage zu Besuch, gegen Ende der Woche werden sie von Christiane und Hans-Joachim sowie Maria und Laura abgelöst.

Pünktlich zum Wochenende wird das Wetter schlechter. Am Samstag wird der Tag aufgrund vieler Regenschauer neutralisiert. Am Sonntag will man die Piloten

nicht bei Warmluft mit knapp 40 °C und geringer Thermik auf die Reise schicken und legt einen offiziellen Ruhetag ein. Wir machen uns in zwei Gruppen auf den Weg und verbringen den Tag am Plattensee bzw. in Budapest.

Die zweite Wettbewerbswoche bringt viel Spannung: Am fünften und sechsten Wertungstag fliegen die beiden weiter mit ihren Team-Partnern vorne mit und halten die Plätze vier und fünf in der Gesamtwertung.

Am siebten Wertungstag gelingt ein Spitzenflug und sie fliegen zum gemeinsamen TAGESSIEG und damit auf die Plätze drei und vier in der Gesamtwertung. Ein sensationelles Ergebnis bei dieser Meisterschaft und der starken Konkurrenz!

Als wir schon von zwei Treppchenplätzen für die beiden deutschen Doppelsitzer träumen, wird es am vorletzten Wertungstag nochmal richtig spannend. Beide Doppelsitzer fliegen im Endanflug unerwartet in eine große Schauerwand und viele lange Minuten ist es unklar, ob sie den Flug

mit einer Landung am Platz beenden können. Am Ende verlieren sie viel Höhe und Zeit, kommen aber am Flugplatz an (s. Sebastians Bericht).

Dann kommt der letzte Wertungstag: Nach langen Diskussionen, welche Taktik wohl die beste sein könnte und wie Uli und Christine helfen können, damit Marco und Sebastian den dritten Platz behaupten können, besinnen sich doch alle darauf, dass die Meisterschaft bisher auch ohne diese Raffinessen gut gelaufen ist, weil die vier ein super Team bilden, und es wird entschieden, dass man so weitermacht wie bisher.

Die zweitplatzierten Polen sind dabei relativ egal. Sie haben so viel Vorsprung, dass zu viel Risiko eingegangen werden muss, um eine Chance zu haben, noch einen Platz gut zu machen. Das zweite polnische Team, mit dem mehrfachen Welt- und Europameister Janusz Centka, liegt auf dem vierten Platz, nur EINEN einzigen Punkt hinter Marco und Sebastian (bei bis dahin insgesamt fast 7.000 Punkten).

Team „V8“ und „WA“ – Abklatschen zum letzten Flug.





Doppelsieg für Deutschland!

Wir hören fast den ganzen Flug am Funk mit und wissen, dass sie die Polen fast immer im Blick haben.

Während wir auf die Rückkehr warten, bauen wir schon einmal große Teile des Camps ab. Der Höhepunkt ist auch das Ende der Meisterschaft und egal wie das Rennen heute ausgeht – morgen haben wir eine lange Heimfahrt vor der Brust.

Der Flug läuft ohne Probleme und nach der Landung haben alle ein gutes Gefühl. Aber so knapp wie es nun einmal ist, warten alle gebannt auf die Wertung. Die deutschen Flüge sind schnell in der Wertung. Die Angaben der Polen lassen auf sich warten.

Dann kommt der erste, der besser platzierte polnische Doppelsitzer dazu: 2 Punkte besser als unser Arcus – egal, weil der zweite Platz ohnehin nicht mehr das Ziel war – aber wenn der andere polnische Doppelsitzer gleich geflogen ist, hieße

das für uns: ein Punkt an Bronze vorbeigeschrammt! Die Nervosität im deutschen Lager steigt.

Die deutschen Teilnehmer in den anderen Klassen sind in der zweiten Woche sehr gut geflogen und haben auch einige Tagessiege einfliegen können. Aber bei allen war die erste Woche zu schwach, um am Ende auf dem Treppchen zu stehen. Und jetzt steht auch der dritte Rang von unseren Jungs auf der Kippe...

Nach fast einer Stunde – einer gefühlten Ewigkeit – taucht der zweite polnische Doppelsitzer endlich in der Wertung auf...

DA IST DAS DING! BRONZE!

Die Polen haben acht Punkte verloren und damit ist das zweite deutsche Doppelsitzer-Team mit Uli und Christine sogar noch auf den vierten Platz vorgerückt! Der Jubel ist groß und wir bereiten uns auf den Abschlussabend vor. Es wird lange und ausgiebig gefeiert!

Der Tag der Abreise ist gekommen. Alle sind ein bisschen übernächtigt. Aber bevor es zurück Richtung Heimat geht, wartet noch der letzte Höhepunkt: Die Siegerehrung! Wie bei der Eröffnungsfeier wirft sich das gesamte Team noch einmal in Schale und tritt im einheitlichen Dress auf.

Und dann ist es so weit: Marco und Sebastian stehen als Drittplatzierte auf dem Podest, die Deutsche Flagge im Hintergrund.



Großer Empfang in Oeventrop.

Wenn man mal ehrlich ist – geträumt haben wir vorher wahrscheinlich alle davon. Mehr als ein Traum war es aber bis zu diesem Tag nicht...

Mit je einem 3., 4., 5., 7., 11. und 15. Platz haben wir als deutsches Team am Ende sogar hinter den starken Polen noch den zweiten Platz in der Nationenwertung belegt.

1.300 Kilometer später erwartete uns ein Wahnsinns-Empfang am Flugplatz in Oeventrop! Wir feiern mit vielen Freunden, die aus der Heimat mitgefeibert haben, noch bis spät in die Nacht. Damit wird dieses besondere Abenteuer „Europameisterschaft“ nach drei intensiven Wochen mit einem sehr gelungenen Abschluss beendet.

Das Ende eines Sommermärchens – aus Oeventroper Sicht

von Carmen Siepe

Es ist Ende Juli, die letzten Tage der Europameisterschaft in Ungarn laufen.

Gäste, die zum Flugplatz kommen, sind durch die Medien auf uns aufmerksam geworden. Sie fragen interessiert, wie es funktioniert, solche Streckenflugwettbewerbe zu fliegen, und welche Voraussetzungen und Aufgaben dabei erfüllt werden müssen.

Immer wieder werde ich im Ort angesprochen, auf welchem Platz Sebastian und Marco nun sind und wann sie wieder nach Hause kommen. Viele Menschen in der Heimat haben diese EM verfolgt und mitgefeibert. Und es waren nicht nur Flieger, die Interesse gezeigt haben.

Dann ist es endlich soweit. Der letzte Wertungstag läuft und aufgeregt schauen wir immer wieder nach der Platzierung im Internet. Schließlich steht es endlich fest und ich erkläre stolz am Gartenzaun, dass es nun geschafft sei und ein super dritter Platz erreicht wurde. Alle freuen sich mit uns!

Für Marco, Sebastian und das Team ist nach drei Wochen Anstrengung die Arbeit getan. Für uns Daheimgebliebene geht es jetzt erst richtig los!

René gründet eine WhatsApp-Gruppe, um über alle Vorbereitungen zu informieren, und bis spät in die Nacht bimmeln die Telefone. Während in Ungarn die Koffer gepackt werden, packen wir unsere Ideen aus, womit wir unsere Gewinner und das Team begrüßen wollen. Es wird organisiert, eingekauft, gemalt und gebaut.

Am Sonntag treffen wir uns, um die Einfahrt und den Vorplatz zu dekorieren. Mit Musik, Sektempfang und geschmierten Brötchen werden wir unsere Gewinner empfangen.

„Das Ding“ die Pokale

Auch wenn wir vor lauter Aufregung vergessen haben, die Web Cam abzuschalten, und unser Tun somit beobachtet werden konnte, war die Freude bei der Ankunft trotzdem groß. Marco und Sebastian im Gespann mit Christian und Dirk waren begeistert von dem großen Empfang!

Und als am späten Nachmittag auch Julia mit Phil und Eva-Maria am Flugplatz eintrafen, feierten wir bis spät in die Nacht.

Die Vorbereitung und die Arbeit im Vorfeld haben sich gelohnt und wir haben es gerne gemacht! Ich persönlich bin schon ein bisschen stolz darauf, dass aus den Flugplatzkindern, die früher auf meinem Schoß saßen und neugierig mein Tun auf dem Startwagen verfolgten, so erfolgreiche Personen geworden sind.

Und so geht das Sommermärchen von 2015 zu Ende... Es bleibt die Hoffnung für die kommende Saison, dass alle wieder viele schöne Flüge machen!



Junior Qualifikationsmeisterschaft 2015 in Stadtlohn

von Leonard Terhardt

2015 fanden die Qualifikationsmeisterschaften für die deutsche Meisterschaft in Stadtlohn im Münsterland statt. Von den Oeventroper Fliegern war dieses Jahr Andre mit der LS 8 von der Partie. Demnach machten sich zunächst Andre und Hendrik am 28. Juli auf den Weg. Angekommen, wurde zunächst das Lager, bestehend aus Zelten und Wohnwagen, aufgeschlagen. Tags darauf wurde endlich das Sportgerät von Patrick, Sven und Johanna geliefert. Es konnte also losgehen. Doch das Wetter machte uns wie so oft einen Strich durch die Rechnung. Der 30. Juli sollte zunächst der erste Trainingstag werden, doch eine Schlechtwetterfront ließ dies nicht zu. Also wurden letzte Arbeiten am Camp und am Flieger erledigt, sodass man abends, bei glücklicherweise trockenem Wetter, zum gemütlichen Teil am Grill übergehen konnte.

Am 31. war es nun endlich fliegar. Die erste Trainingsaufgabe wurde beim Pilotenbriefing bekanntgegeben. Sie bestand aus einer Gesamtstrecke von 400 km und führte über Oerlinghausen, Lönningen und zurück zum Gescher Kreisel nahe Stadtlohn.

Der erste Wertungstag begann für das Oeventroper Team um 8:00. Zunächst musste der Segelflieger startbereit gemacht werden, anschließend war wie jeden Morgen Zeit für ein ausgiebiges Frühstück.



Flugvorbereitung?!

Das Wetter sah gut aus und im Eröffnungsbriefing wurde die erste bewertete Aufgabe besprochen, welche sich über 303 km erstreckte. Für das Helfer Team, zu dem Leo nachmittags dazustieß, war ein Ausflug an den See geplant. Dieser war auch sehr schön, allerdings inmitten eines Campingplatzes gelegen und Privatbesitz, sodass wir nach einigen Bahnen und Sprüngen freundlich gebeten wurden das Gelände zu verlassen. Naja, gibt Schlimmeres! Für eine Abkühlung reichte es allemal. Abends besuchten uns Jörg und Wolfgang Löser mit der AG. Nach kulinarischer Köstlichkeit, die uns Hendrik gezaubert hatte, und einigen Kaltgetränken versuchten wir ver zweifelt den Falken zu verkaufen und an den Mann zu bekommen. Vergeblich! Das mächtige Gefährt schüchterte vermutlich mögliche Interessenten mit seinem ehrfurchtsvollen Aussehen ein.

Der nächste Tag brachte Hitze und Blauthermik, daher wurde die Startbereitschaft auf 12:30 verschoben und die ausgeschriebene Aufgabe betrug lediglich 150 km. Nachdem Andre in die Luft geschleppt wurde machte sich das Helferteam aufgrund der Hitze erneut auf den Weg zu einem Badensee, diesmal jedoch einem öffentlichen, sodass nicht um Rausschmiss gefährdet werden musste.

Trotz schwieriger Wetterbedingungen schaffte Andre die Aufgabe und landete sicher. Die Freude wurde kurz darauf allerdings bei der Auswertung des Flarm getrübt, da dieses zwischendurch aufgehört hatte den Flug aufzuzeichnen. Reichte man diesen so ein, würde die Aufgabe als nicht bestanden gewertet. Also musste das Backup System „LX“ ausgelesen werden. Dieses stellte sich als echte Mammutaufgabe heraus. Schließlich, und nach einigem hin und her, gelang es Sven mit Hilfe von anderen Fliegerkollegen dann doch noch. Nach dem zweiten Wertungstag stand Andre weiterhin auf Platz 4.

Am Folgetag sollte Patrick zum ersten Mal seinen Dienst als Rückholer antreten müssen. Bei Blauthermik und einer ausgeschriebenen Strecke von 295 km schaffte es lediglich ein einziger Pilot über die Zielinie. Demnach verließen Patrick, Sven und Leo den Flugplatz quasi in Kolonne mit anderen Rückholern. Ziel war das ca. 90 km entfernte Lingen im Emsland. Hendrik blieb zurück, um währenddessen das Abendessen zuzubereiten.

Gegen halb 10 war es geschafft und die Mannschaft war wieder am Flugplatz angekommen. Nach der Auswertung des Fluges stand Andre in der Gesamtwertung auf Platz 6. Abends stand eine kleine Feier in der Flugzeughalle auf dem Programm, welche sehr viel Spaß gemacht hat, nicht zuletzt weil der nächste Tag bereits neutralisiert wurde und sich deshalb niemand über das morgendliche Aufstehen Sorgen machen musste. Dieser wurde genutzt um im Bochholter Schwimmbad bei Sauna und Salzbecken auszuspannen.

Die letzten Tage, an denen Miriam, Bamsi und Ronny zu uns hinzustießen, liefen flie-

Die LSC-Gruppe: Team und Besucher.





Startaufbau.

gerisch eher ernüchternd. Ein erneut nicht komplett aufgezeichneter Flug, eine Außenlandung und ein neutralisierter Wertungstag waren das Ergebnis.

Nichtsdestotrotz hatten Pilot und Mannschaft sehr viel Spaß in Stadtlohn, sodass man am 8. August den 10. Platz auf der Abschlussfete ausgiebig feiern konnte, ganz nach Oeventroper Manier versteht sich. Am 9. ging es dann nach letztem Aufräumen zurück ins Sauerland.

Dimona H36 – „Restauration“

von Marcel Brüggemann

Lang wurde über einen neuen Motorsegler diskutiert. Soll es ein C-Falke werden oder doch eine Dimona? Wenn es eine Dimona wird, soll es dann die KOSO wer-

den? Hier hat man viele Theorien gehört, zu denen man sich sein eigenes Bild machen konnte.

Letztendlich wurde auf einer Monatsversammlung doch beschlossen, dass wir die KOSO kaufen werden. Sicherlich spielte der Preis eine große Rolle.

Kurz danach ging es dann endlich los. Marko und Ich haben sich bereit erklärt, das Projekt anzugehen. Ob wir den Zeitaufwand unterschätzt haben, wird sich im Laufe des Berichts heraus stellen.

Eins war uns aber von Anfang an klar: Es wird alles gescheit gemacht und nicht mal eben dahin „gefuscht“ damit die Dimona schnell in die Luft kommt!

Dazu gehört natürlich auch eine qualifi-

zierte Schulung. So machten wir beiden uns am 24.Oktober.2015 auf den Weg zu Limbach um eine Schulung zur Wartung und Instandsetzung von Limbach Motoren der Reihen L 1700, L 2000 und L 2400 zu absolvieren. Eins kann gesagt sein: Zwischen viel Kaffee und leckerem Essen, wurden uns alle wichtigen grundlegenden Fertigkeiten gelehrt, welche wir für die erweiterte Wartung benötigen.

Noch mit viel Motivation und Spaß ging es in die Werkstatt. Es wurde geputzt, entfettet und auseinander geschraubt. Ulf hatte uns beiden eine tolle Liste erstellt, an der man die Arbeiten einfach abarbeiten konnte. Und auch sonst hat Ulf immer mit Tat und Rat zur Seite gestanden. Vielen Dank dafür an Ulf!

Während Ich die ganze Elektronik hinter dem Instrumentenbrett erneuerte, hatte Marko sich die Flächen und das Spornrad vorgenommen. Außerdem wurde der Kraftstofftank ausgebaut und alle Steuerseile erneuert. Da diese Arbeit Marko und mir noch fremd war, hat sich Heinz

dazu bereit erklärt uns über die Schulter zu schauen! Hier auch ein Dankeschön an Heinz für seinen Einsatz!

Ein weiterer geplanter Arbeitsschritt war dann das Entfernen des Sonnenschutzes in der Haube. Leider ging dieses Unterfangen etwas in die Hose. Nach einigen Arbeitsstunden war plötzlich ein Riss in der Haube, der die erlaubte Länge überschritt. Eine neue Haube musste her!!! Lange wurde diskutiert bis endlich feststand das Uwe Wöltje eine neue besorgt, die in Oeventrop angepasst wird. Unterstützung sollte er von Marko, Heinz und Mir bekommen. Oder doch nur von Heinz? Hier waren die Absprachen wenig bzw. gar nicht vorhanden. Durch die versäumten genauen Absprachen trat Unmut auf und keiner wusste was der Andere macht. Am Ende wurde die Haube dann doch irgendwie mit der Unterstützung von allen Dreien fertig.

Im Laufe der Zeit wurde bekannt, dass die Kraftstoffschläuche, der Magnet und auch der Propeller zur Grundüberholung müssen bzw. ausgetauscht werden müssen.

Die Dimona in der Werkstatt.



Wieder neue Arbeit und vor allem Kosten mit denen keiner kalkuliert hat. Naja, was muss das muss... Also ran an die Arbeit. Ihr merkt schon die Motivation wird weniger und der Spaß bleibt schon länger auf der Strecke, wofür dieses Hobby eigentlich bekannt ist.

Mit den Arbeiten die noch anfielen könnte man den ganzen Aero-Report füllen, doch dies soll nicht das Ziel sein.

Am 28.11.15 kam Ulf zum Flugplatz um ENDLICH die letzte Prüfung durchzuführen. Ein paar Tage später war es dann soweit. Rene macht den ersten Werkstattflug! Beim Start jedoch fiel direkt auf das der Fahrtenmesser nicht funktionierte und somit landete Rene wieder. Nach nur wenigen Handgriffen konnte nun der Zweite Versuch absolviert werden.

Dieser führte nach Arnsberg-Echthausen, wo ich schon gespannt wartete um meine Einweisung zu absolvieren. Zwei Tage später konnte Marko dann auch endlich seine Einweisungsstarts machen.

Dies war durchaus bei beiden ein großer

Motivationsschub. Wodurch kleinere Restarbeiten viel leichter vielen.

Mittlerweile hat die KOSO schon einige Starts am Flugplatz Oeventrop durchgeführt. Im Großen und Ganzen wurde unser neuer Motorsegler offen und mit viel Begeisterung angenommen. Das Flugverhalten ist einfach Spitze und die bequemen und entspannten Reiseflüge durch ganz Deutschland oder sogar weiter müssen nun nicht mehr warten.

Bei diesem großartigen Projekt haben Marko und ich viel gelernt. Wir können beide positive wie auch negative Erfahrungen aus diesem Projekt mitnehmen.

Wir hoffen das sich alle Vereinsmitglieder mit der KOSO anfreunden werden und hoffen auf jegliche Unterstützung im nächsten Jahr. Gerade am Anfang werden noch viele Arbeiten anfallen, um die KOSO vereinstauglich zu gestalten oder den K MAG zum Kauf zu bringen. Hierbei setzen wir auf die Unterstützung des gesamten Vereins aber besonders auf die, der Motorsegler Piloten.

Sie fliegt wieder – die Dimona in der Welle..





Stefan Aßmuth bei seinem Vortrag.

Fluglehrer drückten die Schulbank

von Frank Hofmann

Ziemlich regelmäßig alle drei Jahre gibt es im ehemaligen Bezirk 12 (jetzt Ausbildungsbezirk 12) eine Lehrerfortbildung (jetzt „Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte“). Der „Austragungsort“ war diesmal die Login-Akademie in Deiringsen (bei Soest). Oft finden sich gleiche Gesichter wieder ein (klar, weil halt alle drei Jahre eine Fortbildung notwendig ist). Oft sind solche Fortbildungen reine Vortragsveranstaltungen und von daher für die Teilnehmenden relativ anstrengend. Deshalb empfinden viele diese Tage auch als wenig produktiv.

Da versucht die Fortbildung im Ausbildungsbezirk 12, die zum wiederholten Mal von Frank Hofmann, dem Bezirksausbildungsleiter, vorbereitet wurde, ein wenig Abstand zu nehmen. Immer wieder finden sich Elemente, die entweder direkt aus dem Alltag kommen oder danach schreien, in die Tat umgesetzt zu werden. Da gab es in diesem Jahr eine ganze Reihe sehr praktischer Anregungen und Hilfen. Der gute Zuspruch, immerhin kamen knapp 30 Fluglehrer, gibt dem Konzept recht.

Es begann mit den Änderungen der LuftPersV (noch relativ trocken). Die Fotos von den Wellenflügen im Sauerland, die Tim Sirok vorstellte, mit der Darstellung der Technik und den entsprechenden Hotspots machte gleich Lust auf Fliegen und Ausprobieren. Aus der Sicht eines Arztes brachte Dr. Georg Köhne (Fliegerarzt aus Meschede) die Problematik von Höhenflügen zu Gehör. Aus der Praxis heraus stellte Jens Vierregge (Kontroller in Köln-Bonn) Verfahren von An- und Abflug in Köln-Bonn dar.

Ganz praktisch wurde es dann am Sonntagmorgen: das Thema „Besondere Schüler brauchen besondere Hilfen“ brachte in Gruppen erarbeitet eine Menge guter Tipps und Hilfen für die Praxis. Anregend dazu war auch die Einstimmung von Katharina Milke, ehemaliger Lehrerin, über junge Menschen, die mit ADHS (Aufmerksamkeitsdefizit-/Hyperaktivitätsstörung) zu tun haben. Es wurde klar, dass auch diese jungen Leute durchaus gute Piloten werden können, wenn sie die passenden Hilfestellungen bekommen.

Jens Vierregge brachte allen noch die SERA nahe und den Abschluss bildete eine Einweisung von Frank Hofmann in die neue ATO-Verwaltung vom Landesverband für eine Eingabe von Schüler-, Fluglehrer, und Schul-Luftfahrzeugdaten, was ab dem 8. April 2015 Pflicht wurde. Neben dem offiziellen Programm gab es natürlich auch Raum für informellen Austausch und Abstimmung von Terminen in der neuen Saison, zumal die meisten aus dem Ausbildungsbezirk 12 stammten. Aber auch angrenzende Bereiche bis hin nach Köln waren vertreten.

Ein Dankeschön geht an Michael Osthaus, der uns Unterrichtsräume in der Login-Akademie zur Verfügung stellte, sowie an alle Referenten.



Der Habicht bei der Landung.

Flugplatzfest und 60-jähriges Jubiläum

von Frank Pietz

Nachdem am vor Wochenende die Landesausscheidung NRW im Jugendvergleichsfliegen auf den Ruhrwiesen ausgerichtet worden war, fand am 19. und 20. September die nächste große Veranstaltung auf dem Flugplatz in Oeventrop statt: Das alljährliche Flugplatzfest. Dieses Jahr feierte der LSC in diesem Rahmen sein 60-jähriges Vereinsjubiläum.

Am Samstag wurde das Programm noch durch einige Schauer unterbrochen. Am Sonntag hatten wir mehr Glück mit dem Wetter, so dass bis auf wenige Ausnahmen alle Punkte des Programms planmäßig durchgeführt werden konnten. Das Acroteam-Meschede begeisterte mit atemberaubenden Motor-Kunstflugvorführungen.

Auch die Modellflieger konnten wieder mit ihren Vorführungen überzeugen. Sicherlich waren die lautstarken Delta-Modelle vom Team Jeß ein echter Hingucker. Ruhiger aber nahezu majestätisch anmutend waren dagegen die Flugvorführungen von Christoph Zahn mit seinem DFS Habicht.

Neben den unterhaltsamen Flugvorführungen fand am Samstag der Festakt zum Vereinsjubiläum statt. Viele Mitglieder und Ehemalige hatten sich eingefunden, um diesen Anlass ausgiebig zu würdigen. Nach der Anmoderation durch Wolfgang Löser sprachen Peter Enste (1. Vorsitzender) sowie Klaus Bünfeld als Bezirksausschussvorsitzender einige Worte zu den Gästen. Höhepunkt war dann die Ehrung der anwesenden Gründungsmitglieder. Rudi Kärger sowie Alfred Bräutigam wurden für Ihre 60-jährige Vereinszugehörigkeit geehrt.

Vereinsstein

von Wolfgang Löser

Am Flugplatzfest-Samstag 2015 im September wurde im Rahmen des 60 jährigen Vereinsbestehens am Spatzennest unser Vereinsstein enthüllt. Er soll uns immer daran erinnern was Fliegerfreundschaft ausmacht wenn alle zusammenhalten und sich gegenseitig respektieren. Auch soll er daran erinnern dass viele Luftsportfreunde, ob Vereinsmitglieder oder andere Gönner gemeinsam daran gearbeitet haben, dass wir heute ein solch gutes Fluggelände und Gerät für unser schönes Hobby haben. Es gibt auch Ansporn alles dieses weiter zu erhalten und behutsam auszubauen. Der Stein stammt aus dem Steinbruch von unserem alten, leider verstorbenen Fluglehrer Willi Unger aus Warstein. Tochter Heidi und Sohn Willi waren sofort bereit einen solchen Stein im Steinbruch Warstein zu besorgen. Gemeinsam mit Bruno Drepper haben wir den Stein dann aus Warstein abgeholt. Jung und Alt und mit Spende und Hilfe der Firma Hilgenhaus haben dann zusammen den Bereich des Steinstandortes neu gestaltet. Ein Schild, beschriftet von Hendrik, sagt dem Betrachter und Besucher

heute was mit diesem Stein gemeint ist. Zwar nur ein Stein aber Steinhart wie eine Fliegerfreundschaft. Hals und Beinbruch und die Bitte - Gemeinsamkeit und Freundschaft immer wieder zu pflegen.

Ehrenamt wird anerkannt

von Pasqual Neumann und Eva-Maria Beule

Im Rahmen des Dreikönigsempfangs der Stadt Arnshausen am 10. Januar 2015 wurde Karl Keßler mit der Bürgermedaille geehrt. Mit dieser Auszeichnung bedankt sich die Stadt Arnshausen und der Ortsteil Oeventrop u.a. für seine Arbeit im Seniorenbeirat aber auch für sein Engagement im Luftsportclub Oeventrop.

Bürgermeister Hans-Jürgen Vogel konnte in der Laudatio aufgrund der vielen verschiedenen Aktivitäten Karls nur auf einzelne Eckpunkte eingehen. Hierzu gehörte zum einen die jahrzehntelange Arbeit als Fluglehrer. Unzählige Vereinsmitglieder sind von Karl sicher und humorvoll durch die verschiedenen Stufen der Segelflugausbildung begleitet worden. Insbesondere seine klaren und prägnanten Einwei-

Die Enthüllung des Vereinssteins.



sungen („Gucken.... und RUM!!“) sind mittlerweile legendär.

Darüber hinaus ist sein Engagement in der Vorstandsarbeit als erster Vorsitzender und Geschäftsführer ausgezeichnet worden. Karl prägt und lenkt das Vereinsgeschehen im Luftsportclub Oeventrop seit vielen Jahren.

Daher möchten auch wir uns ganz herzlich im Namen des ganzen Vereins bei dir bedanken, Karl!

Streckenflug 2015

von René Hanses

Auf einen durchwachsenen Winter, folgt ein durchwachsender Sommer. Diese These liest man oft zu Beginn eines Jahres. Dieses bestätigte sich leider auch in 2015 für uns Segelflieger. Einzelne gute Tage, gab es selbstverständlich auch wieder in 2015. Eine langanhaltende gute Periode blieb leider wieder aus. Jedoch konnten wir die überschaubaren guten Tage nutzen.

Die Saison 2015 begann mit unserem traditionellen Osterlehrgang. Bis auf kleinere Sauerlandtouren, war dort überlandflugtechnisch

nicht viel zu holen. Parallel dazu, nutzte Sebastian Beule und Reisegruppe Seipenbusch/Blume & Friends, das gute Wetter in den französischen Seealpen, mit Startplätzen ist Gap und Puimoisson.

Der 18te April war dann einer dieser besonderen Tage. Mit einem guten und motivierten Team, startete der LSC Oeventrop in diesen Tag. Nach optimaler Streckenauswahl, waren am Abend tolle Ergebnisse zu verzeichnen. Andre Brüggemann (LS8) und Tim Sirok (Duo) vollendeten ihr angemeldetes 630km FAI Dreieck und sicherten sich somit wahnsinnige 980 Punkte in der DMST. Kurt- Jürgen Bock und ich waren an diesem Tag mit dem Arcus unterwegs. Das uns seit vielen Jahren gesteckte Ziel von einem ausgeschriebenem 1000km FAI Dreieck, war zum greifen nah! Leider hatten wir auf zwei Schenkeln einen recht hohen Gegenwindanteil, der unseren Schnitt ausbremste. Somit haben wir den letzten Bart nicht mehr erreichen können und mussten nach 980km den Motor ziehen.

Am 2ten Mai kamen Kurt-Jürgen und Tim Sirok dann nochmal in den Genuss eines 850km

Karl Keßler und seine „Begleiter“.





Die „WA“ in der Welle.

Fluges. Auch Hendrik Löser schaffte an diesem Tag seinen 50km Flug.

Mitte Mai ging es dann auf dem Hahnweidewettbewerb weiter. Marco Hanses und Sebastian Beule nutzen diesen als Vorbereitung auf die Europa Meisterschaft 2015.

Anfang Juni folgten dann ein paar schöne Tage aufeinander. Marco Hanses und Tim flogen einen 700km Ziel-Rückflug. Einmal quer durch Deutschland bis an die polnische Grenze und zurück. Sebastian Beule flog parallel dazu einen 600km Flug.

Mitte Juni nahmen dann Kurt-Jürgen Bock und ich an der Deutschen Meisterschaft in Zwickau teil. Etwas vom Pech verfolgt, landeten wir im Mittelfeld.

Im Juli begann dann nicht nur für die Teilnehmer, sondern auch für den ganzen LSC Oeventrop, das Highlight des Jahres. Marco Hanses und Sebastian Beule belegten den Bronze Platz auf der Europa Meisterschaft in Ungarn.

Die letzten Juli Tage ermöglichten Hans-Joa-

chim und Team Hanses/Sirok dann noch einmal einen tollen Flug. Mit 700km bzw 800km umflogen wir den kompletten Luftraum von Düsseldorf, mit einem anschließenden Abstecher in die Röhn und zum Abend nochmal ins Münsterland.

Im August gab es dann nochmal ein paar schöne Spätsommerflüge von Oeventrop aus. Anfang September beendete Sebastian dann die thermische Saison in Südfrankreich, mit tollen Flügen zwischen 300-500km.

Der Herbst ließ uns dann, wie auch in 2014, meist im Stich. Nur vereinzelte kleine Hang- und Wellenflüge konnten erlebt werden. Einen schönen Flug am Wiehengebirge, besser bekannt als Porta, konnten Tim und ich erleben. 450km kamen mit einer Kombination aus Wellen- und Hangflug, mit Start in Oeventrop, zusammen.

Den letzten kleinen, für uns sogar sehr bedeutenden Erfolg, gab es am 30.12. Dort schafften Tim und ich, unser bekanntes Wellensystem im Ruhrtal (Oeventrop <-> Olsberg) mit einem weiteren System, im Lee vom Balver Wald bei Iserlohn, zu verknüpfen. An dem Tag schafften wir 270km zu fliegen. Die 300km, sind mit Verbindung dieser Systeme, nun sehr realistisch geworden. Und das Interessante ist, dass für die Verbindung dieser beiden Gebiete, nur eine Höhe von ca. 1500mNN nötig ist, da man alles parallel zum Wind fliegt und somit keine Vorsprünge gegen den Wind machen muss.

Winterarbeit 2014/15

von Joachim Beuler

Auch in dieser Winterarbeitsperiode wurden Ende Oktober/ Anfang November 2014 der Arbeitsumfang für den anstehenden Winter kalkuliert und die zu leistenden Arbeitsstunden festgelegt. Die Arbeitsgruppen wurden ähnlich wie bei der letzten Winterarbeit eingeteilt. Ein großer Unterschied zu den Jahren vorher bestand darin, dass Daniel Niklas eine Onlineeingabe der geleisteten Arbeitsstunden und auch zu der Arbeitsdokumentation an sich über unsere Homepage ermöglichte. Zunächst sollte es jedoch zusätzlich das altbewährte „Papierverfahren“ im ersten Jahr noch geben. Das neue elektronische Verfahren sollte die Kontrolle und auch die statistische Auswertung vereinfachen. Nach meinem Dafürhalten ist die Sache sehr zu unserer Zufriedenheit verlaufen, so dass wir das Verfahren auch in diesem Jahr so weiterführen werden.

Im Verlauf der Weihnachtsferien wurden dann alle Holzflugzeuge fertiggestellt. Danach kamen die Kunststoffflugzeuge in die Werkstatt. Insgesamt haben alle Arbeitsgruppen sich bemüht, in ihren Zeitfenstern die Arbeiten schnell und sorgfältig zu beenden.

Auch die Windenmannschaft hatte danach noch die Möglichkeit, in der Werkstatt im Warmen unsere Winde für die Flugsaison zu präparieren.



Bei der Winterarbeit.

Am 07./08. März bzw. 15. März 2015 wurden die Segelflugzeuge schließlich wieder aufgebaut und zum Teil auch noch gewogen (Das ist alle 4 Jahre vorgeschrieben).

Am 21. März 2015 wurden unsere Vereinsflugzeuge von Walter Sattler wie gewohnt abgenommen und die Flugsaison konnte mit dem Osterlehrgang beginnen.

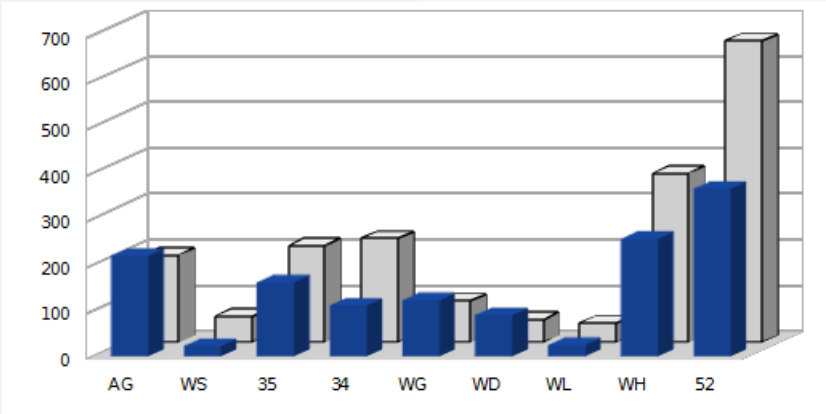
Insgesamt wurden 848 Arbeitsstunden dokumentiert. 39 Vereinsmitglieder haben diese Stunden geleistet, das sind im Schnitt 21,74 Stunden pro Arbeiter. Alle weiteren Arbeiten z.B. Vorstandsaufgaben oder Sonderaufgaben wie: Fallschirme packen, Öffentlichkeitsarbeit, Umweltreferent und und) sind bei den hier aufgeführten Stunden NICHT berücksichtigt.

ALLEN Vereinsmitgliedern gilt mein Dank für die sorgfältig und umsichtig geleisteten ARBEITEN!

Winterarbeit Statistik 2015

Alle Arbeiten	874,50 Stunden	D-0852	128,50	D-5443	41,50
Arbeiten an Flugzeugen	458,75 Stunden	D-5267	47,50	D-7437	27,25
andere Arbeiten	415,75 Stunden	D-4838	33,50	D-3679	58,50
		D-KOSO	11,00	D-0937	71,25
		D-5135	35,75	D-KMAG	4,00





2015	219	22	161	111	122	90	25	256	365
2014	190	57	210	226	90	50	42	368	656

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

Überlandflug - im Team erfolgreich.





Luftsport-Club Oeventrop e. V.

Postfach 6070
59811 Arnsberg



Segelfluggelände Oeventrop-Ruhrwiesen

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

02937 / 483