



Aero Report

Ausgabe 72



Vereinszeitung des LSC Oeventrop e. V.
Ausgabe 2017

Inhalt

Vorwort	3
Ausbildungsbericht 2016	4
SG 38-Fliegen auf der Wasserkuppe	6
Neuer Vereins-Motorsegler – Dimona h36	8
Was ist ein Segelflug Grand Prix?	10
FAI Sailplane Grand Prix - Series VII: UK Bicester 2016	11
Europameisterschaft im Streckensegelflug – Nachlese	15
Neue Motivation Flugbetrieb - Vereinsentwicklung geht weiter!	16
Sauerlandwettbewerb 2016 in Oeventrop	19
Spatzennest - „im neuen Look“- Holzterrasse	20
Winterarbeit 2015/2016	22
Winterarbeit Statistik 2015	23
Vor 50 Jahren	24
Startstatistik	26
Stundenstatistik	26

Vorwort

Liebe Mitglieder und Freunde des Luftsportclubs Oeventrop,

das erste Jahr im Vorstand ist geschafft. Seit mehr als achtzehn Jahren bin ich aktiv im LSC, das heißt, 18 Belehrungen, 18 Jahreshauptversammlungen, 18 Flugplatzfeste und unzählige Monatsversammlungen habe ich als „normales“ Mitglied bereits miterlebt. Da denkt man, dass man hier Routine hat, aber weit gefehlt. In den letzten zwölf Monaten war der Blickwinkel plötzlich ein ganz anderer, an den ich mich erst gewöhnen musste. Viele haben mich in dieser Phase unterstützt und auch konstruktive Kritik geübt, hierfür bin ich sehr dankbar.

Dieser offene Dialog ist es, der unseren Verein nach vorne bringt und uns mit Sicherheit in die Lage versetzt, das Fliegen in Oeventrop auf eine lange Zeit attraktiv zu gestalten. Der erste Schritt in diese Richtung ist durch die Umstellung des Flugbetriebes und des Dienstplans bereits gemacht. Aber um dem Schicksal des Mitgliederschwundes zu entgehen, das momentan viele Segelflugvereine trifft, müssen wir immer wieder genau darauf achten, ob unsere Vorgehensweise als Verein noch zu der aktuellen Lebenssituation unserer Mitglieder passt.

Der Verlust von Rudi, Werner, Ingo und Karl hinterlässt eine große Lücke in unserem Vereinsleben. Jeder von ihnen



war nicht nur Mitglied, sondern hat den Verein gestaltet und war mit vollem Herzen dabei.

Dieses „mit Herzen dabei sein“ ist ein wichtiger Bestandteil unserer Vereinskultur und ein Garant für unseren Erfolg. Für viele ist der LSC nicht nur ein Hobby, sondern eine Herzensangelegenheit. Diese Personen bringen unseren Verein nach vorne und scheuen sich nicht, Verantwortung zu übernehmen, ohne den Spaß an der Sache zu verlieren.

Zum Abschluss noch eine kurze Anmerkung: Müsste ich den Verein in Form einer Ampel bewerten, würde ich diese auf Knall-Grün setzen! Daher macht es Spaß der Vorsitzende dieses Vereins zu sein, der von so vielen engagierten Mitgliedern getragen wird. Vielen Dank dafür!

Mit Fliegergruß,
Pasqual Neumann

Ausbildungsbericht 2016

von René Hanses

Der LSC Oeventrop kann auch in diesem Jahr auf eine sehr erfolgreiche und un-fallfreie Saison mit vielen Höhepunkten des Jahres 2016 zurückblicken. Vergleichend zum Vorjahr konnten wir in diesem Jahr eine ähnlich hohe Anzahl an Ausbildungsstarts und -stunden erreichen. 800 Starts und über 200 Flugstunden waren zu Silvester in der Startliste notiert. Bei den Flugschülern sowie Scheininhabern konnten viele Umschulungen auf weitere Flugzeugmuster unternommen werden. Die Dimona als neuer Motorsegler bietet zudem einigen Interessierten einen neuen und besonderen Anreiz, um den Segelflugschein mit einer Motorseglerklassenberechtigung (TMG) zu erweitern. Aktuell sind es insgesamt drei Anwärter, die sich in der Motorseglerumschulung befinden und diese voraussichtlich in diesem Jahr abschließen werden.

Im Segelflug können wir außerdem, dank des hohen Engagements und der außerordentlichen Motivation der Schülergruppe, viele bestandene A-, B- und C-Prüfungen verzeichnen: Nico Schmitz, Michel Glaremin, Björn Hoffmann, Arne Schuhmacher, Jan Blankenstein und Michel Schneider absolvierten erfolgreich ihre ersten Alleinflüge (A-Prüfung); Tobias Demming, Jan Blankenstein und Michel Schneider erflogen sich die B-Prüfung; und Cedric Dodenhöft, Jan Blankenstein, Michel Schneider und Frederik Schulte erlangten die C-Prüfung. Auch einige Überlandflug-



Vor dem ersten Alleinflug.

einweisungen und sogar erste Wettbewerbserfahrungen beim Sauerlandwettbewerb konnten unsere Schüler erleben und genießen. Auch in diesem Jahr qualifizierten sich einige von ihnen beim Jugendvergleichsfliegen auf Bezirksebene in Soest für die Landesausscheidung in Wesel. Die Tür zum Streckensegelflug eröffneten sich erfolgreich Hannes Friederritz und Alexander Treptow mit dem Erhalt ihres Luftfahrerscheins. Weiter so!

Neben zahlreicher Highlights der Saison 2016 hatte der Verein in diesem Jahr leider auch mit traurigen Verlusten zu kämpfen. Der Abschied unseres ehemaligen Chef-Fluglehrers Ingo Friederritz kam überraschend und hinterlässt eine große Lücke in der Segelflugausbildung. Auch Karl Keßler, der uns die letzten Jahre noch als Theorielehrer unterstützte, werden wir sehr vermissen. Gerade in dieser Zeit zeigte Daniel Bünfeld viel Engagement. Viele



Schulstarts konnten, teilweise auch unter der Woche, ermöglicht werden – sogar F-Schleppberechtigungen wurden vorrangig durch seine Unterstützung erbracht. Für positive Aussichten für die neue Saison 2017 sorgen Monika Keßler und Jens

Frische, die sich derzeit als Fluglehreranwärter in der Theorieausbildung befinden. Im Frühjahr 2017 findet ihr Praxislehrgang statt. Wir freuen uns auf eine schöne Zeit im Jahr 2017!

Prüfungen/Berechtigungen

A-Prüfungen

Nico Schmitz
Michel Glaremin
Björn Hoffmann
Arne Schuhmacher
Jan Blankenstein
Michel Schneider

B-Prüfungen

Tobias Demming
Jan Blankenstein
Michel Schneider

C-Prüfungen

Cedric Dodenhöft
Jan Blankenstein
Michel Schneider
Frederik Schulte

Saisonauftakt im Osterlehrgang.





Die Wasserkuppe - der Berg der Flieger.

SG 38-Fliegen auf der Wasserkuppe

von Jens Frische

Am vorletzten Wochenende im Juni trafen sich fünf Sauerländer Segelflieger mit weiteren jungen Luftsportlern aus NRW an der Wasserkuppe in der Rhön, dem „Berg der Flieger“. Aus Oeventrop mit dabei waren Alexander Treptow, Frederik Linn, Hannes Friederritz, Jil Babilon und Jens Frische.

Die Luftsportjugend NRW hatte eingeladen, den Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe (OSC) zu besuchen und dort mit dem Schulgleiter SG 38 Gummiseilstarts durchzuführen. Die 1938 konstruierte SG 38 ist ein Gleitflugzeug und wurde über 9000 mal hergestellt. Der nur 125 kg schwere Einsitzer ist so eins der meist ver-

breitetsten Schulflugzeugen aller Zeiten. Der OSC verfügt über zwei flugfähige Exemplare: Die D-7055 und die D-7052.

Der Gummiseilstart war die erste Möglichkeit, ein Segelflugzeug durch Kraft von außen in die Luft zu bringen. Dabei wird das Flugzeug von der Haltemannschaft am Heck festgehalten, während die Startmannschaft das V-förmige Gummiseil durch Laufen auf Spannung bringt. Beim Kommando „Los!“ lässt die Haltemannschaft das Flugzeug los und der Flug beginnt. Ohne weitere Aufwinde ist die maximale Flughöhe etwa 20 Meter über Grund und die Flugdauer unter einer Minute. Die charakteristischen Kommandos „Ausziehen – Laufen – Los!“ finden sich immer noch in der „Oeventroper Rakete“,

mit der wir herausragende Leistungen würdigen.

Freitagabend reisten wir an und wurden von kühlem, aber sonnigen Wetter und einer tollen Aussicht begrüßt. Von Hessens höchstem Berg mit 950 m über NN konnte man weit in die umliegende Landschaft blicken. Nach unserer Ankunft bezogen wir unsere Zimmer in der örtlichen Jugendherberge und erkundeten das Umfeld des Flugplatzes auf dem Berggipfel.

Samstag startete der Tag dann früh mit dem Briefing. Von den 26 Luftsportlern war weder jemand schon einmal am Gummiseil gestartet, noch je mit der SG 38 in der Luft gewesen. So folgte eine kurze Einweisung, bei welcher der aus Österreich angereiste Fluglehrer Sepp uns die Besonderheiten des Fluggerätes und der Startart erläuterte; sowohl fliegerisch als auch für die „Gummihunde“ - die Läufer am Seil.

Grau ist alle Theorie, doch grau war auch das Wetter. Nachdem wir den Schulgleiter und das Gummiseil am Start platziert hatten, war der Ausblick, anders als am Vortag, ernüchternd: statt der weiten Sicht vom Vortage eine tiefhängende, auf der Bergspitze aufliegende Bewölkung hatte die schöne, klare Sicht verdeckt. Nach kurzem Warten konnten wir dann aber dennoch starten, doch das schlechte Wetter zwang uns im Tagesverlauf immer wieder zu Unterbrechungen des Flugbetriebs.

Nachdem Fluglehrer Sepp einen Start vorflog, durften sich die ersten Neulinge versuchen. Dank der guten Einweisung konnte jeder den gutmütigen Gleiter trotz des ungewohnten Starts beherrschen. Nach etwa 15 Starts machte uns das Wetter endgültig den Tag zunichte, starker Wind und Regen wollten wir weder dem historischen Fluggerät, noch den Piloten zumuten. An Alternativprogramm mangelte es

Die Teilnehmer vom LSC am Fliegerdenkmal.



nicht, und so wurde der Nachmittag auf der Sommerrodelbahn, am Fliegerdenkmal oder im Segelflugmuseum verbracht, um dann schließlich nach dem Abendessen in den gemütlichen Teil im Clubheim des OSC überzugehen. Dort hörten wir viele interessante Anekdoten über die Geschichte des Vereins und dessen Flugzeugpark. Neben den beiden SG 38 verfügt der Verein über sieben weitere Oldtimerflugzeuge, unter anderem einen von nur drei Exemplaren des DFS Habicht.

Am Sonntagmorgen begann der Tag dann noch früher, denn das Wetter sollte zum Nachmittag sich (noch weiter) verschlechtern. Darum wollten wir so viele Starts wie möglich vorher schaffen. So flogen die Piloten, die am Vortag nicht mehr zum Zuge gekommen waren, je noch einmal, danach schoben wir den Schulgleiter wieder zurück in die Halle. Abschließend erhielt jeder noch eine Urkunde über seinen Flug und seine geschaffte Zeit (Rekord: 28 Sekunden), danach stand die Abreise an.

Wir hatten sehr viel Spaß dabei, diese puri-

stische Form des Fliegens auszuprobieren, auch wenn das schlechte Wetter leider nur einen Start für jeden zuließ. Aber nicht nur deshalb sind wir sicher, dass wir auf jeden Fall wiederkommen, wenn es in der „Wiege des Segelfluges“ heißt: Ausziehen - Laufen - Los!

Neuer Vereins-Motorsegler – Dimona h36

von Marko Prünke und Marcel Brüggemann
Erfolgreiche Einweisungen und bereits schöne Reiseflüge sind mit unserer neuen Dimona im Jahr 2016 zu verzeichnen. Das freut uns!

Seit Mai 2016 ist die Dimona nun einsatzbereit, nachdem ein Motorschaden zum erneuten Stillstand geführt hatte. Seitdem haben wir bis Ende 2016 181 Starts und 66:47 Stunden absolviert.

Im Vergleich sind wir mit der AG im Jahr

Gummiseilstart mit der SG 38.





Unsere Dimona in der Abendsonne.

2015 216 mal gestartet und haben 87:44 Flugstunden absolviert. Rechnet man dies mit dem verspäteten Einsatzbereitschaft der Dimona um, liegen wir bereits jetzt über den Angaben der AG. Dies ist super!

Die am Anfang nötigen Einweisungsflüge für die Piloten wurden reibungslos und schnell absolviert. Hierzu geht ein großes Dankeschön an René Hanses. Sollten sich unsere Piloten doch noch etwas unsicher auf der Dimona, mit ihrem doch etwas anderem Flugverhalten, fühlen, können/ sollten sie mit einem unserer Fluglehrer noch einmal einen Übungsflug durchführen. Übung und regelmäßige Flüge sind das A und O für ein sicheres und spaßerfülltes Betreiben des Motorseglers.

Betrachtet man die Wartungszeit in der Werkstatt und die damit verbundene Stillstandszeit, sieht man schnell woran wir noch arbeiten müssen. Da kurzfristige

Wartungen nicht immer möglich sind, haben wir auch bei diesem Thema die Entscheidung getroffen, das Wartungsteam um eine Person zu erweitern. Somit wird neben Marko Prünke eine Verstärkung gesucht, die bei den Wartungsarbeiten unterstützen kann. Außerdem macht die Arbeit zu zweit auch mehr Spaß! Bitte meldet euch bei Marko, insofern ihr Spaß an der Arbeit habt und natürlich auch die nötige Zeit aufbringen könnt. Da die Dimona wieder auf dem aktuellem Stand ist und hoffentlich nur noch die normale Wartung in der nächsten Zeit anfällt, hält sich hier der Aufwand in Grenzen.

Die jährliche Wartung haben wir im November und Dezember durchgeführt. Seit Anfang Januar steht die Dimona wieder einsatzbereit in der Flugzeughalle und wartet auf viele schöne Flüge in 2017.

Um den Anreiz auf Reiseflüge zu erhöhen, wollen wir einen Reiter auf unserer Website erstellen, wo Reiseflüge bzw. Reisevorschläge oder Tagesausflüge dokumentiert werden können. Hierzu erstellt bitte 2017 zu allen schönen Reiseflüge einen kurzen Bericht, in dem auch Tipps und Hilfen für die nächsten Piloten Einklang finden.

Somit wünschen wir euch viele schöne Flüge in 2017 mit der Dimona und freuen uns auf eure Reiseempfehlungen mit vielen schönen Fotos.

Was ist ein Segelflug Grand Prix?

von Sebastian Beule

Der Segelflug Grand Prix ist eine relativ neue Wettbewerbsserie der FAI. 2005 fand der erste offizielle Wettbewerb dieser Art in St. Auban (Frankreich) statt. Seitdem wird diese Wettbewerbsform parallel zu den anderen zentralen Wettbewerben (EMs, WMs, etc.) von der FAI veranstaltet.

Es war das Ziel einen Wettbewerb zu schaffen, der für den gerade nicht segelfliegenden Zuschauer interessant und nachvollziehbar ist. Deswegen wurde die Wettbewerbsordnung gründlich überarbeitet. Beim Grand Prix kann man den Abflugzeitpunkt nicht mehr selbst wählen. Alle Flugzeuge gehen gleichzeitig auf die Reise. So ist der erste Rückkehrer auch gleichzeitig der Tagessieger. Man muss also nicht mehr warten bis alle Flüge komplett ausgewertet sind. Strikte Abflugregel und eine kleine Teilnehmerzahl (max 25 Teilnehmer) sorgen für die nötige Sicherheit bei diesem Regattastart. Die

Streckenlänge wird so gewählt das die Piloten nur ca. 2-3 Std unterwegs sind und man nicht bis zum späten Abend auf die spannenden Endanflüge warten muss. Da jeder Teilnehmer ein Trackingsystem mitführen muss kann live im Internet oder vor Ort auf einer Leinwand mitgefeibert werden. Das ultra komplizierte Punktesystem wurde durch das System aus der Formel 1 ersetzt. Sprich der Tagessieger bekommt 10 Punkte, der Zweite 8 Punkte, der dritte 7 Punkte usw..

Aber nicht nur für den Zuschauer ist der Grand Prix spannend, auch für die Piloten ist es deutlich aufregender. Du bekommst jetzt auf einmal während des Fluges selbst mit auf welcher Tagesplatzierung du gerade liegst. Alle vorausfliegenden, und höheren Flugzeuge liegen definitiv in Führung. Um nicht einen der wertvollen Punkte zu verlieren muss du dir etwas einfallen lassen. Einen ganz anderen Flugweg wählen, schon tiefer vorausfliegen und schneller einen besseren Aufwind finden, frühzeitig den Endanflug beginnen....

Bicester Airfield aus der Luft.





Das Teilnehmerfeld vor dem Start.

Falls du schon aus den ersten Rängen mit Punkten herausgefallen bist, kannst du ja auch nichts mehr verlieren!

Jedes Jahr finden, verteilt über den ganzen Erdball, circa 10 Qualifikations-Grand-Prix statt. 2017 sind neben Austragungsorten in Europa auch Länder wie Australien, USA oder Südafrika vertreten. Die beiden Erstplatzierten dieser Wettbewerbe dürfen Ende des Jahres durch die Anden „fegen“. In Chile wird beim Finale der Grand-Prix-Weltmeister erflogen. Verfolgt werden können die Events unter www.sgp.aero.

FAI Sailplane Grand Prix - Series VII: UK Bicester 2016

von Sebastian Beule

Schon vor einigen Jahren weckte die Grand Prix Serie mit ihren kurzen, extrem spannenden Wettbewerbsflügen mein Interesse. Mein erster Versuch teilzunehmen scheiterte vor 4 Jahren, da ich kein Urlaub bekommen habe. Nach der Europameisterschaft in Ungarn kam erneut der Gedanke auf etwas Neues zu probieren. Durch den 3. Platz hatte ich in der FAI-Weltrangliste einen ordentlichen Sprung nach oben gemacht. So war es kein Problem einen der begrenzten Teilnehmerplätze zu ergattern. Nach der Auslandserfahrung in Ungarn wollte ich unbedingt wieder außerhalb unserer Landesgrenzen antreten. Die Wahl viel ziemlich schnell auf England. Derren Francis, Mitglied des UK-National

Team, hat mich schon mehrfach versucht auf die Insel zu locken. Er wollte mich überzeugen, dass man auch dort durchaus interessante und lehrreiche Wettbewerbe fliegen kann. Dies, gepaart mit der zu erwartenden britischen Mentalität und Humor, klang vielversprechend genug das Christian und ich uns zusammen mit „Konkurrent“ Jan Omsels (ASG 29; LSC Bad Homburg) Anfang Juli auf der Fähre nach England wiederfanden.

Schon der herzliche Empfang auf dem Bicester (gesprochen „Bisster“) Airfield bestätigten unsere Erwartungen. Der kreisrunde Grasplatz mit seiner alten riesengroßen Hangaranlage ließ keine Zweifel daran dass, hier während WWI und WWII Bristol Fighters und Spitfires ihr Zuhause hatten. Heute beherbergen die Hallen neben Flugzeugen auch unzählige alte und neue Autoraritäten.

Drei Tage blieben, um uns an die Insel gewöhnen zu können. Erste Ausflüge bei 50 km/h Wind, Basishöhen unter 1.000 m über Grund und dazu die recht fordernde Luftraumsituation waren eine gute Grundlage für den Wettkampf. Das Wetter wurde nämlich nicht besser.

Ganze 135 km standen auf dem ersten Aufgabenzettel. Der Flug selbst gestaltete sich dann sogar noch spannender als erwartet. Und das lag nicht nur an dem Wetter. Schon der Grand Prix-Abflug hat es in sich. Es ist gar nicht so einfach möglichst auf die Sekunde genau in der richtigen Höhe mit der passenden Geschwindigkeit



Sebastian bei der Flugvorbereitung.

die Abfluglinie zu treffen. Das Ganze auch noch in einem Pulk von knapp 20 Flugzeugen mit dem gleichen Ziel! Ich war dann auch gleich mal 80 m zu tief. Aber egal, umdrehen für einen zweiten Abflug ist bei der Wettbewerbsform eh nicht drin. Es sollte aber nicht ausschlaggebend für den Tag sein. Wir kämpften fast die ganze Zeit ums Obenbleiben. Nachdem der Regenschauer im Endanflug fast noch die ganze Arbeit zunichte gemacht hätte überflog ich nach fast 2 Stunden die Ziellinie. Tagesplatz 5 und die ersten 5 Punkte. Das Primärziel war schon mal erreicht. Es wäre ja nichts unangenehmer gewesen, als aus England ohne Punkte abzureisen.

4 weitere Tage mussten wir auf den nächsten Wertungstag warten. In der Zwischenzeit befassten wir uns ausgiebig mit der Landeskultur. U.a. standen ein Besuch in Oxford und Blenheim Palace (Winston Churchills Geburtsstätte) auf dem Programm.

Meine zweite Flugerfahrung unter Grand Prix Bedingungen war eine mentale Lehrstunde. Angetrieben von den vorrausfliegenden Flugzeugen versuchte ich verbissen meinen Rückstand aufzuholen. Leider mit zu vielen erfolglosen Entscheidungen. Es wäre geschickter gewesen die Emotionen in den Griff zu bekommen und die Aufholjagd mit mehr Ruhe anzugehen. Als Denkkzettel gab es dann dementsprechend auch keine Tagespunkte. An den nächsten Tagen mussten wir leider wieder ohne vernünftiges Flugwetter auskommen. An einem Tag konnte ich immerhin mit Motorkraft noch einen Ausflug durch vereinzelte Scherungswellen machen. Ein weiterer Wertungsflug viel buchstäblich ins Wasser. Auf dem Weg zur Abfluglinie wurde das ganze Feld von einem aufziehenden Schauer runter gespült. Ein kurzer, chaotischer Versuch das Feld wieder zu starten wurde zum Glück wieder abgebrochen.

Für das Abschlusswochenende bekamen wir Besuch aus der Heimat. Eva-Maria und Pasqual starteten ihre Englandrundreise bei uns in Bicester. Glücklicherweise gab es am letzten Wertungstag noch ein drittes Rennen. So konnten die beiden auch etwas Grand Prix Luft schnuppern. Zunächst sah es wieder sehr schwierig bis fast unmöglich aus. Einige Schauer zogen über die Startaufstellung hinweg und die Basis konnte auch nicht über 800 m Grund ansteigen. Aber das schreckt die Engländer halt nicht ab. Mit 103 km war die Aufgabe aber entsprechend klein gewählt. In der Luft entledigten sich einige Teilnehmer von ihrem Wasserballast, da es wieder nach einem blanken Überlebenskampf aussah. Glücklicherweise stand diesmal kein Schauer im Weg. Der Abflug glückte und mit leichter Kursabweichung konnten wir einer der niedrigen Wolkenstraße folgen. Ich schaffte es recht erfolgreich meinen Platz in der Führungsgruppe zu behaupten. Vorsichtig versuchte ich

Mit Flugzeuganhänger auf die Fähre.



im Geradeausflug möglichst unter den Wolken zu kleben. Ein paar Ausreißer versuchten die Flucht nach vorne. Mussten diesen aber mit einem zu großen Höhenverlust bezahlen. Zum Wenden musste ich die Wolkenaufreihung kurz verlassen. 5 km durchs Blaue und schnell zurück. Der Höhenverlust war nicht zu groß und so ging nach 2 „Angstkreisen“ die Reise weiter. Noch 64 km und bis zur zweiten und letzten Wende. Mit einem Sprung zur nächsten Wolkenstraße konnte der Flug ohne Kreis weitergehen. Auf einmal merkte ich wie Jan langsam nach vorne abtauchte und mehr Geschwindigkeit auflegte. Ein Blick auf den Endanflugrechner brachte die Erklärung. Ich brauchte zwar noch ein paar Sekunden um das ganze grob im Kopf nachzurechnen. Hatten wir wirklich schon knapp Endanflughöhe? Wir waren doch gerade erst losgeflogen und hatten nicht einmal richtig gekurbelt. Mit dem Rückwind im Nacken und der Wolkenstraße auf Kurs voraus sollte es aber wirklich schon

reichen. Vorsichtig schob ich die Wölbklappe noch eine Raste nach vorne sodass 190 km/h anlagen. Über der Rennstrecke von Silverstone ging es dann 110° rechts ab nach Hause. Mit sechs Flugzeugen war es jetzt ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Ich hatte leider etwas Probleme mit den ASG29igen und den JS1en mitzuhalten. Ganz minimal konnten sie davonziehen. Mit 25 Sekunden Rückstand auf den Ersten überflog ich als Fünfter das Zielband. 152 km/h, ganze 41 Minuten Wertungszeit, was ein Tag! Das hatte vor dem Abflug niemand erwartet. Jan konnte sich mit dem 2. Tagesplatz dann auch noch den Gesamtsieg und das Ticket zum Finale in Südafrika sichern.

Vielen Dank nochmal an Christian für die treue Unterstützung. Es macht einfach deutlich mehr Spaß, wenn man sich nicht alleine auf die Reise macht!

Ergebnisse gibt's unter <http://www.sgp.aero/uk2016/>.

Der Ventus „WB“ - gelandet.





Marco Hanses und Sebastian Beule bei der Sportgala in Soest.

Europameisterschaft im Streckensegelflug – Nachlese

von Christian Keßler

Nach ihrem sensationellen Gewinn der Bronze-Medaille als Doppelsitzer-Team bei der Europameisterschaft im Streckensegelflug 2015 in Ungarn, durften sich Marco Hanses und Sebastian Beule im Frühjahr 2016 über die Einladung zu mehreren Sportlerehrungen freuen.

Den Anfang machte die Sportlerehrung der Stadt Arnsberg am 4. März im Rittersaal des alten Rathauses. Nachdem die beiden hier Anfang 2014 schon die Sportplakette in Silber für ihre erfolgreiche Teilnahme an den Deutschen Meisterschaften 2013 in Marpingen in Empfang nehmen durften, wurden sie in diesem Jahr mit der Sportplakette in Gold ausgezeichnet.

Am 12. März stand dann die Sportgala des Kreises Soest an. Marco wurde hier als Team-Partner zwar erwähnt, konnte aber im Gegensatz zum Warsteiner Sebastian nicht nominiert werden. Nach langem Daumendrücken seiner Begleiter konnte Sebastian dann die Auszeichnung für den dritten Platz in der Kategorie Sportler des Jahres entgegennehmen.

Zum Abschluss ging es dann am 9. April zur HSK Sportgala. Hier waren die beiden – wieder gemeinsam – für den Gerd-Winkler-Ehrenpreis nominiert und konnten in dieser Kategorie den 5. Platz belegen.

Damit wurde für die beiden und alle, die mit gefiebert haben, das letzte Kapitel dieses besonderen und wahrscheinlich einmaligen Abenteuers Europameisterschaften geschlossen.

Neue Motivation Flugbetrieb - Vereinsentwicklung geht weiter!

von Daniel Büenefeld

„Kannst Du den Windenfahrer ablösen?“, „Könntest Du dich in Dienstbuch eintragen?“ oder „Ach, gut dass Du da bist, kannst Du mir einen Flugauftrag geben und Dich wenn ich gelandet bin hinten in die ASK13 setzen?“ – häufig waren dies vor der Saison 2016 nach der Begrüßung am Flugplatz die als erste gestellten Fragen wenn man im Laufe des Tages zum Flugbetrieb hinzugekommen ist. Leider waren diese auch der Grund für einige, sonst sehr aktive Vereinsmitglieder, sich an einem Samstag- oder Sonntagnachmittag bei freier Zeit lieber anderen Dingen zuzuwenden anstatt den Weg zum Flugplatz zu suchen.

Die „Angst“, wieder direkt in eine Verantwortlichkeit gedrängt zu werden, war bei vielen einfach zu groß geworden. Hinzu kam, dass beim Flugbetrieb selbst häufig eine angespannte Atmosphäre herrschte – an und für sich sollte beim Hobby und in

der Freizeit ja auch der Spaß nicht zu kurz kommen.

Um diesem eher negativen Trend, welcher sich auch in den rückläufigen Startzahlen niederschlug, entgegenzuwirken bildete sich Ende 2015 ein Gremium, bestehend aus einem Querschnitt aktiver Vereinsmitglieder, welches zunächst die damalige „Ist Situation“ analysierte um daraus Ansatzpunkte zur Optimierung des Flugbetriebs zur Saison 2016 zu entwickeln. Das Ergebnis dessen, was erarbeitet wurde, kann sich aus meiner subjektiven Wahrnehmung heraus absolut sehen lassen und trug zu einer sehr positiven Entwicklung und einem deutlichen Motivationschub in der Flugsaison 2016 bei.

Insbesondere die doppelte Besetzung von Windenfahrer- und Flugleiterdiensten, die Beschränkung des Flugbetriebs auf eine Kernzeit von 11 – 17 Uhr (mit der Option auf Verlängerung) und die Entlastung der Fluglehrer durch den späteren Dienstbeginn, sorgten in meinen Augen für einen positiven Effekt.

In der ASK 21 über Arnberg.





Nico Schmitz nach seiner A-Prüfung!

Diensthabenden ist es nun möglich, die Dienste etwas aufzuteilen und auch selbst Flüge durchzuführen. Die Zahl der verantwortlichen Ansprechpartner im Flugbetrieb hat sich deutlich erhöht und sorgt für eine Entlastung aller Beteiligten. Weiterhin ist durch diese Doppeldienstbesetzung klar definiert wer für den jeweiligen Tag in der Verantwortung steht und man muss, wenn man später zum Flugbetrieb hinzukommt, nicht direkt die Sorge haben umgehend in eine verantwortliche Rolle gedrängt zu werden.

Ich habe im Laufe der Saison den Eindruck gewonnen, dass es einigen Mitgliedern so wieder deutlich leichter gefallen ist, im Laufe des Tages für einige Stunden zum Flugplatz zu kommen und einfach ein bisschen „mitzumachen“. An den Startzahlen (2015: 1998 / 2016: 2308) gemessen konnten wir das Ergebnis auch wieder über die 2.000er Marke steigern. Dies ist zwar sicherlich auf mehrere Faktoren zurückzuführen, allerdings sind die herbeigeführten Änderungen auch ein Indiz auf

für die gesteigerten Zahlen. Schön wäre es, wenn wir diese Zahl im kommenden Jahr abermals erhöhen könnten - 2500 Starts sind sicherlich ein machbares Ziel.

Der Flugbetrieb im Jahr 2016 war, so habe ich es jedenfalls wahrgenommen, ein deutlicher Aufwärtstrend, an dem wir auch im Jahr 2017 weiterarbeiten müssen. Die vorgenommen Veränderungen dürfen dabei nur die ersten Schritte sein. Bei der weiteren Entwicklung des Vereins müssen wir auch stets die gesamtgesellschaftlichen Trends und Prozesse im Blick behalten. An diese müssen wir den Flugbetrieb, besser gesagt uns als Verein, immer wieder anpassen.

Es ist unabdingbar, dass wir die traditionellen Werte, welche unseren LSC Oertröpp immer ausgemacht haben, nicht vergessen und in die Überlegungen miteinfließen lassen. Gerade für unsere jüngeren Mitglieder, ob Nachwuchs, Schüler oder Jungscheinpiloten, ist es wichtig zu erleben und zu spüren, dass der Verein über den normalen Flugbetrieb hinaus noch viel mehr zu bieten hat – gemeinsames Planen und Realisieren von Projekten (z.B. Terrassenbau oder Veranstaltungen), das Übernehmen von Verantwortung in verschiedenen Bereichen (z.B. Jugendgruppe, Werkstatt, Flugleiter etc.) oder das Erleben von Gemeinschaft zwischen Jung und Alt.

Unser Hobby und unser Verein funktioniert nur dann, wenn wir es schaffen die Mitglieder zu begeistern, sie zu binden



Unsere jungen Piloten beim Flugbetrieb.

und zu vollwertigen Bestandteilen unseres Vereins zu integrieren. Gemeinschaftliche Aktionen wie die Grünkohlwanderung mit über 70 Teilnehmern, das Flugplatzfest oder der für dieses Jahr geplante Vereinsausflug zeigen auf, wie gut das Vereinsleben funktioniert und wie viel Spaß es machen kann, zusammen etwas zu schaffen.

Darüber hinaus finde ich es wichtig, dass wir uns immer wieder klarmachen und weitergeben, dass wir keine Einzelsportart machen sondern einen Teamsport ausüben, der eine hohe Verantwortung von allen Beteiligten erfordert, und der im Verein nur gemeinsam funktionieren kann. Das „füreinander Einstehen und miteinander etwas erreichen“ ist eine feste Größe im Sinne der Vereinskultur.

Ich sehe es als Aufgabe für die nächsten Jahre, stetig an der Entwicklung

des Vereins und dem Zusammenhalt der Mitglieder zu arbeiten und den Verein dementsprechend fit für die Zukunft zu machen. Dies kann, das hat das Beispiel Flugbetrieb gezeigt, nur „Step by Step“ passieren und muss mit einer gewissen Nachhaltigkeit geschehen. Wenn wir alle uns weiter engagieren und unsere Ideen und Visionen einfließen lassen, auf Augenhöhe miteinander diskutieren und letzten Endes alle an einem Strang ziehen mache ich mir für die Zukunft unseres LSC Oeventrop keine Sorgen.

Ich freue mich es weiter mit anzupacken und wünsche Euch allen eine erlebnisreiche und unfallfreie Saison 2017 mit vielen schönen Flügen und Momenten im Verein. In dem Sinne – in Treue zum Alten die Zukunft gestalten...

Sauerlandwettbewerb 2016 in Oeventrop

von Christian Keßler

In der Fronleichnams-Woche war es 2016 wieder so weit: Nach den Sauerlandwettbewerben 2002 und 2010 und der Landesmeisterschaft der Junioren 2005 durfte der LSC Oeventrop 2016 ein weiteres Mal den traditionellen Sauerlandwettbewerb ausrichten.

Dieser Wettbewerb zielt seit jeher darauf ab, ambitionierte Überlandflieger aus dem Sauerland und dem Umland zusammen zu bringen und in einer freundschaftlichen Atmosphäre einen sportlich anspruchsvollen Wettkampf zu bieten. Dabei gilt das besondere Augenmerk der Förderung des fliegerischen Nachwuchses, um jungen Piloten die Möglichkeit zu bieten, erste Wettbewerbserfahrung zu sammeln.

So haben sich über Fronleichnam insgesamt 21 Flugzeuge aus 12 Vereinen mit 40 Pilotinnen und Piloten und zahlreichen Rückholern an unserem kleinen Segelfluggelände eingefunden.

Das Teilnehmerfeld am 3. Wertungstag.

Geflogen wurde in drei Klassen, die entsprechend der Leistungsfähigkeit der unterschiedlichen Segelflugzeuge eingeteilt waren.

Am Ende ließ das Wetter je nach Klasse nur einen bis drei Wertungstage mit Distanzen von bis zu 300 km zu.

Im Gegensatz zum Wetter konnten wir uns von unserer besten Seite zeigen.

Vielen Dank an alle Helfer und Unterstützer, die mit ihrem Einsatz dafür gesorgt haben, dass unsere Gäste wieder eine gut organisierte Woche bei uns verbringen konnten. Die Rückmeldungen von allen Teilnehmern waren durchweg begeistert.

Der Sauerlandwettbewerb findet alle zwei Jahre statt und wir hoffen, viele Gesichter 2018 an einem anderen Flugplatz im Sauerland wieder zu treffen.



Spatzennest - „im neuen Look“ - Holzterrasse

von Jörg Löser

Aus dem Gedanken heraus etwas für uns, für die Gemeinschaft des Luftsportclubs zu tun, entstand vor mehr als zwei Jahren der Plan zum Bau einer neuen Terrasse vor unserem Vereinsheim. Als Förderer des Zusammenhalts und der Gemeinschaftlichkeit in unserem LSC machte es Wolfgang Löser (Tuffi) sich zur Herzensangelegenheit, das Projekt in die Tat zu setzen. Die Idee war in die Köpfe der Vereinsmitglieder gestreut. Erste Diskussionen der Stammtischrunden umrissen was die neue Terrasse alles können sollte und wie sie beschaffen sein muss, um den Ansprüchen des Vereins gerecht zu werden. Hochwassertauglich, behindertengerecht, stabil, beleuchtet, windgeschützt, beschattet, ebenerdig mit dem Spatzennest, pflegeleicht, in Eigenarbeit zu bauen, werbetauglich und groß genug für eine Monatsversammlung sollte die neue Terrasse sein.

Wie auf einer Pilgerfahrt durch das Land der Bier-Terrassen sammelte Wolfgang Bilder und Ideen von geeigneten Konstruktionsvarianten. Externe Berater und interne Fachleute wurden in die Planung einbezogen und zur Mitwirkung am Terrassenbau motiviert. Eine erste Zeichnung entstand aus der Hand von Grünbau GmbH Hilgenhaus. Die grobe Planung wurde in einer Monatsversammlung vorgestellt. Langsam entstand eine genaue Vorstellung: die Unterkonstruktion aus Holzbalken auf



Das „Team Terrasse“.

Kunststoffdrehfüßen gelagert, mit Douglasendielen beplankt und durch ein Holzgeländer begrenzt, auf einer Fläche von 16 x 4 Metern, einem behindertengerechten Aufgang, zwei Stufenaufgänge, Elektroinstallation und Beleuchtung, soweit der genaue Plan! Da der Materialeinkauf die Vereinskasse nur möglichst gering belasten sollte wurde, unter den Vereinsmitgliedern, Freunden und Förderer des LSC die Spendenbereitschaft abgefragt.

Nachdem die Planung aufgestellt, die Materialliste geschrieben, die Finanzierung gesichert, die Bauplanung somit nach aller Ingenieurskunst abgeschlossen war, wurde der Oktober 2016 als Baubeginn festgelegt. In der Woche vor dem Herbstlehtag der Jugendgruppe ging die erste Holzlieferung ein. Hans-Joachim und Jörg fuhren zum Sägewerk eines Fliegerfreundes nach Fretter („Wir holen Bretter aus Fretter“), um mehr als 2 Tonnen Dugla-

siendielen abzuholen. In weitere Vorarbeiten, wie das Lasieren der Konstruktionshölzer, wurden unsere Nachwuchspiloten Frederick und Hannes mit einbezogen.

Zu Beginn des Herbstlagers war mit Dirk Gerstenköper, Patrik Voss, Udo Löser, Jörg Löser und Wolfgang Löser der Kern des Bauteams komplett. Das gesetzte Ziel: innerhalb der ersten Herbstferienwoche sollten die wesentlichen Arbeiten abgeschlossen sein. Unter Anleitung von Holzwurm Udo wurde am Samstag die Unterkonstruktion aufgestellt und ausgerichtet. Während Wolfgang die weitere Bauleitung ausübte und nach Büroschluss täglich mit neuen Ideen überraschte, machten sich Wuffel, Vossi, Jörg und Udo an die Ausführung der Arbeiten. Dank der ständigen Unterstützung durch anderer Lehrgangsteilnehmer wurden die Arbeiten zügig vorangetrieben. Maler und Drepper machten regelmäßig Kontrolle der Baufortschritte und umsorgten das Bauteam mit „besonderen Ölen“ zur Imprägnierung der Holzdielen. Diverse Materialeinkäufe in

den umliegenden Baumärkten steigerten den Erholungswert, besonderes Highlight: eine weitere Fahrt nach Fretter! Was wurde dort wohl gekauft? – Bretter!

Zum Ende des Herbstlagers, dank der guten Wetterlage und der motivierten Helfer, konnte das Projekt fast abgeschlossen werden. Bis zum Abfliegen wurden weitere Arbeiten erledigt: Montage der Handläufe (Tobias Berens), Aufbau der Rollstuhlrampe, Beleuchtung der Treppenstufen, Aufstellen der Blumenkübel (Fa. Hilgenhaus), Fertigstellung des Holzgeländers, usw...

Zum Abfliegen wurde ein Zelt auf der Terrasse aufgestellt und somit eine zünftige Einweihungsparty gefeiert.

Durch Unterstützung der Veltins Brauerei ist der Start in die neue Terrassensaison mit schönen Biergartenmöbeln gesichert. Als 2. Bauabschnitt steht nun noch die Anlage von 2-3 Markisen zur Beschattung der Sitzfläche. Weitere Infos werden Folgen!

Rückblickend betrachtet, war der Bau der Terrasse viel Arbeit, aber auch viel Spaß

Die Terrasse während der Bauphase.





Die fertige Terrasse vor dem Spatzennest.

und ein tolles generationsübergreifendes Projekt! Bleibt nun, allen Helfern, Spendern und Unterstützern der Sache zu Danken und schöne gemeinsame Stunden auf der neuen Holzterrasse zu wünschen.

Winterarbeit 2015/2016

von Hans-Joachim Beule

Auch in dieser Winterarbeitsperiode wurden Ende Oktober/ Anfang November 2015 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 da-

rin, dass Daniel Niklas eine Onlineeingabe der geleisteten Arbeitsstunden und auch zu der Arbeitsdokumentation an sich über unsere Homepage ermöglichte. Das altbewährte „Papierverfahren“ wurde nun nicht mehr fortgeführt. Das neue elektronische Verfahren soll die Kontrolle und auch die statistische Auswertung vereinfachen. Nach meinem Dafürhalten ist die Sache sehr zu unserer Zufriedenheit verlaufen.

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.

Am 12./13. März 2015 wurden die Segelflugzeuge schließlich wieder aufgebaut und zum Teil auch noch gewogen (Das ist alle 4 Jahre vorgeschrieben).

Am 19. März 2015 wurden unsere Vereinsflugzeuge von Walter Sattler wie gewohnt abgenommen und die Flugsaison konnte mit dem Osterlehrgang beginnen.

Insgesamt wurden 1432,50 Arbeitsstunden dokumentiert. 60 Vereinsmitglieder haben diese Stunden geleistet, das sind im Schnitt 23,88 Stunden pro Arbeiter. Alle weiteren Arbeiten z.B. Sonderaufgaben wie: Fallschirme packen, Öffentlichkeitsarbeit, Umweltreferent Internetauftritt und und) sind bei den hier aufgeführten Stunden DIESESIMAL berücksichtigt.

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

Winterarbeit Statistik 2015

Alle Arbeiten	1358 Stunden	D-0852	102,50	D-5443	55,00
Arbeiten an Flugzeugen	472 Stunden	D-5267	46,75	D-7437	25,50
andere Arbeiten	886 Stunden	D-4838	45,50	D-3679	34,50
		D-KOSO	81,50	D-0934	35,75
		D-5135	45,25		

Während der Winterarbeit 2015/2016.





Nach Zusammenstoß in 400 Meter Höhe in Oeventrop:

Segelflugzeug sauste in das Dach eines Wohnhauses Pilot und Fluggast verletzt

Einzige Maschine der Warsteiner Segelflieger ging völlig zu Bruch – U. Frigge gelang gute Notlandung

Oeventrop. 400 Meter hoch befanden sich gestern am frühen Nachmittag zwei Segelflugzeuge über Oeventrop, die kurz vorher auf dem Flugplatz aufgestiegen waren, als sie sich mit den Tragflächen berührten. Zum Glück lösten sich die Maschinen wieder. U. Frigge, in der einsitzigen K 6, konnte sein Flugzeug wieder fangen und schaffte eine Notlandung auf den Ruhrwiesen. Schwerer erwischt es die dopselsitzige K 2, die der 36jährige Alfred Bräutigam, ein erfahrener Flieger, steuerte. Aus der rechten Tragfläche wurde ein Stück herausgerissen, die Maschine „schmierte“

in einer steilen Spirale ab und schlug in das Dach des Wohn- und Geschäftshauses Cramer, Südstr. 6. Hier ging die Maschine, die einzige der Flugsportinteressengemeinschaft Warstein, und deren Wert nach acht Jahren Flugzeit bei 6000 DM liegt, völlig zu Bruch.

Glück hatten Pilot Bräutigam und die 27jährige S. Opitz aus Burgsteinfurt, die mitgeflogen war; Sie erlitten, wie bei einer ersten Untersuchung festgestellt wurde, Beinbrüche und Schnittwunden im Gesicht (Bräutigam) sowie Platzwunden und Verstauchungen.

Nach Zusammenstoß in 400 Meter Höhe in Oeventrop:

Segelflugzeug sauste in das Dach eines Wohnhauses Pilot und Fluggast verletzt

Einzige Maschine der Warsteiner Segelflieger ging völlig zu Bruch – U. Frigge gelang gute Notlandung

Oeventrop. 400 Meter hoch befanden sich gestern am frühen Nachmittag zwei Segelflugzeuge über Oeventrop, die kurz vorher auf dem Flugplatz aufgestiegen waren, als sie sich mit den Tragflächen berührten. Zum Glück lösten sich die Maschinen wieder. U. Frigge, in der einsitzigen K 6, konnte sein Flugzeug wieder fangen und schaffte eine Notlandung auf den Ruhrwiesen. Schwere erwischt es die dopselsitzige K 2, die der 36jährige Alfred Bräutigam, ein erfahrener Flieger, steuerte. Aus der rechten Tragfläche wurde ein Stück herausgerissen, die Maschine „schmierte“

in einer steilen Spirale ab und schlug in das Dach des Wohn- und Geschäftshauses Cramer, Südstr. 6. Hier ging die Maschine, die einzige der Flugsportinteressengemeinschaft Warstein, und deren Wert nach acht Jahren Flugzeit bei 6000 DM liegt, völlig zu Bruch.

Glück hatten Pilot Bräutigam und die 27jährige S. Opitz aus Burgsteinfurt, die mitgeflogen war: Sie erlitten, wie bei einer ersten Untersuchung festgestellt wurde, Beinbrüche und Schnittwunden im Gesicht (Bräutigam) sowie Platzwunden und Verstauchungen.

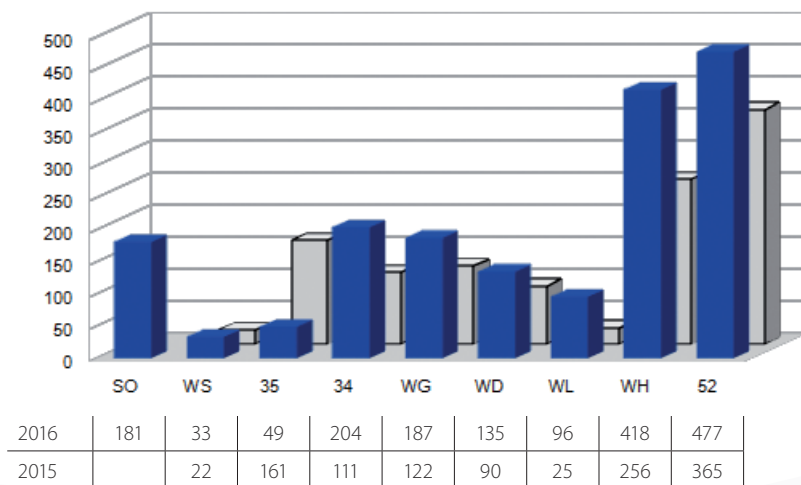


Startstatistik

2016

2015

Saisonvergleich 2016/2015

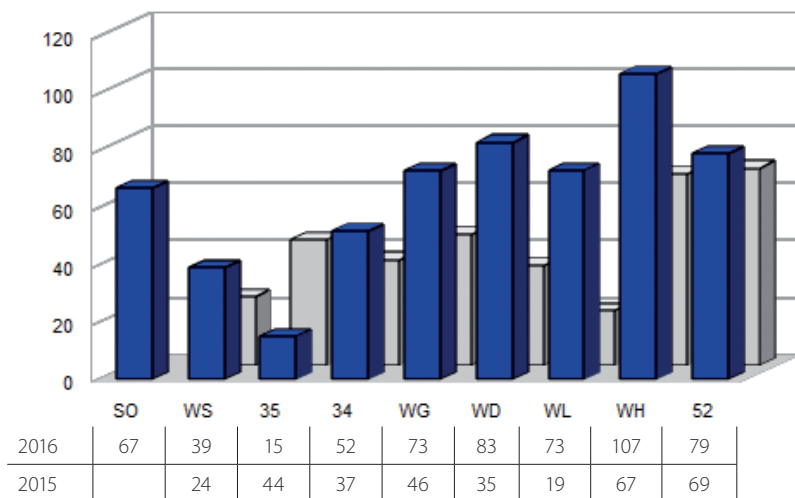


Stundenstatistik

2016

2015

Saisonvergleich 2016/2015



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

Thermik-Flug im Sauerland.





Luftsport-Club Oeventrop e. V.

Postfach 6070
59811 Arnsberg



Segelfluggelände Oeventrop-Ruhrwiesen

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

02937 / 483