



Aero Report

Ausgabe 67



Vereinszeitung des LSC Oeventrop e. V.
Ausgabe 2012

Inhalt

Vorwort	3
Hahnweide- Delegation 2011	4
KMAG SF 25 b nach EDDW - Bremen	5
Spenden-Barometer „Motorsegler“	9
Streckenflug 2011 - Das etwas anderes Jahr...	10
Jugendarbeit in unserem Verein – Über Chancen und Gefahren in der Zukunft	13
Kommunikation ist alles!	19
Hurra, ich - die K6 CR D-5267 - fliege wieder!	20
Klippeneck 2011	25
Familienfreundlicher Luftsportverein	26
Wellensaison 2011 im Sauerland	27
Unser Fliegerlied	30
Bundesjugendvergleichsfliegen 2011	31
Ausbildung 2011	32

Vorwort

Liebe Vereinsmitglieder,

die Ka 6 fliegt wieder, und wie!

Marcel Brüggemann ist mit dem Flugzeug im September Deutscher Meister geworden. Zuvor hatte er sich maßgeblich dafür eingesetzt, dass das Flugzeug repariert wurde. Zusammen mit Heinz Enste, Alwin Wolfram und Ralf Görs hatte er im Juni mit der Reparatur begonnen. Eine ganze Reihe von weiteren Helfern packten in den folgenden Monaten mit an. Schon Ende August konnte das Flugzeug nach rund 800 Arbeitsstunden wieder in die Luft gehen.

Das Team hatte mit Hochdruck gearbeitet, damit Marcel das Flugzeug auf den Deutschen Meisterschaften fliegen konnte. Und Marcel belohnte sich für die Arbeit mit dem Gewinn des Wettbewerbes (1 von 44 Teilnehmern). Was für eine Geschichte! Herzlichen Dank an Alle, die dies möglich gemacht haben!

Dies war sicherlich eines der Highlights des vergangenen Jahres. Denn nach einem fliegerisch hervorragendem Frühjahr ist der Sommer 2011 leider ausgefallen. So lassen sich sicherlich auch die vergleichsweise geringen Startzahlen begründen. Andererseits ist ein aktiver Flugbetrieb nur mit vielen flugbegeisterten Mitgliedern möglich. Deshalb stellt sich die allbekannte Frage derzeit wieder dringender: „Wie können wir neue Mitglieder für den Verein begeistern und langfristig binden?“



Wie kann es uns gelingen, Mitglieder, die durch berufliche und familiäre Veränderungen nicht mehr so oft da sind, in den Verein zu integrieren. Stichwort „Familienfreundlicher Verein“.

Diese Themen werden uns sicherlich in den nächsten Jahren weiter beschäftigen. Fliegerisch könnten in dieser Saison die zahlreichen Wettbewerbe, an den unsere Piloten teilnehmen, zum Höhepunkt werden. Allen voran der Sauerlandwettbewerb in Brilon. Nicht der leistungsstärkste, aber traditionell der, bei dem der LSC immer mit einer starken Teilnehmerzahl vertreten ist.

Zum Ende des Vorwortes möchte ich Allen danken, die mitgeholfen haben, diese Ausgabe des **Aero Report** mit Beiträgen zu füllen und in einer solch guten Qualität fertig zu stellen.

Ich wünsche allen Fliegern eine erfolgreiche Saison 2012 und hoffentlich einen Sommer, der seinen Namen verdient.

Peter Enste

1. Vorsitzender

Hahnweide- Delegation 2011

von Sebastian Beule

Mit 128 Teilnehmern aus 10 Nationen hat der Hahnweide Wettbewerb im letzten Jahr wieder einen riesigen Zulauf gehabt. Selbst Landsleute aus Finnland und Irland waren mit eigenem Sportgerät angereist. Unser Vereinsname war zweimal in der Teilnehmerliste zu finden. Christian Sauer und René Hanses kämpften zusammen mit der LS 8 gegen die Konkurrenz in der Standard Klasse. Ich war mit unserem Ventus in der 18-Meter Klasse vertreten. Tina und Timo vervollständigten zunächst als Mannschaft unsere Delegation aus Oertröpp.

Fliegerisch ging der Wettbewerb etwas schleppend los. Das LS 8-Team hat schon vor dem ersten Start einen nassen Hintern bekommen. Der rechte Wassersack war undicht und sorgte für einen doch beachtlichen See im Rumpfboot. Mit etwas Hektik vor dem Start konnten wir den Flieger schnell noch trocken legen. Der Wasserballast war jedoch futsch. Mental dadurch etwas angekratzt, musste Christian schon nach wenigen Kilometern außenlanden. Ich konnte die 322 km Strecke unserer Klasse umrunden und lag mit meiner Platzierung im Mittelfeld. Erfreulicher lief es am Tag 2. René konnte mit einem super 2. Tagesplatz einige Punkte gut machen. Auch ich konnte in der Gesamtwertung nach vorne fliegen.

Am Boden wartete weitere Unterstützung aus der Heimat auf uns. Pasqual und mein



Christian Sauer beim Start in der LS 8.

Vater waren mit der Remo auf die Hahnweide gereist. Der nächste Tag sollte dann erst mal der letzte Wertungstag vor der Regenpause sein. Mitte der Woche hielten uns tiefe Wolken und viel Regen auf dem Boden. Selbst zum Motorfliegen war das Wetter zu schlecht. Mein Vater musste seinen Kurzbesuch unfreiwillig verlängern. So kamen wir aber in den Genuss, das neue Flaggschiff von Schempp-Hirth zu bewundern. Bei einem Besuch in der Flugzeugschmiede führte uns der Besitzer Tilo Holighaus selbst durch die Hallen. Er ließ auch einen kleinen Blick in die heiligen Entwicklungshallen zu. So konnten wir den neuen Quintus schon mal aus der Nähe bestaunen.

Am vorletzten Tag ging es dann zumindest für 2 Klassen (Renn- und 18-Meter Klasse) wieder in die Luft. Für mich lief es richtig gut. Ich kam als schnellster von nur drei Flugzeugen, die es an dem Tag über-



haupt geschafft zu umrunden, nach Hause. Leider brachte der mühsame Tag nur keine neuen Punkte. Es hatten, zu meiner Enttäuschung, zu wenige Piloten die Mindeststrecke erreicht. Am Abschlusstag zeigte auch Christian, dass er sich gegen die internationale Konkurrenz behaupten konnte. Er jagte die LS 8 nach 196 km auf Tagesplatz 5. Das bedeutete Platz 11 (19 Teilnehmer) in der Gesamtwertung. Rene übernahm für mich den letzten Wettbewerbstag im Ventus. Mit seinem 7. Tagesplatz konnten wir uns so Platz 12 (von 40 Teilnehmern) sichern.

Da die gute Stimmung auch während der flugfreien Zeit nicht zum Erliegen kam, hat sich die Reise an die Albkannte wieder vollends gelohnt. Besten Dank an unser Team fürs Helfen und Feiern!

Auch dieses Jahr stehen wieder beide Flugzeuge im Teilnehmerfeld des Hahnweidewettbewerbs. - 23 Minuten nach Freigabe der Anmeldungen waren schon alle 105 Plätze für 2012 besetzt. Ich denke das spricht für sich!

Vorne: Sebastian Beule im Ventus.

KMAG SF 25 b nach EDDW - Bremen

von Markus Nordhaus

Schon während meiner Ausbildung habe ich nach möglichen Zielen Ausschau gehalten. Bremen ist dabei nicht nur eine schöne Stadt, sondern auch die Landebühnen sind dort für einen internationalen Verkehrsflughafen sehr moderat. Hinzu kommt eine erstklassige Lage, es sind nur 12 Minuten mit der Straßenbahn in die Altstadt. Da René in Bremen zu der Zeit dabei war seine Ausbildung zum Verkehrsflughafen abzuschließen, sollte EDDW meine erste richtige Destination mit einem Reisemotorsegler werden. Das Ziel: Die Bremer Stadtmusikanten besuchen.

Nach dem das Wetter, René und ich zwei passende Tage gefunden hatten ging es dann an die Vorbereitungen. Da ich das erste Mal den Falken auch über Nacht auf einem fremden Platz unterstellen sollte und mit Bremen es sich obendrein noch um einen „richtigen“ Flughafen handelt, welcher doch schon etwas größer als Dortmund, Paderborn oder Kassel ist, war





Markus Nordhaus mit der KMAG in Kassel.

ich zugegeben etwas mehr aufgeregt. Etliche Fragen stellten sich mir auf die eine Antwort gefunden werden musste: Was muss ich alles mitnehmen und wie kriege ich das am besten unter? Wie hoch sind die Landegebühren genau? Was muss ich beachten, wenn ich den Falken eine Nacht im Freien stehen lasse? Gibt es in Bremen die Möglichkeit den Falken vernünftig zu sichern? Wie läuft das Handling in Bremen ab, schließlich ist das ein internationaler Verkehrsflughafen? Wie schaut das Wetter aus und was mache ich, wenn es plötzlich unerwartet schlecht wird? Was für Ausweichmöglichkeiten habe ich? Wie bringe ich mein Gepäck solange unter, bis mich René abholt? Kann ich einfach so AVGAS tanken, wenn ich nicht an MOGAS komme? Wen muss ich alles Fragen oder Bescheid sagen, dass der Falke für eine Nacht weg ist?

Netterweise standen René und Heinz mir mit Rat und Tat zur Seite, so dass sich alle Fragen unproblematisch beantworten ließen. Sogar die Frage nach der Sicherung des Flugzeugs löste sich in Bremen in Wohlgefallen auf – alles Vorort vorhanden.

Natürlich gehört zur Flugvorbereitung noch einiges mehr. Eine Erfahrung, die ich bei diesem Flug gemacht habe, ist einen Tag vorher nach Sprit zu gucken, zu tanken und dann alles was man schon einpacken kann einpacken. Auch das GPS kann größtenteils schon abends vorher programmiert werden. Da ich mich nicht einfach nur auf das GPS verlasse, habe ich am Vorabend einen ordentlichen Flugdurchführungsplan erstellt, was sich auf dem Rückflug noch als nützlich herausstellte.

Am 15.09.2011 stand mit Christian Kessler ein sehr geduldiger Flugleiter bereit. Herzlichen Dank an dieser Stelle. Trotz vermeintlicher Vorbereitung verzögerte sich der Abflug wie zuvor schon angedeutet. Nach dem dann doch alles geklärt, die NOTAMs gelesen und das aktuelle Wetter in den Flugdurchführungsplan eingetragen war, konnte der Start auf der „30“ in Oeventrop erfolgen. Während des Steigfluges in Richtung Möhnesee meldete ich mich dann in 2.500 ft bei „Langen Information“ zwecks „Flightfollowing“. Ein oft verkannter aber sehr nützlicher Dienst gerade bei längeren Strecken. Die Damen und Herrn von der DFS sind sehr hilfsbereit!

Die zuvor berechnete Navigation bis zum Autobahnkreuz Rheda-Wiedenbrück passte auf die Minute. Dort kontrollierte ich noch mal meine Reiseflughöhe von 3.500 ft, um die Kontrollzone Gütersloh zu überfliegen. Laut NOTAM sollte dort erst um 14:00 UTC Sprungbetrieb aus 8.000 ft stattfinden, so dass für mich der Weg frei

war. Auch der FIS hatte nichts dagegen einzuwenden.

Da der Flug nah unter der Basis vorbeiführte, wurde ich ausgerechnet mitten über der Kontrollzone zum ersten Mal mit Vergaservereisung konfrontiert. Nach kurzer Irritation und einem etwas mulmigen Gefühl konnte ich das Problem allerdings durch Ziehen der Vorwärmung beheben und behielt danach die Ansaugtemperatur stärker im Auge. Nach dem ich Bielefeld hinter mir gelassen hatte sank ich dann auf 2.500 ft, um dem Problem weiter vorzubeugen. Außerdem behielt ich auch die Öltemperatur stärker im Auge, sodass durch Regulieren der Motorkühlklappe die Temperatur immer über 90° blieb.

Nach Überfliegen des Teutoburger Waldes wurde ich dann „übergeben“. Bremen Information bat mich dann locker, formloser als Gedacht und mit etwas nordischen Dialekt „meine Geschichte“ zu erzählen und den Squawk zu wechseln.

Das Vorfeld des Flughafen Bremens.



In der Nähe der Kontrollzone Diepholz erhielt ich die Verkehrsinformation über zwei schnelle Militär-Jets, direkt auf Gegenkurs und die Empfehlung auf 3.000 ft zu steigen. Ohne das ich die Jets gesehen habe, wurde mir auch sehr schnell wieder „clear of traffic“ gemeldet. Gut, dass es diesen Dienst gibt. Auch wenn es nach und nach etwas diesiger geworden ist, passte die Koppelnavigation auch auf dem Rest der Strecke.

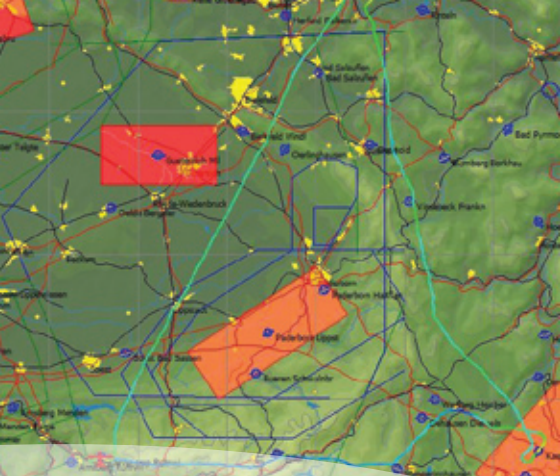
Vor meinem letzten Kontrollpunkt, dem Fernsehturm bei Bassum, meldete ich mich von dem FIS ab, da ich noch das ATIS von EDDW abhören wollte. Danach habe ich dann Kontakt mit Bremen aufgenommen und vereinbarte Sierra als Anflugroute zur 27. Nach Überfliegen und Melden von Sierra 1 und 2 wurde ich direkt in den Queranflug gebeten und kurz darauf auch zunächst zur Landung freigegeben. Der Lotse hat aber wohl nicht mit meiner im Vergleich sehr langsamen Geschwindigkeit gerechnet. Trotz voller Drehzahl wurde mir kurzfristig die Landefreigabe gestrichen und ich musste zugunsten

schnellerer Luftfahrzeuge zunächst nord-östlichen Kurs und dann Holdings südlich der A1 fliegen.

Ab hier zeigte sich schon das im Vergleich zu Paderborn und Co. etwas gehobenere Niveau. Ein Airliner nach dem anderen überflog den Falken. Nach ca. 15 Minuten wurde ich dann hinter einer Rynair mit dem Hinweis auf Wirbelschleppen erneut zur Landung freigegeben. Mit „Volldampf“ ging es dann hinter dem Jet zur Bahn. Das Aufsetzen der Verkehrsmaschine beobachtend peilte ich meinen Aufsetzpunkt möglichst mittig der Bahn an. Einmal um den Wirbelschleppen auszuweichen und zum Anderen, um nicht all zu lange Rollen zu müssen. Hinter mir kündigte sich nämlich schon der Nächste im Queranflug an, was den Türmer doch etwas nervös machte: „Ach Mensch, sie sollten doch noch nicht in den Queranflug einfliegen, haben sie den Motorsegler in Sicht?“ Noch vor dem Aufsetzen wurde ich deshalb auch gebeten die Bahn über den nächsten Taxiway zu verlassen, die Rollkontrolle zu rufen und zu warten.

Über den Wolken im KMAG.





Prüfungsbestandteil: 300 km Dreick.

Nach dem eine weitere Rynair quer vor mir vorbei gerollt ist, bekam ich die Rollanweisung zur Rampe 2, wo dann auch schon ein Follow-Me auf mich wartete. Ich hätte zu gerne ein Video oder ein Foto davon gemacht, jedoch fuhr der Fahrer so flott, dass ich leider keine Hand mehr dafür frei hatte. Als der Marshall mich dann noch tatsächlich in meine Parkposition eingewiesen hat, musste ich endgültig kräftig schmunzeln und war andererseits auch Stolz auf das Vollbrachte. So viele neue Eindrücke und das schon bei der Anreise, das ist Kurzurlaub mit dem Falken!

Der Follow-Me Fahrer hat mir dann auf Rückfrage zwei schwere Betonklötze mit Seilen zum Sichern gebracht. Danach ging es mit Sack und Pack zu Vorfeldkontrolle. Den Weg hätte ich mir auch sparen können, da – spätestens, wenn die Abflugzeit noch nicht genau feststeht – erst vor Abflug bezahlt werden kann. Der Fahrer brachte mich zum Terminal und ich verließ das Vorfeld über den Crew-Ausgang. Beim Betreten der Ankunftshalle überkam mich

ein beeindrucktes „WOW“, obwohl ich den Anblick von Linienflügen kannte. Aber dieses Mal war ich der Pilot! An dieser Stelle ist doch ein kleines bisschen von einem großen Traum in Erfüllung gegangen.

Man sollte schon etwas Übung beim Anfliegen von Verkehrsflughäfen mitbringen. Aber Bremen ist ein schönes Reiseziel, über das ich noch berichten werde (www.markusnordhaus.de). Die DFS ist sehr hilfsbereit, sofern man mitdenkt und -arbeitet. Ich empfehle jedem, der schon ein paar Mal nach Paderborn, Dortmund oder Kassel geflogen ist und die Zeit hat, einmal Bremen zu besuchen. Flugzeit 1:30 Std., Gebühren inklusive Abstellen 23 € plus 8,50 € für die DFS (für Anflug auf einen internationalen Verkehrsflughafen, wird später dem Halter in Rechnung gestellt).

Spenden-Barometer „Motorsegler“

von Dirk Gerstenköper

Nachdem klar war: „Als nächstes ist ein Motorsegler dran!“, weil ja bereits einige Segelflugzeuge in der Zwischenzeit angeschafft worden waren, wurde in einer Monatsversammlung darüber diskutiert in welche Richtung der „neue“ Motorsegler ausgerichtet werden soll. Es wurde aber keine darüber Einigkeit erzielt, ob eher ein moderner, streckentauglicher oder ein günstig zu fliegender Motorsegler angeschafft werden soll. Daraufhin wurde der Vorschlag gemacht, doch erst ein Segelflugzeug anzuschaffen, weil von unseren

Segelflugbegeisterten Vereinsmitgliedern ein Schnäppchen entdeckt wurde, unsere LS8-18 D-7437.

Derart gut mit Segelflugzeugen ausgestattet wollen wir nun verstärkt daran arbeiten, den Wünschen unser Mitglieder gerecht zu werden, die sich einen neuen Motorsegler wünschen.

Es werden ab sofort jährlich zweckgebundene Rücklagen gebildet, die zur Anschaffung des neuen Motorseglers dienen (derzeitiger Bestand 6.000 €). Noch ist einiges zu tun und auf vielfachen Wunsch der Befürworter des Motorseglers werden wir ein Spenden-Barometer am schwarzen Brett im Spatzennest aushängen.

Das Spenden-Barometer soll Überblick über den derzeitigen Finanzstatus geben, dabei werden die eigenen SpARBemühungen und Spenden getrennt dargestellt.

Um diese Bemühungen zu unterstützen, sind Spenden jederzeit willkommen. Da-

für werden am Jahresende auch Spendenbescheinigungen für das Finanzamt ausgestellt, so dass die Spende bei der Steuererklärung geltend gemacht werden kann.

Spenden an :
Luftsportclub Oeventrop e.V.

KTO 359400

BLZ 46462271

Spar- und Darlehnskasse Oeventrop eG

Verwendung: Spende Motorsegler

Streckenflug 2011 - Das etwas anderes Jahr...

von René Hanses

... das haben sich viele Vereinskollegen und die Fliegerfreunde, die bei uns zu Besuch waren, während des Osterlehrgangs gedacht. Eine absolute Premiumwetterlage brachte die von uns allen geliebte Omega-Wetterlage. Eine über zwei Wochen lang stabile Wetterlage ist bei uns mehr als selten. Oft kann man schon mit zwei bis drei guten Tagen mehr als zufrieden sein.

Warten auf den Start.





Mit dem Duo über dem Edersee.

Wir lagen die ganze Zeit am Rand des Hochdruckgebietes, was sich über der Ostsee festgekettet hatte. Somit war die Luftmasse nicht zu stabil, so dass schwache Blauthermik zu erwarten wäre, und auch nicht zu labil, dass man mit starker Bewölkung und Regen zu tun hatte.

Somit war es uns möglich, schon über Tage die Flugzeuge an die einzelnen Piloten zu verplanen um somit für jeden das optimale raus zu holen. Es konnten fast jeden Tag beachtliche Strecken zwischen 500 km und 800 km zurück gelegt werden. Fast jeden Abend kamen ca. 1.500 - 2.000 Streckenflugkilometer zusammen. Unabhängig von den km, war es genauso wichtig und schön mitzubekommen, wie viele ihre selbst gesetzten Ziele erreichten und sie teilweise sogar übertroffen ha-

ben. Die größten Strecken 2011 sahen wie folgt aus.

Sebastian Beule 807 km (Ventus); Alwin Wolfram/René Hanses 725 km (Duo Discus); Kurt-Jürgen Bock/René Hanses 979 km (ASH25); Peter Enste 530 km (Discus); Hans-Joachim Beule 615 km (Ventus); Friedel Bohleber 508 km (DG505); Marco Hanses 595 km (LS8-18m).

Leider wendete sich das Blatt pünktlich zur Hutfete. Für den Rest des Jahres hätte man auch auf den Segelflugwetterbericht unter die Überschrift Thermik „ausverkauft“ schreiben können.

Es folgten nur noch vereinzelte gute Streckenflugtage und davon waren noch weniger am Wochenende.

Auch auf Wettbewerben in ganz Deutschland war der LSC Oeventrop e.V. mal wieder gut vertreten.

Sebastian Beule, René Hanses und Christian Sauer flogen den Hahnweidewettbewerb mit. Andre Brüggemann war mit der LS4 des Fördervereins NRW auf der Junioren Quali in Stöln-Rhinow. Sebastian und Eva-Maria Beule zog es nochmal auf die Alb, zum Klippeneckwettbewerb.

International wurde auch wieder geflogen. Joachim Beule und Kurt-Jürgen Bock waren für ca. 10 Tage in Namibia zum Fliegen. Leider trieb dort auch eine untypische Wetterlage ihr Unwesen, welches nur mäßige Strecken für Namibia zuließ.

Für diejenigen, die Ostern viel Zeit hatten, war das Jahr wohl zufriedenstellend. Für alle anderen bleibt die Hoffnung wohl auf 2012.

Nicht besonders große Strecken, sondern ein regelmäßiges Fliegen über die Platzrunde hinaus sollte für die Meisten das Ziel sein. Ganz besonders sollte man sich das Thema „Teamflug“ zu Gemüte führen. An vielen Tagen die nicht übermäßig gut sind, macht es oft keinen riesen Spaß einfach mal alleine, ohne Ziel, los zu fliegen. Wenn man jedoch zu zweit ein Ziel verfolgt, kann auch so ein Wetter einen riesen Spaß bringen und man lernt enorm viel. Nicht nur zwei im gleichen Alter oder mit ähnlicher Erfahrung bilden ein gutes Team, sondern z.B. auch die Kombination vom viel fliegenden Jungster mit wenig Erfahrung und einem erfahrenen Überlandflieger,



Cockpit D- 5443 - Unser Duo.

ger, der jedoch wenig Übung hat. Diese Kombination oder ähnliche, könnten sich schnell zu einem guten und sehr effektiven Team gestalten.

Das Fliegen im Team sollte man sich für 2012 auf jeden Fall auf die To-Do-Liste schreiben. Hier sind alle angesprochen, vom guten Streckenflieger bis zum Anfänger. Oft sind selbstgesetzte Ziele (z.B. eine 200-400 km große ausgeschriebene Strecke) mehr wert, als den Tag mit einer freien Strecke auszureizen.

Sprecht euch ab, plant zusammen und nutzt das gute Grundgerüst was der LSC euch bietet! Viele andere sehnen sich nach solchen Voraussetzungen. (Flugzeugpark/Ausgangslage/Vereinsunterstützung).

Jugendarbeit in unserem Verein – Über Chancen und Gefahren in der Zukunft

von Stefan Büenefeld

Immer wieder kommen im LSC Diskussionen auf, wie man unsere Jugendarbeit effektiver gestalten und die Stabilität unseres Vereins auf viele Jahre festigen kann. Einige dieser Diskussionen sind durchaus produktiv, innovativ und verkörpern Zukunftspotential. Andere allerdings sind in meinen Augen auch stark reaktionär und in Anbetracht des gesellschaftlichen Wandels als gefährlich anzusehen. Das Problem unserer Gespräche ist aber ein anderes: Der Großteil dessen, was wir besprechen, bleibt nur ein Wortgebilde und wird nur zu selten in die Tat umgesetzt. Ziel meines Artikels soll nicht sein, ausgearbeitete Konzepte zu übermitteln, sondern soll viel mehr zum Denken anregen und auch den ein oder anderen wachrütteln, der den Tatsachen bisher nicht ins Auge sehen wollte.

Meiner Überzeugung nach ist die Einstellung, man müsse das gesamte Wochenende am Flugplatz verbringen, falsch. Auch ist es falsch zu sagen, man könne nur ein Hobby ausführen. Vielleicht war diese Einstellung zur Zeit der Vereinsgründung des LSC richtig, doch die Gesellschaft befindet sich im Wandel und in dieser Situation ist ein Beharren auf Erhalt konservativer Strukturen für einen Verein sogar gefährlich. Ich erkläre natürlich warum:

Ein Jugendlicher der heutigen Zeit hat wesentlich mehr Angebote zur Freizeitgestaltung als während der Anfangsjahre des LSC's. Es beginnt schon zuhause. Wo früher vielleicht ein Fernseher im Wohnzimmer stand, dessen Programmauswahl stark beschränkt und auch nicht immer auf Jugendliche abgestimmt war, dort stehen den heutigen Kindern und Jugendlichen bereits früh Spielekonsolen, Computer und ein fast unendlich großes Entertainmentangebot zur Verfügung. Es gibt al-

Gruppenfoto: Team Osterlehrgang 2011.



leine drei gängige Konsolen, zusätzlich tragbare Geräte und in letzter Zeit auch immer mehr Smartphones mit denen man seine Zeit verbringen kann. In der Schule spätestens kommt dann eine breite Auswahl an Vereinen hinzu, zwischen denen es gilt eine Entscheidung treffen zu müssen. Eine Entscheidung? Nein. Viele der heutigen Jugendlichen treiben mehrere unterschiedliche Sportarten. Wie die Wahl zustande kommt, ist individuell unterschiedlich und verändert sich häufig. Sei es das Interesse am Sport selbst oder die Tatsache, dass die Freunde auch dort anzutreffen sind. Einen Grund gibt es immer und genau so findet sich immer ein Grund, wieder etwas aufzugeben. Um möglichst viele Jugendliche ansprechen zu können und sie so an sich zu ziehen, verbreitern die Vereine ihre Angebote und verändern sich. Alleine der TUS Oeventrop bietet in seinen derzeit 11 Abteilungen eine große Bandbreite an Sport für Jung und Alt an. Hinzu kommen andere Angebote wie bei-

spielsweise die des Motorsportclubs, der Bruderschaft, der Kirche und so weiter. Und das ist noch nicht alles – durch wachsende Mobilität haben viele Jugendliche die Möglichkeit, auch andere Freizeitangebote in der Umgebung wahrzunehmen, womit sich eine große Vielfalt der Freizeitgestaltung offenbart. Ein Überangebot, welches schon von außen betrachtet sehr unübersichtlich ist und einen jungen Menschen auch überfordern kann. Zusätzlich befindet sich auch die Schule im Wandel, das sogenannte „Turboabi“ mag eine gute Idee sein, doch in seiner Umsetzung hat es doch große Defizite. Die freie Zeit, die die Jugendlichen haben, wird durch längere Schulzeiten und wesentlich mehr Hausaufgaben stark beschnitten. Täglich sieben bis acht Schulstunden plus Hausaufgaben in jedem Fach sind viel, oft zu viel.

Man mag sich fragen wozu das Ganze und warum versucht man, sich gegenseitig die Jugendlichen „abzuwerben“. Die Antwort

Ein schöner Flugtag neigt sich dem Ende.





Prüfung bestanden - Gratulanten.

ist ganz einfach: Es geht um das Überleben der Vereine in einer Welt, die immer schnellerlebig wird und weniger Jugendliche als alte Menschen in unserem Land leben. Der demographische Wandel wird spürbarer. Es werden Schulen zusammengelegt oder geschlossen, die Renten sind zu finanzieren und auch unsere Neuaufnahmen sind sicher geringer als sie einmal waren. Es geht letztlich auch um das Überleben unseres Luftsportclubs.

Das alles sind Tatsachen, die wir beim Flugbetrieb nicht ignorieren dürfen. Die alte Idee des Flugplatzwochenendes von Freitagabend im Spatzennest bis Sonntagabend nach dem Schluss der Hallentore ist den jungen Leuten nicht mehr möglich und auch nicht wirklich gewollt. Es wartet beispielsweise noch der Fußball, dann steht Abends eine Fete an und am

nächsten Morgen müssen die Zeitungen rumgebracht werden, um Hobby und andere Begehrlichkeiten finanzieren zu können. Auch eine Ruhephase sollte es am Wochenende geben und somit muss man sich entscheiden, was machbar und auch zuhause vertretbar ist. Ich meine jetzt natürlich nicht, dass man die Regeln so ändert, dass jeder kommen und gehen kann wann er will, denn auch ein Fussballspiel hat seine festen Zeiten und das ist gut so. Zuerst steht jetzt die Überlegung an, wie viele Personen man als festes Personal benötigt. Da sind zu allererst Windenfahrer und Flugleiter, dann braucht man einen Lepofahrer und möglichst zwei Fluglehrer. Wir sind bei 5 Personen. Hinzu kommen Piloten ohne die die ganze Maßnahme sinnlos wäre. Diese sind aber sozusagen „freies Personal“. Und -last but not least- die Flugschüler. Diese haben das persönliche Ziel,

routiniert und sicher fliegen zu lernen. Dazu gehört nicht nur das Fliegen an sich, sondern auch die Technik und die Abläufe, was eine Anwesenheit von längerer Dauer verlangt. Es verlangt aber nicht zwangsläufig bei jedem Auf- und Abbauen anwesend zu sein. Und es ist auch nicht nötig, die gesamte Tageszeit da zu sein.

Ich könnte mir vorstellen, dass man, sofern man keinen Dienst hat, anders als bisher ein Halbtagskonzept ausprobieren kann. Dies könnte beinhalten, dass Auf- bzw. Abbau Pflicht sind und man sich in der Zeit, während der man anwesend ist auf den Flugbetrieb konzentriert, danach oder davor aber ruhigen Gewissens seinen anderen Verpflichtungen nachgehen kann. Eine zusätzliche Überlegung ist, dass man während Prüfungsphasen oder anderen Zeiten die Möglichkeit hat, mit wenig Zeitaufwand trotzdem ein paar Flüge zu absolvieren. Dies kann man natürlich später wieder kompensieren und es sollte in der Regel mit Absprache passieren. Generell ist bei den neuen Konzepten die Absprache und der Austausch von Informationen

eine Notwendigkeit, doch dort gibt uns die „neue“ Welt viele Optionen. Angefangen bei Facebook bis hin zu selbst entwickelten Methoden sind hier kaum Grenzen gesetzt. Spricht man sich nicht ab, passiert ein Chaos und es könnte beispielsweise passieren, dass alle den ersten Halbttag da sein wollen und man am zweiten keine Piloten oder Bodenpersonal mehr hat. Ob meine Ideen richtig oder falsch sind, kann ja offen diskutiert werden.

Ein weiteres Problem unserer aktuellen Jugendarbeit ist, dass wir kaum – und wenn wir es tun sehr inkonsequent – auf uns aufmerksam machen. Wir haben zwar den Vorteil, ein zeitlos interessantes Hobby anbieten zu können, doch wenn niemand weiss wie man am besten einsteigt, nützt uns das nicht viel. Wir haben ein dauerhaftes Schnupperkursangebot, doch wer weiß davon? Wir sollten beginnen stärker zu agieren, mehr Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben und zum Beispiel schon früh in Schulen gehen um die Kinder und Jugendlichen das Hobby Segelfliegen vorzustellen und Interesse an diesem Sport

Schulung - ASK 13 startklar .





Es geht - hoffentlich - voran.

zu wecken. Das sollte aber nicht sporadisch, sondern dauerhaft passieren und vielleicht ist es an der Zeit, einen neuen Posten allein für diese Aufgabe einzurichten. Eventuell macht es auch Sinn, unser „Programm“ zu erweitern: Vor allem in der letzten Zeit sieht man häufiger Modellflugzeuge von unseren Flugschülern starten und landen. Einige ältere Piloten sind auch sehr engagiert in diesem Bereich und es wurden von Hans Joachim Winkler schon Uhu-Baukurse in den Ferien angeboten. Diese schienen mir von außen betrachtet immer gut angenommen worden zu sein, was mich auf die Idee bringt, das Ganze dauerhaft zu betreiben: Unter der Woche wird unser Gelände kaum genutzt, viele Kinder und Jugendliche sind am Modellflug interessiert und wir haben das nötige Know-How, nicht nur die Modelle fliegen zu lassen, sondern auch mehr über das Fliegen zu lehren und somit ein Sprungbrett ins richtige Flugzeug zu bieten!

Komme ich nun zu meinem letzten Punkt. Dieser dreht sich um den Umgang mit unseren Flugschülern.

Da unser Hobby meist von Jugendlichen in einem ohnehin kritischem Alter begonnen wird, wo junge Menschen sehr sprunghaft sind, ist es wichtig, sie bei der Hand zu nehmen (das tun wir bereits teilweise durch unsere Paten) und dort abzuholen, wo sie stehen. Ist man in einer Umgebung neu, und das ist man auch noch nach einigen Monaten, macht man auch noch viele Fehler. Man kann diese Fehler aufklären und lehren was falsch war oder die Jugendlichen einfach „anbölkern“. Was einen weiter bringt, liegt auf der Hand, es wird aber all zu oft verkehrt gemacht und das führt zu Demotivation und Frust das ausgeübte Hobby betreffend. Ich bin mir sicher, dass auch ein paar unserer Schützlinge das Ganze wegen des Umgangs aufgegeben haben. Die Arbeit mit einigen Jugendlichen ist mühsam und manchmal lohnt es sich im Endeffekt bei dem Einzelnen nicht. Doch dass es etwas bringt und wichtig ist, sehen wir daran, dass unser Verein ja auch immer den ein oder anderen „behalten darf“. Unser Ziel sollte sein, die Zahl derer, die bei uns bleiben, zu maximieren und wir sollten uns über die Tatsache im Klaren sein, dass das Ehrenamt, was wir uns angenommen haben, nicht immer direkt honoriert wird. Eine hohe Fluktuation ist immer möglich, doch wenn es weniger Beginner gibt, bleiben auch weniger. Solange wir die Dinge, die uns wichtig sind, richtig vorleben haben



„Schiebung“ - zurück zum Start.

wir die Chance, dass diese Werte und Regeln überspringen und weiter leben. Auch sollten wir immer im Auge haben, dass wir ein Verein sind. Wir sind nicht die Jungen und die Alten, sondern ein Ganzes und das sollten wir auch neben dem Flugbetrieb sein. Wenn wir gemeinsam im Spatzen-nest sitzen, gemeinsam Wandern gehen oder gemeinsam Silvester feiern: Keinem unserer Mitglieder sollte es verwehrt sein, dort teilzunehmen wo sie/er möchte, auch wenn das für die eine oder den anderen mehr Aufsichtspflicht bedeutet, wenn man zum Beispiel aufpassen muss, dass bewusst mit Alkohol umgegangen wird. Doch ist es nicht das, was einen gesunden Verein ausmacht?

Hier bieten sich auch versteckte Vorteile: Wissen die Eltern der Jugendlichen, dass

am Flugplatz auf sie aufgepasst wird und sie gut aufgehoben sind, ist es ihnen auch lieber sie gehen zu uns, als das sie beispielsweise nach Dortmund in irgendeinen Club fahren oder Ähnliches. Sie vertrauen uns immerhin ihr höchstes und wichtigstes Gut an!

Ich hoffe, ich konnte mit meinen Ausführungen den ein oder anderen erreichen. Ich muss auch eingestehen, ich habe selber einiger der Fehler gemacht und kann zur Zeit durch Studium und Arbeit nicht so aktiv sein, wie ich es mir wünschen würde. Doch wenn wir vor allem mit dem Gedanken „das haben wir immer so gemacht“ abschließen können und uns auf eine stringente „Innen- sowie Außenpolitik“ des Vereins verständigen können stehen wir uns höchsten noch selbst auf dem Weg in die Zukunft.

Kommunikation ist alles!

von Peter Enste

„Letzten Donnerstag wurden 300 km geflogen und am Montag soll es auch wieder gut werden, sollen wir Flugbetrieb organisieren?“ „Vor dem nächsten Flugbetrieb muss das linke Windenseil durchgesehen werden.“ „Es werden noch Organisatoren für das nächste Osterlager gesucht.“ „Es soll ein Vereinsausflug im September stattfinden...“ „Heute gibt es neue Informationen zum Flugplatzfest.“

Kommunikation ist alles – nicht erst seit der Erfindung von E-Mail, Facebook und Twitter! Die neuen Kommunikationskanäle sind praktisch und werden immer wichtiger. All die erfundenen Zitate könnte man auch gut auf Facebook posten. Aber es kann auch gut und wichtig sein, Informationen aus erster Hand zu erhalten und direkt an Diskussionen teilzunehmen. In bestimmten Bereichen werden die neuen Medien das persönliche Gespräch oder eine gute Diskussion nicht ersetzen können.

Gerade in unserem Hobby ist der regelmäßige Informationsaustausch wichtig. Der LSC hat das schon früh erkannt und trifft sich aus diesem Grund seit Vereinsgründung in der „Monatsversammlung“. Alle zwei Monate, immer den ersten Freitag im Monat laden wir ein, um die aktuellsten Neuigkeiten zu den Themen Flugbetrieb, Verein, Jugendgruppe, Technik, Streckenflug zu besprechen. Wer aktiv am Vereinsleben/Flugbetrieb teilnimmt, sollte sich regelmäßig die ca. 2 Stunden Zeit nehmen und teilnehmen.

Leider haben wir festgestellt, dass gerade die neuen Mitglieder nicht zur Monatsversammlung kommen. Deshalb an dieser Stelle ausdrücklich die Bitte: Kommt zur Monatsversammlung! Ihr hört wichtige Sachen über den Flugbetrieb. Aber vor allem lernt Ihr auch den Verein besser kennen.

Monatsversammlung ist wie ein Chat bei Facebook. Nur besser, man sitzt sich tatsächlich gegenüber, kann direkt nachfragen, und hat alles aus erster Hand!

Privatflugzeug - der neue Arcus.



Hurra, ich - die K6 CR D-5267 - fliege wieder!

von Heinz Enste

Ein etwas anderer Befund- und Arbeitsbericht; eine Nachbetrachtung über die Reparatur aus der Sicht eines Segelflugezugs.

Nach dem Bruch bei der Außenlandung am 10.07.2010, bei dem mir das Leitwerk abgerissen wurde, habe ich 10 Monate in einem Container gehangen. Viele Leute kamen, schauten und diskutierten, aber es tat sich nichts. Mein Höhenleitwerk war in viele Stücke zerborsten, die Beschläge abgerissen und verbogen. Auch das Seitenruder sah eher nach einem Totalschaden aus.

Der Rumpf einer, bei einer Bruchlandung ebenfalls beschädigten K6 CR, den man zu mir legte, war auch zerstört als es zunächst den Anschein hatte. Doch das Höhenleitwerk und das Seitenruder machten einen Eindruck, der hoffen ließ.

Alwin, Marcel und Ralf überredeten Heinz, ihnen bei der großen Reparatur zu helfen. Beim Landesverband wurde vom Chefwerkstattleiter Joachim die Genehmigung eingeholt, dass die Reparatur in der Werkstatt des LSC Oeventrop durchgeführt werden konnte.

Ein 4,5 m langes Vierkanthrohr, von Ernst Feldmann zur Verfügung gestellt, wurde das zentrale Teil für die Helling, auf der mein Rumpf mit Wasserwaage und Schweißgerät eingerichtet wurde. Da die Dämpfungsfläche meines Seitenruders



Abgerissenes Leitwerk der „WG“ im Kornfeld.

ca. 4 cm oben aus der Senkrechten war, konnte diese erst nach der Entfernung der Beplankung, von Spant 21 an bis zum Hilfsholm nach hinten, fixiert werden.

Nun konnten die beschädigten Spanten und Leisten ausgebaut werden. Der Einbau der Spanten aus dem Ersatzrumpf war nicht möglich, da diese in einem schlechten Zustand waren. Der Prüfer Walter Sattler, der die Arbeiten überwachte, empfahl, neue zu bauen.

Eine Stückliste über die erforderlichen Leisten wurde erstellt, die von Manfred Görs abgearbeitet wurde. Die Leisten wurden aus einem Stück polnischer Kiefer geschnitten, welches Joachim vor Jahren mal herbei geschafft hatte. Gut, wenn man nicht alles verbrennt!

Als bald wurden die neuen Spanten gebaut, die zur Aufnahme der Höhenruderbeschläge dienen. Da meine Beschläge

vom Kornfeld zerrissen waren, sollten diese vom Ersatzrumpf übernommen werden. Der Zentralbeschlag des Höhenleitwerks war o.k. Die beiden anderen wurden vom Flugzeugschweißer gerichtet und nachgeschweißt. Doch Otto stellte fest, dass die Beschläge nur 1 mm Wandstärke hatten und nicht sauber ausgerichtet waren.

Also wurden vom Flugzeugschweißer Blech und Röhrchen angefordert mit denen Otto die neuen Beschläge (mit Schweißvorrichtung) vorbereitete, die dann vom Flugzeugschweißer verschweißt wurden. Otto hat sich sehr bei der Herrichtung und dem Einbau der Beschläge engagiert. So ist auch der Zentralbeschlag mit Rohrnieten von ihm mit dem Spant verbunden worden. Auch war er beim Einbau der Bolzenbeschläge mit dabei. Denn von der Genauigkeit beim Einbau der Beschläge war der Einstellwinkel von der Höhenruderprofilsehne zur Flugzeuglängsachse abhängig.

Zwischenzeitlich sind von Alwin und Ralf das Seitenruder und das Höhenleitwerk

abgeschliffen und die Bespannung entfernt worden. Auch konnte die Sperrtopfantenne, von Willi überprüft und mit Antennenkabel versehen, von den beiden eingebaut werden. Antennenleitung und Instrumentenschlauch zur Düse wurden neu verlegt und im Rumpf fixiert. Leider waren sie aus beruflichen Gründen nicht in der Lage, mehr Zeit einzubringen.

Aber Marcel war immer da. Schließlich wollte er mit mir die Landesmeisterschaft und auch die Deutsche Meisterschaft im Vergleichsfliegen gewinnen. Sein Ziel war zunächst, dass ich zum Flugplatzfest im neuen Glanz auf der Wiese stehe. Er hat sich selber unter Druck gesetzt. Mir sollte es recht sein, denn ich wollte so gern wieder fliegen.

So wurden die Unterleimer eingebaut und die Schäftungen vorbereitet. Sperrholzplatten geschnitten und geschäftet.

Für die Auswechslung eines Filzlagers im Rumpf musste die Höhenruderstange ausgebaut werden. Dabei wurde festgestellt,

Spanteneibau.





Bepunktung.

dass das Rohr gerissen war. Es musste erneuert werden.

Also fuhr Bamsi zur Fa. Siebert nach Münster, auf dem Rückweg beim Flugzeugschweißer in Hamm vorbei, um den Kopfaufschweißen zu lassen. Otto verbohrte die Gabel und Marcel primerte und lackierte das Gestänge, um es am nächsten Tag wieder einzubauen.

Die angefertigten Spanten wurden zunächst lose eingesetzt, danach mittels der Beschläge die Höhenruderflosse fixiert und mit dem Bandmaß millimetergenau eingerichtet. Die Ausrichtung und der Einstellwinkel des Höhenleitwerks wurden somit festgelegt. Danach wurde alles mit fest verschraubter Höhenruderflosse verleimt. Sorgfältig wurde das Rumpfgerüst

und die Innenseite der Bepunktung mit Isoliergrund konserviert.

Am nächsten Tag konnten die Spanten eingetrakt werden. Schließlich sollte an meinem schlanken Rumpf nach der Bepunktung nichts hervorstehen. Die Bepunktung musste in mehreren Abschnitten erfolgen, so dass die Reparaturstelle wie ein Flickenteppich aussah.

Das Seitenruder vom Ersatzrumpf musste an meinen Rumpf angepasst werden. Die Beschläge wurden neu verbohrt, die alten Löcher verdübelt, die Endleiste gerichtet und die Höhe des Ruders angepasst. Die fällige LTA D-1972-7/3 „Gelöste Verleimung am Höhenruder“ wurde überprüft und neu durchgeführt. Auch wurden neue Steuerseile eingezogen.

Bevor es ans Spachteln, Füllern und Lackieren ging, war die Robauabnahme fällig. Ich wurde von der Helling genommen, aufgerüstet und in Fluglage gebracht. Obwohl Seiten- und Höhenruder noch nicht bespannt waren, sah ich schon wie ein richtiges Flugzeug aus. Der Prüfer überprüfte mit einer Winkelwasserwaage den Einstellwinkel, auch wurden die Ruderaus schläge nachgemessen – Ergebnis: o.B.!

Danach wurde mein Rumpf in den Ring gehängt. So konnten Spachtel-, Primer-, und Lackarbeiten leichter ausgeführt werden. Ebenso waren die Einbauten einfacher zu händeln. So sind neue Gurte eingebaut worden, die von Christoph Daniel gesponsert wurden. Die alten Gurte waren laut Betriebszeitenübersicht in diesem Jahr abgelaufen.

Höhen- und Seitenruder wurden aus Gewichtsgründen, es war ja die Sperrtopf- antenne eingebaut worden, mit Ceconite bespannt. Nachdem Rumpf, Seitenruder und Höhenleitwerk lackiert waren, konnte das Kennzeichen angebracht werden. Ich

wurde auch daran erinnert, dass ich schon ein altes Mädchen bin - die Ka 6 CR 1963!

Als bald wurde ich nach der Einzelteilwägung aufgerüstet und die Schwerpunkt- wägung durchgeführt. Mit den Werten konnte dann der Schwerpunkt ermittelt werden. Der errechnete Schwerpunkt lag innerhalb der Toleranzen, so dass keine zusätzlichen Gewichte verbaut werden mussten. Die Große Reparatur war also korrekt und erfolgreich durchgeführt worden. Nun wurde mit dem Prüfer der Termin der Abnahme vereinbart.

Bei der Sichtprüfung wurde das Kennzeichen verworfen: es war zwar hübsch, aber entsprach nicht der vorgeschriebenen Norm. Obwohl das Abziehen der Folien mit Vorsicht geschah, wurde mir doch der ein und andere Lackschaden zugefügt. Nachdem die Lackschäden ausgebessert worden waren, bekam ich auch mein normgerechtes Kennzeichen.

Herrn Santos nochmal einen herzlichen Dank für seine Arbeit, das „D – 5267“ so

Der Lack ist drauf - hoffentlich bald wieder in der Luft.



auf dem Rechner einzurichten, dass es der Norm entsprach, auf Folie kodierte und dem Verein zum Selbstkostenpreis zur Verfügung stellte.

Aber auch der schriftliche Teil der Abnahme nahm noch viel Zeit in Anspruch. Befund- und Arbeitsbericht, Wägebericht, Prüfbericht und – (nach dem Werkstattflug) der Flugbericht mussten erstellt und dem Antrag zur Wiederinbetriebnahme eines Luftfahrzeuges beigelegt werden. Außerdem musste Walter die Daten in den Rechner der Camo beim Landesverband eingeben.

Am Dienstag, den 30. August um 13:42 Uhr UTC konnte Marcel mit mir wieder den ersten Start und damit den ersten Flug über Oeventrop durchführen. Ich fühlte mich wieder wohl in meinem Element. Wie sich Marcel gefühlt hat? Ihr könnt ihn ja mal fragen!

Nach Ausfüllen und Unterschreiben des Flugberichtes wurde der Nachprüfschein ausgestellt. +Seitdem stehe ich dem Flugbetrieb wieder zur Verfügung.

Nun zum Schluss noch eine Bitte an meine Piloten: Solltet ihr euch mal entscheiden müssen zwischen Überlandfliegen oder in der Henne baden gehen - dann geht bitte baden!

Gut ab! Eure „WG“ - D - 5267

Wieder am Start: Ka 6 CR „WG“.





Sebastian Beule im Ventus.

Klippeneck 2011

von Eva-Maria Beule

Im Juli 2011 trafen wir in gewohnter Besetzung die letzten Vorbereitungen, um mal wieder gen Süden zu einem Streckenflug-Wettbewerb aufzubrechen. Wir, das waren, Sebastian (Beule), Christian (Keßler) und ich. Später sollte Ursus (Johannes Lürbke) noch unser Team verstärken.

Im Vorjahr war bereits die Idee entstanden, einmal mit einem Doppelsitzer an einem Wettbewerb teilzunehmen. Gesagt, getan: Der Antrag auf den Vereins-Duo wurde gestellt und genehmigt.

Nach den letzten Tuning-Vorbereitungen am Flugzeug brachen wir schließlich im Convoi auf Richtung Süddeutschland.

Das Wetter vor Ort war leider sehr wechselhaft. Der erste Tag wurde nach einer

Aufbauübung neutralisiert. So nutzten wir die Möglichkeit, einen Probestart mit den neu installierten Mückenputzern zu machen.

Am nächsten Tag machte das Wetter einen besseren Eindruck. Diesmal wurden alle Klassen geschleppt, und auf Strecke geschickt. Leider waren die Bärte eher schwach und der Sprung zurück auf die Alb wurde zur Geduldsprobe. Schließlich hatten wir es geschafft. Kurze Zeit später reichte die Höhe aber nicht mehr aus, zur nächsten potenziellen Wolke zu gleiten. Sebastian und ich entschieden uns zu einer sicheren Außenlandung auf dem Flugplatz Albstadt. Von dort ging es per F-Schlepp zurück.

Am Klippeneck angekommen, erfuhren wir von Gerüchten über eine tragische Außenladung in der 18m-Klasse. Leider wurden sie abends zur Gewissheit: Der 32-jährige Sohn des Sportleiters hatte bei diesem eigentlich schönen Sport sein Leben gelassen. Er war bei vielen Helfern und Teilnehmern sehr gut bekannt.

In Absprache mit allen Anwesenden wurde die Entscheidung gefällt, den Wettbewerb abzubrechen, aber den gemeinsamen Flugbetrieb aufrechtzuerhalten. Beim morgendlichen Briefing erhielten die Piloten weiterhin Informationen zur lokalen Wettersituation und es wurden Streckenempfehlungen für die verschiedenen Klassen gegeben. Um den Druck von Organisatoren und Teilnehmern zu nehmen, verzichtete man jedoch auf jegliche Wer-

tungspunkte. Zwei Tage später konnte so noch ein gemeinsamer Flugtag bei schönem Wetter durchgeführt werden.

Als mittwochs das Wetter wieder schlechter wurde, brachen wir auf dem Klippeneck unsere Zelte ab und fuhren zu den Segelflug-Junioren-Weltmeisterschaften im Schwarzwald, um dort an der Eröffnungsfeier teilzunehmen. Außerdem übergaben wird dort unseren Wohnwagen an den österreichischen Nationaltrainer Christoph Jütte, einem alten Sauerländer Bekannten aus Brilon. Freitags fuhren wir mit dem Duo zurück ins Sauerland, um ihn pünktlich zum Wochenende wieder für den Vereinsbetrieb bereitstellen zu können.

Familienfreundlicher Luftsportverein

von Peter Enste

„Familienfreundlicher Luftsportverein“ – unter diesem Motto veranstaltet der Bundesausschuss Frauen und Familie im DAeC (BAFF) zusammen mit der Luftsportjugend einen Vereinswettbewerb, in dem es darum geht, Projekte und Aktionen von Luftsportvereinen zu prämiieren, die darauf zielen, alle Familienmitglieder ins Vereinsleben einzubinden.

Auch ohne diesen Wettbewerb haben wir uns schon oft die Frage gestellt, wie wir das Vereinsleben für alle Familienmitglieder interessant machen können, wie es gelingen kann, Mitglieder, die nicht mehr so aktiv sind, wieder auf die Ruhrwiesen zu locken.



Gemeinsam ist es am Schönsten!

Unser Vereinsleben hat deshalb in diesem Bereich Einiges zu bieten: Vom Kinderspielfeld über die jährliche Nikolausfeier, dem „UHU Wettbewerb“, dem „Treffen der Fliegerfrauen“, der „Grünkohlwanderung“, nicht zu vergessen dem „Spatzennest“, bis hin zu den günstigen Mitgliedspreisen für Angehörige und Kinder. All dies soll dazu dienen, das Vereinsleben für die ganze Familie attraktiv zu machen.

Im vergangenen Jahr fand für Familien mit Kindern eine Wanderung mit Kartoffelfeuer statt. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass dies wiederholt werden soll. Bei der Überarbeitung der Winterarbeitsordnung wurde ein Augenmerk auf die Situation von Vereinsmitgliedern gelegt, die aufgrund ihrer familiären Situation nicht mehr so viel Zeit zum Fliegen und zum Arbeiten in der Werkstatt haben.

Wir wollen und müssen die Mitglieder, die über Jahre im Verein aktiv gewesen

sind, und deren Lebenssituation sich nun verändert hat, weiter an unseren Verein binden. Zur Kenntnis nehmen muss man aber auch, dass sich die Interessen dieser Mitglieder über die Zeit verändert haben. Die Anzahl der „freien Wochenenden“ ist geringer geworden, bei vielen nimmt die Fliegerei nicht mehr den Stellenwert ein, den sie früher einmal hatte. Umso wichtiger ist es, neben dem Flugbetrieb weitere Angebote anzubieten, bestenfalls für die ganze Familie.

Unser Ziel sollte es sein, ein attraktives Umfeld und Vereinsklima zu schaffen, in dem sich alle wohlfühlen: Aktive Flieger, Wenigflieger und alle Familienangehörigen. Jeder ist eingeladen, um beim LSC dabei zu sein. Auch wenn nur ein paar Stunden Zeit sind, man darf trotzdem zum Flugplatz kommen!

Wie zu Beginn aufgezählt, haben wir einiges in Punkto „Vereinsleben“ zu bieten. Sicherlich gibt es noch weitere Ideen und Vorschläge, um den Verein noch attraktiver zu machen. Das allerwichtigste ist

aber, dass man den Worten auch Taten folgen lässt und die Angebote nutzt. Die Grünkohlwanderung im Januar ist ein gutes Beispiel hierfür.

Wellensaison 2011 im Sauerland

von René Hanses

Auch in 2011 durften wir wieder einige schöne Wellenflüge erleben. Leider gab es aufgrund der ungewöhnlichen Hochdruckwetterlage, die von Ende Oktober bis Ende November anhielt, deutlich weniger windige Tage als die Jahre zuvor. Jedoch wenn der Wind dann mal auffrischte, kam er meist aus einer südöstlichen Richtung (140°). Bei dieser Windrichtung haben wir bis dahin recht wenig Erfahrung gesammelt, da der Einstieg aus der Winde nicht immer möglich ist. Der Welleneinstieg liegt dann nicht über unserem Platz, wie bei Süd oder Südwestwind, sondern eher über Arnsberg und Olpe. Ob man den Einstieg trotzdem sicher erreichen kann, muss man in Zukunft weiter ausprobieren.

Auch die Kleinsten sind schon gerne mit am Flugplatz dabei!



An solch einem Tag machten wir aber einen der besten Wellenflüge des Jahres. Am 24.10 trafen wir uns morgens um 9:00 Uhr am Platz. Nach mehreren Starts noch vor 10:00 Uhr mussten wir feststellen, dass ein Einstieg über Oeventrop nicht möglich war. Die tolle Wellenoptik weiter Richtung Sauerland zeigte jedoch eindeutig, dass die Wellenmaschine am arbeiten war. Klassische Rotorbänder und Föhlücken waren über Olpe und Calle zu erkennen. Nach kurzer Absprache entschlossen wir uns, nach einer Schleppmaschine Ausschau zu halten. Nach einigen Telefonaten hat sich Sebastian Horstmann aus Werdohl bereiterklärt, uns zu schleppen. Nur 30 Minuten später waren dann Frank Siepe (LS 8), Stefan Aßmuth (Discus) und ich zusammen mit Timo Hilgenhaus (Duo Discus) in der Welle. Der Schlepp war, wie erwartet, recht problemlos. Durch die östliche Komponente des Windes ging es sogar mit dem Duo super gut unten raus.

Schon über dem OBI in Freienohl konnten wir in 600 - 700 m ausklinken und mit 1,5 - 2 m in der Welle steigen. Bei 2.200 m angekommen, ging es das Ruhrtal weiter hoch bis Bestwig. Dort noch ein wenig Höhe getankt, ging es in die Primärwelle, welche von dem Höhenzug zwischen Olsberg und Willingen ausgelöst war. Ca. 2-3 km südöstlich von Fort Fun gab es dann wieder an die 2 m Steigen. Bei 3.000 m hatten wir immer noch 1,2 m/s steigen auf dem Vario. Leider haben wir ohne Transponder keine Höhenfreigabe von Langen Radar bekommen. Laut Wellenvorhersage wären 4.000 m und mehr denkbar gewesen. Von dort aus ging es dann über Schmallenberg das Lennetal runter bis Plettenberg. Auch dort waren immer wieder Wellen, durch die Bewölkung markiert, die uns nach oben trugen. Anschließend ging es noch mal nach Willingen und dann wieder zurück nach Oeventrop. Nach 3 Stunden waren dann 200 km zusammen gekommen.

Über den Wolken...





Mit dem Arcus in der Welle.

Der Tag hat gezeigt, dass es im Sauerland noch ein sehr hohes Potential für tolle Flüge im Herbst und Winter gibt, die uns teilweise noch gar nicht bekannt sind. Durch weitere Flüge dieser Art haben wir jedoch schon wieder sehr viel dieses Jahr dazu gelernt. So erstrecken sich unsere Wellenflug-Möglichkeiten inzwischen von einer Windrichtung von 130-230 Grad. Sicherlich kann man nicht jeden Tag aus der Winde nutzen, jedoch haben bestimmt einige ca. 30 € für einen F-Schlepp über, wenn dieser mit einem so tollen Flug belohnt wird.

Um die Erfahrungen an unsere Vereinskollegen weiter zu geben, werde ich im Laufe des Jahres eine Präsentation erstellen, wie man an solchen Tagen wohin bzw. woher fliegen muss, um die Wellen auch außerhalb von Oeventrop nutzen zu können. Sicherlich kann man keine Gebrauchsanweisung schreiben, weil die ganze Sache schon sehr komplex ist und jeder Tag sich von anderen unterscheidet. Jedoch kann

man mit einem Leitfaden an der Hand die Sache sicher einfacher machen.

Insgesamt konnten wir 2011 über 20 Wellenflüge machen. Auch beachtliche Strecken kamen zusammen. 5 Flüge waren über oder knapp unter 200 km. 6 Flüge immerhin noch über 100 km. Im Vergleich zu einigen Jahren zuvor, wo man schon glücklich war, wenn man die Mindeststrecke von 40-60 km (50 Punkte) erreichte.

Nur durch weiteres Ausprobieren können wir zusammen aus der Sache noch Einiges raus holen. Auch die umliegenden Vereine werden durch unsere Flüge immer aufmerksamer auf die Sache und helfen uns mehr und mehr die Wellen zu erfliegen und, besonders wichtig, auch zu dokumentieren.

Natürlich wird es immer mal wieder Enttäuschungen geben, wo sich das frühe Aufstehen oder der Schlepp nicht gelohnt haben. Die Sache ist einfach sehr schwer vorherzusagen, weil es noch nicht so viele Erfahrungs- und Referenzwerte (Flüge) gibt, wie bei der Thermik. Auch dort wurde mal klein angefangen.

Insgesamt kann man sich aber über jeden gelungenen Flug freuen, da es einfach etwas Besonderes ist, mit einem Segelflugzeug über den Wolken zu schweben.

Unser Fliegerlied

Um das Jahr 1960, als der Luftsport-Club Oeventrop noch keine Flugzeughalle besaß und die beiden vorhandenen Flugzeuge vor jedem Flugbetrieb erst aufgerüstet werden mussten, texteten Rudi Kaerger und Alfred Bräutigam nach der Melodie des damals beliebten Schlagers vom „Köhlerliesel“ (im Harz, da ist es wunderschön) das folgende Fliegerlied.

1.

Wenn Sonntags früh die Sonn' aufgeht, im schönen Oeventrop,
dann sieht man sie zum Flugplatz geh'n , die Jungs vom Luftsport-Club.
Schnell ist das Flugzeug aufgebaut, die Winde klargemacht;
Winde läuft, Seil stramm, der Ausklinkpunkt ist da,
tief unter uns das grüne Kar,
rauschend fällt das Seil zur Erde dann zurück
und wir, wir schweben im Glück.

Refrain.

Fliegen, Fliegen, Segelfliegen, das ist so fein, das ist so schön;
Fliegen, Fliegen, Segelfliegen, lasst uns zum Flugplatz geh'n.
Dort am Bergeshang, wo der Aufwind weht,
unser Flugzeug hoch in den Lüften schwebt,
hat im Thermikschlauch tausend Meter bald,
Segelfliegen, das freut Jung und Alt.

„Lasst uns zum Flugplatz geh'n“.





„Tief unter uns das grüne Kar“.

2.

Tief unter uns die Erde blinkt im hellen Sonnenschein,
am Horizont die Ferne lädt zum Überlandflug ein.
Im Thermikschlauch, den Wolken nah, was gibt es schön'res noch,
als in luft'ger Höh' zu fliegen ganz allein,
nur der Fahrtwind rauscht leis zum Fensterlein herein
und sonst dringt kein Laut in diese Stille ein,
Segelflieger, ja das muß man sein.

Refrain: Fliegen, Fliegen, ...

Bundesjugendvergleichsfliegen 2011

von René Hanses

Marcel Brüggemann war als Landesmeister, der er Mitte September in Leverkusen geworden war, für die Deutschen Meisterschaften in Gelnhausen (Frankfurt, Hessen) vom 23. bis 25. September 2011 qualifiziert.

Insgesamt starteten hier 44 Teilnehmer aus allen Bundesländern.

Samstags ging es schon um 8:30 Uhr los; insgesamt absolvierten die Teilnehmer 123 Starts in drei Durchgängen. Bei Marcel lief alles super, man konnte sich Hoffnungen machen! Abends startete aber zuerst eine



Der Deutsche Meister wird begrüßt!

super Fliegerfete. Am Sonntag fand dann um 10:30 Uhr die Siegerehrung statt. Der LSC Oeventrop e.V. stellt mit Marcel Brüggemann den neuen deutschen Meister! Nach 2002 (René Hanses) ist er der zweite deutsche Meister vom LSC!

Er flog nach längerer Zeit wieder mit der „WG“ - dem LSC-Urgestein, einer Ka 6 CR. Diese war nach einem Bruch längere Zeit nicht mehr flugbereit. Zusammen mit Heinz Enste baute Marcel dieses Flugzeug selber wieder auf.

Ein Bestandteil seines Erfolgs war natürlich auch das Team: Helfer waren Johanna Terhardt und Max Rüttermann. Trainer „Mister Vergleichsfliegen“ - wie sollte es anders sein - Frank Hofmann!

NRW holte auch die Landeswertung, das waren im Einzelnen:

1. Marcel Brüggemann (LSC Oeventrop);
3. Tobias Breidenbach (Menden-Barge);
5. Daniel Netz (Schameder).

In Oeventrop hatte sich dieser Erfolg natürlich längst herum gesprochen. So gab es am nachmittag eine riesige Begrüßung mit vielen Vereinskameraden und Marcells Familie.

Ausbildung 2011

von Stefan Aßmuth

Ja, auch 2010 wurde wieder ausgebildet im LSC Oeventrop. Im Moment frage ich mich allerdings, woher ich ein paar statistische Zahlen für diesen Bericht bekomme, denn so eine schöne EXCEL-Liste, wie ich sie

in den letzten beiden Jahren von Frank bekommen habe, liegt mir diesmal noch nicht vor. Ich könnte ja runtergehen auf den Flugplatz, mir die Startkladde mit der Aufschrift „2011“ nehmen und anfangen die Schulstarts zu zählen. Nein, Lehrer haben nachmittags vielleicht mal frei aber keine Langeweile! Also keine Statistik. Es gab ja mal Jahre mit über 4.000 Starts auf den Ruhrwiesen. Wie wurde da eigentlich die Statistik gemacht, so ohne PC und Excel? Naja, bei der Jahreshauptversammlung kann ich dem interessierten Vereinsmitglied sicher ein paar Zahlen liefern, die Daten müssen ja sowieso noch für den Landesverband ausgewertet werden.

Was ist auch ohne Zahlenwerk in Erinnerung geblieben aus 2011?

Ein junger aufstrebender Fluglehrer hat geschult wann immer es ging, sei es auf Segelflugzeugen, dem Motorsegler oder

als Bodenfluglehrer. So ist es auch nicht verwunderlich, dass er mehr Ausbildungsstarts verbuchen kann als die anderen Fluglehrerkollegen. Bin mal gespannt, ob René das mit seinem Dienstplan bei der Lufthansa in Zukunft noch mal hinkriegt. Ist ja auch nicht so wichtig, Hauptsache die Flugschüler, die in die Luft wollen, finden jemanden, der sich mit in einen Doppelsitzer setzt oder sie vom Boden aus beobachtet.

In die Luft wollte letztes Jahr immer wieder Jens Frische. Und das mit Erfolg! A-, B- und C-Prüfung konnte der eifrigste Flugschüler des Jahres 2011 meistern. Gut, dass es solche Flugschüler gibt, die den Willen zeigen, primär fliegen zu lernen und nicht nur eine x-beliebige Freizeitbeschäftigung suchen und eine halbe Ewigkeit für fliegerische Ausbildungsschritte benötigen, die man auch in einem oder in anderthalb Jahren schaffen kann.

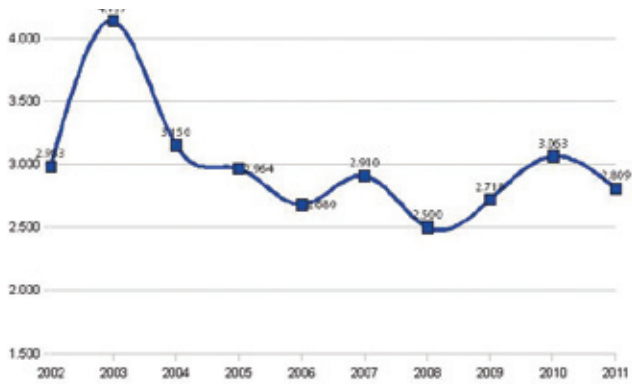
Fluglehrer René Hanses mit Flugschüler Jonas Hofmann.



Damit die Fluglehrer zumindest ein bisschen im Ausbildungsstress entlastet werden, hat sich Daniel „Bamsi“ Büenfeld entschlossen, ebenfalls die Lehrberechtigung zu erwerben. Ende letzten Jahres hat er

bereits damit begonnen und wird hoffentlich bald ins Ausbildungsgeschehen am Himmel über den Ruhrwiesen eingreifen können!

Startzahlen 2002-2011

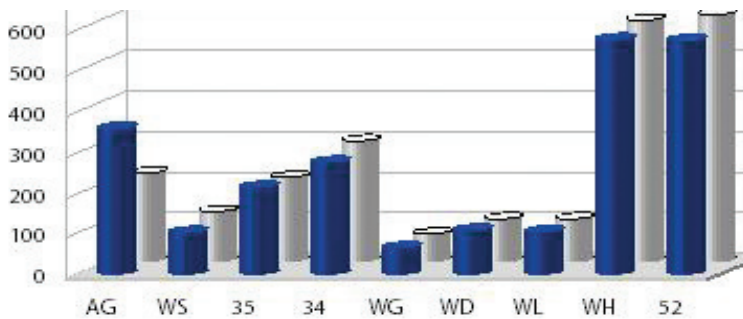


Startstatistik

2011

2010

Saisonvergleich 2011/2010



2011	361	106	217	278	69	112	108	579	577
2010	220	126	210	299	71	108	108	595	608

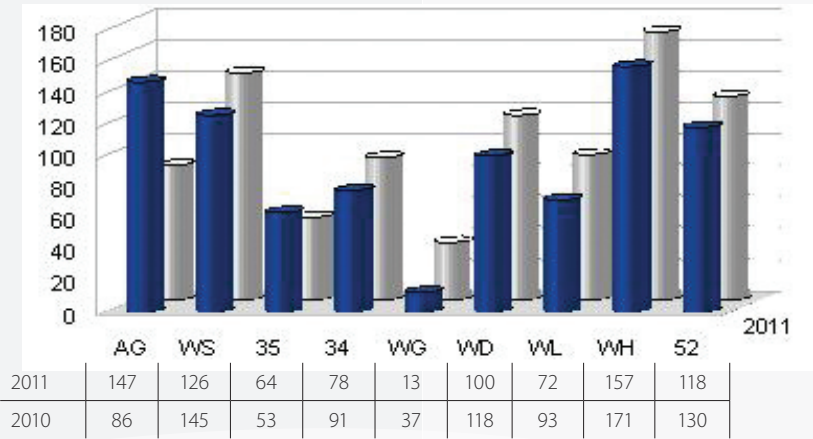


Stundenstatistik

2011

2010

Saisonvergleich 2011/2010



Impressum

Herausgeber

LSC Oeventrop e. V.
Postfach 6070
59811 Arnsberg

Redaktion/Satz und Gesamtverantwortlicher

Daniel Niklas
daniel@dniklas.de

Grafisches Konzept/Satz/Gestaltung

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

Auflage

250 Exemplare

Druck

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG
Venloer Straße 1271
50829 Köln

Motorseglerfliegerei.





Luftsport-Club Oeventrop e. V.

Postfach 6070
59811 Arnsberg



Segelfluggelände Oeventrop-Ruhrwiesen

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

02937 /438