



Aero Report

Ausgabe 66



Vereinszeitung des LSC Oeventrop e. V.
Ausgabe 2011

Inhalt

Vorwort	3
D-Kader Training in St. Auban	4
Sauerlandwettbewerb in Oeventrop	7
Ausbildung 2010	9
Bayrische Meisterschaft in Bayreuth	11
Motorseglern in OeventropWill man nicht oder kann man nicht?	13
Duo Discus-Vereinsrekord	14
Jugendvergleichsfliegen	17
Außenlandung bei Korbach - Eine Rückbetrachtung des Ka6 Unfalls	20
„Ach, dann fahren wir einfach zum Klippeneck...“	24
Streckenflugsaison 2010	26
Dieses Jahr holen wir den Cup!	28
Wellensaion 2011	29
Geschwindigkeitsrausch über der Kalahari/Namibia	32

Titelbild: Sonnenuntergang im Cirrus.

Bild hinten: Sonnenaufgang auf dem Ka.

Vorwort

Liebe Mitglieder und Freunde des Luftsport-Club Oeventrop,

im vergangenen Jahr war uns der Wettergott bei unseren Großveranstaltungen nicht immer wohlgesonnen. Beim Flugplatzfest konnten unsere Gäste die Vorteile einer großen Flugzeughalle nutzen. Während es draußen regnete, konnte man sich im Trockenen an Kaffee, Kuchen und kühlen Getränken erfreuen. Alles in Allem hat aber das schlechte Wetter viele Gäste von einem Besuch abgehalten.

Auch beim Sauerlandwettbewerb im Mai war das Wetter meist kalt und feucht. Umso stärker ist der Enthusiasmus der Teilnehmer hervorzuheben, die bei diesem Wetter im Zelt übernachteten und bei 6 Grad Celsius im Freien ihr Frühstück zu sich nahmen. Der guten Organisation unserer Vereinsmitglieder ist zu verdanken, dass bei allen Teilnehmern der Wettbewerb trotz der wenigen Wertungstage in guter Erinnerung blieb, und dass der ein oder andere Teilnehmer versprochen hat, wiederzukommen.

Und selbst im Winter gehen die Wetterkapriolen weiter. Die Schneemassen wurden mit warmem Regen gewegewaschen, so dass der Flugplatz innerhalb von 3 Tagen zweimal unter Wasser stand. Während das erste Hochwasser an der Unterkante des Spatzennestes Halt machte, hat das zweite dann unser Vereinsheim unter Wasser gesetzt.



An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Mitgliedern die bei den Events, den Hilfsaktionen und im „normalen“ Vereinsbetrieb geholfen haben, für ihr Engagement bedanken!

In diesem Jahr fallen Ostern und alle damit zusammenhängenden Termine sehr spät. Zumindest von dieser Seite lässt dies auf besseres Wetter und gute Flugtage im Osterlager hoffen.

Natürlich werden wir in diesem Jahr wieder ein Flugplatzfest durchführen. Und ich hoffe, dass uns trotz des Termins in den Sommerferien viele tatkräftige Helfer unterstützen. Leider konnten wir das Flugplatzfest nicht auf das Wochenende nach der Warsteiner Montgolfiade legen, da dann in Oeventrop das Kreisschützenfest veranstaltet wird. Ein Fest, das nach Wunsch des Schützenvereins mit dem ganzen Dorf gefeiert werden soll.

Viel Spaß bei der Lektüre und eine erfolgreiche, unfallfreie Flugsaison 2011!

Peter Enste

1. Vorsitzender

D-Kader Training in St. Auban

von Hannah Flocke

Nachdem ich im Jahr zuvor auf der Landesmeisterschaft in Borkenberge in den D-Kader flog, entschied ich mich 2010 an dem traditionellen D-Kadertraining in St. Auban teilzunehmen.

Für die Trainingsmaßnahme wurde mir die LS 4 WL vom NRW Förderverein zur Verfügung gestellt, die ich mit der Hilfe von Karl Keßler und Stefan Aßmuth beantragt hatte - vielen an Euch!

Am 27.03.2010 fuhren wir mit 6 Flugzeuganhängern im Konvoi Richtung französische Seealpen. Nach langen 14 Stunden im Auto hieß es am Sonntag erst einmal ausschlafen und entspannen. Abends fanden wir uns zum traditionellen Eröffnungssessen in dem urigen, gemütlichen Hotel von Olga ein. Während Olga auf traditionelle Art und Weise viele verschiedene Köstlichkeiten zubereitete, ließen wir uns den Wein schmecken und freuten uns auf den ersten Flugtag.

Die Trainer Uli (Ulrich Schulze), Nölili (Reinhold Sängler) und Siggie Baumgartl brachten 3 Doppelsitzer mit, so dass wir Neulinge alle direkt am ersten Tag in den Genuß eines ersten Fluges kamen!

Nachdem am ersten Flugtag die Bedingungen ganz gut waren, wurden wir am 30.3. schon mehr gefordert. Da ich am ersten Flugtag – typisch Flocke – mit Übelkeit zu kämpfen hatte, entschloss ich mich bei schwieriger Wellenwetterlage, auf



Flugvorbereitungen.

einen Start zu verzichten. Am Ende des Tages wartete dann der eigentliche „Luftsport“ auf uns. Für Tobias (TH), Sebastian (3W) und unseren „Nachbar“ Maik aus Soest (WP) hatte es nicht mehr ganz gereicht, sie lagen ca. 20 km vor'm Platz. Selbst mit 10 Rückholern war die Rückholtour ziemlich anstrengend und mühselig. Die Dunkelheit machte es nicht besser, und so war es nach 1:00 Uhr bis wir alle wieder zurück waren!

Am nächsten Tag absolvierten wir unsere letzten Einweisungsflüge und somit konnten wir uns alle auf die ersten einsitzigen Flüge freuen!

Das Wetter machte uns jedoch einen Strich durch die Rechnung, stattdessen nutzen wir den 1. April für etwas Theorie. Nett verpackt in einen interessanten und lehrreichen Vortrag von Siggie, der uns allen den ein oder anderen Denkanstoß gab!



Der Folgetag versprach gute Flugbedingungen und so startete auch mein erster einsitziger Flug in den Alpen. Trainer Sebastian (3W) begleitete Martin (22) und mich (NW) auf dem Weg zum Mount Ventoux. Eine tolle Wolkenstraße ließ uns die 150 km beinahe ohne Kreis fliegen. Am Mount Ventoux wendeten wir und flogen weiter wieder in flacheres Gelände in Richtung Puimisson und Vinon., da sich ein Teammitglied nicht so sehr wohl in den hohen Bergen fühlte. Zu allem Überfluss verabschiedeten wir uns leider zwischen Pui und Vinon und wünschten uns wohl alle einfach zurück in die Berge! Abends landeten wir immerhin mit 250 km für den OLC und dem guten Gefühl, endlich in die Berge gekommen zu sein! Den 03.04. nutzten wir aufgrund des Wetters, um uns das Plateau de Puimichel, den Grand Canyon de Verdon nun noch einmal „von unten“ anzusehen. In dem kleinen verträumten Künstlerdorf Moustiers Saint Marie fanden wir uns zu einem Glas Cidre ein.

Abends feierten wir unser Bergfest, das aufgrund der schlechten Wetterausgleich geht's los!

sichten gut gefeiert wurde! Den nächsten Tag nutzte der Großteil der Gruppe zum Ski fahren.

Am Montag wurde es zur Freude aller wieder fliegbar und so konnten sich unsere Flieger über 300-400 km freuen, obwohl der Tag mit bis zu 2,5 - 3 Stunden in +/- 500 m Höhe begann. Als ich meine Abflughöhe für den ersten kleinen Sprung erkämpft hatte, musste ich jedoch einen Funkausfall feststellen. Per Handy meldete ich mich zur Landung an, cancelte meinen Flugtag, um meine Gruppe nicht noch länger warten zu lassen, und machte mich an die Fehlersuche.

Der nächste Tag wurde ebenfalls nicht einfach und so sollten die Flüge unserer „Gruppe Stoi“ nicht über 200 km hinaus gehen. Für mich war es dennoch ein sehr lehrreicher Flug, da ich nun zum ersten Mal „in den großen Bergen“ unter Hangkante flog ... und das nicht allzu wenig - oder besser gesagt: Beinahe die ganze Zeit. Viele Flugzeuge tummelten sich an den Hängen, was für mich besonders





Zu Gast über Frankreich.

nach dem Vortag aber schon völlig normal geworden war! Während des gesamten Fluges hatte ich den Außenlandekatalog griffbereit, dabei zeigte mir Sebastian (3W) alle Außenlandefelder, aber glücklicherweise nur von oben. Die letzten 3 Tage vergingen wie im Flug, allerdings leider mit wenigen Flügen!

Wir nutzten die Tage für ein wenig Sightseeing, natürlich immer inklusive Außenlandefelderbesichtigungen.

Schon war es Zeit, den Flieger anzuhängen und die Koffer zu packen. So gern ich länger geblieben wäre: Oeventrop und die Hutfete riefen und auch der Beginn meiner Ausbildung 2 Tage später.

Zum Abschluss möchte ich sagen: es war

eine tolle Trainingsmöglichkeit, die von allen Trainern hervorragend betreut wurde. Jedem, der die Möglichkeit hat, an diesem Training teilzunehmen, kann ich es nur empfehlen! Das „Südfrankreichfieber“ hat mich gepackt und so bedauere ich sehr, die Gruppe Stoi dieses Jahr nicht begleiten zu können!

Eckhard Stoi, der nun seit 32 Jahren Landestrainer ist und das Trainingslager etabliert hat, musste dieses Jahr aus persönlichen Gründen sein Amt niederlegen. Sein Nachfolger, Sebastian Heßner, möchte das Training in Südfrankreich weiterführen.

So hoffe ich, nächstes Jahr wieder dabei zu sein!

Sauerlandwettbewerb in Oeventrop

von Sebastian Beule

Schon in der Woche vor dem Sauerland-Wettbewerb herrschte reges Treiben auf unserem Segelfluggelände. Immerhin gab es so einiges vorzubereiten. Wir brauchten ein zweite Winde, einen gemähten und gewalzten Flugplatz, einen Campingplatz mit Strom, Internet für alle Teilnehmer, einen Toilettenwagen, ein volleingerichtetes Wettbewerbsbüro, eine Briefinghalle... und der Bierwagen durfte natürlich auch nicht fehlen. Bis auf Kleinigkeiten war alles passend fertig, als am Freitagnachmittag nach und nach Flugzeuganhänger und Wohnwagen der Teilnehmer vorfuhren.

Am nächsten Morgen ging es dann mit dem Eröffnungsbriefing offiziell los. Auch wenn das Wetter nur eine kleine Chance auf eine Wertung zuließ, nutzten wir den Tag zur Generalprobe. Immerhin mussten wir die Startaufstellung mit den 34 teilnehmenden Flugzeugen organisieren. Auch Startaufstellung „unlimited class“.

der Startablauf mit 2 Winden und 2 Lepos musste wohl überlegt und durchgespielt werden. Nachdem zum Spätnachmittag auch die letzte Klasse neutralisiert worden war, konnten so wenigstens ein paar Probestarts gemacht werden.

Am Tag 2 weckte uns dann die Sonne und es wurde für den ersten Wertungstag alles in die Wege geleitet. Da wir zum Nachmittag mit Ausbreitungen rechnen mussten, gab es nur relativ kleine Aufgaben. Leider schafften wir es lediglich für die „Unlimited Class“ die Abfluglinie zu öffnen. Die beiden anderen Klassen hatten Probleme überhaupt länger in der Luft zu bleiben und mussten neutralisiert werden. Am Ende reichte es für die Großen leider auch nicht offiziell für eine Wertung.

Die nächsten Tage hatten wir es dann schon mit recht eindeutigem Wetter zu tun. Es war schon am Vorabend abzusehen, dass es einfach zu schlecht zum Fliegen sein würde. So konnten wir aber bereits abends das Briefing für den nächsten



Morgen nach hinten verschieben, und den Bierwagen länger geöffnet lassen, um den geselligen Teil zu fördern.

Um alle Piloten und Helfer mit Informationen zu versorgen, hatten wir einen SMS-Service eingerichtet. So erreichten wir alle Leute immer und überall. Um das triste, wolkenverhangene Tagesprogramm mit Farbe zu füllen, gab es dann Alternativprogramm von „Kartfahren“ über „Schwimmbad bzw. Sauna“ bis zu einer feucht fröhlichen Brauereibesichtigung in Warstein. Auch das Bergfest war in der Schlechtwetterperiode gut terminiert und es wurde ausgiebig gemeinsam gefeiert.

Um dann doch mal wieder in die Luft zu kommen, gab es am Donnerstag einen inoffiziellen Wertungstag. Ausgeschrieben war eine Sprintaufgabe. Aus der Winde ging es einmal um den Küppelturm, Richtung Fluggelände zurück und dann über die Ziellinie am Klosterberg. Die Aufgabe sorgte trotz der minimalen Flugstrecke für Spaß und wildes „Wasser-tacktieren“ bei den Piloten. Auf der anderen Seite konn-

ten wir auch unseren „Vatertagsgästen“ etwas bieten.

Fliegerisch mussten wir unsere ganze Hoffnung in den letzten Tag setzen. Am Samstag zeigte sich ein kleines Zwischenhoch. Es gab noch mal Aufgaben für alle Klassen. Leider spielte das Wetter wieder einmal nicht mit, und wir konnten am Ende nur die Sports Class auf die Reise schicken. Als sich am Abend nach mehreren Außenlandungen noch zwei Flugzeuge im Endanflug meldeten, waren wir überglücklich. Stefan Hauke und Mark Müller hatten die 150 km-Aufgabe gemeistert, und wir hatten endlich unseren ersten Wertungstag!

Abends gab es dann eine große und gelungene Abschlussparty mit Live-Musik in der Werkstatt. Damit ging eine schöne Wettbewerbswoche zu Ende. Auch wenn wir nicht sehr viel zum Fliegen gekommen sind, war die Stimmung immer bestens.

Ich möchte mich noch mal bei allen Helfern bedanken, die diese Woche möglich gemacht haben! Das Feedback der Teil-

Es wird „von oben“ gestartet.





Briefing.

nehmer lässt klar verlauten, dass sich die Arbeit gelohnt hat!

Da im Winter unsere alte Bezirksstruktur abgeschafft wurde, gilt es jetzt abzuwarten, was mit dem Sauerlandwettbewerb in Zukunft passiert. Alle Vereine aus unserem alten Bezirk 12 haben es aber begrüßt, an die Tradition anzuknüpfen und den Wettbewerb auch 2012 fortzuführen!

Ausbildung 2010

von Stefan Aßmuth

Meistens beginnen diese Berichte ja mit einem Rückblick auf's Wetter der vergangenen Saison. Ich kann da nur für mich sprechen, aber war 2009 noch Verlass darauf, dass aufgrund widriger Wetterverhältnisse nur sehr wenige oder meist gar keine Starts machbar waren wenn ich Fluglehrerdienst hatte, so lief es 2010

genau anders herum und ich hatte jedes mal interessantes Flugwetter wenn mein Name auf dem Fluglehredienstplan stand. Aus meteorologischer Sicht fand ich persönlich 2010 also ganz in Ordnung.

Insgesamt nahmen 10 aktive Fluglehrer bei mehr oder weniger gutem Wetter 528-mal auf dem hinteren Sitz eines unserer Doppelsitzer Platz, um den fliegerischen Nachwuchs zu schulen. Dazu kommen noch 354 einsitzige Schulstarts dieser Flugschüler, sowie 32 Schulstarts auf unserem Falke zur Weiterschulung für die Motorsegelfluggerechtigung. Inklusive der Schüleralleinflüge war unsere ASK13 insgesamt 115 Stunden im Schulbetrieb des vergangenen Jahres in der Luft über Oeventrop und Umgebung. Die Gesamtflugzeit der Ausbildungsflüge mit einsitzigen Flugzeugen betrug 96 Stunden. Die Zahlen sind ein wenig rückläufig aber nicht besorgniserregend, was sich z.B. in der Anzahl von 19 erfolgreich absolvierten A-, B- und C-Prüfungen zeigt.

Im Schnitt startete jeder Flugschüler 47-mal und war dabei 11 Stunden und 25 Minuten in der Luft. Als fleißige Ausnahmen sind aber Johanna Terhardt, Timo Hilgenhaus, Tim Seipenbusch, und Mario Winkler zu nennen, die jeweils über 70 Starts absolvierten und gezeigt haben, dass man A-, B- und C-Prüfung in einem Jahr schaffen kann wenn man sich gut organisiert und fliegerisch am Ball bleibt. Von den dabei gesammelten Flugzeiten können diese Flugschüler lange zehren, denn Übung macht ja bekanntlich den Meister!

Seit Absolvierung ihrer PPL-C - Prüfung im vergangenen Jahr dürfen Marcel Brüggemann und Sebastian Schauerte ohne Flugauftrag ins Flugzeug steigen, sie haben ihr Ausbildungsziel erreicht.

Gelegenheit zu vielen Starts und langen Flügen boten wie jedes Jahr die beiden Lehrgänge in den Oster- und Herbstferien. Im zweiwöchigen Osterlehrgang konnten 153 Schulstarts und 37 Flugstunden absolviert werden, im Herbstlehrgang waren es 150 Starts mit 23 Flugstunden.

In die Saison 2011 startet die Schulgruppe mit ca. 16 Flugschülern. Dass die Fluglehrergruppe leicht dezimiert ist (Ulf Klinger steht uns aus beruflichen Gründen 2011 nur5 selten zur Verfügung), wird der Flugausbildung im LSC Oeventrop aber hoffentlich nicht schaden. Denn mit Pasqual Neumann und René Hanses stehen bereits zwei ambitionierte Nachwuchsflyglehrer in den Startlöchern, die neue Impulse für die Ausbildung in den kommenden Jahren liefern werden!

Prüfungen/Berechtigungen

A-Prüfungen

Johanna Terhardt, Julius Weber, Louisa Alkert, Mario Winkler, Maximilian Rüttermann, Timo Hilgenhaus, Tim Seipenbusch

B-Prüfungen

Johanna Terhardt, Sebastian Drews, Timo Hilgenhaus, Tim Seipenbusch, Mario Winkler, Sven Völlmecke

C-Prüfungen

Johanna Terhardt, Sebastian Drews, Timo Hilgenhaus, Tim Seipenbusch, Mario Winkler, Sven Völlmecke

F-Schlepp-Berechtigung

Andre Brüggemann, Christian Sauer, Alwin Wolfram

PPL-C

Marcel Brüggemann, Sebastian Schauerte

Fluglehrerausbildung: vorne Ausbilder Frank; hinten Anwärter Pasqual.





Sebastian beim Start in der „WB“.

Bayrische Meisterschaft in Bayreuth

von Christian Keßler

Nachdem Sebastian den Sauerlandwettbewerb als Sportleiter am Boden verbracht hatte, sollte es für ihn schon zwei Wochen nach unserer Siegerehrung mit dem Venus 2 – WB – zu den Bayrischen Meisterschaften, die zugleich Qualifikationswettbewerb für die Deutschen Meisterschaften 2011 waren, gehen. Der ursprüngliche Plan war, dass Sebastian am Mittwoch nach seinem letzten Flug ins Sauerland kommt und am Donnerstag in aller Ruhe mit Flugzeug und Rückholer (Christian) nach Bayreuth fährt... Am Wochenende vorher brach dann aber Hektik aus, weil klar wurde, dass schon am Mittwochabend das Eröffnungsbriefing und am Donnerstag der

erste Wertungstag über die Bühne geht. Das hieß dann also, den Wettbewerb doch nicht in Ruhe angehen: Am Mittwochmorgen trafen sich dann Hans-Joachim und Christian, um das Auto zu packen und den Flieger anzuhängen – weiter ging es für Christian mit dem Gespann Richtung Frankfurt, um Sebastian nach seinem Umlauf am Flughafen in Empfang zu nehmen. Schnell die Camping-Utensilien in Sebastians Auto umladen, den Anhänger ans andere Auto hängen und ein Auto im Lufthansa-Parkhaus abstellen. Weiter zu Sebastians Wohnung in Frankfurt um die letzten Sachen einzupacken und von da aus weiter Richtung Bayreuth. Ankunft im Hotel in Goldkronach – unweit vom Flugplatz: elf Uhr abends.

Nachdem wir schon das Eröffnungsbriefing schwänzen mussten war dann am nächsten Morgen zeitig aufstehen ange-

sagt, Sachen packen, auschecken und ab zum Flugplatz. Bei mäßigem Wetter wurden nur für die Offene Klasse Aufgaben verteilt. So hatten wir dann auch reichlich Zeit, das Zelt aufzubauen, uns einzurichten und schon einmal die Umgebung zu erkunden. Wichtigste Errungenschaft war jetzt schon eine Palette, um wenigstens halbwegs trockenen und sauberen Fußes das Zelt betreten zu können. Den ersten Wertungstag für die 18-Meter-Klasse sollte es dann am Samstag geben. Bei relativ gutem Wetter (nach dem Sauerlandwettbewerb und den ersten Tagen hier waren die Ansprüche nichtmehr allzu hoch) waren knapp 480 Kilometer ausgeschrieben. Leider musste Sebastian schon nach knapp 170 Kilometern den Motor ziehen. Damit gabs nach dem ersten 1.000-Punkte-Tag schon einen Rückstand von 830 Punkten auf die Spitze und einen herben Dämpfer für die Hoffnung, sich nach 2009 erneut für die Deutschenmeisterschaften in 2011 qualifizieren zu können.

Die nächsten Tage waren dann wieder verregnet und ohne Aussicht auf einen Wertungstag. Und wir mussten uns die Zeit mit ausgiebigem Alternativprogramm totschiessen: Neben Standardaktivitäten wie Bowlen, Kartfahren und dem obligatorischen Sauna-Besuch, standen auch ein Besuch des WM-Vorbereitungsspiels zwischen Mexiko und Gambia im Bayreuther Stadion und ein Mittelaltermarkt auf Burg Rabenstein auf dem Programm. Zwischenzeitlich war das Wetter sogar so unerträglich, dass wir Anfang Juni abendlich zu



Paletten-Steg vor dem Zelt.

Glühwein anstatt Pils gegriffen haben – und das, nachdem wir nach dem schlechten Wetter beim Sauerlandwettbewerb immer gedacht haben „irgendwann muss das Wetter ja besser werden“.

Leider war das Gegenteil der Fall. Es war zeitweise sogar fraglich, ob am Freitag, der wieder besseres Wetter bringen sollte, Starts auf der Graspiste überhaupt möglich wären, weil der Platz so aufgeweicht war. Das Wetter wurde tatsächlich noch einmal fliegbar und es gab am Ende des Wettbewerbs mit zwei zusätzlichen Wertungstagen noch ein versöhnliches Ende – und wir konnten das Zelt sogar wieder im Trockenen zusammenpacken. Sebastian konnte mit einem elften und einem zweiten Platz in den Tageswertungen noch ein paar Plätze gutmachen. Für eine Qualifikation zu den Deutschen Meisterschaften reicht es aber leider aufgrund des Ausrutschers am ersten Tag nicht.

Motorseglern in Oeventrop

Will man nicht oder kann man nicht?

von Wolfgang Löser

500-er bis 1.000-er Überlandflüge mit unseren Top-Segelflugzeugen ermöglichen den Vereinsmitgliedern ein enorm hohes und preisgünstiges Freizeitvergnügen. Bei dieser Feststellung sollte man nicht vergessen, dass diese heutigen Möglichkeiten auch auf den Aufbauzeitraum der vielen voraus gegangenen Jahre ehemaliger Mitglieder basiert. So wurden Gebäude erstellt, der Platz gesichert und Fluggerät angeschafft. Es war viel Fleiß und Geld aufzubringen. Aber das alles hat sehr viel Spaß gemacht. Sicherlich wird der heutige Ausbau bzw. Erhalt dieses Ganzen bemerkenswert gut durch die neue Generation gemeistert. In Oeventrop hat die Nachfolge im Gegensatz zu andern Vereinen wohl gut geklappt. Vielleicht auch deswegen, weil ein starkes Fundament gelegt wurde. Manche nennen es auch den Oeventro-

per Geist. Basierend auf Fleiß und Fliegerfreundschaft (und auch viele schöne Stunden im Spatzennest).

Was haben wir jetzt? Einen sicheren Platz, gute Gebäude und ein super Segelflugzeugpark. Was haben wir nicht? Einen modernen (Rückenfreundlichen) Motorsegler.

Im letzten **Aero Report** habe ich bereits darauf hingewiesen. Es ist auch ein Vorstandsbeschluss gefasst worden. Das heißt, dass es in nächster Zeit um einen neuen Motorsegler geht. Aber warum steckt man nach dem Bruch am K MAG wieder Geld in den alten B-Falken? Soll er mit aller Macht im Verein bleiben? Meinen vielleicht einige Mitglieder, die Einfluss haben, so die Zukunft der Motorseglerfliegerei in Oeventrop zu behindern oder unmöglich zu machen? Wäre für den Verein fatal. Auch die Motorseglerflieger haben wie auch die Hochleistungssegelflieger das Recht auf modernes und zeitgerechtes Fluggerät. Auch hier ist die Bindung und Zusammen-

Die „K MAG“ - mittlerweile ein Oldtimer.



halt von alten und jungen Mitgliedern eine wichtig Sache für die Zukunft des Vereins.

Wir sollten daher mal wieder das Strick zusammen in eine Richtung ziehen – wie bereits schon in vielen anderen Dingen geschehen. Ideen dazu sind willkommen. Meldet Euch beim Vorstand oder in der Monatsversammlung. Und überlegt Euch, ob nicht der ein oder andere den (großen) Mofa-Schein macht.

Auch die Frage der Wartung darf nicht vergessen werden. Wer Interesse hat, einen Motorseglerwartlehrgang zu machen, sollte sich beim Vorstand melden.

Es wäre schön, in der nächsten **Aero Report** Ausgabe über schöne Motorseglerflüge mit neuem Gerät berichten zu können. Vielleicht gibt's ja auch mal ein Fly Inn für Mofas in Oeventrop.

Duo Discus-Vereinsrekord

von Marco Hanses und Eva-Maria Beule

Im Juni/Juli des vergangenen Jahres 2010 verwöhnte uns das Wetter mit einer mehrwöchigen Schönwetterperiode. Kurz bevor das Wetter wieder wechselhaft werden sollte, versprach der Wetterbericht für den 18. Juli 2010 besondere fliegerische Bedingungen. René und Marco waren zu der Übereinkunft gekommen, dass Strecken von über 600km FAI mit der LS8 und dem Duo Discus an dem Tag möglich sein könnten. Eva-Maria kam am Vorabend noch spontan als Copilotin für den Duo hinzu.

So trafen wir uns in dieser Konstellation am Sonntagmorgen zeitig am Oeventroper Flugplatz: Bereits gegen 10 bildeten sich die ersten Cumulus-Wolken über Oeventrop. Nach unserem Start um halb 11 konnten wir mit 120 Liter im Tank direkt in den ersten Bart einsteigen, der uns mit

René (LS8) und Marco mit Eva-Maria (Duo) über dem Rhein bei Koblenz.





Überlandflugwetter.

Steigwerten um die 1,5 m/s auf eine Höhe von 1.500 m NN brachte. Unterhalb der Basis, die langsam auf 2.000 m NN anstieg, machten wir uns dann auf den Weg Richtung Südosten. Die erste geplante Wende lag südöstlich des Frankfurter Flughafens bei Altfeld. Von dort aus sollte es dann nach Titschendorf am Südostende des Thüringer Waldes gehen.

Außerhalb des Sauerlandes sank die Basis plötzlich auf 1.500 m NN ab. Wir flogen jedoch weiter auf Kurs, so dass wir südwestlich von Fritzlar mit einer Freigabe das Sperrgebiet am Knüllgebirge überflogen und uns die weitläufigen Truppenübungsplätze aus der Luft ansahen. Der nächste terrestrische Hingucker war ein riesiger Schrottplatz, der an der A5 gelegen, unseren Weg kreuzte. Dann tauchten auch schon am Horizont die Kali-Berge bei Neu-

hof südwestlich von Fulda am Horizont auf und erleichterten die Navigation in Richtung der ersten Wende. Leider wurde die Bewölkung immer dichter und auch die Steigwerte wurden schwächer. Auf Höhe der eben erwähnten Kali-Berge waren schließlich keine Wolkenlücken mehr zu entdecken und auch die Aussichten Richtung Altfeld zeigten eine geschlossene Wolkendecke. So trafen wir nach 144 km auf Kurs schließlich die Entscheidung, die ausgeschriebene Strecke aufzugeben und von nun an ins bessere Wetter Richtung Westen zu fliegen. Als neues Zwischenziel wurde Aachen ausgewählt.

Da wir die nächsten 100 km sehr nah nördlich am Frankfurter Luftraum entlang flogen, konnten wir eine weitere Sehenswürdigkeit im Dunst erblicken. Die Frankfurter Skyline, sowie die Umrisse des Frankfurter

Flughafens tauchten südlich von uns auf, und machten uns bewusst, dass wir uns doch einige Kilometer von Oeventrop entfernt befanden.

Über den Flugplatz Elz flogen wir weiter Richtung Westen, so dass schließlich der Rhein vor uns auftauchte. Nördlich von Koblenz wechselten wir auf das westliche Rheinufer und bestaunten wieder einmal die eindrucksvolle Kulisse unter uns. Weiter auf Kurs änderte sich leider auch hier das Wetter und die Aussichten Richtung Aachen wurden immer „blauer“. Trotz einer gewissen Höhe waren wir uns nicht sicher, ob uns nicht an der Wende eine Außenlandung treffen würde. So drehten wir nördlich von Wershofen/Eifel nach weiteren 200 km schließlich um und trennten uns von René, der unbedingt die zweite Wende bei Aachen erreichen wollte, um das freie FAI-Dreieck für sich zu ermöglichen. Aufgrund der guten Wetterbedingungen auf dem zweiten Schenkel, flogen wir mit dem Duo eine ähnlich Route etwas weiter nördlich entlang Dierdorf, Ailertchen, Wetzlar und Gießen zurück

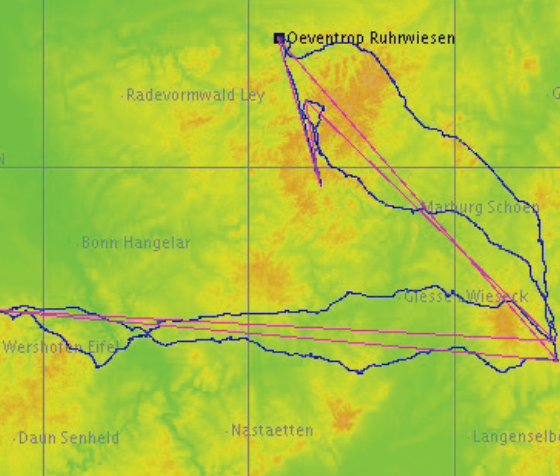
Richtung Fulda. In der Nähe unserer ersten Wende kehrten wir ein weiteres Mal um und machten uns auf den ca. 1,5 Stunden langen Heimweg.

Unsere groben Berechnungen ergaben, dass wir wahrscheinlich knapp an der 600 km-Marke scheitern würden. Obwohl die menschlichen Bedürfnisse der Besatzung kaum noch zu unterdrücken waren, wäre dies doch zu ärgerlich gewesen. Daher drehten wir 20 km vor Oeventrop doch noch mal um, um die super Basis im Sauerland von ca. 2.500 m NN auszunutzen und die restlichen Kilometer durch zwei weitere kurze Schenkel (30 und 50 km) zu ergänzen. Schließlich landeten wir 8,5 Stunden später um kurz nach 19 Uhr erleichtert auf dem heimischen Oeventroper Flugplatz. Unsere Rückholer Julia, Pasqual und Marko P. erwarteten uns bereits im Landefeld.

René kehrte 20 Minuten später zurück und machte sich Hoffnungen auf einen 800 km-Flug. Er hatte die zweite Wende bei Aachen erreicht, war zurück Richtung Oeventrop geflogen und hatte noch in

Es geht zügig vorwärts!





Die Strecke des Rekordflugs.

Richtung Osten einen vierten längeren Schenkel ergänzt.

Die große Überraschung kam jedoch, als wir beide Flüge anschließend auswerteten: Trotz der sehr unterschiedlichen Flugrouten lagen sie nur wenige Kilometer auseinander. René hatte sich an diesem Tag 757 km mit der LS8/18m erflogen. Unsere Duo-Bilanz zeigte stolze 732 km! Ein neuer Duo-Rekord des LSC Oeventrop war endlich Wirklichkeit geworden!

Im Laufe des Tages war uns bewusst geworden, dass das Wetter gar nicht sooo bombastisch gewesen war (Basis: ca. 1.800m NN, Steigwerte: ca. 2m/s). Aber die großräumig homogene Wetterlage ermöglichte einen Flug mit verhältnismäßig langen Abschnitten. Insbesondere am Abend hätte man den Flug noch ein wenig anders planen und um 30-60 Minuten sinnvoll verlängern können, wodurch eine

noch größere Strecke mit weniger Schenkeln möglich gewesen wäre. Als Fazit kann man also sagen, dass man im Zeitraum Juni/ Juli, in dem man lange Flugtage zur Verfügung hat, bei solchen Wetterlagen es nicht versäumen sollte, das Sauerland auch einmal mit dem Segelflugzeug zu verlassen, um in den Genuss zu kommen, sich große Strecken von Oeventrop aus zu erfliegen! Es lohnt sich!

Jugendvergleichsfliegen

von Frank Hofmann

Die Bezirksausscheidung des Jugendvergleichsfliegens wurde am 05. Juli 2010 auf dem Segelfluggelände in Oeventrop ausgetragen. Das Teilnehmerfeld bestand aus drei Kandidaten aus Arnsberg, fünf Kandidaten aus Oeventrop und Maximilian Schauerte, der für den LSV Meschede antrat, ob er wollte oder nicht. Die Arnsberger gingen mit einer Ka 8b an den Start. Unsere Recken nutzten die Ka 6 und ebenfalls eine Ka 8b.

Um das Fluggelände auch aus der Luft zu begutachten, führten wir mit den auswärtigen Piloten je einen Einweisungsstart durch. Danach konnte es losgehen. Vor jedem Durchgang wurde ein Feldbriefing durchgeführt, indem ich den Teilnehmern die zu fliegenden Übungen erklärte.

Die Jury bestand aus Fluglehrern des Bezirks 12: Sebastian Hömberg, Andreas Peus, Ulf Klinger und ich. Trotz sengender Sonne verfolgten wir jede einzelne Übung mit Argusaugen.



Siegerehrung in Oeventrop.

Aufgrund des guten Wetters konnten alle drei Wertungsdurchgänge reibungslos durchgeführt werden. Die 9 Kandidaten vollführten Rollübungen, Kreiswechsel und Seitengleitflüge. Der zwischenzeitliche Rückenwind erschwerte die Bedingungen für die Teilnehmer. Wir, in der Jury, berücksichtigen dies natürlich in unserer Wertung.

Um halb vier war alles ohne Zwischenfälle gelaufen. Die Siegerehrung wurde am Abend durchgeführt. Platz 3 erlog sich Maximilian Schauerte. Die ersten beiden Plätze trugen die Geschwister Brügge- mann unter sich aus. Andre und Marcel, die im Jugendvergleichsfliegen schon fast als „alte Hasen“ gelten, rollten, kreisten und slippten unsere Ka 6 grazil durch den blauen Oeventroper Himmel. Andre erzielte Platz 2 und Marcel holte sich Platz 1. Herz-

lichen Glückwunsch! Nach der Siegerehrung ging es nahtlos über in die Feier unseres 55-jährigen Vereinsjubiläums.

Diesmal durften alle Teilnehmer, die bei unserem Vergleichsfliegen teilnahmen, auch an der Landesausscheidung in Grefrath teilnehmen. Also machten wir uns mit sieben Piloten und etlichen Helfern sowie der Ka 6e, die uns Familie Keßler freundlicherweise zur Verfügung stellte, und einer Ka 8b am 03.10. auf nach Grefrath.

Dort angekommen absolvierten alle Piloten sofort die obligatorischen Einweisungsstarts. Nach Aufbau unserer Flugzeuge, nutzen unsere Piloten, die Möglichkeit das Programm und die Ziel- landungen zu üben. Dann war es an der Zeit die Zelte aufzubauen und den Tag ge- mütlich ausklingen zu lassen.

Der Samstag begann mit Nebel, so dass erst am Mittag begonnen werden konnte. Wir schafften aber noch alle drei Wertungsdurchgänge. Abends gab es dann die obligatorische Fete.

Die am nächsten Morgen stattfindende Siegerehrung endete mit einem Paukenschlag: Unter den ersten fünf Plätzen befanden sich vier Oeventroper. Marcel Brüggemann belegte den ersten und sein Bruder Andre den zweiten Platz. Hendrik Fröhlich aus Detmold wurde dritter.

Am 24.09.2010 fuhren wir also zur Bundesausscheidung nach Laucha. Marcel und ich in meinem Wagen mit der „E“ im Schlepptau, sowie Andre mit seinen Eltern im zweiten Wagen, den Andre selber fuhr. Der Freitag war noch sehr schön. Es konnten alle Einweisungsstarts durchgeführt werden. Auch konnten, die Piloten die wollten, noch einige Starts mit den eigenen Flugzeugen durchführen. Andre hatte noch einen schönen Thermikflug. Da es erst nachmittags war fuhren nach Querfurt zum Eis essen. Wir wanderten

auch zur Burg Querfurt. Abends feierten wir mit den anderen Teilnehmern noch ein wenig.

Dann kam der Samstag. Dieser Tag besteht mit einem konstanten, den ganzen Tag andauernden, Regen. Wir, die Jury, überlegten uns Alternativen. Es gab dann einen Fragebogen, für den die Teilnehmer 15 Minuten Zeit zum Bearbeiten hatten. Danach mussten sie einen Papierflieger aus einem DIN A 4 Papierbogen falten und diesen fliegen lassen. Die Weite eines jeden Fluges wurden von der Jury gemessen. Zum Schluss bildete jedes Bundesland ein Team aus 5 – 6 Personen (Piloten und Helfer). Ein leerer Segelflugzeuganhänger (ASK 21) musste über eine abgesteckten geschoben werden, wobei die Zeit gestoppt wurde. Das war ein Gaudi.

Trotz des sehr schlechten Wetters war die Stimmung sehr gut. Der Tag klang mit einer schönen Fete aus, bei der ausgiebig gefeiert wurde.

Am Sonntag gab es dann doch noch eine Siegerehrung. Die Sportleitung hatte sich,

Mannschaft Oeventrop vor der „E“.



in Abstimmung mit der Jury entschlossen, eine Bundeslandwertung aus den Ergebnissen vom Vortag durchzuführen, wobei NRW den undankbaren vierten Platz belegte.

Wir möchten uns bei der Familie Keßler bedanken, die uns ihre Ka 6E zur Verfügung stellte, nach dem unsere CR kurzfristig ausfiel.

Außenlandung bei Korbach - Eine Rückbetrachtung des Ka 6 Unfalls

von Daniel Büenefeld

Ein gutes halbes Jahr ist nun seit meinem Unfall mit der Ka6 CR in Korbach vergangen. Zwar habe ich in dieser Zeit viele Gespräche mit verschiedensten Vereinsmitgliedern geführt, trotz alledem möchte ich die Möglichkeit nutzen, den Unfall rückblendend noch einmal, aus meiner Sicht, darzustellen.

Oeventrop, der 10. Juli 2010. Angesagt sind gute Thermik bei sehr warmer Temperatur. Gegen 09 Uhr treffe ich am Flugplatz ein und bereite mich auf meinen ersten Überlandflug mit der Ka 6CR vor. Nach Rücksprache mit überlandflugerfahrenen Piloten entschieße ich mich dazu, ein 200 km FAI Dreieck mit den Wendepunkten Hirzenhain und Mengerlinghausen auszu-schreiben. Nach dem Checken und Beladen des Flugzeugs heißt es abwarten, bis sich die Thermik soweit entwickelt hat, dass es sich lohnt zu starten. Schon zu



Das Höhenruder ist leider abgerissen.

dieser relativ frühen Tageszeit fließen die Schweißperlen bei allen Anwesenden. Viele derjenigen entscheiden sich aus diesem Grunde dafür, den Tag statt mit Fliegen am Hennesee zu verbringen. Obwohl ich auch zweifle, entscheide ich mich dennoch dafür, den Flug durchzuführen. Relativ spät, um 12:30 Uhr starte ich in Oeventrop. Mit steigender Höhe werden auch immer mehr der umliegenden Seen der Region ersichtlich und nochmals stellt sich mir die Frage, ob schwimmen nicht eine angenehmere Beschäftigung für diesen Tag sein könnte. Aber jetzt habe ich schon an Höhe gewonnen und entschieße mit endgültig für den Überlandflug. Langsam taste ich mich ins Sauerland vor. Nach dem der Einstieg gelungen ist und die Bärte funktionieren, steige ich mit der Ka 6 phasenweise über 2.000 Meter MSL. Ein Dorn im Auge ist mir zu diesem Zeitpunkt schon, dass ich die Anzeige auf dem Display des LX 5000, mit und ohne Sonnenbrille, kaum erkennen kann. Aber

mit Logger und Karte geht es ja auch. Es geht weiter, bis ich die Wende in Hirzenhain nach knapp zweistündiger Flugzeit erreicht habe. Nun geht's weiter Richtung Mengerlinghausen und nach dem Abflug an Wende eins schrumpft die Distanz zum nächsten Wendepunkt in erstaunlich schneller Zeit. Bis kurz vor Allendorf Eder läuft alles super. Im Anschluss daran verliere ich zunehmend an Höhe und beim Anblick der Landschaft die vor mir und um mich herum liegt, erinnere ich mich an die Wetter- E-Mail von René, der darauf hinwies, sich an diesen Tagen größeren Beckengebietern fernzuhalten. Ich entschieße mich also am westlichen Rand dieses Beckens zwischen Allendorf und Korbach entlang zu fliegen, verliere aber auch hierbei immer mehr Höhe. Zu diesem Zeitpunkt beginne ich mir eine geeignete Außenlandemöglichkeit zu suchen. Leider konnte ich, wie bereits erwähnt, die Anzeige im LX5000 nicht erkennen und die „Nearest Airport“-Funktion im Logger war mir nicht vertraut. Beim kurzen Blick in die Karte übersehe ich bei aufkommender

Nervosität vor der ersten Außenlandung leider den in der Nähe liegenden Flugplatz in Korbach und entschieße mich letztendlich dafür, eine Außenlandung im sichtbaren und ausreichend großen Kornfeld durchzuführen. Die Höhe des Bewuchses kann ich leider nicht genau abschätzen, aber eine bessere Landemöglichkeit finde ich nicht. Ich teile mir das Feld, wie gelernt, in eine Platzrunde ein und fliege es dementsprechend an. Im letzten Teil des Endanfluges erkenne ich die doch sehr hohen Halme und konzentriere mich darauf, beim Aufsetzen das Seitenruder ruhig zu halten damit ich, wie bei der Ka 6 bereits mehrfach passiert, nicht den Rumpf abdrehe und die Flächen parallel zum Boden halte. Danach geht alles ganz schnell:

Abfangen, Berührung mit dem Kornfeld, aufsetzen, es gibt einen lauten Knall. Nach kurzem Rollweg steht das Flugzeug. Ich ahne nichts Gutes, löse die Gurte und nehme die Haube ab. Beim Blick aus dem Cockpit nach hinten erkenne ich, dass das Höhenruder ab- bzw. zerrissen wurde.

Der Anhänger steht bereit.





Ka 6 im Kornfeld.

Der Rest der Geschichte ist (denke ich) den meisten bekannt.

Rückblendend, und nach vielen Gedanken und Gesprächen betrachtet kann ich sagen, dass dieser Unfall nicht aus einem einzigen Fehler entstanden ist. Natürlich ist es so, dass ich für dieses Flugzeug und dieses Landefeld wohl etwas zu schnell angefliegen bin. Dies resultiert allerdings aus einer Kette von Faktoren. Beginnend mit der Flugvorbereitung, wäre es sinnvoll gewesen, sich intensiver mit der Karte zu beschäftigen. Vielleicht hätte ich mir die an der Strecke liegenden Flugplätze mit Frequenzen markieren können. Auch hätte ich mich im Vorfeld näher mit den Funktionen des Volksloggers befassen müssen. Somit hätte ich unter Umständen auch die Unlesbarkeit der LX 5000 Anzeige

kompensieren können. Zudem kommen auch die Zweifel zu Beginn des Fluges, ob es nicht sinnvoller gewesen wäre, den Tag badend am Hennesee zu verbringen. Nur bei absoluter Überzeugung zu dem, was ich tue kann ich mich auch voll darauf einlassen. Ebenfalls zu nennen ist der Einfluss des heißen Wetters. Dadurch fällt es zusätzlich schwer, sich über einen langen Zeitraum maximal zu konzentrieren. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob ich mich noch eher hätte um ein Landefeld kümmern sollen und ob ich beim Anflug alles richtig gemacht habe. Ebenfalls sind die Nervosität vor der ersten Außenlandung sowie die ungewöhnliche Stresssituation in diesem Moment zu nennen.

Im Nachgang des Unfalls war es für mich schön und wohltuend zu erfahren, dass

mir niemand den Kopf abgerissen hat und dass viele einfach aufmunternde Worte übrig hatten. Über die vielen Angebote, mir bei der Reparatur des Flugzeugs zu helfen, habe ich mich sehr gefreut. Weniger erfreulich für mich war es, und das möchte ich an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen, dass mir einige Gerüchte zum Unfallhergang zu Ohren gekommen sind, die in der Sache nicht stimmen. Ich finde es erschreckend, dass man sich, mit welcher Erfahrung auch immer, das Recht herausnimmt, über Dinge zu urteilen, die man in ihrer Vollständigkeit absolut nicht kennen kann. Und dies vor allem, ohne mit mir ein einziges Wort über den Vorfall und dessen Hergang gesprochen zu haben. Dies sollte im Übrigen als allgemeingültig angesehen und nicht nur auf meinen Unfall bezogen werden.

Mag dieser Bericht nun so klingen, dass der ganze Ka 6 Flug vom 10.07. und die Überlandfliegerei alles in allem nur Stress bedeuten, so möchte ich diesem Eindruck an dieser Stelle massiv widersprechen.

„WG“ - hoffentlich bald wieder „am Start“.

Nach zehn Jahren aktiven Fliegens habe ich mich im Anschluss an den Sauerlandwettbewerb 2010 dazu entschieden, auch endlich meine ersten Schritte im Überlandflug zu wagen. Ich ärgere mich, dass ich dies nicht bereits früher getan habe, denn es macht unheimlich Spaß auch mal vom Platz wegzufliegen und andere Regionen kennenzulernen. Der Anreiz einer Aufgabe, der man sich stellt, hat mich dabei besonders angespornt und motiviert immer ein Stückchen weiter vom Platz wegzufliegen. Ebenfalls toll ist der Moment, wenn man nach längerer Zeit über fremden Gebieten die Heimat wiedererkennt und auch wieder zu Hause ankommt. Ich möchte trotz des Unfalls auch in Zukunft überlandfliegen und würde mich freuen, wenn weitere Piloten dies ebenfalls tun würden.

Ich hoffe, ich konnte mit diesem Bericht einige Dinge verständlicher darstellen. Für weitere Nachfragen stehe ich natürlich auch gerne persönlich Rede und Antwort. Für die kommende Saison wünsche ich mir, dass die Ka6 Reparatur, auf welche Art und Weise auch immer, in Gang kommt und die D-5267 bald wieder fliegen kann!



„Ach, dann fahren wir einfach zum Klippeneck...“

von Sebastian Beule

Nachdem unser geplanter Wandersegelflug geplatzt war, brauchten Andy, ein Freund aus Hamburg, und ich spontan neues Programm für unseren gemeinsamen Segelflugurlaub. Da kam die Nachricht gerade recht, dass bei dem Klippeneckwettbewerb noch ein paar Teilnehmerplätze frei sind. Also machten wir uns kurzfristig auf den Weg zu dem höchstgelegenen Segelfluggelände Deutschlands. Die Info, dass es auf dem 980 Meter hohen Flugplatz auch an den heißen Juli-/ Augusttagen angenehm kühl ist konnten wir aber zunächst nicht wirklich bestätigen. Wir hatten an den Trainingstagen mehr mit tieffliegenden Wolken und frostigen Temperaturen zu kämpfen. Fliegar wurde es erst pünktlich zum Wettbewerbsstart. Die erste 463 km lange Aufgabe führte uns entlang der Schwäbischen Alb. Der Tag lief bis zum Endanflug super. Um oben auf der Albkante wieder anzukommen, brauchte man jedoch ungewohnt viel Endanflughöhe.

Immerhin sind ja schon 1.000 m nötig, um den Flugplatzzaun sicher zu überfliegen.

Als Drittschnellster konnte ich mit meinem Einstand auf dem Wettbewerb aber recht zufrieden sein. Auch der nächste Tag ließ noch mal eine 233 km lange Strecke zu. Gegen Abend kündigt sich dann aber leider das schlechte Wetter der nächsten Tage an. Nicht dass wir schon wieder eine Flugpause gebraucht hätten, aber leider hat es an den nächsten vier Tagen nur für Aufrüstübungen und Alternativprogramm gereicht. Als Christian und Eva-Maria uns Mitte der Woche verstärkt haben, konnten wir froh sein, ihr Zelt noch bei trockenem Wetter aufgestellt zu haben.

Der Wettbewerb ist quasi wie ein großer Sauerlandwettbewerb: Die meisten der 80 Teilnehmer kamen aus der nahen Umgebung und treffen sich jährlich auf der Albkante. Genauso wie bei uns, konnte das Wetter deswegen die Stimmung auch nicht so einfach vermiesen. Beim Bier gab es in großer Runde genug Spaß und Gesprächsstoff.

Der Ventus im Eigenstart.





Startaufstellung.

Zum Wochen- und Wettbewerbsende gab es dann auch wieder etwas Sonnenschein und Thermik. Freitags konnten wir eine kleine 190 km Aufgabe im etwas niedrigeren Gelände zwischen Schwarzwald und Albante fliegen. Die ersten 120 km der Strecke liefen zügig und ohne Probleme. Im Süden schattete allerdings eine Abschirmung den Bereich um die letzte Wende komplett ab. Ich hatte mich gerade etwas von dem Hauptfeld abgesetzt und stand jetzt als erster vor der Aufgabe in den großen Schatten zu fliegen. Langsam und vorsichtig glitt ich um die Wende. Nach über 40 km toter Luft konnte ich die ersten Sonnenflecken in 350 Meter über Grund erreichen. Die Luft wurde wieder unruhiger und ich fand glücklicherweise einen rettenden 1-Meter Bart. Ich fungierte dann natürlich als Boje. Nach und nach füllte sich unter mir der Thermikschlauch mit meinen Verfolgern. Die letzten Kilo-

meter zum Klippeneck waren dann ein Kinderspiel. Zurück wurde ich für mein Vorfliegen belohnt. Ich konnte mich in der Gesamtwertung ganz nach vorne schieben. Für den letzten Wertungstag hieß es jetzt, das kleine Polster von 55 Punkten nicht zu verspielen. Die Wende der Zierrückaufgabe hat die Wettbewerbsleitung zum Abschluss ins schöne Heidelberg gelegt. Leider führte die Strecke aber durch den Kraichgau. In Segelfliegerkreisen wird die Mulde zwischen Schwarzwald Bergstraße bzw. Odenwald gerne auch als „Kriechgau“ bezeichnet. Die Gegend machte auch an diesem Tag ihrem Namen alle Ehre. Gerade der Wiedereinstieg in den stark ansteigenden Schwarzwald klappte nur sehr schwierig und schleppend. Hier hatten leider die Lokalmatadore dann die Nase vorn. Ich konnte zwar am Ende als 6. die Ziellinie überfliegen, musste aber leider zu viele Punkte abgeben. Haarscharf rutschte ich mit zwar nur 3 Punkten Rückstand aber auf den 2. Platz zurück. Das war zunächst etwas ärgerlich, aber die Silbermedaille am Schluss gab auch genug Grund zum Feiern!

Abschließend kann ich den Klippeneckwettbewerb für jedes Alter und jeden Leistungsstand nur voll empfehlen. Für uns hat sich der kurzfristige Besuch auf der Alb auf jeden Fall voll gelohnt. Super, dass mich meine bewährte Mannschaft wieder so schön unterstützt hat und ich auch wieder Besuch zu Abschlussparty bekommen habe. Besten Dank!

Streckenflugsaison 2010

von René Hanses

Die erste Hälfte des Jahres ist für mich recht schwer zusammen zu fassen, da ich bis Anfang Juli in den USA war. Bei einem kurzen Blick in den OLC merkt man aber schnell, dass man nicht viel verpasst hat.

Der Mai, der normaler Weise zu den besten Streckenflugmonaten zählt, ist komplett ins Wasser gefallen, inklusive unseres Sauerlandwettbewerbes. Einzige Aufmunterung ist, dass es fast allen Segelfliegern in ganz Deutschland so ging. Die Ausbeute des ersten halben Jahres ist daher recht klein mit vielen kleinen Streckenflügen um 100 km. Wenige Tage hoben sich von diesen tristen Aussichten ab, welche Marco Hanses und Sebastian Beule für Strecken zwischen 300 und 450 km nutzen.

Ab dem 22. Juni stellte sich diese Ausnahmewetterlage dann doch langsam um. Mit jedem Sonnenaufgang wurde es von Tag zu Tag besser. Joachim Beule und Stefan Aßmuth begannen ihre Überlandflugsaison mit Flügen von 360 km zum Warmfliegen, wobei sich Stefan schnell auf 550 km und Joachim auf 650 km steigerte. Sebastian nutzte einen seiner zwei freien Tage, um mal eben von Anspach im Taunus sein 750 km Diplom zu fliegen! Um nach Oeventrop zu fahren wäre keine Zeit gewesen, daher hatte ihm sein Vater den Ventus mit in die Frankfurter Gegend gebracht.

Auch viele andere Vereinskameraden zogen mit und bauten ihre kleinen Flüge,



Kreisen über dem Arnsberger Wald.

aus dem verkorksten Frühling, zu guten Streckenflügen im Sommer aus.

Einer der besten Tage von Oeventrop aus waren wohl der 19.07, wo Stefan A. und Joachim B. die oben genannten Strecken flogen und der 18. 07. An diesem Tag flogen Marco Hanses mit Eva Maria im Duo Discus mit 672 km die größte Strecke dieses Fliegers und ich mit der LS8-18m eine Strecke von 745 km.

Weitere Flüge, die keine riesigen Zahlen vorweisen, aber sicherlich ähnlich gute Leistungen waren, sind die ersten Überlandflüge von Daniel Bünenfeld (Bamsi), der mit der Ka 8 Flüge bis zu 211 km als FAI-Dreieck flog, bei nicht gerade dem besten Wetter.

Auch über Oeventrop und dem Sauerland hinaus, waren viele Vereinskameraden fliegerisch wieder unterwegs.



Hannah Flocke zog es im Frühjahr mit dem NRW-Förderflieger in die französischen Alpen nach St. Auban zum D-Kadertraining.

Sebastian Beule nahm an zwei anspruchsvollen Wettbewerben, dem Qualifikationswettbewerb in Bayreuth und dem bekannten Klippeneckwettbewerb, teil. Leider waren beide Wettbewerbe auch durch das schlechte Wetter gezeichnet.

Das Segelflugzeug mit in den Urlaub nahmen André Brüggemann und Christian Sauer, die unserem Discus vom Startplatz Bad Neustadt (östliche Rhön) ausgiebig den Thüringer Wald zeigten. Angelika und Karl Keßler waren zusammen mit ihrer Ka 6E in Hoepen in Niedersachsen im Sommerurlaub, wo Angelika das Wetter mit schönen Strecken bis zu 170 km nutzte.

Nachdem die gute Wetterlage nach knapp einem Monat schon wieder von uns ging, fuhren Sebastian Beule, Tina Niggenaber und ich ihr mit dem Duo Discus hinterher, um die Saison mit schönen Flüge in den französischen Seealpen, mit Startplatz Vinon, ausklingen zu lassen.

Fliegerurlaub in Vinon.

Dem Winter entflohen Joachim Beule zusammen mit dem Deutschen Meister Reinhart Schramme aus Bückeburg, um tolle Strecken in Namibia zu fliegen. Die größte war 1.127 km. Kurt-Jürgen Bock und unser inzwischen passives Mitglied Markus Wahnfried nutzten ebenfalls die super Bedingungen für Flüge bis zu 1.185 km!

Durch die vielen in den OLC eingereichten „erweiterten Platzrunden“ und den kleineren Streckenflügen (50 -150 km), schafften wir mit Platz 37 von 118 Vereinen in NRW eine zufriedenstellende Vereinswertung mit guten 20.000 km. Im Jahre 2009 war es Platz 28 mit 26.000 km.

Hier möchte ich nochmal auf die Wichtigkeit hinweisen, alle Flüge über 50 Punkte beim OLC einzureichen. Dies ist nicht nur für die Außenwirkung unseres Vereins wichtig, sondern es dokumentiert auch die Nutzung des Luftraumes. Falls die Lufträume um Dortmund und Paderborn noch größer werden, ist dies sehr wichtig, um einen adäquaten Segelflugsektor über unserem tollen Flugplatz Oeventrop-Ruhrwiesen zu bekommen!



Dieses Jahr holen wir den Cup!

von Leo Terhardt

Dies war das Motto des Fußballturniers der Sauerländer Segelflieger für die Mannschaften und Fans des LSC Oeventrops. Nachdem der Sieg in den letzten Jahren so Nah und doch so Fern gewesen war, sollte es jetzt klappen. Zwei starke Mannschaften des LSCs, emotionale Fans und natürlich der Heimvorteil sprachen dafür!

Nachdem der Sieger des Fußballturniers von 2009 keine Möglichkeiten hatte das Turnier auszurichten, hatten wir die Ehre die Stätte für die Spiele bereitzustellen.

Die Vorbereitungen begannen schon früh. Segelflugvereine aus der Umgebung wurden geladen, denn ohne Teams kein Spiel.

Schließlich fanden sich auch am 16 Oktober insgesamt 14 Mannschaften in den Oeren ein, um zusammen um den begehrten "Segelflieger Cup" zu streiten.

Tags zuvor hatte der LSC die Halle vorbereitet, Getränke bereitgestellt und natürlich auch heimische Fanplakate angebracht.

Schließlich war der Ball aufgepumpt, die Gruppen gelost und der Fußballschuh angezogen und es konnte losgehen.

Beide Mannschaften des LSC schlugen sich wacker und erzielten einige wichtige Tore und gewannen auch gegen starke Gegner. Die erste Mannschaft konnte sich sogar bis ins Halbfinale vorkämpfen, wo sie unglücklicherweise wegen eines Tores in letzter Sekunde ausscheiden musste.

Im Spiel um Platz drei musste das Elf-meterschießen entscheiden, das die erschöpften Oeventroper auch nicht mehr für sich entscheiden konnten.

Sieger wurden schließlich die Gladbecker, die auch als Favorit in das Turnier starteten. Trotz der Enttäuschung konnte nach kurzem Aufräumen die Aftershow Party in der Werkstatt starten. Auch hier hatten

Pause. Team Oeventrop I.





Die „WS“ in der Welle.

sich viele Teilnehmer des Turniers eingefunden, um zusammen den erfolgreichen Tag, an dem die Segelflieger beweisen konnten, dass sie nicht nur Luftsportler sind, und der ohne große Probleme und mit Spaß am Spiel vonstatten gegangen war, gehörig zu feiern.

Wie jedes Jahr hat der Tag sehr viel Spaß gemacht. Nicht zuletzt wegen des Fußballs, sondern auch, weil Kontakte zwischen den Vereinen geknüpft werden konnten und Erfahrungen ausgetauscht wurden.

Zu guter letzt ein herzliches Dank an alle, die geholfen haben dieses Event stattfinden zu lassen!

Wellensaion 2011

von René Hanses

Nachdem auf die Thermik 2010 nicht viel Verlass war, zeigten sich die Wellenaufwinde des Sauerlandes von ihrer guten Seite.

Nach einem wunderschönen ersten Wellentag am 3. Oktober, folgten viele weitere Tage - meistens sogar an den Wochenenden. An diesem Tag konnte fast jeder, der wollte, sich weit über 2.000 m tragen lassen, um anschließend über das Sauerland zu schlenzen. Die größte Strecke waren 150 km, die größte Höhe 2.600 m.

Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen immer deutlicher, dass ein sicherer Einstieg aus der Winde in die Welle meist nur 2-3 Stunden nach Sonnenaufgang bzw. 2-3 Stunden vor Sonnenuntergang möglich ist. Die Ausnahme sind die Tage mit sehr starkem Wind oder einer dicken Abschirmung. Auch im November und Dezember ist die Sonne stark genug, etwas Thermik auszulösen, was die Wellen im unteren Bereich (bis 1.000m) deutlich schwächt oder gar zerstört. Wer zu diesem Zeitpunkt schon über den Wolken ist, merkt oft gar nichts von den sich veränderten Bedingungen. Somit ganz nach dem Motto: Der frühe Vogel fängt den Wurm.

Bei Wetterlagen mit Bodenwind aus SSO und Höhenwinden um 160-210 Grad stellt sich Oeventrop als optimaler Ausgangspunkt heraus. Die besten Wellen wurden auf der Linie Wennemenn-Oeventrop er-

flogen. Bei schwachem Höhenwind aus Süd 30-50km/h kommt man oft nicht sehr hoch. Meist reichen die Wellen auf Höhen zwischen 1.000-1.500 m. Als tolle tragende Linie hat sich die Strecke Meschede Stadt - Oeventrop - bis zum Neheimer Bahnhof herausgestellt. Die Untergrenze des Luftraums reicht gut aus, um immer wieder nach Oeventrop zu gleiten. Mit der Umstrukturierung des Luftraum Dortmund von Class D in eine TMZ, eröffnen sich auch nach Westen weitere Möglichkeiten. Wellenkarten und Gespräche mit anderen Vereinen zeigen ein Potential in die Richtung Menden-Iserlohn. Dort wurden früher gute Wellenflüge gemacht, die bis zum heutigen Tag durch den Luftraum seit langem aber nicht mehr möglich waren. Der Vorteil bei diesen Regionen ist, dass es viele Flugplätze dort gibt und man sich nur Quer zum Wind bewegt und sich nicht gegen den Wind vorquälen muss.

Bei Wind aus südwestlichen Richtungen > 220° gab es oft Probleme mit dem Ein-

stieg, da die Schlepphöhen bei diesem Wind meist sehr gering ausfielen und ein Einstiegt somit sehr schwer wurde. Bei diesen Wetterlagen würde sich ein Start in Meschede anbieten, da der Wind dort direkt auf der Bahn steht. Die besten Wellen stehen dann auch nicht mehr über unserem Flugplatz, sondern eher auf einer Linie Berge - Hellefeld.

Noch vor 1-2 Jahren nutzten die Oeventroper Segelflieger fast ganz alleine die Wellenaufwinde des Sauerlandes. Doch durch vereinsübergreifende Gespräche und die Veröffentlichung der Flüge im OLC, haben viele umliegende Vereine großes Interesse an dieser tollen Art der Fliegerei bekommen und haben erkannt, dass es sich besonders im Sauerland noch lohnt, länger als bis Ende August zu fliegen. Natürlich dauert es ein wenig, bis man an seinem Platz die lokalen Gegebenheiten bei unterschiedlichen Wetterlagen erflogten hat. Die letzten Jahre tauchte nur der LSC Oe-

Welle über Oeventrop.





Zu zweit in der Welle.

ventrop im Wellengeschehen des Sauerlandes auf, dieses Jahr wurden Flüge aus 9 Vereinen und 5 Flugplätzen registriert.

Je mehr Vereine an diesen Tagen fliegen, desto größer ist für uns die Möglichkeit die Wellen auszufliegen. Man muss halt wissen an welchen Tagen es wo geht. Nur „Auf gut Glück“ gleitet nämlich keiner bei diesen Wetterlagen in ein Gebiet rein, welches außerhalb des Gleitwinkelbereichs liegt.

Zwei wichtige Punkte: Besonders bei uns am Platz ist das richtige und ausreichende Vorhalten an diesen Tagen ein absolutes Muss! Des Weiteren sollten sich alle Piloten, die in andere Wellen springen, sicher sein, dass sie wieder nach Hause kommen, wenn es an der erwarteten Stelle nicht steigt. Zumindest sollte eine Landung an

einem Flugplatz durchgeführt werden, bei diesen Wetterlagen bieten sich Werdohl, Arnsberg-Ruhrwiesen und Meschede an.

Das Projekt vom Sauerland in das Weserbergland zu springen, steht immer noch aus und kann hoffentlich im Herbst 2011 umgesetzt werden. Unglaublicher Weise reichen gute 2.000 m über Oeventrop aus, um sicher bis zur Porta Westfalica zu kommen, bei einem Wind um Süd mit 50km/h in der Höhe.

Mit einem Flugzeug mit eingebautem Hilfsmotor („Turbo“), wären viele Flüge dieser Art deutlich einfacher und sicherer durchzuführen. Vielleicht schaffen wir in Zukunft den Schritt in diese Richtung.

Link-Hinweis: www.schwerewelle.de.



Geschwindigkeitsrausch über der Kalahari/Namibia

von Kurt-Jürgen Bock

Auch dieses Jahr zog es wieder einige Fliegerkameraden des LSC Oeventrop in die weite Ferne. Das Ziel: Bitterwasser in Namibia. Joachim Beule mit Co und Weltmeister Reinhard Schramme machten in der Wintersaison 2010/11 den Anfang. Beide flogen sich den Hintern auf der ASH 25 EB 28 wund und Reinhard Schramme fragte sich, warum er dieses Paradies zum Segelfliegen bisher nicht stärker im Blickwinkel hatte. Dieses Jahr war ich als dritter an der Reihe. Der Co für dieses Jahr war schnell gefunden. Ein Anruf bei Markus Wahnfried und die Sache war klar. Von Frankfurt ging es mit Air-Namibia ab nach Windhoek. Mietwagen organisiert und schon waren wir auf dem Weg nach Bitterwasser. Richtung Rehoboth entlang der Namib-Wüste über den Bergen bot sich ein unglaubliches

Bild an Schönheit von Wolkenstraßen. Markus war ganz aus dem Häuschen; so etwas habe er noch nicht gesehen. Ich habe seine Einschätzung natürlich geteilt. Aufgrund der jahrelangen Erfahrungen war ich skeptischer, ob wir die nächsten 10 Tage ein ähnliches Wetter haben würden. Herzlichst wurden wir von der Bitterwassertruppe empfangen und Wilfried Großkinski meldete sich alsbald im Endanflug. Tags drauf bekam Markus dann auch schon die Ersteinweisung von Wilfried. Nach seiner Rückkehr stellte er begeistert fest: So etwas habe ich noch nie erlebt.

Der 09.12. sollte dann auch schon uns gehören. Nach Wilfrieds überraschendem Rückzug aus dem Cockpit mussten wir gleich ran. Für uns war es schon reichlich spät. Die meisten Cracks waren schon seit einer knappen Stunde unterwegs, aber wir mussten uns schließlich sortieren.

Kurz vor 12 waren wir dann aber auf Strecke. Uns bot sich eine Wolkenaufreihung in Ausrichtung der Kalahari Sanddünen SSO. Anfänglich hatten wir eine normale Schnittgeschwindigkeit um 125 km/h. Wie es schien baute sich eine Wolkenaufreihung entlang des Fish Rivers auf.

Es ging zügig voran. Der Brukkaros Krater war schon bald in greifbarer Nähe. Keetmanshoop lag alsbald rechts vor uns. Nicht das Beschränkungsgebiet, sondern ein riesiger Schauer baute sich vor uns auf. Wir entschieden uns, links unter diesem entlang zu fliegen. Einzelne Regentropfen kamen uns dabei entgegen. Aber es trug gut. Mit vermindertem Sinken nibben wir unter dem riesigen Apparat.

Nun waren wir gezwungen bis an die südliche Luftraum Area zu fliegen. Weiter durften wir jedoch nicht, um einen günstigen Flug zu haben. Fast 400 km waren wir nun schon von Bitterwasser entfernt. Ob es zurück auch noch gut tragen wür-

de? Inzwischen drohte Ungemach aus dem riesigen Schauer. Dieser war nun durch die Höhenströmung stärker hereingeweht, noch größer geworden und hätte möglicherweise einen Umweg erfordert. Aber wohin? Schließlich neigen diese Supergaus der Natur dazu, die Thermik weitflächig zu unterbinden. Gemeinsam trafen wir die Entscheidung dicht am Schauer nach NNW zu fliegen. Der erste schauerartige Regen sollte sich auch bald einstellen. Aha, schon zuckten die ersten Blitze. Hatte ich es mir doch gedacht, der war nach oben durchgeschossen. Zum Erstaunen waren wir aber auch im Regen noch sehr schnell. Nachdem wir unter dem Schauer hindurchgeglitten waren, zeigte sich am Horizont nach wie vor die Wolkenstraße nach NNW. Die Fahrtanzeige auf unserem GPS überschlug sich fast. Über einen sehr großen Streckenabschnitt hatten wir Geschwindigkeiten von bis zu 250 Km/h (Fahrtmesser knapp 200 km/h/ Höhenkorrektur 3500 MSL/Flugzeuggren-

Mit 28 m Spannweite über der Kalahari-Wüste.



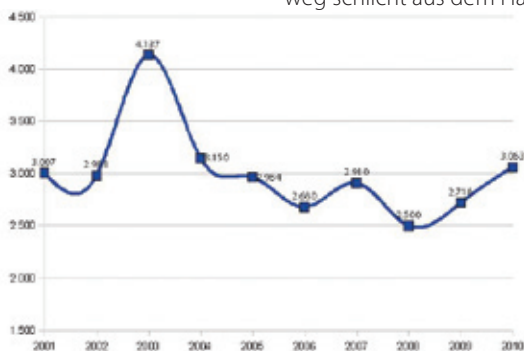
zen). Es ging fast nur noch geradeaus. Kein Kreisen, keine Pinkelpause. Schon tauchte Mariental vor uns auf. Eigentlich müssten wir versuchen diese Aufreihung zurückzufliegen war unser Gedanke. Gesagt getan. Blitzschnell tauchte der Brukkaros Krater wieder auf. Der Schauer vom Nachmittag hatte natürlich das Gebiet um Keetmanshoop verseucht und jetzt sollten wir auch mal an den Heimweg denken. Die Wolkenstraße des Tages entlang des Fish Rivers stand immer noch. Wenngleich Sie nun zu altern begann. Ähnlich wie oft beim Menschen, werden diese Wolken mit zunehmendem Alter etwas dicker. Bei Wolken führt dieses jedoch unweigerlich meist zu Schauern. Ein solcher drohte nun den Rückweg nach Bitterwasser abzuschneiden. So parkten wir. Aber es half nichts. Da müssen wir durch. Schade, wir hätten diese unausweichliche Entscheidung besser auch schon 15 Minuten eher treffen können. Es trug erstaunlich gut bei den Regentropfen. Pünktlich, kurz vor 19:30

Sunset waren wir zurück in Bitterwasser. Wie weit waren wir bei unserem Ritt über die Kalahari wohl geflogen? Nach Auslesen der Loggerdaten konnten wir erfreut 1.185 km in ca. siebeneinhalb Stunden zählen. Noch mehr erstaunt hat uns jedoch die Durchschnittsgeschwindigkeit von 149 km/h über die gesamte Strecke. Der OLC lässt natürlich noch mehr Analysen zu. Auf der Speed OLC Seite konnte wir unglaubliche 179 km/h über 447 km ermitteln. Über einen Streckenabschnitt von 153 km waren es sogar 196 km/h. Wie man sich denken kann, kamen Markus und ich nicht mehr aus dem Schwärmen heraus. Am Tag darauf absolvierte Markus sein erstes 1.000 er als Pilot in Commant. Die Bilanz: Mehrere 1.000 km Flüge. Wir hatten Freude aneinander und miteinander. Eine schöne Zeit. Alles ist ganz geblieben!

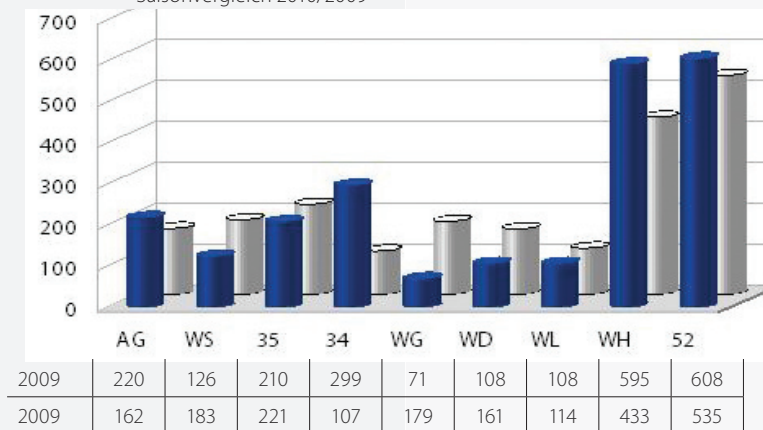
Joachim, Wilfried, Christian, Guy und mir hat es Freude bereitet, Fliegerfreunden und Vereinskameraden wie Markus, Namibia näher gebracht zu haben. Markus war bei seinem ersten Besuch in jeder Ecke der Namibia/Bitterwasser Area einschließlich Botswana. Er war mit mir auf dem Heimweg schlicht aus dem Häuschen.

Gesamtleistungen

Starts und Stunden 2009



Saisonvergleich 2010/2009



Impressum

Herausgeber

LSC Oeventrop e. V.
Postfach 6070
59811 Arnsberg

Redaktion/Satz und Gesamtverantwortlicher

Daniel Niklas
daniel@dniklas.de

Fotos

S. Beule, E.-M. Beule, D. Bünenfeld, R. Hanses, Ch. Keßler, M. Keßler, H. Flocke, K.-J. Bock.

Grafisches Konzept/Satz/Gestaltung

agentur niklasign
design · kunst · kommunikation

Dipl. Des. Sarah Jil Niklas
niklas@niklasign.de
www.niklasign.de

Auflage

500 Exemplare

Druck

Zimmermann Druck + Verlag GmbH
Postfach 1461 · D-58798 Balve
Widukindplatz 2 · D-58802 Balve

Den Woken entgegen.





Luftsport-Club Oeventrop e. V.

Postfach 6070
59811 Arnsberg



Segelfluggelände Oeventrop-Ruhrwiesen

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

02937 /438