Aero Report

Ausgabe 73

Vereinszeitung des LSC Oeventrop e. V.
Ausgabe 2018

Inhalt

Vorwort	3
Ausbildungsbericht 2017	4
Zwei Tausender in zwei Tagen - in Deutschland!	5
Fluglehrerlehrgang 2017 in Oerlinghausen	8
Hahnweide 2017: Regenjacken-Wetter	10
Verstärkung des LSC-Flugzeugparks – der Kauf der ASW 19	12
Alfred Bräutigam	14
MultiplikatorenlehrgangAlpenflug Saint Auban	15
Aktiver Luftsport ist auch Arbeit am Boden!	17
Flugbetrieb donnerstags – ein Versuch?	20
Erfolgreiche Motorflugsaison 2017	21
Streckenflugsaison 2017	21
Vereinsausflug zur Meyer Werft nach Papenburg	23
Einladung Flugplatzfest 2018	25
Winterarbeit 2016/2017	25
Winterarbeit Statistik 2016/17	26
Startstatistik	27

Vorwort

Liebe Mitglieder,

in 2017 ist viel passiert in unserem tollen Verein. Wir haben investiert, diskutiert, zusammen gefeiert und schöne Flugtage erlebt.

Bereits am Anfang der Saison haben wir uns dazu entschieden, ein neues Flugzeug zu kaufen, um unsere Schulungsflotte zu modernisieren. Nach vielen intensiven Gesprächen fiel unsere Wahl auf eine ASW 19. Seit September 2017 ist diese nun als zehntes Flugzeug des Luftsportclubs im Einsatz.

Neben einer Modernisierung des Flugzeugparks haben wir im Vorfeld zu Eva-Marias und meiner Hochzeit, welche wir natürlich auf dem Flugplatz feiern wollten, traditionell die Werkstatt wieder auf Vordermann gebracht. Mit vielen Helfern wurde der Werkstatt ein neuer Innenanstrich verpasst, so dass sie pünktlich zu unserer Hochzeit Ende April in neuem Glanz erstrahlte und wir mit euch dort einen wunderschönen Abend verbringen durften.

Auch im Spatzennest wurde weiter investiert. Zwei große Markisen, vierundzwanzig Stühle und vier Tische wurden für die neue Terrasse angeschafft. Diese wird gut angenommen und das gemeinsame Schnitzel-Essen bei Peter Junker nach dem Flugbetrieb hat sich bereits etabliert.

Im September ergab sich die Gelegenheit, einen VW T4 zu kaufen, um in diesem Jahr unseren altgedienten Startwagen zu ersetzen. Der Umbau wird bis zum Sommer stattfinden und wird von der Firma Innogy gesponsert.

Das Flugplatzfest 2017 war auf zwei Arten beeindruckend. Zum einem hatten wir eine atemberaubendes Flugprogramm, zum anderen hat der Verein wiederum bewiesen, was alles möglich ist, wenn wir alle an einem Strang ziehen.

Diese vielen Aktionen und die Bereitschaft, sich für unseren Verein einzusetzen, machen den LSC Oeventrop als Verein aus. Daher möchte ich mich im Namen des gesamten Vorstandes für euren Einsatz an dieser Stelle ganz herzlich bedanken und freue mich auf die Saison 2018!

Mit Fliegergruß,
Pasqual Neumann

Ausbildungsbericht 2017

von René Hanses

Der LSC Oeventrop kann auch in diesem Jahr auf eine sehr erfolgreiche und unfallfreie Saison mit vielen Höhepunkten des Jahres 2017 zurückblicken. Vergleichend zum Vorjahr konnten wir in 2017 eine ähnlich höhere Anzahl an Ausbildungsstarts und –stunden erreichen. 2016 waren es 790 Starts mit 200 Stunden und 2017 680 Starts mit 150 Stunden. Die etwas geringere Zahl, lässt sich auf das deutlich schlechtere Wetter zurückführen.

Bei den Flugschülern sowie Scheininhabern wurden viele Umschulungen auf weitere Flugzeugmuster unternommen. Die meisten Umschulungen haben wir auf unsere neue ASW 19 durchgeführt. Viele Scheininhaber zeigten sich sehr zufrieden und bestätigten die zuvor erhofften einfachen und schönen Flugeigenschaften. Für die Ausbildung wird die ASW 19 dann in 2018 freigegeben. Hierfür sollen vorerst die doppelstöckigen Bremsklappen eingebaut werden.

Die Dimona lässt sich weiterhin sehr gut in die Segelflugausbildung mit einbinden. Überlandflug- und Außenlandeübungen können wir mit ihr sehr gezielt schulen. Pasqual Neumann und Timo Hilgenhaus befinden sich gerade in der Umschulung von Segelflug auf Motorsegler. Ralf Görs schloss diese bereits erfolgreich ab. Für 2018 haben sich bereits drei Leute angekündigt, die ihren Motorseglerschein wieder aktivieren wollen.

Frederik Neumann nach seiner A-Prüfung.

Im Segelflug können wir außerdem, dank des hohen Engagements und der außerordentlichen Motivation der Schülergruppe, einige bestandene A-, B- und C-Prüfungen verzeichnen. Frederik Neumann und Christian Wulff absolvierten erfolgreich ihre ersten Alleinflüge (A-Prüfung); Christian Wulff, Arne Schumacher, Nico Schmitz erflogen sich die B-Prüfung; und Arne Schumacher erlangte zudem die C-Prüfung. Auch einige Überlandflugeinweisungen und Außenlandeübungen konnten angegangen werden.

Einige Schüler nahmen erfolgreich an dem Landesjugendvergleichsfliegen in Büren teil. Für eine Qualifikation zur DM reichte es dieses Jahr leider nicht.

Unsere beiden Fluglehreranwärter Monika Keßler und Jens Frische schlossen ihre Anwärterschaft fast ab. Beiden fehlen nur noch ganz wenige Ausbildungsereignisse, die sie noch unter Aufsicht Schulen müssen. Im Laufe des Jahres sollten sie dann

ohne Aufsicht schulen dürfen. Jens plant dann direkt die Erweiterung als Motorseglerfluglehrer.

Wir blicken also positiv auf das Jahr 2017 zurück und freuen uns sehr auf die kommende Saison 2018!

Prüfungen/Berechtigungen	
A-Prüfungen	Frederik Neumann Christian Wulff
B-Prüfungen	Nico Schmitz Arne Schumacher Christian Wulff
C-Prüfungen	Arne Schumacher

Zwei Tausender in zwei Tagen - in Deutschland!

von Tim Sirok

Zusammen wollten René und ich ursprünglich gemeinsam einen Fliegerurlaub in Kärnten verbringen, den wir leider aufgrund des schlechten Wetters kurzfristig absagen mussten. Als Plan B beobachteten wir einen Trog von Skandinavien bis Großbritannien, der südostwärts Richtung Deutschland marschierte. Hinter der Front machte sich schon am Vortag eine deutliche Stabilisierung der feuchten Kaltluft durch Hochdruckeinfluss bemerkbar. Eine energiegeladene Luftmasse stand uns bevor.

Die fliegerische Spielwiese bot uns also einen schmalen Streifen quer durch Deutschland an. Das Sauerland wollten wir recht früh verlassen, um einem „Breitlaufen" oder Überentwickeln zu entgehen. Wenn wir groß fliegen wollten, mussten wir weiter weg, soviel war klar. Wir machten unseren Kopf frei von allen Barrieren

Soester Börde.

Die Müritz.

und waren uns einig, einfach dem guten Wetter hinterherzufliegen und alles herauszuholen, was ging. Ein super motivierendes Gefühl!

Die nötigsten Dinge wurden in den Arcus geladen, wir wollten uns auf unser Glück und die Fliegerkameradschaft anderer Flugplätze verlassen. Ohne Anhänger oder Ähnliches im Hintergrund. Wir trafen eine Auswahl von mehreren potentiellen Plätzen nördlich von Berlin und telefonierten ein bisschen herum. Direkt der erste Versuch sollte ein Glückstreffer sein! Der erste Vorsitzende des Luftsportvereins von Waren an der Müritz – Norman – war völlig begeistert, als ich ihm von unserer Idee berichtete. Er bot uns eine Übernachtung und Startmöglichkeit am nächsten Morgen an, falls wir es bis zur Müritz schafften.

Der Flug selbst (am 26.04.2017) verlief dann fast wie am Reißbrett gezeichnet. Erste Wende früh im Südwesten bei Koblenz, um dann einen über 500 km langen Schenkel nach Nordosten abzufliegen. Entlang des Rothaares, Paderborn, Braunschweig und Schwerin entwickelte sich die Kaltluft prächtig! Der Tag startete super früh, wir mussten vor den nun hinter uns einsetzenden Schauern flüchten. Das Sauerland war bereits gegen Mittag von Regenvorhängen verschleiert.

Die tolle Optik voraus ließ aber keine Zweifel am Potential dieses Tages! Klirrend kalt bei -10 Grad hechteten wir weiter. Unterwegs konsultierten wir immer wieder aktuelle Satellitenbilder, um eine grobe Richtung vorherzusagen. Die Faktoren spätes Thermikende, hohe Schnittgeschwindigkeit, Sunset und die sich zurückziehenden

Regenbänder ließen es zu, dass wir am Ende des Tages unsere verbleibenden Schenkel für einen Flug über 1.000 km nahe der polnischen Grenze nutzen konnten. Nicht zu unterschätzen war hierbei auch der über den Tag konstante 10-15 km/h starke Rückenwind, der uns auf die gesamte Fluglänge von 10 Stunden etwa 100 - 150 km schlichtweg „schenkte".

Mit Motorhilfe landeten wir schließlich in Waren an der Müritz und wurden vorbildlich mit kaltem Bier, einem gut bestückten Grill und einer warmen Unterkunft empfangen. Tolle Fliegerkameradschaft!

Ausgeschlafen ging es am nächsten Tag wieder los. Auch jetzt standen die ersten Wolken bereits um 9:00 Uhr über der Müritz. Genau wie wir es uns dachten, startete unsere Wanderung heute ebenso schön wie sie Tags zuvor aufgehört hatte. Die Luftmasse lag weiterhin auf der Linie Rügen-Belgien. Wir nahmen uns vor, zunächst ohne große Experimente die Nase nach Südwesten, entlang Schwerin und westlich Hannover zu wenden, um zu schauen, wie weit wir kommen.

Heute hatten wir die konstanten 10 km/h Wind komplett auf der Nase und unser Schnitt wollte, bis wir wieder das Sauerland vor den Füßen hatten, nicht so richtig anziehen. Aber dann! Direkt der erste Bart katapultierte uns mit Varioanschlag auf über 2.000 m. Unser Ehrgeiz war wieder geweckt und wir scheuchten den Arcus noch einmal über den Rhein bis in die Eifel, das Sauerland hoch und dank einer Wahnsinns-Freigabe der Kölner Fluglotsen, unter einer irren Wolkenstrasse, quer durch den Anflugsektor von Köln-Bonn.

Der Endanflug auf die 1.000 km endete leider nicht am Heimatflugplatz. Nachdem die vier Ziffern im LX 9000 aufblinkten, befanden wir uns bewusst über einem großen Acker. Per Motorhilfe ging es nun nach erneuten 10 Stunden Flugzeit bei -10 Grad, erschöpft und sprachlos bei Sonnenuntergang nach Hause auf die Ruhrwiesen bei Oeventrop.

Abgleiten nach Waren.

Zwei Tage, 20 Flugstunden, an zwei aufeinanderfolgenden Tagen zwei Zielflüge über 1.000 km im deutschen „Flachland". So wirklich realisiert haben wir das erst einige Tage später…

Was war letztendlich der Schlüssel zum Erfolg? Wir vermuten, das Hilfreichste an diesen zwei Tagen war schlichtweg die absolute Ungebundenheit. Keine Grenzen setzen, wo keine sein müssen! Einfach mit Sinn und Verstand in einem gut harmonierenden Doppelsitzerteam dem guten Wetter hinterherfliegen. So kann man die anfallenden Aufgaben gut aufteilen und möglichst viele Ideen entwickeln, um den Flugweg optimal aufzubauen und viele neue Eindrücke zu gewinnen!

Wir sind jedenfalls total begeistert, wie sehr uns diese beiden Tage fliegerisch bereichert haben. Selbst wenn keine 1.000 km gefallen wären, oder es nicht so gut funktioniert hätte wie gedacht, wäre es ein wahnsinnig tolles Erlebnis gewesen.

Es muss nicht immer weit weg sein. Oft bieten sich einem die tollsten Erlebnisse sogar von Zuhause aus.

Fluglehrerlehrgang 2017 in Oerlinghausen

von Monika Keßler und Jens Frische

Auf der Suche nach neuen Fluglehrern für den LSC wurden viele Diskussionen und Gespräche geführt, schließlich fiel die Wahl auf Monika und Jens. Nach der Fluglehrervorausbildung mit Frank und Stefan im Herbst 2016 war es dann im Januar 2017 so weit: die ersten Wochenenden auf dem Weg zur Fluglehrerlizenz standen für uns beide an. Zwei lange Wochenenden von Freitag bis Sonntag, vollgepackt mit Theorie für Segelfluglehrer, verbrachten wir in der Flugschule in Oerlinghausen. Um das Lernen einigermaßen erträglich zu machen, gibt es in der Flugschule Vollverpflegung aus der Kantine, einen Fitnessraum inklusive Tischtennisplatte, eine Sauna und den Kofferraum der Teilnehmer voll Bier aus den verschiedensten Brauereien in NRW.

Gekrönt wurden die beiden Theoriewochenenden von einem Vorauswahltest an einem dritten Wochenende, bei dem Fragenkatalog-Fragen zu allen aktuellen

Überquerung der Elbe beim 1.000 km Hinflug.

Das erste Tausender – der Hinflug.

Theoriefächern zu beantworten waren. Die lange angedrohten Langschrift-Fragen blieben jedoch aus, so dass nur die Kreuzchen an der richtigen Stelle zu setzen waren. Hermann, Ausbildungsleiter im Aeroclub NRW, hatte bei uns nicht viel zu beanstanden. So konnten wir beide gelassen dem zweiten Teil entgegenfiebern: die Praxisausbildung in einem 14-tägigen Lehrgang in Oerlinghausen.

Für Jens ging es Anfang März und für Monika während der Osterferien zur Sache. In den 14 Tagen Praxislehrgang stand vor allem das Fliegen im Mittelpunkt. Jedes fliegbare Wetter wurde genutzt und mehrere ASK 21 der Flugschule in Oerlinghausen aus der Halle gezogen. Die ersten Flüge wurden mit einem Fluglehrer vorne und einem Fluglehrer-Anwärter hinten durchgeführt. Hierbei ging es vor allem darum, die Ansprachen der Flugschüler zu trainieren und beim Fliegen zu erklären, was zu tun ist. Vom Start über Kreisflüge bis zum Stillstand des Flugzeugs wieder am Boden wurde alles erklärt und kommentiert, oder eben dem Flugschüler vorne gesagt, was er wie tun soll. Die Trainer gaben sich dabei alle Mühe, möglichst viele Fehler zu machen. Anweisungen wie „Knüppel nachlassen" führten oft dazu, dass die ASK 21 steil mit der Nase nach unten ging. Die Anweisung „Daumen hoch zum Signalisieren der Startbereitschaft" hat auch dafür gesorgt, dass der Daumen auch bei der Landung noch gezeigt wurde. Fallschirm anziehen und anschnallen im Flugzeug können sich auch unglaublich schwierig gestaltet und zu fragwürdigen Ergebnissen führen. Oft sah man die 21 auch über dem Wald von Oerlinghausen mit ausgefahrenen Klappen im rasanten Sinkflug und anschließend quer in den Platz landen, denn auch Übungen wie das Landen aus ungewohnter Position und unerwartet starkes Sinken wollen trainiert werden. Startunterbrechungen in jeder Höhe standen regelmäßig auf der Tagesordnung, manchmal zum Leid der Windenfahrer.

Highlight des fliegerischen Teils war sicherlich die Trudeleinweisung mit dem Fox des Aeroclubs. Als Schleppflugzeug stand eine Jak-55 zur Verfügung. Bis die endlich gestartet werden konnte, waren etliche Flaschen Druckluft und Öl notwendig, um die neun Zylinder des 400 PS Sternmotors zum Anlassen zu überreden. Aber als es dann endlich so weit war, ging es mit 140 km/h in 6 Minuten auf 1.500 m.

Die Höhe wieder zu vernichten, dauerte nicht viel länger – trudeln einleiten, Querruder in Drehrichtung, gegen die Drehrichtung und schließlich wieder ausleiten. Das Ganze noch mal in die andere Richtung, dann noch mal abkippen lassen und schon war die Höhe für den Landeanflug auch schon da.

Die Schlechtwetterfenster und Abende verbrachten wir mit weiterer Theorie, der Vorbereitung von Lehrproben und Unterrichtsgesprächen. Wie erklärt man einem Schüler das Slippen, Einleiten von Kreisflügen, Kreiswechsel oder das Einteilen der Platzrunde? Alle Abschnitte des Ausbildungsnachweises wurden durchgesprochen und die verschiedensten Übungen untereinander und gegenseitig erklärt. Abschluss fanden die Tage beim Bier, in der Sauna, beim Tischtennis oder auch im Flugsimulator der Flugschule, Abwechselung war auf jeden Fall geboten.

Am Ende des Praxislehrgangs wartete dann die Prüfung auf alle Teilnehmer. Diese bestand aus einer Theorieprüfung – einem zweistündigen Prüfungsgespräch mit jeweils zwei Prüfern und zwei Fluglehreranwärtern, in denen Fragen um Fragen aus allen Fächern zu beantworten waren. Danach folgte die Lehrprobe – 45 Minuten zu einem selbstgewählten Thema Theorieunterricht vor der Gruppe und den Prüfern halten. Zu guter Letzt dann die Praxis in Form von einem F-Schlepp und zwei Windenstarts mit dem Prüfer. Am Ende gab es dann den lang ersehnten Handschlag und (nach obligatorischer Wartezeit auf die Behörden) auch die Lizenz, mit neu eingetragener Lehrberechtigung.

Hahnweide 2017: Regenjacken-Wetter

von Sebastian Beule

Auf der Hahnweide bekommt jeder Teilnehmer zur Begrüßung ein kleines Gastgeschenk. So haben sich schon einige T-Shirts, Handtücher und ein Regenschirm in meinem Schrank angesammelt. Nach 2008 gab es dieses Jahr die zweite Regenjacke. Die erste Jacke musste jedoch einige

Monika (rechts) und Jens (vorne) mit Flugschlüler Arne (links).

Die „WB“ bei der Ankunft.

Zeit auf ihren Einsatz warten. Der Wettbewerb 2008 war alles andere als verregnet. In meinem Flugbuch stehen sieben Wertungsflüge. Dieses Jahr hab ich die Jacke in Empfang genommen nachdem ich meine Anreise zum Wettbewerb einen Tag nach hinten verschoben hatte. Grund: REGEN! Aber die Wetteraussichten gaben genug Grund zur Hoffnung. Mit Christian und Ursus hatte ich wieder ein schlagkräftiges Team dabei und wir sollten die Woche auch nicht die einzigen Oeventropper im Schwabenland bleiben.

Der erste Wertungstag wurde nach den ersten Schlepps neutralisiert. Das Wetter reichte einfach nicht aus, eine ganze Wettbewerbsklasse unter gleichen Bedingungen an den Himmel zu hängen. Immerhin bin ich so zu meinen Trainings- und ersten Ventus-Start in diesem Jahr gekommen. Mit Tag zwei ging es dann so richtig log. Mit einem 506 km Zielrückkehrflug in die Rhön stand eine eher ungewöhnliche Streckenwahl auf dem Tageszettel. Ausbreitungen, verursacht durch den Regen der letzten Tage, machten das Umrunden der Wendpunkte dann auch zur echten Herausforderung. Die Aufgaben der nächsten Tage passten dann eher ins typische Portfolio der Hahnweide. Ein bisschen ritsch-ratsch auf der Schwäbischen Alb, dazu kleine Ausflüge in den Schwarzwald und die Fränkische Alb. Und es wurde fleißig jeden Tag geflogen. Lediglich am Mittwoch schickten sie nur zwei Klassen (inkl. „meiner“ 18-Meter Klasse) auf die Reise. Leider erwischte es mich an diesem Tag. Die Unkonzentriertheit an der 1. Wende endete mit viel Lärm im Gepäckraum. Ich hatte das hohe Gelände der schwäbischen Alb mal wieder unterschätzt und konnte

den Heimweg mit Motorkraft antreten. Am nächsten Tag lief es dann wieder deutlich besser. Ich konnte einen großen Teil der Elite hinter mich lassen. Mit wenig Rückstand konnte ich als Viertschnellster umrunden. Das war ziemlich gut für's Gemüt und Selbstbewusstsein, reichte aber am Ende nicht mehr um mein Wettbewerbsziel (Top10Plazierung) zu erreichen. Mit Platz 17 schaffte ich es immerhin noch in die erste Hälfte des Teilnehmerfeldes.

Die Regenjacke hat es also mal wieder gebracht. Nur ein neutralisierter Tag am Anfang und dann 7 Wertungstage am Stück. Vielleicht wäre das ja auch mal was für den Sauerlandwettbewerb!

Es war mal wieder richtig schön mit einer eingespielten Truppe auf der Hahnweide aufzuschlagen. Nicht nur dass es mir den Wettbewerbstag deutlich erleichtert, es macht einfach viel mehr Spaß, die Woche in einer Gruppe zu erleben. Da bekommt der Tag einen ganz anderen Rahmen und das Fliegen rückt einen Stückweit aus dem Fokus. Das meine ich jetzt durchweg positiv! Einmal hilft es nach dem Flug, etwas abzuschalten, und der Urlaubswert von so einem Wettbewerb steigt einfach.

Zum langen Wochenende komplettierten dann Maria, Michel, meine Eltern und Hannah unsere Reisegruppe. Bergfestbesuch gab es per Flugzeug von René und Linda. Eine verdammt starke Truppe aus dem Sauerland!

Ausführliches Inspizieren der ASW 19.

Verstärkung des LSC-Flugzeugparks – der Kauf der ASW 19

von Pasqual Neumann

Seit Juli 2017 gehört eine ASW 19 zum Flugzeugpark des LSC Oeventrop. Nach einigen Umbaumaßnahmen und dem notwendigen „Papierkram" konnte ich Anfang September den ersten Start mit der „19" machen. Neben mir haben auch viele andere bereits die Gelegenheit genutzt, die ASW 19 fliegerisch kennen zu lernen. Ihr Flugverhalten zeichnet sich durch hohe Wendigkeit und dennoch gutmütige Flugeigenschaften aus. Vor allem das harmlose Verhalten beim Start und im Langsamflug machen sie zu einer tollen Ergänzung unserer Schulungsflotte. Daher soll die ASW 19 ab der kommenden Saison in die Schulung integriert werden.

Mit dem Einsatz dieses Flugzeuges soll vor allem der Einstieg in die Streckenfliegerei erleichtert werden. Dies gilt sowohl für die Schüler, als auch für unsere „Genuss-Flieger", die gerne einfach mal eine Runde

mit der geräumigen ASK 21 drehen. Daher haben wir beim Kauf darauf geachtet, dass im Cockpit ausreichend Platz ist, um sich wohl zu fühlen.

Neben der Nutzung für Einsteiger und Schüler ist die „19" ein vollwertiges Wettbewerbsflugzeug für die Clubklasse und daher auch für unsere erfahrenen Überlandflieger interessant. Um hier die Motivation zu steigern, wird das Flugzeug vor der nächsten Saison mit einem LX 8000 ausgestattet. Es wird damit die mordernste Instrumentierung unserer gesamten Flotte haben.

Gefunden haben wir „unsere" ASW 19 in Italien an einem kleinen Flughafen in der Nähe des Gardasees. Ein Flugzeug in diesem guten Zustand und mit dieser geringen Start- und Stundenanzahl war in Deutschland nicht zu bekommen. Eine Woche nachdem das Flugzeug im Internet von uns entdeckt worden war, haben wir uns bereits auf den Weg nach Italien gemacht, wo wir (Jörg, Frederik, Christian und ich) zwei schöne Abende am Gardasee verbrachten. An dem Morgen nach unserer Ankunft haben wir uns mit dem Verkäufer in Trento getroffen und das Flugzeug mehrere Stunden bei 40° C Umgebungstemperatur auf Herz und Nieren geprüft. Wie erwartet war das Flugzeug in einem tadellosem Zustand und auch den Anhänger haben wir mit kreativen Lösungen wieder flott bekommen.

Am nächsten Tag sind wir früh aufgestanden, um noch einen Chance zu bekommen, den Flieger im Hellen nach Oeventrop zu bekommen. Die Hoffnung wurde allerdings schnell durch den allgemeinen Rückreiseverkehr und eine Autopanne in Österreich zunichte gemacht. Nachdem wir ca. 2,5 Stunden den Fernpass blockiert hatten, wurden wir mitsamt dem Flugzeug abgeschleppt und durften unsere Reise danach in einem spartanischen VW-Bulli fortsetzen. Da es bereits Abend war, als wir wieder in Deutschland waren, haben

Die ASW 19 mit Alpenpanorama.

wir eine weitere Nacht und einen netten Abend in Füssen verbracht.

Mit ca. 24 Stunden Verspätung sind wir schließlich in Oeventrop angekommen und wurden von zahlreichen Vereinsmitgliedern begrüßt. Vielen Dank nochmal für den herzlichen Empfang!

Alfred Bräutigam

von Wolfgang Löser

Der letzte Vereinsgründer und ehemaliges Vorstandsmitglied ist von uns gegangen!

Ende 2017 verstarb unser Ehrenmitglied Alfred Bräutigam – unser ehemaliger Geschäftsführer des LSC Oeventrop e.V.. Alfred, ein besonnener aber wachsamer Teil des damaligen Vorstandes, der es immer verstand, an den notendigen Stellen Mittel anzufordern, Mitglieder zu motivieren, mitzuarbeiten, Maßnahmen in die richtigen Wege zu leiten und ganz für den Verein dazu sein – und immer im gegenseitigen Respekt voreinander. Auch nach seiner aktiven Vorstandstätigkeit stand Alfred immer zum Verein und besonders als Motor im Rentnertreff alle 14 Tage dienstags. Ja, wir haben Alfred viel zu verdanken. Die Zusammenarbeit des damaligen Vorstandes unter dem 1. Vorsitzenden Wolfgang Schönert (1955-1992), Kassierer Kalla Masseck (1955-1992) und Alfred haben die Fundamente geschaffen, auf denen wir heute stehen. Baumaßnahmen wie die Flugzeughalle, das Spatzennest, die Werkstatt, Hallenanbau für unsere Anhänger und der Flugplatzkauf sowie die langfristige Sicherung der Fliegerei bei uns in Oeventrop, Flugzeuganschaffungen basieren auf ihrem unermüdlichen Einsatz.

Dieses Team war für mich und viele des Vereins Vorbild und Ansporn, im Verein auch mitzumachen . Ja – mit aller Deutlichkeit: Es hat immer Spaß gemacht, dazu zu gehören und Teil dieser „Sinnvollen Freizeit" in Oeventrop zu sein und darauf auch stolz zu sein. Dafür sagen wir Danke!

Gründungsmitglieder Alfred Bräutigam und Rudi Kärger (v. r.).

Mont Blank Massiv in den Alpen.

Und deshalb sollte es Ansporn für uns alle sein, auch heute in diesem Sinne weiterzumachen – in unserem LSC Oeventrop e.V. – gelebte Freude zur Fliegerei und Freundschaft. In diesem Sinne : Weitermachen, Weitermachen, Weitermachen!

Multiplikatorenlehrgang Alpenflug Saint Auban

von Jens Frische

Die französischen Seealpen eröffnen die Chance zu völlig neuen Flugerlebnissen in einer faszinierenden Region. Auch wenn Norddeutsche uns im Sauerland um unsere bergige Region beneiden, sind schroffe Felswände bis zu 4.000 m dann doch eine andere Liga. Um eine fundierte Einweisung in die neuen Möglichkeiten, aber auch die Risiken des Alpenfliegens zu erhalten, nahm ich im August 2017 am zweiwöchigen Multiplikatorenlehrgang der Bundesluftsportjugend in Saint Auban teil. Das nationale Segelflugzentrum Frankreichs tief in der reizvollen Provence bietet sowohl eine gute Ausgangslage als auch eine ausreichende Infrastruktur für den Einstieg in den Alpenflug.

Nachdem ich in der zweiten Augustwoche unsere LS 8 direkt im fliegenden Wechsel von Hendriks erfolgreicher Teilnahme an der Junioren-Quali in Stölln übernommen hazzr, nutzte ich die Tage vor der Abreise für die nötigen Vorbereitungen wie Farbwarnfolien ankleben und Sauerstoff für Flüge in größere Höhen einbauen. Dann machte ich mich am Freitag, dem 11. August auf die 1.200 km lange Strecke quer durch halb Europa. Die Fahrt verlief ohne größere Probleme und so konnte ich dann erschöpft nach vielen Stunden Autobahn

mein Zelt im angenehm warmen, vom Mittelmeer geprägten Klima aufbauen.

Am nächsten Tag trafen sich alle elf Lehrgangsteilnehmer sowie die beiden Trainer, Gerd und Janik, und besprachen das Programm der nächsten Tage. Vorgesehen war ein steter Wechsel aus Theorie am Morgen, welche die Zeit überbrückte, bis die Berge ausreichend aufgeheizt und die Thermik sich entwickelt hatte, und danach natürlich die praktische Umsetzung in den Flugzeugen, die wir alle herbeisehnten.

Der erste Lehrgangstag begrüßte uns dann direkt mit Hammerwetter. Leider mussten wir nach knapp zwei Stunden Einweisung im Doppelsitzer schon wieder landen, da die Nächsten schon auf Selbige warteten. Aber dieser Flug mit 113 km/h Schnittgeschwindigkeit machte Lust auf mehr. In den nächsten Tagen war das Wetter ebenfalls sehr gut, wenn auch nicht ganz so überragend wie am ersten Tag. Wir haben uns dann die Gegend im Einsitzer selbstständig erflogen. Dabei wurde sehr viel Wert auf eine sichere Durchführung unserer Flüge gelegt, aber auch darauf geachtet, dass wir selber die taktischen Entscheidungen treffen und die Folgen daraus beobachten.

Dank einer falschen dieser taktischen Entscheidungen, die ich am ersten Tag getroffen habe, landete ich nach einem eher kurzen Flug auf dem Flugplatz La Motte du Caire – einer der wenigen Flugplätze der Region ohne F-Schlepp Möglichkeit, sodass ich reumütig den Nachhauseweg per Anhänger antreten musste. Mit den Erkenntnissen aus diesem Fehler klappte es in den nächsten Tagen besser, sodass ich den südlichen Teil der Gegend um die bekannte Rennstrecke Parcour sehr gut kennenlernte und mich langsam immer weiter nach Norden vortastete. Am Samstag legten wir den in Saint Auban vorgeschriebenen Ruhetag ein und begutachteten die im Außenlandekatalog verzeichneten Felder der Region und das ebenfalls fantastische Gebirgspanorama aus Bodensicht. Zeitgleich setzte eine Nordströmung ein und diese setzte den Wetterlagen der

Der Pelvoux Gletscher in den französichen Alpen.

Zwei neue Markisen für unsere Holzterasse.

letzten Tage mit ihrer starken Thermik ein Ende. Der Fokus verlagerte sich jetzt vom Fliegen an den Wolken über dem beeindruckenden Alpenrelief hin zum dynamischen Fliegen in Wellensystemen und Hangaufwinden. Der Sonntag war auch noch geprägt von schwachem Wind zusammen mit schwacher Thermik, sodass die Flüge kürzer ausfielen.

Die folgende Woche begann dann aber wieder mit besserem Wetter und einer interessanten Mischung aus Thermik und Wellenwetterlagen. Dennoch lieferte diese von einer nordwestlichen Strömung geprägte Wetterlage mit viele interessante Eindrücke, wir konnten imposante Wolkenformen ebenso bestaunen wie die Angriffe von Löschflugzeuge auf einen Waldbrand, der in den trotz einzelner Schauer noch staubtrockenen Landschaft ausgebrochen war. Im nördlichen Teil der Region waren auch immer wieder stärkere Regenschauer eingelagert, die unsere Flüge in einige Richtungen einschränkten und mich am vorletzten Tag auch noch einmal außerhalb von Saint Auban zur Außenladung nahe dem Lac de Serre-Ponçon zwangen. Dabei trug die LS 8 leider ein paar Schrammen davon. Aus diesem Grund strich ich den letzten Urlaubstag und ich machte mich auf die Heimreise, um den Flieger wieder herzurichten und die Kratzer auszubessern. Vielen Dank an alle, die bei der Reparatur geholfen haben. Ganz besonders an Heinz, der sich direkt Zeit dafür genommen hat und ohne den das Ergebnis mit Sicherheit nicht so gut ausgesehen hätte!

Es waren zwei unvergessliche Wochen in Saint Auban, die Lust auf mehr machen. Danke an den Verein, mir mit der LS 8 ein großartiges Flugzeug dafür zur Verfügung zu stellen. Ich sehne mich schon nach dem nächsten Mal Fliegen in den französischen Seealpen und freue mich, wenn wir in Zukunft auch mit mehr Fliegern aus unserem Verein diese faszinierende Region erleben.

Aktiver Luftsport ist auch Arbeit am Boden!

von Jörg Löser

"Wenn Sonntags früh die Sonn' aufgeht, im schönen Oeventrop, dann sieht man sie zum Flugplatz geh'n, die Jungs vom Luftsport-Club…" (Fliegerlied des LSC).

Längst wird in Oeventrop nicht nur am Sonntag geflogen, der Samstag und viele weitere freie Tage werden im Jahr für die Segelfliegerei genutzt, nicht nur für die Segelfliegerei?

Blick vom Klosterberg auf das Vereinsgelände.

Damit wir unser Betriebsgelände immer sicher und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend nutzen können, die zugehörigen Gebäude und Anlagen technisch und in der Substanz erhalten bleiben, sieht man sie auch häufig Samstags früh mit Werkzeug unter dem Arm zum Flugplatz geh'n, die Jungs vom Luftsport-Club!

Der LSC betreibt eine Betriebsfläche mit zwei asphaltierten Schleppstrecken (max. Länge 1.150 m) und zwei Landefeldern. Ein Landefeld ist markiert durch mehrere Betonplatten, die das Feld umgeben. Zur Betriebsfläche gehört ein Signalgarten und weitere Rollwege. Der Betriebszulassung entsprechend ist der Platz von Schildern, Schranken, Toren, Hecken und Zäunen umgeben, die das Betreten Unbefugter verhindern oder auf den Flugbetrieb hinweisen sollen. Die Betriebsflächen werden regelmäßig von unseren Landwirten und teilweise mit dem vereinseigenen Traktor gemäht und so den Vorschriften gerecht für den Flugbetrieb hergerichtet.

Die Zusammenarbeit mit den befreundeten Landwirten ist für uns eine wesentliche Arbeitserleichterung, für die Landwirte ist unsere Betriebsfläche gleich Grünland, auf dem Futter für ihre Tiere wächst. Verunreinigungen der Betriebsflächen durch Hundekot, Müll und andere Dinge oder Schäden durch wühlende Hunde bringen für uns Segelflieger Gefahren mit sich. Diese Verunreinigungen landen später im Heu und somit im Futter der Tiere, derartiges Futter kann den Tieren dann natürlich nicht angeboten werden. Aus diesen Gründen ist das Betreten und Nutzen der Betriebsflächen für Mensch und Hund auch außerhalb der Betriebszeiten nicht

gestattet. Der Hinweis an dieser Stelle sei mir bitte gestattet, da uns Segelfliegern am Zusammenspiel mit den Landwirten und an unserer eigenen Sicherheit sehr gelegen ist. Gerne lassen wir alle Bürger, Nachbarn und Freunde an der schönen Segelfliegerei teilhaben und machen unser Hobby für alle erlebbar oder laden sie ein, mit uns im Vereinsheim und auf der neuen Sonnenterrasse zu verweilen. Auch dieser *Aero Report* soll hierzu beitragen und wird gern an alle Interessierten weitergegeben.

Die weitere Infrastruktur des LSC Oeventrop umfasst das Spatzennest mit Vereinsheim, Sonnenterrasse und Schulungsraum / die Flugzeughalle, als Unterstand für neun vereinseigene Segelflugzeuge, einen Motorsegler und die zugehörigen Fahrzeuge und Transportanhänger / mehrere Containergaragen für Fahrzeuge und Luftsportgeräte / die Werkstatthalle für Wartung und Reparatur der Flugzeuge / diverse Wege und Grünanlagen / …

Da ich an dieser Stelle keine Statistik über verbautes Material und aufgewendete Stunden geben wollte, habe ich hier mal eine grobe Übersicht über die Anlagen und Gebäude des LSC gegeben. Jeder kann sich vorstellen, dass in diesem Bereich viele Stunden freie Zeit und helfende Hände regelmäßig und über das gesamte Jahr gebraucht werden. Daher sind die Arbeiten an Platz und Gebäuden seit einigen Jahren in die Kalkulation der Winterarbeitsstunden eingerechnet. Darüber hinaus werden aber auch weitere Arbeitseinsätze koordiniert und benötigt oder fachmännische Dienstleistungen organisiert. Einige dieser Einsätze für bauliche Veränderungen oder Instandhaltungsarbeiten der vergangenen Saison möchte ich am Ende meines Berichtes nun doch erwähnen: Containergaragen - Erneuerung der Dachrinnen / Sonnenterrasse-Spatzennest - Installation von 2 Sonnenmarkisen, Ausstattung mit neuen Terrassenmöbeln / Schleppstrecken - Abfegen der neu asphaltierten Schleppstrecke durch Baufir-

Die renaturierte Ruhr auf Höhe Spatzenest.

ma Kröger / Flugzeughalle – Einbau neues Tor in die Lepogarage / ….und natürlich die vielen Kleinigkeiten.

Ich schließe meinen Bericht mit dem Dank an alle Helfer und Freunde des LSC Oeventrop.

Flugbetrieb donnerstags – ein Versuch?

von Wolfgang Löser

Im vergangenen Jahr haben sich Carmen, Jörg, Udo und ich in einem Versuch zur Verfügung gestellt, als Flugleiter zusätzlichen Flugbetrieb in den Monaten Juni, Juli und August – immer Donnerstags – von 17:00 bis 19:00 Uhr anzubieten. So sollte die Möglichkeit bestehen, ohne große Mühen unter anderem Gastflüge auf dem Motorsegler „abzuarbeiten" oder einfach Starts zu machen bzw. Motorsegler zu schulen, so dass am Wochenende der Flieger auf „große" Reise gehen kann. Auch unsere Nachbarvereine in Nah und Fern hatten diese Information, dass „Oeventrop Start" donnerstags bei gutem Wetter bereit für Anflüge und Landungen ist. Leider war unser Motorsegler lange defekt und das Wetter spielte auch oft nicht mit. Hätte aber unseres Erachtens – wenn alles optimaler gelaufen wäre – eine Bereicherung für Motorsegler-Piloten und dem Verein gegeben. Auch der Gedankenaustausch mit Gastpiloten auf unserer Terrasse wäre bestimmt schön gewesen. Bei den Donnerstags-Flugleitern von 2017 bedanke ich mich im Namen aller recht herzlich. Nebenbei wurde an den Donnerstagen auch mal das ein oder andere repariert und aufgeräumt.

Die Donnerstags-Flugleiter.

Inwieweit 2018 dieses Angebot wieder möglich ist, hängt davon ab, ob sich drei bis vier Flugleiter und der Verein für einen solchen Dienst stark machen und sich zur Verfügung stellen.

Nach 40 Jahren Bfl- und Flugleiterdiensten – mal mehr mal weniger – werde ich ab der nächsten Flugsaison nicht mehr im Dienstplan der Flugleiter auftauchen. Für Vertretungen von verhindertern Flugleitern stehe ich aber nach Absprache an Samstagen weiterhin zur Verfügung.

Ich bedanke mich bei all denen, die Oeventrop „groß" gemacht haben, und bei denen, die in diesem Sinne immer helfen, dieses weiter zu führen, auszubauen und zu erhalten. Auf schöne Zeiten in der Luft, am Platz und im und vorm Spatzennest – und immer zusammen – Jung und Alt.

Erfolgreiche Motorflugsaison 2017

von Marcel Brüggemann und Marko Prünte

Auf schöne und zahlreiche Überlandflüge können wir dieses Jahr zurückblicken. Unsere KOSO konnte im Jahr 2017 Meeresluft an der Nordsee tanken und die Weinberge am Rhein in Koblenz bestaunen. Das sind nur ein paar Auszüge von wunderschönen Überlandflügen, die mit unserem modernen und schnellen Reisemotorsegler kein Problem sind.

Um diese Erfahrungen ebenfalls erleben zu können, haben sich drei neue Flugschüler für die Ausbildung auf unserem Reisemotorsegler entschieden und die ersten kleinen Schulungsüberlandflüge absolviert.

Für weiterhin sichere Flüge hat sich der Verein dazu entschieden, ein neues Funkgerät in die Dimona einzubauen. Dieses wurde im Dezember erfolgreich umgesetzt. Mit diesem Umbau ist eine problemlose Kommunikation mit dem Fluginformationsdienst gewährleistet.

Da bestimmt auch unsere neuen Piloten über mögliche Reiseziele mit Tipps und Hilfen dankbar sind, bitten wir weiterhin darum, Berichte inkl. Fotos über schöne Reiseziele auf unserer Website zu veröffentlichen.

Über weitere Motorseglerpiloten/innen freuen wir uns und wünschen eine schöne und erfolgreiche Flugsaison 2018.

Streckenflugsaison 2017

von Marco Hanses

Die Saison 2017 zeigte sich in Oeventrop vom Wetter recht durchwachsen. Es gab ein paar wirklich sehr gute Tage, aber die meisten Wochenenden waren von den thermischen Bedingungen eher mäßig.

Das Streckenflugjahr startete auf der südlichen Halbkugel in Namibia. Kurt-Jürgen Bock und Hans-Joachim Beule erflogen dort ca. 4.500 km in 5 Flügen. Ein wirklich sehr guter Schnitt.

In Sauerland ging es auch schon im Januar mit den ersten Wellenfügen los. Im Osterlehrgang wurden die ersten thermischen

Die D-KOSO über den Wolken.

Teamflug von „WD“ und „WA“.

Exkursionen unternommen, die auch schon um den Köln-Bonner Luftraum herum führten. Man merkte, dass alle hoch motiviert in die Saison starteten, darunter insbesondere unsere Nachwuchspiloten, welche von den erfahrenen Streckenfliegern am Boden wie auch in der Luft tatkräftig unterstützt wurden. Diese bedeutende Stütze, aber besonders die hohe Eigenmotivation unseres Vereinsnachwuchses führte zu tollen persönlichen Ergebnissen im Sommer 2017.

Zunächst sind jedoch die Kaltluftwetterlagen des Frühjahres hervorzuheben, in denen wie auch in den vergangenen Jahren wieder große Flüge unternommen wurden.

Ende April haben sich René Hanses und Tim Sirok ein „kleines“ Abenteuer organisiert. Sie wollten einen Zielflug von Oeventrop aus machen und am nächsten Tag wieder zurück fliegen. Aus dieser Idee wurden am Ende zwei 1.000 km Flüge bis zur Ostsee und wieder zurück. Ein wirkliches Highlight, das es von Oeventrop aus in dieser Form noch nicht gab. Eine Woche später flog Kurt-Jürgen Bock noch ein 900 km Jojo zwischen Koblenz und der Porta-Westfalica.

In den Sommertagen sammelten unsere Nachwuchspiloten Hannes Friederritzi und Alex Treptow fleißig Punkte und konnten sich auch recht schnell die Lizenz zum Überlandflug mit den Kunststoff-Einsit-

zern erfliegen. Mit dem Discus erreichten sie tolle streckenfliegerische Ergebnisse: Hannes 414 km und Alex 212 km.

Im Juli ging es für Hendrik Löser zur Landesmeisterschaft der Junioren nach Stölln/Rhinow in Brandenburg. Mit unserer LS 8 belegte er dort einen guten neunten Platz und sicherte sich damit nicht nur ein Ticket für die Deutsche Meisterschaft, sondern auch einen Platz im D-Kader NRW. Dieses Jahr steht Hendrik für eine längere Zeit ein Discus 2b vom Förderverein NRW zur Verfügung.

Im August machten René Hanses in Gap und Jens Frische in St Auban noch sehr schöne und spannende Flüge in den französischen Seealpen.

Die Saison endete wie sie begonnen hatte in Namibia, wo Hans-Joachim Beule mit den Gewinnern der OLC Junior Challange und einer EB28 auf 1.000 km-Jagd ging.

Vereinsausflug zur Meyer Werft nach Papenburg

von Frank Pietz

Nach dem Ausflug nach Frankfurt im Jahr 2014 führte die letzjährige Tour nach Papenburg zur weltberühmten Meyer Werft. Das Interesse war erneut groß und so startete am 30. September ein vollbesetzter Bus mit gut 50 Oeventroper Luftsportlern auf ins Emsland. Pünktlich um 7:00 Uhr begrüßte Cheforganisator Wolfgang Löser alle Teilnehmer und gab grünes Licht zur Abfahrt gen Norden.

Das erste Frühstück erfolgte in Eigenregie nach belieben im Bus, wobei schon kalte und warme Getränke gereicht wurden. Eine große Pause war am Rastplatz Ems-Vechte Ost eingeplant. Hier hatte Wolfgang alles bestens für ein ausgiebiges Frühstück eingeplant. Schnell waren Tische aufgebaut, Brötchen geschnitten und Käse, Aufschnitt sowie diverse andere Aufstriche und Getränke angerichtet. Wir waren sogar so gut ausgestattet, dass wir einer parallel eingetroffenen Reisegruppe

Blick in die Produktionshalle der Meyer Werft.

aus Müschede mit Kaffee aushelfen konnten. Der Stop war toll organisiert, vielen Dank an alle Helfer für diesen schönen Haltepunkt.

Vor allem hatten wir zu diesem Zeitpunkt noch Glück mit dem Wetter. Es war trocken und es schien sogar die Sonne. Leider änderte sich dieses kurze Zeit später und blieb den ganzen Tag so. Es zog ein großflächiges und sehr ergiebiges Regengebiet über Deutschland hinweg. Kurz gesagt, den Rest des Tages schüttete es wie aus Eimern.

Jedoch sollte uns der Regen nicht weiter stören, denn von dem Rastplatz ging es nun zum Ziel, der Meyer Werft in Papenburg. Nach dem Check-In folgte die Aufteilung in zwei Gruppen und wir wurden in verschiedenen Stationen in die Geschichte und Entwicklung des Schiffbaus sowie der Werft informiert. Die Meyer Werft wurde 1795 gegründet und befindet sich nun in siebter Generation in Familienbesitz. In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Meyer Werft weltweit einen exzellenten Ruf erworben. Um international mit anderen Werften konkurrieren zu können, wurde die Produktionstechnik beständig erweitert. So verfügt die Meyer Werft heute weltweit wohl über die modernsten Anlagen im Schiffbau. Bekannt ist das Unternehmen vor allem durch den Bau großer, moderner und anspruchsvoller Kreuzfahrtschiffe. Es war beeindruckend diese Größe und die logistischen Herausforderungen im Großschiffbau aus der Nähe erleben zu dürfen.

Nach dem etwa zweistündigen Aufenthalt in Papenburg ging es wieder zurück in Richtung Münster. Aufgrund des schlechten Wetters konnte Kaffe und Kuchen nur im Bus eingenommen werden. Vielen Dank hier an alle Spender, die die weitere Versorgung gesichert haben.

Ziel in Münster war das „Blaue Haus“, eine urige Stundentenkneipe. Rappelvoll war das Blaue Haus und so verteilten wir uns über mehrere Tische im Obergeschoss, fanden jedoch alle einen Platz. Nach Speis und Trank nahmen wir dann die Rückfahrt

Gruppenfoto „Gruppe 1“ in der Meyer Werft.

Die T6 zu Besuch beim Flugplatzfest.

nach Oeventrop in Angriff, wo wir um ca. 22:30 Uhr bei bester Stimmung eintrafen.

Ein erneut toller und perfekt organisierter Tag lag hinter uns. Vielen Dank besonders an Wolfgang Löser für die gesamte Organisation sowie allen Helfern für die Unterstützung. Es war wieder eine schöne Aktion mal außerhalb unseres gewohnten Reviers und gemeinsam mit Jung und Alt, Aktiv und Passiv eine bunt gemischte Truppe. So wie es in einem gesunden Verein sein sollte. Auf ein neues nach…?!

Einladung Flugplatzfest 2018

von Wolfgang Löser

Am 15. und 16. September 2018 feiern wir wieder wie alljährlich unser schönes Flugplatzfest auf dem Gelände des Segelflugplatzes Oeventrop-Ruhrwiesen (auf dem Kar). Das Programm und die Versorgung mit Kaffee, Kuchen, Würstchen u.a. und frischem Veltins ist wie immer gesichert und gut geplant. Die Akteure stehen für uns bereit.

Da der ein oder andere vielleicht keinen mehr so recht kennt und daher vielleicht nicht zum Fest auf den Flugplatz kommen würde, ist die Idee in 2015 erstmalig geboren, dass man sich jedes Jahr am Samstag zum Flugplatzfest ab ca. 16:00 Uhr am Bierwagen auf dem Gelände zu einer gemütlichen Runde trifft. Schon die letzten beiden Jahre haben uns schöne Stunden beschert. Es werden wieder Sitzgelegenheiten und Zelte in der Nähe des Bierwagens aufgestellt. Dort können wir uns treffen und einige schöne Stunden verbringen. Sollte es zu kalt werden, können wir dann das Spatzennest aufsuchen. Es wäre schön, wenn viele Ehemalige – Aktive Flieger, Mitglieder und Freunde sowie ehemalige Flugschüler – kommen würden. Es gibt bestimmt vieles zu sehen und zu erzählen. Auch so seid ihr alle am Flugplatz und im Spatzennest immer recht herzlich willkommen. Vielleicht besteht auch dann oder wann die Gelegenheit zu einem Rundflug.

Wir Oeventroper Flieger würden uns über deinen/euren Besuch sehr freuen!

Winterarbeit 2016/2017

von Hans-Joachim Beule

Ende Oktober/ Anfang November 2016 wurde der Arbeitsumfang für die Winterarbeit 2016/17 kalkuliert und die zu leistenden Arbeitsstunden durch die Dezember-Mitgliederversammlung in einem Umfang von 25 Stunden festgelegt. Die Arbeitsgruppen wurden ähnlich wie bei

der letzten Winterarbeit eingeteilt. Die geleisteten Arbeitsstunden werden nur noch online dokumentiert und verwaltet. Dank Daniel Niklas, der das System verwaltet, ist die Kontrolle und auch die statistische Auswertung hierdurch sehr übersichtlich geworden.

Im Verlauf der Weihnachtsferien wurden die Hauptarbeiten an allen Holzflugzeugen fertiggestellt. Danach kamen die Kunststofffflugzeuge in die Werkstatt. Insgesamt haben sich alle Arbeitsgruppen bemüht, die Arbeiten in ihren Zeitfenstern schnell und sorgfältig zu beenden.

Ein kurzes Zeitfenster blieb im Anschluss für die Windenmannschaft, um unsere Winde in der Werkstatt für die Flugsaison zu präparieren. Am 24./25. März 2017 wurden die Segelflugzeuge schließlich wieder aufgebaut und zum Teil auch noch gewogen (Das ist alle vier Jahre vorgeschrieben). Am gleichen Wochenende wurden die Vereinsflugzeuge von Walter Sattler wie gewohnt abgenommen. Nur die Ka 6 konnte erst im Mai abgenommen werden, da noch Schäftungsarbeiten anstanden.

In der kurzen Zeit bis zum Beginn des Osterlehrgangs stand noch ein weiteres Projekt an: Die Werkstatt sollte im Hauptraum und im GFK-Raum gestrichen werden. Auch diese Aktion wurde dank vieler Helfer zügig und umfassend durchgeführt, so dass schließlich die Flugsaison mit dem Osterlehrgang beginnen konnte.

Darüber hinaus wurden von Vereinsmitgliedern noch folgende Sonderaufgaben übernommen, wie das Packen der Fallschirme, die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit inklusive des Internetauftritts und die Umweltarbeit, die bei den hier aufgeführten Stunden berücksichtigt worden sind.

Insgesamt wurden somit 1.053 Arbeitsstunden dokumentiert. 43 Vereinsmitglieder haben diese Stunden geleistet, das sind im Schnitt ca. 24,5 Stunden pro Arbeiter.

Allen diesen Vereinsmitgliedern gilt mein Dank und der Dank des Vorstandes für die sorgfältig und umsichtig geleisteten Arbeiten!

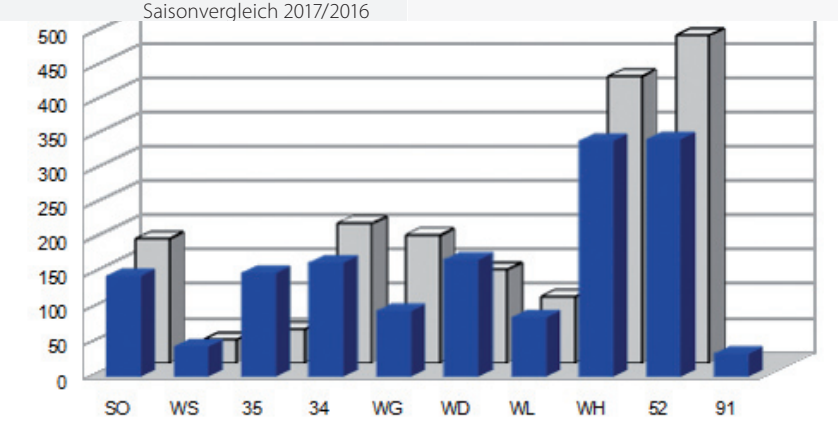
Winterarbeit Statistik 2016/17

alle Arbeiten	1.053 Stunden	D-0852	88,25	D-5443	81,00
Arbeiten an Flugzeugen	589 Stunden	D-5267	95,75	D-7437	38,00
andere Arbeiten	464 Stunden	D-4838	34,25	D-3679	80,00
		D-KOSO	87,00	D-0934	49,00
		D-5135	32,00		

Startstatistik

2017 | 2016

Saisonvergleich 2017/2016



2017	147	44	151	166	95	170	86	344	346	33
2016	181	33	49	204	187	135	96	418	477	0

Impressum

Herausgeber
LSC Oeventrop e. V.
Postfach 6070
59811 Arnsberg

Redaktion/Satz und Gesamtverantwortlicher
Daniel Niklas
daniel@dniklas.de

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

Auflage
500 Exemplare

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

Eva-Marias und Pasquals Hochzeit in Hirschberg.

Luftsport-Club Oeventrop e. V.
Postfach 6070
59811 Arnsberg

Segelfluggelände Oeventrop-Ruhrwiesen

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

02937 / 483