



# *Aero* Report

Ausgabe 74



Vereinszeitung des LSC Oeventrop e. V.  
Ausgabe 2019

## Inhalt

Vorwort	3
Ausbildungsbericht 2018	4
Friedel Bohleber	6
Das Jahr aus Sicht der Jugendgruppe	7
Unter der Markise	9
Streckenflugsaison 2018	9
Mein erstes Mal: Mit dem Arcus und René einmal Frankfurt umrunden	12
Vereinsausflug 2019 mal in die Nähe des Heimatflughafens Oeventrop?	17
Offenes Märkisches Vergleichsfliegen 2018	17
Südwindföhn im Sauerland	19
Winterarbeit 2017/2018	22
Winterarbeit Statistik 2017/18	22
Startstatistik	23

## Vorwort

Liebe Mitglieder,

das prägende Element in der Saison 2018 wird sicherlich das Wetter gewesen sein. Während der Ruhrverband ins Schwitzen kam, um die Wasserversorgung aufrecht zu erhalten, boten sich für uns optimale Wetterbedingungen. Insgesamt wurden im letzten Jahr 47.238 km von den Piloten des LSC in der Luft zurückgelegt. Um es ein wenig plakativer zu machen, der Erdumfang beträgt lediglich 40.000 km.

Nicht nur im Bereich „Überlandflug“ wurde viel erreicht. Wie im Ausbildungsbericht zu lesen ist, haben alle unsere Schüler im Jahr 2018 den Schritt zum Alleinflug gemeistert. Das heißt, wir haben in diesem Jahr Kapazitäten, neue Schüler zu werben. Unsere Fluglehrer sind hochmotiviert und freuen sich auf neue Flugschüler für die Saison 2019. Eigentlich sollte der neue, perfekt ausgerüstete Startwagen schon Grund genug für einen Vereinsbeitritt sein. Darüber hinaus werden wir am 4. Mai 2019 einen Tag der offenen Tür auf den Oeventroper Ruhrwiesen veranstalten, um allen interessierten, vor allem Jugendlichen zwischen 13 und 16 Jahren, näher zu bringen, was wir hier im LSC überhaupt machen und was uns motiviert, dieses schöne Hobby auszuüben.

Zu einem Rückblick auf das Jahr 2018 gehören auch die enormen Leistungen, die am Boden vollbracht wurden. Im ver-



gangenen Jahr hat uns sowohl unser Flugzeug- als auch unser Fahrzeugpark einiges abverlangt. Unplanmäßige Wartungsarbeiten an einigen Segelflugzeugen und dem Motorsegler erforderten einen enormen Arbeitseinsatz und Expertenwissen. Auch unsere Winde oder genauer der Unterbau – eine MAN „Emma“ – machte uns zu schaffen. Die Kupplung des Fahrmotors hatte nach jahrzehntelangem Einsatz den Dienst quittiert und musste überholt werden.

Neben diesen ungeplanten Arbeiten fand sich ein Team zusammen, um aus dem in 2017 bereits erworbenen T5 Bulli einen neuen Startwagen zu bauen. Dieses bis zur Perfektion durchkonstruierte Gefährt wird in der neuen Saison zum Einsatz kommen und unseren in die Jahre gekommenen Startwagen ablösen.

An dieser Stelle möchte ich, auch im Namen meine Vorstandskollegen, allen danken, die sich an den zahlreichen Aktionen beteiligen und Spaß dabei haben, unseren Verein am Laufen zu halten!

Ebenso gilt unser Dank den vielen Helfern, die es ermöglicht haben, dieses grandiose Flugplatzfest in 2018 auf die Beine zu stellen. Die Besucherzahlen haben die letzten Jahre bei weitem übertroffen. In diesem Jahr wird das Flugplatzfest bereits am 24./25. August 2019 stattfinden.

Ich wünsche uns allen eine tolle Saison 2019!

Mit Fliegergruß,  
Pasqual Neumann

## Ausbildungsbericht 2018

von René Hanses

Der LSC Oeventrop kann auch in diesem Jahr auf eine sehr erfolgreiche und unfallfreie Saison mit vielen Höhepunkten des Jahres 2018 zurückblicken. Vergleichend zum Vorjahr konnten wir in 2018 eine höhere Anzahl an Ausbildungsstarts und -stunden erreichen. 2017 waren es noch 680 Starts mit 150 Stunden und 2018 720 Starts mit 185 Stunden. Die etwas höhere Zahl lässt sich auf das deutlich bessere Wetter zurückführen. Somit konnten wir jedes Wochenende Flugbetrieb durchführen. Bei den Flugschülern sowie Scheininhabern wurden viele Umschulungen auf weitere Flugzeugmuster unternommen. Die meisten Umschulungen haben wir auf



Unsere Schüler beim Jugendvergleichsfliegen.

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 2019 freigegeben. Durch den langen Ausfall unseres Motorseglers müssen wir in 2019 noch einige Überlandflug- und Außenlandeübungen nachholen. Auch bei der Motorseglerumschulung hat sich ein Ausbildungsstau von acht bis zehn Leuten aufgebaut.

Im Segelflug konnten wir hauptsächlich im fortgeschrittenen Teil der Ausbildung viele Erfolge verzeichnen. Christian Wulff, Arne Schumacher und Jan Blankenstein schlossen die Segelflugausbildung erfolgreich ab. Nico Schmitz fehlen nur noch die Überlandflugeinweisungen. Niklas Keck absolvierte seinen ersten Alleinflug (A-Prüfung). Frederik Neumann flog seine B-Prüfung. Als neue Schüler aus anderen



Vereinen dürfen wir Philipp Pithan und Leo Termühlen bei uns begrüßen. Sie möchten ihre Ausbildung bei uns fortsetzen.

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

Unsere beiden Fluglehreranwärter Monika Keßler und Jens Frische schlossen ihre Ausbildung ab. Beide sind jetzt im Besitz

einer Fluglehrerberechtigung und dürfen ohne Aufsicht ausbilden.

Aktuell zeichnet sich leider ein leichtes Nachwuchsproblem ab. Für 2019 haben wir bis jetzt nur sehr wenige Schüleranmeldungen. Erste Maßnahmen sind jedoch getroffen, um den Bestand wieder aufzustocken.

Wir blicken also positiv auf das Jahr 2018 zurück und freuen uns sehr auf die kommende Saison 2019! Hoffentlich mit wieder so brilliantem Wetter!

### Prüfungen/Berechtigungen

A-Prüfungen	Niklas Keck
B-Prüfungen	Matthias Decker Frederik Neumann
C-Prüfungen	Matthias Decker Nico Schmitz
PPL-Prüfung	Arne Schumacher Christian Wulff Jan Blankenstein

Schulung in der ASK 13





Friedel in der D-KOSO.

## Friedel Bohleber

von Wolfgang Löser

Ein guter Fliegerfreund ist nicht mehr unter uns. Friedel Bohleber starb am 28.11.2018 nach schwerer Krankheit!

Friedel Bohleber trat Ende der 1950er Jahre in den noch jungen Luftsportclub Oeventrop ein und machte aktiv beim Aufbau mit. Er schulte und erwarb seinen L 1 und später den L 2 (dann durfte man Gäste mitnehmen). Als dann der Falke KMAG Anfang der 1970er Jahre angeschafft wurde machte Friedel auch seinen Motorsegler schein.

Neben der Fliegerei im Verein war ihm immer die Kameradschaft und das Zusammensitzen mit einem schönen Kaltgetränk sehr wichtig. Er hat allen Freunden im

Verein viel Spaß mit seinen Erzählungen bereitet. Sei es das Holz für unser Spatzen-nest aus dem Wald des Luftsportclubs, so hatte Schiddi ihm das erzählt, oder die Reise 1992 zum Fliegerurlaub nach Bled/Slowenien (ohne Zeltstangen). Er war, wie er war.

Auch die Überlandfliegerei und die Teilnahme an Wettbewerben im Sauerland, in der Eifel oder auch an der Porta Westfalica/Vennebeck waren für ihn einmalige Erlebnisse und Erholung vom Alltag von der Arbeit im Sägewerk. Er war mit Leib und Seele Flieger.

Als dann eines Tages sein Motorsegler D-KOSO ihm die Möglichkeit gab, Strecken zu fliegen und andere Plätze zu erkunden hat er dieses reichlich genossen und gab dadurch Ansporn für andere Vereinspi-



loten, auch selber mal mit den Motorseglern KOSO und KMAG weiter vom Platz wegzufiegen. Genannt seien da nur die Flüge zur Nordsee, aber nicht zu vergessen die nach Koblenz-Winningen oder mittwochs Abends nach Soest zum Frikadellen essen.

Zuletzt freute er sich immer wieder noch mit uns auf unserer neuen Terrasse vorm dem Spatzennest zu sitzen. Es erinnerte ihn wohl auch an seine Zeit in seinem Sägewerk in Eichstätt/Bayern. Damals haben wir durch ihn auch die Feste mit den Bavaria Buam veranstalten können. Ein unvergesslicher Abend zum 40-jährigen Jubiläum des LSC.

Ja, wir haben wieder einen „Alten Adler“ verloren. Es sollte uns, besonders aber auch den jetzt aktiven oder auch passiven Fliegerfreunden mit ihren Familien, Ansporn sein, deren Vermächtnis weiter auszubauen und zu erhalten - mit Freude an der Fliegerei und unserer Kameradschaft.

Ich denke, dass Friedel nicht so leicht ver-Seile ausziehen.

gessen wird. Wie auch immer: mach's gut mein Freund. Es waren schöne fast 60 Jahre auf dem Flugplatz von deinen 75 Jahren hier auf der schönen Erde.

Am Freitag, dem 2. November 2018, wurde Friedel unter Anteilnahme vieler in Oeventrop beerdigt. Alles Gute auf deinem letzten Flug.

## Das Jahr aus Sicht der Jugendgruppe

von Jan Blankenstein

Das Jahr 2018 fing wie jedes Jahr mit dem Osterlehrgang an. Trotz der matschigen Wiese waren die Teilnehmer des Lehrgangs motiviert und konnten bei guter Thermik sogar lange Flüge absolvieren. An einem Tag war das Wetter sogar so gut, dass ein Flugschüler in der Ka 8 Probleme mit dem „Runterkommen“ hatte. Im Laufe des Jahres wurde das Wetter immer besser und Hannes und Alexander haben jede Möglichkeit genutzt, Überlandflüge durchzuführen. Auch die Schulung ging voran, so sind Niklas und Matthias beide ihr A-Prüfung geflogen und sind erfolg-



reich auf die Ka 8 umgestiegen. Im Laufe des Jahres waren Christian, Nico, Arne und ich in Münster und haben die Theorieprüfung absolviert. Einige Wochen später war auch Michel in Münster.

2018 hat die Jugendgruppe gemeinsam das Airlebnis in Hamm besucht. Dort haben wir die Möglichkeit genutzt, den Flugsport mal anders zu erleben, beim Kunstflug im Segelflugzeug und Motorflugzeug oder einfach beim Rundflug im Motorsegler. Auch hier haben wir wieder viele alte Freunde getroffen und neue kennengelernt.

Durch Moni und ihre Kontakte nach Lünen konnten Christian und ich unsere drei Starts am fremden Platz absolvieren. Damit waren wir wieder einen Schritt näher am Schein. Aber durch diesen Tag haben wir auch Kontakte nach Lünen geknüpft. Im Laufe des Jahres haben die Jugendgruppen aus Lünen und Oeventrop noch viel gemeinsam unternommen. Zum einen waren wir mit fünf Mitgliedern der Jugendgruppe und Angelika Keßler beim

Sommerlehrgang in Lünen. Dort konnten wir mit dem Discus, der Ka 6 CR und Ka 6 E einige schöne Stunden bei extrem gutem Wetter fliegen.

Auch der Herbstlehrgang in Oeventrop war ein voller Erfolg. Dieses Jahr waren die Kamener und die Lünener bei uns zu Gast und wir konnten gemeinsam schöne Flüge absolvieren und die Abende genießen.

Fliegerisch wurde generell dieses Jahr viel erreicht. Alle A-Schüler haben erfolgreich die Prüfung absolviert. So können wir von Glück reden, dass Lynn 2019 mit ihrer Ausbildung startet. Christian, Arne und ich haben dieses Jahr den Flugschein bestanden und freuen uns schon wie jeder andere darauf, dass es endlich wieder losgeht mit der Fliegerei. Ein weiterer Erfolg für die Jugendgruppe ist auch, dass wir drei Neue bei uns begrüßen dürfen. Das sind einmal Leo und Philipp, die beide schon mit dem Fliegen vorbelastet sind, und einmal Justus, der es kaum erwarten kann 13 zu werden und mit der Schulung anzufangen.

Besuch in Lünen





Das Startwagen-Projekt - es wird auch gearbeitet.

## Unter der Markise

von Wolfgang Löser

2018 war durch die extrem schöne Wetterlage ein gutes Jahr für unsere Terrasse vor dem Spatzennest. Durch das schöne Wetter konnten wir und die Gäste viele schöne Stunden dort verbringen. Überall dort, wo sich Freunde bzw. Menschen treffen, um eine schöne Zeit zu haben, kann es nur positiv für unser aller Zusammenhalt und Freundschaft dienlich sein. Es tut gut, abends spät die Ruhr zu riechen und den Blick über unser schönes Fluggelände entlang der Ruhr schweifen zu lassen.

Beim Bau unserer Terrasse wurde so geplant, dass die Terrassenlänge auf drei Markisen aufgeteilt werden kann. Aus Kostengründen wurden erst einmal nur zwei Markisen angeschafft und montiert. Es hat sich aber gezeigt, dass es schon sehr schön wäre, wenn wir auch den letzten Teil der Terrasse beschatten könnten.

Daher wollen wir versuchen, mit Spenden und Mitteln der Brauerei eine dritte Markise anzuschaffen. Es wäre schön, wenn das auch noch klappen würde. Jeder der dazu beitragen möchte, kann auf das bekannte Konto unseres Vereins spenden.

## Streckenflugsaison 2018

von Marco Hanses

Die Saison 2018 zeigte sich in Oeventrop vom Wetter her als eine der besten der letzten Jahre. Das Frühjahr und der Herbst boten sehr gute Wellenbedingungen. Der Sommer war geprägt durch eine Hochdruckwetterlage. Dadurch stellte sich auch teilweise eine hohe Basis mit hervorragendem Überlandflugwetter ein, die unsere Piloten frühzeitig erkannten und nutzten.

Das Streckenflugjahr startete wieder auf der südlichen Halbkugel in Namibia. Kurt-Jürgen Bock und Hans-Joachim Beule erflogen dort ca. 6.200 km in sieben Flügen.

Im Sauerland ging es auch schon im Januar mit den ersten Wellenflügen los. René Hanses und Tim Sirok flogen dort über 300 km in der Welle. „Früher“ lag beim Wellenfliegen meistens nur die Höhe im Fokus. Aber durch das jahrelange Studieren des Wellensystems gelingt es nun, richtige geplante Streckenflüge in diesem System zu erfiegen. Wirklich sehr interessant...

Hendrik Löser fuhr das erste Mal mit dem NRW-Kader nach Puimoisson in die französischen Seealpen. Ihn begeisterte diese dort sehr schöne Art zu fliegen so sehr, dass er diesen Urlaub im Herbst noch einmal wiederholte.

Nach Feldkirchen in Österreich zog es Linda, René und Tim, die dort einmal die andere Seite der Alpen erkunden wollten. Sie unternahmen dort sehr schöne thermische, Wellen- und Hangflüge in einer noch relativ neuen Umgebung. Das Entdecken neuer Regionen kann durchaus sehr spannend sein.

Im Osterlehrgang wurden die ersten thermischen Exkursionen von Oeventrop aus unternommen, die aber wetterbedingt noch nicht all zu groß ausfielen. Man merkte aber, dass alle hoch motiviert waren, darunter insbesondere unsere Nachwuchspiloten.

Zunächst sind jedoch die Kaltluftwetterlagen des Frühjahres hervorzuheben, in denen, wie auch in den vergangenen

Jahren, wieder große Flüge unternommen wurden.

Unsere Nachwuchspiloten Hannes Friederitzki und Alex Treptow flogen auf unseren Kunststoffliegern fleißig Punkte zusammen. Man konnte sehr schön eine Leistungssteigerung von Flug zu Flug beobachten. In diesem Jahr startet dann der erste Junioren Wettbewerb für Hannes in Brilon.

Tim Sirok nahm im Mai am Homberg Segelflug Grandprix teil. Das Teilnehmerfeld war gespickt mit mehrfachen Welt-, Europa- und Deutschenmeistern. An einem Tag schaffte Tim als einziger die vorgegebene Strecke und lies die „alten Meister“ hinter sich. Am Ende reichte es für einen guten elften Platz. Alle Piloten, die das erste Mal einen GP mitgeflogen haben, waren über die Art dieser Wettbewerbsform begeistert.

Ende August ging es für Hendrik Löser zur deutschen Meisterschaft der Junioren nach Grabenstätten.

Unterwegs im Arcus





Hendrik in der Startaufstellung in Grabenstätten.

Er hatte dort leider häufig Probleme mit der Elektronik seines Förderflugzeuges und landete nach acht Wertungstagen auf Platz 25.

Ebenfalls im August startete die Reisgruppe Sauerland mit Sebastian Beule und mir nach Brandenburg zur Qualifikationsmeisterschaft. Den Wettbewerb konnten wir nach fünf spannenden Wertungstagen für uns entscheiden. Dieses Jahr geht es nach Stendal zur DM.

Der Spätsommer hatte in Oeventrop dann noch einiges zu bieten. Die langen Tage und die gleichzeitig sehr guten thermischen Bedingungen ließen alle begeistern. Kurt-Jürgen Bock und René Hanses schafften jeweils einen 1000km Flug von Oeventrop aus.

Insbesondere Kurt-Jürgen hatte dieses Jahr einen sehr guten Lauf. Er schaffte es gleich drei Mal, ein geplantes 750 km FAI Dreieck zu umrunden und sicherte sich somit den ersten Platz in der DMSt in NRW und einen sechsten Platz in der Doppelsitzer-Einzelwertung in ganz Deutschland.

Im Oktober und November bildeten sich noch einmal sehr schöne Wellen aus, die auch schon fast an die 4.000 m heranreichten.

# Mein erstes Mal: Mit dem Arcus und René einmal Frankfurt umrunden

von Peter Enste

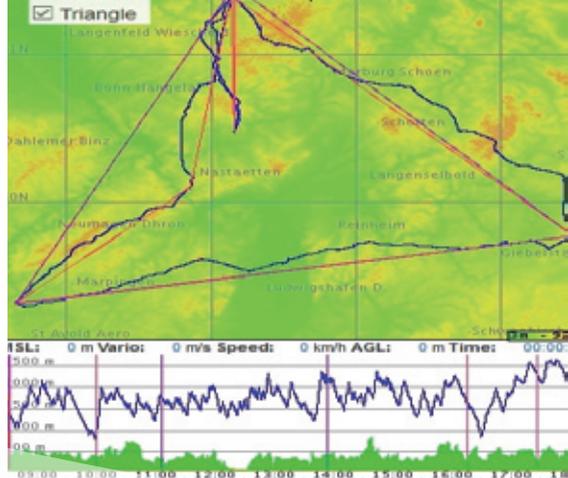
Immer wenn ich auf dem Weg in den Süden hinter Darmstadt links die Wolken über der Bergstraße sehe, denke ich: „Hier musst Du doch mal mit dem Segelflugzeug herfliegen!“ Und jetzt hat es tatsächlich mal geklappt. Aber der Reihe nach...

Es begann mit einem Anruf von René Hanses: Das Wetter werde morgen gut und er plane ein 750er FAI-Dreieck um Frankfurt herum. Außerdem hätte er noch einen Platz im Arcus frei. Ob ich nicht mitfliegen wolle?

Ich hatte ihm schon einige Male abgesagt. Aber diesmal gingen mir die Argumente aus. Die gut vorhergesagte Wetterlage, das Angebot, endlich mal im Arcus mitzufliegen und schließlich hatte ich auch Urlaub!

Also sagte ich zu und freute mich. Obwohl ich auch einige Bedenken hatte: In den letzten Jahren hatte ich nur wenig geflogen. Der letzte ernsthafte, große Streckenflug lag schon mehr als 10 Jahre zurück. Halte ich es überhaupt noch so lange in einem Segelflugzeug aus? Wird es mir nicht langweilig, wenn René fliegt, und ich nur zugucken kann? Eine große Hilfe werde ich bestimmt nicht sein können.

Reichlich nervös trafen wir uns am 03. August morgens um 8 Uhr zum Aufrüsten. Um mehr Platz auf meinem Sitz zu haben, beschloss ich, das 2. Sitzkissen nicht mit-



Flugweg und Höhenbarogramm aus dem OLC.

zunehmen. Dies sollte sich im weiteren Verlauf des Tages noch als Fehler herausstellen.

Gestartet wurde um 10:22 Uhr. Nachdem wir nach 10 Minuten mit Motorkraft etwa 1000 m erreicht hatten, waren wir wieder direkt über dem Flugplatz. Im Süden, auf Kurs, waren nun die ersten Wolken zu sehen. Also Motor aus, und vorsichtig losfliegen.

Unter den ersten Wolken fühlten sich die Aufwinde schon recht gut an. Das Wolkenbild im Sauerland sah vielversprechend aus. Es ging gut voran.

Allerdings nur bis in den Westerwald. Die letzte Wolke auf Kurs stand auf der Höhe vom Flugplatz Ailertchen. Von da an war nach Süden nur ein großes blaues Loch zu sehen. Jetzt passierte das, was es zu „meiner Zeit“ noch nicht gab. René öffnete auf seinem Handy ein aktuelles Satellitenbild



und sprach: „Am Taunus stehen Wolken, und weiter auf Kurs in Richtung Saarbrücken sieht es auch gut aus.“ Ok! Dann hieß es jetzt gleiten, gleiten, gleiten.

Aus 1900 m Höhe ging es nun durch fast tote Luft. Bald konnte man die Wolken, die sich am Taunus gebildet hatten, auch in der Ferne erkennen. Der Weg führte vorbei an Montabauer und Nasstätten. Dort sahen wir über dem Flugplatz zwei Segelflugzeuge, die im Blauen kreisten. Wir ließen sie aber links liegen und glitten weiter in das ansteigende Gelände. Nun waren die Wolken wieder zum Greifen nah.

Die erste Wolke zog nicht, die zweite stand über einem großen Festival Gelände, zog aber auch nicht. Langsam waren wir runter bis auf ca. 400 Meter über Grund. René sagte später, dass uns als Plan-B nur noch der Weg zurück ins flache Gelände geblieben wäre. Aber dann kam der Bart des Tages!

Wir flogen eine Bergkante an, sie lag halb im Schatten, halb schien die Sonne auf den Hang. Plötzlich schüttelte sich der Arcus und René kreiste ein. Schon nach ein paar Kreisen zeigte das Variometer 5 m/s Steigen an. Ein Fahrstuhl wie bestellt, 1.146 m in 5:44 Minuten!

Im Nachhinein war dies die entscheidendste Stelle des Fluges. Und gerettet wurden wir durch den besten Bart des Tages.

Nun hatten wir wieder Kontakt zu den Wolken und es ging zügig am Taunus entlang. Bei Lorch überquerten wir den Rhein, wegen der Trockenheit konnten wir Inseln im Flussbett erkennen.

Es ging südlich am Luftraum von Frankfurt / Hahn vorbei, schon bald waren wir an der ersten Wende, dem Flugplatz Saarlouis. 250 km waren geschafft, 100 km/h Schnittgeschwindigkeit, alles top!

10:30 Uhr, Oeventrop vor dem Abflug.



Fortan ging der Kurs 260 km in Richtung Osten, der Flugplatz Kitzingen (südöstlich von Würzburg) war das nächste Ziel. Für mich begann der unbekannte Teil der Strecke.

Wir flogen nördlich an der Militärbasis Ramstein und Kaiserslautern vorbei. Ebenfalls etwas nördlich vom Kurs gelangten wir an den westlichen Rand des Rheintals. Die Weinberge unter uns waren staubtrocken, man hätte meinen können, man flöge über der Toskana.

Auf der anderen Seite des Rheintals sah man über Heppenheim/Bensheim an der Bergstraße die schönsten Wolken. Aber auch mitten über dem Rhein, bei Ludwigshafen/Mannheim hatten sich Wolken gebildet. Der Sprung über den Rhein klappte ganz ohne Probleme.

Damit war die Hälfte des zweiten Schenkels und des Dreiecks geschafft. Die Route führte über die Bergstraße hinweg und

südlich am Spessart vorbei. Dann kamen wir ins flache Würzburger Becken. Dort waren Wolken nicht mehr so ausgeprägt, es wurde blauer.

Vorsichtig flogen wir in Richtung 2. Wende. Auch hier waren keine Wolken. Deshalb flogen wir nach der Wende direkt aus dem Dreieck heraus, Richtung Steigerwald.

Es war ein Umweg, aber hier hatten sich schöne Wolken gebildet. Wir folgten den Wolkenaufreihungen über dem Steigerwald, die Bedingungen wurden wieder besser. Es ging östlich an Schweinfurt vorbei, dann über die Rhön, rechts lag der Flugplatz Wasserkuppe. Von nun an konnte ich mich wieder aus.

Wir folgten dem Weg, den uns die Wolken wiesen: über Fulda, an Alsfeld und Marburg vorbei, über den Flugplatz Allendorf-Eder ging es wieder zurück ins Sauerland.

Bald schon hatten wir Endanflughöhe auf Oeventrop. Nun ging es aber darum, die

Lorch





14:22 Uhr, zweite Rheinüberquerung nördlich Ludwigshafen.

Höhe zu halten, um nach Vollendung des Dreiecks den Flug noch größer werden zu lassen. Unser Ziel war nun, mit fünf Wendepunkten, möglichst eine Strecke von 1.000 km zu erreichen.

Um 18:15 Uhr hatten wir das 750-km-FAI-Dreieck mit einer Schnittgeschwindigkeit von fast 100 km/h geschafft! Aber Oeventrop wurde in einer Höhe von 1.600 m umrundet und im Gleitflug ging es wieder Richtung Süden.

Unser Ziel war die sogenannte Sauerlandlinie, das ist eine Wolkenaufreihung, die sich oft am Spätnachmittag/Abend entlang der tatsächlichen Sauerlandlinie ausbildet.

Am Flugplatz Attendorn hatten wir in 800 m endlich wieder einen Aufwind. René kurbelte uns in aller Ruhe langsam aber sicher wieder höher.

Wir waren nun am nördlichen Rand der Wolkenaufreihung. Als wir 1.500 m erreicht hatten, flogen wir Richtung Süden. Von da an ging es langsam immer höher, zum Teil kreisend oder einfach im Geradeausflug. Über Breitscheid hatten wir dann 2.500 m, die maximale Höhe, erreicht.

René fing an zu rechnen, genauer, er ließ sein Navigationssystem rechnen: durch die Umwege, die wir bei dem vorausgegangenen Dreiecksflug gemacht hatten, mussten wir für die 1.000 km von Oeventrop aus noch einmal über 100 km weit nach Süden und zurück fliegen.

Früher hatte ich die geflogenen Kilometer immer im Kopf überschlagen, aber René konnte mit dem Navigationssystem den Flug nun so berechnen, das wir genau wussten, wann die 1.000 km geschafft waren.

Südlich von Breitscheid verließen wir die Wolkenstraße und glitten in die ruhige Luft, bis wir die nötige Entfernung zu Oeventrop erreicht hatten. Wenn sich jetzt hinter unserem Rücken die Wolkenstraße aufgelöst hätte, hätten wir mit der Höhe nicht mehr nach Oeventrop gleiten können.

Aber als wir umdrehten, sah alles noch so gut aus wie zuvor. Wir glitten zurück unter die Wolken und kurbelten unseren letzten Aufwind wieder bei Breitscheid. Trotz der späten Uhrzeit (19:30 Uhr) hatten wir noch mal 2 m/s Steigen!

Aus 2.500 m konnten wir dann in aller Ruhe die 80 km Richtung Oeventrop gleiten. Es stand sogar noch genug Höhe für ein Abschlussfoto vom Möhnesee zur Verfügung.

Nach ziemlich genau 10 Stunden Flugzeit landeten wir wieder sicher in Oeventrop. Wir hatten 1.000 Streckenkilometer in einem Segelflugzeug zurückgelegt, ohne Zwischenlandung und ohne Motoreinsatz!

Wie man meinen Schilderungen vermutlich entnehmen kann, war es, obwohl ich nur selten selbst geflogen bin, ein spannender Flug.

Entgegen meinen Befürchtungen ist mir nie langweilig geworden. Ich genoss die Aussicht, habe mit René mögliche Flugwege diskutiert und ab und zu habe ich dann doch auch mal gesteuert.

Wenn mir gar nichts mehr einfiel, habe ich versucht, meine Sitzposition zu verbessern. Da ich ja das zweite Sitzkissen verschmährt hatte, tat mir relativ schnell das Steißbein weh. So habe ich während des Fluges immer neue Sitzpositionen ausprobieren müssen.

Das ist aber auch das einzig Unangenehme, was von diesem Flug in Erinnerung bleibt, danke René fürs Mitnehmen!

20:15 Uhr, Möhnesee - geschafft





Marco und Sebastian im Arcus.

## Vereinsausflug 2019 mal in die Nähe des Heimatflughafens Oeventrop?

von Wolfgang Löser

Warum nicht! Nach vielen schönen Ausflügen unseres Vereins in die weite Welt (u.a. Frankfurt, Rhön, Papenburg,...) kam die Idee, auch einmal einen Vereinsausflug in die nähere Umgebung von Oeventrop zu unternehmen. Also wohin: Ein Vorschlag war - Warstein? Hin mit dem Planwagen – wandern/feiern/essen im „Camperpark „Zum Bayernstadl“ – und zurück mit Zachas- Bus? Nach Abstimmung im Verein wurde dieses so beschlossen und die Organisation kann beginnen. Nun werden wir am Samstag, dem 28. September 2019, nachmittags vom Spatzennest (ca. 14.30 Uhr) aus in Richtung Warstein mit zwei Planwagen starten, um eine schöne Zeit dort miteinander zu verbringen. Anlass eines solchen Ausflugs ist, auch all denen Dank zu sagen, die im Laufe des Jahres bei den vielen Veranstaltungen tatkräftig geholfen haben bzw. helfen und organisieren. Aber die Fahrt soll auch immer dazu dienen, sich noch besser zu verstehen, so

dass unsere Fliegerfreundschaft im Sinne der Fliegerei in Oeventrop weiter wachsen kann und beständig ist und bleibt. Nach dem Motto – lass uns noch einen trinken und uns wieder vertragen.

Wer die Fahrt mitmachen möchte, soll sich bitte bei Wolfgang Löser melden, um in die Teilnehmer-Liste aufgenommen zu werden – und wer mit Planwagen fahren möchte und wer eigene Anreise anstrebt! Infos werden wie üblich frühzeitig bekanntgegeben.

Der Ausflug zum Airbus-Werk Hamburg (mit Übernachtung in Hamburg) ist nicht aufgehoben, nur aufgeschoben. Auch andere Ziele werden wir wohl hoffentlich auch in der Zukunft anfahren.

## Offenes Märkisches Vergleichsfliegen 2018

von Marco Hanses

Nachdem unsere letzte gemeinsame Wettbewerbsteilnahme 2015 war, waren Sebastian und ich uns schnell einig, mal wieder einen Qualli-Wettbewerb fliegen zu wollen. Nach erster Terminsondierung stellte sich Brandenburg als Austragungsort heraus. Schnell fand die Reisegruppe Sauerland zusammen und am Ende waren wir 10 Erwachsene und 5 Kinder; eine doch beeindruckende Zahl. Am Flugplatz war alles super organisiert und gut durchdacht. Man merkte direkt, dass dieses nicht der erste Wettbewerb war, der hier ausgerichtet wurde.

Die ersten Eingewöhnungs- und Trainingstage waren geprägt von drückender



Die „Reisegruppe“ - ohne Piloten.

Hitze und teilweise kräftigen Gewittern und Böhenwalzen, die unser und das Inventar anderer Campingteilnehmer etwas schrumpfen ließen. Wir machten ein paar kurze Erkundungsfüge rund um den Platz. Die sandige Gegend um Brandenburg war thermisch sehr gut, aber eher flach und mit Seen durchzogen. Also kein Neuland für uns.

Sebastian hatte schon vor dem Wettbewerb Kontakt zu Lars Hagemann aufgenommen und mit ihm eine mögliche Teampartnerschaft ausgemacht. Diese entwickelte sich von Tag zu Tag besser und passte in allen Bereichen wirklich sehr gut zusammen. Dieses war u.a. auch einer der Erfolgsfaktoren für das gute Ergebnis. Wir flogen meistens im Zweierteam, in größeren Pulks fanden wir uns eher selten. Wenn wir auf Strecke geschickt wurden, war das Wetter gut fliegbar, sogar meistens

mit Wolken. Die Schnitte lagen immer im Bereich von 110 - 130 km/h. Da wir unsere „Risikoschraube“ doch mittlerweile sehr gut eingestellt hatten, waren wir in der Wertung immer im oberen Bereich zu finden, zwar nie ganz oben aber auch nicht ganz unten. Ein großer taktischer Fehler blieb zum Glück aus. Daher gingen wir ab dem 4. Wertungstag in Führung und gaben diese bis zum Ende nicht mehr ab. Der Punkteabstand war während des gesamten Wettbewerbes sehr eng; es ging wirklich um jeden Punkt. Der Abstand zu Platz 10 lag am Ende bei nur 170 von 3600 Punkten.

Unser Team erkundete während der Wertungsflüge das naheliegende Umland. Dieses hatte kulturell und sportlich doch einiges zu bieten. An einem neutralisierten Tag fuhren wir mit der Bahn zum Berliner Zoo. Das war wirklich ein sehr schöner und

abwechslungsreicher Tag, besonders auch für unsere kleinen Begleiter.

Rundum war dieses, in allen Bereichen, ein gelungener Wettbewerb. Ein riesengroßes Dankeschön geht dabei ganz besonders an unser spitzen Team!!!

Durch die Qualifikation geht es dieses Jahr am Schützenfestwochenende nach Stendal zur DM. Die Reisegruppe Sauerland zieht also weiter...

## Südwindföhn im Sauerland

von Tim Sirok

In den vergangenen Tagen (November 2018) wurde das Sauerland endlich von einem lang ersehnten Südwind vor einer nahenden Kaltfront „heimgesucht“. Der 07.11.2018 war ein klassischer Tag. Dank der Schleppmaschine aus Meschede und dem Einsatz von Serge Fink und René Hanses, konnten wir insgesamt vier Flugzeuge in die Luft - bis auf eine Höhe von 4.000 m - bringen.

Zuerst schleppte Serge mich in der LS 8 ins Ruhrtal. Bereits in niedriger Höhe be-

Hendrik im Discus 2b vom Förderverein Leistungssegelflug NRW

merkten wir die Bewegung in der Luft! Gegen kurz nach 11 Uhr klinkte ich zu Testzwecken in 1.500 m über Meschede aus und konnte direkt sinnvolles Steigen über Enste ausmachen. Darauf schleppte René Serge in der eigenen LS6 und Lothar Unterhalt im Duo Discus zu meiner Position. Wir trafen großflächiges Steigen mit ca. 1,5 m/s an. René startete direkt im Anschluss per Selbststart mit dem Arcus hinterher. Ich flog das Gebiet weiträumig ab, um das Steigen genau zu lokalisieren. Die Welle war dynamisch, bewegte sich über einen Bereich von 5-7 km lateral bis zur maximalen Höhe. Der Himmel war blau, ganz vereinzelt traten in der Ferne am Diemelsee und in Richtung Werdohl Rotor-Wolken in ca. 1.000 m Grund auf. Von Westen konnte man die Kaltfront kommen sehen.

Da man normalerweise mit einem Segelflugzeug nicht über Flugfläche 100 (10.000 Fuß, ca. 3.000 Meter) steigen darf, nahmen wir Kontakt zu den Fluglotsen auf. Ich schilderte unsere Situation, auch um die Controller auf das Vorhandensein von Segelflugzeugen in dieser Höhe aufmerksam



zu machen. Ohne Transponder bekam ich eine Freigabe auf FL110. Die anderen beiden nach mir gestarteten (Duo Discus u. LS6) durften ebenfalls ohne Transponder mit steigen. Der Arcus übermittelte dann schließlich eine Transponderposition, mit dessen Hilfe wir dann eine Freigabe bis FL130 (ca. 4.000m) bekamen. Es war ein professioneller Umgang mit Radar, mit Verständnis auf beiden Seiten. Sehr vorbildlich und ein riesiges Dankeschön, falls es jemand liest.

Beim Passieren von 3.800 m nahm das Steigen allmählich von 0,5 m/s auf 0,1 m/s ab, ich beendete auch mangels Freigabe den weiteren Steigflug in FL127, 3.855 m.

Gemeinsam mit dem Arcus verließen wir den Steigbereich nach Osten, um einen weiteren Spot am Diemelsee zu finden. Auf dem Weg dorthin klapperten wir alle uns bisher bei Südwind bekannten Punkte ab. In der Höhe war leider außer einem Nullschieber nichts weiter zu holen. Ich bin mir aber sicher, dass es in niedrigerer Höhe auch sinnvolles Steigen gab. Wir drehten am Diemelsee (Ende Sauerland) um, und machten uns auf den Rückweg zum stärksten Spot im Ruhrtal.

Dieser hatte etwas an Mächtigkeit verloren, in FL100 ging es weiter nach Westen. Der Arcus versuchte sein Glück bei Werdohl und ich in Richtung Rönkhäuser Becken, mit dem Ziel die Welle an der Nordhelle evtl. erreichen zu können. Das letzte sinnvolle Steigen im Westen fanden wir ca. bei der Position des alten Flugplatz von



Gemeinsam in der Welle

Sundern-Seidfeld.

Am Rönkhäuser Becken konnte ich nur einen Nullschieber herauskitzeln, der Arcus M musste den Motor in Werdohl bemühen. Es entwickelten sich in der Ferne weitere Rotor-Wolken in etwa 1.500 m Grund. In der Höhe war eine klare Inversion zu erkennen. Als wir unterhalb fielen, wurde die Luft überraschend schlagartig turbulent. Es war kein weiteres sinnvolles Steigen mehr auszumachen. Die einsetzende Thermik hatte den Wellenapparat also gegen ca. 14 Uhr zum Erliegen gebracht. Nach und nach fielen wir nach ca. 140 km Strecke und vier Stunden Flugzeit wieder in Oeventrop ein.

Ein toller Tag, zwar nicht im Sinne einer großen Strecke, aber knapp 4.000 m im Sauerland sind nach fast 10 Jahren „Forschung“ schon etwas Besonderes!

Das wir drei Tage später erneut eine Chance bekamen, war umso schöner! Am 10.11.2018 trafen wir uns bereits zum Sonnenaufgang, um die Welle zu erobern. Der



Tag war von starker Feuchtigkeit geprägt und wir wurden ein paar Mal nass. Der Sauerlandföhn hat es jedoch geschafft, den größten Regen abzuhalten. Bevor überhaupt gemauert werden konnte, sind wir einfach gestartet und haben es probiert!

Der erste Versuch aus der Winde war leider nicht besonder erfolgreich. Wir konnten am Hang nur auf knapp 1.000 m steigen. Der starke Gegenwind von ca. 80 km/h peitschte uns immer wieder zurück an den Hang, anstatt uns in die Welle vorzulassen.

Nach einem durchgezogenen Regenschauer wurde die Luft jedoch sofort stabilisiert, und die Welle konnte bis in deutlich niedrigere Bereiche „durchschlagen“. Die Rotorbewölkung war nun deutlich niedriger als zum Anfang des Tages. Wieder am Hang hochgearbeitet, kämpften wir (Hannes in der LS 8, Hendrik im Discus 2b vom Förderverein Leistungssegelflug NRW, Alex Treptow im Vereins Discus und ich allein im Duo) mit den Rotoren unter-

In der Welle über den Wolken.

halb der Welle.

Nach einigen Anläufen und verschiedenen „Tricks“ schafften wir es, uns geschickt in die Welle über Oeventrop in ca. 1.000 m einzufädeln. Durch die Feuchtigkeit waren die Wellenstrukturen klar gekennzeichnet. Große Föhnlöcher, Rotorwolken und Lenticularis sorgten für spektakuläre Bilder. Wir schafften den Sprung ins Ruhrtal und konnten das erste mal über 2.000 m steigen. Jedoch war nach wie vor der stärkste Spot direkt über unserem Flugplatz in Oeventrop. Am Ende des Tages konnten wir gemeinsam mit ca. 0,5-0,8 m/s auf knapp 3.000 Meter steigen! Leider war soviel los, dass uns dieses Mal die Lotsen keine erneute Freigabe erteilen konnten. Wir beendeten den Steigflug und nutzten die Zeit für ein paar schöne Fotos vor der genialen Optik.

Ein super Tag im Sauerland, fast fünf Stunden Flugzeit pro Nase und wunderbare Eindrücke im November. Vielen Dank an Marko Prünfte, Jörg Löser und Peter Enste für die „Starthilfe“ als Flugleiter und Windenfahrer!



## Winterarbeit 2017/2018

von Hans-Joachim Beule

Ende Oktober/ Anfang November 2017 wurde der Arbeitsumfang für die Winterarbeit 2017/18 einkalkuliert 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.

Im Januar begannen eigentlich erst die Arbeiten in der Werkstatt. Zu erst wurden die Holzflugzeuge fertiggestellt. Danach kamen die Kunststoffflugzeuge 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 17./18. März 2017 sollten die Segelflugzeuge schließlich wieder aufgebaut und abgenommen werden. Das Wetter war allerdings sehr schlecht, so

haben wir in der Flugzeughalle Schwerpunktwendungen durchgeführt - (Das ist alle vier Jahre vorgeschrieben). An dem nächsten Wochenende ( 24./25.März ) wurden die Vereinsflugzeuge von Walter Sattler wie gewohnt abgenommen. Etwas später, am 06.04. wurde der Duo-Discus abgenommen.

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 1044,25 Arbeitsstunden dokumentiert. 39 Vereinsmitglieder haben diese Stunden geleistet, das sind im Schnitt 26,78 Stunden pro Arbeiter.

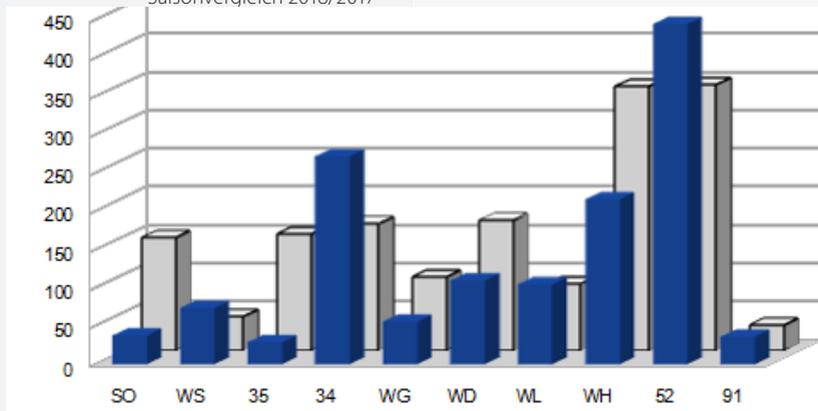
Allen diesen Vereinsmitgliedern gilt mein Dank und der Dank des Vorstandes für die sorgfältig und umsichtig geleisteten Arbeiten!

## Winterarbeit Statistik 2017/18

alle Arbeiten	1.044 Stunden	D-0852	129,25	D-5443	42,00
Arbeiten an Flugzeugen	629 Stunden	D-5267	26,25	D-7437	64,00
andere Arbeiten	415 Stunden	D-4838	34,50	D-3679	104,50
		D-KOSO	65,50	D-0934	58,50
		D-5135	50,25	D-7891	50,50



Saisonvergleich 2018/2017



2018	37	73	28	271	55	109	104	251	444	36
2017	147	44	151	166	95	170	86	344	346	33

## Impressum

### Herausgeber

LSC Oeventrop e. V.  
Postfach 6070  
59811 Arnsberg

### Redaktion/Satz und Gesamtverantwortlicher

Daniel Niklas  
daniel.niklas@lsc-oeventrop.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

Zuhause am Flugplatz Oeventrop





## Luftsport-Club Oeventrop e. V.

Postfach 6070  
59811 Arnsberg



Segelfluggelände Oeventrop-Ruhrwiesen

[www.lsc-oeventrop.de](http://www.lsc-oeventrop.de)  
[mail@lsc-oeventrop.de](mailto:mail@lsc-oeventrop.de)

02937 / 483