



Aero Report

Ausgabe 75



Vereinszeitung des LSC Oeventrop e. V.
Ausgabe 2020

Inhalt

Vorwort	3
Ausbildungsbericht 2019	4
Flugschüler von 1969/70 treffen sich 50 Jahre nach Beginn ihrer Ausbildung	6
Alt und Jung – Dass Erfolgsrezept des LSC Oeventrop e.V.	6
Expedition zum Nordkap	7
Die Vereinschronik - Was ist das eigentlich?	11
Vereinsausflug 2019 nach Warstein	13
Projekt 1.000 km	13
Die KOSO fliegt wieder!	18
DM Stendal 2019	19
Winterarbeit 2018/2019	22
Winterarbeit Statistik 2018/19	22
Startstatistik	23

Der nächste Schritt

„Nun ist es soweit! Endlich sollen diese Mühen durch die ersten Flüge hier in Oeventrop belohnt werden. Stolz schauen unsere jungen Oeventrop Flieger auf ihr Werk, – auf das, was sie geschafft haben.“

Wolfgang Schönert, 17. Juni 1956 (Festschrift zur Segelflugeugtaufe und Flugplatzeinweihung)



Vorwort

Liebe Vereinsmitglieder,

heute schauen wir auf einen der schönsten Flugplätze Deutschlands und einen breit gefächerten Flugzeugpark bestehend aus zehn Flugzeugen verschiedener Leistungsklassen.

Dies ist unseren Mitgliedern zu verdanken, die auch Jahrzehnte später durch die Leidenschaft am Fliegen unermüdlich daran arbeiten, unseren Verein in die Zukunft zu bringen. Die Faszination, wie ein Bussard über unseren Sauerländer Bergen durch thermische Aufwinde hinaufgetragen zu werden, ist dabei ein unerschöpflicher Antrieb. Die Motivation, die einem das Fliegen zurückgibt, muss man sich gerade dann vor Augen führen, wenn man lange nicht im Flugzeug gesessen hat – und einfach wieder einsteigen.

Und unser Einsatz lohnt sich! Der Verein ist heute gesund aufgestellt, so dass wir

den nächsten Schritt in die Zukunft gehen können. Wir wären in der Lage, das erste Flugzeug mit einem Turboantrieb aufzurüsten, um das Erlebnis „Überlandflug“ für viele von uns wieder attraktiver zu machen. Dieser Schritt will natürlich wohl überlegt sein. Aber ich freue mich heute schon, wenn wir in einigen Monaten sagen können: „Schaut, was wir geschafft haben!“

Ich wünsche euch, auch im Namen meiner Vorstandskollegen, eine schöne und bruchfreie Saison 2020 und freue mich auf den Sauerlandwettbewerb in Oeventrop.

Pasqual Neumann
(1. Vorsitzender)

Ausbildungsbericht 2019

von René Hanses

Der LSC Oeventrop kann auch in diesem Jahr auf eine erfolgreiche und vor allem unfallfreie Saison mit vielen Höhepunkten des Jahres 2019 zurückblicken. Vergleichend zum Vorjahr konnten wir in 2019 leider nur eine deutlich geringere Anzahl an Ausbildungsstarts und –stunden erreichen. 2018 waren es noch 720 Starts mit 185 Stunden und 2019 412 Starts mit 125 Stunden. Die deutlich geringere Anzahl lässt sich nur bedingt auf das schlechtere Wetter zurückführen. Es konnte zwar fast jedes Wochenende Flugbetrieb durchgeführt werden, jedoch immer nur mit einer überschaubaren Schüleranzahl. Die Wochenenden waren dann auch meist nur mit mäßigem Segelflugwetter gekrönt, was teilweise die Motivation verringerte. Auch der November fiel wortwörtlich ins Wasser. Oft konnten wir dort nochmal ordentlich die Startzahlen nach oben treiben, dieses Jahr jedoch leider an keinem einzigen Wochenende.

Die Anzahl der Umschulungen hat sich 2019 auch deutlich reduziert. Grund dafür ist, dass wir die letzten Jahre keine Neuzugänge in unserem Flugzeugpark hatten und die meisten Mitglieder ihre Einweisungen auf den entsprechenden Flugzeugen bereits haben. Die ASW19 hat sich im Ausbildungsbetrieb gut integriert. Zum Abschluss des Jahres befinden sich 14 Schüler in der Segelflugausbildung (SPL), wovon im nächsten Jahr nur noch 10 aktiv



Christian Wulff beim Jugendvergleichsfliegen

beschult werden müssen. Zur Motorseglersschulung (TMG) sind aktuell 4 Schüler angemeldet.

Im Segelflug haben wir uns sehr über die A-Prüfung von Lynn Siepe gefreut, welche sehnsüchtig über das ganze Jahr hinweg auf ihren 14. Geburtstag gewartet hat. Die B- und C-Prüfung hat Niklas Keck absolviert. Die Ausbildung abgeschlossen hat Nico Schmitz. Matthias Decker muss nur noch seine praktische Prüfung machen.

Die Erweiterung auf TMG hat Hannes Friederitzki und Arne Schumacher erfolgreich abgeschlossen.

Einige Schüler nahmen erfolgreich an dem Landesjugendvergleichsfliegen in Steinfurt teil. Für das Bundesjugendvergleichsfliegen qualifizierte sich Christian Wulff. In Laucha belegte er den 17. von insgesamt 41 Plätzen.



Durch die sehr erfreulichen Neuzugänge von Frank Beckmann und Serge Fink sind wir aktuell mit 12 Fluglehrern in diesem Bereich sehr gut aufgestellt. Auch einen neuen Fluglehreranwärter haben wir für 2020 bereits angemeldet.

Das aktuelle Nachwuchsproblem wird uns auch im neuen Jahr weiter beschäftigen. Aus dem Schnupperkurs im Frühjahr konnten wir zwar zwei neue Flugschüler gewinnen, in 2020 gilt es aber diesen Be-

stand deutlich weiter aufzustocken. Dies ist Grundlage für einen regelmäßigen und gesunden Flugbetrieb. Auch die Integration der neuen Schüler in das Vereinsleben stellt immer wieder eine große Herausforderung dar. An dieser müssen sich jedoch alle Mitglieder beteiligen, sonst ist die Sache eher hoffnungslos.

Wir blicken trotzdem recht positiv auf das Jahr 2019 zurück und freuen uns sehr auf die kommende Saison 2020!

Prüfungen/Berechtigungen

A-Prüfungen	Lynn Siepe
B-Prüfungen	Niklas Keck
C-Prüfungen	Niklas Keck
PPL-Prüfung	Niko Schmitz

1. Alleinflug von Lynn Siepe





Flugschüler von 1969/70 vor der Antonov An-2

Flugschüler von 1969/70 treffen sich 50 Jahre nach Beginn ihrer Ausbildung

von Wolfgang Löser

Im Rahmen des Flugplatzfestes im August 2019 trafen sich einige ehemalige Flugschüler, die im Jahre 1969/70 die Segelflugausbildung im LSC Oeventrop e.V. begonnen hatten, mit ihren ehemaligen Fluglehrern Otto und Heinz Enste (damals schulte auch noch unser verstorbener Ehrenmitglied Willi Unger). Ein Wiedersehen, das viele schöne Erinnerungen wach machte. Es war 1969 die erste größere Jugendgruppe im Verein seit der Gründung im Jahre 1955, die für Nachwuchs am Platz und in der Luft sorgte. Es war einfach schön sich mal wiederzusehen – so das Fazit aller Teilnehmer. Vor allem galt der Dank an die Fluglehrer, die uns damals so gut ausgebil-

det und in den Verein eingeführt hatten. Ganz herzlichen Dank an Otto und Heinz. Auf ein Wiedersehen beim Flugplatzfest 2020 oder auf der Terrasse vorm Spatzen-nest. Es ist lebenswert Flieger und Mitglied in Oeventrop zu sein.

Alt und Jung – Dass Erfolgsrezept des LSC Oeventrop e.V.

von Wolfgang Löser

Im Rahmen des Flugplatzfestes 2019 wurde durch das Vorstandsmitglied Hans-Joachim Beule sowie von Wolfgang und Jörg Löser an die verstorbenen Mitglieder ge-



dacht, die leider nicht mehr an unserem schönen Fest teilnehmen können. Ein Gedenken verbunden mit einem Danke sollte im Rahmen unseres Vereins nicht fehlen. Wir sind mit all denen so geworden, wie wir heute sind – ein toller Fliegerverein! Es lohnt sich dieses in Oeventrop in aller Freundschaft fortzuführen.

Deshalb weitermachen-weitermachen-weitermachen!

Expedition zum Nordkap

von Tomas Jacobs

Fliegen bedeutet Grenzen zu überwinden. Und eine solche Grenze ist seit Beginn meiner fliegerischen Laufbahn das Nordkap. Dieser kahle, unscheinbare Felsen jenseits des Polarkreises am nördlichsten Zipfel des Kontinents.

In den letzten Jahren führten mich meine Fliegertouren daher immer wieder nach Skandinavien. Mal waren es Hüpfer über die Ostsee oder Wochenendausflüge zu

zweit in Süd-Schweden. Mal explorative Solo-Flüge zum Kennenlernen von Land und Leuten.

2018 musste ich den ersten Versuch, das Nordkap zu erreichen, schweren Herzens auf dem Vorfeld von Kiruna aufgeben. Und das bei Severe-CAVOK. Nicht der Hinflug, sondern der Rückflug gestaltete sich wetterbedingt als Unmöglichkeit.

Ein „Festsitzen“ in Finnmark, der nördlichsten Provinz Norwegens bedeutet meist Tage oder Wochen auszuharren bis einen der Regen und die Wolken wieder loslassen. Denn geflogen wird nach Sichtflugregeln.

Im Juli 2019 war es wieder soweit. Alle Formalitäten für die Permit-to-Fly in Norwegen sind lange erledigt. Während der Einflug nach Schweden oder auch Finnland unkompliziert ist, gilt es in Norwegen einige Details zu beachten, da es kein EU-Mitglied ist. Dafür aber Mitglied im EWR und Schengen-Raum. Und ohne einen schrift-

Gargnäs in Schweden



lichen Nachweis der English Language Proficiency geht fliegerisch gar nichts.

Geflogen bin ich mit einer WT9 Dynamic, einem 600 kg High-Performance Tiefdecker UL mit Garmin Glas-Cockpit. Genau richtig für Reisen quer durch Europa.

Da ich die ca. 1.900 km zwischen Münster-Telgte und Gargnäs (mein Geheimtip und ideales Basislager im schwedischen Hochland) möglichst zügig an einem Samstag bewältigen wollte, bedeutete das eine präzise Planung bei gleichzeitig minimaler Work-Load sprich Arbeitsbelastung im Cockpit.

Alle Legs und Zwischenstops habe ich daher im Voraus als Flugplan aufgegeben und großzügig „Luft“ für die Umläufe eingeplant. Das verhindert spätere Überraschungen und Stress, da die beteiligten Lotsen meine Absichten von Anfang an kennen. Einer hat sogar mitgedacht und mir eine „Shortcut“ durch eine Restricted Area gegeben, von der ich dachte, dass diese aktiv sei.

Minimale Arbeitsbelastung bedeutet für mich aber auch kontrolliertes Fliegen im Luftraum Charlie. Auf Augenhöhe und gleicher Frequenz mit den ganz Großen.

Nur oberhalb FL100 lassen sich die vielen kleinteiligen Lufträume im Süden Schwedens – besonders um Stockholm herum – gradlinig und stressfrei überfliegen.

Mit den drei Zwischenstops zum Nachtanken und Pinkelpausen in EDBH Barth, ESDF Ronneby und ESUM Mohed war der Hinflug von EDLT Münster-Telgte nach ESUG Gargnäs unspektakulär. Nach ca. 8 Flugstunden landete ich um 20:44 UTC im schönen Gargnäs.

Der Platz selbst liegt bereits so nahe am Polarkreis, daß im Juni und Juli ein Fliegen rund um die Uhr möglich ist. Die Sonne geht knapp unter der Horizontlinie unter, um nur kurze Zeit später wieder aufzugehen. Richtig dunkel wird es nicht.

Platzrunden gibt es auch nicht. Und Flugleiter oder gar Landegebühren sucht man auf unkontrollierten Plätzen vergebens.

Flughafen ENAT Alta in Nordnorwegen





Glas-Cockpit in der WT9 Dynamic

Das ist der Grund, warum ich das Fliegen in Skandinavien so sehr schätzen und lieben gelernt habe. See & Avoid und geliebte Eigenverantwortung.

Geplant war der Weiterflug von ESUG Gargnäs nach ENAT Alta am Sonntag. Das morgendliche Ritual des Wetterbriefings zeigte jedoch, dass der Montag der bessere Tag zum Fliegen ist.

Zum Zeitpunkt meiner Ankunft im norwegischen Alta sind schwere Gewitter gemeldet. Keine gute Idee einen Flug anzutreten mit der Aussicht, am Ziel nicht landen zu können. So ruhte ich den Sonntag und ließ es mir nicht nehmen, die Vorhersagen vom Vormittag mit den tatsächlichen METAR/TAFs vom Nachmittag zu vergleichen: „Thunderstorm in vicinity“ stand da in rot und fett im Skydemon - alles richtig gemacht!

Anders als 2018 ließ ich am Montag Kiruna auf meinem weiteren Weg nach Norwe-

gen links liegen. Der kräftige Rückenwind meinte es gut mit mir und nach nur knapp 2 Stunden und einer GS von über 270 km/h kam ich im norwegischen Alta an.

Einige Fun-Facts am Rande: Dem magnetischen Kompass sollte man bei einer Variation von 10 bis 15 Grad nicht mehr uneingeschränkt vertrauen. Auch das Garmin EFIS meinte jenseits des 66. Breitengrades dauerhaft im Nachtmodus laufen zu müssen. Nicht immer überfliegt man mit einem Flug drei Länder (Schweden, Finnland und Norwegen) und bei meiner Ankunft in der geographischen Arktis war es dort mit 27 Grad wärmer als in Arnsberg mit nur 21 Grad.

ENAT Alta liegt wie fast alle norwegischen Flughäfen auf Meereshöhe und ist umsäumt von deutlich höheren Bergen, die bis auf 3.500 Fuß reichen. Neben den Airlinern und King-Airs war ich eindeutig der Kleinste am Vorfeld. Zugleich aber bestimmt auch der mit der größten Vorfreude und dem fettesten Grinsen. Dem Ziel so nahe.

Doch zunächst galt es die Maschine aufzutanken, im Hotel einzuchecken und nach einer frischen Dusche und einer stärkenden Mahlzeit den entschiedenen Flug zu planen.

Das Nordkap selbst war noch eingehüllt vom Seenebel der Barentsee, doch gegen Abend war es endlich so weit. Die Route führte mich von Alta „coastwise“ entlang des Vargsund, südlich der CTA Hammerfest zum Nordkap. Einmal, zweimal herum

bevor es DirectTo wieder zurück nach Alta ging.

Einfach umwerfend ist die norwegische Fjordlandschaft. Aus der Luft klar erkennbar ist die schmale grüne Grenze des Lebens, die sich entlang der zerklüfteten Buchten windet. Weiter höher und tiefer im Landesinneren ist nur eine lebensfeindliche braun-graue Steinwüste zu sehen, einer kargen Marslandschaft nicht unähnlich. Ab und zu unterbrochen durch einen See oder Reste vom Schnee.

Müde und zufrieden fiel ich im Hotel ins Bett mit dem guten Gefühl, eine persönliche Grenze überwunden zu haben.

Am Dienstag ging es wieder zurück. Das gute Wetter hielt sich und bot die Gelegenheit einer raschen Rückkehr. Der kräftige Rückenwind vom Hinflug wurde nun zum Nachteil. Zusätzlich wurde es ab Höhe Kiruna labil und Gewitter drohten. Doch alles besser, als auf die nächste Gelegenheit in 2-3 Tagen zu warten.

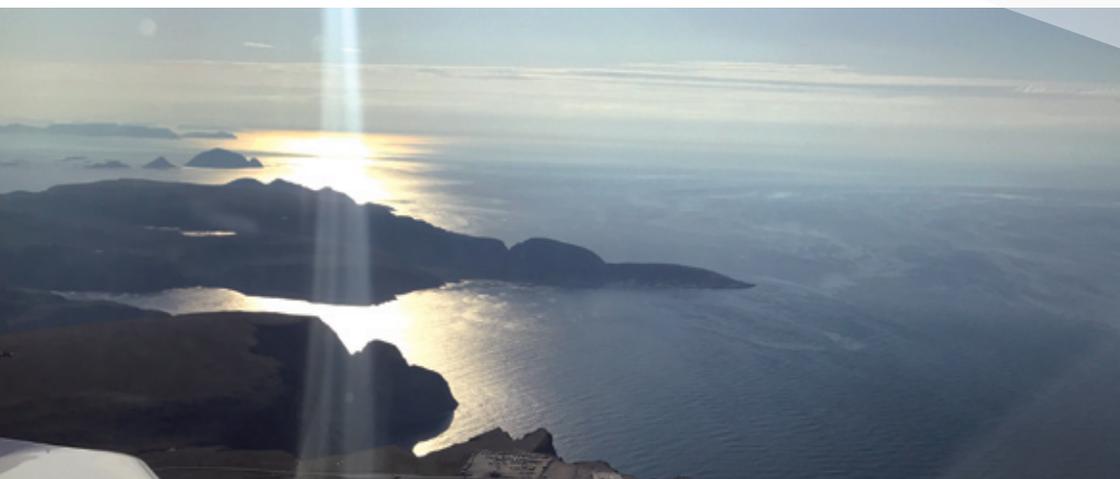
Um 08:30 UTC gab es das ersehnte „Cleared for Take-Off Runway 29“ vom Tower Alta. Meine Destination war diesmal das vom Windfaktor besser liegende ESNX Arvidsjaur, etwa 30 Flugminuten nord-östlich von Gargnäs. Und ich war froh, genau diese Entscheidung getroffen zu haben, denn mit rot blinkenden Reserve-Warnlampen bin ich nach ca. 2:40 Stunden gelandet.

Am Tankautomaten traf ich einen weiteren Piloten. Im schwedischen Hochland beinahe ein Lottogewinn. Er war genauso erfreut und suchte noch nach einem Flugziel. Nun hatte er eines und gemeinsam ging es im Formationsflug nach ESUG Gargnäs.

Keine Frage, ich habe ihm in seiner langsameren Cessna 172 den Vortritt gelassen.

Wie hin so auch wieder zurück - alles an einem Tag. Als Zwischenstopps standen im Flugplan mit ESSD Borlänge, ESMX Kronoberg und auf deutscher Seite EDHL Lübeck gezielt andere Flugplätze.

Das Nordkap - nördlichster Punkt Europas, der auf dem Straßenweg erreichbar ist





Lieber Luftsportfreund!

Die Frauen sind gefallen, wir dürfen wieder fliegen! Auch für man ist der Start freigegeben. Wie aus viele Sportanhänger bei der Wahl ihrer Sportart sich für Tennisport, Fußball, Handball, Leichtathletik, Reiten, Fischen, Wasser- oder Motorsport entscheiden, so stieg täglich die Zahl derer, die mit Begeisterung sich dem Flugsport verschrieben.

In den letzten nach dem Zusammenbruch neugegründeten Flugsport-Vereinen trifft man die alten Segel- und Motorflieger, die Flugsmodellbauer und viele junge Menschen, die sich den alten Pionieren des Flugsports mit Begeisterung anschließen.

Nachdem nun das Verbot zum Fliegen seitens der Siegermächte aufgehoben ist, erblühen in allen Städten und Dörfern die Flugsport-Vereine aufs neu.

Auch hier in Oeventrop haben sich schon wieder flugbegeisterte junge Menschen gefunden. Wir wollen auch in Oeventrop und Umgebung wieder unseren Flugsport betreiben.

Hast Du Lust mitzumachen?

Mit Fliegergruß:

W. K. K. K.
W. K. K. K.



o.l. Gründung / o.r. erster Lepo / u.l. Flugplatzeinweihung / u.r. Öl im Blut.

Einzig Herausforderung war es meine Umlaufzeiten mit den jeweiligen Öffnungszeiten der kontrollierten Plätze auf schwedischer Seite zu koordinieren. Der Heimflug selbst war dank guter Planung erneut unspektakulär.

Mehr Infos und Bilder gibt's in meinem Blog <https://ul-fluglehrer.de>

Zusammenfassung:

- ca. 5.500 km
- in 4 Flugtagen
- 19 Breitengrade passiert
- Nordkap umflogen
- Polarkreis überquert
- 2x Ostsee überquert
- 4 Länder durchflogen (Deutschland, Schweden, Finnland, Norwegen)

Die Vereinschronik - Was ist das eigentlich?

von Carmen Siepe

Die Vereinschronik des LSC Oeventrop ist das Archiv des Vereins LSC leider etwas in Vergessenheit geraten. Sie besteht mittlerweile aus 18 Ordnern und zeigt die Geschichte des Vereins von der Gründung im Jahr 1955 an.

Etliche Berichte, Zeitungsartikel und mehrere hundert Fotos sind hier zusammen gekommen und füllen die Regale meines Büros.

Berichte über das erste selbstgebaute Segelflugzeug, die ersten längeren Flüge und Strecken, Fotos von Feiern und den nicht enden wollenden Arbeitsaktionen sind hier zu finden.

Hat man erst einmal einen Ordner aus dem Regal genommen und fängt an, darin zu blättern, ist der Tag schnell zu ende. Jedes Mitglied ist eingeladen, darin zu schmökern, denn es ist auch deine Chronik.

Ich wende mich an dieser Stelle an euch, da ich auf eure Hilfe angewiesen bin. In Zeiten der Digitalisierung sind viele Fotos und Berichte in den unendlichen Tiefen eures PC untergegangen und vergessen. Aber ohne eure Beiträge hat diese Sache keinen Bestand.

Trotz meines ständigen Bettelns, mir diese zu schicken, passiert oft leider nichts. Die letzten Jahre werden immer dünner und beschränken sich oft auf den Aero Report, der auch wie dieser, einmal im Jahr zusammen getragen wird. Meine große Bitte an dieser Stelle geht an euch alle, mich mit euren Erlebnissen fliegerischer Art, Presseartikeln, Berichten und Fotos zuzuschmeißen, damit die vielen schönen Momente und Erlebnisse dieses wunderbaren Hobbys, nicht in Vergessenheit geraten.

In Papierform bitte ungelocht und unbeschriftet oder auch gerne digital, ich sortiere das dann mit ein. Eine kurze Info über Datum und Ereignis wäre hilfreich, den richtigen Platz in der Chronik zu finden.

Der weitere Weg geht in Richtung Digitalisierung der Chronik. Um jedem einen Einblick zu ermöglichen und noch viel wichtiger, um die Chronik zu erhalten. Leider sind im Laufe der letzten Jahre, 65 um genau zu sein, schon die ersten Zeitungs-



Öl im Blut - Schrauben an der Winde

artikel angegriffen und immer schlechter lesbar geworden. Ich würde das gerne versuchen zu retten und zu erhalten.

Auch hier bin ich auf eure Hilfe angewiesen. Ich suche Leute, die sich evtl. damit auskennen, Ideen haben, wie man das möglichst einfach bewältigen und umsetzen kann. In absehbarer Zeit werde ich ein Chronik-Treffen organisieren und jeder der Zeit und Lust hat mitzuwirken, kann sich da gerne mit einbringen.

Das nächste verregnete Wochenende kommt bestimmt und hiermit habt ihr da alle schon was vor. Bitte helft mit einen kleinen Teil dieser Geschichte in das große Buch des Vereins zu schreiben.



Vereinsausflug 2019 nach Warstein

von Wolfgang Löser

Mal nicht so weit – so der Wunsch. Also sind wir nach zahlreichen Vereins-Busfahrten nach Frankfurt usw. mal in der Nähe geblieben. Mit 2 Planwagen – besetzt mit 50 Mitgliedern des LSC – führte der Weg vom Spatzennest am 28.09.2019 über den Lattenberg- Hirschberg nach Warstein. Dort wurden die Höhlen „Hohler Stein“ besichtigt und anschließend zum Essen und Gemütlichen ins Stadl gewandert. Nicht umsonst wurde Warstein angesteuert, denn die frühere Warsteiner Fluggemeinschaft und somit Warsteiner Flieger gingen damals in den LSC Oeventrop e.V. auf. Viele Warsteiner haben beim Aufbau des Vereins und des Platzes sehr geholfen. Viele Namen sind mit der Fliegelei in Oeventrop stark verbunden (z.B. die Mitglieder Willi Unger, Horst Pohl, Dieter Weber, Hermann Wahnfried, Herbert Stall-

meister, Werner Rüntker, Kurt Bock u.v.a.).

Ein schöner Ausflug der wieder dazu dienen sollte, dass wir Oeventroper zusammen halten, endete mit der Busrückfahrt mit unserem Fahrer Wolfgang Küster zurück zu unserem schönen Fluggelände, wo einige noch den Ausklang in froher Runde fanden.

Projekt 1.000 km

von Tim Sirok

Die magische Zahl. Planung und Durchführung von solchen Langstreckenflügen haben für viele einen ganz besonderen Reiz, insbesondere beim LSC Oeventrop. Viele begeben sich über die Wintermonate nach Südafrika, wo 1.000 Kilometer fast schon zum „guten Ton“ gehören.

1.000 Kilometer von Oeventrop aus, Zuhause, wo man sich eigentlich auskennt und wohl fühlt, hat jedoch für die meisten

Die Teilnehmer vor den Höhlen „Hohler Stein“



einen ganz anderen Anspruch. Es gibt eine Unmenge an Voraussetzungen, um diese Schallmauer zu brechen. Einige haben sie bereits geknackt, sogar mehrmals. Ich möchte euch meine ganz eigene 1.000 Kilometer Geschichte im Einsitzer erzählen, anhand eines für mich sehr besonderen Fluges.

Was braucht es für einen gesunden „1.000er“-Tag? Nun, was immer hilfreich ist: gutes Wetter! Wann ist Wetter nun gut, und wann auch gut genug? Für mich bedeutet es, bei gutem Wetter sollte man fliegen.

Wenn das Wetter dann noch „gut genug“ ist, um ein persönliches Ziel zu erreichen, ist es für mich ein Hammertag. Ein ganz besonderer „Hammertag“ war in meinen Augen der 13.06.2019. Er bestach nicht nur durch zahlreiche meteorologische Glücksfälle, sondern auch durch eine enorm große Tageslänge.

Großwetterlage

Nach schweren Unwettern der vergangenen Tage sollte es an jenem Donnerstag endlich Beruhigung geben. Ein Tiefdruckgebiet über England, eingeklemt von zwei Hochdruckgebieten, konnte sich nach zahlreichen wechselhaften Tagen endlich nach Westen auf den Atlantik verabschieden. Es führte zu einer ungewöhnlichen starken Südwestströmung mit einem stabilen Windgradienten im unteren bis mittleren Höhenbereich.

Eine verrückte Idee

Starker Südwestwind? Im Sommer? Als ich es realisiert hatte, und sämtliche Wettermodelle durchschaute, kristallisierte sich ein seltener Wellen- und Hangflugtag heraus, der später sogar noch gute Thermik bringen sollte. Ein Riesen-Tag war es sicher nicht, aber in mir keimte eine Idee auf. Morgens, vor der Thermik in die Sauerlandwelle, und mit genug Höhe rüber

Am Hang der Porta Westfalica





Wolkenstraße durch's Sauerland

fliegen, ans Wiehengebirge. Der Wind dort wäre ideal! Am Nachmittag dann hoffentlich mit vielen Kilometern im Gepäck irgendwie thermisch heim kommen, das wäre doch mal was.

Auf meine ersten WhatsApp-Nachrichten „Könntest Du mich morgen früh um 7 Uhr als Flugleiter rauslassen?“ erntete ich zunächst skeptische Antworten.

Ich wusste, dass ich Hendrik vor der Arbeit für solche verrückten Aktionen immer begeistern kann, er sagte sofort zu. – Danke!

Start unter Rotoren

Frühmorgens, vor Sonnenaufgang, rüstete ich die ASH26E auf. Alles lief wie geplant, um 07:20 Uhr brummte ich von den Ruhrwiesen nach Südwesten. Die stärkste Schwingung war über Plettenberg ange-

sagt. In 2.000 Metern stellte ich ab und begab mich auf die Suche. Leider war das Steigen sehr schwach und ich konnte gerade einmal 100 Meter gutmachen, auch wenn es klare Rotorbänder gab. Scheinbar reichte die Welle nicht hoch genug, um mir einen direkten Sprung zu gewähren (ca. 2500 Meter ab Oeventrop). Ich fackelte nicht lang und zündete erneut, Kurs Porta.

Der Hang brannte wie verrückt! Mit leicht einsetzender Thermik in Bodennähe war die Energie, welche dieser flache Hang an jenem Morgen freigab, ein wahres Fest. Wo im Herbst hunderte Segelflieger unterwegs waren, war ich heute komplett allein. Etwas für Genießer!

Der Hang brennt

Die erste Wende setzte ich ganz im Westen, dort wo die Porta beinahe nur noch aus ei-

ner Waldkante besteht. Der Weg nach Osten war absolut problemlos, Sprung vom Süntel an den Ith aus 700 Metern. Auf dem Rückweg nach Westen, bereits über 250 Kilometer „im Sack“ ging es langsam richtig los mit Thermik. Inzwischen war es kurz vor Mittag, ich hatte bereits über 4 Stunden geflogen, allerdings auch schon 4 von 6 Schenkeln, durch meinen Ritsch-Ratsch am Hang, verbraucht. Auf dem Satellitenbild konnte man traumhafte Reihungen nach Südwesten erkennen, genau im Wind. Ein super-langes Jojo? Ich tüftelte an einer perfekten Möglichkeit den Hang zu verlassen und Anschluss an die Basis zu bekommen. Auf dem dritten Schenkel, kurz hinter der Schaumburg, war es dann soweit.

Welle und Hang, jetzt in die Thermik

Knapp 3 Meter integriert brachten mich auf eine eigentlich komfortable Ausgangshöhe von knapp 1.500 m MSL. Bei nun fast 50 km/h Wind auf der Nase war mir allerdings klar, dass man diese Höhe wertschätzen sollte. Die Wolkenstraße war

wie gemalt, es hatte schon etwas von einer Konvergenz. Zweimal kurbeln musste ich, bis man östlich von Paderborn wieder im Sauerland war, gegen 13 Uhr.

Über 350 Kilometer waren bereits auf dem Zähler. Die Wolkenstraßen standen immer noch wie gemalt bis tief nach Frankreich hinein. Warum nicht? Los ging der wilde Ritt. Mit einem Kurbelanteil von unter 5% mit einer mittleren Geschwindigkeit von über 100 km/h (bei immer noch 50 km/h Wind genau auf der Nase!) ging es von Brilon bis Koblenz, westlich vorbei an Frankfurt-Hahn auf dem Hunsrück, an Trier vorbei. Südlich von Konz-Koenen wendete ich, bei Kilometer 300 auf Oeventrop.

Die Entscheidung

Wenn ich es jetzt, mit Rückenwind, nur bis nach Oeventrop schaffen würde, wären es bereits über 900 Kilometer. Ich entschied mich für einen 1.000er Versuch, und ließ mich nach der Querung des Rheins wieder an die östliche Sauerlandkante tragen, um wieder an Paderborn vorbei meinen

An der Mosel





Anteil Kreisflug 2% auf 114 km

Schenkel mit perfektem Rückenwind zu verlängern.

Mehrere Faktoren spitzten sich dabei zu: Wie weit werde ich nach Nordosten fliegen müssen? Vermutlich bis kurz hinter den Hang des Wiehengebirges. Wie viel Zeit habe ich noch bis Sunset? Als ich östlich an Paderborn vorbeiflog, war es bereits kurz vor 19 Uhr. Noch ca. 2,5 Stunden bis Sunset.

Sprit: Durch meine morgendliche Aktion, waren bereits einige Liter verbrannt.

Ich besorgte mir für's Finale eine Freigabe durch Hannover Radar für den Einflug in den Luftraum D bis kurz vor die Kontrollzone Hannover, schilderte dem Lotsen die „Sachlage“. „Frei zum Durchflug, viel Erfolg!“ – Danke.

Da standen sie nun, die vier Ziffern im LX, und leuchteten mich an. Ich jubelte! Was für ein Tag, wer hätte das gedacht?

Heimkommen, nichts leichter als das?

Der Motor, bereits auf dem Rückweg, lief am Hang, im langen Endanflug auf Rinteln

bereits. Jetzt war es eine reine, physikalische, Frage von AVGAS, ob ich es heim schaffte...

Ich funkte rein prophylaktisch in Soest hinein, und fragte, ob sie eventuell den Platz eine halbe Stunde länger für mich offen halten würden. „Tim?“ kam eine bekannte Stimme (Florian Lumpe) aus Soest. „Jaul!“, antwortete ich.

„Klar kein Problem, wir warten auf Dich.“ – Danke, nochmal!

Mit einem Liter Sprit auf der Anzeige stellte ich den Motor im Anflug auf Soest ab. Mir fehlten ca. 500 Meter auf Oeventrop, den Arnsberger Wald nicht eingerechnet. Sicher ist sicher! Nach diesem kurzen „Boxenstopp“ mit kurzer Tankeinlage, stieg ich noch einmal ins Flugzeug.

Um 20:36 Uhr, nach über 13 Stunden im Sitz, rollte das Rad der ASH wieder auf den Ruhrwiesen für einen tollen Empfang. 1.022 km sollte der OLC später auswerten.

Danke, an die Hilfe aller, die Motivation durch unsere Vereinskameraden und nicht zuletzt Kurt-Jürgen, für das Anvertrauen dieses tollen Flugzeuges! Wir sind eine super Truppe.

Die KOSO fliegt wieder!

von Arne Schumacher

Im April 2019 wurde die Dimona nach langer Stand- und Reparaturzeit durch den Vorstand für den Flugbetrieb freigegeben.



Die D-KOSO vor der Flugzeughalle

Schnell habe ich die Ausbildung für die TMG-Berechtigung absolviert.

Schnell stand die 50 Flugstunden Kontrolle an. Bei dieser wurde durch den LTB festgestellt, dass die Bremsanlage überholt werden muss. Anfang August bin ich dann nach Borkenberge geflogen, um dies mit Bernd Brand in Angriff zu nehmen. Die Notwendigkeit der Überholung war deutlich zu spüren. Insbesondere beim Rollen machten sich die Unterschiede bemerkbar. Auch die 100 Flugstunden waren dann schnell erreicht. In den Herbstferien führten wir die Kontrolle in Eigenregie durch. Abgeschlossen wurde diese durch die Abnahme mit gleichzeitiger ARC-Verlängerung von unserem Prüfer. Im Bereich der Wartung wird sich Jan Blankenstein dem Team anschließen. Da auch ich noch

einiges im Bereich der Wartungsarbeiten lernen muss, hoffe ich, dass wir weiter auf das Wissen und die Erfahrung von Marko, Marcel und Heinz zählen können.

Seit April 2019 wurden über 100 Stunden erflogen. Schön wäre es, wenn die Anzahl an Flugstunden dieses Jahr mehr werden, die Dimona weiterhin gut geflogen wird und auch wieder längere Ausflüge anstehen. Immerhin ist sie ein Reisemotorsegler.

Die Anzahl an Piloten mit der Berechtigung für TMGs hat sich und wird sich auch weiter erhöhen. Neben mir hat auch Hannes die Ausbildung absolviert. Jan, Alex, Timo und Pasqual befinden sich in der Ausbildung und werden diese hoffentlich bald abschließen. Frank Siepe hat seine Berechtigung reaktiviert.



DM Stendal 2019

von Marco Hanses und Frederik Neumann

Aus Rückholersicht

Es ist immer wieder interessant und spannend, als Rückholer auf eine Meisterschaft oder einen Wettbewerb mitzukommen. Es fängt schon mit der Vorplanung an. Hier wird sich schon öfters in lustiger Runde zusammen gesetzt und besprochen, was alles mitgenommen und auf die Autos und Wohnwagen verteilt werden muss. Alleine die Vorfreude auf die kommenden 2 Wochen in Stendal war super.

Angekommen in Stendal bauten Keßler, Marco, Wuffel und ich unser Camp auf, welches sich dann täglich vergrößerte. Sebastian kam am Folgetag mit Maria und Michel und der Wettbewerb konnte nun endlich beginnen. Zuerst galt es den Flieger aufzurüsten und wiegen zulassen; es muss ja schließlich alles seine Ordnung haben. Vor dem ersten Trainingsstart polierten wir den Flieger selbstverständlich noch einmal auf Hochglanz und betankten ihn und zogen startbereit ins Grid.

Unsere beiden Piloten gingen dank Eigenstart in die Luft und wir machten uns daran, uns in dieser Zeit um die Versorgung für das Camp zu kümmern. Am Anfang des Wettbewerbes spielte das Wetter nicht so mit, weswegen öfters neutralisiert wurde. Dennoch gab es immer einen Startaufbau. Somit bekamen wir viel Übung und nach kurzer Zeit waren wir ein eingespieltes Team. Alle Handgriffe saßen. Irgendwann wurde das Wetter dann fliegerisch und wir konnten vom Boden aus endlich mit fiebern und die Flüge über das Livetracking verfolgen. So konnten wir auch immer schauen, wann der Arcus circa landen würde und wann wir uns auf den Weg ins Landefeld machen mussten; natürlich mit „Begrüßungs-Bier“. Im Anschluss galt es immer das Flugzeug zu putzen, bevor es seinen „Schlafanzug“ für die Nacht an bekam. Ein Prozedere, welches sich an jedem Flugtag wiederholte. An einem Tag wurde es etwas stressig, da eine Halterung am Auspuff gebrochen war. Unsere Piloten

Kreisen über dem Flugplatz Stendal mit Blick auf „unser“ Camp



mussten daher einmal im F- Schlepp raus. Dank der einheimischen Schweißkünste konnten wir dieses Problem für den nächsten Tag wieder beheben.

Ab dem 2. Samstag wurde es dann voll im Camp. Familie Hanses wurde komplett, Daniel, Noah, Eva-Maria und Monika kamen auch noch dazu. Voß kam zwischen durch noch zu Besuch und später rollten auch noch Joachim und Christiane vor.

Alternativ-Programme hatten wir natürlich auch. Hierzu zählten Besuche im Zoo oder im Schwimmbad um die Ecke und es wurde sogar ein bisschen Kultur gemacht. Vieles spielte sich auch im Camp ab: ob Grillen oder etwas Kochen und mit den Kindern Quatsch machen. Abends waren wir auch öfters am Bierwagen, um sich mit anderen Teilnehmern auszutauschen. Natürlich durften Restaurantbesuche auch nicht fehlen.

Am letzten Wertungstag wurde es noch einmal spannend. Unsere Jungs flogen einen guten Streifen. Nach der Landung aktualisierten wir sekundlich auf unseren Handys die vorläufige Wertung. Dann endlich stand es fest: 4. Platz im Wettbewerb und die Nummer 3 in Deutschland! Nun hatten wir einen richtig guten Grund zu feiern und taten dies auch. Am nächsten Tag traten wir nach der Siegerehrung unsere Heimreise an. Es war ein sehr spannender Wettbewerb und gleichzeitig auch ein schöner Urlaub!



Gekocht und gegessen wird gemeinsam

Aus Pilotensicht

Alles begann mit einem erfolgreichen „Trainingswettbewerb“ auf der Hahnweide. Sebastian und ich wurden mit unserem 3. Platz darin bestätigt, dass wir, auch nach längerer Wettbewerbspause, noch immer ein gut funktionierendes und erfolgreiches Team sind. Nun konnte es losgehen!

Wie auf der Qualifikationsmeisterschaft in Brandenburg schon besprochen, flogen wir wieder mit der „GN“, einem ArcusT mit Lars und Sören im Team. Dieses Team hat sich wieder als sehr gut herausgestellt. Der „enge“ Teamflug funktionierte über den ganzen Wettbewerb durchweg fast perfekt. Das Wetter war teilweise sehr anspruchsvoll, mit allen Facetten, die das Streckenflugwetter so zu bieten hat. Zeitweise mit Schauer- und Gewitterneigung oder relativ schwacher Blauthermik; es war alles dabei. Daher sah jeder von den



6 Wertungstagen komplett andersaus. Die Streckenführungen waren im Nachhinein schon sehr gut geplant. Daher gab es auch nur sehr wenige Außenladungen. Wir sind immer ohne Motorhilfe nach Stendal zurückgekommen, meistens auch in der oberen Hälfte der Tageswertung. Hier war wieder die schon bewerte Taktik angesagt: konstante Leistungen abrufen und sich keine großen „Schnitzer“ erlauben. Daher kletterten wir in der Gesamtwertung immer etwas höher.

Das Livetracking wurde in Stendal sehr gut umgesetzt und unser Bodenteam konnte „live“ mit uns mit fiebern. Das Signal wurde über das Flarm aufgenommen und in den Task übertagen. Daher hatte das System auch Größtenteils eine sehr gute „Echtzeit-Wertung“. Wirklich eine tolle Sache!

Diese DM war für die Ausrichter u.a. auch eine Vorbereitung auf die in diesem Jahr stattfindende WM. Deshalb flogen in den Klassen auch zahlreiche ausländische Flie-

gerkollegen mit, die ihr Handwerk auch sehr gut verstanden.

Am Ende erreichten wir zusammen mit 3 anderen Teams den 3. Platz in der Gesamtwertung. Im „Normalfall“ wäre das auch ein Platz in der Nationalmannschaft und bei einem internationalen Wettbewerb geworden. In diesem Jahr durfte leider nur der Gewinner zur WM. Durch eine Umstellung der Zeitintervalle, gab es keine EM. Unter allen Drittplatzierten kam nur der in die Nationalmannschaft, der die meisten Tagessiege hatte. Das waren wir leider nicht. Da uns, mit einem dritten Platz, sowieso keine WM oder EM in Aussicht stand, war dieses für uns auch in Ordnung so. Fliegerisch, freundschaftlich und familiär betrachtet, war die DM in Stendal wirklich ein sehr toller Wettbewerb bzw. Urlaub! Ein herzliches Dankschön möchten Sebastian und ich besonders an die komplette Reisegruppe Sauerland aussprechen!

Die „Reisegruppe Sauerland“ bei der „WA“ im Grid.



Winterarbeit 2018/2019

von Hans-Joachim Beule

Ende Oktober/ Anfang November 2018 wurde der Arbeitsumfang für die Winterarbeit 2018/19 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.

Im Dezember begannen die Arbeiten in der Werkstatt. Zuerst 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 2019 sollten die Segelflugzeuge schließlich wieder aufgebaut und abgenommen werden. Das Wetter war allerdings sehr schlecht, so haben wir in der Flughalle die Schwerpunktübungen durchgeführt. An dem

darauffolgenden Wochenende (24./25. März) wurden die Vereinsflugzeuge dieses Mal von Uwe Wöltje abgenommen, da unser langjähriges Mitglied Walter Sattler nicht mehr für den Landesverband NRW prüfen konnte. Etwas später, am 25.04. wurde die ASW 19b abgenommen.

Darüberhinaus 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 1.088 Arbeitsstunden dokumentiert. 37 Vereinsmitglieder haben diese Stunden geleistet, das sind im Schnitt 29,40 Stunden pro Arbeiter.

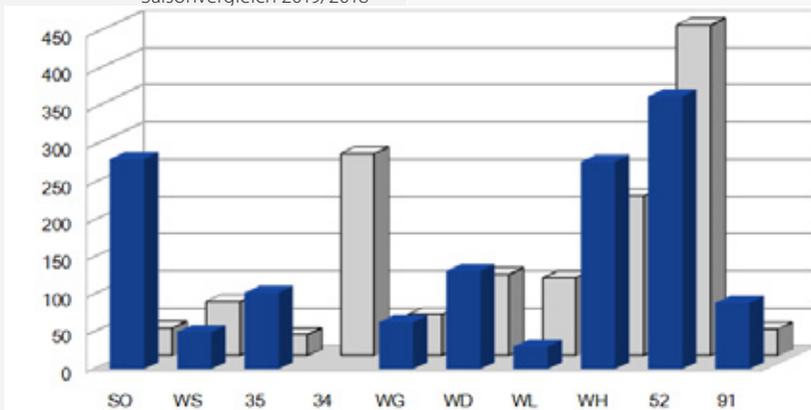
Allen diesen Vereinsmitgliedern gilt mein Dank und der Dank des Vorstandes für die sorgfältig und umsichtig geleisteten Arbeiten!

Winterarbeit Statistik 2018/19

alle Arbeiten	1.088 Stunden	D-0852	180,00	D-5443	98,50
Arbeiten an Flugzeugen	770 Stunden	D-5267	44,00	D-7437	152,00
andere Arbeiten	318 Stunden	D-4838	44,00	D-3679	13,50
		D-KOSO	40,0,	D-0934	111,25
		D-5135	47,00	D-7891	24,00



Saisonvergleich 2019/2018



2019	282	50	102	0	63	132	30	278	366	89
2018	37	73	28	271	55	109	104	251	444	36

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

In der Welle über Oeventrop





Luftsport-Club Oeventrop e. V.

Postfach 6070
59811 Arnsberg



Segelfluggelände Oeventrop-Ruhrwiesen

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

02937 / 483