



Aero Report

Ausgabe 76



Vereinszeitung des LSC Oeventrop e. V.
Ausgabe 2021

Inhalt

Vorwort	3
45. Hexentreffen in Marburg	4
2020 – ein Jahr mit besonderen Herausforderungen	6
Ausbildungsbericht 2020	11
Mein erster Tausender	13
Platz- und Gebäudearbeiten im Jahr 2020	16
Sommerlehrgang 2020	19
Fliegerurlaub in Pritzwalk	20
Welle Fliegen am Thüringer Wald – Ein verspätetes Weihnachtsgeschenk	21
Winterarbeit 2019 / 2020	26
Winterarbeit Statistik 2019/2020	26
Startstatistik	27

Vorwort

Liebe Mitglieder,

im letzten Jahr war alles anders. Mitte März 2020 mussten wir den Flugplatz im Rahmen des ersten Lockdowns schließen. Die Nutzung des Flugplatzes, auf dem wir ein Paar Tage zuvor noch feiernd zwischen trocknender Farbe im Spatzen-nest standen und der für viele von uns eine zweite Heimat ist, war plötzlich auf unbestimmte Zeit tabu.

Das steigende Infektionsgeschehen und damit verbundenen Maßnahmen zeichneten eine düstere Prognose für die Saison 2020. Mir war zu diesem Zeitpunkt nicht klar, ob wir dieses Jahr überhaupt noch einen Start machen dürften.

Aber dann begann die Zeit der Optimisten: „Hey wir müssen die Flieger fertigbekommen, das geht bald wieder los!“ „Wir müssen die Abnahme planen, das geht bald wieder los!“ „Wenn wir Ostern schon nicht fliegen können, dann machen wir halt einen Sommerlehrgang!“

Die Arbeiten in der Werkstatt wurden schließlich wieder aufgenommen und ein Flieger nach dem anderem in Kleinstgruppen für die Abnahme vorbereitet.

Dann der erste Silberschweif am Horizont. Auf Grund einer Regelung für Fahrschulen war auch die Motorsegler-Ausbildung wieder möglich. Sofort begannen wir die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.



Am 22.05.2020 war es soweit. Endlich konnten wir die ersten Starts der Saison machen. Flugbetrieb war anfangs zwar nur mit einer sehr reglementierten Personenzahl möglich, aber mit der Zeit konnte diese immer weiter erhöht werden, so dass uns die Regelungen im Sommer nur noch geringfügig beeinträchtigten.

Passend dazu bescherte uns die Saison 2020 schließlich traumhaftes Wetter und die tollsten Strecken konnten von Oeventrop geflogen werden.

Die Jugendgruppe organisierte wie angekündigt einen zweiwöchigen Sommerlehrgang, der uns einige neue Schüler beschert hat und zwei ausgefüllte und flugintensive Wochen für alle Beteiligten.

Trotz des gebremsten Starts können wir auf eine tolle Flugsaison 2020 zurückblicken und dies haben wir vor allem den Optimisten zu verdanken, bei denen ich mich nochmal herzlich bedanken möchte, da sie die richtigen Impulse gesetzt haben.

Ein Ausblick in 2021 ist natürlich schwierig. Wir werden wie im letzten Jahr versuchen alles möglich zu machen, was uns die jeweils aktuellen Regelungen erlauben, um wieder in die Luft zu kommen. Daneben ist zu hoffen, dass die Einschränkungen unseres Vereinssoziallebens, dass das Herz des LSC darstellt, auch bald zurückgenommen werden können.

Auf Grund der unklaren Lage werden wir in diesem Jahr die Planung für Vatertag und das Flugplatzfest ruhen lassen und die Energie lieber für eine interne Wiedersehensfeier aufwenden.

Eine schöne Saison 2021! Bleibt Gesund!

45. Hexentreffen in Marburg

von Carmen Siepe

Dass fliegende Frauen als Hexen bezeichnet werden, ist schon seit vielen hundert Jahren bekannt. Dass diese sich ein Mal im Jahr irgendwo in Deutschland treffen, um sich über die Fliegerei auszutauschen und dabei ein wenig ums Feuer tanzen, gibt es jetzt seit 45 Jahren.

Ins Leben gerufen hat dieses Treffen 1975 Ingrid Blecher. Die exotische Randerscheinung der Frau im Luftsport gehörte von diesem Zeitpunkt an der Vergangenheit an. Ihre erfolgreich geflogenen Wettbewerbe und Rekorde im Segelflug, schafften die Grundlage für die erste deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen.

Im Januar war es also wieder so weit. Knapp 100 Hexen aus ganz Deutschland



Hexentreffen im Januar 2020 in Marburg.

machten sich auf den Weg in die Universitätsstadt Marburg. Nach einer weichen Landung mit dem Hexenbesen am Freitag Abend, wurden wir begrüßt und eingeeckelt. Anschließend machten wir uns mit dem Marktweib „TRUDE“ und einem Körbchen „Marburger Hustensaft“ auf den Weg durch die Altstadt.

Nach der Begrüßung am Samstag durch die Landrätin Kirsten Fründt, gab es zahlreiche Vorträge von Pilotinnen der unterschiedlichsten Bereiche. Die Ballonfaherin Dolores Deimling berichtete in einer atemberaubenden Präsentation über die Wettbewerbsfahreierei auf der ganzen Welt. Weltmeisterschaften, Alpenüberquerungen und das Überfahren mit dem Ballon von „The Palm“ in Dubai verschaffte uns Gänsehaut. In einem anschließenden Gespräch stellte sich heraus, dass sie bei dem Außenstart der Montgolfiade 2019 in Oeventrop dabei war.

Sabine Bühlmann erzählte von ihrem



Kindheitstraum, Helipilotin zu werden. Sie berichtete von einem langen und kostspieligen Weg ins Cockpit, wobei sie nicht nur ihr Auto versetzt hat, sondern auch ihr ganzes Ersparnis verflieg. Ihre Ausbildung in der Schweiz, in Deutschland und den USA machten sie zu einer erfahrenen Pilotin. Heute fliegt sie für den Agrarflug in Ahlen und wird uns vielleicht bei der nächsten Veranstaltung besuchen kommen.

Martina Kirchberg berichtete vom Segelkunstflug. Sie stellte ihr Trainingsprogramm zum Thema „Strömungsabriss“ vor. Mit ausgestreckten Armen erklärte sie den Unterschied zwischen Trudeln, Flach- und Rückentrudeln. Was man in dieser Situation tun sollte und was auch besser nicht. Ihr Angebot zum Sicherheitstraining oder wie sie so schön sagt „Trudeltraining“, bei dem sie mit ihrem Fox in die Vereine kommt, sollte unbedingt mal angedacht werden.

Nach weiteren interessanten Vorträgen endete der Samstag Nachmittag mit einem Gruppenfoto vor dem Rathaus und einem

Sektempfang mit der Stadträtin Kirsten Dinnebir im historischen Rathausaal.

Die Abendveranstaltung fand in der Waggonhalle mit leckerem Buffet und Live-Musik statt. Hier hatte es auch die Wanderhexe auf uns abgesehen und ist uns bis ins Sauerland gefolgt. In 2021 wird das Hexentreffen in Meschede stattfinden. Organisiert von Hexen aus Meschede, Soest, Bergneustadt und Oeventrop. Es war ein gut organisiertes und gelungenes Wochenende in Marburg.

Das neu erwählte Orgateam traf sich das ganze Jahr in regelmäßigen Abständen live und online, um das nächste Treffen zu planen. Wir erstellten eine Internetseite, organisierten interessante Referenten und buchten eine Veranstaltungslokation.

Die Umstände namens Corona machten es nicht leicht, Sponsoren zu finden. Und der zweite Lockdown zwang uns dann schließlich doch dazu, die Veranstaltung für 2021 abzusagen und auf das nächste Jahr zu verschieben.

Das „Orgateam 2020“ auf dem Flugplatz Meschede.





Unsere ASK 13 am Start „oben“.

Schade um die viele Mühe und die vielen Stunden, die wir in die Organisation gesteckt haben. Die daraus entstandenen neuen Freundschaften und die unzähligen Gespräche unter Frauen in und um die Fliegerei möchte ich jedoch nicht missen.

So hoffen wir, dass auch diese Veranstaltung in Zukunft wieder statt finden kann.

2020 – ein Jahr mit besonderen Herausforderungen

von Christian Keßler

Der Start ins neue Jahr 2020 verläuft noch völlig normal. Wir planen das Oeventroper Osterfeuer und die Anmeldungen für den Sauerlandwettbewerb sind überwältigend. Anfang Februar geht es mit 30 Leuten nach Willingen zum Skisprung-Weltcup. Die Grünkohlwanderung am 22. Februar und das Eintüten und Verteilen

der Einladungen zur Jahreshauptversammlung am 1. März 2020 sollen dann allerdings für lange Zeit die letzten normalen Vereinsaktivitäten werden.

Innerhalb der nun folgenden zwei Wochen nimmt das Infektionsgeschehen rasant Fahrt auf. Die Fußballbundesliga wird unterbrochen, Alten- und Pflegeheime werden zum ersten Mal abgeriegelt und Schulen und Kitas werden geschlossen.

Wir vertagen unsere Jahreshauptversammlung auf einen unbestimmten Termin, weil wir es nicht verantworten wollen, die Versammlung in gewohnter Art und Weise durchzuführen.

Am 22. März, dem Sonntag nach dem ursprünglichen Termin der Versammlung, erlässt NRW die erste Coronaschutzverordnung und legt damit folgerichtig das



öffentliche Leben lahm. Für uns als Luftsport-Club heißt es dort nur knapp: „Untersagt sind jeglicher Sportbetrieb auf und in allen öffentlichen und privaten Sportanlagen sowie alle Zusammenkünfte in Vereinen, Sportvereinen, sonstigen Sport- und Freizeiteinrichtungen.“

Schockstarre und – neben der Sorge beim Blick auf die rasant wachsenden Infektionszahlen – viele Fragezeichen:

Was können wir noch machen? Wann können wir wieder was machen? Und vor allem: was wollen wir noch machen? Und unter welchen Voraussetzungen?

Die Winterarbeit ist zu diesem Zeitpunkt Gott sei Dank schon sehr weit fortgeschritten. Wenn es wieder los geht, brauchen wir an dieser Front nicht mehr viel Vorbereitung, um zumindest einen Teil unserer Flotte wieder in die Luft zu kriegen.

Schnell ist klar: um das Osterfeuer brauchen wir uns keine Gedanken mehr machen. Aber auch der Osterlehrgang, Vater-

Überprüfungsstart mit Maske.

tag, Sauerlandwettbewerb und selbst das Flugplatzfest werden im Laufe des Aprils abgesagt. Und auch das Spatzennest werden wir so schnell nicht wieder öffnen.

Als Freiluftsportart haben wir aber zumindest Hoffnung, dass man bald wieder fliegen darf. Auf Verkehrs- und Sonderlandeplätzen darf man das ohnehin immer noch. Unser ausschließlich von einem e.V. betriebenes Segelfluggelände fällt aber leider unter die geschlossenen Sportstätten.

Schnell ist aber auch klar, dass wir viel vorbereiten müssen, um für den Tag der erneuten Öffnung des Sportbetriebs gewappnet zu sein. Wir brauchen mit Sicherheit Desinfektionsmittel für Hände und Oberflächen – bis jetzt nur für die Verkaufsstände an Flugplatzfest und Vatertag ein Thema. Die Teilnehmer am Flugbetrieb werden Masken benötigen. Das normale Mitglied soll diese selbst mitbringen – aber schicken wir den Fluglehrer nach Hause, wenn die Maske vergessen wurde?



Und dann die wichtigste Frage: Wo kriegen wir die Sachen zu vertretbaren Kosten her? Die Preise gehen für alles durch die Decke. Im normalen Einzelhandel gibt es schon nichts mehr zu kaufen. Online werden schnell 30 Euro und mehr pro Liter Desinfektionsmittel aufgerufen. Desinfektionsmittelpender sind auch schnell vergriffen oder überteuert. Hilfe kommt hier von beruflichen Kontakten zu Herstellern und Großhändlern, die sich nach einigen Telefonaten bereit erklären, uns mit für ihre Verhältnisse relativ kleinen Mengen zu helfen.

Außerdem werden wir mit Sicherheit ein Hygienekonzept brauchen – zunächst für den Flugbetrieb, später auch für das Spatzennest. Wir müssen zwar die konkreten Regelungen abwarten. Aber je mehr Gedanken wir uns schon einmal über unsere Abläufe und mögliche Maßnahmen machen, umso schneller können wir reagieren, wenn es so weit ist.

Zwischendurch müssen wir noch prüfen, ob die ausgelobten Corona-Hilfen für Ver-

eine für uns in Frage kommen. Es stellt sich allerdings heraus, dass das nur klappt, wenn man entweder durch Offenlegung der Finanzen nachweisen kann, dass das Vereinsvermögen nicht zur Deckung der laufenden Kosten ausreicht oder wenn man mindestens einen sozialversicherten Angestellten beschäftigt.

Dann Ende April die Nachricht vom DAeC: Ausbildung ist kein Sport – also unter Nutzung der Regelungen für Fahrschulen erlaubt. Das hört sich gut an – sieht unser Ordnungsamt aber anders. Die wollen sich das erst von Düsseldorf und dann von Münster bestätigen lassen. Auch viele Telefonate mit dem DAeC, Ordnungsamt und Münster helfen hier nicht weiter – die beiden Luftfahrtdezernate schieben eine verbindliche Antwort so lange vor sich her, bis Open Air Sport wieder komplett erlaubt ist...

Immerhin – ein Gutes hat die Sache: Unser Ordnungsamt hat grundsätzlich ein offenes Ohr für uns und der Leiter des Ordnungsamtes hat uns ausdrücklich als

Ka 8b und LS 8 in der Thermik.





Jahreshauptversammlung in der Flugzeughalle.

engagierten und verantwortungsvollen Verein wahrgenommen.

Endlich! Am 9. Mai wird Flugbetrieb wieder möglich. Wir können von unserer Vorarbeit profitieren. Desinfektionsmittel und Masken sind inzwischen eingetroffen, das grundsätzliche Hygienekonzept steht. Nach etlichen Stunden in Webkonferenzen, um uns im Vorstand abzustimmen, führen wir am 8. Mai abends eine erste Online-Belehrung mit dem Schwerpunkt „Corona“ durch. Am 9. Mai werden die Flugzeuge von einem kleinen Team aufgerüstet und der erste Mini-Flugbetrieb der Saison startet mit fünf Piloten plus Flugleiter, Windenfahrer und Lepofahrer.

Man merkt sofort, dass die Vorfreude groß war und viele darauf gewartet haben, wieder ein Stück Freizeit zu erleben – von Normalität kann noch keine Rede sein. Zunächst dürfen nur maximal fünf Piloten

plus Funktionsträger anwesend sein. Ganz weit weg von unserem „normalen“ Vereinsbetrieb, aber anders geht es nicht. Wir führen sogar eine Planung ein, bei der sich Piloten und Funktionsträger stundengenau eintragen müssen, um den Flugplatz überhaupt betreten zu dürfen. Nach dem Flugbetrieb geht es sofort nach Hause – Treffen am Flugplatz außerhalb vom Flugbetrieb sind noch streng verboten.

Im Laufe der Zeit können wir den Flugbetrieb – unter Einhaltung der inzwischen allen bekannten AHA-Regeln immer weiter ausbauen. Zunächst auf zehn Piloten, später wieder ohne Personenbeschränkung aber weiter mit Hygienekonzept und Abstandsregeln. Und nach ein paar Anlaufschwierigkeiten werden 1,5 Meter Abstand auch wirklich 1,5 Meter.

Die Freizeit nach der Freizeit – sprich das gemeinsame Pils nach dem Flugbetrieb – bleibt allerdings für den Rest des Jahres eine Herausforderung. Im Laufe des Sommers sind Treffen mit maximal zehn Personen wieder erlaubt. Und als die Erlaubnis für die Gastronomie auf „gastronomie-ähnliche Betriebe“ ausgedehnt wird, darf auch das Spatzennest wieder öffnen.

Unterm Strich ist die erlaubte Regelung aber genau das Gegenteil dessen, was uns ausmacht. Normalerweise kann jeder kommen und gehen, wann man möchte. Jeder ist willkommen und man kann sich eigentlich darauf verlassen, dass man immer jemanden trifft, wenn man zum Flugplatz kommt. Auf einmal ist die elfte

Person ein Störfaktor, die dazu führt, dass aus einer 10er-Runde zwei kleinere werden müssen.

Gerade am Anfang war die Durchsetzung dieser Regeln für uns sehr belastend. Und ich bin wirklich froh, dass die allermeisten irgendwann kapiert haben, dass es überhaupt nicht darum geht, was wir als Vorstand von den Regeln halten. Sondern dass wir alle zusammen darauf achten müssen, die gegebenen Regeln umzusetzen, um das Beste aus der Situation zu machen, und sowohl den Flugbetrieb als auch den Betrieb unseres Vereinsheims aufrecht erhalten zu können.

Im Sommer waren dann sogar – unter Beachtung einiger Rahmenbedingungen – ein Sommerlehrgang und Fliegerurlaube möglich. Die Resonanz war sehr gut und viele haben die Wochen genutzt, um viel zu fliegen. Die Jahreshauptversammlung konnten wir auch nachholen und in den Herbstferien haben wir eine Woche Lehrgang auf die Beine stellen können.

Rückblickend war es ein intensives Jahr mit viel Abstimmungs- und Koordinierungsbedarf. Teilweise ist die Coronaschutzverordnung im Zwei-Wochen-Takt angepasst worden, was natürlich heißt, dass wir jedes Mal prüfen mussten, ob sich für uns konkret etwas ändert. Und nicht selten stand am Ende doch das Telefonat mit der DAeC-Geschäftsstelle und dem Arnsberger Ordnungsamt, um sicher zu gehen, dass die eigene Interpretation richtig ist.

Inzwischen sind wir wieder mitten im Lockdown. Wir haben im Vorstand bereits besprochen, dass wir weder Vatertag noch Flugplatzfest planen werden. Wir wollen uns und allen Mitgliedern dieses Jahr die Chance geben, zusammen schöne Wochenenden und eine schöne Zeit zu erleben, soweit das möglich ist. Wir wollen unsere Energie nicht in Veranstaltungen stecken, die aufgrund von Auflagen und durchzusetzenden Hygienekonzepten am Ende - wenn überhaupt möglich - mehr Belastung und weniger Spaß bringen als „normalerweise“.

Flugbetrieb im Sommerlehrgang.





Einer von vielen schönen Thermik-Tagen im Sommer.

Lasst uns unseren Verein zusammen durch diese Zeit tragen. Lasst uns vernünftig mit der Situation umgehen und lasst uns die Möglichkeiten, die wir kriegen, so gut es geht nutzen. Ich freue mich auf einen schönen Sommer mit euch am Flugplatz und ich freue mich darauf, dass 2022 alle umso mehr Lust haben, bei unseren großen Veranstaltungen wieder richtig Gas zu geben.

Ausbildungsbericht 2020

von René Hanses

„Den Umständen entsprechend gut“. Eine weit verbreitete Floskel, vor allem im medizinischen Bereich. So ähnlich könnte man auch den Schulungsbetrieb 2020 beim LSC Oeventrop beschreiben.

Der Bereich Schulung setzte sich etwas vom normalen Flugbetrieb ab. Dieser war nach dem Lockdown als Erstes von der Landesregierung wieder freigegeben. Grund dafür war, dass es eine Ausnahme für Fahrschulen gab, ihren Betrieb wieder aufzunehmen. Flugschulen wurden mit Fahrschulen gleichgesetzt. Somit durfte zu Ausbildungszwecken früher mit dem Fliegen begonnen werden, als mit der individuellen Fliegerei. Diese Verordnung erlaubte Schulbetrieb für alle, die einen Lizenzabschluss anstreben. Dies natürlich nur mit Maske. Diese Verordnung der Maskenpflicht blieb uns über das ganze Jahr erhalten. Somit durften doppelsitzige Flüge innerhalb der Schulung nur mit Maske, außerhalb ohne durchgeführt werden.

Trotz aller Umstände und dem verspäteten Saisonbeginn Anfang Mai, kann der LSC Oeventrop auch in diesem Jahr auf eine erfolgreiche und vor allem unfallfreie Saison mit einigen Höhepunkten des Jahres 2020 zurückblicken. Vergleichend zum Vorjahr konnten wir in 2020 trotzdem eine deutlich höhere Anzahl an Ausbildungsstarts und –stunden erreichen. 2019 waren es 412 Starts mit 125 Stunden. 2020 waren es 624 Starts mit 178 Stunden. Der ins Wasser gefallene Osterlehrgang wurde durch einen tollen Sommerlehrgang ersetzt. Auch konnten wir ab Mai jedes Wochenende Schulbetrieb darstellen und gute Fortschritte in der Ausbildung erzielen. Diesen Winter haben fünf Schüler beim Online-Theorieunterricht der Akaflieg Berlin teilgenommen. Nach den vereinsinternen Abschlusstests und der Funksprechausbildung, mit Unterstützung von Tomas Jakobs, ist für Ende März die theoretische Prüfung in Münster terminiert.

Zum Abschluss des Jahres 2020 befanden sich 14 Schülerinnen und Schüler in der Segelflugausbildung (SPL). In der Motorseglerumschulung (TMG) sind aktuell vier Schüler angemeldet.

Im Segelflug haben wir uns über die A-Prüfung von Samer Bairouti, Jannik Kipar und Björn Martius gefreut. Die B-Prüfung flogen Jannik Kipar, Lynn Siepe und Samer Bairouti. Lynn Siepe folg zusätzlich auch noch ihre C-Prüfung. Die Ausbildung abgeschlossen hat Matthias Decker, welcher passend zu seinem sechszehnten Geburtstag seine SPL Lizenz erhielt.



A-Pilot Björn Martius.

Auf dem TMG hat sich Pasqual Neumann freigeflogen und Jan Blankenstein seine Umschulung beendet.

Veranstaltungen, wie zum Beispiel das Jugendvergleichsfliegen, Airlebnis, etc., waren in 2020 leider nicht umsetzbar.

Sehr erfreulich wiederum war, dass die Fluglehrerlehrgänge in Oerlinghausen stattgefunden haben. Diese bescherten uns einen neuen Fluglehrer namens Marcel Brüggemann. Dieser muss in diesem Jahr noch unter Aufsicht schulen, darf aber, bis auf wenige Ausnahmen, als vollwertiger Fluglehrer angesehen werden.

Da fast die Hälfte unserer Schülergruppe voraussichtlich in 2021 ihre Ausbildung abschließen wird, steht uns, als neue Herausforderung in der zweiten Jahreshälfte, die Gewinnung neuer Schülerinnen und Schüler bevor.

Wir blicken trotzdem recht positiv auf das Jahr 2020 zurück und freuen uns sehr auf die kommende Saison 2021!



Prüfungen/Berechtigungen

A-Prüfungen	Björn Martius Jannik Kipar Samer Bairouti
B-Prüfungen	Jannik Kipar Samer Bairouti Lynn Siepe
C-Prüfungen	Lynn Siepe
PPL-Prüfung	Matthias Decker

Mein erster Tausender

von Hannes Friederritzik

Die Wetterdienste waren sich einig, die Tage vom 11.07. - 13.07.2020 bringen super Bedingungen mit sich und schnell wurde uns klar, dass diese Tage definitiv genutzt werden müssen. Nachdem ich am Freitag noch fix meinen Urlaub für den 13.07. eingereicht habe, klingelte auch

schon kurz nach Feierabend mein Telefon. René verkündete mir, dass die ASH 26 von Kurt-Jürgen für das Wochenende noch einen Piloten benötigt und fragte mich, ob ich nicht Interesse hätte, diese Rolle zu übernehmen. Bei der Frage musste ich nicht lange überlegen, sodass wir schon am 10.07. den Flieger aufgerüstet haben, um noch meine Eigenstartberechtigung durchzuführen.

Ausbildung in der ASK 13.



Am nächsten Morgen ging es dann früh los, die Flieger wurden fertig gemacht und an den Start geschoben. Leider hinderte uns die niedrige Basis an einem frühen Start, somit wurde uns klar, dass der Flugtag für einen überdurchschnittlich großen Flug nicht mehr brauchbar war. Dennoch war es ein super Tag, um sich auf der ASH 26 warm zu fliegen. Nachdem wir uns langsam bei niedriger Basis durch das Sauerland schlichen, stieg die Wolkenuntergrenze am Rothaarkamm dann deutlich an, sodass wir einen Flug südlich um die Kontrollzone von Frankfurt herum für möglich hielten. Alles verlief wie am Schnürchen. Leider erwartete mich auf dem Rückweg eine neue Wetterlage im Sauerland, die mich dazu zwang, den Motor zu verwenden. Am Abend konnte ich dann auf einen 600 km Flug zurückblicken. Für den ersten Überlandflug mit dem Flieger war ich mehr als zufrieden.

Am nächsten Morgen sah das Wetter schon ganz anders aus. Ein strahlend blau-

er Himmel begleitete uns bei den Vorberreitungen für den nächsten Flug. Kaum waren die ersten Quellungen in Sicht, liefen auch schon die Motoren warm. Auch bei diesem Flug flogen wir (Kurt-Jürgen und Christian Wulff im Arcus) bedacht durch das noch durch tiefe Basis geprägte Sauerland in Richtung Edersee. Nach und nach wurden die Bedingungen besser und wir entschieden uns als erste Wende Tirschenreuth anzupeilen. Der Weg zum Thüringer Wald gestaltete sich einfach, sodass wir gegen 12 Uhr lokal schon im guten Bereich des Thüringer Waldes unterwegs waren.

Leider stellten wir fest, dass ab Höhe Bayreuth das Wetter schlechter wurde und wir uns nach der Wende in Tirschenreuth auf den Weg in Richtung Westen begeben sollten (Peilung Saarlouis). Wir erwischten eine super Linie die uns nördlich an der Kontrollzone Nürnberg vorbei führte. Schnell musste eine Entscheidung her, entweder den Kurs in Richtung Nor-

Hannes Friederritzi in der „WT“ vor dem Start.





„WT“ und „WA“ gemeinsam auf Strecke.

den verlagern und über die Rhön in die Heimat fliegen oder den Weg südlich um Frankfurt herum wagen, um dann schließlich durch den Korridor zwischen Frankfurt Hahn und Frankfurt Main nach Hause zu fliegen. Die Entscheidung fiel schnell: „Heute fliegen wir, bis nichts mehr geht“ sagte mir Kurt-Jürgen durch den Funk. Mit dem Ansporn entschieden wir uns für den längeren Weg.

Genau das war die richtige Entscheidung. Uns erwarteten super Bedingungen, Basis über 2.300 m MSL und Aufreihungen so weit das Auge reicht. Bis Höhe Koblenz gestaltete sich der Weg einfach und ohne große Probleme, allerdings sind die Wolken in Richtung Sauerland mit der Zeit breit gelaufen. Diese Wetterveränderung zwang uns dazu, möglichst hoch zu bleiben, um den Anschluss nicht mehr zu

verlieren. Nach kurzer Suche fanden wir dann eine kleine Konvergenzlinie, welche uns dicht an der Kontrollzone von Köln in Richtung Attendorn vorbei führte.

Eins war klar, nach Hause kommen wir locker, doch dies sollte uns nicht genügen. Weit am Horizont entfernt sahen wir noch eine super entwickelte Soester Börde, dies war der Schlüsselpunkt für unseren Flug. Nachdem wir unseren Startpunkt überflogen haben, um unser Dreieck zu schließen, standen schon 940 km auf der Uhr. Ab diesem Moment an war frühzeitiges Landen keine Möglichkeit mehr. Uns fehlten nur noch ein paar hundert Meter, um sicher an unserem Ziel, dem Flugplatz Melle, anzukommen. Kurz vor Gütersloh bekamen wir den letzten entscheidenden Thermikanschluss, auch wenn es nur ein maximales Steigen von 1 m/s war, brachte uns dieser

Aufwind zu unserem Ziel des Flugtages.

Mit 350 m Sicherheitsreserve begann dann der lange Gleitflug zu einem großen Ziel in meiner fliegerischen Laufbahn. Und wer weiß, vielleicht hat genau diese eine Person, die mich in meiner ganzen Jugend begleitet hat und mir diese Leidenschaft in die Wiege gelegt hat, diesen letzten entscheidenden Bart ermöglicht.

Als der km-Zähler dann über die 1.000 km Marke sprang, war ich mehr als überwältigt. Anschließend ging es dann mit Motorkraft nach Hause, wo uns schon zahlreiche Leute in Empfang nehmen wollten. Eine super Begrüßung begegnete uns nach der Ladung und dennoch war es ein bisschen komisch, nach 12 Stunden Flugzeit mal wieder auf den eigenen Beinen zu stehen.

Nach einer kurzen Nacht ging es natürlich wieder zum Flugplatz, um den nächsten Flugtag zu nutzen. Diesmal war der Arcus durch Kurt-Jürgen und René besetzt. Nach einem grandiosen Flug konnten wir am

Abend auf ein Ergebnis von 1.065 km zurückblicken. Einfach der Wahnsinn: 3 Tage - 32 Stunden - 2.665 km.

Hiermit möchte ich mich ganz besonders bei Kurt-Jürgen und René bedanken, ohne euch wären diese Flüge nicht möglich gewesen. Ich will mich aber auch bei allen anderen Vereinsmitgliedern bedanken, ohne euch wäre der Segelflugsport nur halb so schön!

Platz- und Gebäudearbeiten im Jahr 2020

von Jörg Löser

Im Jahr 2020 wurde jede freie und mögliche Minute genutzt. Der Schwerpunkt unserer Arbeiten lag in der Renovierung und Erneuerung des Vereinsheims mit seinen Außenanlagen. Nach und nach wurden fast alle Räumlichkeiten mit mehr oder weniger umfangreichen Renovierungsmaßnahmen bedacht. Klein geplante Maßnahmen im Vereinsheim werden oft unterschätzt. Ist erst ein Raum ausgeräumt, öffnen sich weitere Baustel-

Spatzennest im Sonnenuntergang.





Gründung für die Gas-Tankanlage.

len oder weitere Ideen werden entwickelt. Hier alle Arbeiten im zeitlichen Ablauf.

Januar - Renovierung Schulungsraum

Aus dem Angebot eine gebrauchte Küche zu übernehmen, entwickelte sich die Idee unsere Küchenzeile im Schulungsraum auszutauschen. Mit dem Anstrich und einer gründlichen Reinigung wurde der Raum auch optisch aufgewertet.

März – Renovierung Spatzennest, Küche, Flure und Toiletten

Neben den grundsätzlichen Renovierungsmaßnahmen wie Grundreinigung, Anstrich und kleineren Reparaturen wurden auch sehr umfangreiche Arbeiten geplant und umgesetzt.

In der Küche wurde der Fliesenspiegel erneuert und erweitert. Küchenschränke, Herd, Spülmaschine und andere Positionen der Küche wurden durch neue Geräte und gebrauchte Küchenmöbel ersetzt. Im Theken- und Innenraum des Spatzennestes wurde die Beleuchtung gegen energiesparende LED-Einbaustrah-

ler ausgetauscht. Mit der fortschreitenden Renovierung entwickelte unsere Deko-Queen Carmen und einige weitere Damen immer mehr Verschönerungsideen: Stühle neu polstern, neue Gardinen, Dekoration austauschen und viele kleine Details folgten. Leider konnte eine Einweihungsparty nach der Renovierung nicht mehr stattfinden, da die Arbeiten im ersten Corona-Lockdown enden mussten. Alle Restarbeiten wurden in Einzelarbeit konsequent beendet.

April – Erneuerung der Grillstelle

Mit offenen Augen über den Platz gehen, Arbeiten sehen und Ideen entwickeln, das sind Eigenschaften, die unser Patrick Voss schon oft bewiesen hat. Aus einer neuen Idee haben unsere Grillbänke nun bequeme Rückenlehnen und sind runderneuert.

Juni bis Ende 2020 – Umstellung der Heizungsanlage

Die Grundidee unsere veraltete Ölheizung gegen eine energiesparende Gasheizung mit Brennwerttechnik zu tauschen, machte weitere umfangreiche Maßnahmen notwendig.

Wie gut, wenn aus Flugschülern Facharbeiter mit nützlichen Qualitäten werden. Frederik Linn konnte im Teamwork mit seinem Vater Christoph Linn die fachlichen Arbeiten an der Heizungsanlage übernehmen. Die alten Öltanks wurden ausgebaut. Aus dem Öllager entstand ein neuer Abstellraum. In diesem Abstellraum



Unser Grillplatz- hoffentlich bald wieder Treffpunkt.

wurde die halbsteinige Außenwand von innen aufgemauert und verstärkt. Der Abstellraum soll zukünftig als Winterlager für unsere Terrassenmöbel dienen. Weiter kann der neu gewonnene Raum als Lager und Vorrat für Feierlichkeiten (Vatertag, usw.) genutzt werden. Standorte für Külschränke, Regale, Wasser- und Stromanschlüsse für den Bierwagen wurden direkt installiert.

Der Heizungsraum wurde einer Grundsanierung unterzogen. Auch hier waren die Arbeiten sehr umfangreich. Die Außenwand wurde aufgemauert und verstärkt, alle Wände neu verputzt, Fliesen gelegt, ein zusätzliches Ausgussbecken angebracht, die Elektroverteilung komplett erneuert und auf den aktuellen Sicherheitsstandard gebracht.

Da unsere neue Heizungsanlage leider nicht an das öffentliche Gasnetz angebunden werden konnte, haben wir uns für die Installation einer Außentankanlage entschieden. Diese zusätzliche Maßnahme umfasste viele Stunden Eigenleistung. Nachdem die Tankanlage aufgestellt war, wurde die Einzäunung der Anlage in Eigenleistung erstellt.

Rückblickend ist trotz oder gerade wegen Corona viel passiert und bewegt worden. Nachdem die Renovierungsarbeiten im Spatzennest im Lockdown enden mussten, konnte der Sommer überwiegend für Arbeiten im Außenbereich noch viel genutzt werden.

Neben den Renovierungsmaßnahmen in unserem Vereinsheim wurden natürlich die jährlichen Pflege- und Instandhaltungs-



maßnahmen an den Betriebsflächen, Gebäuden und Grünanlagen erledigt. Viele Tätigkeiten sind bereits gut eingespielt und werden wiederkehrend von einem harten Kern tatkräftiger Vereinsmitglieder erledigt. Ausdrücklich zu erwähnen ist die Aktivität unserer Schülergruppe. Die Jugendgruppe des LSC zeigte auch 2020 ständige Bereitschaft, die Arbeitseinsätze hilfsbereit zu unterstützen oder einzelne Aufgaben in Eigenregie zu übernehmen.

Schön zu beobachten ist, dass unser Verein aktuell eine Vielzahl an Vereinsmitgliedern zählt, die durch ihre berufliche Qualifikation im Handwerk oder in anderen Fachgebieten und mit ihrer persönlichen Motivation zur positiven Entwicklung des LSC Oeventrop beitragen. Ich danke jedem, der unsere Maßnahmen tatkräftig unterstützt hat oder mit seiner Fachlichkeit, seinen Kontakten und Möglichkeiten zum positiven Gelingen beigetragen hat.

Ich wage in der Corona-Pandemie keine Prognose, aber ich wünsche mir für 2021 eine positive Entwicklung, die nach und

nach wieder mehr Gesellschaft und Vereinsleben, so wie wir es im Luftsportclub Oeventrop lieben und leben, möglich macht.

Sommerlehrgang 2020

von Jan Blankenstein

Letztes Jahr war alles anders! Vieles war nicht so wie wir es kennen und lieben. Doch Corona hatte auch etwas Gutes. Durch das Virus haben wir den Osterlehrgang mit vollem Erfolg in einen zweiwöchigen Sommerlehrgang umgewandelt. Trotz einigen Auflagen konnten wir das super Wetter nutzen, um viele schöne und lange Flüge zu absolvieren. Mit 355 Starts und 251 Stunden haben unsere Schüler einige Erfahrungen sammeln können. Lynn und Jannik haben jeweils mit der ASK 13 und der Ka 8b spontan ihre 5 Stunden geflogen. Nochmal Glückwunsch für diese gute Leistung. Ebenfalls konnten in diesem Lehrgang auch mehrere Prüfungen im A, B und C Bereich geflogen werden. Auch neue Gesichter durften wir dieses Jahr im Sommerlehrgang begrüßen. Jule,

Gemeinsam in der Thermik.



Lucy, Björn und Kevin erweitern unsere Jugendgruppe um ein großes Stück. Wir hoffen, ihnen die Faszination unseres Hobby in diesen Wochen noch näher gebracht zu haben. Nochmal herzlich Willkommen bei uns in Oeventrop. Auch unsere Scheininhaber konnten einige Stunden fliegen, ob alleine, mit ihren Kindern, am Platz oder auf Strecke. Schnell war klar: die beiden Wochen haben sich für alle gelohnt.

Aber auch außerhalb der fliegerischen Tätigkeiten war der Sommerlehrgang ein Erfolg. Beim gemeinsamen Kochen und Bierchen trinken, konnten alle vom Alltagsstress entspannen und wir als Team noch näher zusammenwachsen. Trotz kurzzeitigem Lagerkoller :). Auch möchten wir die Gelegenheit nutzen, um uns bei allen zu bedanken, die uns im Lager aber auch über die ganze Saison unterstützt haben. Ich persönlich hoffe, dass wir dieses Jahr wieder die Gelegenheit bekommen, unsere Zeit am Flugplatz in gemütlicher Runde zu verbringen.

Fliegerurlaub in Pritzwalk

von Christian Wulff

Da in den letzten Jahren leider kein richtiges Fliegerlager mit dem gesamten Verein zu Stande gekommen ist, haben wir uns dieses Jahr in einer kleinen Gruppe, bestehend aus Jan, Angelika, Peter, Leonard, Felix, Anja, Barbara, Udo und Christian ziemlich spontan dazu entschieden, unseren schönen Flugplatz für zwei Wochen zu verlassen und eine neue Landschaft zu erkunden.



Discus CS im F-Schlepp.

Auf dem Bundesjugendvergleichsfliegen im letzten Jahr hat uns der Flugplatz Laucha sehr gut gefallen, doch sehr schnell wurde klar, dass unser geplanter Urlaub dort nicht stattfinden konnte. Durch die schon verkürzte Saison 2020 hatte der Platz für uns so spontan keine Kapazitäten mehr und wir mussten uns nach einer Alternative umschauchen. Mit Hilfe von vielen Empfehlungen sind wir schließlich auf den Flugplatz Pritzwalk-Sommersberg aufmerksam geworden.

Jetzt konnten endlich die weiteren Planungen beginnen, somit haben wir uns schnell auf das Datum vom 26.07.-08.08. geeinigt und den Antrag auf den Duo Discus und die ASW 19 beim Vorstand eingereicht. Ohne weitere Probleme sind wir dann am Sonntagmorgen losgefahren und haben uns in Richtung Mecklenburgische Seenplatte aufgemacht. Dort angekommen haben wir zuerst die Flieger abgestellt und schließlich unser Lager aufgebaut. Dank des großen Shelters von Familie Keßler konnten wir unser wohlver-

dientes Feierabendbier auch im trockenen zusammen mit Fliegerfreunden der FSG Soest genießen, diese waren auch zufällig zur gleichen Zeit dort.

Die ersten Flugtage haben wir dann genutzt, um uns an den Flugplatz und vor allem an das Schleppflugzeug zu gewöhnen. Am Donnerstag haben Jan und Christian den ersten F-Schlepp mit dem Duo Discus probiert und haben schließlich über drei Stunden die Mecklenburgische Seenplatte erkundigt. Als Fazit aus diesem Flug stellten wir fest, dass es eine unfassbar schöne Landschaft ist, aber der F-Schlepp mit dem Duo Discus aufgrund des zu schwachen Schleppflugzeuges keinen Sinn macht. Während des Fluges kamen Peter und Leonard mit der restlichen Familie an und erweiterten unser Camp um einen Wohnwagen, ein Zelt und vier motivierte Personen.

An den nächsten Tagen wurden von allen Piloten viele lange Flüge durchgeführt, um die schöne Landschaft zu genießen. Nachdem am Freitag von Angelika der Discus

In der Thermik in Pritzwalk.

CS mitgebracht wurde, hat Peter seine F-Schlepp Lizenz wiederaufgefrischt und konnte einige schöne Flüge durchführen. Mit einem Blick auf die Flüge von unseren Vereinskollegen in Oeventrop und in Frankreich musste Peter schmunzelnd sagen: „Wir sind in den zwei Wochen auch Urlaubs- und nicht Leistungsfieger“, bezogen auf die Erfolge im Streckenflug.

Am Freitagabend beziehungsweise Samstagmorgen ging es für uns alle dann wieder auf die Heimreise und zwei schöne Wochen im Nord-Osten Deutschlands waren vorbei.

Welle Fliegen am Thüringer Wald – Ein verspätetes Weihnachtsgeschenk

von Tim Sirok

Das Fliegen in der Welle hat mittlerweile in unserem Verein eine tiefe Tradition und ist für die Meisten schon fast zur Gewohnheit geworden. Eine tolle Entwicklung, die sich immer größerer Beliebtheit erfreut.



Hat man einmal Blut geleckt, möchte man mehr davon.

Inzwischen hat die Qualität der Vorhersage, gestützt durch immer modernere Tools und unsere Erfahrung, eine neue Dimension erreicht. Gute Wellentage lassen sich inzwischen sehr präzise planen und sind somit auch für eine Vielzahl von Piloten direkt ab Oeventrop nutzbar.

Viele Möglichkeiten

Bereits seit mehreren Jahren tüfteln René und ich an weiteren Plänen, wie man unsere Sauerland-Spielwiese erweitern könnte und die Fliegerei an solchen Tagen optimiert. Die Ideen reichen in alle Richtungen, jedoch lassen sich 2-3 Linien relativ klar definieren. So sind uns bereits Flüge vom Sauerland bis ans Wiehengebirge (Porta Westfalica) geglückt, sogar bis kurz vor Witzenhausen bei Kassel sind wir vorgedrungen. Von dort aus, sowohl vom Wiehengebirge als auch von Witzenhausen,

gab es bereits von fremden Piloten Flüge bis in den Harz oder den Thüringer Wald. Das Ziel ist also klar!

Vorbereitung und Erfahrung führen zum Ziel

Um solche Flüge machen zu können, benötigt man einiges an Vorbereitung, und natürlich: Erfahrung.

Erfahrung kann man durch zahlreiche Versuche aus dem Sauerland heraus sammeln, doch es gibt wenige Tage wo man gefahrlose Sprünge ins nächste Wellengebiet „ausprobieren“ kann. Da muss man schon wissen, was man tut und wo man genau hin möchte. Dafür macht es eher Sinn, das nächste Fluggebiet vor Ort zu erforschen. Oft hieß es dann in der Vergangenheit „Das müssten wir einfach mal machen!“. Am Ende hat man dann doch weite Autofahrten und eine größere Aktion gescheut, wenn man doch auch Zuhause einigermaßen fliegen konnte.

Am Start in Alkersleben.





Fliegen unterhalb der Lenticis.

Der 27.12.2020 – präfrontale Südwestlage

Bereits um Weihnachten 2020 herum, kristallisierte sich eine tolle (präfrontale) Südwest Wellenlage für den 27.12. heraus. Für das Sauerland selbst war schnell klar, dass die nahende Warmfront den Flugtag rasch beenden würde. Weiter östlich in Deutschland sollte die Front allerdings erst in der Nacht für Schneefall und tiefe Bewölkung sorgen. Ein Flug mit Startplatz im Lee des Thüringer Waldes wäre die einzige Option.

Heute wird nicht gekniffen!

Dieses Mal hatte ich keine Ausrede. Ein kurzes Telefonat mit Kurt-Jürgen, der mir für dieses Vorhaben wieder einmal seine ASH26E zur Verfügung stellen würde, motivierte mich am Vorabend alles vorzubereiten und einen Startplatz am Flugplatz

Alkersleben zu organisieren. Zeit, ein Ziel, ein Flugzeug, und eine Startmöglichkeit, alles war da. Nach einem kurzen Telefonat mit René und der Suche in meinem Kleiderschrank nach allem was mich so warmhalten konnte, war der Entschluss gefasst. Ich bereitete den Flieger vor, montierte die Sauerstoffanlage, hängte wenige Zeit später an und erreichte gegen späten Abend mein Ziel südlich von Erfurt.

Sturm

Nach einer kurzen Nacht wurde mir schon auf der Fahrt zum Flugplatz beim Anblick einer riesigen Lenticularis Kante bewusst, welche Kraft das Lee des Thüringer Waldes haben musste. Ein paar weitere verrückte Flieger waren ebenfalls früh morgens angereist, um sich in die Wellen zu stürzen.

Um 09:30 Uhr stellte ich in schwachem Steigen der Sekundärwelle den Motor ab.

Schnell wurde klar: Der Tag ist kein Kindergeburtstag. Der Wind wehte aus etwa 210 Grad mit über 115 km/h in der Höhe! Knüppel bis an den Bauch war heute nicht möglich, man musste die Fahrt aufrecht halten, um nicht nach hinten aus der Welle geweht zu werden. Die ASH machte aber eine gute Figur und gab ihr Bestes.

Klare Linien und ein Plan

Die Linien lagen klar gezeichnet voraus, über mir die massive und ehrfurchterregende Kante der Primärwelle. Im Sonnenanfang ein unfassbar magisches Bild!

Ich fackelte nicht lange, und folgte meinem genau zurechtgelegten Plan (unser Fluggebiet Sauerland in Zukunft erweitern zu können), und damit den Linien nach Nordwesten. Zunächst zeigte meine Nase (mehr oder weniger, bei 115 km/h Crosswind!) mit dem Kurs auf Göttingen. Nachdem mir der Fluglotse von FIS keine Freigabe über FL100 in der Nähe des primären Wellensektors genehmigen konnte, versuchte ich es einige Kilometer entfernt, nördlich vom Flugplatz Eisenach, erneut.

Dieses Mal direkt beim zuständigen Radarlotsen von München. Er erkannte meine Lage, und ich konnte mit einer Freigabe bis FL160 problemlos bis über 4.500 Meter steigen. Mit dieser edlen Ausgangslage folgte ich weiter den Lenticularis-Linien über Göttingen hinweg bis Uslar.

Pflicht erfüllt, es folgt die Kür

Kurz vor Uslar wurde mir klar, dass ich wie geplant an die nahende Warmfront herangeflogen war. Die Bewölkung sank stetig weiter ab und der Fluglotse hätte mich demnächst ebenfalls an den nächsten Sektor weitergereicht, wo ich auf die Höhenfreigabe angewiesen gewesen wäre. Ein Sprung von dort aus ins Sauerland oder ans Wiehengebirge (Ith) wäre bei klaren Verhältnissen aus meiner Position heraus problemlos möglich gewesen. Somit wäre auch ein Sprung aus der anderen Richtung, vom Sauerland, über Witzenhausen, nun ebenso keine Utopie mehr! Sehr happy wendete ich bei Kilometer 130 auf Alkersleben wieder in Richtung Südost. Über meinen Spot bei Göttingen, und

Blick auf die Primärwelle im Thüringer Wald über Göttingen.





Tim Sirok im eisigen Cockpit.

in einem Sandwich aus mehreren, sich nun ausbildenden, Lentis, bahnte ich mir meinen Weg für den nächsten Schachzug: Der Sprung in die Primärwelle.

Schachmatt bis 6.000 Meter

Dankenswerterweise genoss ich weiterhin den Support des Radarlotsen. Aus knapp über 3.000 Metern, querab Erfurt, wagte ich den luvseitigen Sprung in die Primärwelle des Thüringer Waldes. Der beste Spot war klar, sowohl von Skysight, als auch in der Bewölkung, gezeichnet. Ich opferte hierbei gute 1.300 Meter Höhe gegen den Wind, bis ich die Hauptschwungung erwischte. 2-3 Meter pro Sekunde nahmen mich in Empfang und das Steigen sollte nicht aufhören.

„Hotel Alpha, looking for further climb?“ - „Affirmative!“ - „Roger, climb up to FL230 approved!“

Das war Musik in meinen Ohren, der Lotse hat sich hier wirklich bemüht! Ich ließ es mir nicht zweimal sagen, und passierte um kurz nach 14 Uhr die 6.000 Meter Marke. Temperaturen von unter -20 Grad Cel-

sius ließen mich den Steigflug im Hinblick auf den Lack, meine kalten Füße und dem Mangel einer kompletten Gesichtsmaske für den Sauerstoff, dann abbrechen. Das Steigen entsprach in dieser Höhe immer noch über 1,5 m/s. Laut Prognose wäre eine Höhe von 7.000-8.000 Metern nicht undenkbar gewesen. Mit normalem Equipment jedoch nicht guten Gewissens machbar.

Ab nach Moskau!

„Aus dieser Höhe kommen Sie ja mit dem Wind bis nach Moskau!“, witzelte der Radar-Lotse. Nicht ganz, aber zumindest in die grobe Richtung durfte ich meine Höhe dann mit hoher Geschwindigkeit abgleiten. Ich wende um 14:50 Uhr bei Titschendorf, an der Grenze zum bayrischen Wald, westlich von Hof in Richtung Alkersleben. Im Sommer eine beliebte Wende für große Streckenflüge. Das ich hier einmal kurz nach Weihnachten wenden würde, habe ich mir auch nie erträumt.

Um noch vor Sonnenuntergang abrüsten zu können, setzte die Whiskey-Tango gegen 15:20 Uhr wieder auf. Mit nach Hause (durch den nun nahenden Schneesturm) nahm ich neben 430 Kilometern, vielen neuen Erkenntnissen und unfassbaren Fotos auch eine enorme Motivation für weitere Projekte bei ähnlichen Windrichtungen.

Danke an Kurt-Jürgen für die Nutzung des Fliegers, René für den Support/ Ideenfindung und Alkersleben für die Startmöglichkeit in diesen schwierigen Zeiten.

Winterarbeit 2019 / 2020

von Hans-Joachim Beule

Ende Oktober 2019 wurde der Arbeitsumfang für die Winterarbeit 2019/20 kalkuliert und in einem Umfang von 25 Stunden festgelegt. Die Arbeitsgruppen wurden ähnlich wie bei der letzten Winterarbeit eingeteilt.

Im November haben wir die ASK 13 Flächen in die Werkstatt gebracht und die Grundüberholung begonnen. Die Nasenbepankung wurde angeschliffen, anschließend die Bespannung entfernt und der Klebelack in mühsamer Kleinarbeit mit Nitroverdünnung abgewischt. Die Landeklappen hatten zu viel Spiel. Wir konnten Otto Enste dafür gewinnen, neue Messingbuchsen zu drehen. Danach wurden die Flächen neu bespannt und lackiert. Parallel wurden in der Werkstatt auch die anderen Vereinsflugzeuge gewartet. Anfang März kam es dann zum Lockdown und da unser Segelfluggelände zu Sportstätte deklariert wurde, konnten wir auch unsere Werkstatt nur sehr eingeschränkt benutzen. Wir mussten den Saisonbeginn verschieben. Anfang Mai wurden die Auflagen etwas gelockert, sodass wir unsere Maschinen unter Auflagen bei Uwe Wöltje

in Vinsebeck abnehmen lassen konnten – zuerst die ASK 21, LS 8, Discus und ASW 19 am 04.05. An dem folgenden Wochenende wurde die Winde, ASK 13, Ka8-35 und der Duo-Discus abgenommen. Die Ka 6 konnte nicht flugtauglich geschrieben werden, weil die Klappen zuviel Spiel hatten. Dank Otto und Heinz Enste wurde auch das gehoben und am 14. August war auch unser ältestes Vereinsflugzeug wieder in der Luft. Fallschirme packen war unter Corona auch nicht einfach darzustellen, aber Frank Pietz hat die Herausforderung meisterhaft bewältigt.

Darüber hinaus wurden von Vereinsmitgliedern noch folgende Sonderaufgaben übernommen: die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit inklusive des Internetauftritt und die Umweltschutzarbeit, die bei den hier aufgeführten Stunden berücksichtigt worden sind.

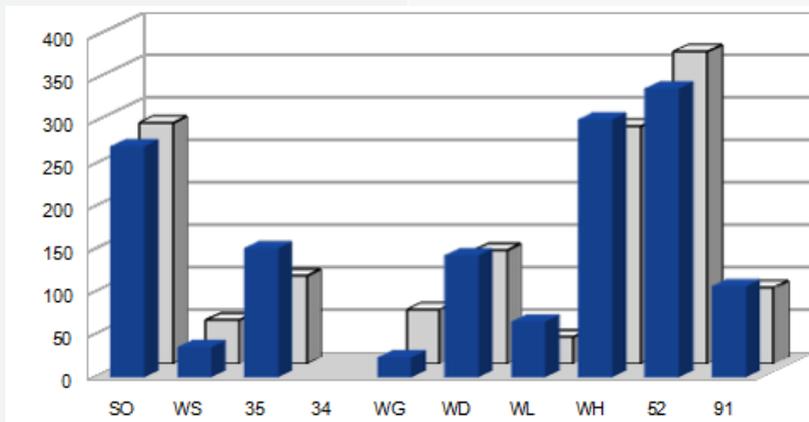
Insgesamt wurden somit 1.069 Arbeitsstunden dokumentiert. 32 Vereinsmitglieder haben diese Stunden geleistet. Das sind im Schnitt 33,5 Stunden pro Arbeiter.

Allen diesen Vereinsmitgliedern gilt mein Dank und der Dank des Vorstandes für die sorgfältig und umsichtig geleisteten Arbeiten. Ganz besonders in diesen schwierigen Corona Zeiten.

Winterarbeit Statistik 2019/2020

alle Arbeiten	1.069 Stunden	D-0852	269,50	D-5443	48,50
Arbeiten an Flugzeugen	709 Stunden	D-5267	62,50	D-7437	15,00
andere Arbeiten	360 Stunden	D-4838	33,50	D-3679	63,50
		D-KOSO	82,0,	D-0934	48,50
		D-5135	24,00	D-7891	61,50





2020	271	35	151	0	23	143	65	302	339	106
2019	282	50	102	0	63	132	30	278	366	89

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 Jill Niklas
niklas@niklasign.de
www.niklasign.de

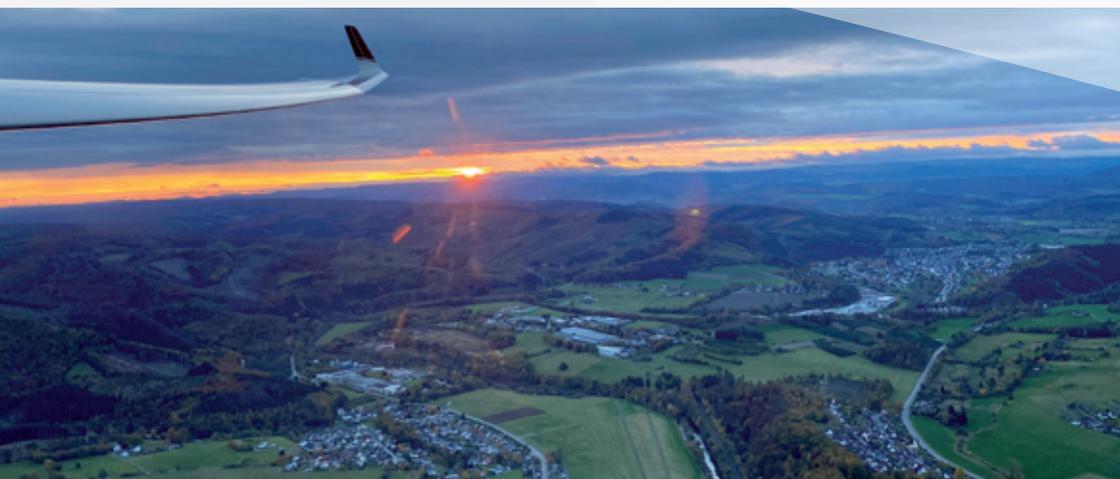
Auflage

500 Exemplare

Druck

Buch- und Offsetdruckerei Häuser KG
Venloer Straße 1271
50829 Köln

Bei Sonnenaufgang 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