

TELGTER SEGELFLUGPOST



**Schülerfluggemeinschaft mit dem
Paul - Spiegel - Berufskolleg
des Kreises Warendorf
ein voller Erfolg!**



JAHRGANG 28 ♦ 2011

www.sfg-telgte.de

ZEITSCHRIFT DER SEGELFLUGGRUPPE TELGTE e.V.

außerordentlich

Postbank Finanzberatung – Ihr Ansprechpartner in allen Finanzangelegenheiten

- optimale Lösungen bei Geldanlagen, Vorsorge, privater Finanzierung und Absicherung
- mit über 4.000 mobilen Beratern der größte bankgestützte Finanzvertrieb in Deutschland

Wir beraten Sie gerne, auf Wunsch auch bei Ihnen zu Hause.

UNTERM STRICH ZÄHL ICH.

**Postbank Finanzberatung
Beratungszentrum**

Münster
Tel. 0251-41870
info@postbank.de

 **Postbank**



Vorwort des 1. Vorsitzenden

Träumst Du noch vom Fliegen oder schnupperst Du schon?

Die Wintermonate sind vorüber. Die Telgter Segelflieger haben ihr Fluggerät auf Vordermann gebracht. Mit großer Vorfreude auf die beginnende Flugsaison erwarten sie den amtlichen Prüfer zur alljährlich anstehenden Überprüfung und Freigabe der Segelflugzeuge und des Startgerätes.

Es liegt auf der Hand, dass der Beginn einer Flugsaison in besonderem Maße geeignet ist, sich den Traum vom Fliegen zu erfüllen. Es ist bekannt, dass eine große Zahl insbesondere junger Menschen den Wunsch hegt, diesen ihren Traum in die Tat umzusetzen. Die Segelfluggruppe Telgte e.V. will sich deshalb in diesem Jahr in besonderer Weise solchen Jugendlichen zuwenden und sie in sog. Schnupperkursen für den Luftsport begeistern. Die Vereinigte Volksbank eG hat dabei in dankenswerter Weise ihre finanzielle Unterstützung zugesagt.

Die Bedingungen hierzu können dieser Ausgabe entnommen werden.

In einer Schnupper-Mitgliedschaft im Landesverband NRW des Deutschen Aero Clubs können erste eigene Erfahrungen im Segelfliegen gesammelt werden. Und je öfter man "schnuppert", desto näher rückt natürlich das große Ziel, der erste Alleinflug.

Ich hoffe, dass dieses neuartige Angebot der Telgter Segelflieger viele Interessenten unserem wunderschönen Sport zuführt. Ihnen und allen Luftsportlern wünsche ich eine erlebnisreiche Flugsaison und eine allzeit sichere und gute Landung.



1. Vorsitzender



DER NEUE NISSAN MICRA. IM EINKLANG MIT DER STADT.



MICRA VISIA
1.2 l 59 kW (80 PS), 5-Türer
UNSER PREIS AB
€ 10.740,-

- Fahrer- und Beifahrerairbag,
Seitenairbags vorne,
Kopfairbags vorne und hinten
- ABS mit EBD, ESP
- Zentralverriegelung mit
Funkfernbedienung

JETZT PROBE FAHREN

Autohaus Ausber GmbH
Orkotten 31-33, 48291 Telgte, Tel.: 02504/7005-0

Auto Center Ausber GmbH
Rudolf-Diesel-Str. 67, 48157 Münster, Tel.: 0251/703977-0

www.ausber.de



SHIFT _ the way you move

Gesamtverbrauch l/100 km: innerorts 6,1, außerorts 4,3, kombiniert 5,0; CO₂ Emissionen kombiniert 115,0 g/km (Messverfahren gem. EU-Norm).

Abb. zeigt Sonderausstattung



Inhalt

Vorwort	3	... zurück zum Glück	58
Fliegen lernen	7	Airlebnis 2010 in Telgte	62
Auf in die Bundesliga	9	Jeder Mensch hat ...	66
Meine ersten Alleinflüge	11	Saison 2010 in Zahlen	68
Schülerfluggemeinschaft	13	Ausbildung 2010	70
Bezirksvergleichsfliegen	16	Herzlichen Glückwunsch	71
500km FAI von Telgte	18	In eigener Sache	72
Fliegende Klassenzimmer	25	Was kostet Fliegen?	73
Fliegerlager in Klix	26	Impressum, Kontakt	74
Der Nimbus im Osten	30		
Wandersegelflug	32		
Meine ersten 1000	36		
Heidepokal Roitzschjora	42		
Musbach 2010	50		



Segelfliegen mit der Segelfluggruppe Telgte e. V.

Schnupperflüge, Ausbildung, Gutscheine www.sfg-telgte.de

*Ab Mitte April bis Ende Juni Spargel- und Erdbeerzeit,
ab Juli Himbeeren, im Herbst Pflaumen*



Bauernladen

E. Lütke Zutelgte

**Schweinefleisch
vom eigenen Hof**



Einkaufen
auf dem
Bauernhof

**Obst, Gemüse, Geflügel, Fleisch,
Käse und Wurst täglich frisch
Konfitüren und Gelees,
Weine und Liköre vom Lande**

Öffnungszeiten:

Wöste 9 48291 Telgte
Telefon: 0 25 04 - 29 47

Mo. - Fr. 9.00 Uhr - 18.00 Uhr
Samstag 9.00 Uhr - 16.00 Uhr



Fliegen lernen

In der Ausbildung zum Segelflugschüler gibt es mehrere Abschnitte. Diese werden als A-, B-, C- und Prüfung zum Segelflugzeugführer bezeichnet.

Bis zur sog. "A-Prüfung" fliegt man mit einem Fluglehrer. Man lernt dabei das Starten, Landen, und das Fliegen des Segelflugzeuges. Wenn dann der Fluglehrer von dem Können des Schülers überzeugt ist, fliegt man drei Starts alleine. Der Fluglehrer gibt einem dann Anweisungen, worauf man während des Fluges achten sollte. Hat man dieses geschafft, hat man den ersten Abschnitt beendet. Dieser Moment ist eigentlich der größte eines Segelfliegers, und man wird ihn nie vergessen. Kurz darauf wird man auf den Einsitzer, die ASK 23 umgeschult.



Die **B-Prüfung** ist eine der leichtesten Abschnitte in der Ausbildung zum Segelflugzeugführer. Wenn man viel allein geflogen ist, werden drei Starts alleine gemacht, wo z.B. Achten, und Kurven mit größerer Schräglage geflogen werden müssen.



Die **C-Prüfung** ist der nahezu letzte Abschnitt in der Ausbildung. Um diese zu schaffen, muß man alleine mindestens einmal über eine halbe Stunde geflogen sein. Auch hier muß man wieder 3 Alleinflüge bewältigen.





Fliegen lernen

JAR-FCL

Wenn man dann die drei obigen Ausbildungsabschnitte erfüllt hat, wird es ernst. Bis man seine praktische Prüfung zum Segelflugzeugführer ablegen kann, muß man z.B. eine gewisse Anzahl Stunden geflogen sein und Starts absolviert haben. Die theoretische Prüfung kann aber schon kurz vor der Erfüllung abgelegt werden.

Ab diesem Moment kann man dann auch selber Passagiere mitnehmen.

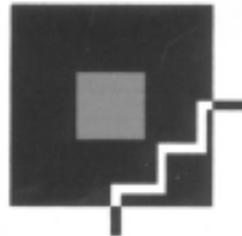


Nüßing

GmbH & Co. KG

Tischlerei

individuelle Möbel



■ Möbel

■ Küchen

■ Treppen

■ Möbelbeschläge

von Siemens-Straße 22 · 48291 Telgte
Fon: 0 25 04-16 04 · Fax: 0 25 04-7 28 39
e-mail: tischlerei@nuessing.com



Auf in die Bundesliga - oder besser nicht?

In der letzten Ausgabe haben wir berichtet, gemeinsam mit der Segelfluggruppe Münster e.V., zu versuchen, in die Bundesliga im Segelflug zu gelangen. Dieses Ziel haben wir aus verschiedenen Gründen nicht erreicht. Zunächst einmal haben wir nicht das Wetter, um an nahezu jedem Wochenende in die Luft zu kommen und sind geografisch nicht gut gelegen, was die Thermik angeht. Um an gute Gebiete zu kommen, müssen wir erst einmal mind. 75 km Strecke zurücklegen, dann dort die 2,5 Stunden für eine Wertung fliegen und anschließend die 75 km Strecke wieder zurück zum Flugplatz bewältigen. Weiter haben wir auch gemeinsam nicht genug Leute mit Zeit, um an jedem Wochenende sechs verschiedene Piloten auf Strecke gehen zu lassen. Ein für uns aber besonders wichtiger Punkt ist, dass auch Mitglieder ein Anrecht auf die Flugzeuge haben, auch wenn sie „nur“ ein wenig am Flugplatz durch die Gegend fliegen wollen.

Möchte man in die Segelflugbundesliga kommen, dann benötigt man viele gute

Flugzeuge, viele Mitglieder, die auf Strecke gehen wollen, viele Mitglieder, die an jedem Samstag und Sonntag bereit sind zu fliegen und viele Mitglieder, die auch bei schlechtem Wetter auf Strecke gehen wollen.

Für uns haben wir aber entschieden, den Segelflug weiter aus reinem Spaß an der Sache voranzutreiben und nicht zu fliegen, weil eine Wertung für die Bundesliga erfolgen muss. Sollte sich vielleicht einmal der Aufstieg ergeben, nehmen wir dieses gerne an. Für uns ist die Wertung in der DMSt aber bedeutsamer und das vorrangige Ziel ist, dass alle Spaß und die Möglichkeit zum Segelfliegen haben!

Rolf Bieckmann





Impressionen aus der Saison 2010





Meine ersten Alleinflüge

Ein an und für sich ganz gewöhnlicher Sonntagmorgen am Flugplatz. Gegen Mittag hat sich ein Trüppchen zusammengefunden, das sich entschlossen hat mal ein bisschen Segelflugbetrieb zu betreiben. So ahnte auch ich nichts Böses und freute mich auf ein paar schöne Flüge bei dem sonnigen und schönen Wetter. So schnell sollte daraus jedoch nichts werden: Gleich im ersten Start eine Seilrissübung in 80 m Höhe. Da ich in den Wochen vorher schon öfter das Vergnügen hatte, eine solche Übung zu fliegen, war mir das Verfahren bekannt und die Aufgabe auch zügig erledigt.



Direkt danach durfte ich dann mit Klaus noch einen Start machen. Etwas Erleichterung kam schon auf, als das

Seil diesmal in vernünftiger Höhe von selbst ausklinkte und nicht durch Fremdeinwirkung vom hinteren Sitz.

Auch der etwas später erfolgte Start mit Otti sorgte bei mir noch für keine Verwunderung, alles verlief wie gewohnt. Obwohl mir eigentlich schon beim Tausch der Fluglehrer etwas aufgefallen sein müsste, stutzte ich erst, als Otti danach den hinteren Fallschirm ausbaute. Die folgende Erklärung: „Dann flieg jetzt mal alleine“ erklärte alles.

Ein Stück Nervosität kam auf, als ich mir dann nach einer kleinen Pause das Gurtzeug umschnallte und mich auf den Flug vorbereitete. Dann gab es noch ein kurzes Briefing, und zusätzlich noch Ottis Spezialaufgabe: „Mach das ordentlich.“

Dann: Haube zu, der gewohnte Startcheck und Daumen hoch. Die folgenden 20 Sekunden, bis sich das Seil spannte, waren wohl die spannendsten des gesamten Tages.





Meine ersten Alleinflüge

Dann gab es den üblichen Ruck und wenige Augenblicke später war ich schon auf dem schnellen Weg nach oben. Dann kam das vertraute Knacken und das Seil hatte sich gelöst, also dreimal nachklinken und ab in den Übungsraum. Spätestens jetzt hatte sich ein großer Teil der Nervosität gelegt und ich konnte schön meine Kreise drehen. Viel zu kurze Zeit später war es dann allerdings auch schon Zeit für die Landung. Also alles wie 58 Mal vorher geübt, ruhig ausschweben und dann war's auch schon wieder vorbei.

Obwohl ich wusste, dass mich die Fluglehrer wohl nicht alleine fliegen gelassen hätten, wenn ich nicht sicher genug geflogen wäre, war ich doch erleichtert und froh, den ersten Alleinflug sauber absolviert zu haben. Um die sogenannte A-Prüfung erfolgreich zu absolvieren, musste ich jedoch noch zwei weitere Alleinflüge an dem Tag zur Zufriedenheit der Fluglehrer durchführen. Doch auch dies klappte gut, sodass ich danach die Glückwünsche entgegennahm und mir ein „wunderschöner“ und „fast“

dornenfreier Blumenstrauß in die Hand gedrückt wurde. Weitere Traditionen folgten nach dem Einschachteln am Clubheim. Nachdem mir allerdings mehr oder weniger glaubhaft versichert worden war, dass diese Traditionen nur in meinem Interesse seien, da ich dadurch die Thermik deutlich besser erspüren könne, ließ ich es dulddend über mich ergehen.



So endete dann der Flugtag alles andere als gewöhnlich. Ich konnte sehr zufrieden nach Hause fahren, mit der Gewissheit mich nicht erst im Fliegerlager freifliegen zu können und dort auf noch mehr traditionsbewusste Segelflieger zu treffen.

Gunnar Quante



Schülerfluggemeinschaft mit dem Paul-Spiegel-Berufskolleg

In den vergangenen Jahren hat die Segelfluggruppe den einen oder anderen Versuch gestartet, zusammen mit einer Schule eine Schülerfluggemeinschaft auf die Beine zu stellen. Leider scheiterten diese jedoch aus verschiedenen Gründen.

Aus dieser Erfahrung her, waren auch einige Mitglieder recht skeptisch, als einer unserer Fluglehrer dieses nun wieder in Angriff nehmen wollte. Beim jetzigen Versuch war zum ersten Mal eine Schule aus Warendorf (bisher waren es Schulen aus Münster oder Telgte) bereit, ein solches Vorhaben gemeinsam in Angriff zu nehmen – das Paul-Spiegel-Berufskolleg des Kreises Warendorf. Seit Beginn des Projektes war und ist unser ehrenamtlicher Fluglehrer Jonny Kroos federführend.



Segelfluggruppe Telgte 2011

Ziel des Vorhabens ist das Näherbringen des Segelflugsports und dessen Gemeinschaft an Jugendliche zu einem günstigen Preis. So können die Teilnehmer der Schülerfluggemeinschaft 12 Starts zu einem geringen Gesamtpreis absolvieren. Danach haben sie dann die Möglichkeit, regulär in den Verein einzutreten und die Schulung fortzusetzen.



Von diesem Angebot haben bereits zwei Schüler Gebrauch gemacht, und sind gleich im Sommer als Mitglieder der Segelfluggruppe Telgte mit in das Fliegerlager nach Klix gefahren.





Schülerfluggemeinschaft mit dem Paul-Spiegel-Berufskolleg

Ein gut organisierter Flugbetrieb und die Bereitschaft unserer Flugschüler, einfach nur zum Helfen in der Woche vor Ort zu sein, hat für einen reibungslosen Verlauf der Starts gesorgt.

Für das Jahr 2011 ist bereits eine Fortsetzung der Aktion geplant.

An dieser Stelle möchte ich im Namen der gesamten Segelflugguppe Telgte, dem Schulleiter des Paul-Spiegel-Berufskollegs Ulrich Rehbock für sein Einverständnis zu dem Projekt, und unseren helfenden Flugschülern, danken.

Unser ganz besonderer Dank gilt jedoch Jonny Kroos und Hermann Kerßenfischer, die mit ihrem Einsatz die Schülerfluggemeinschaft zu einem vollen Erfolg gemacht haben – weiter so!

Rolf Bieckmann



www.optik-niermann.de
OPTIK NIERMANN

Ihr Fachmann für Brillen und moderne Contactlinsen
48291 Telgte • Steinstraße 14 • Tel. 0 25 04 / 29 01



Impressionen aus der Saison 2010





Bezirksvergleichsfliegen 2010

Auch im Jahr 2010 fand wieder ein Vergleichsfliegen des Bezirks 13 in NRW statt. Doch leider war es geprägt durch Kälte und Regen. Am langen Himmelfahrtswochenende trafen sich einige Segelflieger der umliegenden Vereine, um Streckenflüge von Telgte aus anzugehen. Diese Überlandflüge unter lockeren Bedingungen sind bei den alten Hasen als auch beim Fliegernachwuchs sehr beliebt.



So hat man die Möglichkeit seine ersten Überlanderfahrten zu machen, Erfahrungen auszutauschen und auch die Kontakte weiter zu vertiefen. Die Segelfluggruppen Telgte, Münster und auch die Fliegerkollegen aus Borghorst waren gut vertreten. Die Grevener waren an den ersten beiden Tagen anwesend, wollten sich für die

Wochenendtage dann evtl. in der Luft anschließen, zogen es aber leider doch vor, Flüge für die Bundesliga zu versuchen. Die ersten beiden Tage fielen aber leider komplett dem Wetter zum Opfer und so musste man sich auf das Grillen in Winterjacke und DVD-Gucken im beheizten Wohnwagen begnügen.



Erst am dritten Tag (15.05.2010) wurde, mit deutlicher Skepsis, wirklich der Start aufgebaut. Nach langem Warten war aber auch wieder kein Wertungstag möglich. Um aber wenigstens einmal in die Luft zu kommen, starteten, bei beginnendem Nieselregen, einige Flugzeuge im Flugzeugschlepp.





Bezirksvergleichsfliegen 2010

Der letzte Tag brachte dann doch noch einen – na ja – sagen wir einmal kleinen Wertungstag zu Stande. Bei anhaltend starkem Wind war das Obenbleiben ein Lotteriespiel.



seine Erfahrungen beim Außenlanden aufpeppen oder diese beim Rückschlepp nach Borghorst. Sieger des Vergleichsfliegens wurde schließlich Edgar Uekötter (Münster) im Discus-2cT vor Tim Krampe (Telgte) im Discus-2cT und Michael Otreмба zusammen mit Nick Lehmborg (beide Telgte) auf der ASK 21. Es gab zwar wirklich schlechtes Wetter und es war saukalt, aber trotzdem hat es wieder Spaß gemacht. Wollen wir für die Zukunft auf besseres Wetter hoffen.

So konnte dann der Eine oder Andere *Rolf Bieckmann*

**Hartverchromen
Galv. Verzinken
Entfetten**

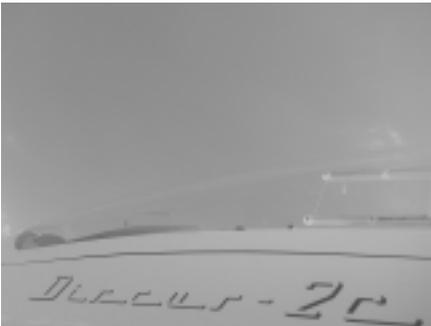
stephan  redecker

Orkotten 34, 48291 Telgte
Fernruf (02504) 2180, Fax (02504) 2738



Mein erstes 500 km-FAI-Dreieck

Am 26.06.2010 war es soweit – ich wollte von Telgte aus den Versuch wagen, mein erstes 500 km-FAI-Dreieck zu fliegen. Im Gegensatz zu den heute modernen freien OLC-Flügen, bei denen man immer im besten Wetter fliegen kann, muss man eine vorgegebene Strecke mit festen Wendepunkten umrunden, bei der auch Abschnitte mit schlechterem Wetter zu durchfliegen sind.



Schon in der kompletten Woche zuvor gab es immer wieder gutes bis sehr gutes Wetter, aber in der Woche hat man ja als Arbeitnehmer einfach keine Zeit. Die ganze Woche über hätte ich in die Tischplatte meines CAD-Tisches beißen können und nahezu jeden Abend nervte ich wohl meine Frau mit den ungenutzten guten Tagen. Aber ich gab die Hoffnung nicht auf, dass es auch am

Samstag gutes Wetter geben könnte. So telefonierte ich alle mir bekannten F-Schlepppiloten und Windenfahrer durch und am Freitagabend war klar, dass ich auch früh mittels F-Schlepp in die Luft kommen würde. Auch Otti konnte ich dazu bewegen bei diesem Vorhaben mitzumachen und so plante ich schon Tage zuvor mögliche Aufgaben. Der Wetterbericht am Abend des Freitag und auch der vom Morgen des Samstag bestärkten mich darin, folgende Aufgabe anzugehen. Es sollte von Telgte über Steinberg bei Wesseln (südlich von Hildesheim) und Breitscheid Fernsehturm (im Siegerland) wieder zurück nach Telgte gehen. Ein 500 km-FAI-Dreieck wurde schon seit Jahren nicht mehr vom – wetter-technisch – schlecht gelegenen Flugplatz Telgte aus durchgeführt und dieses Dreieck hätte eine Strecke von 507,2 km.

Gesa im Discus-2cT und Otti in der LS 4 wollten ebenfalls diese Aufgabe angehen.





Mein erstes 500 km-FAI-Dreieck

Früh um 08.15 Uhr holte ich den Discus aus dem Anhänger und programmierte die Aufgabe in die Elektronik – die Thermik sollte ja schließlich schon zwischen 10.00 Uhr und 11.00 Uhr beginnen. Allein dieses war für uns Telgter schon sehr selten.

Bereits um 10.48 Uhr startete ich – dank Henner und der Morane – meinen Flug als drittes Flugzeug. In knapp 1000 m über dem Flugplatz wurde ausgeklinkt und nach einem ordnungsgemäßen Abflug ging es los. Die ersten Flusen wiesen uns den Weg in Richtung Wende. Am Anfang war die Thermik auf Grund des schweren Flugzeuges (ich hatte ja Wasserballast getankt, um bei gutem Wetter schneller zu sein) teilweise noch sehr mühselig auszukurbeln, aber es ging vorwärts. Ich hatte mir vorgenommen um spätestens 14.00 Uhr an der ersten Wende zu sein und um 17.00 Uhr an der zweiten Wende. Das Thermikende war im Sauerland und Siegerland für 20.00 Uhr und bei uns für 19.00 Uhr vorausgesagt.

Der erste Schenkel aber war nicht so gut wie erhofft. Die Wolken hinter uns lösten sich auf und von Otti, der mit der

LS 4 nicht mithalten konnte, hatte ich mich schon in Sassenberg getrennt. In Flugrichtung sahen die Wolken eigentlich ganz gut aus. Nur die Basis wollte nicht so recht ansteigen und so mussten wir uns eine lange Zeit mit 800 bis 1200 m über Grund zufrieden geben.



An der ersten Wende ging die Basis sogar noch herunter auf 750 m. Aus diesem Grund verloren wir auch dort viel Zeit. Ich wollte nicht zu schnell fliegen und so wendete ich erst um 13.32 Uhr – das bedeutete einen Schnitt von viel zu geringen 60 km/h.





Mein erstes 500 km-FAI-Dreieck

Gesa und ich flogen immer einige Kilometer vor Otti, aber nur selten zusammen – irgendwie passte das Zusammenfliegen nicht richtig. Wir trafen uns mal, um uns dann aber kurz darauf wieder zu trennen.

Nun lagen bis zur nächsten Wende gute 200 km vor uns und es wurde langsam besser. Die Basis stieg an, bis ich am Solling bei Hörter 1650 m (MSL) erreichen konnte. Aber selbst das waren in diesem Gelände nur gute 1000 m über Grund, denn das Gelände stieg ja deutlich an. Bei Hölleberg war dann erst einmal die letzte Wolke erreicht und es wartete ein großes blaues Loch mit nur kleinen Wolken in großer Entfernung. Den Sprung musste ich wagen und nach einem schlechten Bart Blauthermik über Warburg erreichte ich die ersten Flusen in ca. 600m über Grund. Leider traf ich aber die Aufwinde nicht und fand mich dementsprechend in gut 400 m über Grund bei Mengerlinghausen wieder. Gesa und Otti waren inzwischen hinter mich zurückgefallen und so musste ich alleine damit fertig werden. Ich schmiss das Wasser raus und

schaltete schon auf die Frequenz von Mengerlinghausen um. Nun war ich sauer auf mich, weil ich die Wolken zwar erreicht hatte, aber keinen Anschluss finden konnte. Also jetzt noch einmal zusammenreißen und das tun was ich gelernt habe: Auf Bodenmerkmale achten und schauen was geht. Zunächst tat ich einen guten Nullschieber auf. Na immerhin – vielleicht wird er ja noch besser? Dieser wurde es dann tatsächlich und nach etwas Verlagern um das Zentrum des Steigens zu treffen, ging es mit einem knappen Meter pro Sekunde wieder aufwärts. Aber schon nach nur wenigen Metern Höhengewinn musste ich alles auf eine Karte setzen weil der Aufwind wieder schlechter wurde. Ich flog Richtung nächster Wolke und diese brachte mich dann sogar mit knapp 2,0 m/s wieder auf 1200 m über Grund. Die nächsten Wolken sahen jetzt richtig gut aus und Gesa bestätigte dieses. Sie hatte mich auf Grund des Absitzers überholt und Otti war auch nur einen Bart zurück.





Mein erstes 500 km-FAI-Dreieck

Bei Allendorf Eder ging es das erste Mal wirklich hoch – in guten 2 m/s erreichte ich mit Gesa zusammen dann 1850 m (MSL) – das sind gute 1400m über Grund. Ich ärgerte mich nun über das fehlende Wasser – jetzt wo es das erste Mal wirklich gut zu werden schien, hatte ich es nicht mehr! Es zogen zwar nicht alle Wolken richtig gut, aber es ging schnell vorwärts. So konnte ich dann um 16.25 Uhr am Breitscheider Fernsehturm wenden. Dort erreichte ich in einem 3 m/s Bart 2150 m (MSL) und die letzten 150 km sahen gut aus. So ist beim Segelflug: Nur 30 Minuten zuvor bin ich davon ausgegangen zu landen und nun sah es so richtig gut aus! Der Schnitt auf dem zweiten Schenkel lag aufgrund des Absitzers zwar nur bei 71 km/h, aber bei dem vorausgesagten Thermikende sollte es eigentlich klappen. Gesa hatte ich schon vor der Wende aus den Augen verloren, da sie eine geringfügig andere Wende, und noch ihr Wasser im Flugzeug hatte, und dementsprechend schneller fliegen konnte. Otti ebenfalls noch mit Wasser im Flugzeug konnte, immer mit einem „Respektabstand“, wirklich gut mithalten. Sein Abstand zu mir betrug

immer zwischen fünf und zwanzig Kilometern. Irgendwo müssen sich ja die mehreren hundert Flugstunden mehr, die er hat, bemerkbar machen ...



Ich genoss mein letztes Käsebrod in einem 3,0 m/s Bart und die schöne Aussicht über das Siegerland. In 2200 m (MSL) ging es weiter gen Heimat. Die Wolken sahen toll aus und ich dachte mir, den letzten Bart nimmst Du kurz vor dem Möhnesee und dann hast Du fertig.

Aber schon bald konnte ich erkennen, dass es im Sauerland keine Wolken gab. Also nahm ich die letzten Wolken im Siegerland so hoch mit wie es ging und hoffte danach auf ein wenig Blauthermik.

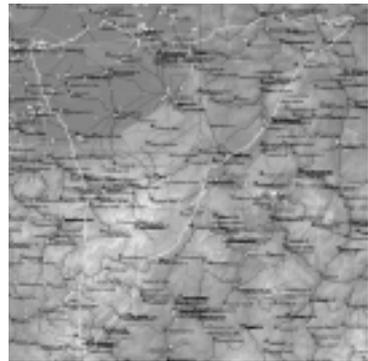




Mein erstes 500 km-FAI-Dreieck

Nahe der Stadt Siegen erreichte ich mit 2350 m (MSL) die höchste Höhe des Fluges. Danach gab es nur noch einen einzigen kleinen Flusen, der noch ein paar Meter Höhe hervorbrachte. Nun war alles blau – nicht ein Flusen war mehr in Richtung Telgte zu sehen und bei noch 110 Kilometern bis nach Hause, zeigte mir der Endanflugrechner dass mir gute 250 m Höhe fehlten. Es war zwar erst 17.00 Uhr aber schon ein paar Minuten später konnte ich mir nicht mehr vorstellen, dass ich es noch schaffen sollte. Ich flog seit 20 Minuten und 30 Kilometern bei bestem Gleiten nur geradeaus und in der Luft tat sich nichts! In mir machte sich Ernüchterung breit – sollte mein Vorhaben so kurz vor der Heimkehr scheitern? Gesa war inzwischen wieder hinter mich zurückgefallen – sie war etwas weiter östlich wohl nicht mehr ganz nach oben gekommen und so fehlten ihr wichtige Höhenmeter. Für Otti, der inzwischen 25 km hinter mir lag, sah ich schwarz. Einige Minuten später, 15 Kilometer weiter und 950 m tiefer gab es dann bei Oeventrop ein kleines Ruckeln. Nach zwei oder drei Kreisen musste ich aber

feststellen, dass es sich nicht lohnte hier zu kreisen. Also ging es, dicht an dem Luftraum D von Dortmund, weiter. Für mich war nach 50 Kilometern Gleitstrecke, ohne auch nur einmal ernsthaft Kreisen zu können, klar, dass der Flug spätestens in Sendenhorst zu Ende gehen würde. Zudem drehte unter 1000 m Höhe der Wind von Rückenwind auf Gegenwind was noch 250 m zusätzlich fehlende Höhe bedeutete.



Nach abgeglittenen 1400 m Höhe fand ich schließlich westlich von Soest einen mageren Bart. Diesen musste ich aber schon nach zeitintensiven knappen 100m Höhengewinn verlassen, Luftraum D von Dortmund läßt grüßen.





Mein erstes 500 km-FAI-Dreieck

Kurz vor Hamm gab es noch 50 m Höhe dazu. So langsam keimte die Hoffnung wieder auf. Der Rechner sagte 200 m Minus und bei einer Sicherheitshöhe von 200 m könnte ich ja vielleicht genau den Flugplatz erreichen? Ich mag solche Anflüge überhaupt nicht, aber wenn es nicht anders gehen würde, könnte man es ja probieren. Auf mich wirkte diese Situation wirklich nicht gerade entspannend und ich fragte bei Telgte Info (dem Turm) schon einmal nach dem Wind und der Situation am Flugplatz.

Vier Kilometer östlich vom Flugplatz Hamm gesellte sich dann in 700 m Höhe eine ASK 21 zu mir in den schlappen 0,2m/s Bart. Erst dachte ich „Oh nein – gleich ist dieser geringe Bart weg, der reicht nicht für zwei Flugzeuge“, aber diese flog nach nur zwei Kreisen weiter Richtung Hamm. Ich beobachtete sie ganz genau und als diese einkreiste und langsam höher zu steigen schien, setzte ich alles auf diese ASK 21. Dort wurde ich nicht enttäuscht und ich konnte mit 1,5 m/s Steigen bis knapp unter den Luftraum D von Dortmund steigen (vielen Dank an die Piloten in der ASK 21!). In 1000 m

musste ich nun aufpassen nicht zu hoch zu steigen und flog weiter. Da das Steigen aber großflächig war, konnte ich nur durch schnelles Fliegern verhindern in den Luftraum einzudringen. Klar – wie immer! Wenn man Steigen nicht haben will oder nicht braucht, dann ist auf einmal welches da! Der Endanflugrechner zeigte jetzt 80m über Gleitpfad und ich war sehr zuversichtlich!

Über Funk hörte ich wie Gesa inzwischen bei Oeventrop den Motor gezogen hatte und mit dessen Hilfe nach Hause flog. Otti kämpfte dort noch, aber er meinte wohl landen zu müssen. Über Funk teilte ich ihm mit, dass es im Flachland über den Städten und der Industrie, zwar nur mäßig, aber immerhin etwas gehen würde. Meine Anspannung fiel nun langsam ab und über der Kaserne in Ahlen konnte ich noch einmal 200 m Höhe dazugewinnen. Ich weiß nicht, wie ich dieses Glücksgefühl erklären kann, welches sich einstellt, wenn man weiß, ich schaffe mein großes Ziel?





Mein erstes 500 km-FAI-Dreieck

Von Ahlen ging es nun gemütlich nach Hause und ich konnte den Flugplatz noch in gut 200 m Höhe überfliegen. Ich landete um 18.18 Uhr, nach insgesamt 7 Stunden und 30 Minuten Flugzeit, 507,2 angemeldeten Kilometern und einem Schnitt von 69,51km/h, auf dem Flugplatz Telgte, wo ich schon sehnsüchtig von meiner Frau Heike und meinem Sohn Mika erwartet wurde. Sie sagte mir, meinen Jubelschrei nach der Landung, konnte sie bereits an der Halle hören.

Über Funk hörten wir von Otti, bei ihm könnte es knapp reichen. In geschätzten 150 m flog er dann über den Flugplatz um zu landen. Otti umrundete also ebenfalls, mit der leistungsschwächeren LS 4, erfolgreich das Dreieck – meine Hochachtung Otti! Da er aber den Startsektor nicht richtig getroffen hatte, erreichte er nach 8 Stunden und 20 Minuten „nur“ sehr gute 515,15 km in der OLC-Wertung. Soweit ich weiß war es – trotz seiner großen Erfahrung – ebenfalls sein erstes wirkliches 500km Dreieck.

Fazit: Die Thermik begann zwar sehr

früh aber Hammerwetter war es nicht. Wenn man bedenkt, dass über die Hälfte der Strecke nur Höhen von max. 1200 m über Grund erreicht werden konnten, es diverse große blaue Löcher gab, die Steigwerte nur partiell sehr gut waren und die Thermik deutlich früher nachließ als angesagt, dann gibt es noch Potential für Steigerungen. Ich möchte nicht großenwahnsinnig erscheinen und an Leistungen wie sie Tim im Fliegerlager mit mehr als 700 km erbracht hat, werde ich wohl nie rankommen können, aber wenn das Wetter und das Drumherum passt, dann sollten die 600km für mich auch gut möglich sein. Aufgaben für die Zukunft habe ich schon ausgesucht.

Ich habe mein erstes 500 km-FAI-Dreieck geflogen und meinen Steckenflugdiamanten für einen 500 km Flug erreicht. Supergenial! Vielen Dank an dieser Stelle an meine Frau Heike, die mich zurückgeholt hätte und die mein „Nerven“ Wochen zuvor ertragen musste...

Rolf Bieckmann



Das fliegende Klassenzimmer

... kannten wir vorher nur von Erich Kästner, doch letztes Frühjahr konnten wir einmal wirklich mit unserem Lehrer abheben. Unser Sportlehrer ist auch als Fluglehrer in der Segelfluggruppe Telgte tätig und so bot er uns an, eine Segelflug-AG ins Leben zu rufen. So eine Chance bekommt man kein zweites Mal und so war es nicht verwunderlich, dass sofort viele Schüler interessiert waren.



Eine Woche später war es dann endlich so weit. Ein Dutzend Schüler wartete aufgeregt auf den ersten Flug. Nach dem ersten Tag waren sich alle einig. Die Faszination Segelfliegen hatte uns in ihren Bann gezogen; der Adrenalin-Kick beim Start, die unendlichen Weiten und das berauschte Gefühl der Freiheit war mit keinem Erlebnis vergleichbar.

Ab jetzt trafen wir uns jeden Donnerstag und trotz der Routine am Boden, war es immer eine neue Herausforderung auf die wir uns aber sehr freuten.



Am Boden sorgten die freundlichen und hilfsbereiten Mitglieder der SFG Telgte immer für eine gute Stimmung und ebenso ausgelassene Atmosphäre.

Es traten zwar nicht alle Schüler dem Verein bei, jedoch war es für alle eine lohnenswerte Erfahrung mit ihrem Schul-Lehrer einmal abzuheben.

Kim Heinzerling & Jonathan Tacke



Fliegerlager Klix 2010

Vom 18. bis zum 31. Juli waren wir im Fliegerlager 2010. Wieder in Klix, also am gleichen Flugplatz wie im Jahr zuvor. Aufgrund der guten Bedingungen am Platz (1000 m mal 1000 m große Wiese, gute Betreuung durch das Aero Team Klix und natürlich hervorragende thermische Bedingungen) freute sich wohl jeder auf die kommende Zeit.



Schon bei der Anreise wurde es mit jedem gefahrenen Kilometer, um den wir uns an Klix annäherten, sonniger. Das Wetter spielte auch direkt mit, sodass am ersten Flugtag der Streckenflug geplant werden konnte. An jenem 19. Juli wurden dann auch direkt viele weite Strecken, teilweise sogar rund um Berlin geflogen. Die ASK 23 konnte ebenfalls eine neue Rekordstrecke von 343 km zurücklegen. Auch der Montag lockte

noch einige Streckenflieger in die Luft und die Schulung nahm ebenso ihren Lauf.



Die Schar der Flugschüler aus der Segelflugguppe Münster, aus Greven und die der Telgter Segelflugguppe wurden meist zusammen von mehreren Fluglehrern betreut. Anfangs wurden unsere Fluglehrer sogar netterweise noch von einigen „einheimischen“ Fluglehrern unterstützt. Bis zum Donnerstag war das Wetter durchgehend fliegbar, auch wenn gegen Mitte der Woche die Bedingungen für den Streckenflug nachließen. Dies sorgte für den Effekt, dass bei uns im Zeltlager ein großer Pool eingerichtet wurde.





Fliegerlager Klix 2010



wettermäßig der unangenehme Teil des Urlaubs. Es entwickelte sich ein langanhaltender Dauerregen, der die Dichtigkeit so mancher Zeltpläne und Wohnwagen auf eine harte Probe stellte. Also wurde nicht mehr geflogen,

So konnte dort dann entweder nach langem Flug oder nach langem Sonnenbad eine Abkühlung genommen werden. Außerdem wurde mitten im Zeltlager wieder der „Telgter Marktplatz“ aufgebaut. Dieser bestand aus einem hohen Fahnenmast und einem daran aufgehängten Fallschirm, sodass ein großer schattiger und gemütlicher Platz für Tische und Stühle entstand.



Manche besuchten das ehemalige Stasi-Gefängnis in Bautzen. Jenes Gefängnis ist heute eine beeindruckende Gedenkstätte. Andere fuhren ins ebenfalls nicht weit entfernte Dresden, um dort die neu aufgebaute Frauenkirche und die zahlreichen barocken Altbauten zu bewundern. Am Samstagabend gab es dann das große Bergfest. Es wurde sehr lecker gegrillt, gekocht und gegessen.



In Richtung Wochenende kam leider





Fliegerlager Klix 2010

Der Raum, in dem wir sonst morgens das Briefing hatten, wurde umfunktioniert, sodass ein ansehnliches Buffet, eine leistungsfähige Theke und eine Musikanlage ihren Zweck gut erfüllen konnten. Dies wurde lange genutzt, um die – vom Wetterumschwung mal abgesehen – erfolgreiche erste Woche des Fliegerlagers zu feiern.



Am Sonntag ging es dann zwar wettertechnisch etwas aufwärts, allerdings fühlten sich wohl noch lange nicht wieder alle fit zum Fliegen, sodass die Fliegerei erst am Montag wieder so richtig begann. Der Dienstag war der Tag der Außenlandung. Doch da gerade noch genug Rückholermannschaften vorhanden waren, trudelten im Laufe des späten Nachmittags alle

glücklicherweise wieder wohlbehalten am Flugplatz Klix ein. Doch der Tag hatte auch erfolgreiche Seiten: So konnte Leon Bergmann mit der ASK 23 erfolgreich seinen 50 km Flug absolvieren.



In den folgenden Tagen wurde dann weiterhin fleißig geschult und auch die Scheinpiloten flogen noch den einen oder anderen längeren Flug. Ab Freitag wurden dann so langsam die Zelte abgebaut und die Campinganhänger zusammengeraumt, sodass sich dann am Samstag die Hauptreisewelle auf den Rückweg machte.





SEGELFLUGPOST

TELGTER SEGELFLUGPOST



Fliegerlager Klix 2010

Rückblickend war das Wetter eher durchwachsen, aber dennoch sehr viel besser als in unseren Gefilden. Viele persönliche Rekorde konnten aufgestellt werden. So erhielt Gunnar Quante die Einweisung auf die ASK 23 und konnte mit dieser gleich einen Flug von 2h 50min machen. Michael Brüggemann beendete erfolgreich sein erstes 300 km Dreieck, Martin Berning flog mit der ASK 23 343 km und Florian Giesen und Stephan Uhkötter erhielten mit einem Streckenflug von über 500 km ihren Zielstreckendiamanten. Tim Krampe konnte sowohl seine Bestleistung als auch den Vereinsrekord auf 745 km verbessern.

Die Segelfluggruppen Telgte und Münster führten insgesamt 32 Überlandflüge durch, von denen acht über 300, drei über 400, vier über 500, zwei über 600 und einer über 700 Kilometer gingen. Insgesamt erreichten diese beiden Gruppen damit 11.000 Streckenflugkilometer.

So ging ein erlebnisreiches Fliegerlager in Klix zu Ende, das wohl alle sehr genossen haben (bis auf die vielen Mückenstiche). Hier noch ein herzliches Dankeschön an das Aeroteam Klix.

Gunnar Quante

Ihr Fahrrad-Spezialist in Telgte

GREEN`S Westminster

3-Gang Nabendynamo € 399,-



Kommen Sie zur Probefahrt! - Wir beraten Sie gern und unverbindlich!

Service und Reparatur
Für uns selbstverständlich

Glas • Porzellan • Fahrräder
VOGT

48291 Telgte, Ritterstraße 47
gegenüber der Feuerwehr

Fon: 0 25 04 / 21 96, Fax: 0 25 04 / 7 73 77

Öffnungszeiten:

Täglich 9 - 13 u. 14.30 - 18 Uhr | Sa 9 - 13 Uhr
Montagnachmittag geschlossen



Der Nimbus lernt den Osten kennen

Wie fliegt sich eigentlich der Nimbus? Diese Frage hatte ich mir schon lange gestellt und glückliche Umstände ermöglichten es, dass die Akaflieg/Uni Münster mir den Nimbus für das Fliegerlager zur Verfügung stellte.



Da in jedem Fliegerlager der SFG-Telgte alle in die Luft wollen, herrscht dort immer chronischer Flugzeugmangel, so dass ich von allen Seiten Unterstützung fand.

Einen Eingewöhnungsflug in Telgte hatte ich schon absolviert, doch die knappe Stunde mit der neuen Erfahrung der Wölbklappe reichte nicht aus, um das optimale aus dem Flugzeug herauszuholen. Daher stand im Fliegerlager in Klix am ersten fliegbaren Tag ein erneuter Probeflug mit der neu eingebauten Technik (FLARM und

Logger) an. Der Tag war zwar schon vorangeschritten, aber für die ersten 100 km in Platznähe reichte es noch aus. Die Handhabung mit dem lieben „Schaltgetriebe“ im Nimbus hatte ich schon gut raus. Wie schnell man am Anfang Fortschritte macht...



Dass ich dieses Können am zweiten Tag im Fliegerlager schon ausgiebig unter Beweis stellen sollte, hätte ich nie gedacht. Es war bestes Wetter angesagt. Florian wollte eine Runde mit mir fliegen, Discus-2c und Nimbus-2b standen bereit. Was sollten wir ausschreiben? Fängt man mit 300 km an? – Das Wetter gab über 700 km her, was uns Tim an diesem Tag beeindruckend unter Beweis stellen sollte.

Wir schrieben ein schönes 500 km-FAI-Dreieck aus.





Der Nimbus lernt den Osten kennen

Klix-Zerbst-Gronenfelde-Görlitz-Klix, mit Start auf dem Schenkel. Die Diamanten rufen! Los gings, dachten wir, doch wir waren natürlich nicht die einzigen, die vom guten Wetter gehört hatten. Schneller als wir schauen konnten, hatten sich die Einheimischen vor uns in den F-Schlepp eingereiht. Mist, also würde es erst später losgehen. Hätten wir doch jetzt einen Turbo und damit an den Windenstart, den Quirl ziehen und dann in 1000 Metern abfliegen - das wär's.

Aber das Wetter war sehr gut, auch wenn es später losging, die Strecke war gut machbar. Dann ging es auch tatsächlich los, ich zuerst, dann Florian direkt hinter mir. Mit einer anfänglichen Basishöhe von 1350 Metern bei sehr guten und verlässlichen Steigwerten in Richtung der ersten Wende. Südlich vorbei an Holzdorf mit ansteigender Basishöhe, wie es auf dieser Strecke üblich ist, erreichten wir Zerbst, die erste Wende.

Mit nur zwölf Aufwinden und einem Schnitt von 87 km/h zur zweiten Wende, Gronenfelde UL-Platz und mit gerade mal sieben Thermik-Kreis-Einheiten,

also fast nur im Geradeausflug mit einem Schnitt von über 100 km/h zur dritten Wende und nach Klix zurück. Was für ein Flug! Ein Flug wie er im Bilderbuch steht, wie man ihn erträumt. 759 Punkte in der DMSt, das kann sich sehen lassen. Und zudem mein Zielstreckendiamant über ein angemeldetes 500 km-FAI-Dreieck. In den nächsten Tagen folgten noch 540, 370 und 444 km mit dem Nimbus.



Ein solches Fliegerlager kann einem schon auf den achten Platz in der Gesamtwertung der offenen Klasse in NRW katapultieren. Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals herzlich bei der Akaflieg Münster bedanken, dass ich den Nimbus-2b ausleihen durfte.

Stephan Uhkötter



Wandersegelflug

Wie in den letzten Jahren schon fast üblich, hatten wir wettermäßig nicht das große Los gezogen. Jonny hatte schon in der letzten Fliegerlagerwoche am Hornberg geschult und durfte sich in diversen Telefonaten mit Hermann erzählen lassen, welche tollen Flugleistungen in Klix erfliegen worden sind. Auf der Alb ging zu der Zeit thermisch nichts.

Hermann brachte die ASK 21 von Klix zum Hornberg, ebenso das gute Wetter. Am Samstagabend waren wir dann schon 2 „Segelwanderflieger“, logistisch haben wir es ja drauf, denn Josef kommt als Rückholer am Montag.



Beschlossene Sache war, dass Hermann und Jonny am Sonntag so weit es denn geht nach Nord-Osten fliegen sollten, wo sie denn am Montag

von Josef mit dem 21 Anhänger wieder eingefangen werden sollten. Also Außenlandung am Sonntag absolut tabu, Notnagel für alle Fälle hatte Jonny schon gestrickt. Aber es kam anders als geplant.

Samstags Abend kommt ein kleines, „unscheinbares Männchen“ in die Flugschule, fraget nach einem Bier und Handy. Verdutzt kamen wir dem Wunsch nach. Er verschwand, brachte die leere Flasche und Handy zurück. Auf dem Display war dann eine dänische Telefonnummer zu sehen, merkwürdig!

Sonntag die Auflösung: dänische Segelflieger sind auf dem Hornberg mit einer Armada von Oldtimern (Bergfalke, Foka4 mit abwerfbarem Fahrwerk, Slingsby etc.) eingefallen.





Wandersegelflug



Wie sich herausstellte, war das „Männchen“ ein ehemaliger dänischer Flugkapitän, der die Pilotenausbildung bei SABENA geleitet hat, und jetzt den Oldtimerenthusiasten angehörte. Alle neuen Piloten, also auch die Dänen, so sieht es die Flugbetriebsordnung am Hornberg vor, müssen Einweisungsflüge machen. Jetzt fragt mal, wer als Einweiser im Bergfalken saß.



Nach den Flügen auf dem Bergfalken war es dann zu spät um weit nach Norden zu fliegen. Zu mal ein Ritt bis Aalen, Bartholomä oder Bopfingen uns nicht gerade bezüglich Übernachtung glücklich gemacht hätte. Im nach hinein genau richtig entschieden. Montag goss es wie aus Gießkannen. Wir mussten also umdisponieren. Kultur in Ulm und Umgebung war angesagt.





Wandersegelflug

Josef angerufen, dass er erst später am Hornberg sein muss. Da die Wetterprognosen für den folgenden Tag nicht viel besser waren, haben wir bei Bier und Wein den Tag ausklingen lassen.

Am nächsten Morgen war dann Werkstattarbeit angesagt. Hans, Werkstattleiter des LUBW, hatte berichtet, dass es mit einer „21“ in Australien zu einem Unfall gekommen ist.

Das Gestänge für das Höhenruder war durch das verbogene Trimmgestänge blockiert worden. Für uns hieß das: Sitzschale und Bodenabdeckung ausbauen, Spiegel ausleihen und prüfen. Hans war so freundlich und machte die „Kontrolle“, Gott sei Dank alles in Ordnung. Wir hätten fliegen können, aber das Wetter!! Am folgenden Tag trauten wir uns nicht vom Platz.

Die Meteorologen sprachen von fliegbarem Wetter. Am Hornberg kann das sehr schnell gehen, so auch an diesem Tag. Innerhalb einer halben Stunde „Blue Sky“: schnell den Flieger raus, den Dänen beim Aufrüsten

geholfen und geflogen. Schon ein tolles Bild, wenn der Hang trägt und zig Oldtimer mit uns Hangflug machen, aber auch spannend. Höchste Aufmerksamkeit war geboten, denn kein dänischer Segler hat ein Flarm. Nach der Einweisung von Josef setzten sich Hermann und Josef in die PM und konnten dann tatsächlich die sich aufbauende Thermik nutzen.



Jonny machte zwischenzeitlich den Flugleiter.

Also für alle „Segelwanderflieger“ keine Langeweile. Ulli (Schulleiter am Hornberg) und Hans boten uns beim Einschachteln für den nächsten Tag das Fliegen mit dem UL-Segler „Bango“ an, allerdings müssten wir ihn selber aufrüsten.





SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



Wandersegelflug

Einziges Haken wäre das Wetter, leider kam es so wie befürchtet. Gammeln am Platz und warten war angesagt, es wurde leider immer schlimmer, Schnee- und Graupelschauer. Wir hatten die Nase voll, abrüsten der „21“ und startklar machen für die vorzeitige Abfahrt am nächsten Tag.

Beim Warten wurden schon mal Pläne für nächsten Sommer geschmiedet. Dabei fiel uns ein, dass das kommende Fliegerlager für Bad Neustadt angedacht ist, ebenso wussten wir, dass Gregor Bleckmann mit seiner Claudia und der Kestrel am Flugplatz in Bad Neustadt sind. Bad Neustadt liegt quasi auf dem Heimweg, wenn es denn schon über die Straße gehen muss dann kann

ein kleiner Umweg über Bad Neustadt nicht schaden. Also auf nach Bad Neustadt, vielleicht geht's ja da noch wettermäßig.

Im strömenden Regen wurden wir freudig von den Beiden begrüßt. Sie hatten ja jetzt Zeit uns die ganze Anlage zu zeigen, schon schön. Auch der Ort, nahe am Platz, alte, gut erhaltene Innenstadt mit Gastronomie und Geschäfte für das Damenprogramm und für die heißen Tage ein Erlebnisbad.

Nach einer opulenten Stärkung im Ort machten wir uns im Spätnachmittag ultimativ auf den Heimweg.

Hermann Kerßtenfischer

BERKENKÖTTER

Inh. Olaf Wickord ■ ■ ■

■ Heizung

■ Sanitär

■ Kundendienst

Max-Planck-Str. 10 • 48291 Telgte
Tel. 02504 - 2570 • Fax 02504 - 72533



Meine ersten 1000

Wie schon in meinem letzten Artikel in der Segelflugpost 2010 „Zwei mal rund um Berlin“ kündigte ich an, dass bei ordentlichem Wetter von Klix aus eine größere Strecke zu schaffen ist und somit mehr als 700 km drin sind. So sollte es dann in 2010 auch sein.



Das gute Wetter näherte sich dieses Mal langsam aus Westen. Wetter-Jetzt zeichnete Farben in seine Karten, die wir in unserem Gebiet nicht oft sehen.

Tags zuvor flogen die Piloten aus den – wie Alex es sagen würde – „verbrauchten Bundesländern“ große Strecken und wir staunten nicht schlecht, als wir abends im OLC Flüge sahen, die über 1000 km weit waren. Mit der Büfensteraufnahme, (Foto) die Klaus an Rolf geschickt hatte, auf der

ein traumhaft perfekter Fliegerhimmel zu erkennen war, hofften alle genau die gleichen Wetterbedingungen zu erhalten wie sie am Tag zuvor in Ottibotti und im Rest des Westens der BRD gewesen waren. An dieser Stelle nochmal herzlichsten Dank an Klaus, der das Foto wohl unter Qualen gemacht haben muss, denn alle wissen, selbst du hättest an diesem Tag locker schaffen können, was du schon seit Jahren versuchst: ein 500 km FAI-Dreieck!



An diesem Tag bildeten sich schon früh morgens vor dem Briefing erste Cumulanten in niedriger Höhe.





Meine ersten 1000

Dementsprechend aufgeregt waren und eilig hatten es die Piloten. Alex verkürzte das Briefing auf das Nötigste. Seine Wetterzusammenfassung war einfach: „Wetter wird bombig in allen Richtungen, fliegt was das Zeug hält!“



Der Flug sollte mal wieder einmal um Berlin gehen mit den Wenden Salzwedel, Crussow und zurück nach Klix. Ähnliche Dreiecke bin ich schon 2009 zusammen mit Edgar geflogen. Allerdings hatten wir damals die 18 m Ohren dran und es war zum Schluss immer spannend wieder nach Hause zu kommen. Somit beschloss ich mich zu beeilen und darauf zu achten, keine großen Fehler zu machen, um das 660 km FAI-Dreieck möglichst schnell zu umrunden. Mein Flug begann um kurz nach 10 Uhr an der Winde mit den nur

15 m langen Flächen und einer Flächenbelastung von über 50 kg/m².



Den Abflug begann ich um 10:16 Uhr mit Hilfe des Turbos in 1000 m über Grund und somit ca. 100 m über den Wolken. In Richtung Fläming bildeten sich in regelmäßigen Abständen schöne Wolken, unter denen man zuverlässig das Steigen finden konnte. Ich fand gute Linien und konnte ohne große Umwege Lüsse entgegenfliegen. Als ich die Autobahn des Ostens erreichte (Fläming), war die Basis schon auf 1500 m angestiegen und die Cumulanten breiteten sich aus, so dass die Einstrahlung beeinträchtigt war. Dies stellte sich aber nicht als großes Problem dar.





Meine ersten 1000

Es war lediglich ein wenig schwieriger, die richtig guten Bärte zu finden. 70 km vor der ersten Wende wurde es dann plötzlich blau. Anscheinend war ich jetzt in einem Gebiet, das schon am Vortag trocken gewesen war und sich somit keine Wolken mehr bildeten. Es ließen sich jedoch Dunstkappen erkennen, unter denen man meist über 2 m/s starkes Steigen fand. Nach drei Stunden Flugzeit hatte ich die ersten 280 km hinter mich gebracht und flog jetzt auf die zweite Wende Crussow zu.



Das Wetter wurde immer besser. Die Wolken vergrößerten sich wieder und der Himmel sah aus wie auf dem Foto von Klaus. Da es richtig gut lief, kurbelte ich nur noch Bärte, die stärker als 2 m/s waren und oft waren es mehr als 4 m/s. Die Vorfluggeschwindigkeit pendelte

sich zwischen 150 – 180 km/h ein. Nun war es wichtig, tragende Linien im Vorflug zu finden, um den Kurbelanteil möglichst gering zu halten und am Ende des Tages eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit zu erzielen. Schließlich war auch die zweite Wende Crussow, an der Grenze zu Polen, geschafft. Zu diesem Zeitpunkt realisierte ich, dass ich sehr gut in der Zeit lag. Es war gerade mal 15 Uhr und ich hatte noch drei Stunden bis Thermikende für die letzten 200 km.



Da das Wetter nicht nachließ, konnte ich die Ziellinie in Klix um 17:05 Uhr in 1500 m überfliegen.





Meine ersten 1000

Ich beendete mein angemeldetes FAI-Dreieck mit einem Schnitt von 96 km/h. Hätte ich einen Endanflug auf Klix gemacht, wären es wohlmöglich mehr als 100 km/h geworden. Ich nutzte allerdings das noch aktive Wetter bis zum Thermikende und verlängerte meinen Flug von Klix aus Richtung Pirna entlang des Dresdener Luftraumes.



Nach fast acht Stunden Flugzeit waren es am Ende des Tages 745 OLC-km mit einem guten Schnitt von 95 km/h.

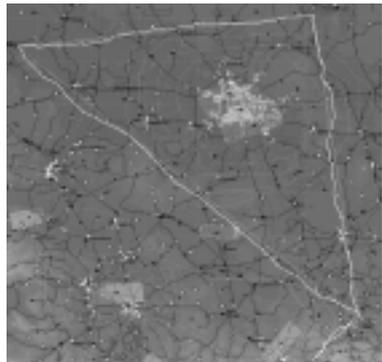
Ein neuer Vereinsrekord!

Desweiteren habe ich mit dem angemeldeten 660 km FAI-Dreieck in der DMSt mehr als 1000 Punkte erfliegen können. Meine ersten 1000!

Fazit:

Ein toller Flug ohne Probleme. Zu keinem Zeitpunkt des Fluges musste ich weder über Außenlandungen nachdenken noch habe ich mich vom Wetter in irgendeiner Weise „bedroht“ gefühlt, so dass eine Verkürzung der Aufgabe nicht in Frage kam. Rückblickend betrachtet hätte ich die Aufgabe noch größer ausschreiben müssen, da ich 1,5 Stunden zu früh in Klix war. Hinterher ist man halt immer schlauer! Wenn sich das nächste Mal wieder eine ähnliche Wetterlage einstellt (vielleicht im nächsten Fliegerlager in Bad Neustadt), werde ich versuchen die 800 km Marke zu knacken. In diesem Sinne auf eine tolle Saison 2011!

Tim Krampe





Einbau von Flüssiggasanlagen Autogastankstelle

Dorfbauerschaft 60
48346 Ostbevern
Tel.: 02532/958231 und 1247
Fax: 02532/958232

e-mail: loechte.autogas@t-online.de
web: www.loechte-autogas.de

Öffnungszeiten: Mo. – Fr. 8.30 – 16.30 Uhr
Sa. 10.00 – 13.00 Uhr
und nach telefonischer Vereinbarung

Ihr kompetenter Umrüstpartner für Autogasanlagen von

ICOM-JTG (Flüssiggas-Einspritzsystem)
Vialle LPdi und LPi (Flüssiggas-Einspritzsystem)
KME
und Venturi-Anlagen für Oldtimer und
Single-Pont-Einspritzer

Neu im Angebot:
Kfz-Reinigung und -Aufbereitung



Impressionen aus der Saison 2010





Roitzschjora 2010

Wie jedes zweite Jahr bot 2010 wieder die Chance, sich auf einem der Qualifikationswettbewerbe für die Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug zu qualifizieren. Dieses Vorhaben wollten Tim und ich mal wieder gemeinsam angehen und zwar zum ersten Mal in der Standardklasse. Nachdem wir alle in Frage kommenden Termine abgeglichen hatten, blieb nur noch eine wirkliche Möglichkeit: Der Heidepokal in Roitzschjora, im Anschluss an das Fliegerlager.



Charmant an diesem Wettbewerb war die Tatsache, dass er sich quasi auf dem Rückweg von Klix befand, so dass kaum zusätzliche Fahrerei notwendig werden sollte. Auch Gesa hatte sich in Roitzschjora angemeldet, jedoch in

Ermangelung der kurzen Flügelenden für die 18 m-Klasse. Unsere Entscheidung für Roitzschjora wurde von den hiesigen Segelflugexperten als sagen wir mal "äußerst sportlich" bewertet. Die Teilnehmerliste hat diese Einschätzung dann auch durchaus bekräftigt.

Aber man wächst ja mit seinen Aufgaben...

Da am Freitag schon der erste Wertungstag stattfinden sollte, verließen wir das Fliegerlager bereits einen Tag vor seinem Ende. Vielen Dank an dieser Stelle auch nochmal an die Discus-Piloten der SFGT, die das Flugzeug einen Tag früher rausgerückt haben!





Roitzschjora 2010

Nach gut zwei Stunden Fahrt von Klix aus hatten wir bereits das 500-Seelendorf Roitzschjora erreicht und konnten unser Hauptquartier mit dem Krampschen Wohnwagen als Kommandozentrale errichten. Der Flugplatz in Roitzschjora ist, wie im Osten üblich, riesengroß, was bei 130 teilnehmenden Maschinen allerdings auch absolut erforderlich ist.

Nachdem alles aufgebaut und eingerichtet war, gab es das Eröffnungsbriefing, bei dem uns recht erfreuliche Wetteraussichten für die nächsten Tage prognostiziert wurden. Und so sollte es dann auch kommen, denn am Freitag ging es direkt ans Fliegen. Für Tim und mich in der Standardklasse sollte es eine AAT mit den drei Wenden Köselitz (nordwestlich Wittenberg), Fünfeichen (bei Eisenhüttenstadt) und Weisswasser geben. Mindeststrecke waren 322 km. In der Startphase war ich noch recht besorgt über das Wetter. Im Norden sah es zwar ordentlich aus, aber über Roitzschjora lag eine kräftige Abschirmung. Nach dem Ausklinken von der Wilga begann dann auch der fast

spannendste Teil des Fluges. Die einzige Chance oben zu bleiben bestand darin, weit nach Norden zu den ersten Cumulanten zu fliegen. Sollte dort kein Steigen zu finden sein, wäre eine Rückkehr zum Platz nicht mehr möglich! Die Thermik dort wurde aber durch eine ordentliche Plastikwolke markiert, so dass das Risiko abzusauften vertretbar klein war.



Natürlich war auch Tim mit der 4K in dieser Plastikwolke und nachdem wir nach einer halben Stunde mühsamer Kurbelei bei guten 1000 Metern über Grund angekommen waren, entschieden wir uns zum Abflug.





Roitzschjora 2010

Der erste Bart auf der Strecke brachte dann auch direkt 2 Meter und die Sache wurde entspannter. Die Überquerung der Elbe war kein Problem und den ersten Sektor flogen wir ungefähr bis in die Mitte aus. Nun ging es Richtung Osten entlang des Südrandes des Berliner Luftraums. Hier lief es richtig gut, wir konnten ein Stück von knapp 60 km geradeaus fliegen mit einem Höhenverlust von nur gut 200 Metern. Bei Eisenhüttenstadt wurde es dann etwas tiefer, aber eine vielversprechende Wolke konnten wir in 400 Metern über Grund erreichen und wir wurden von dem besten Bart des Tages gerettet, der von unten bis oben mit 4 m/s ging. Wir waren schon tief im zweiten Sektor, aber in Richtung Osten erstreckte sich eine gutaussehende Wolkenstraße. Tim war der Ansicht, dass wir diese auf jedenfall noch ausnutzen sollten, und so flogen wir bis an die äußerste Ecke unseres Sektors einige km nach Polen ein. Die Wolken taten es genauso gut wie sie aussahen, und so waren wir weiterhin schnell unterwegs.

Den letzten Sektor wollten wir dann nur

ganz leicht ankratzen, da es von dort noch immer über 130 km bis nach Hause waren und die vorgegebene Zeit allmählich zu Ende ging. In Richtung Roitzschjora war es mittlerweile fast vollständig blau geworden. So machten wir auf dem Heimweg einen großen Bogen in den Norden. Über der Holzdorfer ED-R gab es dann zum Schluß noch einen richtig guten Aufwind, der uns in Endanflughöhe brachte. Die letzten 50 km des Fluges konnten dann entspannt absolviert werden.

Nach Ankunft in Roitzschjora zeigten unsere Rechner einen Schnitt von guten 100 km/h. Dies sollte an diesem ersten Tag für den 6. Platz (Tim) und 7. Platz (Florian) reichen, was für uns ein sehr erfreuliches Ergebnis war. Am nächsten Tag ging es direkt weiter und die Wettbewerbsleitung war der Auffassung, dass das Wetter noch etwas mehr hergeben sollte, als der Vortag. Für die Standardklasse bedeutete das ein Dreieck von 490 km Länge.





Roitzschjora 2010

Das war doch schon ne ziemliche Ansage. Für die Offene gab es sogar 600 km rund um Berlin.

Als Wendepunkte mussten wir zunächst Gardelegen und danach Neuhausen erreichen. Die ersten 127 km nach Gardelegen flogen wir zunächst deutlich nördlich vom Kurs, um uns von der Elbe fernzuhalten und die thermisch guten Sperrgebiete zu durchfliegen. Leider klappte der Teamflug heute nur sehr schlecht. Ich war immer einiges tiefer als Tim. Als der Höhenunterschied vor der ED-R 74 zu groß wurde, entschieden wir uns, dass jeder sein eigenes Ding macht. In dieser Phase des Fluges lief es bei uns beiden nicht so richtig rund. Die Steigwerte waren eher durchschnittlich und ich fragte mich, wie ich auf diese Weise die restlichen knapp 400 km schaffen sollte. Nachdem mit etwas Gebastel endlich die erste Wende erreicht war, hatte ich auch Tim in der 4K wieder getroffen und den Anfang des zweiten Schenkels konnten wir zu zweit angehen. Dieser 230 km lange Schenkel führte von der ehemals innerdeutschen Grenze bis fast nach Polen. Das erste Stück lief immer

noch recht schleppend, so dass wir Aufwinde mit 1 Meter Steigen bereits nutzen mussten. Erst gut 20 km nach der ersten Wende waren wieder Steigwerte über 2 Meter anzutreffen.



Im Nachhinein hätten wir in dieser Phase wohl etwas tiefer runter fliegen müssen, um nicht so viel Zeit im schwachen Steigen zu verlieren. Die Thermik wurde nun in Richtung Osten immer besser, und es erschien durchaus wieder machbar, die Tagesaufgabe zu erfüllen. Wie schon auf dem ersten Schenkel hatte ich wieder einiges an Höhe auf die 4K verloren und so flogen wir die zweite Hälfte des Schenkels wieder allein.





Roitzschjora 2010

Um halb fünf war die zweite Wende Neuhausen, südlich von Cottbus, dann endlich erreicht und auch die 4K war wieder an meiner rechten Fläche. Nun hieß es wieder möglichst schnell die restlichen 133 km nach Roitzschjora zu bewältigen. Im Gegensatz zum Vortag lud die Wetteroptik dazu ein, den direkten Weg zum Ziel zu wählen. Relativ problemlos gestaltete sich dann auch das letzte Stück und 45 km vom Platz entfernt konnten wir den Endanflug ansetzen. Trotz der Schwierigkeiten im Bereich der ersten Wende hatten wir wieder einen Schnitt von gut 100 km/h erreicht. Andere Piloten hatten die Strecke aber um einiges besser gemeistert als wir, und so gab es für uns nur Platz 13 (Tim) und 15 (Florian).

Die nächsten drei Tage mussten wir wetterbedingt mit Alternativprogramm füllen. Es ging auf Ausflüge nach Leipzig oder in das schöne Bitterfeld. Der Mittwoch sollte uns dann wieder in die Luft bringen. Das Wetter war fliegbar, allerdings alles andere als berauschend. Die gestellte Aufgabe, eine Racing-Task von 345 km Länge,

erschien mir daher schon recht hoch gegriffen. Und so kam es dann auch, dass Tim und ich kurz nach dem Erreichen der ersten von drei Wenden entschieden, den Motor bzw. einen netten Außenlandeacker bei Wildau-Wentdorf zu benutzen. In der Standardklasse gelang es der Hälfte der Piloten die Tagesaufgabe zu erfüllen, so dass wir leider sehr weit hinten platziert waren.

Am Donnerstag war das Wetter ähnlich dem Vortag. Die Aufgabe war mit einem Dreieck von 325 km Länge um die Wenden Lüsse und Neuhausen etwas humaner gestellt. Nach der Pleite am Vortag wollten Tim und ich auf jeden Fall bei den Heimkommern dabei sein und gegebenenfalls etwas vorsichtiger fliegen.

Der Flug begann mit einem sehr interessanten Start. Während ich gerade am Einklinken war, rollte auch beim rechts neben mir stehenden Flugzeug die Wilga vor.





Roitzschjora 2010



Während meine Wilga nun dabei war das Seil zu straffen. tat die rechts von mir dies ebenfalls und ich dachte: Gut, wer zuerst stramm hat startet dann wohl zuerst. Irgendwie waren aber beide Seile gleichzeitig stramm und ich dachte: Naja, wird der Startleiter jetzt wohl sagen wer zuerst dran ist. Weit gefehlt, beide Wilgas geben synchron Vollgas. Kurzer Blick nach rechts, der neben mir hat auch keine Lust auszuklinken. Dann jetzt schön die Spur halten! Nach einer sportlichen Linkskurve, die mein Schlepppilot direkt nach Verlust der Bodenhaftung machte war die Situation dann wieder bereinigt. Nach dem F-Schlepp machte ich mich auf die Suche nach der 4K und gemeinsam versuchten wir eine ordentliche Abflughöhe zu bekommen.

Die Steigwerte waren richtig schwach, so dass wir erst nach einer knappen Stunde den Abflug angingen. Immerhin konnten wir dies in bequemen 1700 m GND tun. Nach dem Abflug hieß es dann erstmal 50 km Gleiten bis der erste abgebrochene Meter Steigen gefunden werden konnte. Mit schwachem Steigen bastelten wir uns bis Lüsse. Am Anfang des zweiten Schenkels gab es dann den so ziemlich einzigen guten Bart des Tages, der knappe 3 Meter brachte. Weiter ging es mit viel Basteleien und Aufwinden, die oft nur wenige Höhenmeter einbrachten. Ungefähr 60 km vor der zweiten Wende war es dann mal wieder soweit, dass jeder sein eigenes Ding machen musste.

Gegen Ende des zweiten Schenkels erreichten wir eine markante Wettergrenze. In Richtung der Wende Neuhausen stand eine kräftige Abschirmung. Das Gebiet war komplett abgeschattet.





Roitzschjora 2010

Tim wählte einen südlichen Weg, während ich im wesentlichen auf direktem Kurs blieb. 40 km vor Neuhausen stand der letzte Cumulant. Dahinter war wirklich gar nichts mehr zu erkennen, was einen Aufwind versprochen hätte. So entschied ich mich, den noch vorhandenen schwachen Bart bis zum letzten Höhenmeter auszunutzen, zumal ich auch möglichst lange mit dem Einflug in die Abschirmung warten wollte, um eventuell noch eine Chance auf Wetterbesserung zu haben.

In gut 1600 Meter machte ich mich dann mit Geschwindigkeit des besten Gleitens auf den Weg zur Wende, die ich laut Rechner in ca. 400 Metern GND erreichen sollte. Vor mir waren noch drei oder vier andere Maschinen der Standardklasse, die ein paar hundert Meter tiefer waren. Obwohl ich mir zwar relativ sicher war, dass der Flug nun zu Ende gehen würde, war meine Lage also schon etwas entspannter als die der Mitstreiter.

Nun hieß es also Gleiten. Nach 10 Minuten konnte man im Süden von Cottbus ein paar Sonnenstrahlen

erkennen. Es gab wieder etwas Hoffnung, dass der Flug doch irgendwie fortgesetzt werden konnte. Nach weiteren 10 Minuten ohne einen Muckser des Varios war die Gegend mit der Sonneneinstrahlung erreicht. Tatsächlich konnte ich hier in einem halben Meter Steigen wieder etwas Höhe gewinnen. Die Wende Neuhausen lag nun großflächig in der Sonne und auf den letzten Kilometern dorthin stand dann auch glücklicherweise wieder ein Bart, der mich auf 1000 Meter brachte. Hier traf sich dann auch fast alles, was von der Standardklasse übrig geblieben war. 13 Maschinen hatten auf den letzten 20 km vor Neuhausen außenlanden müssen. Der letzte Schenkel zurück nach Roitzschjora war dann wieder etwas besser zu fliegen, wenn auch nicht das Highlight des Wettbewerbs. Dadurch, dass nun auch einige Maschinen aus 18-Meter und Offener Klasse bei uns waren, ging es in der schwachen Thermik zum Teil sehr eng zu.





Roitzschjora 2010

Im Süden von Holzdorf gab es dann – wie auch schon beim ersten Flug – den Aufwind, der die Endanflughöhe brachte. Da der McCready sehr niedrig stand, nahm ich mir noch 100 Meter Sicherheit auf Roitzschjora mit. Etwas irritierend war die Tatsache, dass in meiner Höhe noch mehrere Flieger der 18-Meter und Offenen Klasse waren und weiter kurbelten. Aber da der Discus ja auch mit 15 Metern prima gleitet, machte ich mich schonmal auf den Heimweg. Tim landete schon gut 10 Minuten vor mir in Roitzschjora. Ich war nach diesem spannenden Flug aber einfach nur froh, dass ich wieder zuhause landen konnte. Dieser Flug sollte der letzte des Wettbewerbs gewesen sein, da die beiden folgenden Tage Regen brachten.



Für Tim und mich bedeutete das Platz 17 und 18 in der Gesamtwertung. Angesichts des Teilnehmerfeldes von 35 Flugzeugen in der Standardklasse und des hohen Niveau der Aufgaben waren wir damit zufrieden. Ärgerlich war nur das Missgeschick am dritten Tag, ohne dass ein Qualiplatz sogar greifbar gewesen wäre. In jedem Fall haben wir wieder eine Menge gelernt und spannende Flüge erleben dürfen.



Zum Schluss sei noch unserem Helferteam herzlich gedankt, bestehend aus Tims Eltern, Gesas Bruder sowie Pamina, Nico und Christian!

Florian Giesen



DM Junioren in Musbach 2010

Mit dem dritten Platz auf dem Qualifikationswettbewerb 2009 in Borkenberge konnte ich mich für die Deutschen Meisterschaften der Junioren 2010 in der Standardklasse qualifizieren. Diese fand vom 8. bis zum 20. August in Freudenstadt-Musbach statt und nannte sich Black Forest Glide.



Da wir ja gerade von Roitzschjora kamen, musste ich mich erst einmal umgewöhnen. Ich tauschte das Flachland mit seinen großen Äckern gegen den bergigen Schwarzwald mit nur wenigen Außenlandemöglichkeiten ein. Den Flugplatz, der sehr klein, uneben und feucht war, teilte ich mir mit 75 Piloten in zwei Klassen. Darunter waren sechs Frauen und 15 ausländische Gäste aus neun Nationen.

Den offiziellen Trainingstag nutzte ich, um mir die Gegend von oben anzuschauen. Es herrschte Hochdruckwetter und die Wettbewerbsleitung stellte eine 2,5 Stunden AAT mit den Wenden Langenbrand, Villingen und Grafeneck. Ich konnte mir also den gesamten Schwarzwald anschauen und machte noch einen Schlenker über die Schwäbische Alb, deren Gefilde ich ja noch von den Übersberg- und Farrenberg-wettbewerben her kannte. Der Schwarzwald jedoch war neu für mich. Der Trainingstag machte Spaß und ich beendete die Aufgabe mit einem Schnitt von über 100 km/h und Platz 9 von insgesamt 35 Piloten in meiner Klasse. Dies sollte der schönste und schnellste Flug des Wettbewerbs bleiben.

Am Abend wurde dann der Wettbewerb offiziell eröffnet und alle wichtigen Personen wie Bürgermeister, Präsidenten und Vorsitzende hielten Reden.





SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



DM Junioren in Musbach 2010

Wichtig war das Briefing, denn hier wurden nochmals alle relevanten Regeln besprochen. Des Weiteren hielt Nationalmannschaftsmitglied Michael Buchthal einen Vortrag über das Außenlanden im Schwarzwald. Er präsentierte uns einen Katalog mit den wichtigsten Außenlandefeldern mit aktuellen Fotos, die er in den Wochen vor dem Wettbewerb gemacht hatte. Dieser war sehr beeindruckend und spätestens jetzt wurde jedem der Teilnehmer klar, dass das nicht einfach werden würde. Es gab zwei Arten von

Außenlandefeldern. Die Überlebbareren mit garantiertem Flugzeugschaden und diejenigen Felder, wo auch das Flugzeug heile bleiben würde, falls man das Feld dann auch richtig anfliegt. Zu diesem Zeitpunkt dachte ich noch, dass die Wettbewerbsleitung uns bei kritischem Wetter nicht in solche Gegenden schicken wird. Na-ja, falsch gedacht!



KETTEN **KONTOR** OSNABRÜCK

Antriebstechnik GmbH & Co. KG



Höhenweg 26
49170 Hagen a.T.W.
Tel. 0 54 01-83 88 99
Fax 0 54 01-83 88 97
Fax 0 54 01-99 918
info@ketten-kontor.de



DM Junioren in Musbach 2010

Des Weiteren war ich ein wenig enttäuscht, erst jetzt von dem Katalog erfahren zu haben, denn diesen hätte ich mir gerne ausgedruckt und im Flug dabei gehabt. Wenigstens konnte ich mir die Datei in den PDA spielen. Pünktlich zum Beginn des ersten Tages des Wettbewerbs stellte sich die Wetterlage bestimmend um. Wie fast immer, wenn das Wetter schlecht ist und die Wettbewerbs-leitung nicht weiß, wo es gut wird, stellt sie einfach eine AAT und schaut dann zu, was die Piloten draus machen. So war es auch an diesem Tag. Unter grauem Him-mel bildeten sich einige Cumulis, die ein Obenbleiben ermöglichten. Da die Standardklasse aufgrund des Platzes immer von hinten starten musste, war das Wetter auch schon wieder schlechter geworden, als ich dann endlich dran war. In einem großen Pulk konnte ich mich dann doch noch bis auf ca. 1100 m über Grund schrauben, um dann die Höhe abzugleiten. Mehr war wirklich nicht drin, denn das gute Wetter zog zu schnell weiter. Die meisten von uns landeten in Winzeln auf dem Flugplatz. Ich konnte mich in der Nähe weitere 45

min in 300 m GND halten und musste dazu einen Kurbelstil anwenden, der Feingewinde genannt wird. In dieser Situation musste ich an Theo denken, dessen Königsdisziplin es ist, sanfte Aufwinde auszulutschen und diese Technik in Perfektion beherrscht.



Später wurde mir klar, dass kein Wertungstag zustande kommen würde und somit zündete ich den Turbo und flog zurück nach Musbach. Als ich landete sah ich nur noch ein paar Anhänger am Flugplatz stehen und es stellte sich später heraus, dass nur ein Pilot die Aufgabe der Standardklasse gemeistert hat. Lediglich vier Piloten schafften es über 100 km.





DM Junioren in Musbach 2010

Nach einem Tag Pause (bedingt durch feuchte Kaltluft und viel Regen in der Nacht) konnten wir am 13. August die Rückseite eines Tiefs ausnutzen. Unsere Tagesaufgabe war eine Racing Task über 321 km, die uns erst in den südlichen Schwarzwald führen sollte und dann wieder an Musbach vorbei in den Norden. Wenden mussten wir südlich des Odenwaldes, um schließlich wieder zurück über das thermisch schlechtere Gebiet bei Sinsheim nach Musbach zu fliegen. Nach meinem Abflug an diesem Tag verlief mein Flug im Prinzip recht gut. Ich konnte auf dem ersten Schenkel in den südlichen Schwarzwald gut Tempo machen und auch der Flug in den Norden zur Wende südlich des Odenwaldes verlief ohne großartige Probleme. Schwierig wurde es dann wieder als ich von Norden her in den Schwarzwald einsteigen musste. Da es in der Nacht zuvor noch sehr viel geregnet hatte, machten sich dort dicke Wolken breit und verhinderten eine gute Einstrahlung. Außerdem war die Basis um einige 100 m abgesunken. Ich flog unter einer dunklen Wolkenstraße, die

genau in Richtung Flugplatz führte. Allerdings zog diese nicht mehr. Die Aussichten sahen düster aus, zumal ich nicht mehr höher als 500 m über Grund war und unter mir nichts als Wald. Einer meiner Kollegen mit dem ich lockeren, informellen Teamflug praktizierte, meldete mir, dass er die letzten Kilometer im Geradeausflug absolvieren konnte und dabei auch noch stieg. Ich stattdessen war 10 min später dran und wurde jetzt auch noch teilweise nass, da die Wolkenstraße über mir zusammenbrach. Letztendlich fehlte die Höhe, um den Pflichtwendepunkt 3 km südlich des Platzes zu erreichen. Mir gelang es lediglich mit drei weiteren Piloten und einer Höhenreserve von 70 m, eine relativ spektakuläre Platzüberquerung durchzuführen, um dann bergauf landen zu können. An diesem Tag kamen nur 50% der Piloten aus der Standardklasse zurück nach Musbach. Ich platzierte mich im Mittelfeld und war froh, es überhaupt so weit geschafft zu haben.





DM Junioren in Musbach 2010

Am folgenden Samstag, dem 14. August, war unser Meteorologe Bernd Fischer von Wetter-Jetzt sehr skeptisch was das Wetter anging. Obwohl Wetter-Jetzt in Punkto Wetterprognosen manchmal total danebenliegt, kann man sich auf Bernd gut verlassen, denn er weiß ganz genau, wann man dem Wetterprogramm mit dessen Karten glauben kann und wann nicht. Die Wettbewerbsleitung hörte nicht auf ihren Meteorologen und wollte uns erst einmal um Stuttgart schicken. Als wir dann zu Mittag alle in der Startaufstellung standen, gab es eine neue Aufgabe, die immer noch sehr optimistisch schien.



Dieser Tag sollte sich mal wieder als Plastikweitwurf herausstellen. Man schickte uns bei niedriger Basis in den hohen Schwarzwald, was einem Piloten zum Verhängnis wurde. Dieser musste

in einem der Täler landen und machte dabei seine LS8 kaputt. Ihm selbst passierte zum Glück nichts! Ich war froh, als ich den Schwarzwaldteil passieren und jetzt Richtung Alb weiterfliegen konnte. Aber auch hier ging es im Tiefflug weiter, so dass ich es nicht schaffte, auf die Alb zu kommen. Zu diesem Zeitpunkt stellte sich eine Nordwestbrise ein und einige aus meiner Klasse setzten den Flug an der Hangkante der Alb fort. Mein Problem war es, dass der Wendepunkt (Grabenstetten) auf der Alb lag und ich es nicht bis dort oben schaffte. Mittlerweile verhinderte eine dicke Abschirmung, die Bernd morgens genau so vorausgesagt hatte, sämtliche Thermikaktivitäten. Nach 130 km in der Nähe der Hahnweide zündete ich mal wieder den Turbo und ratterte zurück. Auch an diesem Tag schaffte es kein Pilot der Standardklasse, die Aufgabe erfolgreich zu beenden, was mächtig auf die Stimmung schlug.





DM Junioren in Musbach 2010

Eine Wertung kam trotzdem zu Stande und ich platzierte mich mal wieder im Mittelfeld.



Ich vertrieb mir die Zeit mit einem Besuch in Frankreich mit meinen Eltern, dem örtlichen Kino und dem warmen Hallenbad mit Dampfsauna.

Am 19. August war es dann endlich wieder soweit. Wir durften wieder fliegen. Flug-gebiet war das Rheintal und der Kraichgau, da der Süden weiter unter ausbreitenden Wolken lag. Tagesaufgabe war mal wieder eine AAT von mindestens 208 km. Die Basis war über dem Schwarzwald mit 650 m über Grund nicht sehr hoch und zudem war die Sicht sehr bescheiden. Vor lauter Feuchtigkeit war es so dunstig, dass man Wolken erst erkennen konnte, als man schon fast drunter war. Eine optimale Flugwegauswahl war nicht

möglich und somit war es wie so oft beim Segelfliegen mehr oder weniger Glückssache, eine gute Linie zu fliegen. An diesem Tag flog ich die meiste Zeit allein und zog mein eigenes Ding durch, was mit dem 13. Platz belohnt wurde. Immerhin war ich unter denjenigen, die es wieder nach Musbach schafften. 16 Piloten aus meiner Klasse gelang das nicht!

Der letzte Tag des Wettbewerbes war der chaotischste überhaupt. Das Wetter war mal wieder sehr durchwachsen. Auch Bernd war wieder skeptisch. Die Wettbewerbsleitung hingegen nicht. Nachdem die Startbereitschaft diverse Male nach hinten ver-schoben worden war und ich mittlerweile die C Aufgabe programmiert hatte, fing man an, die Clubklasse nach oben zu schleppen, da sich einige Cumulis in sehr niedriger Höhe bildeten. Als nun die Hälfte der Clubklasse oben war, mussten die ersten 10 Clubbis auch schon wieder landen. Dies hatte zur Folge, dass der Schleppbetrieb unterbrochen wurde.





DM Junioren in Musbach 2010

Jetzt entschied man, die Clubbis, die ja vor der Standardklasse stand, schnellstmöglich zur Seite zu schieben, um der Standardklasse den Vorrang zu gewähren, da wir noch einen Wertungstag brauchten um die Meisterschaft gültig zu machen. Dass dabei keine Schachtelschäden entstanden, wundert mich noch heute! Als dann mal eben die 40 Flieger zur Seite geschoben waren, wurden wir geschleppt. Dazu muss man sagen, dass es in Musbach an diesem Tag keinen einheitlichen Ausklinkpunkt gab. Damit wollte man ein weiteres Absaufen der Teilnehmer verhindern. Hätte man uns nicht unter eine Wolke geschleppt, wären wir wohlmöglich nicht oben geblieben. Des Weiteren hatte dies zur Folge, dass ich beinahe von einer anderen Schleppmaschine, die sich im Sinkflug befand, abgeschossen wurde. Ich wurde selbst gerade hochgezogen und befand mich hinter meinem Schleppflugzeug als mein Flarm wie wild Alarm schlug. Dadurch konnte ich die sich von vorne links oben nähernde Schleppmaschine schnell sichten. Das Schleppflugzeug näherte sich so rasch,

dass ich nicht über Funk warnen konnte und in 250 m ausklinken, die Klappen ziehen und nach schräg unten ausweichen musste. Ich war bisher einem anderen Flugzeug in der Luft noch nie so nahe gekommen! Bei dem Ausweichmanöver habe ich mit hochgezogenen Schultern damit gerechnet, dass es knallen würde. Zum Glück war das nicht der Fall! Als sich die Situation bereinigte sah ich meine Schleppmaschine, wie auch die Schleppmaschine mit der ich beinahe kollidierte, ohne Kurskorrekturen weiterfliegen.



Daher muss ich davon ausgehen, dass beide Schlepppiloten trotz Flarm nichts davon mitbekommen haben.





DM Junioren in Musbach 2010

Nach diesem Vorfall beschloss ich den Tag für mich zu streichen, zumindest wettbewerbsmäßig. Ich zündete den Turbo und machte erst einmal Höhe um nicht landen zu müssen und mich von dem Schock zu erholen. Letztendlich machte ich noch einen gemütlichen Flug, um dann sicher in Musbach zu landen. Danach setzte ich die Wettbewerbsleitung von dem Vorfall in Kenntnis. Ich äußerte auch Kritik daran, dass man an diesem Tag die Segelflieger in alle Himmelsrichtungen geschleppt hatte und sprach mich für eine geregelte „Schlepprunde“ mit definierter Ausklinkzone aus. Eine Aussprache mit den beteiligten Schlepppiloten, wie ich es mir wünschte, kam nicht zu Stande, da diese von Flugplätzen aus der Umgebung kamen und schon zurückgefliegen waren. Ich kann nur hoffen, dass meine Kritik bei den Weltmeisterschaften der Junioren, die 2011 auch in Musbach stattfinden werden, Berücksichtigung finden wird. In der Gesamtwertung konnte ich den Wettbewerb mit dem 20. Platz abschließen. Aufgrund dessen, dass das mein erster Wettbewerb im

Schwarzwald war und die geographischen Verhältnisse fliegerisch einiges abverlangen, bin ich sehr zufrieden mit dem Ergebnis. Das Wetter hätte wirklich besser sein können, aber damit hatten wir ja letzte Saison generell ein wenig Pech. Zum Wettbewerb selbst und wie er veranstaltet wurde, muss ich sagen, dass ich schon an besseren bzw. sichereren teilgenommen habe. Und wer das Geschehen im Internet außerhalb der Wettbewerbshomepage auf privaten Blogs oder im OLC Pilotenkommentare gelesen hat, der weiß, dass ich nicht der einzige bin, der das so sieht und kann feststellen, dass dort weitaus schärfere Kritik von Piloten, die in meinem Alter über 2000 Stunden Segelflugerfahrung haben, ausgeübt worden ist. Auf jeden Fall habe ich in dieser Zeit eine Menge Erfahrungen sammeln können und hoffe, daraus gelernt zu haben. Abschließend möchte ich mich an dieser Stelle noch mal herzlich bei meinen Eltern bedanken, die mich während des Wettbewerbes in allen Bereichen unterstützt haben!

Tim Krampe



Der Weg zurück zum Glück

Was war man doch unbedarft, als man noch jung und natürlich hübsch durch die Lande zog, jede Menge Unsinn im Kopf hatte und das größte Problem war, darüber nachzudenken, wo am nächsten Samstag die beste Party ist und ob die auch genug Bier haben. Man stand drei Mal auf dem Fußballplatz und war zufrieden mit sich und fand seine Eltern doof ... bis auf mich ... ich stand nicht auf dem Fußballplatz, sondern meist daneben. Naja, meistens saß ich, und zwar auf der Reservebank, wenn ich denn dann überhaupt mit durfte ...

Nachdem ich dann im Alter von 16 Jahren festgestellt hatte, dass ich es einfach nicht kann, habe ich aufgehört Fußball zu spielen und lebte mein Leben. Abends wurde die Sau rausgelassen und Tagsüber habe ich ausgeruht. Ich war Student. Das Schicksal wollte es so, dass ich dort meinen Studienkollegen Klaus Goege kennen lernte, der bei jeder Pause vom Lernen und Kaffeetrinken, keine Minute ausließ, mit großer Begeisterung den lautlosen Segelflug zu beschreiben. Ich hatte Zeit und keine Hobbys, also habe

ich einen Gaststart mit HeiBie gemacht. Die Lunte war gezündet und die Sucht, frei zu sein, wie ein Vogel, trieb mich voran, immer weiter und weiter.



Nachdem ich das Studieren drangegeben hatte, in dem ich meinen Abschluss machte, fing natürlich auch der „Ernst“ des Lebens an und Erlebnisse und Erfahrungen bei Überlandflügen mit und ohne Fliegerkameraden, Fliegerurlauben, Wettbewerben und Meisterschaften mit und ohne Rolf waren bald schon nur noch süße Erinnerungen, die mich regelmäßig quälten, wenn ich mal wieder einen meiner Fluglehrerdiensten am Flugplatz nachging und eben nicht auf einem Überlandflug verweilte.





Der Weg zurück zum Glück

Nun sind die "Blagen" groß genug und ich versuche bei der Überlandfliegerei Anschluss zu gewinnen. Sicher, eigentlich bin ich schon ein bisschen zu alt, noch mal meinen Träumen nach Strecke, Ruhm und Ehre nachzurrennen, aber ich kann dann doch nicht von dieser Sucht lassen. Seit zwei/drei Jahren schreibe ich nunmehr in der Segelflugpost über die Erfahrungen im Überlandflug eines alten Mannes, der das Überlandfliegen nicht sein lassen kann. Wer meine Reportagen gelesen hat, weiß, dass ich immer noch einen Fliegenschiss fliege, aber die Haufen werden größer!

Wie der liebe Gott es so wollte, hatte ich mich just in der Nacht auf den Weg gemacht an deren Morgen die meisten Segelflieger nur ein Hallentor aushängen mussten, um auf Strecke zu gehen. Nichtsdestotrotz war die Anreise angenehm, der erste Tag in Klix auch der erste Tag in der Luft, und das Aufbauen des Zeltes meiner Tochter dank umfangreicher Anweisungen ein Klax. Dann begann das Warten, das Warten und Hoffen auf besseres Wetter, später dann nur noch das Hoffen, dass

der Regen doch aufhören möge. Das Tief löste sich nur zögernd auf und ein kleines Hoch entlang der Polnischen Grenze sorgte für zumindest kleine Hoffnungsschimmer, ein etwas größeres Dreieck zu fliegen.



Das Briefing war wiederholt ein ziemlicher Volltreffer und Stephan auf dem Nimbus und der alte Mann mit dem Discus schrieben ein 390er Dreieck aus. Natürlich standen wir wieder weit vorne. Die ersten Versuche an die Basis zu gelangen waren nicht sehr berauschend, die Thermik eher mäßig die Wolkenuntergrenze lag bei c. a. 1000 m über Grund. Die Umgebung war fremd, das Flugzeug bestimmt irre teuer und ich war **alleine**.





Der Weg zurück zum Glück

Supi! Geht doch! Es ist zwar nicht das lang ersehnte 500er, aber endlich wieder Überland. Zunächst flogen Stephan und ich bei leicht ansteigender Basis und Steigwerten von mittlerweile 2,0 m/sec. (entspricht der Geschwindigkeit eines Fahrstuhles, der genau so alt ist wie ich) Richtung Nordwesten. Die Wolken sahen vielversprechend aus und die Basis stieg zwischenzeitlich auf 1300 m an. Der erste Schenkel des ausgeschriebenen Dreiecks ging über Hoyerswerda und der Arbeitsbereich unserer Luftsportgeräte spielte sich zwischen 900 m und 1300 m ab. Die erflogene Durchschnittsgeschwindigkeit lag zwischen 100 und 120 km/h. Das Leben war schön.....

Nördlich von Bronkow nach ca. 80 km Flugstrecke konnte dann der vorerst beste Bart des Tages ausgekurbelt werden. Es ging mit 3 m/sec bis auf 1600 m Höhe über Grund. Das Wetter war geil und ich habe mich natürlich bereits damit beschäftigt, das Dreieck am Ende um diverse km zu verlängern. Die erste Wende „Niedere Fläming“ nach 123 km war zügig erreicht, der

Boden nicht wirklich nah und ich flog mit Stephan noch halbwegs zusammen. Auf dem zweiten Schenkel wurden die „Löcher“ zwischen den Wolken größer und erste Tendenzen zu Ausbreitungen waren zu erkennen. Die Steigwerte lagen bei rund 2 m/sec aber wir flogen z. T. 130 - 150 km/h im Geradeausflug. Trotz intensivster Bemühungen mit Stephan weiterhin zusammenzubleiben, musste ich feststellen, dass ich eben keine Wölbklappen am Flugzeug hatte, dass immer nur bei mir keine Thermik war und dass man in meinem Alter sowieso zuviel an andere Sachen denkt, ja ja, die Jugend ... weg war er.

Beeindruckend am zweiten Schenkel war der Aufwind über den Tropical Island, einer ehemaligen Halle zur Produktion von Zeppelinen. Nach 105 km war der zweite Schenkel geschafft und ich wendete bei Frankfurt an der Oder. Bei Eisenhüttenstadt habe ich mich noch mal mit 1,5 m/sec bis auf 1500 m hochschrauben können.





Der Weg zurück zum Glück

Die Gespräche im Funk über die Wetterlage am Zielflugplatz Klix ließen nichts Gutes erwarten. Wie selbst der größte Depp sehen konnte liefen die Wolken westlich der Polnischen Grenze auseinander. Nunmehr musste ich eine Entscheidung treffen. Plan A: Die vorhandene Höhe würde reichen um das Kraftwerk bei Cottbus zu erreichen. Ich wählte natürlich Plan B! In Polen stand ein wirklich schöner Cumulant. Schön ist, wenn man dann aber genug Höhe hat dahin zu kommen. Da ich beim Anfliegen des Wolkenhaufens jedoch nicht wirklich vorankam, wendete ich bei Jaromirowice und flog wieder zurück nach Cottbus. Für Plan A war ich jetzt zu Tief und so entschloss ich mich in Cottbus anzufragen, ob ich ggf. auf dem Verkehrslandeplatz Cottbus-Drewitz, „dem Standort für Geschäftsreisende in der Lausitz“ landen könne. Was soll ich sagen? Es gab nur Superlativen. Ich hatte zum gefühlten 328.957 Mal mein Dreieck nicht geschafft, ich hab den nettesten Flugaufsichtsbekanntesten aller Zeiten (kurz: nfaz) kennen gelernt, noch nie wurde ich nach der Landung mit

einem „Follow me“-Wagen abgeholt und der Turm war so hoch, dass man nur mit dem Aufzug fahren konnte. Viele, viel Eindrücke mehr ließen die Zeit des Wartens auf meine Rückholer wie im Fluge vergehen. Rolf, Heike und Mika wurden ebenfalls mit „Follow me“ zum Landeplatz geleitet. Und ein wirklich schöner Tag nahm im Fliegerlager sein schönes Ende. Stephan hatte es natürlich geschafft.

Ja ja, die Jugend ...

Ich hoffe, dass ich in 2011 nochmal die Chance bekomme, etwas Größeres zu fliegen und wenn das – wie üblich – wieder mal nicht klappt, werdet ihr es sicher an dieser Stelle erfahren.



Schöne Grüße von *Mantelklaus* aus OttiBotti.

Aber jetzt muss ich los, einen Karnevalswagen bauen ...



AIRlebnis NRW 2010

Mein erster Gedanke, als ich vom Luftsportjugendtag bei in Telgte hörte, war: An dem Wochenende bin ich im Urlaub.

Da man in der Zeit vor der Veranstaltung jedoch keine weiteren dazu erhielt, wurde ich neugierig und habe mich nach dem aktuellen Planungsstand erkundigt. Hier gab es aus meiner Sicht dann noch die eine oder andere Planungslücke. Da man mit 'nem Bierwagen und ein bisschen Mukke jedoch in der heutigen Zeit, keine Party mehr veranstalten kann, habe ich mich dann doch etwas eingebracht.

Dank guter Beziehungen war das Thema Beschallung und Beleuchtung mit zwei Telefonaten organisiert. Auch das noch offene Thema Verpflegung konnte durch einige Telefongespräche schnell als „kommt“ verbucht werden. Die Planung „wo steht was“ in der „Festhalle“ war nicht das große Thema. Auf Grund von Strom und Wasseranschlüssen blieben keine Alternativen. Der Getränkehändler wurde besucht und die Bestellung

wurde aufgegeben. Nach diesem Besuch war eigentlich alles da. Es gab etwas zu trinken und zu essen. Die dazugehörige „Entsorgungsstation“ war gebucht, die Party hatte Licht und Ton, morgens duschen konnte man auch. Alles andere wird schon klappen.

Irgendwann kam dann die Frage auf: Wer ist eigentlich zum Helfen da. 10-12 Leute waren schnell gefunden, aber es musste doch ganz gut was geschafft werden. Auf Grund der Kirmes war auch der ein oder andere „verhindert“.

So kam das Wochenende. Am Freitag mussten noch der Duschcontainer und der WC-Wagen mit Strom, Wasser und Abwasser versorgt werden. Dank der großen Kreativität der Beteiligten und dem einen oder anderen Besuch im Baumarkt wurde dies sozusagen – just in time – fertig. Auch der Pommesstand konnte pünktlich abgeholt und in Betrieb genommen werden. Die Mädels und Jungs von der LSJ haben sich nach ihrer Anreise in unserem Zelt eingerichtet.





AIRlebnis NRW 2010

Um gefühlt 18 Uhr begann die große Anreisewelle. Und unsere Gäste hatten Hunger. Hier brach im Frittenstand dann eine leichte Hektik aus. So ist der Verkauf von Pommes ohne Wechselgeld und mit wenig Personal doch etwas „problematisch“. Jedoch helfen Ansagen wie „Wer passend zahlt, bekommt seine Pommes sofort“, enorm. Auch die Hilfsbereitschaft der Jugendlichen war enorm. Ich weiß zwar nicht, wer mir da im Pommesstand geholfen hat, aber vielen Dank!

So bekam man den Anreisetag dann doch ganz gut über die Bühne. So als Übung für den Samstag sicherlich hilfreich.

Die Aufgabenstellung am Samstag:

- Versorgung der Teilnehmer
- Flugbetrieb mit Winde usw.
- Aufbau der Licht- und Tontechnik
- Aufbau der Theken in der Halle
- Abholen vom Kühlanhänger
- Abends die Party (Ende offen)

Das sollte doch mit 20 Leuten möglich sein. Abends waren weniger vor Ort – war ja Kirmes. Irgendwie haben wir am

Tag alles geschafft. Große Pannen hat es nicht gegeben. Die Halle war fertig. Musik und Licht waren top, die Getränke waren kalt, die Theken bereit, die Helfer motiviert, also kann es losgehen.



Während der Party gab es natürlich genug zu tun. Neben dem Verkauf von Wertmarken und dem Getränkeausschank gab es noch den einen oder anderen Schauplatz. So musste die Crew vom Pommesstand andauernd motiviert werden. Die hatten nach sechs Stunden keine Lust mehr – zu Recht! Mit zunehmendem Konsum von Alkohol wollte auch der ein oder andere Gast der Party verwiesen werden. Spontane Krisen wie „Wir haben kein Klopapier mehr“ konnten dank der am Flugplatz angesiedelten Gastronomie zügig gelöst werden.





AIRlebnis NRW 2010

Irgendwann war dann Feierabend. Alle Partygäste aus der Halle raus, Licht und Musik aus, dann schlafen gehen.

Sonntagmorgen um 11 Uhr hieß es dann: Aufräumen. Und es war viel aufzuräumen, abzubauen, wegzutragen. Sehr viel. Hat aber geklappt. Man munkelt wir wären sogar gelobt worden.

Fazit:

Die Veranstaltung war ein voller Erfolg – siehe Bericht der LSJ-NRW. Ein Dankeschreiben an die Jugendgruppe durch die LSJ-NRW hängt noch bei uns am Schwarzen Brett. Die Teilnehmer schnupperten in die anderen Luftsportarten hinein. Modellflieger konnten Segelfliegen, Segelflieger Ballonfahren, Ballonfahrer Modellfliegen und sonst noch kreuz und quer durch andere Luftsportarten wechseln.

Nun noch mein persönliches Fazit: Können wir so eine Veranstaltung wiederholen?

Antwort: ja, ABER:

Lösung A:

Ich bin da im Urlaub

Lösung B:

Wir schaffen das nicht alleine. Nur gemeinsam mit den anderen interessierten Vereinen am Platz kann so eine solche Veranstaltung zu Erfolg kommen. Wir brauchen deutlich mehr Helfer. Dies könnte man am Tag der offenen Tür ganz gut üben.

An dieser Stelle noch einmal vielen Dank an alle, die uns auch vereinsübergreifend geholfen haben.

Philipp Stadtmann



IHR SPEZIALIST...

in allen Getränkefragen für Stadtfeste und
Großevents, Volks- und Heimatfeste
Lieferung von Party- und Festzelten,
Theken, Tischen, Stühlen, Pavillons

Komplettausrüster für alle Anlässe

Getränkekotten

GETRÄNKE Depot **HANDELS GMBH**
TELGTE

Orkotten 50 . 48291 Telgte

E-Mail: Getraenkekotten-Depot@T-Online.de

SERVICE-TELEFON 02504 / 1731



BÜRGERHAUS

Gastronomie

TELGTER BÜRGERSTUBEN

Gaststätte - Restaurant - Kegelbahn
Saal/Gesellschaftszimmer
bis 450 Personen

WHG Gastro- und Handels GmbH Telgte

Steinstraße 26, 48291 Telgte

Fon: 02504 / 3037 / Fax: 02504 / 9854 574



Jeder Mensch hat etwas, das in antreibt

Volksbank unterstützt Schnuppermitgliedschaften

Gemeinsam mit der Segelfluggruppe Telgte e.V. bietet die Vereinigte Volksbank eG im Juni 2011 Mitgliedern zwischen 14 und 25 Jahren die Möglichkeit an, in einem doppelsitzigen Segelflugzeug das Fliegen zu erlernen.

Der achtwöchige Kurs, der nach Abstimmung, vorausgesetzt sind hinreichende Wetterverhältnisse, an den Wochenenden sowie möglichst einmal wochentags stattfindet und insgesamt 20 Flüge beinhaltet, wird durch die Volksbank gefördert und kostet den Teilnehmer lediglich 50 Euro. Insgesamt zehn Plätze stehen zur Verfügung. Alle 14 bis 25-jährigen Mitglieder, die Interesse an einer Segelflugausbildung haben, können sich bei Herrn Bernd Pohlkamp, c/o Vereinigte Volksbank eG, bewerben.

Die Auswahl findet nach einer ersten Zusammenkunft am Flugplatz, zu der die Interessenten eingeladen werden, statt.

Wer nach dieser Auftaktveranstaltung immer noch ernsthaft interessiert ist, hat die Chance dabei zu sein. Ist das Interesse größer als zehn, werden die Teilnehmer im Nachgang zur Auftaktveranstaltung ausgelost. Da der finanzielle und organisatorische Aufwand groß sind, möchte die Segelfluggruppe mit zehn Flugschülern starten, die diese Grundausbildung mit großer und bleibender Begeisterung absolvieren.

So wird man Pilot eines Segelflugzeuges:

Die praktische Ausbildung findet am Anfang in doppelsitzigen Segelflugzeugen statt. Der Flugschüler sitzt hierbei von Anfang an auf dem vorderen Sitz (dem Hauptpilotsitz) genauso wie er dies auch später als verantwortlicher Luftfahrzeugführer tun wird. Der Fluglehrer sitzt auf dem Sitz dahinter und hat genau dieselben Steuerorgane zur Verfügung wie der Schüler. Der Fluglehrer übernimmt zu Anfang die komplette Steuerung des Flugzeuges.





Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt

Er zeigt dem Schüler in einzelnen Übungen nach und nach die Funktion der einzelnen Ruder und die Techniken des Fliegens, die der Schüler dann sofort nachmachen und üben kann. Auf diese Art wird der Fluglehrer mit der Zeit immer weniger tun und immer mehr dem Schüler die Steuerung überlassen, bis dieser schließlich die volle Kontrolle der Maschine übernimmt und der Lehrer ihn nur noch mit Worten korrigiert.

Nach etwa 50 bis 70 Starts, die je nach Möglichkeit durchgeführt werden können, ist es soweit: Der Fluglehrer hat schon seit geraumer Zeit nichts mehr zu tun und auch nur noch Unwesentliches zu verbessern gehabt und entscheidet sich deshalb schweren Herzens dazu, dem Schüler diese mündlichen Eingriffe nur noch über das Funkgerät zukommen zu lassen. Der Schüler (genauso wie der Lehrer) bereitet sich also auf den großen Augenblick vor: **den ersten Alleinflug im Fliegerleben.**

An den Kosten für diese Ausbildung beteiligt sich die Vereinigte Volksbank eG, indem sie für 20 Starts und

Landungen die Startgelder sowie die Landegebühren übernimmt, das entspricht einem Wert von ca. 150 Euro. Die Kosten von 50 Euro für jeden Teilnehmer decken die allgemeinen Kosten des Vereins und insbesondere die Versicherungskosten; denn selbstverständlich besteht für eine solche Ausbildung eine Haftpflichtversicherung.

Die Segelfluggruppe Telgte bietet den Teilnehmern ein weiteres „Bonbon“ an, indem jeder Segelflugschüler in einem Fortsetzungskurs für die ersten zehn weiteren Starts in diesem Zeitraum pauschal 50,00 € (Windenstartgebühr, Flugzeitgebühr, Landegebühr), eine um gut ein Drittel ermäßigte Gebühr bezahlt.

Die Telgter Segelflieger hoffen, auf diese Weise möglichst vielen jungen Menschen nicht nur die Schönheit des Luftsports nahe zu bringen, sondern zudem auch noch viele berufliche Entfaltungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Schaut Euch doch mal auf die Homepage: www.sfg-telgte.de



Die Saison 2010 in Zahlen

Das Jahr 2010 war durch das Wetter bedingt eher durchwachsen. Bis auf den neuen Discus-2c haben alle Flugzeuge einen deutlichen Rückgang bei den Stunden und Starts zu verzeichnen. Bei vorhandenem Wetter wurde dieses aber auch genutzt. So haben Rolf Bieckmann, Florian Giesen und Michael Otreмба Streckenflüge von über 500km erfolgreich absolviert. Tim Krampe stellte im Fliegerlager, mit dem privaten Discus-2cT, mit 745km einen neuen Vereinsrekord auf.

ASK 21	D-8460 (PM)	360 Starts	97h 45Min
ASK 23	D-5073 (TE)	94 Starts	44h 10Min
LS 4	D-4545 (RY)	32 Starts	50h 19Min
Discus-2c	D-8445 (TM)	26 Starts	84h 19Min
Gesamt		512 Starts	276h 33Min

"Highlights" der Saison 2010:

- Piloten (meisten Starts) Michael Brüggemann 77 Starts
- Piloten (meisten Stunden) Florian Giesen 56h 27Min
- Schüler (meisten Starts) Damian Schlang 61 Starts
- Schüler (meisten Stunden) Bendix Maternowski 13h 21Min
- Florian und Theo Farrenbergwettbewerb Platz 7 und Platz 6
- Tim und Florian Roitzschjorawettbewerb im Mittelfeld
- Tim Qualifikation zur Deutschen Juniorenmeisterschaft in Musbach im Mittelfeld
- Michael B. fliegt sein erstes 300km-FAI Dreieck
- Rolf fliegt von Telgte auf dem Discus-2c sein erstes 500km-FAI Dreieck
- Florian fliegt von Klix auf dem Discus-2c sein erstes 500km-FAI Dreieck
- Martin erhöht den Vereinsrekord der ASK 23 in Klix auf 343km
- Tim erhöht in Klix den Vereinsrekord mit dem Discus-2cT (15m) auf 745km
- Otti fliegt mit der LS 4 ein 500km-FAI Dreieck von Telgte





Die Saison 2010 in Zahlen

OLC Wertung

Die Segelfluggruppen Münster und Telgte erreichen gemeinsam in der weltweiten Wertung mit 35.023,77km, 115 Flügen von 19 Piloten den Platz 248 von 1382. In Deutschland ist das Platz 153 von 726 und in NRW der Platz 47 von 184. In der Deutschen Qualifikationsliga des OLC sind das 78 Punkte und Platz 110 von 515.

In der für uns bedeutsameren Wertung der DMSt konnten folgende gute Ergebnisse erreicht werden:

DMSt Wertung NRW (nur Piloten des Telgter Vereins) / Einzelwertung

Senioren	Offene Klasse	Stephan	Platz 8	von 92
Senioren	18m Klasse	Rolf	Platz 51	von 299
Senioren	18m Klasse	Florian	Platz 93	von 299
Senioren	18m Klasse	Kalle	Platz 149	von 299
Senioren	Standard Klasse	Tim	Platz 13	von 444
Senioren	Standard Klasse	Florian	Platz 38	von 444
Senioren	Standard Klasse	Michael B.	Platz 113	von 444
Senioren	Club Klasse	Theo	Platz 139	von 365
Senioren	Club Klasse	Martin	Platz 142	von 365
Junioren	Standard/Club	Tim	Platz 3	von 162
Junioren	Standard/Club	Michael B.	Platz 37	von 162

DMSt Wertung NRW (nur Piloten des Telgter Vereins) / Mannschaftswertung

Junioren	Standard/Club	Tim & Michael B.	Platz 13
Senioren	18m/Offene	Florian, Stephan & Rolf	Platz 10
Senioren	18m/Offene	Tim, Klaus & Kalle	Platz 95
Senioren	Standard/Club	Tim, Otti & Florian	Platz 6
Senioren	Standard/Club	Michael B., Rolf & Klaus	Platz 122



Ausbildung 2010

Gunnar Quante erflog seine A (die ersten Alleinflüge) und erhielt kurz darauf im Fliegerlager die Einweisung auf die einsitzige ASK 23.



Nick Lehmborg fliegt nun die LS 4 und Bendix Maternowski erhält nach bestandener Prüfung seinen Schein als Luftfahrzeugführer.



Josef Büscher reaktivierte nach langer Zeit des Nichtfliegens seinen Schein.

Neu begrüßen können wir Nils Ahrens, Kim Heinzerling und Jonathan Tacke.

Gutscheine

Sie kennen jemanden, der sich für das Segelfliegen interessiert? Sie möchten gerne selber einmal die lautlose Form der Fliegerrei ausprobieren? Einmal die Dynamik eines Windenstarts erleben? Kein Problem - wir nehmen Sie mit.

Selbstverständlich gibt es unsere Schnupperflüge auch als Gutscheine zum Verschenken.



www.sfg-telgte.de / Schnupperflüge



Herzlichen Glückwunsch

Einige Mitglieder haben in diesem Jahr Grund zum Feiern:

- 80 Jahre Theodor Nüßing
- 70 Jahre Willi Holtkamp
- 50 Jahre Wladimir Dick
- 20 Jahre Michael Brüggemann
 Maximilian Schneider
 Fabian Timmermann
- 18 Jahre Nick Lehmborg
 Kim Heinzerling



Diesen Mitgliedern danken wir für Ihre langjährige Mitgliedschaft:



Walter Dierkes



Josef Büscher
Jonny Kroos
Heinrich Sondermann



Ingo Benning



Gunnar Hasse
Klaus Mende





In eigener Sache - Werbeflächen noch frei

Zwei unserer werbewirksamen Segelflugzeuganhänger haben noch freie Fläche für mögliche Werbung (im Bild ein Beispiel für gute Werbung).



Konditionen unter:

geschaeftsfuehrer@sfg-telgte.de

So ist unter Anderem der Anhänger des Schulungsdoppelsitzers (unser größter Anhänger) noch komplett frei. Diese Werbung möchten wir gerne mittel- bis langfristig einsetzen.



In eigener Sache - Inserate in der Segelflugpost

Auch in der nächsten Ausgabe (2012) unserer Vereinszeitung sind wieder Plätze für Werbeinserate vorhanden.

Für günstige Kurse ist das Schalten einer Anzeige von der 1/3 Seite bis zur 1/1 Seite möglich.

Interessenten melden sich bitte unter:

geschaeftsfuehrer@sfg-telgte.de





Was kostet Segelfliegen?

In der Segelfluggruppe Telgte e.V. ist es seit vielen Jahren unser Ziel die Kosten für alle Interessierten möglichst gering zu halten. Aus diesem Grund haben wir eine Gebührenordnung erstellt, die ein kostengünstiges Segelfliegen möglich macht.

Jahresbeiträge (Abrechnung erfolgt quartalsweise):

Aktiv:	300,00 €	pro Quartal:	75,00€
Jugendlich:	200,00 €	pro Quartal:	50,00€
Schüler:	80,00 €	pro Quartal:	20,00€
Passiv:	60,00 €	Berechnung erfolgt jahresweise	
Zweitmitglied:	125,00 €	pro Quartal:	31,25€

Windenpauschale

Vorauszahlung	60,00 €	beinhaltet:	12 Starts
Staffelung 1 (Paket 1):	90,00 €	beinhaltet:	30 Starts
Staffelung 2 (Paket 2):	125,00 €	beinhaltet:	50 Starts
Windenstart:	5,00 € / Landegebühen: wie vom AeroClub vorgegeben		

Fluggebühren	ASK 21 & 23	LS 4	Discus-2c
001 bis 120 Minuten	0,20 € / min.	0,33 € / min.	0,40 € / min.
121 bis 240 Minuten	0,15 € / min	0,25 € / min	0,30 € / min
241 bis xxx Minuten	0,10 € / min	0,16 € / min	0,20 € / min

Einmalige Typengebühr:

	ASK21	ASK23	LS4	Discus-2C
Arbeitnehmer, Arbeitgeber	75 €	100 €	125 €	200 €
Studenten, Jugendliche	50 €	50 €	50 €	150 €
Schüler	50 €	50 €	50 €	100 €
Zweitmitglieder	75 €	100 €	125 €	300 €

Beispielrechnungen finden Sie auf unserer Homepage.



Impressum, Kontakt

Impressum

Herausgeber:
Segelfluggruppe Telgte e.V.

Redaktion:
Rolf Bieckmann verantwortlich,
Maximilian Schneider

Bilder:
Archiv, Familie Bieckmann,
Detlev Dierkes, Rolf Wengorz,
Familie Kroos, Familie Krampe,
Hermann Kerßenfischer,
Klaus Mende

Gestaltung:
Heike & Rolf Bieckmann

Druck:
Burlage Druck + Einband GmbH
48231 Warendorf

www.sfg-telgte.de
Segelflugpost@sfg-telgte.de
April 2011



Kontakt

1. Vorsitzender
Detlev Dierkes
02504 - 72188

2. Vorsitzender
Ralf Nüßing
02504 - 77422

Ausbildungsleiter
Günther Möllers
02584 - 691

Geschäftsführer
Rolf Bieckmann
02581 - 928574

Kassenwartin
Heike Bieckmann
02581 - 928574

Werkstattleiter
Michael Otremba
0175 - 3231509

Jugendgruppenleiter
Michael Brüggemann
0163 - 9722975



Elektro Hartmeyer
Hausgeräte + Service

Hausgeräte?
Wir kümmern
uns darum!

Verkauf
Montage
Reparatur
Wartung

Emsstraße 23 · 48291 Telgte

Telefon 0 25 04/31 02

Telefax 0 25 04/62 71

www.elektro-hartmeyer.de



P

Parkplätze direkt
hinter dem Haus

Offen für Ihre Wünsche:

Montag - Freitag · 9.00 - 13.00 Uhr · 15.00 - 18.00 Uhr

Samstag · 9.00 - 13.00 Uhr

„Frei sein unter Sonne und Wolken.“



Gemeinsam auf Kurs:
Segelflieger und Volksbank
Detlev Dierkes und Bernd Pohlkamp

Für 18- bis
25-jährige Mitglieder
unserer Volksbank:
Lernen Sie Segeln!
Jetzt informieren
und anmelden!

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.



Vereinigte Volksbank eG
www.vereinigte-vb.de

