

TELGTER SEGELFLUGPOST



Gut gerüstet in die Zukunft:

Der Duo Discus XLT ist da!

Kunststoffseile für die Winde!



JAHRGANG 32 ♦ 2015

www.sfg-telgte.de

ZEITSCHRIFT DER SEGELFLUGGRUPPE TELGTE e.V.

DER NEUE NISSAN PULSAR.

WILLKOMMEN GROSSARTIG.



Innovation
that excites



PULSAR VISIA
1.2 DIG-T, 85 kW (115 PS)
UNSER PREIS AB
€ 15.780,-

- Klimaanlage, manuell
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Radio-CD mit USB MP3, AUX
- Bluetooth®-Freisprecheinrichtung
- Lenkradfernbedienung
- Stopp-/Start-System

JETZT PROBE FAHREN

Gesamtverbrauch l/100 km: innerorts 6,3, außerorts 4,3, kombiniert 5,0; CO₂-Emissionen kombiniert 117,0 g/km (Messverfahren gem. EU-Norm); Effizienzklasse B.

Abb. zeigt Sonderausstattung

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



Vorwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Segelfliegerinnen und Segelflieger!

Liebe Freunde des Luftsports!

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus: Am 20. März dieses Jahres werden sich rund 20 Mitglieder unserer Segelfluggruppe auf den Weg nach Kirchheim/Teck östlich von Stuttgart begeben, um dort das langersehnte neue doppelsitzige Segelflugzeug DuoDiscus XLT direkt im Herstellerwerk in Empfang zu nehmen.

Natürlich darf da eine Werksbesichtigung nicht fehlen, auf die sich insbesondere unsere jungen Flugschüler freuen, sehen sie doch zum ersten Mal den Entstehungsprozess eines Segelflugzeugs – und das bei einem der beiden weltweit führenden Hersteller.

Der „Duo“, wie er gemeinhin genannt wird, verfügt über einen im Rumpf hinter den Flächen „versteckten“ Motor, den man bei Bedarf, etwa bei nachlassender oder gar ausbleibender Thermik ausfahren kann, um dann mit seiner Hilfe zum nächsten Aufwind oder eben abends „nach Hause“ ins heimische Telgte zu fliegen.

Mit dieser Anschaffung verbinden wir zum einen die Erwartung einer stärkeren Nutzung unseres Flugzeugparks durch die Mitglieder, darüber hinaus aber auch die Hoffnung, interessierten Mitbürgerinnen und Mitbürgern die Faszination des Segelfliegens und das mit ihm verbundene Erlebnisspektrum noch überzeugender nahebringen zu können.

Möge diese Ausgabe der „Telgter Segelflugpost“ ein entsprechender „Appetitnanregender“ sein.

Mit fliegerkameradschaftlichen Grüßen



Detlev Dierkes
1. Vorsitzender

Gartengestaltung nach Maß.

Stein- und Pflasterarbeiten
Teiche und Wasserspiele
Individuelle Gartenkonzepte
Beratung und Planung



Alter Postweg 9 | 48324 Sendenhorst
Telefon: 02526.9388882

www.florien.de

Dipl.-Ing.
Christian Florian
Gartengestaltung

A stylized logo consisting of two curved, overlapping lines that form a shape reminiscent of a leaf or a drop, positioned to the right of the text.



Inhalt

| | | | |
|------------------------------------|----|------------------------|----|
| Vorwort | 3 | Hochzeit Joana & Jens | 51 |
| Noetsch 2014 | 6 | Duo Discus XLT | 52 |
| BBSW 2014 | 10 | Pauschalpreis | 56 |
| Longest Day 2014 | 24 | Modernisierung beendet | 57 |
| Mein erster Alleinflug | 27 | Saison 2014 in Zahlen | 62 |
| Das erste Mal Discus 2c | 30 | Herzlichen Glückwunsch | 63 |
| Fliegerlager Übersberg | 33 | In eigener Sache | 64 |
| ASK 23 - Einweisung | 39 | Gebührenordnung | 65 |
| Kunststoffseile | 41 | | |
| Erinnerungen an einen Einsitzer | 46 | | |





Noetsch

Für unsere Reisegruppe, bestehend aus einer Hand voll Telgter Segelfliegern, der dazugehörigen inzwischen fest etablierten Bodencrew und dem "BB"-Team, sollte es über die Osterwoche ins österreichische Nötsch gehen.



Abgesehen von Gesa und Edgar mit der "BB" – und dem "4K"- Team Kalle und Susi, die flugzeugmäßig ja bestens ausgerüstet sind, machte sich der Rest von uns auf die Suche nach einem geeigneten Flugzeug.

Da das Fliegen in den Alpen zwar für keinen von uns neu, jedoch nicht allzu oft erprobt war – dem platten Telgte sei Dank - sollte es für unseren Ostertrip ein Doppelsitzer werden.

Die Suche gestaltete sich zunächst schwieriger als erwartet, doch dann war ein Verein in der entfernten Nachbarschaft so nett uns ein ~~Hochleistungsflug~~... einen Doppelsitzer zu leihen.

Unsere frisch gecharterte "FA" angehängt, rein in die Autos und hinter der "4K" her ab in die Berge!

In Nötsch angekommen ging es natürlich zuerst zum Flugplatz! Bestes Wetter mit gigantischen Flügen von 800, 900, 1.000 und sogar 1.100 km Strecke! So sah jedenfalls die Bilanz der beiden Wochen aus bevor wir ankamen...

Jetzt war das Wetter wie gemacht für Einweisungsstarts und Edgar stellte sich netterweise bereit, allen die Gegend am Haushang zu zeigen! Dafür hatte sich der Doppelsitzer immerhin schon mal gelohnt!

Über das Wetter können wir uns nicht allzu sehr beschweren, es hätte durchaus schlechter kommen können. Wir schafften es fast jeden Tag in die Luft.

Die geflogenen Strecken und Stunden mit unserem Dosi fassen wir jedoch unter "Training" zusammen, denn bei dem mittelmäßigen Wetter





SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



Noetsch

trauten wir uns nicht allzu weit hinaus ...
einen Motor müsste man haben

Wobei wenn man es richtig bedenkt,
hätte es vermutlich sowieso keiner von
uns viel länger auf der überaus
"gemütlichen" Sitzposition des hinteren
Platzes ausgehalten.

Abgesehen von Susi vielleicht, die mit
einem dicken Kissen unter dem Arm zu
Ihrem Flug kam und es sich gemütlich
machte. Sie "hätte noch Stunden sitzen
bleiben können".

Ziemlich gegen Ende unserer Woche
zeigte sich plötzlich das gute Wetter!
Nun konnten "BB" und "4K" doch noch
einige Kilometer sammeln und Strecken
von bis zu 500km erzielen.

Auch unser "Hochleistungsflieger" gab
sein Bestes und erreichte das gegen
Mitte der Woche selbstgesteckte Ziel
zum Gipfel des „Ketchup-Mountain“ und
zurück.



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



Noetsch

Alles in allem war es ein sehr sehr schöner Urlaub mit vielen Starts, einer tollen Ferienwohnung - natürlich mit stets vollem Kühlschrank-, einigen Wanderungen, sportlichen Höchstleistungen (Florian erreichte mit dem Fahrrad die Spitze des Dobratsch), einem Besuch aus München von Verena und Holger, an dem 30. Geburtstag von Stephan, reichlich Alternativprogram und vielen tollen Abenden mit ganz viel Spaß dank einer super Truppe!

Wir freuen uns schon jetzt auf den Sommer 2015 wo es für unsere kleine Reisegruppe wieder in die Berge geht! – diesmal mit einem richtigen Flugzeug, dem neuen Duo Discus XLT der SFG-Telgte - einem echten Hochleistungsflugzeug!

Ergänzung Feb. 2015:

Rückblickend erhält der Nötsch-Urlaub eine andere Bedeutung.

Susanne als zentraler Mittelpunkt unseres Teams wird an jeder Stelle fehlen.

Aber wir sind uns sicher, dass Sie uns weiterhin begleitet – auf eine andere Weise.



Christina



Impressionen aus dem Jahr 2014





BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Nachdem wir 2013, mit der vom Wetter her schlechtesten BSSW aller Zeiten, nicht gerade verwöhnt worden waren, starteten wir in die BBSW 2014 mit eher gedämpften Erwartungen. Wir – das waren Klaus und Lukas mit der LS 4 (RY), ich mit dem Discus 2c (TM) und unseren Rückholern Jens und Nick. Detlev würde an dem einen oder anderen Tag mit dem Duo des LSV Herne-Wanne Eikel teilnehmen.

Obwohl das Wetter im Jahr 2013 nur einen Wertungstag zugelassen hat, war der Abschluss mit dem Gesamtsieg von Klaus in der Club/Standard-Klasse und meinem zweiten Platz in der Offenen Klasse doch durchaus gelungen. So galt es natürlich zu versuchen, diese Erfolge zu wiederholen oder ähnlich erfolgreich zu sein.

Für mich in der Offenen Klasse würde das Ziel nur sehr schwer zu erreichen sein, denn die Offene Klasse war wieder sehr gut besetzt und für mich war im Prinzip das Ziel „Best of the rest“. Aber auch Klaus und Lukas würden in ihrer Klasse genügend gefordert werden.

Bereits der zweite Wettbewerbstag sollte der erste Flugtag werden. An diesem galt es für alle Klassen eine AAT zu fliegen. Eine niedrige Basis sorgte dafür, dass die Teilnehmer ihre Flüge nicht sehr groß werden ließen. Der erste Kreis in Richtung Dierdorf wurde von allen Teilnehmern nur kurz über den Rhein hinaus angekratzt, um dann das Glück im Westen zu suchen. Trotz der nur 1000m über Grund in der Eifel entschloss ich mich, meine Strecke dort entlang zu legen. Diese Wahl war auch gut, denn es ging gut und sicher vorwärts. Bei Wershofen traf ich auf Segelflugzeuge, die nichts mit dem Wettbewerb zu tun hatten und auf einige Gleitschirmflieger. Zusammen kurbelten wir einen guten Bart aus.





BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Weil Lukas am folgenden Tag bei seiner AAT nach viel Tempo und gutem Wetter zu Beginn, nicht rechtzeitig einen Gang runter schaltete, musste er leider nach 143km landen (er wurde Tagesachter). Detlev erreichte mit seinem Team, trotz eines Schnittes von 89,9km/h, den Tagesplatz Sieben. Das war schon ein interessantes Erlebnis: Außen kurbelten nun vier bis fünf Segelflugzeuge, während Innen der eine oder andere Gleitschirmflieger seine Kreise drehte. Nach dem gegenseitigen Zuwinken trennten sich dann die Wege dieser Gruppe. Am Rurstauee traf ich dann auf Oliver Knischewski in seiner 18m LS 8 (dem Favoriten der Offenen Klasse), da ich ein wenig höher war als er, dachte ich mir „jetzt einfach nur dran bleiben“. Auch wenn es immer tiefer ging, hielt ich mich daran. Es ist einfach faszinierend wie sicher solche erfahrenen Piloten genau die besten Aufwinde direkt treffen. Mit 3m/s ging es gemeinsam nach Oben. Beim Kraftwerk Weisweiler drehte ich dann um und ließ Oliver noch ein wenig mehr Strecke machen (mir war klar dass ich nicht lange bei ihm bleiben könnte). Allerdings

war ich für das Kraftwerk zu hoch und suchte mir auf Strecke eine gut aussehende Wolke. Zum Schluss noch ein paar Sicherheitskreise gemacht und ich erreichte die Mönchsheide nach 200km mit einem Schnitt von 74km/h als Tagessechster.

Klaus hatte nicht mehr viel Sicherheitshöhe, war den Anblick der tief liegenden Mönchsheide nicht gewohnt und landete aus Sicherheitsgründen lieber auf dem 6km entfernten Nachbarflugplatz und wurde Tagessiebter. Detlev und sein Team wurden Tagesvierter.



Weil Lukas am folgenden Tag bei seiner AAT nach viel Tempo und gutem Wetter zu Beginn, nicht rechtzeitig einen Gang runter schaltete, musste er leider nach 143km landen.





BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Detlev erreichte mit seinem Team, trotz eines Schnittes von 89,9km/h, den Tagesplatz Sieben.

Für mich enthielt dieser Tag mit einer Racing Task (eine feste Strecke) von 352km in der Offenen Klasse, alles was ein erlebnisreicher Überlandflug zu bieten haben sollte.

Kurz nach dem Abflug lies ich mich bewusst von Oliver (OK) einholen (er hätte es sicher auch so geschafft – aber vielleicht ein paar Minuten später ...) und wir bildeten mit der UW (ein Ventus) eine Dreiergruppe. Auf dem ersten Schenkel folgte der beste Streckenflug, den ich je erlebt hatte. Oliver flog voraus und ich lernte so viel wie ich in den letzten 27 Jahren meines Fliegerlebens noch nicht gelernt hatte. Er flog die Wolken so gut an, dass wir im Steigen immer nur die Fahrt weg ziehen mussten. Durch das Ballastwasser in den Flächentanks erreichten wir damit immer wieder beachtliche Höhenwinne. Wir flogen mit ca. 160 – 200 km/h vorwärts und waren nach 65km ohne einen Kreis gemacht zu haben, mit einem Schnitt von 126km/h an der ersten Wende Utscheid. Die zuvor aus den Augen verlorene ASH 25 konnten

wir so sogar einholen. Das war einfach der Hammer!



Ihr Fahrrad-Spezialist in Telgte
Fahrräder 2015

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

Geschäftszeiten:
 Di, Do+Fr 9.00 - 13.00 Uhr
 u. 14.30 - 17.00 Uhr
 Mo + Mi, 9.00 - 13.00 Uhr
 Sa 9.00 - 12.00 Uhr



BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Nach der Wende verloren wir die OK aus den Augen und wir flogen zu zweit weiter. Die 86km bis zur Mönchsheide waren zwar nicht so phantastisch wie der Hinweg, aber es ging mit Steigwerten von bis zu 4m/s richtig gut voran. Bei Maria Laach machte ich dann meinen Fehler des Tages – ich kurbelte lieber in 2m/s als mit der UW zum nächsten Aufwind zu fliegen. Diese erreichte dort auf Anhieb gute 3,5m/s und war dementsprechend schnell 300m höher als ich. Von der Mönchsheide war der letzte Wendepunkt noch gute 90km entfernt und nach den letzten tollen 180km sollte es doch weiter gehen – dachte ich mir. Aber schon nach den nächsten 20km konnte man sehen, dass eine riesige Abschirmung den Weg nach Bottenhorn sehr schwer machen sollte. „Jetzt würde ich gerne Clubklasse fliegen“ dachte ich mir, denn diese musste nur einen Kreis anschneiden, welcher noch gut aus dem fliegbaren Wetter erreichbar sein würde. Wir aber mussten weiter bis nach Bottenhorn – das sollte wirklich eine Aufgabe werden! Ich entschied mich für den direkten Weg und da ich wusste, wie mühsam dieser

Teil werden würde, schmiss ich das komplette Wasser aus den Ballasttanks und schaltete um in den Modus „bestes Gleiten und Oben bleiben“. Ab Breitscheid war die Luft dann quasi tot und ich suchte mein Heil an der von der Sonne beschienenen Wende. Ich würde dort zwar tief kommen, und wenn ich nicht direkt Thermik finden würde, dann müsste ich dort landen (tolle Rückholtour), aber ein Versuch war es wert.



Es ist schon deprimierend, wenn man auf eine Wende zufliegt, immer tiefer kommt und einem das erste Segelflugzeug – hier die OK – deutlich höher schon wieder entgegen kommt. Der kleine Steinbruch hinter der Wende lag in der Sonne und war meine letzte Chance. Mit mühsamen 0,7m/s ging es immerhin wieder 200m weiter nach Oben.





BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Die Abschirmung bekam Löcher und ich musste nun Geduld haben. In dieser Zeit konnten die Flugzeuge, die hinter uns lagen, langsam wieder aufschließen. Der Bart wurde schwächer und war dann ganz verschwunden. Also flogen UW und ich (er war nur ein wenig höher als ich) über den Hügel Richtung Hirzenhain. Dort schmolz meine Höhe auf 350m über Grund zusammen und ich machte mich für die Landung dort fertig. Ein knapper Meter brachte mich aber wieder auf 600m über Grund. Aber auch dieser Meter ließ schnell nach. Was nun? Auf Strecke Richtung Heimat ging nicht, denn dort lag Breitscheid mit seinem deutlich ansteigenden Gelände. Dann sah ich eine ASK 23 die langsam zu steigen schien. Noch einen Kreis abwarten und dann alles auf eine Karte – hin zur ASK 23, die in der Platzrunde von Hirzenhain kreiste. UW folgte mir und die ASK 23 bescherte uns einen Aufwind mit runden 1,5m/s. Dieser ging bis ganz nach Oben und wir konnten den Rest der Strecke in Angriff nehmen. UW flog direkt auf Kurs, aber da es dort nicht sehr gut aussah, entschied ich

mich 90 Grad vom Kurs eine gut aussehende Wolke anzufliegen. Diese enttäuschte mich mit ihren 2,5m/s auch nicht und so konnte ich die Kursabweichung mehr als wettmachen. Ich überholte die UW und einen kurzen Aufwind später hatte ich die Endanflughöhe erreicht. Mit einem Schnitt von 89,6km/h über 352,5km wurde ich zufriedener Tagesfünfter. Die Abschirmung war die erste Schikane die uns „Wettermann“ Bernd auf diesem Wettbewerb stellen sollte.



Der nächste Wertungstag wurde für alle Klassen eine AAT – diese sollte es aber noch mehr in sich haben, denn der Bernd hatte sich vom Wetter etwas Besonderes einfallen lassen ...





BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Der erste Wendekreis lag im Westen beim Rurstausee, danach sollte es in den Osten Richtung Dierdorf und anschließend am Nürburgring vorbei nach Daun gehen. Nach dem Abflug ging es recht mühsam voran und die Höhe schmolz langsam aber sicher dahin. Wieder einmal entschied ich mich bei Mechernich in 500m über Grund zur Umkehr. Bei Bad Neuenahr Ahrweiler traf ich dann auf Thomas Wartha (TW) in seiner LS 8 (den Favoriten der Club/Standard-Klasse). Er flog diese mit 15m und damit in der Club/Standard-Klasse. Da alle Klassen die gleiche Aufgabe hatten, war mein Plan nun „einfach“ an ihm dran zu bleiben. Schließlich hatte ich mit dem 18m-Discus 2c ein Flugzeug, welches doch besser gleiten würde. Für die nächsten Kilometer ging mein Plan auch auf und wir kurbelten gemeinsam ein paar schöne Bärte. Allerdings stieg Thomas immer besser als ich ... Aber das Gleiten machte es fast wieder wett – er hat es aber auch einfach richtig drauf! Das Wetter im Osten sah eigentlich ganz gut aus, aber da aus dem Westen wieder eine riesengroße Abschirmung

auf die Mönchsheide zukam, entschieden wir uns den zweiten Kreis nur kurz anzukratzen, um die letzte Wende noch erreichen zu können. Aber nach dem Umdrehen sah die Abschirmung aus wie ein durchgängiges Dach aus einer einzigen riesigen großen Wolke. Dort Thermik zu finden war im Umkreis von ca. 30km nicht möglich. Da alle Klassen die gleichen Aufgabe hatten, bot sich ein interessantes Bild: Flugzeuge aller Klassen sammelten sich bei Maria Laach um die dortige, letzt mögliche Thermik, so weit wie möglich auszunutzen. Immer wieder konnte man sehen, wie einzelne Flugzeuge versuchten zur Wende hin in den Kreis einzufliegen, aber kurz vorher wieder umdrehen mussten, weil die Höhe sonst nicht mehr zur Mönchsheide oder zum Thermikanschluss reichen würde. Die Zurückkehrer versuchten nun wieder tief bei Maria Laach Anschluss an die Thermik zu finden. Warum ich hier wieder einen meiner größeren Fehler des Wettbewerbs machen sollte, ist mir im Nachhinein fast unerklärlich.





BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Statt bei Thomas zu bleiben und ihm einfach hinterher zu fliegen, machte ich mein eigenes Ding. Ich dachte, meine Höhe würde ganz knapp reichen den Kreis anzukratzen und zur Mönchsheide zu kommen. Da Thomas mit seinen 15m weniger Gleiten hatte als ich, dachte ich, er würde es aus diesem Grund nicht versuchen. Mit dem besten Gleiten flog ich also Richtung Wende und musste drei(!) Kilometer vor dem Kreis wieder umdrehen.

Ich wollte bei diesen Wetteraussichten einfach nicht tief im Gelände der Hohen Acht ankommen, um dort dann wahrscheinlich außenlanden zu müssen. Meine Höhe würde nun so gerade bis zur Mönchsheide reichen und ich flog schon fast neben den Hügeln der Hohen Acht vorbei. Als Flachlandtiroler ist es schon sehr beeindruckend: Das Gelände fällt von der Hohen Acht Richtung Mönchsheide immer weiter ab und so folgt man dem Gelände in fast gleich bleibender Höhe im Verhältnis zum Boden für eine lange Zeit nur knapp über diesem. Kurz vor der Mönchsheide erwischte ich dann in 300m, neben(!) einem Hügel, einen mageren Aufwind. Ich gab mich noch

nicht geschlagen und kurbelte geduldig weiter. Wiederum bei Maria Laach nahm ich alles an Höhe mit was ich finden konnte. Es ging ein klein wenig weiter nach Oben als beim Versuch zuvor und zudem versetzte mich der Wind weiter Richtung Wende. Wieder ging es mit dem besten Gleiten Richtung Wende. Es trug auch ganz gut, aber die letzten zwei Kilometer begann es sogar leicht zu Regnen und das Fallen wurde deutlich stärker. Über mir war es nun stockfinster und selbst ohne Sonnenbrille war es richtig düster. Der Wendekreis lag, von der Heide aus gesehen, hinter der Hohen Acht, im bereits wieder abfallenden Gelände. So musste ich nun also tief gegen das ansteigende Gelände anfliegen. Aber ich war nicht alleine – der Arcus aus der Doppelsitzerklasse war noch ein wenig tiefer als ich. Das Gelände kam mir beim höchsten Punkt sehr entgegen und fiel dann glücklicherweise wieder ab. Hier konnte man den einen oder anderen Segelflieger sehen, der bei diesem Versuch auf einem Acker landen musste.





BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Ich war echt froh die Mönchsheide nach 165km als Tagesfünfter zu erreichen, hatte ich doch nicht mehr damit gerechnet, die Strecke überhaupt zu schaffen. Thomas hatte natürlich beim ersten Versuch geduldig weiter gekurbelt und ist dann 14 Minuten vor mir gelandet ...



Klaus konnte mit der LS 4 den Kreis nicht erreichen und brach den Flug an

dieser Stelle ab. Er wurde mit 130km Tagessechster. Detlev erging es ähnlich, er musste den Motor nutzen und wurde mit 184,5km ebenfalls Tagessechster. Für Detlev war das auch der letzte Flugtag, denn er musste leider wieder an die „Schippe“.

Am vierten Wertungstag hatte die Wettbewerbsleitung eine besondere Aufgabe für uns. Über Aachen sollte es durch den Korridor zwischen Köln und Düsseldorf nach Radevormwald, zurück durch den Korridor nach Stolberg, über Bad Neuenahr Ahrweiler und dann noch einmal über Rhein bis nach Dierdorf gehen. Das wären insgesamt 400,6km.



BERKENKÖTTER

Inh. Olaf Wickord ■ ■ ■

■ Heizung

■ Sanitär

■ Kundendienst

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



BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd



Bei solchen Strecken ist für mich klar, nicht zu taktieren und sofort abzufliegen wenn das Abflugtor geöffnet ist. Oliver hatte mich schnell bei Mechernich eingeholt und wieder wollte ich meinen Plan, wie in den Tagen zuvor, in die Tat umsetzen. Ich war wieder etwas höher und wollte versuchen mich so lange wie möglich von ihm ziehen zu lassen. Das klappte dann auch für die nächsten guten 45 Kilometer wirklich gut, bis mit Weisweiler das erste Kraftwerk kam ...

In dem Korridor wissen die Experten genau wann sie welches Kraftwerk und wo welche Industrie angefliegen werden muss. Sie legen ihre Flugwege – und Geschwindigkeiten so, dass sie an den entsprechenden Stellen mit 400 – 500m über Grund ankommen und dann genau den Granatenaufwind nutzen können. In dieser Richtung nimmt man als erstes das Kraftwerk Weisweiler, legt dann

direkt auf das Kraftwerk Niederaußem an und fliegt von dort die Industrie von Dormagen an. Auf dem Rückweg das Ganze dann in anderer Reihenfolge. Ich war jetzt direkt hinter Oliver und machte einfach genau dass war er auch machte. Allerdings erzeugten die beiden Kraftwerke Weisweiler und Niederaußem an diesem Tag recht starke Kondenzen, was die Sicht zeitweise stark reduzierte. So unwohl habe ich mich selten im Flugzeug gefühlt – es rüttelte, ging von 5m/s Sinken ruckartig auf 7m/s Steigen und umgekehrt und neben Oliver und mir waren noch zwei Duo's und ein weiteres Segelflugzeug fast auf gleicher Höhe. Hier habe ich mich nach Unten durchreichen lassen, und hatte somit mehr Ruhe und fühlte mich einfach deutlich wohler.

Oliver war nun natürlich weg und ich machte mein Ding von nun an alleine. Wenn man den Tagebau zwischen den beiden Kraftwerken überfliegt, dann ist dieses schon sehr imposant. Man kommt sich da doch wirklich klein vor – so gigantisch sind die Ausmaße des Tagebaus.





BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Bei Dormagen traf ich dann auf die UW (auch ein Experte aus der Gegend) und ich war froh, die Kraftwerke erst einmal hinter mir zu haben. Von nun an flogen wir die nächsten Kilometer zusammen. Auf dem Rückweg von Radevormwald machte ich meinen nächsten großen Fehler: Statt mit der UW bis zur Industrie von Dormagen zu gleiten, nahm ich lieber den 1,8m/s Bart davor an. Die UW flog weiter und erreichte dort schnell 4,0m/s. Nun war die UW also auch ein gutes Stück über mir. Genau diese Höhe fehlte mir dann nach der nächsten Wende Stolberg, um den nächsten Aufwind gut treffen zu können. Die UW stieg direkt über mir mit 2,5m/s und bei mir wurde der Aufwind sehr schnell schwach und hörte schließlich ganz auf. Ich kam immer tiefer und bei Mechernich ließ ich das Ballastwasser aus den Flächen und nahm zur Sicherheit magere 1,2m/s viel zu lange mit. Bei Bad Münstereifel ging es dann mit ganz guten 2,0m/s bis auf 1500m über Grund. Die Höhe würde nun reichen bis zur Mönchsheide zu kommen, aber wir mussten ja noch weiter. Mit guten Steigwerten und konstanten Aufwinden ging es auch gut

weiter. Über dem Rhein erreichte ich dann genügend Höhe, um bis nach Dierdorf und wieder zurück gleiten zu können. Da aber das Fallen kurz vor Dierdorf so stark wurde, dass es nicht mehr bis zur Mönchsheide reichen würde, nahm ich noch einmal 200 Höhenmeter mit und erreichte die Mönchsheide nach 400,6km mit einem Schnitt von 78,6km/h als Tagesfünfter.



Ich bin mit diesem Tag zufrieden, denn meine Schwächen und Fehler waren an diesem Tag die Kraftwerke. Schließlich wurden diese vier Mal genutzt und da fühle ich mich aus Mangel an Erfahrung in solchen einfach unwohl. Lukas war an diesem Tag mit der LS 4 unterwegs und erreichte mit 216,3km einen sehr guten dritten Tagesplatz!





BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Nach diesem Tag warteten drei Tage Pause auf uns, welche wir mit dem Besuch beim Kaltwassergeysir in Andernach und einem Besuch der Therme überbrückten.



Für den folgenden fünften Wertungstag hatte sich Bernd wieder etwas ganz Besonderes einfallen lassen. Eine AAT über zwei Stunden sollte für jeden Piloten machbare Strecken ergeben. Doch das Wetter entwickelte sich einfach nicht. Bernd sprach von Blauthermik die auch nur mäßig sein sollte. Der Start wurde immer wieder verschoben weil auch der Wetterflieger wieder landen musste. Nun folgte mein erster Fehler des Tages: Da es immer später wurde und es nicht nach brauchbarer Thermik aussah, entschied ich mich das Ballastwasser noch vor dem Start abzulassen ...



Um 14.45 Uhr war es dann aber doch so weit. Nach der Club/Standard-Klasse, die schon länger mühsam darum kämpfte in der Luft zu





SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

bleiben, waren nun auch die anderen beiden Klassen an der Reihe. Mit wirklichen schwachen Aufwinden ging es bis auf 1300m über Grund. Ich war mir sicher, die Entscheidung das Wasser abzulassen war goldrichtig – schließlich hatte auch Bernd ausgeschlossen, dass es Wolken geben würde und die Thermik sollte nur mäßig sein. Der Abflug erfolgte um 15.10 Uhr und ich wollte die drei Wendepunktkreise nur ankratzen, um überhaupt wieder nach Hause kommen

zu können. Aber dann ... hinter Bad Neuenahr Ahrweiler begannen die ersten Wolken zu erscheinen. Zwar nur klein, aber in großer Höhe. Auch hier war ich mir sicher, diese würden nun vereinzelt und sehr kurzlebig sein. Die erste Wolke die ich erreichte, brachte mich mit 2,5m/s auf 2000m über dem Meeresspiegel (MSL). Ich freute mich über diese Wolke, war mir aber immer noch sicher, die nächsten würden sich rasch auflösen. Doch ich sollte mich irren.



**GANZ TELGTE
FLIEGT AUF
BESTE SICHT.**



OPTIKNIERMANN
Für Brillen. Für Kontaktlinsen. Für die ganze Familie.



BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Also flog ich vorsichtig voran, um diese tolle Höhe auch weit genug nutzen zu können. Doch die Wolken lösten sich nicht auf und es bildeten sich auch immer wieder neue. Die Nächste brachte mich mit bis zu 3m/s bis auf 2400m MSL. Bis ich wirklich realisierte, was hier vom Wetter passierte, hatte ich schon viel zu viel Zeit verschenkt. Das war mein zweiter Fehler des Tages. Die zweite Wende setzte ich über dem Nürburgring, der dritte Fehler des Tages. Ich hätte hier das gute Wetter weiter nutzen müssen, um für die letzte Wende mehr Entscheidungsspielraum zu haben. So hatte ich nicht mehr viel Alternativen und da das Wetter Richtung Osten deutlich schwächer war, ergab sich hier folgerichtig der vierte und noch mehr entscheidende Fehler des Tages. Ich musste mangels Thermik viel zu früh umdrehen. Ich hatte zwar die Aufgabe erfüllt, kam aber über fünf Minuten zu früh wieder auf der Mönchsheide an. Und dieses, obwohl ich viel zu hoch dort ankam und die letzten Kilometer nur sehr langsam geflogen war, um nicht noch früher wieder da zu sein. Dieses alles zusammen sorgte, trotz eines

Schnittes von 80,9km/h für einen Tagesplatz Acht.

Mit der LS 4 erreichte Klaus in seiner Klasse einen guten Tagesplatz Vier, mit einem Schnitt von 67,3km/h. Für die BBSW ist dieser Tag in die Geschichte eingegangen. Und das mit den wohl besten 3-4/8 Blauthermik, die es je gegeben hat. *Erkl. d. Red.: Die Anzahl der Wolken am Himmel wird mit 1-8/8 angegeben. Und bei Blauthermik (diese ist von Segelfliegern ungeliebt) gibt es keine Wolken.*



Die letzten beiden Tage ließen keine Wertungstage mehr zu, und mit den vergangenen fünf Wertungstagen waren die Piloten auch sehr zufrieden. Klaus und Lukas erreichten in der Club/Standard-Klasse einen guten Gesamtplatz Sechs.





BBSW 2014 oder Gemeinheiten vom Wettermann Bernd

Detlev und sein Team wurden bei den Doppelsitzern Gesamtsechste. Ich wurde in der Offenen Klasse sehr zufriedener Gesamtvierter – gewonnen hat Oliver.

Natürlich muss ich auch hier wieder unsere tollen Rückholer erwähnen! Jens, Nick, Heike und Mika waren immer da wenn sie konnten, und so macht ein Wettbewerb echt Spaß! Ihr seid echt klasse!!!

@Heike und Felicitas: Natürlich war

Nick auch wirklich in der Berufsschule. So konnte er doch einmal mein Auto auf der Autobahn testen. Ich glaube er war zufrieden ...

Rolf Bieckmann



Werbeverteilungen

Ahlener Straße 41
48231 Warendorf/Hoetmar
Telefon 02585 940100
Telefax 02585 940103

info@wwd-direkt.de
www.wwd-direkt.de



Longest Day 2014 - Kaffee

21 .Juni 2014 – 02:00 UTC

Man möchte meinen, dass gewöhnliche Menschen sich um diese Uhrzeit im Tiefschlaf, eingemummelt unter ihrer kuscheligen Decke, befinden. Anderswo klingelt jetzt der Wecker. Gewöhnlich - wie auch immer man dieses Wort definiert, ich möchte in diesem Moment zu denen gehören, die nicht geweckt werden aber trotzdem alles vom Leben mitnehmen. Irgendwo macht wohl jeder seine Abstriche. Kaffee- ein Gedanke, der einem das Gefühl vermittelt wach zu sein. Ob es wohl Einbildung ist, dass man auf dem Weg zum Auto die anderen schnarchen hört? Viel zu früh um über sowas nachzudenken.

21 .Juni 2014 – 02:45 UTC

Am Flugplatz in Telgte werden die Hallentore geöffnet. Und das ist der Moment, wo einem bewusst wird, dass es sich doch gelohnt hat den Wecker nicht zu „überschlafen“. Die Segelflugszeuge werden routiniert für ihren Einsatz fertig gemacht. Ein besorgter Blick auf die Uhr, in den Himmel- von der Sonne ist noch nichts zu sehen. Kaffee? Wer braucht den schon, der Gedanke gleich in der Luft zu sein und das gefühlt

alleine scheint als persönliche Droge auszureichen.

21 .Juni 2014 – 03:13 UTC

„Winde“, ertönt es aus dem Hörer, den ich mir ans Ohr halte um zu verkünden: „LS 4, am Hallenseil startklar bitte anschleppen.“ Und kurze Zeit später ist der erste Flieger in der Luft. Und alle am Boden starren selbstzufrieden in den Himmel. Insgeheim wünscht sich doch jeder den Platz des Piloten mit dem seinen einzutauschen.



21.Juni 2014 - 10:00 - Kaffee.

Die Segelfluggemeinschaft ist schon lange wach, doch die ersten Motorflieger kommen erst jetzt aus ihren warmen Betten auf die Startbahn gerollt. Doch das eigentliche Augenmerk ist auf etwas ganz anderes gerichtet.





Longest Day 2014 - Kaffee



Denn bei den ersten knurrt es schon aus den Tiefen des Magens. Das Frühstück, jedes Jahr eines der Highlights am Longest Day, wird sehnsüchtig erwartet.



21. Juni 2014 – 13:00

Müdigkeit? Für diejenigen, die nicht in den Genuss des Kaffees gekommen sind - vielleicht. Der eine oder andere zumindest verschwindet für ein, zwei Stunden und kommt unbemerkt aber

ungewöhnlich aufgeweckt wieder. In der einen oder anderen Ecke sieht man den Versuch ein Gähnen zu unterdrücken. Und dennoch bringt sich gerne jeder in die Diskussion ein, den nächsten Windenstart für sich zu gewinnen.



21. Juni 2014 – 14:00

Wie war das nochmal mit „gewöhnliche Menschen haben einen ausgewogenen Schlaf“? Kaffee. Und dann ist da noch das Gefühl in der Luft zu sein. Das Gefühl, die Welt unter einem besteht nur noch aus großflächigen Landschaften. Und wie müde man auch ist, sobald man im Flieger sitzt lebt man nur noch dieses Gefühl. Und auf die Frage wie gewöhnlich oder ungewöhnlich oder verrückt ein solcher Tag anderen erscheinen mag - der Wecker am frühen Morgen dürfte öfter als





Longest Day 2014 - Kaffee

einmal im Jahr klingeln.



21. Juni 2014 – 21:00

Der Flugplatz ist leer. Zuhause läuft der Fernseher. An diesem Tag spielt die deutsche Fußballnationalmannschaft gegen Ghana und erreicht ein mühsames 2:2, soll aber später Fußballweltmeister werden. Einige werden das Spiel verschlafen haben, andere geben vor, das Spiel zu sehen, sind in Gedanken aber noch in den Ereignissen des Tages vertieft und das, natürlich völlig objektiv betrachtet, berechtigtweise.

Und auf die Frage, den nächsten Tag wieder zum fliegen zu nutzen beantwortet man den gewöhnlichen Menschen mit einem Grinsen. Kaffee.

Katharina Voth



21. Juni 2014 – 16:46 UTC

Für den Longest Day vielleicht verfrüht aufgegeben, aber zu dieser Uhrzeit landet heute das letzte Segelflugzeug. Und außerdem steht da noch etwas auf der Tagesplanung.



Mein erster Alleinflug



Der Tag hatte eigentlich wie ein normaler Flugtag begonnen. Nachdem sich eine kleine Gruppe Schüler mit Lehrer und Windenfahrer zusammengefunden hatte, startete der Flugbetrieb.

Aufgrund eines wolkenlosen Himmels und fast keinem Wind freuten sich alle auf ein paar entspannte Flüge und einen angenehmen Tag. Als die ersten Starts erfolgreich verlaufen waren und ich zum zweiten Mal an diesem Tag mit Klaus Mende in die Luft stieg, überraschte mich eine plötzliche Trennung vom Seil (An. d. Red.: eine Seilrissübung) und der Flug wurde somit frühzeitig beendet. Nachdem ich einen weiteren Start mit Klaus durchgeführt hatte, der ohne Zwischenfälle verlief, sollte ich einen vierten Flug mit Elmar Bieckmann

machen, der kurz vorher eingetroffen war. Auch vor diesem Start ahnte ich noch nichts Böses und der Flug verlief ruhig und Elmar konnte keine großen Fehler feststellen.



Weil der Tag bisher so problemlos vergangen war, fiel mir nicht auf, dass Klaus damit begann, den hinteren Fallschirm auszubauen und wurde erst darauf aufmerksam, als dieser mir mitteilte, dass jetzt der große Tag gekommen sei.

Danach war es mit entspannter Stimmung bei mir vorbei und ehe ich mich versah, saß ich alleine im Flugzeug und hielt den Daumen zum Start in die Höhe.





Mein erster Alleinflug



Danach ging alles ganz schnell, das Seil straffte sich, der Flieger rollte an und ich wurde mit 110 km/h in die Höhe gezogen.

Nachdem Automatischen Ausklinken, klinkte ich auch wie sonst dreimal nach und drehte in die Platzrunde. Nachdem ich einige Kreise gedreht hatte, musste ich auch schon die Landung einleiten und vergaß in der Aufregung fast, die Klappen zu ziehen, sodass der Flieger etwas weiter als sonst glitt.

Doch alles in allem waren alle anwesenden Fluglehrer zufrieden und so konnte ich die beiden verbleibenden Alleinflüge antreten, die ich brauchte, um mich offiziell freizufliegen.



Nach diesen drei aufregenden Starts war der Flugtag auch schon beinahe vorbei. Als dann am Abend die Flugzeuge geputzt und eingepackt in der Halle waren, standen noch die Fliegertraditionen zum Freiflug an, die einen dornigen, aber doch sehr schönen Strauß enthielten.





Mein erster Alleinflug

Diese Tradition würde nun den anderen Piloten erlauben, dafür zu sorgen, dass ich in Zukunft immer die Thermik spüren würde.



Niklas Olbrich

(An. d. Red.: Niklas ist ein gutes Beispiel wie schnell man auch in einem Verein vorwärts kommt wenn man engagiert am Vereinsleben teilnimmt. Bereits nach einem Jahr Ausbildung - inkl. Winterpause -, erhielt er kurz nach seinen Freiflügen auch die Einweisung auf die einsitzige ASK 23.)



Nach diesem durch und durch ungewöhnlichen Flugtag konnte ich zufrieden und glücklich nach Hause fahren.



Das erst Mal mit dem Discus 2c oder - noch besser als die LS 4?

Im Jahr 2014 war es endlich so weit, mein erster Flug mit dem Discus 2c stand für mich an. Es war ein schöner Tag und Rolf wollte für die BBSW trainieren, danach sollte ich dann meine ersten Versuche auf dem Discus machen dürfen.



Gesagt getan, als Rolf am Nachmittag wieder landete, war ich begierig darauf den Vogel mal selber zu fliegen. Das Handbuch hatte ich mir mittags schon durchgelesen und so stand dem Flugspaß nichts mehr entgegen. Da Rolf und ich von der Größe her sehr ähnlich gewachsen sind, war die passende Sitzposition auch recht schnell gefunden. Etwas verwundert stellte ich dann fest, dass der Discus das erste Flugzeug war, wo ich die Fußpedale nicht am Anschlag haben muss.

Das Einzige was mir jetzt noch Sorgen

machte, war das Fahrwerk. Ich habe mittlerweile von diversen Leuten diverse Aussagen bekommen, wie man mit dem Fahrwerk umgehen soll. Die meisten sind sich jedoch einig, dass es nicht ganz einfach ist (man möchte ja nicht sagen „sch ... konstruiert“). Ich hatte mich vor dem Flug schon ein paar Mal in den Rumpf gesetzt als dieser noch am Anhänger war und versucht das Fahrwerk ein- und auszufahren. Das Ganze leider nur mit mäßigem Erfolg und so entschied ich mich dazu, das Fahrwerk bei meinem ersten Flug einfach draußen zu lassen und es irgendwann, wenn ich mit dem Discus mal „Oben“ bin in Ruhe auszuprobieren und als Notfallplan eine Fahrwerksprothese nach Rolfschem Vorbild mitzunehmen. Da das Wetter sowieso nicht mehr nach Stundenflügen aussah, war das aber nicht so tragisch.

Ich saß also im Flieger startbereit und aufgeregt. In ein paar Augenblicken sollte es ja dann soweit sein, wohl um mir die Zeit nicht so lange erscheinen zu lassen bis das Seil am Flugzeug war, ließen Rolf und Otti einen





Das erst Mal mit dem Discus 2c oder - noch besser als die LS 4?

Schwall an Tipps, Anmerkungen, Verfahrensweisen und Besonderheiten des Discus über mich erregen. Die habe ich mir natürlich in letzter Sekunde alle sehr gut merken können ;-)

Nach dem Schließen der Haube und dem vertrauten Klicken beim Einklinken war dann alles wie immer. Die Winde zog an und es ging zügig gen Himmel, vielleicht eine Spur schneller als gewohnt, aber das hatte man ja bereits angemerkt.

Der Start war nicht großartig anders als mit jedem Segelflugzeug, mit welchem ich bis dato an der Winde gestartet war.

Nach dem Ausklinken merkte ich als Erstes wie ruhig der Flieger war, trotz des ausgefahrenen Fahrwerks kam er mir leiser vor als die LS 4. Was mich dazu veranlasste, häufiger als gewohnt auf den Fahrtmesser zu schauen, um sicher zu gehen, dass ich nicht zu langsam war. Als Zweites viel mir auf, dass das Horizontbild anders war als gewohnt. Ich lag noch ein Stück mehr als ich es in der LS 4 tat, was dazu führte, dass der Instrumentenpilz etwas

deutlicher im Sichtfeld lag. Alles in allem aber recht gemütlich und übersichtlich.



Also rechtsherum in den Segelfluginbereich. Als Drittes merkte ich dann wie leichtgängig die Ruder waren und wie schnell das Flugzeug trotz der 18m Spannweite reagierte. Als Vergleich hatte ich in der Spannweitenklasse ja nur die ASK 21, bei der man ja bekanntlicherweise mit Kraft in die Ruder steigen muss, um sie gemächlich um die Kurve zu zwingen.

Auch im weiteren Flugverlauf war ich begeistert von dem Vogel. Ich flog ein paar sehnsüchtige Suchkreise, doch die Thermik verweigerte sich mir mal wieder. Also ging es nach meinem Empfinden viel zu früh wieder zur Landung.





SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



Das erst Mal mit dem Discus 2c oder - noch besser als die LS 4?

Bei der Landeeinteilung hatte ich dann das Gefühl, das erste Mal wirklich die Gleitleistung des Discus zu spüren. Die 170m Positionshöhe wollten nur sehr widerwillig kleiner werden.

Im Endteil dann viel mir das erste Mal etwas Negatives an dem Flugzeug auf. Das Landefeld verschwand im letzten Teil des Endanflugs hinter dem Instrumentenpiz. Aber auch darauf hatten Rolf und Otti mich vorbereitet, also ließ ich mich nicht irritieren. Beim Rollen nach der Landung wusste ich dann auch, was Rolf mit hart gefedert

meinte. Nach dem ersten Flug, bin ich an dem Tag noch zwei Mal geflogen. Leider auch diese beiden Male nicht sehr lange.

Alles in allem bin ich nach meinem ersten Flug sehr begeistert von dem Discus 2c, einzig das Fahrwerk muss ich noch Mal bei einem längeren Flug ausprobieren. Ich hoffe, dass ich dieses Jahr die Gelegenheit habe, dieses bei etwas längeren Flügen zu tun.

Lukas Eggert

Power-Computer

Inh. Hartmut Kock

Warendorfer Straße 12
48231 Freckenhorst

Tel.: 02581-784500
Fax: 02581-784501

www.powercomputer-waf.de
service@powercomputer-waf.de



Service ist alles



Fliegerlager Übersberg oder "Morgen gibt es Hammerwetter"

Im letzten Jahr waren wir mit unserem Fluglager auf der Schwäbischen Alb, dem Flugplatz Übersberg, beim Luftsportverein Reutlingen, zu Gast. Der Flugplatz ist ein gut ausgebauter und schön gelegener Flugplatz. Die Schwäbische Alb gilt unter Segelfliegern auch gerne als „Rennstrecke“ weil die thermischen Bedingungen hier besonders gut sind bzw. sein sollten. Leider war das Wetter in dem Zeitraum, wo wir da waren, optimistisch gesagt „mäßig“, so dass wir leider das Meiste dieser schönen Gegend auf dem Landwege erkunden mussten.



Der Flugplatz war groß und weitläufig, aber mit einem kleinen Hügel in der Mitte. So konnte man von dem einen Ende des Flugplatzes nicht bis zum anderen Ende auf der anderen Seite blicken. Daher gab es einen sogenannten

„Zwischenwinker“, eine Art Hochsitz mit Telefon, der es ermöglichte, beide Enden des Flugplatzes sehen zu können. So wurde sichergestellt, dass der Gefahrenbereich leer war. Wir hatten Glück und konnten die Seite des Flugplatzes benutzen, wo kein „Zwischenwinker“ nötig war.



Das Clubheim des Flugplatzes war sehr gut ausgestattet. Eine voll eingerichtete Küche stand uns zur Verfügung. Es gab einen großen Kühlschrank für Lebensmittel und drei Kühlschränke für Getränke. Die Duschen waren sauber und für die „Weicheier“ gab es Betten in einem Schlafsaal. Für alle Anderen stand gegenüber des Clubheims Platz zum Zelten zur Verfügung.





Fliegerlager Übersberg oder "Morgen gibt es Hammerwetter"

Die ASK21 und die ASK23 bekamen freundlicherweise trockene „Schlafplätze“ in der Segelflughalle, so dass uns und unseren Rücken ein tägliches Auf- und Abrüsten erspart blieb.

Jeden Morgen wurde, dank der fleißigen Brötchenholer, zusammen in großer Runde gefrühstückt und dank der wunderbaren Küche, hat die Jugendgruppe (und wer gerade noch so Lust hatte) fast jeden Abend gekocht. Um hier etwaigen spöttischen Fragen vorzubeugen; das Essen war immer sehr gut essbar, ja ich möchte sogar sagen sehr schmackhaft und teilweise bestimmt sogar nahrhaft. Auch wenn dem einen oder anderen Mitglied der Jugendgruppe noch einmal beigebracht werden musste, wie man Zwiebeln schneidet ;-)

Große Beachtung fand die Winde, ein Meisterstück schwäbischer Ingenieurskunst. Pneumatisch einstellbare Bremsen, Kunststoffseile, PS-Stark, Handgas und voll verkleidet. Also alles in allem ein schönes Stück und ich glaube, dass Hermann und Theo hier ein wenig Industriespionage betrieben haben und sich Tipps für den Umbau unserer eigenen Winde geholt haben. ;-)

Schnell hatten sich dann auch Leute gefunden, die sich auf diese Winde einweisen ließen und freiwillig Winde fuhren. Auch die Aufgabe des Flugleiters wurde verteilt. Wir waren also gut vorbereitet und der Flugplatz wäre für ein flugreiches Fliegerlager wunderbar geeignet, wäre da nicht die tückische kleine Sache mit dem Wetter gewesen.



Am Anfang hatten wir ein paar akzeptable Tage, die für Einweisungs- und Schulstarts ausreichten und sogar den einen oder anderen Flug, länger als 15 Min. ermöglichten. Und obwohl Otti uns jeden Abend versicherte; „Morgen wird Hammerwetter“, wurde das Wetter einfach nicht mehr gut. So war dann auch ziemlich schnell klar, Ersatzbeschäftigung musste her.





SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



Fliegerlager Übersberg oder "Morgen gibt es Hammerwetter"

Hier boten sich diverse Ziele an. So haben sich viele die nahe gelegene Tropfsteinhöhle angeschaut, einige haben sich die umliegenden Städte näher betrachtet und andere waren in Museen oder Schwimmen.

Mitte der ersten Woche dann ein Ereignis, welches vielen in lebhafter Erinnerung blieb: Morgens halb 6 Uhr, laute Metall/Rock-Musik erschallte über den Flugplatz. Vor der Halle stand ein Campingwagen, der seine besten Zeiten schon überlebt hatte, zwei junge Männer beluden in aller Seelenruhe

einen Motorsegler und genossen ihre Musik ohne auf die 15m entfernt stehenden Zelte zu achten (wer schon einmal Zelten war weiß, dass eine Zeltkonstruktion zwar gegen Wind und Wetter schützt, Schall jedoch nahezu ungehindert diese Barriere überwindet). Endlich gegen 6 Uhr wurde der Camper weggefahren und die Musik erlosch, man dachte sich, jetzt ist Ruhe. Aber nein(!), die beiden jungen Herren hatten noch ein Ass im Ärmel.



DER MAKLER FÜR PILOTEN

KIEPENKERL IMMOBILIEN

DIPL.-ING. FRANK WANLERT

Kiepenkerl-Immobilien
Dipl.-Ing. Frank Wanlert

Flamm-Hills-Weg 4
48224 Albersloh
Telefon 02509 0300500
Mobil 0181 40910725
www.kiepenkerl-immobilien.de

Filiale:
Ochsenrude 17
48224 Sandbühl
Telefon 02509 0300500
Mobil 0181 40910725
www.kiepenkerl-immobilien.de



Ausgewählt v. FOCUS SPEZIAL
TOP-Immobilienmakler Deutschlands



Das waren noch Zeiten ...

Freiflug 05.07.1981

... und den Virus trage ich heute noch in mir.



Fliegerlager Übersberg oder "Morgen gibt es Hammerwetter"

Sie ließen den Motor direkt vor dem Zeltplatz an, nicht weiter schlimm, dann sind sie ja bald weg, mag sich der Eine oder Andere gedacht haben. Doch falsch gedacht. Wer bis jetzt noch schlief, war spätestens wach, als die beiden Herren den Motorcheck anfangen. Dieses alles ohne sich zu bewegen, direkt vor der Halle und den Zeltplätzen. Um 6:30 Uhr dann endlich die Erlösung für alle „schlafenden“ Flieger, sie rollten weg und starteten.



Zu unserer freudigen Überraschung kamen die beiden jungen Männer, die Mitte der Woche so viel Krach gemacht hatten, am Nachmittag des Bergfestes wieder, so dass wir sie uns abends „vorknöpfen“ konnten. Liebenswert wie wir sind, haben wir ihnen nach kurzer Entschuldigung verziehen. Wie das an solch einem Abend üblich ist, wurde das ein oder andere Gläschen getrunken und je weiter der Abend fortschritt, desto ausgelassener wurde die Stimmung.



Nach der ersten Woche, also der Hälfte der Zeit, fand traditionell das Bergfest statt. Hier bot sich für mich ein kulinarisches Highlight des Fliegerlagers - die von Philipp zubereiteten Forellen. Traditionell wird das Bergfest, zusammen mit dem ansässigen Verein, gefeiert, und es wird ein typisches westfälisches Gastgeschenk überreicht.





Fliegerlager Übersberg oder "Morgen gibt es Hammerwetter"

Dank des für den Folgetag angekündigten „Hammerwetters“, hatte auch keiner Ambitionen, früh ins Bett zu gehen. So wurde es ein langer Abend mit viel Lachen und vielen alten Fliegergeschichten.

In der zweiten Woche war das Wetter überwiegend schlecht, aber die Stimmung überwiegend gut, also wie in der ersten Woche. Jede Aussicht auf gutes Wetter wurde mit Aufrüsten zelebriert und jede darauf folgende Enttäuschung mit Abrüsten. Anfang der zweiten Woche hat uns Jens mit der KINI (einem Motorsegler) und seinem Kollegen Dirk besucht. Der Besuch von Jens führt mich zu meinem zweiten kulinarischen Highlight des Fliegerlagers; das Essen im Schatten. Das Schatten ist eine kleine, „abgeranzte“ und alte Kneipe in Ulm, die eines der besten und vor allem größten Schnitzel macht, die ich je gegessen habe. Lasst Euch gesagt sein, es kommt nicht oft vor, dass ich in einem Restaurant sitze und mein Essen nicht aufbekomme, aber dieses Riesenschnitzel mit dem großen Haufen Kässpätzle war dann doch zu viel für mich. Jens und Dirk blieben eine Nacht und flogen dann

wieder zurück nach Telgte. Nachdem die beiden wieder weg waren, kursierte unter den Jugendlichen ein Ohrwurm, ich sag mal nur; „ raus, Mofa fahren“



Auch in der zweiten Woche musste also dank des Wetters viel Ersatzbeschäftigung her. So habe ich persönlich zum Beispiel (während der gesamten zwei Wochen) die schönen Städte Reutlingen, Stuttgart, Tübingen und Ulm näher kennen gelernt. Dazu noch eine Tropfsteinhöhle besichtigt und das örtliche Schwimmbad ausprobiert.





Fliegerlager Übersberg oder "Morgen gibt es Hammerwetter"

Trotz des überwiegend nassen Wetters gab es an den wenigen fliegbaren Tagen auch Positives zu vermelden. So konnte Till seinen ersten Alleinflug absolvieren und Moritz H. erhielt die Einweisung auf die LS4.

Den Beiden hier noch einmal herzlichen Glückwunsch zu ihren Erfolgen. Leider sah es auf Seiten der Scheinpiloten nicht so gut aus. Die Leistungssegelflugzeuge LS4 und Discus 2c wurden weitaus öfters aufgerüstet als geflogen. Da man für größere Strecken natürlich auch auf besseres Wetter angewiesen ist, wurden keine größeren Erfolge erzielt. So hat Otti es dann auch geschafft, den längsten Flug des Fliegerlagers auf einem Werkstattflug mit der ASK 23(!) zu erreichen.



Als Fazit aus dem Fliegerlager kann man sagen:

Das Wetter war schei..., die Stimmung war gut! Wir haben viel von der Gegend gesehen, leider nicht aus der Höhe welche uns am liebsten gewesen wäre. Hier möchte ich noch einmal allen Organisatoren, Fluglehrern, Windenfahrern, Brötchenholern, Flugleitern, Flugzeuginsfliegerlagerbringern und -wiederzurückfahrern, Lepofahrern, Aufrüsthilfen und natürlich unseren Gastgebern, dem Luftsportverein Reutlingen, danken!

Lukas Eggert



Meine ASK 23 - Einweisung

Es war am 24.8.2014. Es war der erste Flugtag nach dem Fliegerlager, so dass wir morgens erst noch die Flieger aufrüsten mussten. Klaus war an diesem Tag Fluglehrer. Nachdem wir alles aufrüstet hatten, ging es mit der ASK 21 und der ASK 23 zum Start.

Mein erster Start an diesem Tag war gegen Mittags noch zusammen mit Klaus. Niklas ist zuvor geflogen und durfte sich nach dem Flug das Handbuch der 23 schnappen und es studieren. Da wir mit der Ausbildung ungefähr gleich weit waren, hatte ich auch schon Hoffnungen die 23 an diesem Tag noch fliegen zu dürfen. Es gab also allen Grund dazu, mich bei dem Flug mit Klaus zusammen anzustrengen.

Der Start war ganz in Ordnung, mit der Landung war ich jedoch selber nicht zufrieden. Klaus sagte, als wir aus dem Flieger ausstiegen einfach nur: " Schön! Du kannst dir dann auch das ASK 23-Handbuch schnappen."

Das tat ich dann auch und las mir die wichtigsten Dinge durch. Zum Beispiel, dass die ASK 23 auch im Schnellflug Hervorragendes leistet!

Nachdem Niklas seine ersten beiden Starts auf dem Einsitzer absolviert hatte, war ich nun dran. Erst die Sitzschale verstellt, dann mit den Hebeln vertraut gemacht, und schon eingeklinkt.

Der Start verlief soweit ganz gut und als ich Oben ausklinkte, merkte ich, dass ich in einem Einsitzer bin!

Im Vergleich zum "Airbus-21" war dies ein Eurofighter! Der Flug dauerte trotzdem nur fünf Minuten. Ich durfte direkt ein zweites Mal ran. Wieder war die Mission erfolgreich.



Till Uwis

(An. d. Red.: Auch Till hat - wie Niklas - gezeigt wie schnell es gehen kann, bis man auf die ASK 23 kommt.)



*Wir bringen Farbe
in Ihr Leben*

Raum&Fassadengestaltung

Jürgen Ahmann

**Malermeister/ Sachverständiger
geprüfter Energieberater**



**Hengenstraße 11
48351 Everswinkel
Tel. 02582 / 9352
E-mail: juergen@aha-ahmann.de**

Ihr Fachmann für ...

- **Individuelle Raumgestaltung**
- **Innen- und Außendämmung**
- **Wand- und Bodenbeläge**
- **Wasserschädenbeseitigung**
- **Lackierungen**



Umbau unserer Winde auf Kunststoffseile

Es ist soweit, unsere Startwinde ist jetzt für den Betrieb mit Kunststoffseilen umgerüstet. Erste Überlegungen hierzu gab es schon vor mehr als 10 Jahren, doch sprachen einige Dinge dagegen. So kosteten die Kunststoffseile damals mehr als das Dreifache wie ein Stahlseil, und der Verschleiß war relativ hoch. Auch das Aufziehen der Seile 1:1 ohne bauliche Maßnahmen hätte nicht funktioniert. Die größte Schwachstelle an unserer Winde für den Betrieb mit Kunststoffseilen wäre die Trommelbremse gewesen.



Die Weiterentwicklung der Kunststoffseile als Windenschleppseile ist dann in den letzten Jahren jedoch soweit vorangeschritten, daß sie nun eigentlich nur noch Vorteile gegenüber dem Drahtseil haben. Der größte ist wohl der, daß es nur halb so schwer ist

wie das Drahtseil, wodurch das startende Segelflugzeug folglich weniger Gewicht hochziehen muß und dadurch höher steigen kann. Allerdings kommt ein deutlicher Höhengewinn erst bei langen Schleppstrecken zum Tragen, weil der Flieger länger steigt.

Bei uns dürften es aber doch 50m mehr sein. Ein weiterer Vorteil besteht im Spleißen des Seiles. Für einen Drahtseilspleiß benötigte geübtes Personal immerhin 15 Minuten, und es gab auch schon mal kaputte Finger. Folglich wurden die Seilenden während des Schleppbetriebes nur geklemmt. Dafür mußten aber teures Werkzeug und noch teurere Nicopressklemmen aus der „Apotheke“ bevorratet werden. Beim Kunststoffseil entfällt das, und der Spleiß dauert nach etwas Übung nur noch 5 Minuten.

Auch die Bruchlast des Kunststoffseils von ca. 2300 kg liegt mittlerweile über der des Drahtseils mit 1960 kg, und preislich ist es im Vergleich zur Lebensdauer letztendlich sein Geld wert.





Umbau unserer Winde auf Kunststoffseile

Seit dem Fliegerlager auf dem Übersberg im letzten Jahr stand dann für uns also endgültig fest, unsere Winde braucht Kunststoffseile. Dort durften wir eigenverantwortlich die Winde des AC Reutlingen nutzen, und unsere Windenfahrer waren von dieser doch reichlich angetan. Vor allem das Abbremsen der Seile beim Ausziehen mittels druckluftbetätigter Scheibenbremse fanden alle äußerst praktisch. Durch regelbare Druckzylinder bremsen die Scheibenbremsen die Seiltrommeln beim Ausziehen konstant ab, dadurch laufen diese nicht nach und verhindern so Schlaufenbildung. Auch das Anhalten und Wiederanfahen mit dem Lepo funktioniert ohne Probleme.

Da wir auf dem Übersberg reichlich schlechtes Wetter hatten, konnten wir Windenfahrer die Reutlinger Winde ausgiebig in Augenschein nehmen. Allen voran unser Startwindenbeauftragter Hermann Kerßenfischer machte sich viele Gedanken zur technischen Umsetzung des Umbaus an unserer Winde. Mit Ende der vergangenen Saison ging es dann auch direkt los. Die Seiltrommeln und die Trommelbremsen

wurden demontiert, die Kappvorrichtungen und die Seilumlenkrollen (Azimutrollen) zerlegt.

Da der äußere Abstand der Seiltrommeln auf der Achse nicht verändert werden kann, mußten die innenliegenden Trommelbremsen abgedreht und je ein Adapterring gedreht werden, damit die Scheibenbremsen an die alten Bremstrommeln montiert werden konnten. Für die reichlich breiten Bremssättel mußten dann noch entsprechende Halterungen integriert werden.

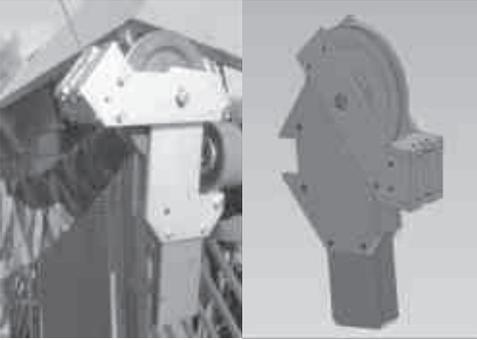
Die Kappmesser fürs Stahlseil mußten hinsichtlich des Schneidens des Kunststoffseils geändert, teilweise neu gefertigt und wieder montiert werden. Die Azimutrollen wurden komplett geändert, weil sie kleiner und anders angeordnet werden mußten, nur die Lagerung mit angeschweißten Seitenblechen blieb erhalten.

Die neuen Azimutrollen wurden mittels CAD durch Florian Giesen gezeichnet und dann fremdgefertigt.





Umbau unserer Winde auf Kunststoffseile



(Azimutrollen: Links Winde Boberg,
Rechts Winde Telgte)

Die pneumatischen Scheibenbremsen entsprechen dem neusten Stand der Technik und kommen aus dem LKW-

bzw. Aufliegerbau, sie sind deshalb doch reichlich dimensioniert. „Aber viel hilft viel.“

Da bislang nur unsere Seiltrommelschaltung per Druckluft gesteuert wurde, mußte die Bremsanlage in die Pneumatik integriert werden. Entsprechende Ventile zur Steuerung sowie dazugehörige Bedienteile wurden nach Hermanns Pneumatikplan in das vorhandene Instrumentenbrett eingearbeitet.



**Hartverchromen
Galv. Verzinken
Entfetten**

stephan  redecker

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



Umbau unserer Winde auf Kunststoffseile

Das Abbremsen der Trommeln mittels mechanischen Gestänges entfällt zukünftig. Die Mechanik wurde komplett demontiert. Nach dem Ausklinken des gestarteten Segelflugzeugs wird die Seiltrommel nun drehzahlabhängig automatisch abgebremst. Die Kardanbremse zum Abbremsen der Trommelachse bleibt unabhängig davon für den sofortigen Stillstand der Trommel erhalten.



(Bremstrommel mit angeflanschter Brems Scheibe)

Die Anordnung des Windenseils samt Vorspann ist grundsätzlich gleich geblieben. Direkt am Seil hängt ein etwas kleinerer neuer Schirm wie üblich

mittels Schnelltrennglied zum Aushängen am Start. Oben am Schirm ist jetzt ein Dehnungsseil von 20mm Durchmesser als Zwischenseil mit einem neuen Karabinerhaken mit 2500kg Bruchlast befestigt. Dieser muß immer zugedreht sein.

Das andere Ende des Dehnungsseils ist über einen 2. Karabinerhaken mit dem Ring der 3 Sollbruchstellen verbunden. Auch dieser muß immer zugedreht sein. Die entsprechende Sollbruchstelle wird wie gehabt mittels Schnelltrennglied in das versteifte Vorspann eingehakt. Vorteil bei allen Verbindungen, keine Verletzungen mehr durch herausragende Drahtenden.

Während des Schleppbetriebs sind einige wichtige Dinge gegenüber dem Stahlseil von uns allen zwingend zu beachten und umzusetzen!

Die Kunststoffseile dürfen niemals überkreuz gezogen werden, Reibung ist für diese tödlich! Der Lepo darf die Seile nur überfahren, wenn sie im Gras liegen, niemals auf Asphalt!





Umbau unserer Winde auf Kunststoffseile

Das Ausklinken des Segelflugzeugs darf nicht unter Volllast geschehen. Jeder Flugzeugführer hat wie gelernt rechtzeitig Höhenruder nachzulassen, jeder Windenfahrer hat entsprechend rechtzeitig Gas wegzunehmen. Nach dem letzten Schlepp sind beide Seile ohne Schirme noch einmal zum Start zu ziehen um sie zu entspannen. Dort sind Gewichte, welche sich im Lepo befinden, an die Seile zu hängen und weit genug vom Lepoweg abzulegen. Auf Zeichen schleppt der Windenfahrer die Seile dann wieder ein. Die Gewichte kommen dann wieder in den Lepo, die Schirme wieder an die Seile.



Abschließend möchte ich Folgendes anmerken. Da bei Redaktionsschluß die Winde noch nicht erprobt ist, wird der Flugbetrieb im wahrsten Sinne des Wortes wohl schleppend beginnen,

voraussichtlich wird es eh erst wegen der Platzverhältnisse im April losgehen. Auch der glückliche erste Windenfahrer muß erst noch ausgeknobelt werden, Hermann, Theo Post und meine Wenigkeit bieten sich aber selbstverständlich an.



Schleppen werden wir der Einfachheit halber am Stichtag nur die ASK 21. Wir hoffen und gehen einfach mal davon aus, das alles gut geht, sich der Umbau gelohnt hat, wir lange ohne Seilrisse auskommen und viel Spaß mit den Kunststoffseilen haben werden.

Michael „Otti“ Otremba



Erinnerungen an einen Einsitzer - die "RY"

Wir schreiben das Jahr 2039, Herr Mugabe regiert mit nunmehr 115 Jahren immer noch in Simbabwe, Frau Merkel ist gerade wieder gewählt worden und die Lokführergewerkschaft droht zum 20sten Mal in diesem Jahr mit Streik, da sie auch die Tarifverhandlungen für die Zeitungszusteller und Flugbegleiter übernehmen wollen.

Ich habe zwischenzeitlich meine Wohnung gewechselt und bin ins betreute Wohnen gezogen. Nicht, dass ich mich zu alt fühle, nein..., ich habe einfach keine Lust mehr, meinen Spülmaschinendienst zu verrichten und außerdem stellen meine Familienmitglieder ewig die leeren Puddingbehälter auf die Spüle, statt sie in den Mülleimer zu werfen..... Aber das ist eine andere Geschichte und will ich gerne im nächsten Jahr erzählen. Meine mittlerweile 42 Jahre alte Tochter hat Ihre Kleinkinder Larina-Almina-Jola-Felipa und Linette-Saphira-Lani-Melia mitgebracht. Mir sagen die langen Vierfachnamen nicht so zu, sodass ich sie durchnummeriert habe und sie auf Eins und Zwei hören müssen. Abermals bringen diese Wirbelwinde meine geordnete Welt in Unordnung, sodass

ich dringend etwas unternehmen muss. Was können Flieger (und im Übrigen auch Angler...) in einer solchen Situation tun...?! Genau, sie packen ihr Latein aus und erzählen von längst vergangenen „Heldentaten“.

Zu meiner fliegerischen Vergangenheit gehören zum großen Teil die vergnüglichen Erfahrungen, die LS4 in vollkommener Einsamkeit über Land zu bewegen. Hierzu sollte der geneigte Leser wissen, dass ich als Fluglehrer i.d.R. in trauter Zweisamkeit mit einem Schüler die Platzrunden befliegen habe und manch ein Flugschüler, aber auch der zu überprüfende Scheinpilot geredet hat, als wenn es kein Morgen gäbe.



Wie wohltuend einsam und still ist da der Überlandflug mit meinem geliebten Einsitzer, der LS4.





Erinnerungen an einen Einsitzer - die "RY"

Also durfte ich meinen Enkelkindern von eben diesen vergangenen Heldentaten berichten. So begann ich dann mit meiner Erzählung:

„Es war einmal...so gegen 1992 ... in Telgte, als sich ein hoffnungsvoller Nachwuchspilot (das bin ich) im zarten Alter von 32 Jahren mit der LS4 zur Teilnahme an der Landesmeisterschaft qualifizieren konnte. Zugleich gelang ihm (das bin wieder ich) mit Rolf B. das Kunststück, im gleichen Jahr auch die Qualifikation zur Landesmeisterschaft der Doppelsitzer zu erringen. Mit ihrem hoffnungslos unterlegenen Schulungsdoppelsitzer starteten Sie 1993 das Projekt „Klette“. Sie ließen die anderen, stärkeren Flugzeuge vorfliegen, glitten im Rahmen ihrer Möglichkeiten hinterher, um anschließend die so markierten Aufwinde zu nutzen und es der anhänglichen Pflanze gleich zu tun. Diese taktische Meisterleistung brachte ihnen den vierten Platz und sie (ich und Rolf) verpassten nur knapp die Qualifikation für die Deutsche Meisterschaft.

Da ich meinen Enkelkindern sowieso nur von mir erzähle, wechsele ich die Erzählform:

Von diesem Erfolg benebelt, ging es zur Landesmeisterschaft der Standartklasse in Aachen. Dieses Treffen der einsitzigen Flugzeuge sollte meine Karriere beflügeln, der Olymp schien zum Greifen nahe, Ruhm und Ehre waren mir sicher, wenn da nicht die eine oder andere Panne gewesen wäre...

Andere Piloten hatten sich natürlich bestens vorbereitet und sich ein Navigationsinstrument zugelegt, welches beim Erreichen der Wendepunkte gute Dienste leisten sollte. Ich fand diesen neumodischen Krams doof, hatte sowieso nicht das nötige Kleingeld, ein solches Gerät anzuschaffen und war der Überzeugung, mit meiner geballten Erfahrung aus der Doppelsitzermeisterschaft und nur ausgestattet mit der Luftfahrerkarte, zu bestehen.

So erinnere ich mich gerne an einen Wertungsflug, an dem wir mit rd. 20 Segelflugzeugen in einem Aufwind kreisten und keiner so recht abfliegen wollte.





Erinnerungen an einen Einsitzer - die "RY"

Mir wurde es aber – einmal oben angekommen - zu bunt und ich flog ab. Meine Luftfahrerkarte lag auf meinen Knien und ich war guter Dinge, den nächsten Aufwind zu erreichen. Blöd nur, wenn man Karten knickt und sich die Auffanglinien (z.B. Autobahnen oder Flüsse) auf der Rückseite befinden. Schön ist allerdings, wenn Flugplätze ihren Namen aufs Dach schreiben. Der Flugplatz Siegen-Eisernhardt lag leider nicht ganz auf Kurs und kostete mich mind. eine Stunde Flugzeit.



Des Weiteren hatte ich natürlich eine Bodencrew, die es insgesamt immer nur gut gemeint hatte. Hier möchte ich stellvertretend Ralf Nüßing erwähnen, der mir die LS4 liebevoll randvoll mit Wasser betankte. Nun sollte der unwissende Leser zur Kenntnis nehmen, dass eine möglichst große Masse das

Flugzeug zwar weit, weit weg bringt, ein maximaler Wasserballast jedoch auch das ohnehin schwache Steigen fast zunichtemacht. Eine Landung am Flugplatz Halver war die Folge. Vorwürfe meinerseits an meine geliebte LS4 während der Wartezeit auf meinen Rückholer nahm das Flugzeug äußerlich gelassen hin. Schweigend ergossen sich letzte Reste des abgelassenen Wasserballasts über den Rumpf. Ich vermute, dass das Flugzeug Tränen gelacht hat über meiner tragischen Situation.

Zu guter Letzt habe ich natürlich keine Gelegenheit ausgelassen, jeden Flug mit meinen Rückholern ausgelassen zu feiern. Dieses führte jedoch dazu, dass mir am Folgetag die mentale Stärke fehlte, ganz vorne mitzumischen. Wir waren ein gar lustiger Haufen und haben sicherlich unseren Heimatflugplatz würdig vertreten. Der zweifelhafte Dank dafür war jedoch, dass ich bei der Siegerehrung neben den ersten drei Piloten als Einziger (der Letztplatzierte war bereits früh abgereist...) einen Sonderpreis erhielt.





Erinnerungen an einen Einsitzer - die "RY"

Ein Regencape!! Wenn ich mal wieder auf einem gottverlassenen Acker liegen würde, könnte ich mich damit zumindest vor den Unbilden eines aufziehenden Schauers retten.



Vor lauter Reden habe ich gar nicht bemerkt, dass die Köpfe meiner Kindeskindern zwischenzeitlich auf den Tisch liegen und ich befürchte, dass ich mit meinen Erzählungen nicht mehr ins Stammhirn vordringe.

Beseelt von diesen Geschichten mögen sie einen tollen Traum haben, in dem der gute Opi voller Stolz – natürlich im blauen Regencape - die LS4 durch die Gegend fliegt. Und morgen kann ich ja dann die gleiche Geschichte nochmal erzählen....

Einen Tagessieg habe ich dort nie erfliegen (das habe ich "Jahrzehnte" später mit dieser LS4 auf der BBSW gemacht), jedoch jeden einzelnen Flug, der acht oder neun Wertungstage, mit der LS4 genossen.



Die LS4 fliegt im Übrigen immer noch in Telgte...

Ja - die gute "alte" "RY" ...

Mit Fliegergruß...

Klaus Mende



Impressionen aus dem Jahr 2014





Hochzeit Joana und Jens

Am 04. Oktober 2014 gaben sich Joana und Jens das Jawort



Traditionell in der Segelfluggruppe Telgte e.V. haben wir dazu vor der Kirche ein Segelflugzeug aufgebaut.

Die Beiden waren sichtlich überrascht, aber glücklich.

Wir wünschen Euch alles Gute und immer einen sicheren Landeplatz in Reichweite!



Duo Discus XLT

ER ist da! – Der Duo Discus XLT

Endlich ist es wahr geworden – der langjährige Traum der SFG Telgte e.V. ist wirklich real!



Den ersten Schritt unternahmen am 17. Januar Hermann, Jonny und Theo, indem sie den nagelneuen Anhänger vom Werk abholten, und diesen zum Flugplatz brachten.



Der Anhänger ist schon sehr imposant – hat er doch beachtliche Ausmaße. In

den folgenden Wochen wurden dann die Innenausbauten erledigt, und damit stand uns der Anhänger für die Abholung zur Verfügung.

ER – konnte also kommen.

Am 20. März konnten wir **IHN** nach rund einem Jahr Wartezeit abholen. Wie schon Tradition in der Segelfluggruppe Telgte haben wir die Abholung gemeinsam in Angriff genommen. So machten wir uns mit 21 Leuten auf den Weg um dieses Ereignis nicht zu verpassen.

Jahrzehntelang lag ein solches Flugzeug außerhalb unserer finanziellen Möglichkeiten. Auch jetzt haben wir nicht im Lotto gewonnen oder eine Bank ausgeraubt. Aber neue Modelle und Vorgehensweisen haben dieses nun möglich gemacht.

Nach der Übergabe und den letzten Anpassungen des Anhängers haben wir dieses Ereignis richtig gefeiert, und konnten uns am nächsten Morgen zufrieden auf den Heimweg machen.





Duo Discus XLT



Auch dort wurde der Duo von den Mitgliedern gebührend in Empfang genommen.

Die Leistungsfähigkeit des Duo's ist nahezu vergleichbar mit der des Discus 2c und ermöglicht in Zukunft einen Teamflug mit zwei Flugzeugen. Der Duo Discus XLT ist nicht nur ein doppelsitziges Segelflugzeug mit beachtlichen Flugleistungen, nein – er ist neben einem Sicherheitscockpit auch mit einem Turbomotor ausgerüstet, der uns ermöglicht auch aus der Winde sicher Anschluss an die Thermik zu finden.

Welche Vorteile haben wir mit dem Kauf dieses Flugzeuges?

Der Schüler hat nun quasi die ASK 21 für sich alleine und kann auch den Duo nutzen um z.B. das Thermikfliegen

intensiv zu erlernen, oder eine Überlandeinweisung zu machen. Der Gelegenheitsflieger hat die Möglichkeit doppelsitzig zu fliegen ohne ein schlechtes Gewissen haben zu müssen den Schülern die ASK 21 „weggenommen“ zu haben. Der Überlandflieger hat neben dem Discus 2c ein weiteres richtig gutes Segelflugzeug um seine Leistungen zu verbessern und kann z.B. auch an einem Sonntag riskieren weiter weg abzusaufen (er kann mit dem Turbo ja wieder nach Hause kommen). Man stelle sich einmal vor um 20.00 Uhr in Koblenz zu landen. Die Rückholtour würde vermutlich nicht vor den frühen Morgenstunden des Montags zu Ende gehen.





Duo Discus XLT

Der Scheinneuling kann sehr viel von anderen Piloten erlernen und z.B. mit erfahrenen Piloten seinen Horizont beachtlich erweitern. Das „altgediente“ Mitglied kann endlich einfach „nur“ mal mitfliegen ohne den Schülern die ASK 21 „weggenommen“ zu haben. Kurzum: Jedes Mitglied – egal ob aktiv oder passiv – wird von diesem Traumflugzeug profitieren!



Für mich als Koordinator der Anfragen für die Segelflugzeuge war sehr interessant zu erfahren wie gefragt dieses Flugzeug sein wird. Der Duo war noch nicht einmal da, und schon waren Anfragen für insgesamt sechs Wochen im Jahr 2015 da. D.h. neben dem „normalen“ Vereinsbetrieb haben sich schon einige Mitglieder den Duo für einen gewissen Zeitraum gesichert.

Egal ob Fliegerlager, Wettbewerbe oder Wandersegelflug – mit ihm können wir all diese Dinge abdecken und gleichzeitig wird die Schulung nicht eingeschränkt – denn die ASK 21 steht ja weiter zu Verfügung. Wenn ich 2009, als wir den Discus 2c erhielten, von einem Quantensprung in Sachen Flugzeugpark geschrieben habe, dann muss diese Aussage jetzt noch einmal deutlich nach Oben erweitert werden.



Wir sind uns sicher dass der Duo das – mit Abstand – am meisten genutzte Segelflugzeug in der Gruppe sein wird.

Jetzt wird es Zeit für gutes Wetter und dann laßt uns alle ganz viel Spaß haben!





SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



Duo Discus XLT

An dieser Stelle kann ich jedoch nicht umhin mich ganz besonders bei der Stadt Telgte zu „bedanken“, die uns bereits zu unserem 75. Jubiläum und zuvor leider nicht unterstützen konnte.

Jetzt aber zu dem Geschenk, welches wir uns zum 80. Jubiläum mit diesem Flugzeug selber machen, mit einem Zuschuss „deutlich“ weiter geholfen haben.

Dieser Zuschuss war so groß dass wir damit das extra Sitzkissen für kleine Piloten bezahlen konnten.

In Zahlen ausgedrückt wurde uns mit **0,00108%** (das ist kein Tippfehler) an der Gesamtsumme geholfen.

Allen anderen Spendern und Förderern unser aufrichtiges

DANKE!

Rolf Bieckmann



"Vielen Dank dafür!"

Mehr als nur

Industriedruck

*Industrielle Druck- und Buchproduktion sowie handwerkliche
Einzelfertigung sind in unserem Haus vereint und lassen Ihren individuellen
Wünschen nach Printprodukten und Bucheinbänden keine Fragen offen.*

Zuverlässig, schnell, qualitativ hochwertig.

Burlage
DRUCK + EINBAND

Ihr Partner für Printprodukte und Bucheinbände aller Art

Schlosserstraße 1 • 48231 Warendorf - Freckenhorst

Telefon: 02581/94630 • Telefax: 02581/946333

eMail: info@burlage-warendorf.de • www.burlage-warendorf.de



!!! Segelfliegen zum Pauschalpreis !!!

Für Interessenten an diesem tollen Hobby bieten wir ab sofort folgendes Angebot an: **Fliege das erste Jahr zum Pauschalpreis!** (gilt bis einschließlich zu den ersten drei Alleinflügen, falls diese im ersten Jahr erreicht werden)

Dazu gelten folgende Preise:

| | |
|---------------------------|----------------|
| Schüler: | 375,00€ |
| Studenten, Auszubildene | 450,00€ |
| Arbeitnehmer, Arbeitgeber | 525,00€ |



Was beinhaltet die Pauschale?

- Alle Kosten die im ersten Jahr anfallen! (ausschließlich Fliegerarzt* und evtl. Teilnahme an einem Fliegerlager oder Extraveranstaltungen)
- Schulung durch unsere Fluglehrer!
- Benutzung unseres Schulungsdoppelsitzers!
- Alle Windenstarts an unserer Winde!
- Alle Landegebühren an den Platzhalter!
- Eine Mitgliedschaft in der SFG Telgte e.V.!
- Es fallen keine weiteren Gebühren an!

Welche Voraussetzungen muss ich erfüllen?

- Spaß an der Gemeinschaft
- Aktive Teilnahme am Flugbetrieb
- Interesse an diesem tollen Hobby
- Ein Lebensalter von mindestens 14 Jahren

Was passiert nach diesem Jahr?

- Sollte keine weitere Mitgliedschaft gewünscht werden, endet die Mitgliedschaft.
 - Ist eine weitere Mitgliedschaft gewünscht, gelten ab dem nächsten 01.01., oder nach den ersten drei Alleinflügen, unseren normalen Preise (siehe Gebührenordnung).
- *Eine Untersuchung durch den Fliegerarzt ist erst zu den ersten Alleinflügen nötig!



Modernisierung des Flugzeugparks abgeschlossen

Die Segelfluggruppe Telgte schließt die Modernisierung des Flugzeugparks ab und sorgt gleichzeitig für höhere Schulungskapazitäten.

Bereits im Jahr 2009 wurde mit dem Kauf des Discus 2c (ein Hochleistungseinsitzer der modernsten Generation mit Sicherheitscockpit und wahlweise 15 oder 18 Metern Spannweite) der erste Schritt zur Modernisierung des Flugzeugparks getan.



Im Winter 2014/2015 begann weiterhin der Umbau der Seilwinde auf Kunststoffseile, welche für noch mehr Sicherheit und höhere Ausklinkhöhen sorgen werden. Dieser Umbau, der leistungsstarken Seilwinde mit Dieselmotor, wird die Kosten weiter niedrig halten und zum Beginn der Saison 2015 abgeschlossen sein.



2011 folgten dann mit der Neulackierung des Schulungseinsitzers ASK 23 und 2013, mit der Neulackierung des Schulungsdoppelsitzers, der ASK 21, die nächsten weiteren wichtigen Schritte.





Modernisierung des Flugzeugparks abgeschlossen

Der letzte Schritt, dieser arbeits-, zeit- und kostenintensiven Maßnahmen, ist nun der Erwerb des Hochleistungsdoppelsitzers vom Typ Duo Discus XLT. Traditionell werden neue Flugzeuge in der Segelfluggruppe Telgte e.V. nicht nur von wenigen Personen, sondern von vielen Mitgliedern, abgeholt – Segelfliegen ist und bleibt ein Gemeinschaftssport.

Der Duo Discus XLT hat eine Spannweite von 20 Metern und ein max. Abfluggewicht von 750kg. Mit diesem Flugzeug werden Gewichtsklassen erreicht, welche unbedingt geeignete Startmöglichkeiten erfordern. Mit der Seilwinde war und ist dieses kein Problem, die Umrüstung auf Kunststoffseile wird diese aber noch besser auf solche Bedingungen vorbereiten.

Die Leistungsfähigkeit des Duo Discus XLT ist nahezu vergleichbar mit der des Discus 2c und ermöglicht in Zukunft einen Teamflug mit zwei Flugzeugen. Dieses Segelflugzeug ist nicht nur ein doppelsitziges Segelflugzeug mit beachtlichen Flugleistungen, nein – er ist neben einem Sicherheitscockpit auch

mit einem Turbomotor ausgerüstet, der ermöglicht auch aus der Winde sicher Anschluss an die Thermik zu finden. Doch nicht nur dieses war wichtig. Durch den Turbomotor werden mit höchster Wahrscheinlichkeit Außenlandungen vermieden. Dieses alles stellt einen weiteren Schritt in ein noch sichereres Segelfliegen dar.

Der Duo Discus XLT ist in der Gruppe nicht nur für Leistungspiloten gedacht! Natürlich können mit diesem Flugzeug neue Dimensionen erreicht werden. Von diesem Flugzeug aber werden alle Mitglieder in beachtlichem Maße profitieren. Egal ob der Schüler, der Gelegenheitsflieger, der Überlandflieger, der Scheinneuling oder das „altgediente“ Mitglied, alle können sich auf dieses Flugzeug freuen. In besonderem Maße werden jedoch die Flugschüler von diesem Flugzeug profitieren, denn fast ausschließlich steht ihnen nun die ASK 21 zur Schulung zur Verfügung. Zudem kann er auch mit dem Duo z.B. das Thermikfliegen intensiv erlernen.





Modernisierung des Flugzeugparks abgeschlossen

Dem Gelegenheitsflieger, dem Überlandflieger und natürlich auch dem Scheinneuling steht ein Segelflugzeug mit sehr guten Flugleistungen zur Verfügung. Das „altgediente“ Mitglied kann endlich einfach „nur“ mal mitfliegen, ohne den Schülern den Schulungsdoppelsitzer „weggenommen“ zu haben. Kurzum: Jedes Mitglied – egal ob aktiv oder passiv – wird von diesem Flugzeug profitieren!

Die Segelfluggruppe Telgte e.V. hat also nun alle Voraussetzungen geschaffen, weiter positiv in die Zukunft zu blicken und freut sich auf diese.

Welche Aufgabe allerdings niemals abgeschlossen sein wird und an welcher

wir Jahr für Jahr gerne arbeiten ist die folgende:

Menschen und hier natürlich besonders jungen Menschen, die Schönheit und den Spaß des Segelfliegens näher zu bringen.

Rolf Bieckmann



Uns gibt es jetzt auch auf Facebook





Bernhard Brockmann verstorben

Die Segelfluggruppe Telgte e.V. trauert um Bernhard Brockmann,
der im Alter von 83 Jahren verstarb.

Bernhard Brockmann gehörte zu denjenigen Mitgliedern der Segelfluggruppe Telgte e.V., die sich nach Wiedenzulassung des Luftsports in Deutschland Mitte der Fünfziger Jahre an die Arbeit machten, um das bis dahin über ein Jahrzehnt „eingemottete“ Fluggerät instand setzten und die so der Segelfluggruppe Telgte e.V. ihren Neustart erst ermöglichte.

Obwohl durch die Einbindung in den elterlichen landwirtschaftlichen Betrieb selbst nicht lange aktiv, blieb er uns, seinen Fliegerkameraden, als passives Mitglied über nahezu 60 Jahre verbunden und verfolgte den Werdegang der Segelfluggruppe Telgte e.V., insbesondere die rasante Entwicklung deren Segelflugzeuge mit großem Interesse.

Die Telgte Segelflieger wissen dass sie ohne die aufopfernde Arbeit ihrer Gründer ihren heutigen Stand als Luftsportverein mit hochmodernem, leistungsfähigem Fluggerät, nicht erreicht hätte.

Sie würdigt mit tiefempfundenem Dank auch die diesbezügliche stete Unterstützung von Bernhard Brockmann und wird ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Detlev Dierkes
Vorsitzender



Arno Sieger verstorben

Die Segelfluggruppe Telgte e.V. trauert um Arno Sieger,
der im Alter von 85 Jahren verstarb.

Auch Arno Sieger gehörte der „Manschaft“ an, die sich nach dem Kriege um den damaligen „Vater“ vieler Flugschüler, Fritz Dunkel, zusammen fand, und den Telgter Luftsport im Sinne des Wortes beflügelte. Dabei beließ er es indessen nicht. Nach Erwerb des Luftfahrerscheins für Segelflugzeugführer wurde seine bereits zuvor vorhandene Affinität zum Ballonsport immer stärker. Er erwarb den Freiballonführerschein und darf als einer der Väter des Heißluftballonsports in Deutschland gelten, der Ende der Sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts insbesondere von England aus in Deutschland immer mehr Anhänger fand.

Arno Sieger wurde Generalvertreter des renommiertesten britischen Herstellers für Heißluftballone und technischer Prüfer für sämtliches Ballonsportgerät. Auch als er nicht mehr selbst aktiv Ballon fuhr, ging er seiner Prüfertätigkeit mit der ihm eigenen Akribie nach. Zu keinem Zeitpunkt ließ dabei allerdings sein Interesse für das Wohl und Wehe seiner Telgter Fliegerkameraden nach. War ihm irgendetwas nicht verständlich oder gar unschlüssig, griff er bis ins hohe Alter zum Hörer, erkundigte sich nach weiteren Details und gab Ratschläge. Die große Zahl an Trauernden, die sich zur Abschiedsmesse für Arno Sieger in der Propsteikirche zu Telgte einfanden, war ein beeindruckender Beleg für seine Anerkennung unter den Luftsportlern. So auch bei uns.

Detlev Dierkes
Vorsitzender



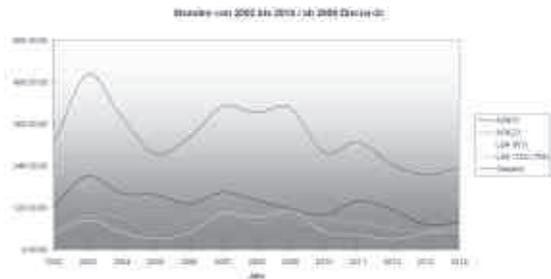
Die Saison 2014 - In Zahlen

Schon wieder war das Wetter nicht auf unserer Seite. Die Start- und Stundenzahl zeigt zwar leicht nach Oben, ist aber nicht so wie wir uns das vorgestellt haben. Selbst im Fliegerlager konnte nur sehr wenig geflogen werden, und wiederum musste die Schulung so manches Mal bei starkem Wind oder bei Regen vorzeitig beendet werden.

| | | | |
|---------------|-------------|-------------------|-------------------|
| ASK 21 | D-8460 (PM) | 483 Starts | 77h 06Min |
| ASK 23 | D-5073 (TE) | 245 Starts | 45h 36Min |
| LS 4 | D-4545 (RY) | 52 Starts | 48h 07Min |
| Discus-2c | D-8445 (TM) | 24 Starts | 64h 54Min |
| Gesamt | | 804 Starts | 235h 43Min |

"Highlights" der Saison 2014:

- Piloten (meisten Starts) Jürgen Weidig 43 Starts
- Piloten (meisten Stunden) Detlev Dierkes 32h 16Min
- Schüler (meisten Starts) Niklas Olbrich 70 Starts
- Schüler (meisten Stunden) Moritz Heimann 10h 48Min
- Rolf auf der BBSW Platz 4 in der Offenen Klasse
- Klaus und Lukas auf der BBSW Platz 6 in der Standard Klasse
- Torsten fliegt ASK 23
- Nina hat die "B"
- Moritz hat die "C"
- Niklas fliegt alleine
- Till fliegt alleine
- Moritz fliegt LS 4
- Niklas fliegt ASK 23
- Till fliegt ASK 23
- Moritz hat die theoretische Prüfung
- Lukas fliegt Discus 2c





Herzlichen Glückwunsch

Einige Mitglieder haben in diesem Jahr Grund zum Feiern:

| | |
|----------|--|
| 75 Jahre | Heinz Damwerth Peter Michalowski |
| 70 Jahre | Rolf Wengorz |
| 60 Jahre | Jürgen Weidig |
| 50 Jahre | Ralf Nüßing Michael Otreмба |
| 40 Jahre | Heike Bieckmann Georg Lütke-Schelhowe |
| 30 Jahre | Christina Schlattmann Philipp Speckien |
| 20 Jahre | Marius Büdenbender Nina Kellner Katharina Voth |
| 18 Jahre | Can Beslendi Moritz Heimann Jim Ludwig |



Diesen Mitgliedern danken wir für Ihre langjährige Mitgliedschaft:



Bernd Halbuer
Rolf Wengorz



Lukas Eggert
Georg Lütke-Schelhowe



Wolfgang Adam
Peter Krömer
Roger Sandmann



Florian Giesen
Marc-Christian Munk





In eigener Sache - Werbeflächen noch frei

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



Ebenfalls können Anzeigen in der nächsten Ausgabe der "Telgter Segelflugpost" geschaltet werden.

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.

Schnupperflüge

Selbstverständlich gibt es unsere Schnupperflüge auch als Gutschein zum Verschenken.

www.sfg-telgte.de / Schnupperflüge





Gebührenordnung (Auszug)

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 quartalsweise):

| | | | |
|--------------------------|----------|------------------------|--------|
| Arbeitnehmer/Arbeitgeber | 300,00 € | pro Quartal: | 75,00€ |
| Jugendliche/Studenten | 200,00 € | pro Quartal: | 50,00€ |
| Schüler: | 80,00 € | pro Quartal: | 20,00€ |
| Passiv: | 60,00 € | Berechnung jahresweise | |
| Zweitmitglied: | 125,00 € | pro Quartal: | 31,25€ |

Wählbare 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 € / Landegebühren: | wie vom AeroClub vorgegeben 1,50€ | |

Fluggebühren ASK 21 & 23

| | | |
|------------------|---------------|---|
| 001 bis 120 Min. | 0,20 € / Min. | <i>(Die Fluggebühren für die LS4, den Discus 2c und den Duo Discus XLT finden Sie in der Gebührenordnung)</i> |
| 121 bis 240 Min. | 0,15 € / Min. | |
| 241 bis xxx Min. | 0,10 € / Min. | |

| Einmalige Typengebühr: | ASK21 | ASK23 | LS4 | D2c | Duo |
|---------------------------|-------|-------|------|------|------|
| Arbeitnehmer, Arbeitgeber | 75€ | 100€ | 125€ | 200€ | 250€ |
| Studenten, Jugendliche | 50€ | 50€ | 50€ | 150€ | 200€ |
| Schüler | 50€ | 50€ | 50€ | 100€ | 150€ |
| Zweitmitglieder | 75€ | 100€ | 125€ | 300€ | 300€ |

Durch die Typengebühr gibt es keine Aufnahmegebühr!

Beispielrechnungen finden Sie auf unserer Homepage www.sfg-telgte.de.



Impressum, Kontakt

Impressum

Herausgeber:
Segelfluggruppe Telgte e.V.

Redaktion:
Rolf Bieckmann verantwortlich,
Heike Bieckmann

Bilder:
Archiv, Familie Bieckmann, Otti,
Moritz Heimann, Lukas Eggert,
Klaus Mende

Gestaltung:
Heike & Rolf Bieckmann

Druck:
Burlage Druck + Einband GmbH
48231 Warendorf

www.sfg-telgte.de
Segelflugpost@sfg-telgte.de
April 2014



Kontakt

1. Vorsitzender
Detlev Dierkes
02504 - 72188

2. Vorsitzender
Josef Büscher
0171 - 7833270

Ausbildungsleiter
Jonny Kroos
02581 - 8718

Geschäftsführer
Rolf Bieckmann
02581 - 928574

Kassenwartin
Heike Bieckmann
02581 - 928574

Werkstattleiter
Michael Otremba
0175 - 3231509

Jugendgruppenleiterin
Alina Nüßing
01578 - 9183603



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



Offen für Ihre Wünsche:

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

Samstag - 9.00 - 13.00 Uhr



Jetzt
beraten
lassen!

„Abheben.“

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Genossenschaftliche Beratung bedeutet, dass Sie als Mitglied und Kunde mit Ihren Interessen, Ihren Zielen und Wünschen bei uns im Mittelpunkt stehen – und das in jeder Lebensphase. Wir suchen gemeinsam mit Ihnen nach den passenden Lösungen und entwickeln Ihre ganz persönliche Finanzstrategie.

www.volksbank-muenster.de

Vereinigte
Volksbank Münster

