

TELGTER SEGELFLUGPOST



Statistik zeigt weiter nach Oben

Unser neuester Zuwachs:

Eine Robin Regent



JAHRGANG 34 ♦ 2017

www.sfg-telgte.de

ZEITSCHRIFT DER SEGELFLUGGRUPPE TELGTE e.V.



*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



Vorwort des Vorsitzenden

Liebe Segelfliegerinnen und Segelflieger! Liebe Freunde des Luftsports!

„Gut gerüstet für die Zukunft“ – so lautete die „Headline“ der Telgter Segelflugpost 2015. Dort sichtbarer Beleg für die Zukunftsorientierung der Telgter Segelflieger war seinerzeit der Duo Discus XLT, ein doppelsitziges Segelflugzeug mit Hilfstriebwerk, welches den Weiterflug für den Fall fehlender Thermik, sei es bis zum nächsten Aufwind, sei es zurück zum Heimatflugplatz, ermöglicht. Die Erwartungen, die an dieses auch wirtschaftlicher Hinsicht beachtliche Projekt geknüpft waren, haben sich mehr als erfüllt. Mit gut 150 Flugstunden im Jahr wurde der erhoffte Auslastungsgrad übertroffen.

Indessen zeigte sich alsbald auch ein Handicap darin, dass die am Flugplatz Münster-Telgte verfügbaren Schleppflugzeuge den ob seines Klapptriebwerks bereits schwereren Duo Discus XLT mehr schlecht als recht „an den Himmel ziehen“ konnten. Der Vorstand der Segelfluggruppe Telgte e.V. sah als einzige Lösung die An-

schaffung eines eigenen Schleppflugzeugs und legte daher seinen Mitgliedern im vergangenen Jahr ein entsprechendes Konzept vor, auf dessen Grundlage dann Ende des vergangenen Jahres eine Robin DR 400 „Regent“ vom Flugsportverein Mössingen e.V. erworben wurde. Der diesem Flugzeug bereits vorausseilende Ruf einer hervorragenden Schleppmaschine bestätigte sich uneingeschränkt.



Zur wirtschaftlichen Konzeption gehört insbesondere aber auch die Erweiterung des Ausbildungsangebotes der Segelfluggruppe Telgte e.V., die nunmehr auch den Erwerb der Motorfluglizenz anbietet. Die ersten Flugschüler haben hier ihre Ausbildung bereits begonnen.





Vorwort des Vorsitzenden

5 Motorfluglehrer stehen ihnen dabei zur Seite.

Mit einer Reisegeschwindigkeit von 230 km/h ist die „Regent“ auch auf die Belange des Reiseflugs ausgerichtet.

Damit bietet sich den Bürgerinnen und Bürgern unserer Stadt, wie auch des Umlandes die Möglichkeit, sich an der Schönheit des Münsterlandes auch in einem weitaus größeren Maße aus der Luft zu erfreuen, als es im Bereich des eher lokal ausgerichteten Segelfluges der Fall ist. Wir würden uns freuen, wenn viele von ihnen diese Möglichkeit nutzen.

Mit fliegerkameradschaftlichen Grüßen



Detlev Dierkes
Vorsitzender

Ihr Fahrrad-Spezialist in Telgte
Fahrräder 2017

Green's Westminster
3-Gang
Nabendynamo



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



Inhalt

Vorwort	3	Motorflugausbildung	36
BBSW 2016	6	Segelfliegen lernen	41
Meine ersten Alleinflüge	14	Neue Rasenfläche	43
Der Start ...	17	In eigener Sache	44
Überland mit der ASK23	21	Saison 2016 in Zahlen	46
Pauschalpaket	23	Herzlichen Glückwunsch	47
600km FAI in Klix	25	Schnupperflüge	48
Fliegerlager in Aue	29	Gebührenordnung	49
Mein erster Alleinflug	34	Impressum, Kontakt	50





BBSW 2016 - das Team wächst

Zur Jubiläums-BBSW im Jahr 2016 (die 30.) wurde unser Zweierteam (Klaus & Rolf) durch Nick verstärkt. Schon vor dem ersten Start war klar, welches Ziel wir würden maximal erreichen können. Die Doppelsitzerklasse war nun gespickt mit Teilnehmern und/oder Gewinnern an Weltmeisterschaften, Deutschen Meisterschaften, Landesmeisterschaften und Rekordhaltern im Segelflug. So lautete unsere Devise: Nicht Letzter und nicht Vorletzter werden und – natürlich wieder die oberste Priorität – viel Spaß haben.

Die Anreise am Mittwoch erfolgte bei Hammerwetter und so waren wir guter Dinge für den Folgetag.



Den ersten Wertungstag hatten Klaus und ich für uns reserviert und so machten wir uns dann am Donnerstag auf, um die AAT mit 2,5 Stunden Mindestzeit und einer Streckenlänge

zwischen 177km und 383km zu bewältigen. Den ersten Wendekreis (um die Garbenheimer Wiesen) wollten wir nur kurz ankratzen, um dann – im vermeintlichen – guten Sauerland den zweiten Wendekreis (um Schmallenberg) möglichst weit auszufliegen.

Jedoch machte uns der recht starke Gegenwind auf dem ersten Schenkel doch zu schaffen und die Zeit schritt schneller voran als geplant. So benötigten wir für 65km eine ganze Stunde der zur Verfügung stehenden Zeit. Doch auch das Sieger-/Sauerland hielt nicht, was die wenigen Wolken versprochen und so fanden wir uns östlich der Obernautalsperre in knapp 550m über Grund bei ungünstiger Wolkenoptik wieder. Da die Zahl der Landefelder an dieser Stelle nahezu bei Null liegt, nahmen wir zur Sicherheit einen schwachen Bart an, der uns wieder ein wenig nach oben brachte. Da uns nur noch eine halbe Stunde bis zum Ablauf der 2,5 Stunden zur Verfügung standen und wir noch ca. 85km zu fliegen hatten, drehten wir auch hier sehr früh wieder um.





SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



BBSW 2016 - das Team wächst

Den letzten Wendekreis (Bad Marienberg) kratzen wir auch nur noch an und holten uns die Endanflughöhe in einem schwachen Bart.



So erreichten wir dann nach 2 Stunden und 49 Minuten die Mönchsheide und wurden Zehnter des Tages. Unser ausgegebenes Ziel hatten wir damit übertroffen.

Am nächsten Wertungstag ließ Klaus mir freundlicherweise den Vortritt und so startete ich mit Nick zur einer 3,5 Stunden AAT. Die Aufgabe ging über Aachen, die Dahlemer Binz, Trier und Breitscheid wieder zur Mönchsheide und ermöglichte so eine Strecke zwischen 221km und 594km.



adela
textil design

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 9.00 - 18.00 Uhr
Sa. 9.00 - 14.00 Uhr

Stoffe - Fertigung - Nähkurse

A. und K. Büscher
Brünebrede 58
48231 Warendorf

02581/92 81 92
adela-textildesign@t-online.de
www.adela-textildesign.de



BBSW 2016 - das Team wächst



Dieser Tag sollte ein wirklich guter Tag werden und so konnten wir um 14 Uhr in 2000m über Grund unseren Abflug melden. Die Thermik war wirklich gut und mit Steigwerten von über 3m/s ging es – mit ordentlichem Rückenwind – zügig voran. Hinter dem Rursee wendeten wir mit einem Schnitt von ca. 110km/h.

Der Weg über den Wendekreis bei der Dahlemer Binz nach Trier lief richtig klasse und auch hier waren Steigwerte von 3,5m/s und mehr keine Seltenheit. Die Basis lag inzwischen bei 2700m (MSL) und wir wendeten dann zwischen Bitburg und Trier und waren bester Laune. Wir nahmen den Weg über Daun und Maria Laach zur Mönchsheide. Der bisherige Weg wurde – gepaart durch den jugendlichen Leichtsinn von Nick und dem älteren Vorsichtigsein von mir – richtig schnell hinter uns gebracht.

Nahe der Mönchsheide waren wir dann aber zu vorsichtig, da wir nicht wussten, wie gut die Thermik auf der anderen Rheinseite sein würde. Im Nachhinein kam dann noch dazu, dass es Nick nun langsam schlecht wurde. So wich der jugendliche Leichtsinn dem „ich will möglichst bald nach Hause“. Wir kurbelten nun vorsichtiger weiter, damit Nick die Tüte nicht wirklich würde vollmachen müssen. Bisher war Nick sehr viel geflogen, aber nun übernahm ich mehr oder weniger das Steuer, da Nick nicht mehr richtig bei der Sache zu sein schien. Kurz vor Bad Marienberg wollte Nick dann umdrehen, ich konnte ihn dann aber davon überzeugen, noch ein wenig durchzuhalten und so machten wir noch einen kurzen Schlenker in Richtung Breitscheid. Nahe der Hachenburg (noch in schlechter Erinnerung aus dem letzten Jahr) erreichten wir dann mit 2200m (MSL) unsere Endanflughöhe. Nach 3 Stunden und 33 Minuten erreichten wir dann (noch etwas zu hoch) die Mönchsheide nach einem schnellen Endanflug.





BBSW 2016 - das Team wächst

Nachdem wir gelandet und ausgestiegen waren, konnten wir uns gleich versichern dass – egal welchen Tagesplatz wir erreichen würden – es ein richtig geiler Flug war. Zumal es Nick, mit festem Boden unter den Füßen, gleich wieder besser ging.



Mit 350km und einem Schnitt von 98,3km/h wurden wir Tageszehnter. Für mich war dies der erste Flug mit einer solchen Schnittgeschwindigkeit und ich bin immer noch begeistert.



Hätten wir den Schluss nicht so vorsichtig angegangen, dann hätten wir wohl einen Schnitt von geschätzten

guten 100km/h erreicht – damit wären wir Tageszehnter geblieben. Denn der Erste hatte, mit seinem Arcus – einen Schnitt von 127,5km/h geflogen und selbst der Neunte hatte einen Schnitt von 101,5km/h.



Den dritten Wertungstag flogen Klaus und Nick und sie schafften das Tripple. Mit 218km und einem Schnitt von 72,9km/h wurden sie Tageszehnter, denn wir hatten nun drei Mal nacheinander den Tagesplatz Zehn erreicht.





BBSW 2016 - das Team wächst

Allerdings hatte Nick zu früh umgedreht (trotz des Hinweises von Klaus) und kam in gut 500m über Grund und 5 Minuten zu früh auf der Mönchsheide an. Letztendlich wäre also eine bessere Platzierung an diesem Tag möglich gewesen ...



Den letzten und vierten Wertungstag flog ich wieder mit Nick, da Klaus einen Termin in der Gemeinde wahrnehmen musste. Warmluftzufuhr und starker Wind waren angesagt ... Dieses kannte ich bereits aus den Jahren zuvor und war wenig begeistert. Vor dem Start checkte ich dieses Mal den Turbo des Duo's besonders gründlich. Eine AAT über 2,5 Stunden mit den Wendeln Bad Marienberg, Schameder und Asslarer Hütte war die Aufgabe des Tages. Mit den Wendekreisen wäre eine Strecke zwischen 170km und 301km möglich. Unser Plan war den zweiten Wende-

kreis im Sieger- und Sauerland möglichst weit auszufliegen.

Es ging schon damit los, dass wir beim Start von der Schleppmaschine auf die andere Rheinseite geschleppt wurden – dort stand noch ein letzter Flusen der wenigstens noch ein klein wenig Thermik versprach. Da dieses aber nur ein Nullschieber war, flogen wir wieder zurück zur Mönchsheide. Bei schlechter Optik und der Frage, ob wir überhaupt in der Luft bleiben würden, zogen wir dann in knapp 400m Höhe in der Platzrunde den Motor. Da dieses vor dem Abflug passierte, war es kein Problem. In den nächsten 45 Minuten kamen wir (wie einige andere Teilnehmer auch) zudem einfach nicht hoch. Warmluftgeblubber halt ...



Um 14.42 Uhr meldeten wir dann in 1.100m über Grund den Abflug.





BBSW 2016 - das Team wächst

Die Optik auf Strecke war wirklich nicht gut, denn Abschirmungen und Ausbreitungen behinderten die Einstrahlung der Sonne. Auf den nächsten 20 Kilometern konnten wir dann einige Piloten der Clubklasse sehen, die bereits auf den Äckern der Umgebung landen mussten.

Ich gab das klare Motto heraus, alle Bärte mitzunehmen die wir finden würden, um überhaupt in der Luft bleiben zu können. Auch die anderen Teilnehmer der Doppelsitzerklasse konnte man im Funk klagen hören. Bis zum Wendekreis bei Bad Marienberg hatten wir nun schon eine Stunde gebraucht und wir änderten unseren Plan auf Plan B – dieser hieß: „Einfach nur die Strecke schaffen.“ Nick war – nach einem Bart, der uns auf 1050m über Grund brachte schon fast euphorisch und meinte die Strecke würden wir auf jeden Fall schaffen. Da allerdings das Wetter in Richtung Strecke immer schlechter aussah, mahnte ich zur Vorsicht. Eigentlich konnte ich mir schon da nicht mehr vorstellen, dass die Strecke klappen könnte. Es gab jetzt nur noch eine

große Abschirmung und Wolken gab es keine mehr. Es waren nur noch irgendwelche Flusen, die man mit viel gutem Willen als Wolkenfetzen bezeichnen konnte. Kurz hinter dem Flugplatz Siegen-Eisernhardt war dann klar was passieren würde. Wir flogen noch ein wenig in Richtung Kurs, um dann so umzudrehen, dass wir den Motor in Nähe des Flugplatzes ziehen konnten. Außenlandemöglichkeiten gab es an dieser Stelle keine und aus diesem Grund wollten wir unbedingt in Nähe des Flugplatzes sein.

Der Flugplatz an sich ist grenzwertig – so gibt es dort nur eine Wilga zum Schleppen, weil eine Remorquer schon als zu schwach gilt. Der Flugplatz fällt in eine Richtung stark ab und so ist es nur möglich – egal bei welchem Wind – in eine Richtung zu starten. Zudem liegt der Flugplatz auf einem Berg und ist umgeben von Wald mit hohen Bäumen. In 300m über Grund zogen wir dann den Motor und es ging Richtung Heimat. Dann hatte ich ein DejaVu. Je weiter wir in Richtung Mönchsheide kamen, desto besser wurde das Wetter.





BBSW 2016 - das Team wächst

Im letzten Jahr hatte ich mit Klaus genau das Gleiche erlebt. Zwischen Dierdorf und der Hachenburg stellten wir dann den Motor ab und flogen bei einer Basis von 1.300m über Grund thermisch weiter.

Die Optik war ab hier wieder super und wir flogen noch knapp eine Stunde aus Spaß an der Sache durch die Gegend. Inzwischen hatten wir mitbekommen, dass viele der Doppelsitzer außengelandet waren oder den Motor gezogen hatten.

Am Ende waren wir Neunter des Tages.



Die anderen Teilnehmer waren in der Gegend um Siegen-Eisenhardt auf Flugplätzen gelandet oder hatten den Motor als Heimkehrhilfe genutzt. So waren wir dann zufrieden mit dem Ergebnis des Tages.



Da es leider keinen weiteren Wertungstag mehr gab, erreichten wir den Gesamtplatz Zehn. In Anbetracht der Teilnehmerliste wurden wir quasi Dritter vom „Best of the rest“. Wenn alles optimal gelaufen wäre, dann hätten wir vielleicht Neunter oder Achter werden können.

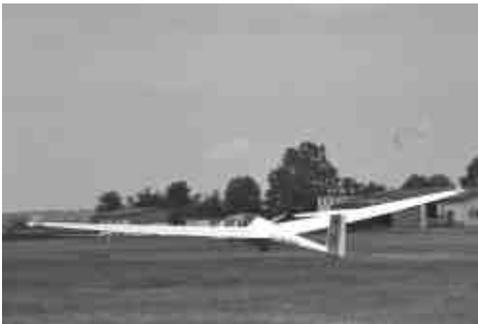
Wir haben unser Ziel erreicht und sind nicht Letzter oder Vorletzter geworden.





Meine ersten Alleinflüge

An einem windigen warmen Tag wachten wir im Fliegerlager 2016 auf dem Flugplatz Aue/Hattorf auf. Nach dem Frühstück mit anschließendem Briefing, schoben wir die ASK 21 und die ASK 23 zum Start. Das bescheidene Wetter hatte wenig bis keine nutzbare Thermik zu bieten, allerdings wurden wegen des starken Windes hohe Ausklinkhöhen erreicht.



Mein erster Start an diesem Tag erfolgte kurz vor Mittag. Acht Minuten konnten Elmar und ich uns oben halten, bis ich zur Landung ansetzte, die auch reibungslos und weich verlief. Es folgte ein weiterer problemloser Start, bei dem ich mich anstrengte, alles zu der Zufriedenheit von Elmar zu erledigen. Ich hielt die geforderten 180m an der Position ein und teilte meine Landung

sorgfältig ein. Der Anflug in Hattorf gestaltete sich wegen einem kleinen Wald im Anflug und einer den Endanflug kreuzenden Stromleitung etwas kompliziert.

Ich flog also über diesen Wald an und machte eine kurze Landung, mit der Elmar zufrieden war. Da Jannis und ich die einzigen „21-Schüler“ im Fliegerlager waren, sollte ich noch einen Start machen.

Elmar und ich nahmen in der 21 Platz. Mit meinem Gedanken an einen ruhigen Flug, beschleunigten wir und stiegen auf 110m, als mein Plan von Elmar mit einer Seilrissübung verworfen wurde.

Da es bereits meine dritte Seilrissübung war, drückte ich reflexartig nach und entschied mich trotz des Gegenwindes eine verkürzte Platzrunde zu fliegen. Allerdings musste ich dabei die Stromleitung beachten.

Nach der sicheren Landung bekam ich eine positive Rückmeldung von Elmar, ich hatte alles richtig gemacht. Nun machte Jannis noch Starts mit Elmar und ich wartete ab.





Meine ersten Alleinflüge

Der Tag neigte sich so langsam dem Ende, dachte ich. Als ich um ca. 17 Uhr noch einen Start mit Michael machen sollte, ahnte ich noch nichts. Der Start verlief, wie schon drei Male zuvor an diesem Tag problemlos. Sieben Minuten flogen wir, bis ich wieder zur Landung ansetzte. Auch die Landung verlief wie geplant. Michael hatte den ganzen Flug kein einziges Wort verloren. Dies ließ mich darauf kommen, dass mein aller erster Alleinflug kurz bevor stehen könnte.

Nachdem Jannis und ich den Flieger wieder zum Start gebracht hatten, sagte Elmar, ich solle das jetzt mal alleine machen. Ich informierte mich noch über das Aufbäumverhalten, da ging es schon los. Für Zweifel und Angst blieb keine Zeit mehr. Jim, der heutige Windenfahrer, beschleunigte mich sportlich auf 120 km/h. Nach Erreichen der Sicherheitshöhe, fing ich an leicht zu ziehen, doch ich wurde noch immer schneller. Als der Fahrtmesser über 140 km/h anzeigte, entschloss ich auszuklinken. Aufgrund der hohen Seilspannung riss das Seil beim Einziehen. Meinen Flug konnte ich trotz alledem fortsetzen und **fühlte diese**

unbeschreibliche Freiheit, alleine zu fliegen. Nach einer guten und sicheren Landung machte ich noch zwei weitere Flüge. Damit hatte ich es geschafft!

Der Zeitpunkt meiner ersten Alleinflüge war natürlich sehr passend, da im Fliegerlager immer sehr traditionsbewusste und vor allem sehr viele Segelflieger zu finden sind. Ich bekam einen sehr schönen bunten Strauß, mit vielen speziell ausgewählten Blumen wie z.B. Disteln, Brenneseln oder andere Gewächsen, die meine Hand sensibilisieren sollen. Das „Popometer“ wurde natürlich nicht vernachlässigt, sondern auch mit der Hilfe der hilfsbereiten Jugend des LSV Osterode und allen anwesenden unseres Vereins sensibilisiert.



Lars Samake



Impressionen aus dem Jahr 2016





Der Start ...

Um ein echter Segelflieger zu werden, ist es in Ermangelung eines Triebwerks oder Kolbenmotors notwendig, die nötige Höhe und damit ein Mindestmaß an potentieller Energie zu bekommen, um anschließend dieses kostbare Gut mit mehr oder weniger hübschen Kreisen zunichte zu machen.



Schon sehr früh in meiner Kindheit begriff ich, dass die Fliegerei ein Kinderspiel zu sein scheint.

So gelang es den Männern aus Flake, nachdem ein frühpubertierendes Kind namens Wickie sich die Nase gerieben hat, innerhalb von 5 Minuten derart viele Drachen zu bauen, dass ein 20 Tonnen schweres Wikingerschiff davon flog (Grund hierfür war die Flucht vorm doofen Sven....).



Das war sehr überzeugend und sorgte für jede Menge neuer Synapsen im Gehirn. Sämtliche Versuche, das Auto meines Vaters auf gleiche Weise in die Luft zu bekommen, schlugen jedoch fehl, obwohl es viel leichter war... Ich konnte mir auch noch so häufig die zwischenzeitlich rote Nase reiben, es wollte einfach nicht klappen.

Gebrauchsspuren am Fahrzeug meines Vatis waren die einzigen Zeugen meiner vergeblichen Versuche...

Sehr viel später, den Segelflugschein in der Tasche machten wir uns auf, die Französischen Seealpen zu erkunden. Auch hier ließ mich das Experimentelle in mir nicht ruhen. Es zog uns hinauf auf den Gache, einer Bergkette in rd. 1.300m Höhe. Nach einem Aufstieg, der zum Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde gereicht hätte, standen wir an der Hangkante und krallten unsere Zehennägel in den Boden. Der Wind stand ordentlich auf den Hang und Ingo versuchte sich als Erster im Bau eines Papierfliegers. Leider kam das Ergebnis nicht über den Status einer Kakaotüte hinaus. Wir wollten es trotzdem versuchen und warfen den „Flieger“





Der Start ...

über die Hangkannte. So schnell er auch verschwunden war, so plötzlich schoss er im hohen Bogen mit vermutlich Mach 2 über die Hangkannte hinweg in den Himmel. Natürlich haben wir unser Experimentalflugzeug geborgen und zum Luftfahrtmuseum nach München geschickt. Hier kann man es zwischen der Concorde und der SR-71 Blackbird bewundern.



Ich hatte anschließend die Idee, den gesamten Hang abzutragen und ortsnah wieder aufzuschütten. Es wäre sicherlich eine Herausforderung, die Flieger nach oben zu tragen und zusammenzubauen, aber wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Die Portokosten hätten mich sicherlich ruiniert, jedoch ein Streik des Kurierdienstes auf Lebenszeit beendete dieses vielversprechende Projekt.

Am Flugplatz Übersberg wiederum versuchte ich mich mit einer kleinen Gruppe ökologisch angehauchter Segelflieger, den Startvorgang völlig ohne den Verbrauch fossiler Treibstoffe

umzusetzen. In Ermangelung geeignet großer Planunterlagen befand man nach langer Suche, dass die Rückwand eines Campingwagens der geeignete Ort für erste Handskizzen sein könnte.



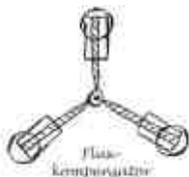
Für diese einzigartige Idee war nur ein wenig Muskelkraft einer möglichst langen Nase, ein ausreichendes Lungenvolumen und ein Motivationstrainer notwendig. Die Verhandlungen mit der Lufthansa über einen Transport der notwendigen Elefanten gestaltete sich sehr schwierig, auch die geplante Unterbringung in der Segelflughalle scheiterte, sodass diese regenerative Idee im Nirvana gescheiterter Geistesblitze verschwand.





Der Start ...

Nicht Zuletzt scheiterte auch der Versuch von Phillipp über eine nachgezogene Walze und einem leistungsstarken Zugfahrzeug, das Gefährt auf die notwendige Geschwindigkeit eines Delorean zu katapultieren, um anschließend in der Zeit zurückzureisen....oder so....



Leider war das Geläuf zu tief, sodass die Walze in Ermangelung der notwendigen Drehgeschwindigkeit, den gewünschten Bodeneffekt nicht erreichte. Sie hob nicht ab, der Versuch scheiterte. Mit vereinten Kräften konnte der Pilot nebst Schleppzug geborgen werden.



Tja... nachdem weitere tolle Ideen



(u. A. der Start mittels den Drachentreitern) zunächst noch abgeprüft werden müssen, verbleibt zunächst nur, auf das Bewährte zurückzugreifen.





Der Start ...

Beim Windenstart bemühen sich meine Schüler, den Stressfaktor des Fluglehrers unter 2.5 Punkten zu halten.

Sobald die Routine eines vorbildlichen Windenstarts bei meinen Schülern verinnerlicht ist, bemühe ich mich wiederum durch kleine Seilrissübungen, sowohl Blutdruck, als auch Reaktionszeit zu beschleunigen. Für jede Fluglage und Situation gibt es immer mehrere Optionen. Diese aufzuzeigen, ist mein Job... (deswegen ist mein zweiter Nachname auch Kowalski...)

Natürlich sind wir als Segelfluggruppe seit kurzer Zeit auch stolze Besitzer eines Schleppflugzeugs.



Auch im Flugzeugschlepp ist es Sache des Fluglehrers, Automatismen zu üben, Aerodynamik zu erklären und besondere Flugzustände herbeizuführen. Hübsche Muster hinter der Schleppmaschine, ein freundlicher Gruß an den Schlepppiloten aus dem Seitenfenster und der Reifenabrieb auf

der Landebahn bei Schlepplandung wird die Schulung sicherlich anreichern.

Hört sich vielleicht spannend an, hilft den kommenden Fliegern aber, in jeder Fluglage - den „kleinen Kowalski“ im Ohr- die richtige Option zu ziehen.

Ich werde mich weiter mit alternativen Startformen beschäftigen und bis dahin freue ich mich auf viele schöne Flüge mit meinen Schülern über der Münsterländischen Parklandschaft.

Sollte Ihr Kind bereits in frühen Jahren alle möglichen Gegenstände durch die Gegend schmeißen, so kann das auf ein frühes Talent hinweisen, sich das Fliegen (und die hierfür notwendige Aerodynamik) frei nach „Versuch und Irrtum“ zu erschließen.

Für den weiteren Lebensweg als Flugzeugbauer gibt es Airbus, Boeing und Ingo, für die ersten Schritte als Flieger sind wir die Richtigen....

Klaus Mende



Das erste Mal mit der ASK23 Überland

Das Wetter wurde eigentlich ziemlich gut vorhergesagt. Florian und Stefan wollten an dem Tag mit dem Duo Discus los. Also dachte ich, dass ich ja mit der ASK23 ein Stück mitfliegen könnte, da ich sowieso noch ein Dreieck fliegen musste, um mit den anderen Flugzeugen Überlandfliegen zu dürfen.

Ich schnappte mir also meine Karte und dachte mir Telgte, Oerlinghausen und Borkenberge könnten wohl reichen. Laut meinem Geodreieck und der ICAO-Karte sind es um die 200km.

Das war natürlich auch der erste Start mit der ASK23 in diesem Jahr. Ich startete hinter der Turbo C42.

Die ersten Wolken haben schon auf mich gewartet. Als ich über die Platzgrenze gezogen wurde, kontrollierte ich nochmals meine Instrumente. Da die ASK23 nicht die Kompliziertesten hat, war ich damit ziemlich schnell fertig. Es war alles Ok. Das Vario zeigte zwar komische Werte an und hing bei 2m/s fest, aber da hab ich mir erstmal nichts weiter bei gedacht. In 300m wurde dann eine Tragfläche von einem ziemlich starken Aufwind erfasst was mich dazu verlieh,

auszuklinken und einzukreisen. Ich hatte im Gefühl, dass der Bart ziemlich stark sein musste, aber mein Vario zeigte immer noch komische Werte an. Ich flog noch zwei Kreise und entschied mich dann zu landen, da mein Höhenmesser zu diesem Zeitpunkt das bessere Instrument war, um mein Steigen anzuzeigen.

Da wir das Problem das Jahr zuvor auch schon einmal hatten, konnte ich es schnell beheben und erneut ein Versuch wagen.

Dieses Mal ist alles gut gegangen. Das Problem war nur, dass das Wetter schon eine Stunde weiter war. Der Plan war erst nach Oerlinghausen zu fliegen, da das Wetter von dort kam. Obwohl der Tag schon fortgeschritten war, sah es Richtung Westen immer noch nicht gut aus. Daher blieb ich bei der Entscheidung, erst Richtung Oerlinghausen - also nach Osten zu fliegen.

Das lief auch ziemlich gut. Da ich nur eine Karte dabei hatte, bin ich nicht den direkten Weg geflogen. Aber ich glaubte, an meiner ersten Wende angekommen zu sein.





Das erste Mal mit der ASK23 Überland

Also machte ich mein Foto nur so zum Spaß und flog wieder zurück.

Noch war das Wetter ok, die Strecken zwischen den Wolken wurden aber schon länger. Die Vorfluggeschwindigkeit einer ASK23 ist nicht die Größte, aber auch im Schnellflug soll sie Hervorragendes leisten. Die Auslegung der Leistung ist natürlich Ansichtssache.

Als ich wieder an Telgte vorbei flog, wollte ich dort am liebsten wieder landen, denn das Wetter sah nicht mehr so toll aus. Die Vergangenheit hat mir auch gezeigt, dass ich Borkenberge lieber meiden sollte. Egal bei was für einem Wetter oder mit was für einem Flugzeug, jedes Mal hatte ich Probleme von dort wieder weg zu kommen.

Dieses Mal war es natürlich genauso. Weit und breit gab es keine Wolke, die nach guten Steigwerten aussah. Ich hangelte mich also von Wolke zu Wolke und nutze die geringen Bärte, um zu Wenden und wieder nach Hause zu fliegen.

Wieder in Telgte angekommen, war ich ziemlich erleichtert, den Flugplatz unter mir zu sehen. Zum Schluss wurde es

nochmal spannend, aber ich habe es irgendwie geschafft.



Natürlich habe ich den Flug auch direkt ausgewertet. Das Fazit, was ich daraus schließen konnte war, dass man immer hinter die Wende fliegen muss und auch die richtige Wende treffen sollte.

Trotzdem war es ein schöner Flug und Oerlinghausen wird mich noch öfters sehen. Ob Borkenberg mich so oft sieht, kann ich noch nicht sagen.

Ich versuche erst einmal, andere Ecken im Münsterland zu erkunden.

Nick Lehmborg

P.S.:

Der Duo Discus war an diesem Tag bis in das Siegerland geflogen und erreichte so eine Strecke von über 400km.



! 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 nach den ersten 12 Monaten oder nach den ersten drei Alleinflügen, unseren normalen Preise (siehe Gebührenordnung).
- *Eine Untersuchung durch den Fliegerarzt ist erst zu den ersten Alleinflügen nötig!

SCHÜTT

INGENIEURBAU



Baukoordination und Projektmanagement GmbH & Co. KG

Projektsteuerung
Objektüberwachung
Bauleitung

Objektbetreuung | Baucontrolling
Vergabe | Ausschreibung
Budget

Risikomanagement
Operationalmanagement
Terminmanagement

SCHÜTT INGENIEURBAU GmbH & Co. KG
Martin-Luther-King-Weg 26
48155 Münster

Telefon: +49 251 322 656-0
Telefax: +49 251 322 656-20

info@sib-ms.de
www.sib-ms.de



Klix 2016 - Vereinsrekord mit dem Duo

Nach drei Jahren Abstinenz ließen wir uns mal wieder in Klix blicken. Alex war wenig amused über eine so lange Pause, ließ uns aber trotzdem an alt bewährter Stelle campieren.

Erster Tag:

34°C im Schatten mit 78% Luftfeuchtigkeit. „SU: Warum geht die Haube wohl nicht zu? FG (2V): Ich nehme stark an, dass die Haube nicht ganz gerade ist. (2,78sec Pause, laaaanges Gelächter)“ Der erste Tag endet ohne einen Start, da sich die Haube nicht schließen lässt. Schade.

Zweiter Tag:

Deutlich kühler. Erster Versuch 500km zu fliegen, scheitert kläglich bei Kilometer 497. Gelächter beim Briefing am nächsten Tag. Trotzdem zweitgrößte Strecke des Tages von Klix aus.

Dritter Tag:

Erneut hauben-konforme Temperatur. Nächster Versuch 500km zu fliegen, scheitert bei Kilometer 424. Netter Versuch.

Vierter Tag:

Versuch Christina in die Luft zu bringen, scheitert nach dickem Schauer zur Mittagszeit an nicht vorhandener Auffindbarkeit des Schlepppiloten.



Fünfter Tag:

Versuch Christina mit der TM in die Luft zu bringen erfolgreich! Vierstündiger Flug endet mit glücklichen Gesichtern.

Sechster Tag:

Schulungstag! Starts ohne Ende; viel Regen. Starten und Landen klappt jetzt aber bei allen ziemlich gut!

Siebter Tag:

Versuch zur Schneekoppe zu fliegen endet 180 km nördlich im Zauberwald. Versehentlich werden die 500 Kilometer überschritten. Nach erster Annäherung steht aber fest: Wir werden uns den Zauberwald nochmal genauer ansehen!





Klix 2016 - Vereinsrekord mit dem Duo

Achter Tag:

Der Lausitz-Pokal wird auf dem Fußballplatz Särchen ausgetragen. Bei dichten, durch Bengalos ausgelösten Nebelschwaden kein Flugbetrieb möglich. Heftige Regenschauer tun ihr Übriges ;-).

Neunter Tag:

Nochmal Zauberwald! Aber erst nach Lüsse, dann Pilka Marylin und wieder Klix. Gut 600 km, angemeldet.

Kurz vor Lüsse beginnen die Schauer. Erstmal sind sie überschaubar, dann südöstlich von Berlin versperren Cbs den Weg Richtung Oder. Mit etwas Warten tut sich ein kleine Lücke auf, die wir zum Sprung über die Grenze nutzen. Den Zauberwald entlang geht es recht passabel. Nach der zweiten Wende geht auch der Heimweg erstmal gut!

Zwischen Eisenhüttenstadt und Cottbus erreichen wir mit 2000 Metern die größte Höhe des Fluges. Doch von da an gleiten wir in tote Luft.

Nördlich Weißwasser muss der Motor helfen, bis dahin waren es 621 Kilometer (OLC). Schade - es haben nur wenige Kilometer bis nach Klix gefehlt.



Zehnter Tag:

Heute kaum Regen, dafür Abschirmung. Also nochmal 600 km, anmelden. Diesmal das erprobte FAI-Dreieck Klix, Stendal, Chojna, Klix um Berlin drumherum.

Bis zur ersten Wende denken wir stets: Gleich kehren wir um! Aber irgendwie ist man nach dreieinhalb Stunden in Stendal. Der zweite Schenkel geht quasi von selbst. Der Rückweg wird wieder spannend. Die 4K mit Tim an Bord kann von einer polnischen Autobahnraststätte bereits den Endanflug antreten, doch die ST tut sich in der schwachen Abendthermik schwerer. Bis zum Kraftwerk Boxberg soll es aber reichen, und das auch knapp über Kühlturmhöhe.





Klix 2016 - Vereinsrekord mit dem Duo

Nach einem vergeblichen Kreis über dem Kühlturm, wird der Duo im letzten Moment vor Motoraktivierung von der Rauchgasschwade auf 1200 Meter gehoben. Die letzten 20 Kilometer nach Klix sind ein Elfmeter ohne Torwart...

636km FAI - Vereinsrekord!



Elfter Tag:

Wir fahren nach Berlin. Die 4K mit Tim verabschiedet sich leider nach Hause.

Zwölfter Tag:

Wir fahren wieder nach Klix. Ein Zelt steht bedenklich schräg und wir sind froh, den Duo abgerüstet zu haben.

Dreizehnter Tag:

Wetter-Jens malt alles um uns herum in Gelb an. Wir wollen probieren, ob dann auch 700 km möglich sind und melden das an. Als wir nach anderthalb Stunden Hoyerswerda erreicht haben, kennen wir die Antwort. Nein!

BB kämpft südlich von uns auf einem 550 km Dreieck. Nachdem wir das erste mal eine passable Höhe erreicht haben, verbasteln wir uns und müssen mal wieder den Motor testen.

Danach wird es dann tatsächlich richtig gut. Entlang des starken Westwindes lässt es sich nahezu ohne Kreise fliegen. Zwischenzeitlich begleiten wir Gesa auf Ihrem Dreieck. Danach gibt es noch einen Abstecher nach Tschechien, um auf dem Duo die 50 Stunden in Klix voll zu machen. Die Landung erfolgt sogleich, um den Flieger für die Rückreise vorzubereiten.

Vierzehnter Tag:

Es geht nach Hause. Obwohl es während der vergangenen zwei Wochen wohl keine 24 Stunden ohne Regen gab, konnte recht ordentlich geflogen werden.

Der Duo kam auf **über 50 Stunden** und der nachgereiste Discus b wurde von Christina **fast 20 Stunden** durch den Lausitzer Himmel pilotiert!

Wie immer war Klix ein Highlight der Saison!!

ST, 4K & TM



Impressionen aus dem Jahr 2016





Fliegerlager in Aue - Zu Gast bei neuen Freunden

Unser alljährliches Fliegerlager fand erstmals am Harz zwischen dem 16. und 30. Juli 2016 statt. Durch den Verkauf unseres Discus 2c an den LSV Kreis Osterode kam diese Veranstaltung zustande. Die Fliegerkameraden des Vereins luden uns auf ihr landschaftlich sehr reizvoll gelegenes Segelfluggelände ein.



Der Platz liegt bei Hattorf im Landkreis Osterode am Harz direkt neben der Oder. Kein Witz, ich dachte bisher auch,

dieser Fluß würde viel weiter östlich verlaufen, aber ich bin selber durchgegangen. Unsere Jugendgruppe hat das reißende Gewässer sogar mit Schlauchbooten bezwungen. Jetzt werden natürlich viele denken, der vertut sich mit der Oker. Nee nee, die kenne ich auch, die hat wie die Oder einen Stausee im Harz.

Sei es drum, jetzt zum Wesentlichen, geflogen wurde nämlich auch.

Nachdem die Zelte aufgebaut, mein Bett bezogen und die Örtlichkeiten erkundet waren, konnten wir am 17. direkt mit den üblichen Einweisungsstarts beginnen.



BERKENKÖTTER

Inh. Olaf Wickord ■ ■ ■

■ Heizung

■ Sanitär

■ Kundendienst

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



Fliegerlager in Aue - Zu Gast bei neuen Freunden



Discus b, und konnten mit diesem etliche Stunden fliegen.



In den Folgetagen ließ das Wetter dann auch durchweg Schulungsflüge zu, sodaß ASK 21 und 23 in den gut 2 Wochen ordentlich bewegt wurden. Die Flieger waren dabei oft stundenlang in der Luft, die 23 an einem Tag sogar über 3 Std. ohne Flugauftrag, was sich aber klären ließ, und wohl mehr ein Mißverständnis war, oder so ähnlich.

Bedingt durch die kräftige Schulerei der Fluglehrer, konnte Lars Samake seinen ersten Alleinflug mit der 21 absolvieren. Mit Till und Niklas habe ich je eine Überlandflug-Einweisung mit dem Duo geflogen, wobei ich während des Fluges mit Niklas etwas unerwartet das Triebwerk zur Hilfe nehmen mußte.

Unsere motivierten Fluglehrer Michael Sprunk, Jonny Kroos, Rolf Wengorz, Ingo Benning und Elmar Bieckmann ließen sich kaum aus der PM herauskriegen, sodaß ich mich mit dem Verteilen von Flugaufträgen für die Einsitzer begnügen durfte. In der Folge bekamen dann Michael Wichmann, Marius Büdenbender, Till Uwis und Niklas Olbrich die Einweisung auf den





Fliegerlager in Aue - Zu Gast bei neuen Freunden



Beide sind ihrem Luftfahrerschein aber ein gutes Stück näher gekommen. Weitere große Überlandflüge wurden leider ausgelassen, oder auch versäumt, dennoch war der Duo mit wechselnden Besetzungen viele weitere Stunden in der Luft.

Da wir fast täglich fliegen konnten, blieb nicht viel Zeit für Kultur, dennoch sind wir an einen Tag mit der Harzer Schmalspurbahn auf den Brocken gefahren.



Mehr als nur

Industriedruck

Industrielle Druck- und Buchproduktion sowie handwerkliche Einzeiffertigung 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: 0 25 81/9 46 30 • Telefax: 0 25 81/9 4 63 33

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



Fliegerlager in Aue - Zu Gast bei neuen Freunden

War vielleicht etwas teuer, aber mal auf dem höchsten Berg Norddeutschlands zu stehen ist auch ein Erlebnis. Und in diesem Jahr wird der Brocken dann auch überflogen. An einem anderen Tag ging es dann nach Goslar, wo wir uns fast alle wagemutig eine Sommerrodelbahn hinunter gestürzt haben.

Abende wurden meistens mit den Fliegern vom LSV und von einem Lübecker Verein gemütlich am Clubheim verbracht.

Das Gesellige kam natürlich auch nicht zu kurz, so konnten wir im Clubheim, welches bestens ausgestattet war, gemeinsam frühstücken, und die



Hartverchromen Galv. Verzinken Entfetten

stephan  redecker

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



Fliegerlager in Aue - Zu Gast bei neuen Freunden

In einer Grillhütte gab es richtige Köstlichkeiten, und so war für das leibliche Wohl stets gesorgt.



Überhaupt war die Gastfreundschaft der Mitglieder vom LSV überaus klasse, so durften wir alles nutzen und konnten zudem die Flieger in der Halle unterbringen. Für die ganzen Annehmlichkeiten in Aue bedanke ich mich an dieser Stelle beim Vorstand und den Mitgliedern des LSV. Lediglich Startleiter- und Windendienste mußten wir abwechselnd natürlich auch übernehmen.

Das Fliegerlager war eine runde Sache mit einer tollen Stimmung, alle haben sich wirklich kameradschaftlich verhalten und waren pflegeleicht, was wohl auch bei den Hattorfern gut angekommen ist. Sie haben uns nämlich direkt für dieses Jahr wieder zu

sich eingeladen. Diese Einladung haben wir sehr gerne angenommen, und so werden wir in diesem Jahr wieder dort hinfahren.



Ich freue mich jetzt schon.



Otti



Erfahrungsbericht: "Mein erster Alleinflug"

Es war der 11.09.2016, an dem es geschehen sollte: „Mein erster Alleinflug“.

Es war ein sonniger Tag mit wenig Wind und es schien ein ganz normaler Flugtag zu werden. Doch schon nach dem ersten Flug mit Detlev fiel mir sein häufiges Telefonieren mit Otti auf, der den Tag in der Werkstatt verbrachte.

Ich machte mir schon Hoffnung, dass es heute etwas werden könnte, da ich schon alle benötigten Seilrissübungen bewältigt hatte. Und auch nach dem zweiten Flug mit Detlev wurde wieder eifrig telefoniert.

Nach einiger Zeit schlenderte Otti zum Start und machte einen weiteren Start mit mir. Und dann ging es ganz schnell, der hintere Fallschirm wurde ausgebaut und ich setzte mich für den ersten Alleinflug ins Flugzeug.



Die erste Aufregung verwandelte sich zügig in Konzentration auf den Flug. Nachdem der Start gut verlaufen war, begann ich meine Kreise zu fliegen und den Flug richtig zu genießen.

Die Sicht war perfekt und das Gefühl, wirklich alleine zu fliegen, war großartig.

Doch schon nach kurzer Zeit musste ich an die Position fliegen und den Landeanflug einleiten.





Erfahrungsbericht: "Mein erster Alleinflug"

Nachdem ich wohlbehalten am Boden angekommen war, folgten direkt die beiden nächsten Flüge, welche ebenfalls gut verliefen.

Damit hatte ich meine A-Prüfung erfolgreich bestanden und konnte mit einem guten Gefühl die Glückwünsche entgegennehmen. Da sich der Tag dem Ende neigte, packten wir ein. Nachdem die Flugzeuge eingeholt waren, bekam ich noch einen mit Brennesseln geschmückten Blumenstrauß und einige Klappse auf den Po, damit ich bei den zukünftigen Flügen die Thermik besser

spüren kann. So ging ein erfolgreicher und unvergesslicher Flugtag zu Ende, den ich nicht so schnell vergessen werde.



Jannis Olbrich



Werbeverteilungen

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

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



Ausbildung Motorflug

- Mit dem Flugzeug die tolle Landschaft von Oben genießen?
- Von A nach B fliegen um Familie, Freunde oder Bekannte zu besuchen, oder um einen Geschäftstermin wahrzunehmen?
- "Mal eben" auf eine Insel fliegen (z.B. Juist ist in ca. 1 Stunde zu erreichen)?
- Ziele ansteuern, die mit dem Auto nur nach langer und mühsamer Fahrt zu erreichen sind?
- Segelflugzeuge per F-Schlepp in die Luft bringen?

Dann ist Motorfliegen mit unserer DR400 genau das Richtige!

Denn seit dem November 2016 haben wir eine DR400 "Regent" bei uns im Verein und können auch die Ausbildung im Bereich Motorflug anbieten.

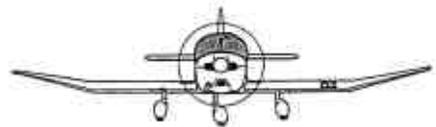


Welche Voraussetzungen muss ich dafür erfüllen?

Die Motorflugausbildung kann im Alter von 16 Jahren begonnen werden (die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters ist notwendig). Die zweite, wichtige Voraussetzung ist es, gesund zu sein, denn nur dann bekommt man ein Tauglichkeitszeugnis eines Fliegerarztes. Hinzu kommen noch einige Formalitäten, die bei der Anmeldung berücksichtigt werden müssen.

Welche Luffahrerscheine gibt es?

Es gibt natürlich sehr viele unterschiedliche Luffahrerscheine. Für uns (im Bereich Motorflug) sind zu Beginn der Ausbildung die beiden Scheine LAPL(A) und den PPL(A) interessant.





Ausbildung Motorflug

Welche Unterschiede haben LAPL(A) und PPL(A)?

LAPL (A) Vorteile:

Das jährliche Untersuchungsintervall für Piloten ab dem 60. Lebensjahr entfällt.

Die Verlängerungskriterien können mit Flugzeiten und Starts innerhalb der letzten 24 Monate erfüllt werden.

Fehlende Flugzeiten können mit Flugauftrag oder in Begleitung eines Fluglehrers erflogen werden.

Die Lizenz muss nicht zur Verlängerung an die Behörde geschickt werden.

Die Lizenz ist in ganz Europa gültig.

Die Nachtflugberechtigung kann bei dieser Lizenz auch als Zusatzberechtigung erworben werden.

Eine Erweiterung auf PPL(A) ist jederzeit möglich

LAPL (A) Nachteile:

Es darf nur mit maximal 3 Passagieren (4 Personen) an Bord geflogen werden. In nicht EU Ländern (z.B. USA, Südafrika usw.) hat der LAPL(A) keine Gültigkeit.

Es gibt kein festes Ablaufdatum der Klassenberechtigungen – Prüfen der

Ausübungsvoraussetzungen vor jedem Flug notwendig.

IFR ist nicht möglich (Instrumentenflugberechtigung).

Erwerb der Instrumentenflugberechtigung ist nicht möglich.

Kein FI möglich (Flight Instructor = Fluglehrer).

Es dürfen nur einmotorige Flugzeuge (SEP) bis maximal 2 Tonnen geflogen werden.

„Gäste“ wie Familie, Freunde und Bekannte dürfen erst nach 10 Stunden Flugzeit nach Schein mitgenommen werden.





Ausbildung Motorflug

PPL (A) Vorteile:

Es können auch Flugzeuge mit mehr als 2 To. Abfluggewicht geflogen werden. Berechtigung für mehrmotorig (MEP) kann erworben werden.

Es gibt keine Beschränkung bei den Passagieren (mehr als 3 möglich).

Die Lizenz ist weltweit gültig.

Es gibt hier ein festes Ablaufdatum der Klassenberechtigungen.

Erwerb der Instrumentenflugberechtigung ist möglich.

Erwerb der Lehrberechtigung FI ist möglich.

„Gäste“ können sofort mitgenommen werden.

PPL (A) Nachteile:

Leicht höhere Anforderung an die Flugtauglichkeit (Medical).

Die Verlängerungskriterien müssen mit Flugzeiten und Starts innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf erfüllt werden.

Fehlende Flugzeiten nach Ablauf der Berechtigung können nicht mit Flugauftrag erfliegen werden.

Befähigungsüberprüfung bei Nichterfüllung der Anforderungen nötig.

Was gehört zur Ausbildung?

Je nach angestrebtem Schein sind unterschiedliche Anforderungen an die Ausbildung gestellt.

Für den Erwerb des LAPL(A) sind beim Start der Ausbildung als Fußgänger mindestens 30 Flugstunden erforderlich. Sollte man sich für den Erwerb eines PPL(A) entscheiden, sind 45 Pflichtstunden nötig. Diese werden teilweise mit und teilweise ohne Fluglehrer durchgeführt. Außerdem ist eine umfangreiche Theorie Bestandteil der Ausbildung. Hierbei wird jedem einzelnen Flugschüler Wissen mittels Software auf dem PC / PAD nähergebracht.

Wissen aus folgenden Bereichen wird so erworben:

- ▶ Flugplanung und Flugleistung
- ▶ Navigation
- ▶ Meteorologie
- ▶ Aerodynamik
- ▶ allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
- ▶ Technik
- ▶ betriebliche Verfahren
- ▶ menschliches Leistungsvermögen
- ▶ Luftrecht





Ausbildung Motorflug

Wie lange dauert es, bis man alleine fliegen darf?

Je nach Auffassungsgabe und Zeit kann eine Ausbildung innerhalb von 6-12 Monaten abgeschlossen werden. In der Regel dauert die Ausbildung nur eine Saison (ca. 6-8 Monate). In Abstimmung mit dem Fluglehrerteam kann das Flugzeug über ein Onlinesystem bequem und flexibel reserviert werden.

Zu berücksichtigende, die Ausbildungsdauer beeinflussende Faktoren sind allerdings das Wetter, das Zeitaufkommen, das Sie in Ihre Ausbildung investieren können und Ihre persönliche Auffassungsgabe.



Was kostet eine Ausbildung?

Die Ausbildungskosten belaufen sich zur Zeit auf ca. 6000,- bis 10.000,- Euro, je nachdem welche Art von Lizenz angestrebt wird. Der größte Teil der

Ausbildungskosten sind die Flugstunden, die natürlich zeitlich über die Ausbildungsdauer verteilt anfallen und berechnet werden.

Unser Ausbildungsleiter steht Ihnen gerne für weitere Fragen zur Verfügung. Gerne können Sie ihn dazu anrufen.

Muß man ein eigenes Motorflugzeug kaufen?

Nein! Der Verein stellt eine DR400 zur Verfügung.

Die DR400 "Regent" ist ein beliebtes Reise- und Schleppflugzeug. Mit ihrem geringen Gewicht erreicht sie sehr gute Flugwerte und das Schleppen von Segelflugzeugen stellt für sie kein Problem dar.

Die Robin DR 400 "Regent" ist eine Entwicklung des französischen Herstellers „Avions Pierre Robin“. Die meisten Flugzeuge von Robin, mit ihrem charakteristischen Knickflügel, sind aus Holz gebaut, dem natürlichen Werkstoff mit einem hohen Festigkeitsgrad und einem geringen Gewicht. Die Flügelform verleiht dem Flugzeug ein ausgesprochen gutmütiges Flugverhalten.



Impressionen aus dem Jahr 2016





Segelfliegen lernen

In der Ausbildung zum Segelflugpiloten gibt es mehrere Abschnitte.

Diese werden als A-, B-, C-Prüfung 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 unseren 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.





SEGELFLUGPOST

TELGTER SEGELFLUGPOST



Segelfliegen lernen

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 muss vor der praktischen Prüfung abgelegt werden.

Wenn dann alle Prüfungen erfolgreich abgelegt wurden, erhält man seinen Luftfahrerschein und ab diesem Moment

kann man dann auch selber Passagiere mitnehmen.



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



Überarbeitung der Segelflugfläche

Seit dem Herbst 2016 wird der Rasen der Segelflugfläche überarbeitet.

Aus diesem Grund mussten wir das Fliegen leider schon ein wenig früher einstellen und wissen auch noch nicht genau wann die Fläche wieder wirklich genutzt werden kann. Aktuell geht man von ca. Mitte Mai 2017 aus (es liegt aber an der Witterung des Frühjahrs).

Da der Rasen in den letzten Jahren sehr uneben geworden ist, wurden die Arbeiten durchgeführt um wieder eine bessere Oberfläche zu erhalten. Weiter wurden verschiedene Maßnahmen an der Drainage vorgenommen um eine bessere Entwässerung zu erhalten.

Wir hoffen natürlich möglichst bald wieder die Rasenfläche nutzen zu können und freuen uns auf einen –

hoffentlich – tollen Rasen zum Starten und zum Landen.



Wir hoffen - je nach Witterung - die Rasenfläche wieder ab ca. Mitte Mai 2017 nutzen zu können.

Einen herzlichen Dank an den AeroClub Münster/Münsterland e.V. für die schnelle Umsetzung!

Rolf Bieckmann





In eigener Sache - Werbeflächen noch frei!



Werbung auf diesen Anhängern möchten wir mittel- bis langfristig einsetzen.

Da wir unseren Segelflugzeugpark nun endgültig neu ausgerichtet haben, sind unsere Segelflugzeuganhänger noch nicht mit Werbung versehen.

Dabei handelt es sich um zwei "kleinere" Anhänger für unsere Einsitzer und zwei "große" Anhänger für unsere dopsitzigen Segelflugzeuge.

Ebenfalls ist es natürlich möglich in der nächsten Ausgabe der "Telgter Segelflugpost" eine Anzeige zu schalten.



Konditionen dazu sind erhältlich beim Geschäftsführer.



Mögen
Sie's
individuell?

„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**





Die Saison 2016 - In Zahlen

Die Zahl der Starts und der Stunden zeigt wieder nach Oben. Obwohl schon wieder das Wetter nicht auf unserer Seite war und wir das Fliegen auf Grund der Überarbeitung der Rasenfläche vorzeitig beenden mussten, zeigen beide Kurven nach Oben. Erfreulich ist besonders der Anstieg bei den Schulstarts - zeigen diese doch unsere tolle und aktive Jugendgruppe!

Trotzdem ist noch Luft nach Oben und wir schauen was das Jahr 2017 bringen wird.

ASK 21	D-8460 (PM)	491 Starts	97h 44Min
ASK 23	D-5073 (TE)	219 Starts	61h 10Min
Discus b	D-7076 (TM)	36 Starts	45h 33Min
DuoDiscus XLT	D-KBST (ST)	83 Starts	130h 13Min
Gesamt		829 Starts	334h 40Min

"Highlights" der Saison 2016:

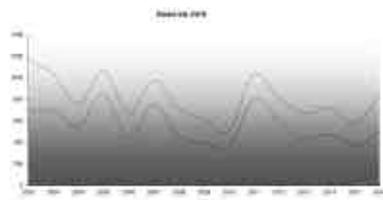
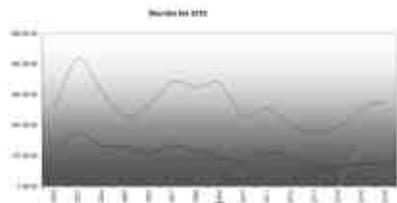
- Piloten (meisten Starts) Nick Lehmborg 28 Starts
- Piloten (meisten Stunden) Florian Giesen 37h 16Min
- Schüler (meisten Starts) Lars Samake 97 Starts
- Schüler (meisten Stunden) Jim Ludwig 19h 22Min
- Marius, Niklas und Till fliegen Discus b
- 636km FAI mit dem Duo in Klix
- Marius hat den Schein
- Jim und Lars fliegen ASK23
- Lars und Jannis haben die "A"
- Till hat die "C"

- DMSt-Wertung NRW:

- 18m-Klasse: Tim Platz 7
- Doppelsitzer: Stephan Platz 15
Florian Platz 4

Mannschaftswertung Doppelsitzer:

Florian, Stephan und Rolf auf Platz 8





Herzlichen Glückwunsch

Einige Mitglieder haben in diesem Jahr Grund zum Feiern:

- 70 Jahre Hermann Kerßenfischer
Gerhard Lauströr
- 60 Jahre Carin Dierkes
Theo Post
Ulrich Schürer
- 50 Jahre Ingo Benning
Christoph Reim
Roger Sandmann
- 30 Jahre Lars Elvering
Tim Krampe
- 20 Jahre Jim Ludwig
- 18 Jahre Robert Kemna
Niklas Olbrich
Till Uwis



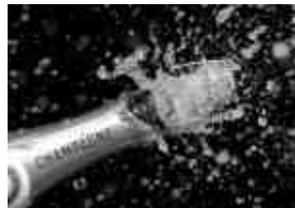
Diesen Mitgliedern danken wir für Ihre langjährige Mitgliedschaft:



- Alfons Bieckmann
- Heinz Damwerth
- Detlev Dierkes



- Gerhard Lauströr
- Christoph Reim
- Jan Wengorz
- Florian Bolle
- Wladimir Dick



- Nick Lehmborg
- Josef Lutterbeck
- Michael Sprunk
- Fabian Timmermann



Schnupperflüge

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, oder einen Flugzeugschepp genießen?

Kein Problem - wir nehmen Sie mit.



Wir fliegen an fast jedem Wochenende während der Saison und es ist (fast) immer möglich mitzufiegen.

Da die Schulung Vorrang hat, wäre eine Terminabsprache zwei oder drei Tage zuvor optimal.

Noch ein paar Tipps:

Bei einem Schnupperflug trägt man am Besten bequeme Kleidung und je nach Wetter eine Sonnenmütze und Sonnenbrille. Röcke empfehlen sich nicht, da ein Fallschirm angelegt werden muss. Da ein Segelflug nicht genau geplant werden kann, möchten wir Sie bitten ein wenig Zeit mitzubringen. Wir

bemühen uns eine Wartezeit möglichst kurz zu gestalten. Sollte es doch etwas länger dauern oder der Flug sogar ganz verschoben werden müssen, dann sehen Sie uns dieses bitte nach. Wir sind auch nur Menschen und sind alle ehrenamtlich in unserer Freizeit tätig.

Es gibt ein paar Anforderungen die zu beachten sind:

Ab einem Alter von ca. 10 Jahren bis "so lange man sich fit genug fühlt" sind Schnupperflüge möglich. Zulassungsbedingt darf ein Gewicht von 110kg nicht überschritten werden. Bei "extremen" Wetterlagen wie z.B. mit Temperaturen an die 30 Grad, raten wir von den Flügen ab. Unter der Plexiglashaube würden Sie sich nur wünschen schnell wieder aus dem Flugzeug zu kommen und hätten definitiv keinen Spaß. Ähnliches gilt z.B. für Wetterlagen mit starkem oder böigem Wind und hoher Regenwahrscheinlichkeit.

Selbstverständlich gibt es unsere Schnupperflüge auch als Gutschein zum Verschenken.

www.sfg-telgte.de / Schnupperflüge



Gebührenordnung Segelflug (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		Schüler	Piloten
Vorauszahlung	60,00 €	beinhaltet: 12	10
Staffelung 1 (Paket 1):	90,00 €	beinhaltet: 30	25
Staffelung 2 (Paket 2):	125,00 €	beinhaltet: 50	40
Windenstart: Schüler 5,00 € & Piloten 6,00€			
Landegebühren: wie vom AeroClub vorgegeben 1,50€			

Fluggebühren	ASK 21 & 23	
001 bis 120 Min.	0,20 € / Min.	<i>(Die Fluggebühren für den Discusb 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	Discus b	Duo
Arbeitnehmer, Arbeitgeber	75€	100€	125€	250€
Studenten, Jugendliche	50€	50€	50€	200€
Schüler	50€	50€	50€	150€
Zweitmitglieder	75€	100€	125€	300€

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



Impressum, Kontakt

Impressum

Herausgeber:

Segelfluggruppe Telgte e.V.

Redaktion:

Rolf Bieckmann verantwortlich

Bilder:

Archiv, Familie Bieckmann,
K. Mende, J. Ludwig,
N. Lehmberg

Gestaltung:

Heike & Rolf Bieckmann

Druck:

Burlage Druck + Einband GmbH
48231 Warendorf

Kontakt

1. Vorsitzender

Detlev Dierkes
02504 - 72188

2. Vorsitzender

Florian Giesen
0162 - 6165259

Ausbildungsleiter Segelflug

Jonny Kroos
02581 - 8718

Ausbildungsleiter Motorflug

Rolf Wengorz
0172 - 5300412

Geschäftsführer

Rolf Bieckmann
02581 - 928574

Kassenwartin

Heike Bieckmann
02581 - 928574

Werkstattleiter

Michael Otremba
0175 - 3231509

Jugendgruppenleiter

Jim Ludwig
0157 - 34835205



Segelfluggruppe Telgte e.V.

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





Elektro Hartmeyer
Hausgeräte + Service

Hausgeräte?
Wir kümmern
uns darum!

Verkauf
Montage
Reparatur
Wartung



Emsstraße 23 · 48291 Telgte

Telefon 0 25 04/31 02

Freckenhorster Str. 32 · 48231 Warendorf

Telefon 0 25 81/7 87 29 80

www.elektro-hartmeyer.de

Telgte

Mo.-Fr. 9.00-13.00 Uhr
15.00-18.00 Uhr

Sa. 9.00-13.00 Uhr

Warendorf

Mo.-Fr. 9.30-13.00 Uhr
14.00-18.30 Uhr

Sa. 9.30-13.00 Uhr