

# TELGTER SEGELFLUGPOST



75 Jahre



Fliegen in  
Telgte

Discus 2c – Ein neuer Flieger zum Geburtstag

JAHRGANG 26 • 2009

[www.sfg-telgte.de](http://www.sfg-telgte.de)

ZEITSCHRIFT DER SEGELFLUGGRUPPE TELGTE

# außerordentlich

## Postbank Finanzberatung – Ihr Ansprechpartner in allen Finanzangelegenheiten

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

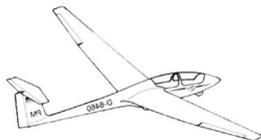
**Wir beraten Sie gerne, auf Wunsch auch bei Ihnen zu Hause.**

UNTERM STRICH ZÄHL ICH.

**Postbank Finanzberatung  
Beratungcenter**

Münster  
Tel. 0251-41870  
info@postbank.de

 **Postbank**



### Vorwort des 1. Vorsitzenden

Liebe Fliegerkameradinnen und Kameraden,  
liebe Freunde des Luftsports!



Es ist für mich immer wieder eine besondere Freude, zu Beginn einer Flugsaison die neue Ausgabe der "Telgter Segelflugpost" unseren Mitgliedern wie auch den Bürgern unserer Stadt zu präsentieren. Sie gibt einmal mehr ein Bild unseres Gruppenlebens. Dabei hat das gute Wetter im vergangenen Jahr nicht nur bewirkt, dass die Flugstatistik der Segelflug-

gruppe Telgte e.V. auf einem hohen Niveau blieb, sondern es haben auch zahlreiche Veranstaltungen, oftmals gemeinsam mit den Nachbarvereinen aus Münster, Greven und Steinfurt dazu beigetragen, dass unseren Redakteuren genügend Stoff für spannende Berichte geliefert wurde.

Gleichwohl ist es immer wieder ein enormer Aufwand, eine Vereinszeitschrift zu erstellen. Es ist mir deshalb ein besonderes Anliegen die Arbeit des Redaktionsteams mit Daniel Große Verspohl, Maximilian Schneider und Rolf Bieckmann am Steuerknüppel (=Laptop) an dieser Stelle einmal hervorzuheben und dem Team, wie aber auch allen "Artikelschreibern" besonderen Dank auszusprechen.

Ich wünsche viel Spaß bei der Lektüre, die bei vielen auch mit schönen Erinnerungen an eine tolle Flugsaison verbunden sein wird. Hoffen wir auf weiteren Aufwind in 2009!

Mit Fliegergruß

Detlev Dierkes  
1. Vorsitzender

---



# OPTIK NIERMANN

Ihr Fachmann für Brillen und moderne Contactlinsen

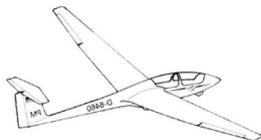
## Wir liefern Ihnen:

- Aktuelle Brillenmode
- Contactlinsen und Pflegemittel
- Ferngläser, Barometer, etc
- Augenglasbestimmung mit  
Verträglichkeitsgarantie
- Bildschirm-Arbeitsplatzbrillen
- Individuelle Fertigung + Wartung  
in eigener Werkstatt
- Amtlicher Führerschein-Sehtest\*

(\*außer LKW)

Mobile Augendruckinnenmessung

**Optik Niermann - Steinstraße 14  
48291 Telgte - Tel.: 02504 / 2901  
[www.optik-niermann.de](http://www.optik-niermann.de)**



# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST

### Inhalt

Vorwort	3	Vergleichsfliegen 2008 in Greven	37
Dornröschen im Asphalt	7	Qualifikation zur DM 2009	42
Pistenverlängerung am Berdelhafen		Auch in Klausheide kein Wetter	
75 Jahre Fliegen in Telgte	8	Fliegen wie die Weltmeister	44
75 Jahre Segelfluggruppe Telgte		Fliegerlager in Reinsdorf	
Unser neues Flugzeug	15	Wandersegelfliegen einmal anders	48
Ein Discus 2c zum Geburtstag		Eine Woche Fliegen am Thüringer Wald	
Segelfliegen ist viel zu teuer	18	Segelfliegen im Schnee	51
...dachte ich		und der etwas andere Wintersport	
Abheben und frei sein	19	Tag der offenen Tür am Flugplatz	52
Longest Day 2008	21	Abfliegen 2008 in Borghorst	53
Herzlichen Glückwunsch!	22	Impressum, Kontakt	54
Meldungen	23		
Charly ist nicht mehr unter uns...	25		
2008 als Förderpilot NRW	27		
NRW und RY in Brandenburg	31		
Das 7. Offene Märkische Vergleichsfliegen			



**Besuchen Sie uns auch am 5. und 6. September 2009 zum Wochenende der offenen Tür am Flugplatz Münster-Telgte!**



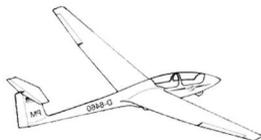
# Der ideale Landeplatz für Ihre Autowünsche...



Seit 1972 – Autos, Service & Mehr!

**AUTOHAUS  
AUSBER**

Orkotten 31-33 · 48291 Telgte  
Tel. 0 25 04 / 70 05-0 · Fax -31  
[www.ausber.de](http://www.ausber.de) · [mail@ausber.de](mailto:mail@ausber.de)



# SEGELFLUGPOST TELGTER SEGELFLUGPOST

## Dornröschen im Asphalt - Pistenverlängerung am Berdelhafen

Da wurde sie nun plötzlich nach mehr als ¼ Jahrhundert Schubladenschlaf wachgeküßt - die Verlängerung der Start- und Landebahn im heimischen "Berdel". So lange war diese nämlich bereits durch die Bezirksregierung Münster genehmigt gewesen. Bei der Beseitigung der alten Aluminiumbahn wurde die neue Bahn bereits auf 850 m genehmigt aber aus finanziellen Gründen wurden zunächst nur 680 m fertig gestellt.

Immer wieder wurde im Verlaufe der Jahre die volle Ausnutzung der Genehmigung erwogen, hin- und hergerechnet, doch das Ergebnis war stets dasselbe: Allein würde dieses Projekt für den Platzhalter, den Aero-Club Münster/Münsterland e.V., nicht zu stemmen sein.

Für das Jahr 2008 hatte die Landesregierung nun Mittel in beträchtlicher Höhe u.a. für den Ausbau von sog. Schwerpunktlandeplätzen bereitgestellt. Nachdem sich der Flugplatz Münster-Telgte aus diesem Programm verabschiedet hatte, lief alles auf eine Förderung der Verkehrslandeplätze Dinslaken und Stadtlohn hinaus. In beiden Fällen wurden die Mittel jedoch von diesen nicht abgerufen, so dass dem Platzhalter Ende November des vergangenen Jahres im wahrsten Sinne des Wortes "über Nacht" ein Bescheid über die Bewilligung von Fördermitteln für die Herstellung der Bahn



des Flugplatzes Münster-Telgte in genehmigter Länge erteilt wurde. Und dieses sicherlich ebenso sinnvoll wie zu Recht; denn durch die moderneren Motorflugzeuge mit "schnellerem" Profil und daher längerer Start- und Landestrecke ist eine längere Bahn eine wichtige Sicherheitsoption.

Mit einer höheren Zahl an Flugbewegungen aufgrund der Bahnverlängerung rechnet der Platzhalter realistischerweise nicht. Die Flugbewegungen unseres schmucken Heimatplatzes stagnieren seit Jahren und sind eher leicht rückläufig. Lediglich der Ultraleichtflugbetrieb hält die Anzahl der Flugbewegungen noch dergestalt "hoch", dass sie sich immer noch im Bereich von ca. 26.000 einpendeln - wobei Start und Landung eines Flugzeuges gleich zwei Flugbewegungen sind, was immer wieder gerne übersehen wird. Hoffen wir, dass unsere neue Start- und Landebahn "many happy landings" erlebt.

Detlev Dierkes



### 75 Jahre Fliegen in Telgte

75 Jahre Segelfluggruppe Telgte - Ein Extrakt aus unserer Geschichte

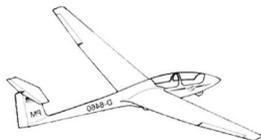


... so lange gibt es unseren Verein also schon und genauso lange ist es her, dass auch in Telgte die Fliegerei einzog. Wer zurück rechnet, merkt natürlich gleich: Unter einem guten Stern stand die Gründung im Winter 1933/34 nicht - und noch über zwanzig Jahre sollten sich die Wirren der großen Geschichte auch auf die Telgter Flieger negativ auswirken.

Aber auch wenn das Gründungsdatum zunächst eher schlechte Assoziationen weckt - politisch motiviert war die Gründung der Telgter Segelfluggruppe nicht. Gleichwohl ist der Segelflug aus einer der zahlreichen geschichtlichen Windungen heraus erfunden worden. Der Versailler Vertrag verbot den Deutschen nämlich nach dem Ersten Weltkrieg zunächst den Bau und Betrieb motorgetriebener Flugzeuge. Dann muss es eben ohne Motor gehen, dachten sich einige wagemutige, junge Leute und kehrten zurück zu den Konzepten Otto Lilienthals, der mit seinen Gleitern ja auch

motorlos unterwegs war. Im Laufe der Zwanziger Jahre wurden daraus richtige Flugzeuge und an der Wasserkuppe in der Rhön entdeckte man Möglichkeiten, sich mit diesen Geräten auch länger in der Luft zu halten. Bald schossen in ganz Deutschland und in den angrenzenden Ländern Segelflugvereine wie Pilze aus dem Boden - so eben auch in Telgte Ende 1933.

Treibende Kraft hinter dieser Bewegung war der spätere Telgter Bürgermeister Albert Bruens. Erst im Sommer 1933 war er mit der Fliegerei in Berührung gekommen, als in Münster junge Motorflieger gesucht wurden. Obwohl erst 29, entsprach er "wohl nicht mehr dem Typ des ‚jungen Mannes‘, der gesucht wurde", wie er später in der allerersten Ausgabe der Segelflug-Post erklärte. Er ließ aber nicht locker, erkundigte sich, was nötig war, um einen eigenen Verein zu gründen und scharte Mitstreiter um sich. Co-Gründungsmitglieder wurden somit Fritz Dunkel, Albert Klaverkamp, Heinrich Niemann, Ernst August Ahrensmeier, Theo Jansen, Karl Schrage und möglicherweise noch weitere, deren Namen wir heute nicht mehr kennen. Diese Gruppe baute im ersten Halbjahr 1934 in über 1000 Arbeitsstunden das erste Flugzeug in den Hallen der Firma Bruens. Es war ein

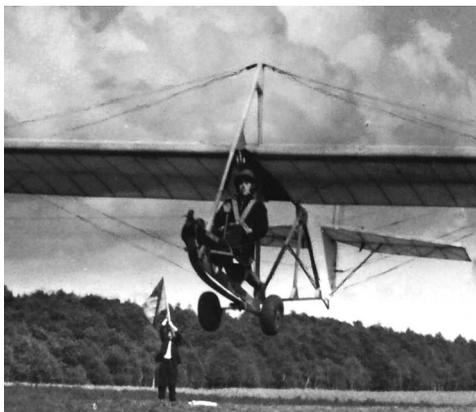


# SEGEFLUGPOST

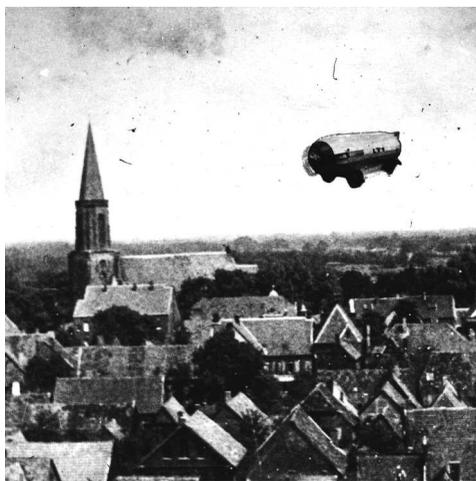
## TELGTER SEGEFLUGPOST

### ✈ 75 Jahre Fliegen in Telgte

Schulgleiter vom Typ Grunau 9, ein offenes Gerät aus Holz, Stahlseilen und Tuch. Am 22. Oktober 1934 wurde es auf dem Marktplatz von Propst Schrull auf den Namen "Telge" getauft - dem Baum im Wappen der Stadt. Erste Flugversuche sollen angeblich kurz darauf unter Leitung eines Warendorfer Fluglehrers im Besterfeld stattgefunden haben, also gar nicht weit von unserer heutigen Heimat entfernt.



Für den regulären Flugbetrieb nutzte man wechselnde Flugplätze in der weiteren Umgebung. Zunächst flog man in Borkenberge, dann hauptsächlich in der Hüttruper Heide, also auf dem Gelände, das später zum Flughafen Münster / Osnabrück ausgebaut wurde. Dorthin fuhr die "Telgter Fliegerschar", wie sie in der Zeitung genannt wurde mit einem besonderen Mannschaftswagen ihres Fluglehrers Fritz Dunkel: dem Zepp. Ein Anhänger wurde mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet und erhielt



das Aussehen eines Zeppelins. Ein Foto bezeugt, dass dieses urige Gefährt auch über Telgte gesichtet werden konnte - leider nur eine Fotomontage. Fritz Dunkel war es schließlich auch, der den Telgtern das Fliegen beibrachte. Da zunächst nur Einsitzer zur Verfügung standen, erfolgte dies mit Hilfe eines ausgeklügelten Fähnchen-Wink-Systems, bei dem jeder Flugschüler genau wusste, was zu tun war. Vorherrschende Startart war zunächst das Gummiseil - so waren ohnehin nur kurze Hüpfen möglich. Fritz entwickelte diese Technik weiter und baute eine der ersten Winden: An seinem Bugatti wurde ein Rad der Hinterachse abgeschraubt und eine Seiltrommel aufgesteckt. So wurden wir Telgter schon vor dem Krieg zu einem der Pioniervereine der Windenstarttechnik.



# Raiffeisen Telgte-Ostbevern und Umgegend eG

Hans-Geiger-Str. 36, 48291 Telgte Tel. 02504/93 21-0  
Raiffeisenstr. 1, 48346 Ostbevern Tel. 02532/90 28 0  
Bahnweg 3, 48291 Telgte-Westbevern Tel. 02504/82 05

**Besuchen Sie unseren neuen Mustergarten an unserer Betriebsstelle in Telgte!**

**Natursteine, Klinker... alles was das Herz begehrt!**

**Unsere moderne Raiffeisen-Tankstelle:**

## TANKEN-

Alles für Ihr Auto und mehr im großen Tankstellen-Shop.



## Tag und Nacht!

Bei uns können Sie mit Ihrer Raiffeisen-Tankkarte tanken, ebenso an fast allen weiteren Raiffeisen-Tankstellen. Tankstellen übersicht auch im Internet: [www.rcg.de/mineraloel](http://www.rcg.de/mineraloel)

**Unser Raiffeisen-Markt:**

## Rund ums Jahr - sind wir für Sie da!

Wir sind der Fachmarkt für Haus, Tier und Garten.

Bei uns finden Sie:

- Tiernahrung
- Alles für den Reitsport
- Blumen & Pflanzen
- Gartengeräte & Dünger
- Wein & Säfte
- Berufs- & Freizeitkleidung
- Pflanzgefäße
- Blumenerde, Rindenmulch
- Alles für die Landwirtschaft
- Baustoffe

**Jetzt auch LPG-Autogas und Erdgas an unserer Tankstelle in Telgte!  
Containerdienst  
[www.raiffeisen-telgte.de](http://www.raiffeisen-telgte.de)**

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



## Bauernladen

E. Lütke Zutelgte

***Schweinefleisch  
vom eigenen Hof***



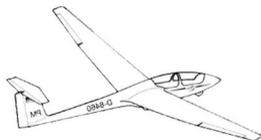
Einkaufen  
auf dem  
Bauernhof

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

**Öffnungszeiten:**

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

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



# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST

### ✈ 75 Jahre Fliegen in Telgte

Doch schon bald wurden auch die Telgter Flieger in die verhängnisvolle Maschinerie des Nationalsozialismus eingespannt. In der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre übernahmen das NS-Fliegerkorps und die Hitlerjugend den Flugbetrieb, einen Verein im eigentlichen Sinne gab es nicht mehr. Der Segelflug diente nunmehr der vormilitärischen Ausbildung zukünftiger Luftwaffenpiloten. Bis zum Ende des Krieges wurden mehr als 300 Jugendliche zu Segelfliegern ausgebildet. Einige von ihnen sollten aus dem Krieg leider nicht mehr zurückkommen.

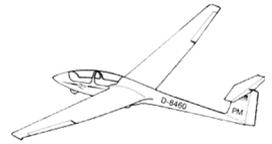
Dementsprechend konnte auch der Segelflug nach dem Krieg nicht unbelastet wieder losgehen. Die Alliierten verboten den Deutschen zunächst für 99 Jahre jegliche Fliegerei. Doch schon 1951 sahen sie ein, dass der Segelflug eigentlich doch ein harmloser, unpolitischer Sport ist und ließen Segelflugzeuge vier Jahre vor der motorgetriebenen Luftfahrt wieder zu.

Auch wenn einzelne Telgter wohl schon ab 1952 in Achmer und Borkenberge wieder flogen, dauerte es dennoch vier weitere Jahre bis sich unsere Gruppe zur Wiedegründung zusammenfand. Bereits 1955 war es dem Aero-Club gelungen, eine Erlaubnis zu erhalten, im britischen Truppenübungsplatz Handorf-Dorbaum ein Segelfluggelände einzurichten.



1956 konnte sich die Gruppe dann als Untergruppe des Aero-Club Münster/Münsterland neu konstituieren. 1. Vorsitzender wurde wiederum Albert Bruens und Fritz Dunkel leitete erneut die Ausbildung nach dem bewährten Fähnchensystem. Als Flugzeuge wurden recht bald mehrere Schulgleiter 38, sowie ein Grunau Baby IIb gebaut. Fritz Dunkel machte sich außerdem daran, die Windentechnik weiterzuentwickeln. 1957 wurde ein LKW zur weltweit ersten Winde mit zwei Trommeln umgebaut. Sie wurde als "Dunkel-Winde" in der ganzen Segelfliegerwelt bekannt und stellt bis heute die konzeptionelle Grundlage der modernen Startwinde dar. 1959 kamen mit einem Spatz und 1961 mit der Ka6 die ersten Flugzeuge neuen Typs in den Verein: Abgeschlossene Kabinen, Plexiglashauben und einen weitgehend aus Holz bestehenden Aufbau brachten einen ganz neuen Flugkomfort und ermöglichten erstmals größere Streckenflügeleistungen.

Auch die Einsitzer-Ausbildung geriet zusehends aus der Mode. Zunächst konnten unsere



## 75 Jahre Fliegen in Telgte

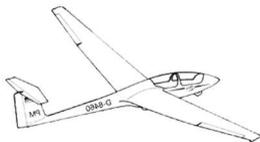


Flugschüler auf die Doppelsitzer der anderen Vereine in Dorbaum zurückgreifen, 1965 beschafften auch wir uns dann endlich eine Ka7. Der Fluglehrer konnte nunmehr mit dem Schüler mitfliegen und ihm vom hinteren Sitz aus alles Nötige beibringen. Peter Michalowski und Charly Benning wurden daher zu Fluglehrern ausgebildet und sorgten seither für eine moderne Ausbildung in unserem Verein. Mit dem neuen Fluggerät konnten seit 1966 auch regelmäßig Fliegerlager auf anderen Flugplätzen in ganz Europa absolviert werden. Einige Piloten wagten sich auf Wettbewerbe.

Einen tiefen Einschnitt bedeutete das Ende des Geländes in Dorbaum. Die NATO wollte die Privatflieger nicht mehr länger dulden und der Aero-Club Münster/Münsterland musste daher ein neues Gelände finden. 1962/63 begannen daher die Planungen für unseren heutigen Flugplatz im Berdel. Nach 20 000 Arbeitsstunden konnte dieser am 30. Mai 1965 mit einer großen Feier eröffnet werden.

Eine rein organisatorische Änderung drehte 1971 das Verhältnis von Aero-Club und den vier Gruppen um: Die Segelfluggruppen Münster und Telgte, die Akaflieg (der Uni Münster) und die Motorfluggruppe wurden eigenständige Vereine, dem Aero-Club verblieb die Trägerschaft am Flugplatz und seine Mitglieder sind seither die vier Vereine.

Am Berdelhafen entwickelte sich auch unser Flugzeugpark immer weiter. 1972 wurde uns ein weiterer Doppelsitzer, ein Blanik, von Herrn Gregor Mai aus Lüdinghausen überlassen, mit einer Libelle kauften wir 1974 das erste Kunststoffflugzeug. Ein ganz besonderes Schmuckstück war eine LS1-f (45), die 1981 zu unserem Flugzeugpark stieß: Sie war eine Sonderanfertigung für Weltmeister Helmut Reichmann und wurde von ihm auf der WM 1976 geflogen. Nachdem wir dieses Flugzeug 1989 wieder abgestoßen haben, fliegt es seit einigen Jahren wieder für Vereinsmitglieder. Ebenfalls 1981 erwarben wir die erste -damals brandneue- ASK 21 und konnten damit unsere Ausbildung auf einen Kunststoffdoppelsitzer umstellen, der bis heute das führende Modell in seinem Bereich darstellt. (Unsere heutige PM stammt allerdings aus dem Jahr 1986 und wurde damals als Ergänzung beschafft.) Auch eine neue, natürlich selbstgebaute Winde konnte 1984 in Betrieb genommen werden.



# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST

### ✈ 75 Jahre Fliegen in Telgte

Wiederum stellte sie den State of the Art des Windenbaus dar. Eine weitere Variante unseres Sports kam 1989 mit dem Motorsegler SF 25 Falke in unseren Verein. Nun war es auch möglich unabhängig von der Mannschaft und auch bei nicht ganz so gutem Wetter in die Luft zu gehen. 2008 hatte dieses Flugzeug, das wir gemeinsam mit der Akaflieg Münster betrieben haben, noch einen großen Auftritt im Münsteraner Tatort "Krumme Hunde" und wurde anschließend aus Kostengründen ausgemustert. 1990 kam mit der zweiten LS 4 "TM" noch ein neues Leistungsflugzeug hinzu und zusammen mit der ASK 21, der ASK 23 (Schulungseinsitzer), sowie dem Motorsegler bildeten die LS4en für fast 20 Jahre unsere Flotte. Da hiermit ein sehr hoher Standard erreicht war, erschien es lange Zeit kaum notwendig, etwas zu ändern. Erst jetzt zum 75-jährigen Jubiläum gönnen wir uns mit dem Discus 2c wieder ein neues Flugzeug, das auch auf Wettbewerben vorne wird mithalten können. Im Sommer 2009 wird unsere Flotte daher aus vier Flugzeugen bestehen: ASK 21 und 23 für die Ausbildung, einer LS4 als Leistungsflugzeug der Standard- und Clubklasse und dem Discus 2c als Leistungsflugzeug der 18m-Klasse. Mit diesem Flugzeugpark ist von dem gemütlichen Lustflug in der näheren Umgebung über die Ausbildung von Flugschülern bis hin zum Streckenflug und

zur Teilnahme an Wettbewerben (fast) alles möglich.

Seit Mitte der 60er stellt daher auch der sportliche Vergleich einen wichtigen Teil unseres Vereinslebens dar. Zunächst richteten die Vereine im Münster- und Emsland reihum das "Grenzland-Vergleichsfliegen" für Piloten aus unserer Region aus. Mehrere Mitglieder nahmen regelmäßig daran teil und auch die Telgter Flugplatzgemeinschaft hatte sich mehrfach um die Ausrichtung zu kümmern.



Unser heutiger Vorsitzender Detlev Dierkes wagte sich in den 70ern dann auch auf internationales Parkett. Sein größter Erfolg war ein Tagessieg bei der Vor-WM 1980 im nahe gelegenen Paderborn. 1983 fand mit der Landesmeisterschaft erstmals auch ein großer Wettbewerb am Flugplatz Münster-Telgte statt, 1988 wurde uns sogar die Ausrichtung einer Deutschen Meisterschaft übertragen. Erfolgreichster Wettbewerbspilot der Telgter wurde um die Jahrtausendwende Manny Gersmeier. Nach mehreren Podestplätzen bei



### 75 Jahre Fliegen in Telgte

Deutschen Meisterschaften wurde er 2002 Mitglied der Nationalmannschaft der Clubklasse und durfte im gleichen Jahr die deutschen Farben bei der WM im eigenen Land verteidigen. In Freudenstadt wurde er schließlich 19. Mit Florian Giesen, Stephan Uhkötter und Tim Krampe haben wir derzeit gleich mehrere viel versprechende Talente, die in der Wettbewerbsfliegerei etwas erreichen wollen.

Der Segelflug kennt aber auch dezentrale Wettbewerbe zum Vergleich der Streckenflugeleistungen. Aus der Deutschen Streckenflugmeisterschaft, bei der die fotografierten Wendepunkte und die Höhenaufzeichnungen mühsam dokumentiert und eingeschickt werden mussten, entwickelte sich mit dem Aufkommen des Internets der "Online-Contest" OLC, bei dem die Flugschreiberdaten bei einem Internetportal hochgeladen werden können. Seitdem wir mit entsprechenden Geräten ausgestattet sind, nehmen auch wir teil. Seit 2002 richtet der OLC außerdem die Bundesliga aus, alle Nicht-Erstligisten wurden dabei in der 2. Bundesliga und zusätzlich in 16 Landesligen zusammengefasst. 2007 wurden von der 2. Liga die 30 besten Vereine abgetrennt und alle anderen bilden seither die "Qualifikationsliga".

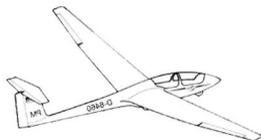
Zusätzlich gibt es seit 2005 eine weltweite Gesamtwertung "World League".

Heute sind wir mit 78 Mitgliedern und vier Flugzeugen ein fester Bestandteil des Telgter Vereinslebens. Als Drittligist bzw. bis 2006 Zweitligist sind wir auch der höchstklassigste Telgter Sportverein, was allerdings durch den Wertungsmodus etwas relativiert werden muss. Dennoch können wir uns mit unseren sportlichen Leistungen sehen lassen, und waren z.B. im letzten Jahr 410. von 1050 Vereinen der World League.

Die Basis unseres Vereins hat sich seit der Gründung dennoch kaum verändert: Es sind das Engagement und der Enthusiasmus aller unserer Mitglieder, die jeden einzelnen Flug erst möglich machen. Auf 75 und mehr weitere Jahre!

Daniel Große Verspohl

Unsere ausführliche Vereinsgeschichte hat die Redaktion der Segelflugpost unter Leitung von Wolfgang Nienaber bereits zum 70-jährigen Jubiläum in einem Buch niedergeschrieben: "Von der Krähe und anderen Vögeln. 70 Jahre Segelfluggruppe Telgte - ein Rückblick" ist auch weiterhin in unserer Geschäftsstelle erhältlich.



## Unser neues Flugzeug

### Ein Discus 2c zum Geburtstag

Es ist endlich wieder soweit. Nach fast 20 Jahren erwirbt die Segelfluggruppe Telgte e.V. ein neues Segelflugzeug - einen Discus 2c.

Das letzte war 1990 die LS 4a D-2850. Schon lange war der Wunsch da, ein Segelflugzeug zu erwerben, welches in seiner Klasse wettbewerbsfähig ist. Die beiden LS 4en waren schon seit einiger Zeit in der Standardklasse nicht mehr der Konkurrenz gewachsen und in der Clubklasse ohne Wasserballast durch den zu hohen Index benachteiligt. Da ein leistungsstarker Doppelsitzer für uns schlicht viel zu teuer ist, wurde die Idee geboren, einen entsprechenden Einsitzer in Betracht zu ziehen. Doch welcher sollte es sein und in welcher Klasse soll das Flugzeug angesiedelt sein?

- In der Clubklasse? - dort tummeln sich gute "alte" Flugzeuge, also nicht.
- In der Rennklasse? - Für uns preislich nicht realisierbar, also auch nicht.
- In der Standardklasse? - Früher waren die LS 4en dort angesiedelt, also ja.



Nun gab es noch einige Anforderungen denen das neue Flugzeug gerecht werden musste: Konkurrenzfähigkeit, gute Flugeigenschaften, zukunftsweisend sollte es sein und zu guter Letzt muss der Preis für uns stemmbar sein. In Betracht kamen auf Grund des Preises von Anfang an eigentlich nur zwei Flugzeuge - eine LS 8 vom Hersteller DG oder ein Discus 2 vom Hersteller Schempp-Hirth.

Ein Probefliegen des Discus 2 brachte dann die Entscheidung. Während es leider nicht möglich war, eine LS 8 zur Probe zu fliegen (die Firma Rolladen-Schneider wurde von DG aufgekauft und die konnte uns kein Flugzeug zur Verfügung stellen), war ein Termin mit der Firma Schempp-Hirth schnell und unkompliziert vereinbart. Danke an dieser Stelle an Biggo von Schempp-Hirth!

Doch es war (ich kann nun wirklich nicht leider sagen!) kein Discus 2b mit 15m Spannweite, welcher in unserer Preisklasse lag, sondern ein Discus 2c mit 18m Spannweite.

Elmar, Nick und ich holten den Flieger an einem Donnerstag in Oerlinghausen ab und schon am



***Haben Sie Probleme mit Ihrer  
Waschmaschine oder streikt  
Ihr Elektroherd ?***

Unser professioneller Reparaturdienst hilft Ihnen schnell und zuverlässig

Anruf genügt 02504/3102



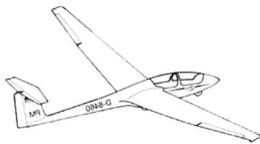
**Emsstr.23**

**48291 Telgte**

**Hartverchromen  
Galv. Verzinken  
Entfetten**

**stephan  redecker**

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



# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST

### ✈ Unser neues Flugzeug

Freitag wurde dieser von uns, trotz ein wenig Nieselregen zu Beginn, aufgerüstet und zum Start geschoben. Das ganze Wochenende konnten wir uns von den guten Eigenschaften des Flugzeuges überzeugen und uns eine Meinung für die bevorstehende Außerordentliche Versammlung bilden. Neben Windenstarts und F-Schlepps waren glücklicherweise am Sonntag sogar Thermikflüge möglich, die wir leider in der Zeit begrenzen mussten, damit fast alle Interessenten den Flieger ausprobieren konnten.

Eine von mir erstellte Präsentation mit Zahlen, Fakten und möglichen Vorgehensweisen, stellte dann die Grundlage für die Entscheidung der Versammlung.

Auf dieser wurde einstimmig beschlossen, trotz des deutlich höheren Preises gegenüber dem Discus 2b, einen neuen Discus 2c mit 18m Spannweite zu bestellen. Möglich wurde dies allerdings erst durch folgende Dinge:

- Susanne und Karl-Heinz Krampe fanden durch Ihren Einsatz zwei Sponsoren die uns eine beträchtliche Summe zur Verfügung stellen.

- 12 Mitglieder spenden insgesamt 6.000 Euro und geben als zinsloses Darlehen insgesamt weitere 6.000 Euro

- Rolf Wengorz hat sich bereit erklärt, die komplette MwSt von ca. 13.500 Euro vorzufinanzieren (er bekommt diese nach unserer Steuererklärung zurück)

Der Discus 2c mit 18m Spannweite kann alter-



nativ auch mit 15m-Enden versehen werden (sollten wir das Geld dafür erspart haben) und gibt uns somit die Möglichkeit in der Standardklasse mit einem Flugzeug zu fliegen, welches dort an der Spitze liegt bzw. die Spitze bildet. Desweiteren erhält man mit den 18m-Enden ein Flugzeug, welches die Flugleistungen eines Flugzeuges der früheren Offenen Klasse besitzt. Also können wir dann gemütlich mit 18m Spannweite dahingleiten, in der 18m-Klasse an den Start gehen und (mit entsprechendem Können) in der Standardklasse in der Spitze mitfliegen.

Voraussichtlich wird der Discus 2c Ende April 2009 fertiggestellt sein. Wir werden den Discus 2c komplett instrumentiert (alle sind "up-to-date" und voll wettbewerbstauglich) in einer Bustour abholen.

Mit diesem Segelflugzeug ist die Segelfluggruppe Telgte e.V. für die Zukunft hervorragend aufgestellt und macht einen Quantensprung in Sachen Flugzeugpark! Nun wird es endlich Zeit, dass wir den neuen Flieger abholen können!!!

Rolf Bieckmann



## Segelfliegen ist viel zu teuer ...

**... dachte ich, bis ich eines Besseren belehrt wurde.** Meine Karriere als Flugschüler begann an einem Sommertag, an dem ich in den Himmel schaute und ein Flugzeug sah. Ich konnte keinen Motor hören und da war mir klar, dass es sich um ein Segelflugzeug handelte. Ich sprach meinen Vater darauf an und war sofort interessiert, aber er meinte das wäre viel zu teuer. Ich träumte also weiter und schaute mir Segelflugvideos bei Youtube an.



Meinem Vater wollte ich es nicht so recht glauben und ich informierte mich auf der Internetseite der Segelfluggruppe Telgte e.V. Am nächsten Tag brachte ich die Preisliste mit an den Frühstückstisch und besprach sie mit meinen Eltern. Segelfliegen ist zwar teurer als z.B. Schachspielen, aber im Monat kommen für einen Schüler auch "nur" ca. 25 bis 35 Euro (im Durchschnitt) zusammen.

Daraufhin meldete ich mich beim Jugendgruppenleiter Phillip Stadtmann und traf ihn schon bald darauf auf dem Flugplatz. Er führte mich über das Gelände und zeigte mir



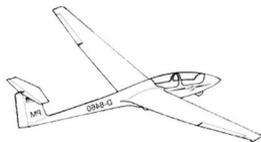
natürlich auch die Segelflugzeuge - ich war begeistert.

Kurz darauf, als das Wetter besser war, lud er mich zu einem Schnupperstart ein. Ich kam am besprochenen Tag am Segelflugstart an und stieg sofort ein. Er warnte mich noch vor: "Das ist ein bisschen wie Porsche fahren!" Ich war aufgeregt und als es los ging sogar ein wenig erschrocken. Aber am selben Tag flog ich noch einmal mit und war Feuer und Flamme.

Bereits am nächsten Wochenende hatte ich den Aufnahmeantrag ausgefüllt und war Mitglied in der Segelfluggruppe Telgte e.V. So schnell wie möglich machte ich mich auf den Weg zu einem Fliegerarzt um mein Medical zu bekommen. Dieses habe ich auch bereits und mit meinen 31 Starts bin ich sehr zufrieden und hoffe so schnell wie möglich den ersten Alleinflug zu absolvieren.

**Ich würde in keinem Fall freiwillig wieder aufhören!**

Leon Fischer



# SEGEFLUGPOST TELGTER SEGEFLUGPOST

## Abheben und frei sein

Meine Karriere als Flugschüler begann letzten Sommer dank Zufall durch meine Schule, da die jährliche Segelflug-AG anstand. Ich meldete mich an und dachte, schau mal rein, was das überhaupt so ist. Schon beim ersten Treffen war ich sehr interessiert. Zu Beginn waren wir in der AG 16 Leute, deswegen dauerte es ein bisschen, bis jeder einmal mitgeflogen war.



Dann war es endlich so weit. Zum ersten Mal saß ich in einem Flugzeug ohne Motor. In Gedanken dachte ich mir, wie das denn fliegen sollte. Darauf ging es los, mir wurde der Fallschirm am Gurtzeug befestigt und die Haube geschlossen. Die kräftige Winde katalpultierte uns mit ca. 100 km/h in die Höhe. Es war einfach atemberaubend, wie steil es nach oben ging. Bei dem wundervollen Wetter, das wir an dem Tag hatten, war die Aussicht sehr schön. Nach ca. 10 Minuten ging es dann zur Landung. Es war einfach ein geiles Gefühl. Es



war mir sofort klar: Das will ich machen! Ich brauchte es mir es kaum überlegen und schon hatte ich den Aufnahmeantrag erhalten und ausgefüllt.

Bis jetzt habe ich schon ca. 30 Starts gemacht und mein Ausbildungsnachweis füllt sich immer mehr.

Die AG ist inzwischen ausgelaufen, einigen war es zu viel Aufwand und sie hätten zu viel Zeit investieren müssen. Das habe ich so von meinen Mitschülern erfahren. Ich selber kann es nicht nachvollziehen. Die AG hat aber immerhin einen Neuling gebracht - mich!

Damian-Konstantin Schlang





### Longest Day 2008

War das früh! Morgens um 5 Uhr: die ersten Flugschüler und Scheinpiloten tauchten bei uns am Flugplatz auf oder hatten bereits dort übernachtet. Nachdem die Kaffeemaschine aktiviert wurde, konnten die ersten Flugzeuge aufgerüstet und die ASK 21 startklar gemacht werden.

Als die Winde durch die Dunkelheit zu ihrem Arbeitsplatz fuhr und die ASK 21 vom Start-



wagen in Richtung Startstelle gezogen wurde, hing die LS 4 noch am Schlauch. Wasserballast musste aufgenommen werden.

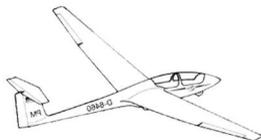
Pünktlich zum Sonnenaufgang wollten wir den ersten Start machen. Aber kurz vor Sonnenaufgang verdichtete sich der Nebel und so war an Starten nicht zu denken. Einige Zeit



später dann verschwand der Nebel fast so schnell wie er gekommen war. Der erste Fieger konnte gestartet werden. Einen Moment lang genossen die beiden Piloten der ASK 21 die tolle Aussicht. Die Sonne am Horizont, wie sie langsam aufsteigt und dabei den Bodennebel in den verschiedenen Rottönen leuchten lässt. Aber da hatten die Piloten auch schon genug gesehen. Schnell wieder nach unten - die anderen wollten ja auch noch.



Um 9 Uhr endlich Pause. Alle waren inzwischen mindestens zweimal geflogen und



# SEGEFLUGPOST TELGTER SEGEFLUGPOST

freuten sich auf das Frühstück. Ein reichlich gedeckter Tisch mit allem was man braucht und viel Kaffee ließen die Telgter und einige Münsteraner Segelflieger wieder zu Kräften kommen.



Dann ging es weiter, Start um Start. Gegen Mittag entwickelte sich sogar äußerst brauchbare Thermik, so dass auch längere Flüge gemacht werden konnten. Trotzdem wurde das Sofa immer häufiger nur noch "ungern" verlassen. Die Müdigkeit machte sich bei allen

bemerkbar. Doch diese wurde durch eine Kaffeepause im Clubheim überlistet.

Um 18 Uhr wurde dann wieder pausiert. Der Grill war angezündet und das erste Grillfleisch war fertig. In gemütlicher Runde wurde gegessen, um anschließend pünktlich zum Sonnenuntergang die ASK 21 auf der Asphaltbahn zu landen.

Ein langer Tag, der Longest Day 2008, war zu Ende. Alle Flugschüler und Scheinpiloten sind auf ihre Kosten gekommen und freuen sich auf den Longest Day 2009.

Philipp Stadtmann





### Herzlichen Glückwunsch!

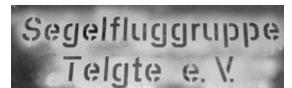
Einige Mitglieder haben in diesem Jahr Grund zum Feiern:

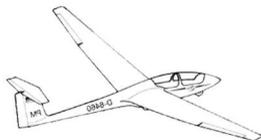
80 Jahre	Arno Sieger
75 Jahre	Alfons Bieckmann
40 Jahre	Elmar Bieckmann Thomas Wittek
30 Jahre	Florian Bolle Jan Wengorz



...und diesen Mitgliedern danken wir  
für ihre langjährige Mitgliedschaft:

50 Jahre	Theodor Nüßing Arno Sieger
25 Jahre	Hermann Kerßenfischer Thomas Wittek
10 Jahre	Patrick Mexner Philipp Stadtmann Stephan Uhkötter

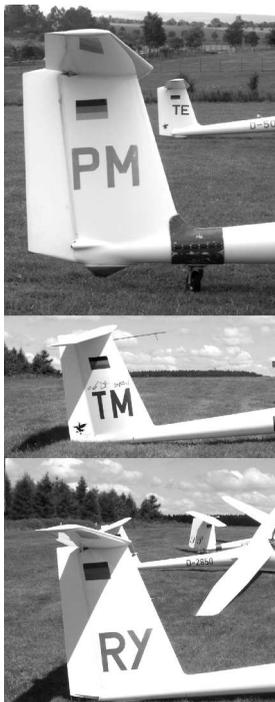




# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST

### Die Saison 2008 in Zahlen



Trotz der zahlreichen Wettbewerbsteilnahmen, des sonnigen Fliegerlagers und des regen Ausbildungsbetriebes sind unsere Flugzahlen 2008 leider leicht zurückgegangen. Hauptursache waren wohl die vielen Regentage. Hinzuzurechnen sind aber auch die 120 Stunden, die Tim auf dem Förderflugzeug "NRW" geflogen hat (s. S. 27), sowie die neun Starts und drei Stunden, für die wir in Reinsdorf dankenswerterweise die ASK 21 des Aero-Club Berlin mitnutzen durften. Diese Flüge tauchen in der Bilanz unseres Vereins natürlich nicht auf. Insgesamt kann man also sagen, dass die Stundenleistung 2008 höher lag im Jahr zuvor, lediglich die Starts gingen etwas zurück. Hier die Zahlen der einzelnen Flugzeuge:

	2008	2007
D-8460, ASK21 PM:	462 Starts, 140h 27min.	757 St., 164h
D-5073, ASK23 TE:	190 Starts, 84h 47min.	123 St., 39h
D-2850, LS 4 TM:	24 Starts, 74h 57min.	49 St., 104h
D-4545; LS 4 RY:	48 Starts, 91 h 34min.	50 St., 104h
<b>Gesamt:</b>	<b>733 Starts, 394h 50min.</b>	<b>979 St., 411h</b>

### Auch 2008 wieder einige Ausbildungserfolge



Auch im letzten Jahr haben wir wieder einen Flugschüler solo in die Luft gebracht: Fabian Timmermann durfte im Fliegerlager zum ersten Mal alleine fliegen. Daneben wurden im Laufe der Saison weitere Zwischenprüfungen abgelegt: Nick Lehmborg erlangte die B-Prüfung, Michael Brüggemann die C-Prüfung. Er erlangte auch, ebenso wie Lukas Eggert, den Windenfahrerschein. Euch allen einen herzlichen Glückwunsch!

Mit Leon Fischer und Damian-Konstantin Schlang konnten wir auch wieder zwei Neuzugänge verzeichnen, die wir hiermit nochmals recht herzlich willkommen heißen möchten!



## 14 145 km Streckenflug - im vorderen Drittel der Tabelle

Nach genau 10 000,7 km in 2007, steigerten wir 2008 unsere sportliche Leistung durch die vielen Wettbewerbe auf 14 144,8 km Streckenflug. Zu Grunde liegen dabei 55 Flüge, die von neun Piloten beim Internetportal Online-Contest hochgeladen wurden. Im weltweiten Vergleich sind wir damit 450. von 1308 Vereinen, europaweit 361. von 1094, deutschlandweit 248. von 763 und in NRW 60. von 181. Nachdem wir in den Vorjahren meistens recht genau in der Mitte lagen, bedeutet das eine deutliche Steigerung, denn außer in der weltweiten Wertung liegen wir nun überall im vorderen Drittel. In der Qualifikationsliga (3. Bundesliga, mit sehr speziellen Wertungsregeln) kamen wir auf den 247. Rang von 528, in der Landesliga NRW entsprach das dem 29. Platz von 89 Vereinen.



## Schnupperflüge und Gutscheine

Unsere beliebten Gutscheine für Schnupperflüge sind bei Vereinsgeschäftsführer Rolf Bieckmann (0 25 81 - 92 85 74 bzw. [geschaeftsfuehrer@sfg-telgte.de](mailto:geschaeftsfuehrer@sfg-telgte.de)) erhältlich.

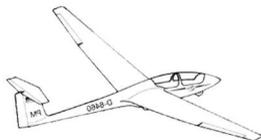
Der Standardpreis für einen Flug von max. 30 Minuten mit Windenstart beträgt 15 Euro. Erhältlich sind auch Gutscheine für Flugzeugschlepstarts (Preise variieren entsprechend). Hinweise zur Einlösung der Gutscheine und für spontane Schnupperflüge finden sich auf unserer Internetseite [www.sfg-telgte.de](http://www.sfg-telgte.de).



## Ehrung für Detlev Dierkes

Auf der Frühjahrsversammlung erhielt Detlev Dierkes -ohne dass er es vorher wusste- vom Landesverband NRW des Deutschen AeroClub die Plakette in Silber. Sie wird für eine mehrjährige, ehrenamtliche Tätigkeit an verantwortlicher Stelle in den Vereinen oder in den Gliederungen des Landesverbandes verliehen. Detlev ist nicht nur seit 22 Jahren unser 1. Vorsitzender, sondern seit geraumer Zeit auch Justitiar des Landes- und des Bundesverbandes.





## Charly ist nicht mehr unter uns ...

Vermisst haben wir ihn am Flugplatz schon länger: Charly lebte seit Jahren, schon bald nach Beendigung seines aktiven Luftsports in Hamburg, wo er nun, kurz vor seinem 70. Geburtstag, verstarb. Aber Charly ist eben ein großer, aus dem facettenreichen Leben unserer Segelfluggruppe nicht wegzudenkender Mosaikstein, der insbesondere Mitte der Sechziger- bis Achtzigerjahre als Fluglehrer viele jugendliche Segelflieger ausbildete und sie zum Wettbewerbssegelflug "lotste". Und deshalb soll und muss sein Wirken hier eine besondere Würdigung erfahren.

Geboren am 13. März 1940 wuchs Charly, mit bürgerlichem Namen Karl-Heinz Benning, unter den Fittichen seines Onkels, der längere Zeit als Vikar in Telgte wirkte, auf. Er zog es dann allerdings vor, den Kontakt zum Himmel zunächst auf etwas andere Weise zu suchen. 1956 trat er in die Segelfluggruppe Telgte e.V. ein. Er lernte unter dem legendären Fritz Dunkel in Handorf-Dorbaum das Segelfliegen auf dem sog. Schulgleiter, erwies sich als ebenso gelehriger wie talentierter Flugschüler und flog schon nach gut zwei Jahren "Baby" und "Spatz" sowie das erste neu gekaufte Flugzeug unserer Gruppe, eine Ka 6. Schon in jener Zeit bewies er oftmals sein besonderes Talent beim Finden und Ausfliegen der Thermik.

1963 und 1964 gab es dann allerdings eine Flugpause aufgrund eines ganz speziellen Alternativprogramms: Telgte-Johannesburg mit einem VW-Käfer und seinem Freund "Boss" (Peter Michalowski). Von diesem Abenteuertrip heile zurückgekehrt, wurde Charly alsbald in die Fluglehrerauswahlprüfung geschickt. Er bestand sie mit Bravour, ebenso den bald folgenden dreiwöchigen Lehrgang mit behördlicher Abschlussprüfung im Mai 1966.



Charly stand fortan seinen Flugschülern an nahezu jedem Wochenende zur Verfügung. Oftmals sammelte er sie morgens ein, nahm sie mit zum Flugplatz und brachte sie abends wieder nach Hause. Geschult wurde auf einer Ka 7. Mit dem Einsitzerpendant hierzu, der Ka 8 wagte sich Charly dann auf die ersten lokalen Wettbewerbe, die -jährlich wechselnd- in Borghorst, Telgte oder Nordhorn stattfanden. Es waren mitunter geradezu legendäre

# SEGELEFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST

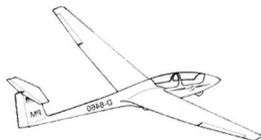


✈ Charly ist nicht mehr unter uns ...

Veranstaltungen, vom Wetter her, was damals irgendwie besser war, von den Flugleistungen her, wie z.B. Flüge über mehr als 300 km mit einer Ka 8, vor allen Dingen aber von der After-Flight-Stimmung her - dank Charly. Die in Fliegerkreisen inzwischen geläufigen Ortsbezeichnungen oder Maßangaben wie z.B. "Schälchenzentrale" oder "1-Meter-Bier" haben dort ihren Ursprung. Hier von goldenen Zeiten der Telgter Segelflieger zu sprechen wäre sicherlich nicht übertrieben.

Ab Mitte der Siebziger Jahre kam es zu einer Renaissance der Montgolfierenbewegung in Deutschland, der sich Charly bald anschloss. Eine Zeit lang betrieb er beide Luftsportarten parallel, um sich dann jedoch den Heißluftballonen zu widmen. Viele hundert Stunden verbrachte er in ihnen am Himmel - nun ist er dorthin für immer entschwebt. Lieber Charly, vielen Dank für die Zeit Deiner Kameradschaft!  
Detlev Dierkes





# SEGELFLUGPOST TELGTER SEGELFLUGPOST

## 2008 als Förderpilot NRW



Im Winter 2007 hatte ich mich für die LS 4 (NRW) des Fördervereins Leistungssegelflug NRW e.V. beworben, um damit in der Saison 2008 das Überlandfliegen zu trainieren und Wettbewerbe zu bestreiten. Voraussetzung dafür ist, dass man einige Erfolge aufweisen kann und auch zeigt, dass man mit dem Flugzeug während der Saison einiges vor hat. Des weiteren müssen zwei Personen als Bürgen genannt werden.

Es begann alles mit einem Anruf von Günter Forneck, unserem Mentor des Fördervereins. Dieser beglückwünschte mich als neuen Förderpiloten 2008. Sauber! Zusammen mit zwei anderen Piloten sollte ich mir das Flugzeug teilen und konnte die NRW Ende April von Maik Kühlenborg übernehmen.

Eigentlich hatte ich vor, in diesem Jahr nur den Farrenberg-Wettbewerb und die Landesmeisterschaft in Brandenburg mitzufliegen, sowie ins Fliegerlager nach Reinsdorf zu fahren. Jedoch habe ich mich, dank Detlev, kurzfristig dafür entschieden, die Bad Breisiger

Segelflugwoche auf der Mönchsheide zu bestreiten. Schließlich musste ich es ja auch ausnutzen, ein Flugzeug zur Verfügung zu haben, was einem Privatflieger sehr nahe kommt und dazu die Zeit eines Studenten zu haben.

Angekommen auf der Mönchsheide erfuhr ich, dass die Wettbewerbe hier immer von relativ schlechtem Wetter geprägt waren. Dieses Jahr sollte jedoch alles anders werden. Mit 10 von 11 Wertungstagen durfte ich wohl die "trockenste BBSW aller Zeiten" miterleben. Nach den ersten zwei Wertungstagen sprach Mosi (Thomas Wartha, mehrmaliges Nationalmannschaftsmitglied und Trainer) mich am Lagerfeuer an, ob ich Lust hätte, mit ihm im Team zu fliegen und mich ein wenig trainieren zu lassen. Das Angebot konnte ich mir natürlich nicht entgehen lassen. Während der nachfolgenden Wertungstage konnte ich neue Erfahrungen bezüglich Taktiken bei den verschiedensten Aufgaben sammeln und Thermikhotspots im Westerwald, in der Eifel, im Sieger- und Sauerland kennenlernen. Danke an Mosi und Philipp, der mir am Wochenende als Rückholer zur Seite stand. Nach vielen Höhen (2000m Basis, guten Tagesplatzierungen) und Tiefen (Außenlandung bei Herborn, Golfplatz, den ich mir sehr genau anschauen musste) konnte ich den Wettbewerb mit dem 2. Platz beenden. Die



### ✈ 2008 als Förderpilot NRW

Stimmung während des Wettbewerbs war stets super, die Aufgaben und Konkurrenz anspruchsvoll.

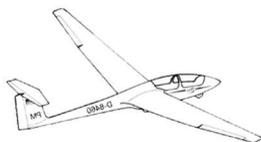
Gut geübt freute ich mich somit auf den Farrenberg-Wettbewerb. Dieser Wettbewerb sollte einer der Wettbewerbe werden, die jeder erfahrene Pilot schon einmal miterlebt hat. Nicht wahr, Otti? Verwöhnt von der Mönchsheide waren die Aussichten nicht gut und bestätigten sich sogar. Die Hoffnung starb mit jedem weiteren Tag. Es kam kein Wertungstag zustande. Während im Münsterland Bombenwetter herrschte, mit Tagen, an denen die Basis über 2500m hoch war und Fliegerkameraden aus Nachbarvereinen mehrere 700-km-FAI-Dreiecke flogen, saßen wir bei nassfeuchtem Wetter im Wohnwagenvorzelt und ließen uns vom "Näbel und Räge" ärgern. Letztendlich konnten wir unsere Stimmung durch einige Zäpfle und ein selbst gedichtetes Lied, was wir am Abschlussabend zum Besten geben mussten, auf einem guten Niveau halten. Mein Plan, den Teamflug mit Florian auf diesem Wettbewerb zu perfektionieren, fiel somit auch ins Wasser. Im August ging es dann endlich nach Reinsdorf ins Fliegerlager. Mein persönliches Highlight war ein 500 km-Flug mit einem Schnitt von über 120 km/h auf den ersten 160 km. Da die Weltmeisterschaft der offenen Klasse zeitgleich in Lüsse stattfand, konnten wir morgens

im Internet nachschauen, was die "Großen" fliegen würden und unsere Strecken danach planen (nur kleiner natürlich). Somit war es auch kaum verwunderlich, dass die Teilnehmer der WM uns während des Fluges einfach überrollten und uns mit ihren Gleitbomben abgezogen haben.

Im Anschluss des Fliegerlagers und zum Schluss der Saison wollte ich mich auf der Landesmeisterschaft in Brandenburg messen.



Mir war klar, dass das nicht einfach werden würde. Ich war aber ganz zuversichtlich. Das Wetter war nicht so gut wie im Fliegerlager und wir hatten deshalb nur drei Wertungstage. Immerhin besser als der Farrenberg dieses Jahr! Es kam vor, dass es bis mittags in Strömen regnete und wir trotzdem noch geflogen sind. Grund dafür ist der Sandboden, der das Fliegen rund um Berlin so attraktiv macht. Mit über 100 gemeldeten Flugzeugen und 42 Teilnehmern in der Clubklasse war dies mein bisher größter und professionellster Wettbewerb. Der Teamflug mit Florian klappte auf



# SEGEFLUGPOST TELGTER SEGEFLUGPOST



## 2008 als Förderpilot NRW



Antrieb auch ohne Übung und wir konnten uns zumindest den Respekt der anderen Teilnehmer erkämpfen. Immerhin bezeichnete man uns als scharfe Konkurrenten und schenkte uns nichts. Aufgefallen ist mir, dass man mit einem NRW-Flugzeug in der Luft und auch am Boden stets beobachtet wird. Zum Schleppen standen zehn Wilgas bereit, die das ganze Feld innerhalb von 90 Minuten hochzogen. Über Brandenburg verdunkelte sich wegen des vielen Plastiks der Himmel bis dann die Abfluglinien freigegeben wurden. Wir waren einige Male unter den

schnellsten zehn des Teilnehmerfeldes, konnten uns aber wegen einiger Fehler und des Indexes der LS 4en "nur" im Mittelfeld platzieren.

Alles in allem habe ich in dieser Saison viele Erfahrungen und Flugstunden sammeln können. An dieser Stelle möchte ich mich nochmals bei meinen Rückholern, Unterstützern, der SFG Telgte e.V. und bei dem Förderverein Leistungssegelflug NRW e. V. für die Bereitstellung der NRW bedanken. Der Förderverein Leistungssegelflug NRW e.V. ist stets um neue Mitglieder und Spenden bemüht. Piloten, die ebenfalls gefördert werden möchten, können sich auf der Internetseite [www.foerdervereinrw.de](http://www.foerdervereinrw.de) bewerben und informieren.

Tim Krampe

### Ihr Fahrrad-Spezialist in Telgte

**VEDRA** Nostalgie  
3-Gang Nabendynamo € 399,-



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

Service und Reparatur  
Für uns selbstverständlich

Glas • Porzellan • Fahrräder

**VOGT**

48291 Telgte, Ritterstraße 47  
gegenüber der Feuerwehr  
Fon: 0 25 04 / 21 96, Fax: 0 25 04 / 7 73 77

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



# Im wilden Mann

Inh. Fam. Brandes

Emsstraße 25 – Ruf 66 00

**Die Gaststätte mit großem  
Biergarten direkt am  
Emsauenweg!**

Kaminzimmer  
bis 30 Personen  
Di.-Fr. 17.00-1.00 Uhr

Sonn- + Feiertags  
ab 11.00 Uhr  
Frühschoppen

Montag Ruhetag

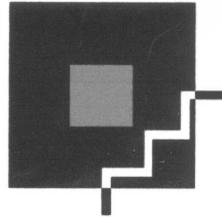
## Nüßing

GmbH & Co. KG

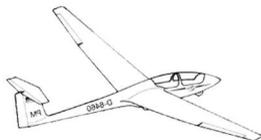
Tischlerei

individuelle Möbel

- Möbel
- Küchen
- Treppen
- Möbelbeschläge



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



### NRW und RY in Brandenburg

#### Das 7. Offene Märkische Vergleichsfliegen

Nachdem Tim und ich schon auf einigen kleineren Wettbewerben einen halbwegs erfolgreichen Teamflug zustande gebracht hatten, wollten wir gerne mal einen etwas größeren Wettbewerb fliegen, bei dem es auch "um etwas geht". Nachdem der Termin für das Fliegerlager feststand, blieb uns als einzige Möglichkeit das Offene Märkische Vergleichsfliegen in Brandenburg an der Havel. Die Anmeldung gestaltete sich schon recht schwierig, da der Server des DAeC unter der Flut von Anmeldungen am Stichtag zusammenbrach. Dank Tims Geduld hat die Anmeldung für uns dann aber gut geklappt. Vom 15.08. bis zum 23.08. fuhren Tim und ich also mit der NRW und der RY ins Havelland, um uns in der Clubklasse mit 42 weiteren Piloten, unter anderem auch Mitgliedern der Nationalmannschaft, zu messen.

Nach unserer Ankunft am Donnerstag war der Freitag als Trainingstag gedacht. Das Wetter war aber so ekelhaft, dass unser Schleppmaschinengeschwader bestehend aus zehn Wilgas den Weg von der WM in Lüsse zu uns mehr oder weniger im Tiefflug antreten musste.

Mit un schönen Erinnerungen an einen Wettbewerb im Stuttgarter Raum und dementsprechend schlechter Laune ging es dann zum Eröffnungsbriefing. Doch der



Samstag sollte wider Erwarten unser erster Wertungstag werden.

Schon beim Startaufbau erkannte man den Unterschied zu Wettbewerben wie Farrenberg oder Porta Westfalica. Nachdem alle ihren Platz im Grid gefunden hatten, standen 100 Maschinen startbereit in Reih und Glied. Ein imposanter Anblick. Dank der Wilga-Flotte kam dieses Feld in knapp eineinhalb Stunden in die Luft.

Für unsere Klasse gab es am ersten Tag eine Racing-Task über 216,2 km. Zunächst ging es in den Norden nach Perleberg, dann Richtung Süden nach Ziesar und zurück nach Brandenburg. Nachdem wir unseren Abflug einmal wiederholt hatten, konnten wir auf dem ersten Schenkel schon die hervorragende Thermik der Gegend auskosten. Bärte zwischen 2,5 und 4 m/s waren angesagt. Die zweite Hälfte des Fluges wurde etwas schwieriger, da sich im Osten etwa über Berlin eine Front breit gemacht hatte. Diese blieb aber glücklicherweise den restlichen Tag weit genug im Osten, so dass wir ohne große Probleme nach Hause kommen konnten. Am Ende hatten

# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST



### NRW und RY in Brandenburg

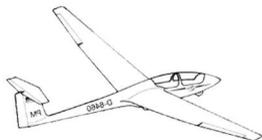
wir mit 89,6 km/h bzw. 89,4 km/h den zweit- und drittschnellsten Schnitt des Tages geflogen. Dank des Index der LS 4 ergab dies im Ergebnis Platz 10 und Platz 15. Damit waren wir erst mal sehr zufrieden.

Am Sonntag sollte es dann direkt weiter gehen mit der Fliegerei. Diesmal gab es eine AAT mit den Sektoren Gardelegen, Dessau und Oehna. Die Mindestzeit betrug 3 Stunden bei möglichen Aufgabenlängen zwischen 225,4 und 378,6 km. Das Wetter war ähnlich wie am Vortag und so flogen wir guter Dinge ab. Leider hatten wir wohl nicht den optimalen Zeitpunkt erwischt und so fanden wir uns auf dem ersten Schenkel in der Nähe von Stendal in 400 m über Grund wieder. Während einige noch weiter ins Blaue flogen, machten wir einen Angstschlenker zu dem letzten erreichbaren Cumulanten der etwas nördlich unseres Flugweges stand. Mit durchschnittlichen 1,5 m/s konnten wir uns hier wieder ausgraben, hatten aber schon etwas Zeit verloren.

Der nächste Streckenabschnitt führte dann durch einige offene Sperrgebiete und hier wurden wir dank Bärten zwischen 3 und 5 m/s



wieder deutlich schneller, bevor es dann an der Elbe im Bereich der Wende Dessau wieder schwächer wurde. Aber auch hier fand sich unter großen Cumulanten gutes Steigen, welches lediglich nicht so leicht zu finden war. Für den letzten Sektor stellte sich nun die Frage wie weit wir einfliegen sollten, um möglichst passend an die Mindestzeit heranzukommen. Wir beschlossen nicht sehr weit in den Sektor einzufliegen, da nur noch ca. 30 Minuten zu fliegen waren. Kurz nach dem Beginn des letzten Schenkels konnten wir dann auch bereits in einem guten Bart die Endanflughöhe erkurbeln. Leider konnten wir das Steigen nicht ganz zu Ende auskurbeln, da der Berliner Luftraum bereits dicht über uns war, aber die Höhe war bei einem McCready von 1,5 schon ausreichend, so dass wir uns auf einen 50 km langen Endanflug freuen konnten. Zurück auf dem Brandenburger Flugplatz hatten wir für uns wieder einen Schnitt von knappen 90 km/h über eine Strecke von 273 km errechnet und fanden unsere Leistung zunächst recht ordentlich, zumal wir die Mindestflugzeit nur



# SEGEFLUGPOST TELGTER SEGEFLUGPOST

## ✈ NRW und RY in Brandenburg



um vier Minuten überschritten hatten. Nachdem die Flieger versorgt und im Anhänger verstaut waren, hatte uns ein kurzer Blick in den OLC allerdings schon skeptisch werden lassen. Unsere Vermutung wurde bestätigt, als die Wertung herauskam. Michael Seischab hatte mit 98,7 km/h auf seiner ASW 15 den Tagessieg erflogen. Wir hatten die Möglichkeiten des Tages nicht ausreichend genutzt, waren teilweise zu vorsichtig geflogen und fanden uns so auf Platz 36 und 37 wieder.

Dieses schlechte Ergebnis wollten wir natürlich nicht auf uns sitzen lassen. Doch die nächsten Tage ließen trotz diverser Versuche der Wettbewerbsleitung keine Wertungsstrecken zu. Erst am Donnerstag gab es wieder fliegbares Wetter. Ein zweites Mal musste die Clubklasse eine AAT fliegen. Die Sektoren wurden um Köthen und Dahme gelegt, Strecken zwischen 184,5 und 361,5 km waren möglich, bei einer Mindestdauer von 3 Stunden.

Kurz nach unserem Abflug war die Strecke in Richtung des ersten Sektors relativ stark abgeschirmt und es fanden sich kaum brauchbare

Wolken. Über ausgedehnten Waldgebieten mussten wir in recht niedriger Höhe basteln, was nicht besonders entspannend war. Zum Glück befanden wir uns in einem lockeren Pulk mit fünf oder sechs anderen Maschinen, so dass wir uns gegenseitig beim Auffinden der schlecht zu erkennenden Thermik helfen konnten. Ansonsten hätten wir vermutlich hier schon draußen gelegen. Da weiter in Richtung der ersten Wende eine Wetterbesserung zu erkennen war, traten wir die Flucht nach vorne an und flogen relativ niedrig die ersten gut aussehenden Cumuli an. Hier fanden wir dann auch brauchbare Steigwerte vor und ließen die anderen Maschinen langsam hinter uns. Im Nachhinein betrachtet wäre ein erneuter Abflug wahrscheinlich an dieser Stelle sinnvoll gewesen, denn die besten zehn des Tages waren praktisch alle 20 bis 30 Minuten nach uns abgeflogen.

Unsere erste Wende setzten wir westlich von Dessau und fanden beim Weiterflug nach Osten über dem Stadtgebiet einen kräftigen Bart. Auf dem nächsten Stück des Schenkels gab es eine gute Wolkenstrasse, so dass kaum



# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST



### NRW und RY in Brandenburg

gekurbelt werden musste. Erst vor der ED-R Holzdorf mussten wir einen 1,5er Bart annehmen, um beim Anflug auf den 4 Meter-Bart, der über der ED-R stand, nicht in den Luftraum zu sinken. Ärgerlich. Hier trafen wir auch auf Schmörgel und Jürgen im Grevener DuoDiscus und einige andere Doppelsitzer mit denen wir dann für zwei oder drei weitere Bärte zusammengefliegen sind. Circa 10 km östlich der Kontrollzone Holzdorf entschlossen wir uns dann aufgrund der allmählich ablaufenden Zeit zum Rückflug nach Brandenburg.

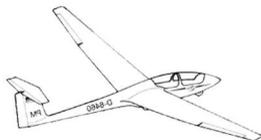
In der Nähe von Reinsdorf waren wir dann wieder recht niedrig und es ließ sich kein wirklich vernünftiger Aufwind finden, so dass wir wieder ziemlich tief unterwegs waren. Inzwischen hatten sich wieder einige andere Maschinen der Clubklasse zu uns gesellt, die auch etwas höher waren als wir. Gemeinsam

weiter in einem 3 Meter-Bart. Auf dem letzten Stück nach Brandenburg konnten wir die Maschinen, die bei Reinsdorf noch höher waren, deutlich hinter uns lassen. Hier schien der Index der LS 4 ausnahmsweise einigermaßen zu passen. Es gab wieder einen schönen Endanflug. Bei der Landung wurde es recht eng, da sehr viele Flugzeuge gleichzeitig hereinkamen.



wurden zwei schwächere Bärte gekurbelt, bevor wir dann wieder von besserem Steigen auf über 1500 m MSL befördert wurden. Nördlich von Jüterbog konnten wir dann bereits knapp Endanflughöhe erreichen. Die letzten Höhenmeter bekamen wir dann 10 km

Abgesehen von der Phase nach dem Abflug waren wir an diesem Tag deutlich konsequenter geflogen als an dem Sonntag zuvor, so dass wir ohne das Ergebnis zu kennen erst mal stolz auf unsere Leistung waren. Leider hatte ich beim Abflug aufgrund von Schwierigkeiten mit dem Winpilot die zulässige Abfluggeschwindigkeit überschritten. Hierfür gab es neun Strafpunkte, was mich zwei Plätze kosten sollte. Wir bekamen somit die Plätze 23 und 25. Mit der Geschwindigkeit gehörten wir wieder zu den besten zehn, so dass wir von



# SEGELFLUGPOST TELGTER SEGELFLUGPOST

## ✈ NRW und RY in Brandenburg

diesem Tag zwar nicht begeistert, aber durchaus zufrieden waren.

Der Freitag musste dann aufgrund des Wetters wieder neutralisiert werden und für den Samstag sagten die Meteorologen auch genau 0 km voraus. So kuschelte ich mich am Samstag morgen nochmals gemütlich in meinen Schlafsack während der Regen auf mein Zelt prasselte. Die Ruhe auf dem Campingplatz wurde durch eine Lautsprecherdurchsage der Wettbewerbsleitung beendet, die trotz des nicht von der Hand zu weisenden Niederschlags für den Nachmittag Flugbetrieb ankündigen wollte. Ich glaube, es gab keinen Piloten der dies nicht für Verarschung gehalten hat. Selbst Schmörgel sah keine realistische Chance zu fliegen. Dennoch erschienen alle gespannt beim morgendlichen Briefing, der Regen hatte inzwischen fast ganz nachgelassen. Und es wurde ernst gemacht. Am letzten Tag musste noch mal das komplette Wettbewerbsfeld aufgerüstet werden.

Gegen ein Uhr mittags wurden dann die ersten Doppelsitzer mit Turbo an den Himmel gehängt. Und tatsächlich konnten sich die meisten mit Müh und Not oben halten. Nachdem das Starterfeld sich dieses Schauspiel eine knappe Stunde angesehen hatte, gab es im Funk erste Meldungen von Steigwerten jenseits eines Meters. Daraufhin wurden dann alle nach oben befördert.



Die Clubklasse musste als letztes starten und es war bereits halb vier als wir dran waren. Ich sah eigentlich nicht mehr viel Sinn darin, aber starten mussten wir nun mal. Nach dem Ausklinken von der Wilga ging es recht mühselig nach oben, Telgte ließ grüßen. Zum ersten Mal hatten Tim und ich Schwierigkeiten uns zum Abflug in der Luft zu finden. Um vier Uhr war der Abflug offen, und ich befand mich in 500 m GND. An Abfliegen war nicht zu denken, doch die Zeit drängte. Nach einer Viertelstunde dann endlich ein guter Bart, der mich auf Abflughöhe brachte, Tim war nun auch bei mir. Wir machten uns so schnell wie möglich auf den Weg.

Kurz nach dem Abflug kamen uns einige Clubklasseflieger entgegen. Wir waren sehr erstaunt, dass sie so spät nochmal einen zweiten Abflug machen wollten. Langsam aber sicher krabbelten wir unterdessen den ersten Schenkel entlang zum Sektor. Wir wollten nur eben ankratzen und dann direkt weiter zum zweiten Sektor. Zwischendurch waren sogar tatsächlich noch gute Bärte mit mehr als 3



## NRW und RY in Brandenburg

Metern dabei, aber in Richtung des zweiten Sektors war alles komplett schwarz. Wir waren uns sicher, dass keiner die geplante Strecke schaffen könnte. So entschlossen wir uns den Flug abubrechen und zu versuchen nach Brandenburg zurück zu kommen. Dorthin fehlten uns ungefähr 200 Höhenmeter. Die Luft war aber inzwischen absolut tot. So entschlossen wir uns auf dem Flugplatz Lüsse zu landen.

Hier gab es dann noch etwas zu Essen in der Kantine und eine Thermikkarte der Region, über die Tim meinte, dass der Flug sich schon allein wegen dieser Karte gelohnt habe.

Nachdem wir unsere Rückholer Kalle und Susanne informiert hatten, dass wir in Lüsse landen mussten, waren diese sehr verwundert, da die Clubklasse ja neutralisiert worden sei, was wiederum Tim und mich sehr verwunderte. Wir hatten nach dem Start zu früh auf unsere Laberfrequenz umgeschaltet und deshalb im Funk nicht mitbekommen, dass die Clubklasse neutralisiert wurde.

Nun wurde mir auch klar, warum uns die anderen Flieger der Clubklasse entgegen gekommen waren. Die kamen nämlich nicht für einen zweiten Abflug zurück, sondern um in Brandenburg zu landen. Etwas peinlich war uns das ganze schon, aber dafür hatten wir einen netten Flug gehabt, wieder ein bisschen gelernt und unsere Rückholer konnten auch

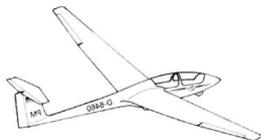
endlich mal ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen. Rechtzeitig zur Abschlussparty waren wir wieder in Brandenburg.

Am Sonntag ging dieser Wettbewerb dann mit der Siegerehrung zu Ende. Im Gesamtklassement kam Tim auf Platz 27 und ich auf Platz 24. Dazu ist noch anzumerken, dass die schlechtere Platzierung von Tim ausschließlich auf die Winglets der NRW zurückzuführen ist. Diese verschlechtern den Index nämlich um einen weiteren Punkt, trotzdem geht die NRW nicht besser als unsere RY und das ohne Mückenputzer. Die 3000 Euro für die Winglets können wir also lieber sparen.

Abschließend kann man sagen, dass das OMV in Brandenburg eine rundum runde Sache war. Die Organisation war super, trotz der gewaltigen Anzahl von 100 Flugzeugen lief fast alles reibungslos. Das Wetter hätte noch ein bisschen besser sein dürfen, aber wir hatten in jedem Fall eine tolle Woche. Ganz herzlich möchte ich mich an dieser Stelle auch noch mal bei Kalle und Susanne für ihre liebe Unterstützung bedanken!

Florian Giesen





### Vergleichsfliegen 2008 in Greven

#### Teil 1: Rolfs Blick auf das Geschehen

Das Wiederbeleben des Bezirksvergleichsfliegens vor ein paar Jahren hat sich sowohl aus Sicht des Miteinanders als auch aus meiner persönlichen Sicht mehr als gelohnt. Nach ein paar Jahren Pause bzw. Segelfliegen auf Sparflamme aus privaten Gründen, war ein Tag auf dem Vergleichsfliegen in Greven mein erster Flug seit langem auf einem Wettbewerb. Unsere LS 4en hatten wir auf einige Personen verteilt, so dass jeder einmal dran sein würde und mit der ASK 21 sowie Otti als Fluglehrer konnten vier Flugschüler ihre ersten Überland- und Wettbewerbserfahrungen machen. Die ASK 23 wurde zu langen Thermikflügen in Greven und einem erfolgreichen 150 km Ziellückkehrflug von Patrick Mexner genutzt. Schmörgel und Ines hatten alles super organisiert (besten Dank an dieser Stelle an die beiden und deren Helfer) und sogar das Wetter war granatenstark. Die Aufgaben beinhalteten immer Wendepunkte mit einem großen Radius (z.B. von 70km) der durchflogen werden musste und diese wurden jeweils so gelegt, dass sowohl Neulinge als auch alte Hasen ihre Strecken entsprechend legen konnten. So konnte man z.B. an einem Tag 150 km oder aber auch bis zu 600 km Strecke oder mehr planen bzw. fliegen.

Mein Tag fing allerdings gar nicht gut an. Nach dem Aufrüsten der LS 4 (TM) stellte ich fest,



dass das Funkgerät nicht funktionierte. Dank Berthold Bredenbeck aus Greven konnte ich jedoch mitfliegen - er stellte mir seins zur Verfügung. Da ich dieses aber erst noch holen musste, verpasste ich einen wichtigen Teil beim Briefing. Otti und Florian gaben mir noch alle nötigen Informationen und so bereitete ich mich, trotz des Funkproblems, anschließend in Ruhe auf den Flug vor. Da ich mich in der ersten Startreihe wiederfand (obwohl ich eigentlich an der richtigen Stelle für das Mittelfeld geparkt hatte), durfte ich als Zweiter starten.

Nach gut 80 Minuten Flugzeit bis zur Öffnung des Abfluges ging es dann endlich wirklich los. Bereits kurz nach dem Abflug machten sich die Flugzeuge mehr oder weniger in unterschiedlichen Richtungen auf den Weg.

Zunächst blieb ich noch mit Theo (2F) sowie Otti und Nick (PM) zusammen, aber nach der ersten Wende in Achmer entschied ich mich, das Tempo etwas herauszunehmen und etwas



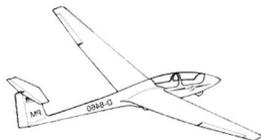
### ✈ Vergleichsfliegen 2008 in Greven (1)

weiter südlich zu fliegen, um möglichst schnell an den Teuto zu kommen. Im Nachhinein war dies die richtige Entscheidung, da ich trotz einer folgenden Fastaußenlandung gegenüber den beiden deutlich an Zeit gewonnen hatte. Bei Detmold entschied ich mich dann zu wenden und knapp 30 Minuten auf die ASK 21 zu warten, um den weiteren Weg gemeinsam fortzusetzen. Theo war noch weiter in Richtung Nordosten geflogen und landete schließlich in Münster-Telgte.

In Oerlinghausen tankten wir Höhe auf ca. 1900 m und flogen Richtung Oelde ab. In Gütersloh stand dann mein Bart des Tages, der uns auf knapp 2200 m Höhe brachte. Für ein Heimkommen nach Münster-Telgte wäre das nun mehr als genug gewesen, aber wir mussten ja nicht nach Münster-Telgte, sondern zum Flughafen Münster-Osnabrück, und dabei galt es noch diesen komplett zu umrunden. Nach fast 65 km gemeinsamer Gleitstrecke mit fast keiner Thermik fanden wir uns dann in geringer Höhe nahe Ottmarsbocholt wieder. Die



ASK 21 hatte auf Grund des schlechteren Gleitens weniger Höhe und so trennten wir uns dort. Die ASK 21 versuchte hier ihr Glück und ich flog noch etwas weiter um die "Industrie von Senden" zu probieren. Mit Steigwerten von ca. 0,7 m/s ging es dann langsam wieder höher. Hierbei galt es zu beachten nicht von unten in den Luftraum D von Münster-Osnabrück einzudringen. Bei Senden traf ich den DuoDiscus der Grevenener und wir flogen in einer Höhe von 1000 m weiter Richtung Nottuln. Dort fand der Duo dann einen Aufwind von 0,8 - 1,0 m/s und die ASK 21 kam kurz darauf dazu (@Otti und Nick: beim nächsten Mal bitte etwas schneller kreisen). Beim Auskurbeln des "Feingewindes" hatten wir viel Zeit uns die LS 4 (RY) mit Florian auf dem Acker anzuschauen, der ca. 30 Minuten zuvor, kurz vor Nottuln auslanden musste. In einer Höhe von 1400 m ging es dann mit der ASK 21 zusammen (dem Duo konnten wir nicht folgen) Richtung Borghorst. Auf diesem Weg musste nochmals ein "Feingewinde" erkurbelt werden, da ein Gegenwind von 28 km/h den Endanflug



# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST

### ✈ Vergleichsfliegen 2008 in Greven (1)



noch unmöglich machte. Kurz vor Borghorst fand ich noch einen Aufwind, der mir dann die Endanflughöhe bescherte. Die ASK 21 -200 m tiefer- bekam leider keinen richtigen Anschluss an diesen Bart und musste nach diversen Vorflugversuchen in Borghorst landen. Ich konnte der ASK 21 leider nicht mehr helfen und landete anschließend auf dem FMO.

Zusammenfassend kann ich nun folgendes sagen: Es gab alles, was ein Überlandflug beinhalten kann und interessant macht. Eine Fastaußenlandung, Hammerthermik mit hoher Basis, zig Kilometer Zusammenflug mit einem anderen Flugzeug, unterwegs viele fremde Flugzeuge, Auskurbeln von "Feingewinden", langes Bangen um die Endanflughöhe, eine Menge Spaß und das tolle Gefühl dann wieder den Startflugplatz zu erreichen.

So landete ich nach insgesamt 6 Stunden und 26 Minuten Flugzeit und 285 km Strecke. Es wäre sicherlich mehr Strecke drin gewesen und ich hätte schneller sein können, aber mir kam es nicht darauf an z.B. die ASK 21 "stehen zu lassen". Den kurzen ersten Schenkel ver-

brachte ich zugegebenermaßen damit, der ASK 21 hinterherzuffliegen, den zweiten Schenkel flog jeder alleine und auf dem dritten und längsten Schenkel flog ich nur so schnell, dass die ASK 21 folgen konnte. Wie gesagt - mir kam es nicht darauf an, eine hohe Geschwindigkeit zu fliegen oder besser als andere zu sein, sondern viel mehr "nur" großen Spaß zu haben - und diesen hatte ich!

Das Einzige, was mich an dem Tag besonders ärgert ist, dass nur vier Flugzeuge den Flugplatz wieder erreichten und ich einer davon war - jedoch mit 0 Punkten. Was war passiert? Bereits vor (!!!) dem Abflug hatte ich einen Fehler begangen und somit war die Wertung für mich zu Ende bevor sie begonnen hatte ...

Wie dem auch sei - den Fehler habe ich selber gemacht und ich lerne daraus für die Zukunft. Der Wettbewerb war trotzdem super, wir hatten alle viel Spaß und ich freue mich schon auf das nächste Mal - dann vielleicht im Discus 2c und hoffentlich sicherlich ohne 0 Punkte ...

Rolf Bieckmann





## Vergleichsfliegen 2008 in Greven

### Teil 2: Klaus Beobachtungen aus dem Cockpit



Da war er wieder, der Klaus mit den Messern zwischen den Zähnen. Das Motto war schnell gefunden "Alles geben".

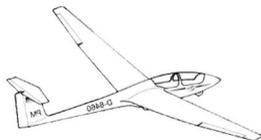
Start um 10:17 UTC, viel zu früh und dann noch gaaaaanz vorne. Wird es wohl dieses Mal klap-  
pen. Ich hatte mir vorher den Segen von Rolf geholt. "Flieg einfach so, wie Du Lust hast. Gewinnen ist zwar toll, aber zu aller Erst kommt mal der Spass."

Mein Begleiter in der anderen LS 4 (TM) war Stephan Uhkötter, der ebenso den ersten Flusen am Himmel entgegen geschleppt wurde. Die weitere Entwicklung der Cumulanten ließ mich jedoch erheblich erleichtert zu Werke gehen. Die Schleppmaschine brachte mich in einen 1,5 m-Bart, der mich sofort bis gut 2000 m Höhe brachte. Sämtliche Last eines frühen Absaufens war dahin und ich genoss die ca. 40 Minuten bis zur Freigabe der Startlinie, wohl bedacht, den zugewiesenen Sektor nicht zu verlassen.

Mein Navigationsinstrument konnte ich schon nach wenigen Minuten nicht mehr so richtig gebrauchen. Ich hab halt keine Ahnung von

son´ modernen Krams und hab beim Befummeln der Anlage wohl die falschen Knöpfe gedrückt. Waren das doch noch Zeiten, als man mit dem guten alten Fotoapparat, die halbe Höhe verloren, 5 km hinter dem Wendepunkt ein Weltbild geschossen hatte, auf dem der Wendepunkt nur mit gutem Willen zu erkennen war (außer bei Otti natürlich, der mir immer ein groooooßes Vorbild ist..., ehrlich).

Aber ich schweife ab..., also der erste Schenkel führte durch vertrautes Terrain zum Flugplatz nach Achmer. Es muss aber wohl ein ziemlicher Orkan aus Nordost geweht haben, denn so eine bescheuerte Statistik sagt, dass ich 45 % gekurbelt habe und für die ersten 30 km einen Wahsinnschnitt von 60 km/h zustande bekam. Dafür war Onkel Klaus immer "on Top" und ich nutzte die Zeit, mich wieder an die LS 4 zu gewöhnen. Die Luft hatte sich ein wenig beruhigt und die drohende Überentwicklung und der Orkan waren nicht mehr da. Auf Grund der Wolkenstrukturen fiel schnell die Entscheidung, am Wiehengebirge entlang zu fliegen. Für die nächsten 111 km brachte ich dann schon mal einen Schnitt von 77 km/h zu Stande. Die Wolken zogen mäßig bis gut, aber relativ verlässlich. Wirklicher Stress wollte nicht aufkommen und so genoss ich auch diesen Teil des Fluges entlang des



# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST

### ✈ Vergleichsfliegen 2008 in Greven (2)

Wiehengebirges, vorbei an Minden, wo ich sonst immer tief war, bis ich schließlich Hameln erreichte. Ich hatte nun genug ausgeholt um Schameder, mein nächstes Ziel auf möglichst direktem Kurs -an Paderborn vorbeizu erreichen.

Naja ... das eigentlich tragische war, dass ich immer besser klar kam und meine Schnittgeschwindigkeit nunmehr auf 88 km/h anstieg, was wiederum zur Folge hatte, dass ich nach zurückgelegten 120 km auf diesem Schenkel, den Hals mal wieder nicht voll bekam. Über dem schönen Schmallenberg ließ ich dann - die Basis bei weitem noch nicht erreicht - den mäßigen Bart stehen und flog Richtung Rothargebirge. Super Ingo!! Die Wolken waren zwischenzeitlich auseinandergelaufen und ein Anschluss an die Wolkenthermik zunehmend schwierig. 14:34, ich habe eine Entscheidung getroffen: "Heimfahrt". Schnell noch ein Blick aufs "Gebirge" und kehrt Marsch.

Über Schmallenberg versuche ich nochmals Anschluss zu finden, doch nach gut 3 Stunden und insgesamt 300 km Strecke ist dieser Teil des Fluges zu Ende. Ich lande, der Platz ist fast leer, jedoch kommt mir ein vertrauter Einheimischer entgegen. Aus meiner Fluglehrerausbildung kenne ich ihn noch und so sind wir uns schnell einig, dass ich heute meinen 2. F-Schlepp mache. Dieser Teil ist



auch schnell erzählt, Ausklinken am Möhnesee, jede Menge Kohle leichter und dann bei Drensteinfurt noch mal an die Basis. Blöd nur, dass ich den Ehrgeiz hatte bis Greven zu fliegen. Um die Kontrollzone herum und.., naaa, genau "Auf zum nächsten F-Schlepp". Wie gesagt, alles geben. Ein echt netter Schlepppilot hat mich von Borghorst dann für einen kleinen Kurs die letzten Kilometer geschleppt. Die Landung ist gut, da ich heute schon mehrfach Gelegenheit zum Üben hatte. Für den einen mag es eine verpasste Chance gewesen sein, das Dreieck zu beenden und viel Geld zu sparen, für mich war es ein echter Hochgenuss und zwar jeder Moment dieses Tages. Mein Dank im Speziellen an Rolf für seine Ruhe und Nachsichtigkeit, weil ich ihn wohl Tage vorher schon quälend oft angerufen habe: "Rooolf, kriech ich ein Fluchzeuch?"

Klaus Mende



### Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft 2009 ... möglicherweise

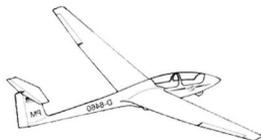
Auch in Klausheide kein Wetter

Die Voraussetzungen für eine mögliche Qualifikation zur "Deutschen" waren mehr als günstig. Der Wettbewerb dafür fand vom 17.07. bis zum 27.07. in Nordhorn-Lingen statt. Das bedeutete schon einmal einen Heimvorteil. Außerdem war das Teilnehmerfeld mit 14 Fliegern recht überschaubar.

Ernsthafte Konkurrenten waren nur Jücke aus Borken sowie Ralf Burmester aus Wesel. Mit Jücke und Michael Kamp aus Borken wollte ich dann auch im Team die Wertungstage "rumbringen". Leider kam es anders als erhofft. Am Anreisetag war ich noch frohen Mutes, um 19 Uhr standen über der A 31 Richtung Klausheide noch die Cumulanten. Ich hätte ins Lenkrad beißen können! Auch beim Eröffnungsbriefing waren sich alle noch einig: "Das wird ein geiler Wettbewerb." Was diese Annahme noch bekräftigte, war die Tatsache, dass man mich mal wieder zum Pilotensprecher "wählte". Gleich am "1. Wertungstag" sollte es losgehen. Sämtliche Flieger der Club-, 18 Meter- und Doppelsitzerklasse standen am Start. Die Aufgaben waren verteilt und in die Avionik eingegeben, einzig die Thermik ließ auf sich warten. Also hieß es bereits am ersten Tag "neutralisiert". Dank meiner Nordhorner Kameraden durfte ich die TM in deren Halle unterstellen, was sich in den Folgetagen als äußerst bequem herausstellen sollte. Es kamen



nämlich noch mehrere Tage mit Startaufstellung, jedoch ebenfalls ohne Abflug mangels Thermik, dafür mit starkem Wind. Einzig an einem Tag war das Wetter fliegbar. Die Aufgabe lautete Bersenbrück Bf. - Oerlinghausen Flugplatz - Quakenbrück Flugplatz und zurück nach Nordhorn. Guter Dinge flog ich also mit Jücke und Michael ab. Durch unseren späten Abflug hatten wir anscheinend gute Karten. Die ersten lagen nämlich schon vor Bersenbrück im Acker. Offensichtlich waren die zu zügig unterwegs, der Wind kam an diesem Tag kräftig von vorne. Und so hingen wir schließlich in Bersenbrück ebenfalls sehr tief. Michi musste hinter der ersten Wende schließlich auch auf den Acker. Jücke und ich kamen dann bis Oerlinghausen relativ ordentlich durch. Bei Melle erreichte uns dann die Außenlandemeldung von Ralf Burmester, alles schien nach Plan zu laufen. In Oerlinghausen hatte der Wind jedoch noch zugenommen und weiter auf NO gedreht, wodurch die Wende äußerst schwierig zu



# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST



### Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft 2009 ... möglicherweise



nehmen war. Mir gelang es letztendlich nicht mehr wegzukommen. Also runter in Oerlinghausen, wo leider schon eine ASW 19 lag. Jücke kam noch mal ran und hatte noch zwei Flieger vor sich, von denen tatsächlich einer mit Mühe und Not die Strecke schaffte. Der andere lag hinter Quakenbrück. Jücke musste in Achmer runter. Fazit: Eigentlich laut Wetterbericht alles richtig gemacht, denn der Wind sollte im Laufe des Tages deutlich abnehmen. Leider war das Gegenteil der Fall, und so waren wir durch unseren späten Abflug ca. 30 Minuten zu spät in Oerlinghausen. Hätte, wenn und aber, leider gab es auch keine Möglichkeit mehr, die Wertung zu "korrigieren". Am Ende bin ich halt 5. geworden, für Jücke reichte es mit dem 3. Platz immerhin noch zu einem Nachrückerplatz, denn es gab in Nordhorn leider nur zwei Qualifikationsplätze. Was bleibt unterm Strich? Jücke nimmt seinen Platz wahrscheinlich nicht in Anspruch, brauchen also nur noch zwei Mann ebenfalls verzichten, dann reicht es vielleicht doch noch.

Und be-dingt durch die vielen "freien" Tage, konnte ich mir in Koljas Firma wenigstens einen Fahnenmast bauen, an dem dann auf dem Campingplatz die Westfalen- und die Preußenfahne wehten. Man muss ja Flagge zeigen. Im Übrigen war das der letzte Wettbewerb mit der "guten alten TM". Auch den ersten der TM hatte ich seinerzeit geflogen, 1991 in Oerlinghausen, da war der Flieger nagelneu. Bekanntlich haben wir bald wieder eine nagelneue TM, sogar mit 18 Metern. Doch durch die vielen tollen Flüge mit der LS 4 bei über 600 Std. Flugzeit, gerade unter Wettbewerbsbedingungen, kam dann bei ihrem Verkauf doch ein wenig Wehmut auf. Aber mit einem weinenden und einem lachenden Auge freue ich mich auch auf den Discus 2c. Abschließend geht mein Dank an den LSV Lingen, welcher trotz des bescheidenen Wetters einen tollen Wettbewerb aufgezogen hat, und an den LSRG Nordhorn für den Hallenplatz und das eine oder andere KöPi. Ein kräftiges "Danke" natürlich auch an meinen Rückholer Stephan.

Otti





## Fliegen wie die Weltmeister

### Fliegerlager in Reinsdorf

Reinsdorf, 170 Einwohner. Das schmucke Dorf gleicht einer Häuserreihe, auf dem Friedhof der Kirche finden sich nicht einmal ein Dutzend Gräber - und doch steht dieses Dörfchen stellvertretend für eine der 23 Gemeinden im Landkreis Teltow-Fläming, 60 Kilometer Luftlinie unterhalb von Berlin, und war für uns Ort unseres Sommerlagers. Auf dem Flugplatz Reinsdorf (EDOD), der zu Zeiten des Kalten



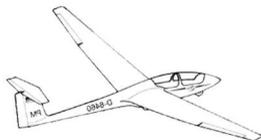
Krieges als Ausweichflugplatz der Sowjetarmee zur Verfügung stand, verbrachten wir vom 26. Juli bis zum 9. August 14 Tage bei durchweg gutem Wetter.

Die knallende Sonne begrüßte uns bereits am Anreisetag und die selbstdisziplinierten Reinsdorfer Flieger hatten hier schon pünktlich und in aller Frühe ihre gesamte Luftflotte an den Start gebracht. Aufgrund der weitläufigen Landschaft und der spärlichen Besiedlung der Gegend kamen wir bei den Reinsdorfern in einen ganz besonderen Genuss: Kein einziges Flugzeug musste geschoben werden. Auf der Grasbahn wurde in der Mitte gestartet, so dass



ausrollende Piloten nur die Fläche ablegen, den Ausklinkknopf ziehen und wieder starten brauchten, um in rund 500 Meter Höhe geschleppt zu werden. Um die Vorzüge dieser Platzverhältnisse ausnutzen zu können, hatten wir schon im Voraus die Seile unserer Winde





# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST

### ✈ Fliegen wie die Weltmeister

auf rund 1400 Meter verlängert, denn für Flüge unter der Woche hatten wir unsere eigene Winde mitgebracht.

War man einmal in der Luft, ging es so schnell nicht wieder runter. Die strahlende Sonne und der Sandboden ermöglichten gute Thermikverhältnisse und so wurden Höhen von bis zu 2600 Metern erreicht und Strecken von 500 Kilometern Länge geflogen. An einer



len Windräder. Mindestens ein "Propeller" drehte auf jedem Feld.

Nach einem Flugtag wurde auf dem Campingplatz gegrillt oder alternativ ging es einige Male zum Schnitzeessen ins Restaurant der Flugplatzbetreiberin. Die hatte nicht nur einen großen Flugplatz und große Schnitzel auf der Karte, sondern auch einen flugzeug-



Sehenswürdigkeit am Boden kam man auch noch so hoch nicht vorbei: Die 107 Meter hohe Halle der insolventen Cargolifter AG war nicht zu übersehen, kann man in ihr doch sogar liegend den Eiffelturm verstauen - im Brandenburger Land scheint alles wohl eine Nummer größer zu sein (mal abgesehen von den von Einsiedlern bewohnten Ansiedlungen). Unter der gigantischen Kuppel verbirgt sich heutzutage übrigens ein tropisches Schwimmparadies. Bei einem Eintrittspreis ab 25 Euro genügte uns jedoch der Badesee bei Dahme. Ebenfalls in den Himmel ragten die vie-



vernarrten Schäferhund, der die stattliche Größe eines Braunbären hatte. Immer wieder besuchte uns der zottelige Jago am Start. Da er wegen seiner Leidenschaft zu Flugzeugen oder



### Fliegen wie die Weltmeister



weil er seinem Hundeleben ein Ende setzen wollte- im gefährlichsten Moment vor die startenden Segelflieger rannte, musste er von uns kurzerhand angebonden werden.

Fliegerisch erlebten wir in Brandenburg so einiges. Die Hitze quälte an manchen Tagen nicht nur uns, sondern brachte die Bauern auch noch um ihren Ertrag. Direkt nebenan loderten



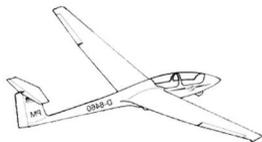
die Felder und es bildeten sich pechschwarze Rauchwolken, an die man sich mit dem Segelflieger heranwagen konnte.

Im benachbarten Lüsse fand während unseres Aufenthalts die Segelflug-Weltmeisterschaft statt. So begegnete man in der Luft teilweise ganzen Rotten. Fliegerische Erfolge erzielte besonders Fabian, der bei seinem 58. Start das erste Mal alleine flog. Ein Häkchen bei der B- und C-Prüfung bekam Bendix gesetzt und bei weitläufigen Landeäckern, wie sie im Bilderbuch stehen, erteilte Wolfgang gleich



Lukas, Michael und Bendix Überlandeinweisungen. Die meisten Kilometer machten Tim und Wolfgang, mit bis zu 512 Kilometern, Philipp und Rolf (rund 400 Kilometer) sowie





# SEGELFLUGPOST TELGTER SEGELFLUGPOST

## ✈️ Fliegen wie die Weltmeister



Stephan und Philipp (rund 300 Kilometer).  
Ein weiteres "Großereignis" war der angekündigte Besuch der Transall, dem



Dickschiff der Bundeswehr, die vor allem Nick und Lukas mit großer Vorfreude erwartet hatten, sich dann aber um einen Tag verspätete. Die Crew der Bundeswehr hatte sich die Reinsdorfer Graspiste für Landeübungen ausgesucht.

Das Bergfest feierten wir nach sieben Tagen gemeinsam mit den Reinsdorfern im Hangar. Von denen kommen einige am Wochenende teilweise bis aus Berlin -rund 90 Autominuten- für das Hobby Segelfliegen kann man also gar nicht zu weit weg wohnen. Die Hauptstadt war für uns natürlich gleich mehrere Abstecker



wert, um entweder einen Pflichtbesuch in Berlin Mitte zu machen oder sich in das Berliner Nachtleben zu stürzen.

Zusammenfassend waren wir an 11 Flugtagen bei 185 Starts über 125 Stunden in der Luft und legten insgesamt über 4000 Streckenkilometer zurück.

Maximilian Schneider





## Wandersegelfliegen einmal anders

### Eine Woche Fliegen am Thüringer Wald

Boss und Theo sind uns abhanden gekommen. Boss hat seinen Lappen freiwillig abgegeben. Theo avisiert zum Unternehmer und hat für diese Art zu fliegen keine Zeit, weil Zitat: "Ich muss die Wirtschaft ankurbeln." Weitere Zitate zu diesem Thema fallen dem Zensor zum Opfer.

Also neue Konstellation: André, Hermann und Jonny. Diesmal an einem festen Standort, der uns gute thermische und kulturelle Möglichkeiten eröffnete. Der Flugplatz Laucha an der Unstrut.

Ohne Pannen kamen wir bei durchwachsenem Wetter an unser Ziel. Gut, dass Jonny einige Tage vorher mit der EFUV das riesige Gelände besucht hatte. So hatten wir schon einen Eindruck der enormen Größe des Platzes (Alter TäTärä - Platz, welcher der fliegerischen Grundausbildung "junger Pioniere" diene).

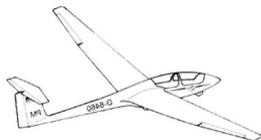
Anhänger abgestellt, zum Start gegangen, Begrüßung, dann die Frage vom diensthabenden Fluglehrer: "Könnt Ihr fliegen?", in die ASK 13 ohne Kommentar gesetzt worden und mit Fluglehrer zum Einweisungsflug an der Winde nach oben, Hangflugeinweisung, gelandet, Kommentar: "Fliegen kannst ja", aufgerüstet, geflogen, hangariert, ab zu Wolke 8, Bierchen geschlabbert und kaputt in unser 4-Bettzimmer.



Am nächsten Morgen, nach opulentem Frühstück in der Baracke (Teil des Objekts) ging es zum Aushangarieren und anschließendem Briefing. Hierbei erfuhren wir, dass wir totale Narrenfreiheit sowohl fliegerisch als auch zum Beispiel beim Einschachteln hatten; uns wurde zugesichert, dass wir beim Einschachteln nicht dabei sein müssen, wenn wir kulturell unterwegs sind. Tolle Geste!

Am Sonntag führten uns unsere ersten Flüge in die Umgebung von Naumburg, Merseburg, Weißenfels, an die Kontrollzone von Leipzig und natürlich in die Nähe der Himmelscheibe von Nebra.

Durch die stabile Wetterlage war die Thermik nicht pralle, aber im Hangflug des Unstruttales ließen sich schöne, lange Flüge machen. Allerdings mussten wir an diesem besonderen Sonntag schon etwas früher mit dem Fliegen



# SEGEFLUGPOST

## TELGTER SEGEFLUGPOST

### ✈ Wandersegelfliegen einmal anders

aufhören, um rechtzeitig zum Public Viewing, vor der Flugleiterbaracke (EM-Endspiel Deutschland gegen Spanien) zu kommen. Uns erwartete internationales Flair, aufgrund internationaler Flugschüler, die in Laucha ihre Segelflugausbildung machen.

Italiener, Franzosen, Slowaken, Spanier und Wir. Erfolgreicher in der Mannschaftsbetreuung waren die Spanier. Uns blieb nur die teure Cola (Getränkeautomat ohne Bierfach aber mit zwei Cola-Entnahmestellen). Eine normale Cola und eine teure Cola = ½ l Bier.

Montags wurde es immer heißer und stabiler. Trotzdem haben wir den Hangwind genutzt und bei spät einsetzender Thermik einen Überlandflug nach Jena, an den Thüringer Wald und Weimar gemacht. Abendprogramm wie am ersten Tag: Wolke 8.

Trotz großer Hitze waren wir am Dienstag bei stabiler Wetterlage vormittags wieder am Himmel. Nachmittags entschieden wir uns dann doch zum Kulturprogramm.

Es wird noch heißer; also Kulturprogramm. Leipzig stand auf dem Programm. Mit Besuch der Thomaskirche, die als Wirkungsstätte von J. S. Bach bekannt ist, der Marktplatz und unter anderem der toll restaurierte Kopfbahnhof. Ansonsten Kaffee und Eis. Bei unserer Rückkehr zum Wagen zeigte das Thermometer auch nach fünf Stunden Tiefgarage noch 33 °C



# BERKENKÖTTER

Inh. Olaf Wickord ■ ■ ■

■ Heizung

■ Sanitär

■ Kundendienst

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

# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST



### Wandersegelfliegen einmal anders

an. Auf dem Weg zum Völkerschlachtdenkmal kam es zur ersehnten Abkühlung - ein schweres Gewitter. Zurück in Laucha erfuhren wir, dass wir mit unserem Kulturprogramm richtig gelegen haben. Trotz Frühschulung, den Lepo heiß gefahren und die Winde überhitzt (zu heißes Getriebeöl und dadurch für die nächste Zeit unbenutzbar).

Am nächsten Tag gab es leider doch keine richtige Abkühlung. Es wurde schwül. Trotzdem reichte es zu erweiterten Platzrundenflügen. Nachmittags hatten wir dann doch mehr Interesse Naumburg und Freyburg zu besichtigen. Und zum Abschluss unseres Urlaubes noch einmal Wolke 8 aufzusuchen.

Endlich fing es an zu regnen - passend zu unserem Abreisetag. Nach dem

Aushangarieren wurde die PM in den Anhänger verfrachtet. Große Verabschiedung vom tollen Team des Flugplatzes Laucha.

Wir können uns nur dem Bericht des letzten Jahres anschließen (vgl. Segelflugpost 2008), viel erlebt, viel gesehen, "viel" geflogen und sehr viel Spaß gehabt. Pläne für das Wandersegelfliegen in der kommenden Saison sind schon geschmiedet und der Termin zur Charterung beim Vorstand schon eingereicht.

André Loose & Jonny Kroos

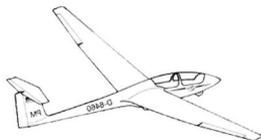


Brennstoffhandel seit 1895  
Container- und Entsorgungsdienst  
Tankstellen- und Waschanlage · Transporte

**KURZ EBERT**

48291 Telgte  
Max-Planck-Str. 17

Telefon 0 25 04/17 98 · Telefax 0 25 04/7 24 34



# SEGEFLUGPOST TELGTER SEGEFLUGPOST

## Segelfliegen im Schnee und der etwas andere Wintersport

Am Wochenende des 10. und 11. Januar 2009 bot sich uns eine Möglichkeit, die es sonst nur alle 10 bis 15 Jahre gibt, nämlich im Schnee zu fliegen.

Schließlich benötigen wir dazu neben Schnee und gefrorenem Boden auch noch schönes Wetter.

Den gesamten Samstag haben wir damit verbracht bis zum Sonnenuntergang zu fliegen und



dabei phantastische Sichten sogar bis zu den Bergen des Sauerlandes und bis hinter den Teutoburger Wald zu genießen.

Am Sonntag wurde Segelfliegen (fast) zur Nebensache. Einige Vereinsmitglieder -zudem ein paar Gäste aus Greven- hatten ihre Skier mitgebracht. Zu Anfang wurde die Gelegenheit genutzt, sich hinter dem Lepo über den gesamten Flugplatz ziehen zu lassen. Später wurde dann die Winde zu einem Skilift der



besonderen Art umfunktioniert. Einige Wagemutige ließen sich von ihr, mit zum Teil hohen Geschwindigkeiten, von einem Ende des Flugplatzes zum anderen ziehen. Danke an dieser Stelle an Michael Brüggemann der fast den ganzen Sonntag die Winde prima bedient hat!



Das Fazit des Wochenendes lässt sich kurz fassen:

Tolles Wetter, sehr schöne Segelflüge, eine phantastische Sicht in der Luft und gute Skibedingungen am Boden. Gerne im nächsten Jahr wieder ...

Rolf Bieckmann



### Tag der offenen Tür am Flugplatz Münster-Telgte



Schon traditionsgemäß gab es auch 2008 ein Wochenende der offenen Tür am Flugplatz Münster-Telgte. Die ansässigen Vereine sollten die Möglichkeit bekommen, sich am Samstag und Sonntag bei den Gästen vorzustellen.

Schon früh morgens am Samstag wurden Informations-, Essens- und Getränkestände für die Besucher aufgebaut. Gastflüge, Rundführungen durch Tower und Halle sowie kleine Showeinlagen von Modellflugzeugen waren organisiert. Leider spielte das Wetter am Samstag nicht die beste Rolle, trotz stärkerem Wind konnten aber Gäste mitfliegen. Auch wenn der Ansturm an diesem Tag nicht den Erwartungen entsprach, hat es den Besuchern trotzdem Spaß gemacht.

Der Sonntag war umso besser besucht. Die Nachfrage bei den Gastflügen war sogar so gut, dass einige Gutscheine mitgenommen wurden.

Highlights an diesem Tag waren neben den zahlreichen Gast- und Rundflügen nicht nur die

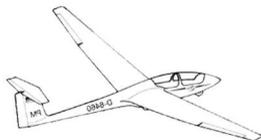
Vorführung der düsenbetriebenen Modellflugzeuge und die Kunstflugeinlagen, sondern auch der Besuch einer Yak-52TD die den Gästen sogar die Möglichkeit gab, einmal 360 PS am eigenen Leib zu erfahren.

Dank der guten Organisation und den Helfern (es hätten auch dieses Jahr wieder mehr sein können) lief der Flugbetrieb an beiden Tagen der offenen Tür wieder reibungslos ab. Danke an dieser Stelle an Florian, der trotz seiner schweren Erkältung fast den ganzen Sonntag auf der Winde saß - das ist Einsatz!

Stephan Uhkötter

Zum Tag der offenen Tür 2009 laden wir am **5. und 6. September** alle Interessierten sehr herzlich auf den Flugplatz Münster-Telgte ein!





# SEGELFLUGPOST

## TELGTER SEGELFLUGPOST

### Abfliegen 2008 in Borghorst

Da die Tradition des Abfliegens in vielen Vereinen immer mehr einzuschlafen drohte, hatten wir vor drei Jahren die Idee das Abfliegen nicht nur mit/für unserem/n Verein durchzuführen, sondern gemeinsam mit den umliegenden Vereinen. So kam es zu diesem rotierenden Abfliegen mit unseren Nachbarflugplätzen.



Im letzten Jahr waren wir in Borghorst. Münsteraner, Greverer und wir Telgter kamen mit den eigenen Flugzeugen dorthin, um gerade den Flugschülern, aber auch den Scheinpiloten, die Möglichkeit zu geben, neue Flugzeugtypen zu fliegen. So konnte man ASK 21, ASK 13, DuoDiscus, ASH 25, Gö 4 oder den einen oder anderen Einsitzer fliegen. Bei bestem Wetter wurden so noch viele Starts gemacht.

Am Abend wurde dann gefeiert. In allerbesten Stimmung wurden vereinsübergreifend Ideen entwickelt, was man in Zukunft noch alles



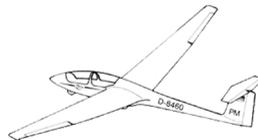
gemeinsam machen kann. Wann die Party vorbei war, kann heute nicht mehr genau nachvollzogen werden.

Am nächsten Tag zeigte Petrus dann, was er noch kann. Da gab es Regen, starken Wind und keine Sonne. Bestes Wetter also um die Flugzeuge nach Hause zu überführen ...

Die Gö 4 war das erste Flugzeug welches im F-Schlepp nach Telgte gebracht wurde. Alle anderen folgten danach.

In diesem Jahr wird das Abfliegen wieder bei uns in Telgte stattfinden. Hoffen wir schon jetzt auf gutes Wetter und wieder rege Teilnahme.

Philipp Stadtmann



### Impressum, Kontakt

#### Impressum

Herausgeber	Segelfluggruppe Telgte e.V.
Redaktion	Daniel Große Verspohl verantwortlich, Rolf Bieckmann, Maximilian Schneider
Bilder	Archiv, Heinz Beitelhoff, Familie Bieckmann, Detlev Dierkes, Lukas Eggert, Florian Giesen, Daniel Große Verspohl, Hermann Kerßenfischer, Familie Krampe, Nick Lehmborg, Wolfgang Nienaber
Gestaltung	Max Goldmann, Daniel Große Verspohl
Druck	Leo Druck GmbH, Stockach <a href="http://www.sfg-telgte.de">www.sfg-telgte.de</a> , <a href="mailto:Segelflugpost@sfg-telgte.de">Segelflugpost@sfg-telgte.de</a> Telgte, im April 2009



#### Kontakt

[info@sfg-telgte.de](mailto:info@sfg-telgte.de)  
[www.sfg-telgte.de](http://www.sfg-telgte.de)

1. Vorsitzender  
Detlev Dierkes  
0 25 04 - 7 21 88

2. Vorsitzender  
Ralf Nüßing  
0 25 04 - 7 74 22

Ausbildungsleiter  
Günther Möllers  
0 25 84 - 6 91

Geschäftsführer  
Rolf Bieckmann  
0 25 81 - 92 85 74

Kassenwartin  
Heike Bieckmann  
0 25 81 - 92 85 74

Werkstattleiter  
Michael Otremba  
01 75 - 3 23 15 09

Jugendgruppenleiter  
Philipp Stadtmann  
02 51 - 6 25 13 42

**FESTE FEIERN -  
AM BESTEN MIT UNS**

# **Getränkekotten**

**Brigitte Heller & Co.  
Handels GmbH TELGTE**

48291 Telgte – Alfred-Krupp-Straße 4

Telefon 02504 / 1731

Telefax 02504 / 72077

E-Mail: [Getraenkekotten-Heller@T-Online.de](mailto:Getraenkekotten-Heller@T-Online.de)

**Anerkannter Ausstatter für Stadtfeste, Partys,  
Vereinsfeste, Großveranstaltungen etc.**

---



**BÜRGERHAUS**

*Gastronomie*

**TELGTER BÜRGERSTUBEN**



**Jeder Mensch hat etwas,  
das ihn antreibt.**

**Wir machen den Weg frei.**



**Vereinigte Volksbank eG**

[www.vereinigte-vb.de](http://www.vereinigte-vb.de)

