

TELGTER SEGELFLUGPOST



**Die Segelfluggruppe Telgte e.V.
feiert den 50.000 Windenschlepp!**



JAHRGANG 31 ♦ 2014

www.sfg-telgte.de

ZEITSCHRIFT DER SEGELFLUGGRUPPE TELGTE e.V.

DIE NISSAN
NUTZFAHRZEUGE.
BRINGEN IHR GESCHÄFT IN FAHRT!



Innovation
that excites



NV200 Kastenwagen



NV400 Kastenwagen



PRIMASTAR



CABSTAR

JETZT BEI UNS TESTEN!

Autohaus Ausber GmbH • Orkotten 31-33
48291 Telgte • Tel.: 0 25 04/70 05-0

Auto Center Ausber GmbH • Rudolf-Diesel-Str. 67
48157 Münster • Tel.: 02 51/70 39 77-0

www.ausber.de

Abb. zeigen Sonderausstattung.



Vorwort des 1. Vorsitzenden - Gemeinsamkeit macht stark ...

... sagt bekanntlich der Volksmund.

Und das haben sich in den vergangenen Jahren auch bereits zahlreiche Luftsportvereine in unserer näheren und weiteren Umgebung gesagt – und gehandelt.

In allen Fällen hatte sich, je nach „Leidensdruck“, über einen mehr oder weniger langen Zeitraum die Erkenntnis durchgesetzt, dass eine auch nur einigermaßen wirtschaftliche Ausnutzung des Fluggerätes mit den hergebrachten Maßstäben nicht mehr zu bewerkstelligen sein würde.



Das steigende Durchschnittsalter der Mitglieder, wie aber auch und vor allem das geänderte Freizeitverhalten der jungen Luftsportler, bedingt einerseits durch erhöhte schulische oder bereits

berufliche Einbindung, andererseits aber auch schlicht durch die höhere Vielfalt an Möglichkeiten zeitigten ihre Folgen.

Der Flugplatz war nicht mehr das „Ein und Alles“. Die beruflichen und familiären Anforderungen führten, über Jahre schleichend und daher oft unbemerkt dazu, dass den Luftsportvereinen plötzlich auch der so wichtige „Mittelbau“ fehlte, also diejenigen, regelmäßig mit einer Fluglizenz versehenen Mitglieder, die ob ihrer Erfahrung wichtige „Eckpfeiler“ bei der Durchführung des Flugbetriebes sind.

Hat man das erkannt, liegt es nahe gleiche Probleme gemeinsam zu lösen.

Die am Flugplatz Münster-Telgte beheimateten Segelflieger wollen deshalb in diesem Jahr verstärkt gemeinsam den Flugbetrieb gestalten.





Vorwort des 1. Vorsitzenden - Gemeinsamkeit macht stark ...

Dabei sollte nach meiner Auffassung auch eine weitgehende wechselseitige Nutzung des Fluggerätes stattfinden, eben um es besser auszulasten und damit dessen „Quersubventionierung“ aus Mitgliedsbeiträgen so gering wie möglich zu halten.

Ich hoffe, dass sich dabei bei allen Beteiligten die Überzeugung bildet, dass es gemeinsam besser geht!

Will man aber gemeinsam mehr, macht es keinen Sinn, den Blick zurück zu wenden und zu schauen, welches Gewicht der Beitrag der Einzelnen am gemeinsamen Werk hatte.

Die Frage kann nur lauten:

Wie schaffen wir gemeinsam die besten Voraussetzungen für eine spannende, erlebnisreiche Zukunft für den Luftsport im Berdel?



In diesem Sinne verbleibe ich mit einem herzlichen

Hals- und Beinbruch,
dem Gruß der Flieger

1. Vorsitzender



Inhalt

Vorwort	3	Das Beste unerwartet	40
Segelfliegen	6	Im Oktober an den Hang	44
BBSW 2013 - Ein Roman	13	50.000 Windenstarts	50
Meine LS 4 - Einweisung	21	Doppelte Ehrung	56
Longest Day 2013	23	Saison 2013 in Zahlen	58
BBSW 2013 - Ein Bericht	25	Herzlichen Glückwunsch	59
Projekt BER	32	In eigener Sache	60
Flugzeuge der SFGT	37	Was kostet Fliegen?	61

KETTEN **KONTOR** OSNABRÜCK

Antriebstechnik GmbH & Co. KG



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



Segelfliegen

Was ist Segelfliegen?

Segelfliegen ist nicht nur ein stundenlanges, lautloses Dahingleiten am Himmel – Segelfliegen ist auch ein Gruppensport der umweltfreundlich und kostengünstig betrieben werden kann.



Segelflugzeuge machen sich die Kräfte der Natur zu Nutze. Die Sonne und der Wind sind die Antriebe, die es möglich machen, mehrere Hundert Kilometer Strecke zu fliegen und viele Stunden in der Luft zu bleiben. Lediglich zum Start des Segelflugzeuges wird die Energie eines Motors benötigt – entweder durch einen Flugzeugschlepp (bei dem man durch ein motorgetriebenes Flugzeug in die Luft gezogen wird) oder beim Windenstart.

Unsere Winde benötigt dabei (inkl. des Sprit für das Seilrückholfahrzeug) nur 0,5 Ltr. Diesel pro Schlepp.



Segelfliegen ist aber leider nicht nur ein lautloser und umweltfreundlicher Sport, sondern auch ein nahezu unsichtbarer Sport, bei dem der Zuschauer fast völlig ausgeschlossen bleibt. Nur die Starts und die Landungen sind wirklich zu beobachten. Doch zwischen diesen, oft viele Stunden auseinander liegenden Ereignissen, findet der eigentliche Sport statt. Kampf, Dramatik, Romantik und Schönheit sind die Dinge, die das Segelfliegen ausmachen.





Segelfliegen

Wie funktioniert Segelfliegen?

Segelflugzeuge nutzen Aufwinde, die Thermik unter den Schäfchenwolken oder den Hangaufwind im Gebirge. Thermik ist warme Luft, die in einem Luftschlauch nach oben steigt. In diesem Luftschlauch kreist das Segelflugzeug bis nach oben, um dann weiter zur nächsten Wolke zu fliegen. Durch solche wiederholte Höhengewinne werden lange und weite Flüge ermöglicht. Da die Thermik zum Abend schwächer wird, ist ein Nachhausekommen nicht immer sicher. Findet der Segelflieger keine Thermik mehr, steht eine sogenannte Außenlandung auf einem Feld an.



Dieses ist keinesfalls eine Notlandung – Segelflugzeuge sind dafür konstruiert und in der Ausbildung werden die Piloten auf diese trainiert. Auf einem geeignetem Feld landet das Segelflugzeug und wird dann von der Rückholmannschaft abgeholt. Dabei werden die Tragflächen und das Höhenruder vom Rumpf abmontiert und in dem dazugehörigen Anhänger verstaut.



Es gibt den Genussflieger, der nur die eine oder andere Stunde am Himmel verbringen will, den Überlandflieger, der möglichst große Strecken schaffen möchte und den Wettbewerbsflieger, der sich mit anderen messen und den Wettkampf mit anderen Piloten liebt.





Segelfliegen

Segelfliegen ist aber mehr als nur Fliegen – das gesellige Beisammensein, die gemeinschaftliche Arbeit in der Werkstatt oder auch gemeinsame Urlaube sind für Einige das Wichtigste am Segelfliegen.

Segelfliegen ist ein Gruppensport, bei dem Engagement und Teamgeist gefragt sind.



Aufbau eines Segelflugzeuges

Die einfachen Konstruktionen aus mit Stoff bespannten Holzgerippen, sind längst Vergangenheit. Heute sind Segelflugzeuge High-Tech-Geräte und Leistungssportgeräte auf höchstem Niveau. Die Cockpits sind mit modernster Technik ausgestattet.

Höhenmesser, Fahrtmesser, Variometer,

Funkgerät, Kollisionswarngeräte und Navigation durch GPS sind nur ein Bruchteil der Instrumente, die den Piloten unterstützen.



Beste und neuste Materialien finden beim Bau Verwendung und somit sind Segelflugzeuge sehr robust und sicher. Heutzutage werden Materialien wie kohle- und glasfaserverstärkte Kunststoffe verwendet. Ein Verwenden solcher hochwertiger Materialien und die sorgfältigen Sicherheitstest vor der Zulassung eines Segelflugzeuges sorgen für eine hohe Sicherheit. Ein Segelflugzeug besitzt z.B. eine deutlich höhere Festigkeit als die einer Verkehrsmaschine!





Segelfliegen

Sicherheit

Modernste Technik und die sorgfältige Aus- und Weiterbildung der Piloten minimieren das Risiko. Mit der notwendigen Disziplin und dem Respekt vor dem Sport und der Natur sind die Voraussetzungen für ein unfallfreies Fliegen gegeben.

Streckenflüge und Wettbewerbe

Beim Streckenflug verlässt der Pilot den Gleitbereich zum heimatlichen Flugplatz und versucht mit Hilfe der Thermik oder des Hangwindes (falls Gebirge vorhanden) Höhe zu tanken. Diese Höhe wird dann im Geradeausflug in Strecke umgesetzt. Bei guten Cumuluswolken (Schäfchenwolken) sind große Strecken möglich. Unser Vereinsrekord liegt bei über 750km. Um solche Strecken zu fliegen, ist ein gutes Wetterverständnis, persönliche Kondition (derartige Strecken können bis zu 10 Stunden oder mehr dauern), gute fliegerische Fähigkeiten und natürlich auch ein wenig Glück erforderlich.

Der Rekord im Streckensegelflug liegt aktuell bei über 3.000km!

Findet der Pilot keine Thermik, muss er auf einem erreichbarem Flugplatz oder einem Feld außenlanden. Dieses passiert immer mal wieder und stellt keine gefährliche Situation dar – auch wenn eine Außenlandung gewisse Fertigkeiten erfordert.

Je nach Motivation und den persönlichen Fertigkeiten sind Streckenflüge von der kleinen „Anfängeraufgabe“ bis hin zu den großen Strecken möglich, wobei alle eine tolle Leistung sind.

Auf Wettbewerben messen sich die Piloten mit den anderen Teilnehmern. Dabei wird eine festgelegte Aufgabe, die für alle Piloten gleich ist, gestellt, die es gilt so schnell wie möglich zu umrunden.





Segelfliegen

Einen Wettbewerb machen das Spiel mit den Cumuluswolken oder aufkommendes schlechtes Wetter, der Kampf ums Obenbleiben, der Kampf gegen die Uhr und den Wettkampf unter den Piloten aus. Heutige Wettbewerbe ähneln denen von Autorennen. Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 280km/h und Schnitte um 120km/h sind dabei an der Tagesordnung.

Logger schreiben mittels GPS Flughöhe und Flugweg auf und werden am Abend ausgewertet. Von den Medien leider kaum wahrgenommen belegen deutsche Piloten im internationalen Wettbewerb regelmäßig Spitzenplätze. Auch in unserem Verein gibt und gab es Piloten, die auf Wettbewerben sehr gute Plätze belegen oder belegt haben. So fliegen in unserem Verein Gewinner von Vergleichsfliegen, diverse Teilnehmer auf Landes- und Deutschen Meisterschaften, ein deutscher Vizemeister und Weltmeisterschaftsteilnehmer und ein ehemaliges Mitglied der deutschen Juniorennationalmannschaft.



Und das alles nur mit Kraft der Sonne oder des Windes – Segelfliegen das lautlose und umweltfreundliche Hobby!

Kann ich auch das Segelfliegen lernen?

Das Mindestalter beträgt 14 Jahre, nach oben gibt es eigentlich keine Grenze. Es gibt durchaus auch Segelfluggpiloten, die mit 50 Jahren oder darüber die Ausbildung begonnen haben.





Segelfliegen

Wie gefährlich ist das Segelfliegen?

Segelfliegen ist ähnlich wie viele andere Dinge, die für die meisten Leute zum normalen Alltag gehören (z.B. Bergsteigen oder Motorradfahren). Das Risiko beim Segelfliegen liegt aber weitestgehend in der Hand des Piloten selbst. Die Festigkeit eines Segelflugzeuges ist höher als die einer Verkehrsmaschine und es fliegt auf Grund seiner Formgebung. Somit ist es nicht abhängig vom Funktionieren einer speziellen Technik, wie z.B. bei einem Hubschrauber.



In der Ausbildung fliegt der Schüler immer zusammen mit einem erfahrenen Fluglehrer in einem doppelsitzigen Flugzeug. Auch nach dem ersten

Alleinflug befindet sich der Flugschüler immer unter der Aufsicht seines Fluglehrers. Solange der Flugschüler nicht grob fahrlässig gegen die Anweisungen seines Fluglehrers verstößt, sind Unfälle während der Ausbildung außerordentlich selten. Welche Voraussetzungen gibt es? Das Mindestalter beträgt 14 Jahre. Zudem muss ein medizinisches Flugtauglichkeitszeugnis vorliegen, welches von einem Fliegerarzt ausgestellt wird. Dieses Zeugnis wird zwar erst für den ersten Alleinflug benötigt, sollte aber besser gleich zu Beginn der Ausbildung eingeholt werden, um nicht unter Umständen eine böse Überraschung zu erleben.

Wie lange dauert die Ausbildung?

Je nach persönlichem Einsatz und Können, etwa zwei bis drei Jahre. Natürlich geht es auch schneller, aber im Schnitt gehen wir von zwei bis drei Jahren aus.





Segelfliegen

Nun werden einige Interessenten denken „das ist mir aber zu lang“. Hier sollte man aber bedenken dass das eigentliche Segelfliegen mit dem ersten Alleinflug wirklich beginnt. Und dieser findet sehr oft im ersten Jahr, oder im zweiten Jahr der Ausbildung statt. Man fliegt dann selbstständig, kann nach Thermik suchen und lange in der Luft bleiben.

Nach den ersten Alleinflügen werden noch weitere Ausbildungsabschnitte in Angriff genommen und bei entsprechendem Einsatz und Können steht oft am Ende des dritten Jahres, oder zu Beginn des vierten Jahres, die Prüfung zum Luftfahrerschein.

Und was ist im Winter?

Außerhalb der Flugsaison von ca. Mitte Oktober bis Anfang April werden vorbeugende Wartungsarbeiten am Flug- und Bodengerät ausgeführt. Bevor ein Segelflugzeug in die neue Saison starten darf, wird es einem Luftfahrtsachverständigen zur Jahresüberprüfung vorgestellt. Nach einer umfassenden technischen Prüfung erteilt dieser Prüfer für die folgenden 12 Monate das Lufttüchtigkeitszeugnis für dieses Flugzeug.

SFG Telgte e.V.

Ihr Fahrrad-Spezialist in Telgte

GREEN`S Westminster

3-Gang
Nabendynamo

€ 399,-



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

Service und Reparatur
Für uns selbstverständlich

Glas • Porzellan • Fahrräder

••• **VOGT**

48291 Telgte, Ritterstraße 47
gegenüber der Feuerwehr

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

Öffnungszeiten:

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



BBSW 2013 - Ein Roman

Nachdem ich in jungen Jahren leider feststellen musste, dass weder Sepp Herberger noch Helmut Schön meine Fähigkeiten und Talente im Fußball erkannt hatten und ich eben nicht zur Weltmeisterschaft eingeladen wurde, schloss ich mich einer Umweltbewegung an, um den sterbenden Wald zu retten. Ich fand Skifahrer doof und fuhr Fahrrad. Mit zunehmendem Alter stellte ich fest, dass der Wald immer noch da war und ich halt- und ziellos durch mein Leben wandelte. Ich war jung, hatte Zeit und wenig Geld ... Also wurde ich Segelflieger.

Nach Freiflug und bestandener Luftfahrerscheinprüfung konnte ich in verschiedenen Wettbewerben dem Leistungssegelflug nachgehen. Mit den eingelegten Baby- und Baupausen wurde dieses hoffnungsvolle Talent jedoch wieder einmal nicht entdeckt, sodass anlässlich der Erzählungen von Rolf der Tag kam, an dem sich Michael Sprunk und meine Wenigkeit Gedanken machten, an den BadBreisiger-SegelflugWochen teilzunehmen. Ich war alt, hatte Zeit und immer noch wenig Geld.

Der Verein stimmte zu, meine Familie wollte mich sogar die ersten vier Wertungstage vor Ort unterstützen, sodass es sofort an die Planung ging. Mein Kofferraum war groß und ich war alleine im Auto. Die Campingutensilien reichten aus, eine 100 qm - Wohnung auszustatten, die Klamotten hätten für eine Weltumseglung ausgereicht und das Essen hätte mich durch den Dreißigjährigen Krieg gebracht. Kaum angekommen, konnten wir zunächst das Basislager erweitern, denn zu Rolf und mir gesellten sich noch Nick und Anna, Heike und Mika, Lukas, Jens und Joana (Sorry, wenn ich den einen oder anderen Namen falsch geschrieben habe). Nach dem Eröffnungsbriefing stand man zusammen und dachte an die vergangenen Heldentaten, die Hammertage und alles Weitere. Da dieser Tag in Erwartung der schon bald anstehenden sauguten Tage - trotz Startaufstellung - neutralisiert wurde, konnte ich meinen Mädels, Marita, Sofie und Jule, in aller Ruhe den Platz zeigen.





BBSW 2013 - Ein Roman

Das Abendessen mit gemütlichem Beisammensein sucht seines Gleichen. Meine Frau hatte ihren inneren Frieden mit Hunden geschlossen, denn Paul kümmerte sich rührend um die nötige Nähe zwischen Mensch und Hund.



Heike war natürlich eine unübertroffene Gastgeberin und alle Anderen bemühten sich in ihrer glücklicherweise nur kurzzeitigen Abwesenheit, dass wir nicht verhungerten.

9.05.2013 Neutralisiert

10.05.2013 Der Wertungstag

Soweit ich mich erinnern kann, begann der Morgen mit einem Bedeckungsgrad von 4/8 mit der Tendenz zur Ausbreitung. Rolf hatte mich bereits vor dem Briefing über die Teilnehmer informiert, sodass ich zunächst

zuversichtlich war, nicht Letzter zu werden. Dieses änderte sich jedoch beim Briefing, als zwei Piloten aus der offenen Klasse mit ihren wirklich sehr guten Flugzeugen in meine deutlich schwächere Clubklasse herunter meldeten. Tolle Wurst! Ich war mit meiner LS4 nunmehr leistungsmäßig doch leicht unterlegen. Zunächst sollte die offene Klasse starten, dann die Club und zuletzt die Doppelsitzer. Bereits beim Start der offenen Klasse machte der Himmel immer mehr zu, sodass mich erste Zweifel überkamen, ob ich nicht zu jung bin, einen solch schwierigen Wettbewerb zu bestehen. Ich habe tausend Gründe gefunden, dass ein letzter Platz gar nicht so schlecht ist..... Natürlich stand ich wieder ziemlich vorne und als der Flugzeugschlepp losging, waren alle Zweifel wie weggeblasen. Ich hatte relativ zügig Anschluss an die Thermik gefunden und durfte nunmehr die Gegend erkunden, da es bis zur Freigabe unserer Klasse ca. 45 Minuten dauerte.





BBSW 2013 - Ein Roman

Mein Plan war sogleich Programm. Gegen den Wind den ersten Sektor ankratzen, mit dem Wind am Platz vorbei in den zweiten Sektor. Schauen, wie weit die Füße tragen und ab nach Hause. Beim Parken am Platz und einer maximalen Höhe von 1380 m über Grund hatte ich genügend Zeit, mich mit der Umgebung vertraut zu machen. Nach Freigabe der Startlinie ging es entlang der nördlichen Eifel Richtung Westen. Die Bewölkung ließ kaum einen Sonnenstrahl durch, jedoch hatten die Wolken noch Konturen und reihten sich brav in Richtung des ersten Sektors auf. Unsere Profis am Heimatflugplatz sprechen dann immer von "du musst die richtige Linie finden". Hab ich dann auch zunächst, jedoch sank die Basis im Bereich der Eifel auf 800m über Grund. Erste Zusatzgeräte schalteten sich mangels Energie bereits ab und ich schwöre, dass ich nichts angefottert habe. Gut 10 Minuten habe ich versucht, ein wenig Höhe zu tanken, um noch weiter in den Sektor zu fliegen, aber das Wetter schien gen Westen noch schlechter zu werden, also wendete ich und versuchte in das

gerade verlassene Wetterfenster zu gelangen. Im Geradeausflug hörte ich über Funk, dass die ersten Flieger außenlanden mussten. „OK, der Tagesdepp werde ich nicht“. Mit dem besten Gleiten kam ich in 450 m Höhe am Flugplatz Bad Neuenahr-Ahrweiler an. Die nächsten 140 m Höhengewinn wurden in nicht enden wollenden Feingewinde mit 0,1-0,3 m/sek erzielt. Das Wetter wurde schlechter, meine Stimmung auch, also hieß das: Hopp oder Top. Ich flog eine etwas abseits liegende Wolke an und hatte Glück. Mit einem runden Meterbärtchen brachte es mich auf 1350 m über Grund sodass ich zum zweiten Sektor fliegen konnte und auch wieder zurück zum Flugplatz kam. Ich war stolz wie Oskar, hatte aber wohl meinen letzten Verstand in OttiBotti gelassen. Statt im besten Gleiten viel Strecke innerhalb des noch nicht abgelaufenen Zeitfensters von 2 Stunden zu bewältigen, habe ich mal richtig Gas gegeben. Mit bis zu 170 km/h musste ich feststellen, dass meine LS4 eben kein Gleitwunder ist.





BBSW 2013 - Ein Roman

Mit ausreichend Sicherheit gesegnet, bin ich dann am Platz eingetrudelt. „Naja...“, wenigstens habe ich die Aufgabe“ bewältigt, was nicht allen Piloten meiner Klasse gelang. Rolf war es derweil nicht viel besser gegangen. An der ersten Wende war seine Höhe auf 550 m über Grund zusammen geschmolzen, um dann aber auf dem zweiten Schenkel kontinuierlich auf ein erträgliches Maß anzuwachsen. Knapp 200 km Strecke und die „Vizeweltmeisterschaft“ waren der verdiente Lohn.

Abends dann beim Bierchen wurde dann ausgiebig über das Erlebte gefachsimpelt. Und spät am Abend stand dann fest: Klausimausi hatte den Tagessieg erfliegen und Rolf musste sich auch nur einem Piloten geschlagen geben, und hatte in der offenen Klasse den zweiten Platz erfliegen. Am anderen Tag konnte er jedoch noch einen Sieg feiern, der mit einem Sechserträger belohnt wurde. Rolf hatte die höchste Höhe des Tages erfliegen. Da die Doppelsitzerklasse leider zu spät abfliegen musste, wurde hier wenigstens der Weitesten geehrt, der rd. 50 km vom Flugplatz außengelandet

war. Ich hatte an diesem "Granatengutentag" knapp 170 km geflogen..

11.05.2013: Neutralisiert. Nachdem wir für unsere Leistungen des Vortages mit den bereits erwähnten Sechserträgern entlohnt wurden, teilte sich unsere Gruppe auf und jeder nahm sich etwas anderes vor. Jens berichtete aus seiner Studienzzeit und riet uns zu einer Besichtigung der Löwenburg.



Bin ich eigentlich Hulk?! habe ich Muskeln, wie Mülltonnen ..., glaubt der denn, dass ich aus dem Stand 50 Meter hoch springen kann?!





BBSW 2013 - Ein Roman

Nachdem der Muskelkater der Familie Wrocklage/Mende einigermaßen erträglich geworden war, begannen wir – der drohenden Langeweile entfliehend - in den Regenspauzen, später auch während des Regens ein Tagebuch zu schreiben:

Hier ein paar Auszüge, die den Verfall des Geistes innerhalb eines Wettbewerbs bei schlechtem Wetter dokumentieren.

12.05.2013: "liebes Tagebuch, meine Frau hatte eine schöne Tour zum Drachenfels ausgearbeitet. Wir wollten mit der Zahnradbahn hochfahren und gemütlich runtergehen. Jens sagt, dass die Löwenburg viel schöner ist. Habe leider auf Ihn gehört und für 3km 1,5

Stunden gebraucht. Ein gigantischer Muskelkater war die Folge. Sch... Löwenburg!!!!"

13.05.2013: "liebes Tagebuch, wir werden zwischen Kalt- und Warmfront aufgerieben, sodass wir beschlossen haben, zum Seniorenschwimmen zu gehen..."

14.05.2013: "liebes Tagebuch, die Kinder wollten nur spielen... habe die Blutgrätsche rausgeholt, den Messi gemacht und die linke Klebe herausgeholt. Sch... Sport. Habe Schmerzen in der Leiste, Wade und ein Schleudertrauma"



Mehr als nur

Industriedruck

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

Zuverlässig, schnell, qualitativ hochwertig.

Burlage

DRUCK + EINBAND

Ihr Partner für Printprodukte und Bucheinbände aller Art

Schlosserstraße 1 • 48231 Warendorf - Freckenhorst

Telefon: 02581/94630 • Telefax: 02581/946333

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



BBSW 2013 - Ein Roman

Rolf: "liebes Tagebuch von Klaus, wollte hier nur Fliegen. Nun habe ich Dank der Kinder eine schwere Oberschenkelzerrung..."

Jens: "liebes Tagebuch, wollte nur eine entspannte Runde Fußball spielen. Die Alten haben sich eingemischt. Voll peinlich! Jetzt warten wir in der Notaufnahme...(der Rest ist leider nicht abdruckbar...)"

Abends war Doppelkopfspielen im Wohnwagen angesagt. Nick ist ein echter Schnellspieler...



15.05.2013: ...Der Regen wurde wärmer...

16.05.2013: " liebes Tagebuch, werde von den bescheuerten Blagen gemobbt, erst breche ich mir beim Frisbee sämtliche Finger, dann macht man sich lustig über meine Schnappfangtechnik....."

"ich sitze im Wohnwagen und muss "Verklag mich doch" gucken. Segelfliegen bildet!! (hoffentlich kommt die doofe Stiefschwester ins Gefängnis)"

der Wahnsinn hält Einzug... "liebes Tageb... ach Scheiß drauf, du blödes Tagbuch, schieb endlich den Regen bei Seite, ich will endlich fliegen, selbst die blöden Vögel gehen zu Fuß. Sämtliches Getier beantragt in Rolfs Vorzelt Asyl, weil alles, was keine Kiemen hat, bereits im Wohnwagen ist.

ICH WILL FLIEGEN....."

"... heute regnet es mal wenigstens richtig!!!"

"... ich krieg hier einen Anfall und mach hier gleich den Landwirt und pflüge den Campingplatz um....."

17.05.2013: "liebes Tagebuch, seit nunmehr 9 Tagen verteidige ich den ersten Platz, Erfolg macht einsam ... ich glaube, Rolf hat den Zucker versteckt..." "das Wetter hier oben ist auch nicht besser, aber Morgen gib't's ja wohl Hammerwetter..."





BBSW 2013 - Ein Roman

"Liebes Tagebuch, gucke gerade "In aller Freundschaft". Dieser Vollpfosten von Chefarzt hat gerade einen Patienten verloren ... Das Wetter ist Kacke, mein Lieblingsverein spielt Kacke und Rolf versteckt immer den Zucker ..."

"liebes Tagebuch, habe Rolf wegen des Zuckers zur Rede gestellt. Rolf streitet alles ab, habe alle verbliebenen Zuckerstückchen durchgezählt. Ich beginne, die Zuckerstückchen von unten zu markieren ..."

"liebes Tagebuch, habe heimlich Zucker gekauft ... und natürlich Rolf nix davon sagen. Der wird schön blöd gucken, wenn ich Anna (ich habe meinem Zucker einen Namen gegeben) hinter meinem Rücken hervorzaubere ..."

18.05.2013: "liebes Tagebuch, kurz vor dem Ziel droht meiner Mannschaft der Wahnsinn. Ich trage BVB-Taschen durch die Gegend, Rolf trinkt aus Schalke-Tassen, Jens fordert den Hund permanent auf "Such die Thermik", Mika provoziert, indem er Anna isst und Rolf föhnt die Luft warm. Ich glaube die nächsten Tage werden schwer...." Es erreichen uns Grüße aus der ach so fernen Heimat:

"...richtig inventarisierter Zucker kann

grundsätzlich linear abgeschrieben werden. Sobald allerdings fest mit Zuckerverlust gerechnet werden muss, ist dieser Verlust unverzüglich abzuschreiben....

Mögliche Ersatzansprüche gegen den Endwender des Zuckers dürfen erst dann aktiviert werden, wenn mit der Realisierung des Anspruches sicher gerechnet werden kann..." Häää???

Danke Gerhard!!!



19.05.2013: "liebes Tagebuch, 11.11 Uhr sollen wir aufgerüstet am Start stehen...Schnell muss es gehen, weil Schnargel, Überschwemmung und Tornados drohen...."





BBSW 2013 - Ein Roman

"Liebes Tagebuch von Klaus, Wir sind nun mit dem Expeditions-SUV auf dem Weg in das Untergangswetter. Werden testen, welche Watttiefe möglich ist..."

Geschafft, Rolf und ich holen - nach einer denkwürdigen Siegerehrung - die Pokale ab. Wir sind gaaaaanz oben und werden wohl in diesem Jahr unsere Pokale verteidigen müssen.



Ich habe die LS 4 mit den Kameraden 4 Mal aufgerüstet, zwei mal bin ich geflogen und hab mich mehrfach "schrottgelacht". Ich weiß jetzt, dass man mit guten Klamotten beim Fußball niemals grätschen sollte, dass Jens zwar auf Kommando Nebel machen kann, aber ein schlechter Ratgeber für

Seniorenwandern ist. Nick hat in einem dramatisch schnellen Tempo das Doppelkopfspielen gelernt und Lukas hat mich gelehrt, dass man auch ausschließlich mit Schokoaufstrich überleben kann. Mir (und meinen Mädels) hat es super gut gefallen. Schön wäre es jedoch, wenn es beim nächsten Mal dann nur ein wenig mehr Wertungstage gibt. Im Übrigen war Obelix auch ein Teilnehmer aus der Doppelsitzerklasse, der sich gerne an die Wettbewerbe in Telgte erinnerte. Alter Schwede....., neben richtig gutem Wetter bei den Wettbewerben haben wir festgestellt, dass es aber auch noch viel schlechter (weil nasser) gelaufen ist...



Man sieht sich
Mantelklaus



Meine LS 4 Einweisung

Es war an einem schönen Schultag im Mai, eine Handvoll Schüler versammelte sich am Flugplatz, um dieses Wetter zu nutzen und den ein oder anderen schönen Start zu absolvieren.

Drei Flugzeuge wurden an den Start gebracht, die ASK 21, ASK 23 und die LS 4. Wir Schüler frequentierten fleißig die beiden Schulungsflugzeuge (ASK 21 & ASK 23), während die Scheinpiloten die leistungsstärkere LS4 vorzogen. Nach etlichen Starts brachte unser

Fluglehrer Klaus das Handbuch dieses Fliegers mit und bat Patrick, sich damit auseinanderzusetzen.



**Hartverchromen
Galv. Verzinken
Entfetten**

stephan  redecker

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



Meine LS 4 Einweisung

Er bekam eine Einweisung und durfte nun das erste Mal die vereinseigene LS4 fliegen.

Ohne damit gerechnet zu haben, sollte schließlich auch ich mir das Handbuch durchlesen und die wichtigsten Daten merken und verstehen. Ich war zunächst verwundert, dass auch ich nun die LS4 fliegen durfte, lehnte dieses Angebot jedoch natürlich nicht ab.



Nach kurzer Zeit war es dann so weit: Ich saß in einem Segelflugzeug mit deutlich besseren aerodynamischer Flugeigenschaften als ich bisher gewohnt war. Gewöhnungsbedürftig war nun auch die eher liegende Position. Ein paar Augenblicke später durfte ich diese Eigenschaften am eigenen Leib erfahren: das Flugzeug ließ sich noch besser fliegen als die 23'. Die Wirkung

der Ruder war sehr sensibel, ein kleiner Ausschlag des Steuerknüppels genügte. Auch die besseren Gleiteigenschaften machten sich bemerkbar: ich verlor langsamer an Höhe als gewöhnlich. Leider war ich nach kurzer Zeit wieder am Boden, doch um das Flugzeug noch besser kennen zu lernen, ließ ich es mir nicht nehmen, noch zwei weitere Mal den Himmel zu steigen. Es war klasse! Ich freue mich schon auf weitere schöne Flüge mit diesem tollen Segelflugzeug, der LS 4!

Auch Max erhielt an diesem ereignisreichen Tag seine Einweisung auf die LS 4 und so konnten wir auf einen tollen Tag zurück blicken!



Marius Büdenbender



Longest Day 2013

Auch 2013 hat die Jugendgruppe wieder einmal einen Longest Day veranstaltet. Der Begriff „Longest Day“, also längster Tag, ist dabei durchaus wörtlich zu nehmen, denn das Ziel dabei ist es den längsten Tag des Jahres, also den 21. bzw. 22. Juni von Sonnenaufgang an zum Fliegen zu nutzen.

Um den Tag bestmöglich nutzen zu können und um sich die frühmorgendliche Anreise zum Flugplatz zu sparen, trafen sich einige Jugendliche bereits am Freitagabend zum gemeinsamen Grillen am Flugplatz und übernachteten in der Werkstatt. Nach einigen abendlichen Erkundungstouren kehrte irgendwann dann auch mal Ruhe ein.



Kurz vor 4 Uhr morgens war es dann aber auch schon wieder vorbei mit der Stille. Einige weitere Vereinsmitglieder

die morgens ankamen, weckten sanft die schlafende Flugschülerschaft und trommelten zum Startaufbau. Mit dem ersten Morgengrauen wurden dann die Hallentore aufgeschoben, die Flieger zum Start gebracht, gecheckt und natürlich auch die Winde aufgebaut.



Auch die ersten Münsteraner Piloten tauchten auf und schoben ihre Flieger mit zum Start. Da sie auch den ersten Kaffee brachten, waren sie gern gesehene Kameraden.

Pünktlich mit dem ersten Sonnenstrahl um 04:43 war es dann endlich soweit. Seil straff, fertig, FREI! Mit der Sonne im Rücken wurde die ASK21 steil in den Himmel gezogen um bei absolut ruhiger Luft die erste Platzrunde zu drehen.

Was für eine Aussicht!





Longest Day 2013

Obwohl man „seine Platzrunde“ von den vielen anderen Flügen schon in und auswendig kennt, sind es ganz besondere Impressionen die solch ein frühmorgendlicher Flug mit sich bringt. Die noch tief stehende, schwach wirkende Sonne und die leichten Nebelschwaden in der münsterländischen Parklandschaft schaffen eine Atmosphäre die man nur schwer in Worte und Bilder fassen kann. Man muss sie einfach live erleben. Da der Flugplatz für die anderen Flieger noch geschlossen hatte, konnte die Ruhe auch für die Ausbildung in Form von ungewohnten Anflügen genutzt werden.

Gegen neun Uhr standen schon ca. 20 Starts auf der Liste und der Hunger meldete sich langsam. Zeit für eine Frühstückspause! Dank Familie Bieckmann war für ein vorzügliches Frühstück gesorgt, bei dem es an nichts fehlte.

Der Tag wurde dann noch für viele schöne Flüge genutzt und konnte Abends dann bei einem gemeinsamen Grillen gemütlich ausklingen.



Vielen Dank noch einmal an Familie Bieckmann für das großartige gespendete(!) Frühstück, an Jonny der so früh als Lehrer zur Verfügung stand, und alle weiteren Helfer die diesen besonderen Flugbetrieb ermöglicht haben. Ich freue mich schon auf einen Longest Day 2014, und kann nur jedem empfehlen auch einmal so früh zum Fliegen auf zu stehen, es lohnt sich!

Michael Brüggemann



BBSW 2013 - Start mit Hindernissen

Ja, ein wenig skeptisch war ich ja schon. Würde es ihm wirklich gefallen? Wie findet seine Familie es auf der BBSW? Wie reagiert Marita auf unseren Hund Paul? Schließlich hat sie wohl das eine oder andere Problem mit Hunden und ich hatte ja Klaus mehr oder wenig gedrängt mal auf der BBSW mitzumachen.

Aber seine Bereitschaft war schnell entfacht – die Leidenschaft Überland zu gehen und sich auf einem gemütlichen Wettbewerb mit anderen Piloten zu messen war also nicht erloschen. Aber kurz vor der Abreise gab es leider einen Trauerfall in unserer Familie und es sah so aus als wenn ich die Teilnahme kurzfristig absagen müsste. Ich war hin- und hergerissen. Sollte ich fahren oder nicht? Ich hatte Klaus quasi genötigt, auf der BBSW mitzumachen und nun bin ich nicht dabei? Auf der anderen Seite kann ich doch meine Frau, mit den vielen Dingen die zu organisieren sind, nicht alleine lassen?! Aber sie war der Meinung, ich solle fahren, könnte Ihr sogar helfen, wenn ich am ersten langen Wochenende Mika mitnehme, damit sie Zeit zum

Organisieren hat. Somit bekamen unsere Rückholer halt noch eine Zusatzaufgabe wenn ich fliegen sollte. An dieser Stelle kann ich nun jetzt schon sagen, dass dieses super geklappt hat. Und tausendmal Danke an Dich Heike!

Dann war es soweit. Klaus, Mika und ich machten uns, mit der LS 4 und dem Discus 2c, schon mal auf den Weg zur Mönchsheide. Unsere Familien und die Rückholer (Nick und Jens) würden dann vor Ort mit uns zusammen treffen.



Die Wetteraussichten waren leider nicht berauschend, aber die Hoffnung treibt uns Segelflieger ja immer an, doch an einen schönen Flug zu glauben.





BBSW 2013 - Start mit Hindernissen

Der erste Tag musste aber leider neutralisiert werden, für den zweiten Tag gab es jedoch ernsthafte Hoffnungen. Die Teilnehmerliste in der Offenen Klasse war wieder mit guten Namen besetzt und wer die Gesamtwertung gewinnen würde, war quasi schon vor dem ersten Flugtag klar. Der zweite Tag sorgte dann wirklich für regsames Treiben an den Anhängern. Die Flugzeuge wurden aufgebaut, ausgerüstet und zum Start gebracht. Die Aufgabe für alle Klassen war eine AAT mit entsprechender Streckenwahl und entsprechenden Zeitfenstern.



Die erste Wende lag im Westen des Rheins bei Düren und die zweite Wende dann östlich des Rheins bei Dierdorf (jeweils mit einem großen Kreis als Wendegebiet). Schon vor dem Start war

klar, dass es ein interessanter Tag werden würde. Die Wolken sollten im Laufe des Tages auseinander laufen, um sich dann mehr oder weniger als eine große Masse zu etablieren. So plante ich einen direkten Abflug nach dem Öffnen der Startlinie. Den ersten Schenkel wollte ich dann weit gen Westen ausfliegen, um dann mit Rückenwind den letzten Wendekreis kurz anzuschneiden um danach auf dem Endanflug nur einen kurzen Gegenwindschenkel zu haben. Der frühe Abflug klappte auch super! Ich konnte vor der Freigabe zwischen zwei Wolken ein wenig höher steigen als die anderen Flugzeuge und nutzte diese Zusatzhöhe auch direkt beim Start aus. Der Gegenwind war mit bis zu 30km/h schon recht ordentlich, die ersten Wolken brachten aber akzeptables Steigen hervor und es ging voran. Kurz hinter Badmünstereifel wurde die Wolkenoptik allerdings schlagartig schlechter. Ich hatte gerade einmal gut die Hälfte der Strecke hinter mir, die ich in Richtung der ersten Wende fliegen wollte.





BBSW 2013 - Start mit Hindernissen

Kurz vor Mechernich entschloss ich mich umzudrehen, um mein Glück im Osten zu suchen. Dieses würde aber bedeuten, die letzte Wende weit ausreizen zu müssen, um nicht viel zu früh wieder auf der Mönchsheide anzukommen. So hätte ich einen langen Gegenwindschenkel und das ginge nur mit vernünftigen Aufwinden. Aber diese lagen ja hinter mir und ich hoffte mein Plan würde aufgehen.

In ca. 550m über Grund nahm ich dann einen durchschnittlichen Aufwind an der mich erst einmal wieder nach Oben bringen sollte. Außerdem wollte ich ein Höhenpolster, um den Bereich zwischen Badmünstereifel und dem Radioteleskop Effelsberg, mit seinem

Wald und hügeligem Gelände, überfliegen zu können.

Zwischen Altenahr und der Mönchsheide war dann nur noch eine riesengroße Wolkenfläche zu erkennen, die aber schöne dunkle Stellen aufwies. Jetzt galt es möglichst hoch an diese Wolkenmasse zu kommen und zu hoffen, die Stellen mit Steigen zu treffen und von Regen verschont zu bleiben. Von Ahrweiler bis hinter die Mönchsheide brauchte ich dann auch nicht einen Kreis zu fliegen, denn diese dunkle Wolkenmasse trug sehr gut. Allerdings nur nahe der Basis.



BERKENKÖTTER

Inh. Olaf Wickord ■■■

■ Heizung

■ Sanitär

■ Kundendienst

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



BBSW 2013 - Start mit Hindernissen

Dieses konnte ich an den Doppelsitzern erkennen die tief unter mir um Anschluss kämpften – deren Abflug war erst kürzlich frei geworden.

Dieses gute Vorankommen und der Rückenwind mit seinen 30km/h trugen allerdings dazu bei, nun viel zu früh wieder an der Mönchsheide zu sein. So hatte ich nun also noch mind. eine Stunde zu fliegen, was bedeutete nun weit heraus fliegen zu müssen. Wenn ich aber zu weit herausfliegen würde, dann würde mich das schlechtere Wetter aber beim Nachhausekommen einholen und bei starkem Gegenwind nur schwache Bärte zu haben, ist eine schlechte Option. Also musste ich nun genau den Punkt finden, an dem ich nicht zu früh (wegen der Mindestzeit) und nicht zu spät (wegen dem drohenden schlechten Wetter) die Wende setzen würde. Mit dem Wind im Rücken ließ ich mir ein wenig Zeit und nahm in Kauf den Schnitt schlechter werden zu lassen (denn den max. äußeren Kreis der Wende würde ich sowieso erreichen und weiter fliegen würde ja keinen Sinn machen). Kurz vor Ailertchen setzte ich meine letzte Wende und nun würde ein letzter

Bart reichen, um nach Hause zu kommen. Diesen erwischte ich dann auch und mit bestem Gleiten nahmen der Discus 2c und ich die letzten 25km unter die Flächen.

Nach einer Wertungszeit von gut zwei Stunden erreichten wir die Ziellinie der Mönchsheide und wurden Tageszweiter, hinter Oliver Knischewski, mit einem Schnitt von 82,6km/h.

Klaus konnte in seiner Klasse einen, durch Geduld im Feingewinde herausgeflogenen, hervorragenden Tagessieg erfliegen. Das war doch schon mal ein super Anfang für die Segelflieger aus Telgte.



Dann fingen wir an, erst zu Warten, dann zu Bangen und schließlich nur noch zu Hoffen.





BBSW 2013 - Start mit Hindernissen



In diesen Tagen habe ich viel gelernt! Wie man genau mit dem I-Phone nach dem Wetter guckt, wie wichtig doch Gummistiefel sein können, dass am Abend fast immer Wetter zum Grillen ist, dass Klaus mit Alufolie grillt, dass die Cocktails von Andreas zwar lange brauchen, aber echt lecker sind, dass die Therme in Breisig etwas für uns ältere Männer ist, dass Allrad auf einem nassen Campingplatz sehr von Nutzen sein kann, dass das Beibringen von Doppelkopf langwierig sein kann, dass Fußballspielen ohne Aufwärmen recht schmerzhaft sein kann und dass das Warten auf das gute Wetter wirklich zermürend sein kann.

Die Wettbewerbsleitung und unser Wettermann Bernd versuchten wirklich, aus jeder noch so kleinen Lücke im schlechten Wetter, einen fliegbaren Tag

herauszuholen, aber es sollte einfach nicht sein. Trotzdem! Bernd hatte noch ein Ass im Ärmel: Zum letzten Tag der BBSW versprach er Granatenwetter! Fast gebetsmühlenartig wiederholte Bernd diese Aussage bei den morgendlichen Briefings – und irgendwann glaubten wir sogar daran! Selbst einen Tag davor sprach er, zwar nicht mehr vom Granatenwetter, aber von wirklich gutem fliegbarem Wetter. Nach einer Woche Warten, Bangen, Aufrüstübungen der Flugzeuge und Hoffen, war ich mir ehrlich gesagt gar nicht mehr so sicher, ob ich wirklich fliegen wollte. Natürlich wollte ich fliegen! Aber nachdem wir nun solange bei schlechtem Wetter ausgehalten haben, wollte ich doch nicht am letzten Tag meinen möglichen zweiten Platz verlieren! Ich nehme an, Klaus erging es ähnlich...

An diesem besagten Tag standen dann alle Flugzeuge in der Startaufstellung und auch eine Aufgabe war bekannt. Über der Mönchsheide bildete sich aber eine große Abschirmung, unter der wir warten mussten.





BBSW 2013 - Start mit Hindernissen

In einiger Entfernung konnten wir sogar Segelflugzeuge von anderen Plätzen sehen, die einen großen Bogen um die Heide und deren Abschirmung machten. Ein Thermiksnüffler konnte sich zwar zunächst halten, aber für ein Wettbewerbsfeld war es einfach nicht genug. Aber wir hatten ja noch Zeit – also warteten wir weiter. Dann wurde die Abschirmung tatsächlich dünner und dünner und die Hoffnung keimte wieder! Aber dann ... die Wetterberichte der Umgebung gaben eine Unwetterwarnung bzgl. Gewitter, Starkwind etc. heraus! Inzwischen war es nahezu blau geworden, aber bei einer solchen Vorhersage bzw. Warnung kann eine Wettbewerbsleitung kein Teilnehmerfeld auf Strecke schicken. Der Tag wurde also doch neutralisiert und ich war in meiner Klasser Gesamtzweiter und Klaus in seiner Klasse Gesamtsieger!

Der Tag wurde dann zum freien Fliegen genutzt und der eine oder andere Pilot flog noch ein wenig in Platznähe – allerdings war die Basis so niedrig und das Steigen so schwach, dass es ein wirklich extrem schwerer Überlandflug geworden wäre.

So hat es, jetzt mit der ersten Teilnahme von Klaus, die vom Wetter her schlechteste BBSW der Geschichte gegeben. Das hat der Stimmung aber nicht geschadet, denn die Aussage von Bernd wurde zum Motto: „Stellt Euch vor wir hätten Wetter für Wertungstage gehabt, aber am Abend kein Wetter zu Grillen!“

Vielen Dank an unsere Familien, die das immer so mitmachen, denn Segelflieger sind schon ein besonderes Völkchen. Und mind. genauso vielen Dank an unsere Rückholer Nick und Jens, die trotz des schlechten Wetters mit uns bis zum Schluss ausgehalten haben!

Gerüchten zur Folge hat Klaus für die BBSW 2014 bereits schon wieder die LS 4 beantragt – dieses Mal will er sich diese aber mit Lukas teilen.

Nur am ersten Wertungstag, da möchte er unbedingt selber fliegen ... dann hoffen wir mal auf besseres Wetter ...

Rolf Bieckmann



Impressionen aus dem Jahr 2013





Projekt BER

In der zweiten Julihälfte der vergangenen Saison hatten sich wieder einige Telgter Segelflieger nach Klix begeben, um die tollen Segelflugbedingungen der Region auszukosten. Nachdem es im Vorjahr das Wetter nicht allzu gut gemeint hatte, wollten Stephan und ich diesmal endlich das Projekt "Berlinumrundung" angehen.

Die Wetteraussichten für die erste Woche waren gut und so konnten wir zusammen mit Gesa direkt am ersten Tag gute 500 Streckenkilometer südlich von Berlin fliegen. Am Abend waren für den Folgetag ähnliche Bedingungen angesagt, so dass wir zunächst ein angemeldetes 500er FAI-Dreieck als sinnvolle Strecke angesehen hatten. Am nächsten Morgen war der Bericht von Stephans TopTherm aber sehr optimistisch und zeigte für die Regionen in unserer Nähe und auch nördlich Berlins bis zu 700 mögliche Streckenkilometer an. Einziger Haken an der Sache war, dass es blau bleiben sollte mit Arbeitshöhen bis 1800 Meter. Kurzerhand entschlossen wir uns, dass trotz der Blauthermik heute der Tag sein könnte, an dem es vielleicht für die

Berlinumrundung reichen würde und meldeten ein FAI-Dreieck über die Wendepunkte Stendal und Chojna in Polen an. Gesamtstrecke 600,6 Kilometer.



Leider akzeptierte das LX im Discus die Wendepunktdatei, die im Jahr zuvor noch problemlos funktioniert hatte, nicht und so konnte ich die Aufgabe nicht deklarieren, was natürlich viele Punkte kosten würde. Als wir das morgendliche Briefing bei Alex verließen, hatten sich über dem Klixer Flugplatz schon einige Cumuli gebildet. Es bestand die Hoffnung, dass es heute doch nicht so blau werden würde wie angesagt und dementsprechend hektisch wurde es dann auch am Start.





Projekt BER

TM und 77 standen in erster Reihe, so dass ich bereits um 10:30 starten konnte. Nach dem Ausklinken ging es gleich in über 2 m/s bis auf 1700 Meter hoch. Auf Kurs in Richtung Nordwest hatten sich schöne Wolken gebildet. Kurze Zeit später waren auch Stephan und Gesa in der Luft und wir machten uns auf die ersten 238 Kilometer nach Stendal. Gesa hatte eine kleinere Aufgabe angemeldet, der erste Schenkel führte sie aber ein gutes Stück in unsere Richtung.

Die erste halbe Stunde des Fluges konnten wir zuverlässige Wolken thermik nutzen und es ging zügig voran. Zwischen Hoyerswerda und Senftenberg standen dann aber die letzten Wolken. Im Westen war es wie angekündigt vollständig blau. Die Suche nach Thermik lenkte den Blick von nun an also eher Richtung Boden. Auf dem Fläming ging es halbwegs ordentlich. Das ED-R54 war inaktiv und spendierte uns einen brauchbaren Bart. Wir überflogen Brandenburg an der Havel und suchten Thermik über den Solarparks und Industriegebieten. Nordwestlich von Brandenburg ging es dann tiefer runter,

was uns veranlasste, zwei recht schwache Aufwinde zu kurbeln. Deutlich unter 1000 Meter über Grund fliegt unsereins bei Blauthermik ja nicht wirklich gerne weiter.

Südlich des ED-R71 stand endlich wieder ein brauchbarer Bart, der uns auf 1600 Meter hievte. Das ED-R71 war ebenfalls inaktiv und natürlich ging es darüber ordentlich hoch, so dass wir uns in 1900 Metern wiederfanden bevor wir die erste Wende Stendal anfliegen wollten. Auf den letzten Kilometern zum Flugplatz Stendal stießen wir dann auf anhaltend starkes Fallen.

Glücklicherweise ging es dann direkt an der Wende wieder in einen 2 Meter-Bart.

Um 13:55 nahmen wir Kurs auf Chojna und waren somit noch im Zeitplan. Die vor uns liegenden 177 km dorthin wollten wir bis 16 Uhr zurückgelegt haben.

Unser Plan war nochmals das ED-R71 anzusteuern. Jedoch hielten wir uns nun 3 bis 4 Kilometer südlicher als auf dem Hinweg zur Wende.





Projekt BER

Im Geradeausflug ging es nun bis kurz vor das ED-R ohne nennenswert an Höhe zu verlieren. Auf dem Hinweg waren wir offensichtlich durch das Sinkgebiet dieser Aufreihung geflogen. Echt blöd, wenn es keinerlei optische Anhaltspunkte gibt...

Beim Durchflug des ED-R71 in östlicher Richtung blieb das Vario die ganze Zeit im negativen Bereich. Es machte sich schon etwas Ratlosigkeit bei uns breit, als wir kurz hinter dem ED-R, südlich von Rathenow in den besten Bart des Tages stolperten. Mit integrierten 3 Metern ging es hinauf auf 1800 Meter. Danach führte uns ein langer Gleitflug in die Gegend nördlich Berlins. Es ging wieder unter 1000 Meter und die Wahl des Flugwegs war nicht ganz einfach, da größere Waldgebiete vor uns lagen und ein Ausweichen nach Süden aufgrund der Luftraumstruktur nicht möglich war. Um etwas Entscheidungsspielraum zu bekommen, mussten wir wieder einen schwachen Bart annehmen, in dem wir uns 200 Höhenmeter holten. Fünf Kilometer später stand dann vor dem ehemaligen NVA-Gelände Rühniker Heide wieder ein schöner, runder 2 Meter-Aufwind.

Aus 1900 Meter hatten wir nun auch mal etwas Zeit, um den Blick auf die Hauptstadt zu genießen.

Auf dem weiteren Weg Richtung Chojna konnten wir recht ordentliche Aufwinde finden und es schien mir realistisch, dass unsere Aufgabe machbar sein könnte. Kurz vor der Oder kurbelten wir nochmal bis an die Basis und konnten von dort sicher die Wende erreichen. Um 16:09 fanden wir uns über dem Flugplatz Chojna wieder, nur wenige Minuten hinter dem Zeitplan. Die restlichen 185 km zurück nach Klix sollten bis zum Thermikende eigentlich zu schaffen sein.

Kurz nachdem wir gewendet hatten, konnten wir nochmal gute 1800 Meter erreichen. Als wir dann wieder in den deutschen Luftraum eingeflogen waren, wurde die Luft sehr ruhig. Über eine Strecke von 50 km konnten wir keinen nennenswerten Aufwind finden. Hier und da gab es mal einen Meter, der aber beim zweiten Kreis schon wieder verschwunden war. In der Gegend zwischen Fürstenwalde und Frankfurt (Oder) hatten wir noch 700 Meter über Grund.





Projekt BER

Wir flogen Felder an, auf denen gerade die Mähdrescher unterwegs waren. Immer wieder konnten wir 50 oder 100 Höhenmeter gewinnen, aber ein ordentlicher, anhaltender Aufwind war nicht auszumachen. Im Süden Richtung Heimat hatten sich inzwischen hohe Cumuli gebildet. Diese waren für uns aber unerreichbar. Wir glitten vorsichtig weiter. Stephan machte einen Schlenker in Richtung Osten. Ich hatte über der Ortschaft Beeskow eine kleine Quellung ausgemacht. Davor lag allerdings ein größeres Waldstück und ich konnte die Außenlandesituation dahinter nicht einschätzen.

Ich entschloss mich, vorsichtig über den Wald zu fliegen und falls nötig zu den Außenlandefeldern davor zurückzukehren. Über dem Wald trug es allerdings ganz gut. Ich versuchte jeden Lupfer auszunutzen und am Ende einer Strecke von 11 km hatte ich lediglich 40 Höhenmeter verloren.

Am Südrand des Waldes gab es einen knappen Meter Steigen, den ich erstmal mitnahm. Stephan hatte bei seinem Schlenker leider kein Steigen finden können und war nun einiges tiefer als ich.

Inzwischen hatte ich etwas weiter Richtung Beeskow verlagert und fand dort gute 1,5 Meter vor. Ich informierte Stephan über das Steigen und die vorhandenen Außenlandemöglichkeiten, und er kam in meine Richtung.

Die Quellung über Beeskow hatte sich derweil vielversprechend entwickelt und in 1200 Meter verließ ich meinen Aufwind in der Erwartung von noch besserem Steigen. Über dem Industriegebiet der Stadt zeigte das Vario dann endlich wieder eine drei vor dem Komma. Ich sprach nochmal mit Stephan, der aber nur noch 300 Meter über Grund hoch war.

Da mein Bart richtig ordentlich war, hatte ich Hoffnung, dass er auch unten raus gut gehen könnte. Stephan kreiste 1000 Meter unter mir ein, doch leider war dort kein Steigen zu zentrieren. Die erste Außenlandung in der jüngeren Geschichte des Nimbus war nicht mehr zu vermeiden.

Kurz nachdem Stephan gemeldet hatte, dass die Landung glatt gelaufen war hatte ich die Basis in 1900 Metern erreicht.





SEGELFLUGPOST

TELGTER SEGELFLUGPOST



Projekt BER

Ich war mir jetzt ziemlich sicher, dass es die letzten 100 Kilometer bis nach Hause reichen würde.

Auf Kurs standen wenige, aber schöne und hohe Cumulanten. 20 Kilometer südlich von dem rettenden Bart bei Beeskow hatte ich in 2200 Metern Endanflughöhe auf Klix erreicht. Da ich es am Ende dieses langen und spannenden Fluges nicht zu knapp gestalten wollte, holte ich mir bei Cottbus nochmal 400 Höhenmeter dazu. Die letzten 60 Kilometer ging es dann im

Geradeausflug nach Hause. Um 18:30 Uhr, nach 7:58 h Flugzeit, schwebte der Discus wieder über den Pommern auf dem Klixer Flugplatz. Zusammen waren Stephan und ich an diesem Tag 1134 Kilometer geflogen, aber ein angemeldetes 600er hatten wir nun leider beide nicht. So werden wir wohl demnächst wieder kommen müssen, und es dann nochmal machen :-)

Florian Giesen



**GANZ TELGTE
FLIEGT AUF
BESTE SICHT.**



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



Flugzeuge der Segelfluggruppe Telgte e.V.

Wir, die Segelfluggruppe Telgte e.V., verfügen über 4 moderne Segelflugzeuge. So haben wir als einer der ersten Vereine überhaupt, vor vielen Jahren unseren kompletten Flugzeugpark von Holz auf Kunststoff umgestellt. Zum Starten nutzen wir unsere selbstgebaute Seilwinde. Auch diese war eine der ersten Winden mit leistungsstarkem Dieselmotor und setzt noch Heute Maßstäbe. Alle Flugzeuge sind mit dem FLARM-System ausgerüstet. FLARM ist ein Kollisionswarngerät, welches die aktuelle Position (mittels GPS) an andere Empfänger in der Nähe übermittelt und auch deren Position empfängt.

Die Gleitzahl eines Segelflugzeuges bestimmt das Gleitverhältnis. So kann z.B. ein Segelflugzeug mit einer Gleitzahl von 30 aus 1000m Höhe bei idealen Bedingungen (ruhiger Luft) 30.000m = 30km gleiten.

Die **ASK 21** ist ein doppelsitziges Segelflugzeug mit T-Leitwerk, festem gefedertem Fahrwerk und Bremsklappen auf der Flügeloberseite. Das Segelflugzeug ist in GFK-

Sandwichbauweise hergestellt. Wir nutzen die ASK 21 für Schulungsflüge, Überlandflüge, Schnupperflüge, Übungsflüge und Kunstflug der Lufttüchtigkeitsgruppe "A". Die ASK 21 ist unser „Arbeitspferd“ und ist bei Schülern, Fluglehrern und Scheinpiloten auf Grund ihrer sehr gutmütigen Flugeigenschaften und Robustheit sehr beliebt. Im letzten Jahr wurde die ASK 21 komplett neu lackiert und auch ihre Cockpits wurden neu aufgebaut und gestaltet.



Baujahr:	1986
Spannweite:	17,00m
Max. Fluggewicht:	600kg
Gleitzahl:	ca. 34,5
Höchstgeschwindigkeit:	280km/h



Flugzeuge der Segelfluggruppe Telgte e.V.

Die **ASK 23** ist ein einsitziges Schul- und Leistungssegelflugzeug in GFK-Bauweise. Die Einsatzmöglichkeiten reichen vom ersten Alleinflug bis hin zu Wettbewerbsflügen. Die ASK 23 hat ein T-Leitwerk, ein festes gefedertes Fahrwerk und Bremsklappen auf der Flügeloberseite. Die ASK 23 wird von uns hauptsächlich für einsitzige Schulungsflüge, erste lange Thermikflüge, Übungsflüge und erste Überlandflüge eingesetzt. Auch die ASK 23 ist durch ihre extreme Gutmütigkeit und ebensolche Robustheit sehr beliebt. Die ASK 23 wurde im Jahr 2011 ebenfalls neu lackiert und modernisiert.



Baujahr:	1986
Spannweite:	15,00m
Max. Fluggewicht:	380kg
Gleitzahl:	ca. 34
Höchstgeschwindigkeit:	215km/h

Bisher größte Strecke: 343,27km /
Martin Berning

Die **LS 4** ist ein einsitziges Hochleistungssegelflugzeug mit T-Leitwerk, gefedertem Einziehfahrwerk, und Bremsklappen auf der Flügeloberseite. Die LS 4 verfügt über Wassertanks in den Tragflügeln, die der Aufnahme von Ballast zur Leistungssteigerung im Gleitverhalten dienen. Das Flugzeug wird eingesetzt zur Fortgeschrittenenschulung, Überlandflügen und Wettbewerben und ist in GFK-Bauweise hergestellt. Unter den Segelfliegern ist die LS 4 weltweit sehr beliebt, vereint sie doch Gutmütigkeit, eine sehr bequeme Sitzposition und gute Flugleistungen auf eine sehr zufrieden stellende Art. Sie gehört zu den am meisten hergestellten Segelflugzeugen weltweit.





Flugzeuge der Segelfluggruppe Telgte e.V.

Baujahr: 1990
Spannweite: 15,00m
Max. Fluggewicht: 472kg
Max. Wasserballast: 140Ltr.
Gleitzahl: ca. 40,5
Höchstgeschwindigkeit: 270km/h

Bisher größte Strecke:
515,15km / Michael Otremba



Der Discus 2c ist ein einsitziges Hochleistungssegelflugzeug der modernsten Generation mit Sicherheitscockpit, T-Leitwerk, gefedertem Einziehfahrwerk und Bremsklappen auf der Flügeloberseite. Der Discus 2c verfügt über Wassertanks in den Tragflügeln, die der Aufnahme von Ballast zur Leistungssteigerung im Gleitverhalten dienen. Das Flugzeug wird eingesetzt für Überlandflüge und auf Wettbewerben. Die Besonderheit ist die Variabilität des Flugzeuges. So kann es mit 15m oder 18m Spannweite geflogen werden. Es ist uns damit möglich viele Wettbewerbsklassen abzudecken, wobei der Discus 2c in der 15m-Version in der Standardklasse die Spitze bildet.

Baujahr: 2009
Spannweite: 15,00m/18,00m
Max. Fluggewicht: 525kg / 565kg
Max. Wasserballast: 200Ltr.
Gleitzahl: ca. 45 / 48
Höchstgeschwindigkeit: 280km/h

Bisher größte Strecke 15m:
510,23km / Florian Giesen
Bisher größte Strecke 18m:
614,65km / Florian Giesen



Die besten Tage kommen unerwartet - Zwischen Rhein & Weser

Es war Samstagabend als Stephan mich anrief und ich ahnte auch schon was er wollte. Wir hatten uns morgens noch in Klix verabschiedet nachdem wir dort unsere Zelte abgebaut und die dazugehörigen Klamotten in unsere Autos verpackt hatten. Eineinhalb Wochen war ich in Klix. Das oftmals so gute Klixer Wetter blieb mir in diesem Jahr vergönnt. Stephan erkundigte sich bei nach meiner Heimfahrt und wir redeten über die Front, die wir während der Fahrt von Klix nach Telgte durchquerten.



Im Osten der Republik war es morgens schon sehr warm und schwül gewesen. Um die Mittagszeit noch vor Kassel etwa, gewitterte es heftig und wir durchfuhren starken Platzregen. In Telgte angekommen war die Luft klar

und kalt. Und jetzt? Die Wettervorhersage von Wetter-Jetzt prognostizierte für den Sonntag aufgrund von Ausbreitungen von Telgte aus lediglich einen möglichen Streckenflug von etwa 300 km, sodass ich mich im Prinzip schon dazu entschlossen habe, meinen Berg von Wäsche zu waschen und mein Zelt sauber zu bekommen. Stephans DWD Wettervorhersage jedoch war optimistischer. Wir hofften auf Rückseitenwetter und verabredeten uns für den Sonntag um 10 Uhr am Flugplatz. Wie sich herausstellte viel zu spät. Edgar war natürlich schon da und tankte Wasser. Auch Rolf war mit dem Vereins-Discus bereits aufgerüstet und Stephan trommelte schon Hilfskräfte zusammen um den Nimbus wieder zusammenzustecken. Das Wetter war vielversprechend. Die Sicht war sehr gut und der Wind kam schwach aus Süd-West. Ungewöhnlich war, dass sich um ca. 10:00 die ersten Cummulies bildeten, was das Aufrüsten ein wenig beschleunigte, meine Befürchtungen von Ausbreitungen jedoch wachsen ließ.





Die besten Tage kommen unerwartet - Zwischen Rhein & Weser

Ich war ein wenig verunsichert was den Tag anging. Edgar konnte mich jedoch trotzdem überreden Wasser zu tanken. Danke Edgar! Also 80 Liter in den Discus. Laut den Schwaben, die ja bekanntlich den Discus gebaut haben, fliegt der Vogel auch überhaupt erst mit Wasser richtig gut.

Start war um 11:30 h von der Piste 10 im F-Schlepp. Hinter dem UL dann sicherheitshalber von Asphalt. Edgar und Rolf waren schon unterwegs und berichteten über Funk von Steigwerten bis zu 3m/s und einer Basis von knapp 1000m. Für Telgter Verhältnisse waren das für diese Uhrzeit sehr gute Werte und ich freute mich schon, denn nun war ich an der Reihe. Mein Plan für den Flug war ein grober, ich hatte nichts ausgeschrieben. Dafür war die Gefahr von Ausbreitungen einfach zu groß. Als Ziel setzte ich mir, möglichst viel Strecke nach OLC Regeln zu fliegen und dessen Schenkel strategisch sinnvoll zu nutzen. Also erst einmal in den Westen südlich an Münster vorbei, da sich hier die ersten Wolken gebildet hatten. Die Bärte waren kräftig und so eng, wie man sie von den Frühlingsmonaten her kennt. Ich hatte auf den ersten paar Kilometern

Probleme die Bärte auf antrieb zu treffen und zu zentrieren, was mich irgendwie ärgerte. Vielleicht sollte ich öfters mal mit Wasser fliegen denn dadurch verliert der Discus in der Thermik die Feinfühligkeit. Oder anders gesagt, ich bin nicht feinfühlig genug um die Zeichen vom Discus mit Wasser zu deuten. Wie auch immer. Nach zwei Stunden hatte ich mich wieder dran gewöhnt und es lief gut. Mittlerweile hatte ich im Westen bei Brünen kurz vor Wesel gewendet. Persönlich war ich im Segelflugzeug so weit im Westen zum ersten Mal unterwegs und ich konnte einen Blick auf den bräunlichen Rhein werfen. Nach der Wende in Wesel traf ich Stephan im Nimbus wieder und zusammen flogen wir ein kurzes Stück gen Norden an der holländischen Grenze entlang. Ich musste ihn aber irgendwann zurücklassen. Der Nimbus ist halt schon von der älteren Generation und kann dem Discus bei hohen Vorfluggeschwindigkeiten mit Wasser in den Flächen nicht lange folgen.





Die besten Tage kommen unerwartet - Zwischen Rhein & Weser

Auf dem Weg in Richtung Nord-Ost bei Rheine war die Basis auf 1500m geklettert und ich konnte anfangen Gas zu geben. Ab Osnabrück liefen die Cumulus breit. Hier sollte Wetter-Jetzt Recht behalten denn die Gleitstrecken zwischen den Bärten wurden immer länger.



Ich musste einen leichten Bogen um das Oldenburger Münsterland fliegen, um nicht in Schwierigkeiten zu geraten. Wie die Ergebnisse im OLC belegen war das kein Tag für Clubklassepiloten, die vermutlich nicht mit den weit auseinander stehenden Aufwinden zurecht kamen. An der Weser entlang am Luftraum Hannover setzte ich die zweite Wende 15km nördlich von Nienburg, da weiter nördlich die Basis gleich mehrere Hundert Meter absank. Von dort aus flog ich wieder Richtung

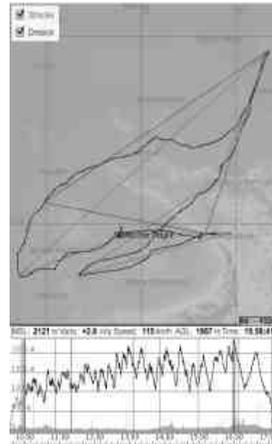
Süd-Ost auf Porta Westfalica zu. Hinter dem Weserbergland entschied ich mich die restliche Zeit des Tages im Münsterland zu verbringen. Ein Fehler wie sich herausstellte. Edgar, der den ganzen Tag über nur ein paar Kilometer vor mir herflog, entschied sich ins Sauerland zu gleiten. Ich vermutete dort ähnliche Ausbreitungen wie im Norden und auch die Luftmasse war dort feuchter, die Sicht schlechter. Nach einem geflogenen ZickZack unter den letzten Fetzen im Münsterland kurbelte ich um 18:20 h den letzten Aufwind mit einem schwachen Meter pro Sekunde über der Senne bei Oerlinghausen, um dann in der toten Luftmasse mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens nach Telgte zu fliegen. Meiner Meinung nach ist das der beste Teil eines Überlandfluges! Erst recht wenn das Navi einem sagt, dass man „safe“ ist und sicher nach Hause kommt. Mit der Landung um 19:13 h hatte ich 704 OLCkm und einen 98iger Schnitt auf dem Rechner stehen. Wahnsinn! Dass der Tag so gut werden würde hätte ich im Voraus nicht erwartet.





Die besten Tage kommen unerwartet - Zwischen Rhein & Weser

Die Analyse des Tages zeigt jedoch, dass man durch einen noch früheren Start und den Einflug ins Sauerland noch weiter hätte fliegen können, wie beispielsweise der Flug von Edgar zeigt, der mal „eben“ 90km drauf legte. Insgesamt gesehen ein sehr erfolgreicher Tag für diejenigen die den Tag von Telgte aus nutzten. Nur schade, dass solche Wetterbedingungen von Telgte aus nur selten vorzufinden sind. Ich jedenfalls werde das nächste Mal vorbereitet sein!



Tim Krampe

Segelfliegen mit der Segelfluggruppe Telgte e. V.

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



Im Oktober am Hang

Nääät nääät nääät. 05:00 Uhr. Es Mitte Oktober, für meinen Geschmack viel zu früh und noch stockfinster. Der Wecker lärmt und ich möchte ihn für einen kurzen Moment instinktiv mit einem Wurf gegen die Wand gewaltsam zum Schweigen bringen. Aber nur für einen kurzen Moment. Ich habe diesen Quälgeist am Abend vorher ja selbst, im vollen Besitz meiner geistigen Kräfte, auf eine derart unstudentische Zeit eingestellt.

Deutlich schneller als gewöhnlich fährt sich mein Hirn hoch und ich schleppe mich erstmal unter die Dusche. Ohne Frühstück fahre ich über leere, nasse Straßen zur Akaflieg. Beim ersten Kaffee wird um 06:00 Uhr noch mal das Wetter gecheckt und ein kurzes Briefing abgehalten. Der Wind weht kräftig aus Südwest bis West, morgens könnte es noch kurze Schauer geben, aber an sich sollte der Tag gut fliegbar sein.

Wir wollen an den Hang! Kurz nach 06:00 Uhr werden also der ASW28-Anhänger an den Akafliegbus und der Discus 2 an meinen guten alten Mondeo gehängt und auf geht's in Kolonne mit zwei Gespannen der DLR Fluggruppe Richtung Bisperode.

Unterwegs gibt's ein kurzes Frühstück und pünktlich zum lokalen Briefing um 09:00 Uhr treffen wir in Bisperode ein, wo wir direkt einige bekannte Gesichter entdecken.

Die Formalitäten und lokalen Regeln ("kein Unflug am Hang") sind schnell geklärt und es geht ans Aufrüsten. Bei schon durchaus kräftigem Wind sind die Flieger trotzdem schnell zusammengesteckt und werden prompt erst einmal von Oben nass. Auch auf der Hinfahrt mussten wir einige male den Scheibenwischer benutzen und jetzt ist der Regen sogar eher stärker. Die Wolken hängen noch ziemlich tief, der Hang steckt noch in einer gräulichen Suppe und wir fragen uns was wir hier eigentlich überhaupt tun.

Aber die Meteorologen haben scheinbar doch nicht gelogen. Es hört auf zu regnen und um kurz nach 10:00 Uhr startet der erste eingeborene Bisperoder an der Winde.





Im Oktober am Hang

Bei dem kräftigen Wind gibt es eine ordentliche Ausklinkhöhe. Der Flieger verschwindet schon mal nicht in den Wolken sondern, gleitet mit einigem Rückenwind ziemlich Flott zum Hang und gewinnt an Höhe. Der Ith scheint also zu funktionieren!

Um 10:55 sitze dann endlich auch ich im Discus 2, das Seil wird eingeklinkt und die Winde zieht mich auf knapp 500m GND. Die Basis ist inzwischen etwas angestiegen und mit kräftigem Rückenwind fliege ich den Hang in einem 45° Winkel Richtung Osten an. Bis zum Hang verliere ich nur knapp 50m Höhe und komme somit etwas über der Hangkante an. Beim Steinbruch wird der Flieger dann zum ersten Mal kräftig angehoben. Vorsichtig fliege ich eine kurze Schleife und gewöhne mich kurz wieder an das "etwas andere Fliegen" am Hang. Das funktioniert wunderbar und auf geht's unter einigem Vorhaltewinkel am Hang entlang bis kurz hinter Ithwiesen. Dort wird der Hang etwas flacher und das Tal unlandbar. Also schnell gewendet und zurück Richtung Bisperode. Dabei fliege ich etwas langsamer um Höhe zu gewinnen. Laut Wettervorhersage

kommt der Wind vor Allem morgens aus Südwest und soll am frühen Nachmittag schon auf westlichere Richtungen drehen. Wenn ich also vom Ith zum Süntel "springen" und an der Wiehe fliegen möchte, dann lieber früher als später.



Am westlichen Ende des Ith zeigt mein Höhenmesser gut 800m an, könnte zwar mehr sein, aber sollte eigentlich gut für einen Sprung an den ca. 15km entfernten Süntel reichen. Die Äcker im Tal und im Einschnitt sehen zwar matschig, aber alle gut landbar aus. Also noch mal kurz auf den Höhenmesser geguckt, ein letztes Steigen am Hang mitgenommen und auf geht es!





Im Oktober am Hang

Die Luft ist weiterhin kräftig in Bewegung, aber der Hangaufwind der die letzten 20 Minuten meine Tragflächen umschmeichelt hat fehlt; das Vario zeigt kräftig nach Unten. Der Höhenverlust hält sich die ersten 10km einigermaßen in Grenzen, aber dann wird das Fallen stärker. Im Nachhinein dürfte der Hamelner Hang der Übeltäter sein der mir, obwohl er recht flach ist, mit seinem Lee die Luft unter den Flächen geklaut hat.

Weitere 5km später komme ich dann am Süntel an. Leider kann ich rechts aus dem Cockpit zum Süntel RAUF schauen, denn der Sprung hat doch mehr Höhe gekostet als erwartet. Zwischen meinem Hintern und dem Acker im Tal befinden sich nur noch ca. 200m Luft. Das war nicht ganz so geplant, aber was solls. Der Acker ist längst ausgesucht und...

Jetzt soll der Flug eine knappe halbe Stunde nach dem Start schon wieder vorbei sein? Die ganze Aktion um den Flieger hier auf dem Acker zu verdrecken? Gott sei Dank nicht! Schon seit den ersten Metern am Süntel ist das Sinken wieder schwächer geworden; hier "Unten" ist es etwas

ruhiger und kurz bevor ich das Fahrwerk ausfahre hebt der Hang mich wieder leicht an. Wenige Sekunden später stehen wieder 50m mehr auf dem Höhenmesser und ich fliege einige Achten.



Den Acker immer noch sicher im Auge, bringen wenige weitere Achten mich wieder in komfortablere Höhen und ich muss nicht mehr zum Hang raufschauen. Fünf lange Minuten nach meiner Ankunft am Süntel sage ich gedanklich dem Acker ein "Heute nicht" und gebe erleichtert endlich wieder Gas Richtung Westen. Die nächsten Kilometer laufen wie man es sich vorstellt, der Hang trägt zuverlässig in angenehmen Höhen.





Im Oktober am Hang

An der Schaumburg teste ich kurz ob da vielleicht eine Welle steht, aber dazu ist die Atmosphäre wohl zu turbulent, und die inzwischen angestiegene Basis mit zerrissenen Cumuli spricht auch dagegen. Also weiter Richtung Kaiser-Wilhelm-Denkmal. Kurz vor der Bückeburger Kontrollzone kommt mir zum ersten Mal an der Wiehe ein Flieger entgegen. Während sich am Ith schon einiger Verkehr tummelte, war die Wiehe bisher leer. Mit einem kurzen Flächenwackeln begrüße ich den Anderen und ich melde mich im Funk beim Bückeburger Turm. Die echt freundlichen Controller erteilen mir die Freigabe und nach fünfminütigem Kontrollzonendurchflug springe ich über die Weser und mache ein Foto vom Kaiser Wilhelm. Mist! Foto verwackelt, leider nix geworden. Naja auch egal.



Der Haupthang der Porta funktioniert zwar gut, aber nicht so gut wie ich es von vor zwei Jahren in Erinnerung hatte. Ein Blick auf die Windräder im Tal bestätigt, dass die Wetterfrösche recht hatten, der Wind hat schon weiter auf West gedreht, weshalb ich mich entschliefte die Porta nicht "ganz auszufliegen" und in 550m MSL 70km vom Startplatz entfernt wende und den Rückweg antrete. Der Westwind schenkt mir eine ordentliche Rückenwindkomponente, so dass ich nur 20 Minuten später am Süntel zum ersten Mal wieder kreise, um zurück zum Ith zu Springen. Dem Rückenwind sei Dank war der Rücksprung deutlich komfortabler, mit geringerem Höhenverlust und ich kann am Ith direkt wieder weiter Gas geben. Der Wind ist noch kräftiger geworden und der Hang trägt so gut, dass der gelbe Strich auf dem Fahrtmesser das Tempo, und damit auch die Höhe vorgibt. Bei 200kmh rumpelt es teilweise ganz schön kräftig.





Im Oktober am Hang

Einen weiteren Sprung rüber zur Süntel wage ich nicht, das knappe Ankommen beim ersten Mal und der weiter auf west gedrehte Wind sprechen zu deutlich dagegen. Die Außenlandung eines anderen Fliegers auf dem Acker den ich vor wenigen Stunden noch anfliegen wollte, bestätigt diese Entscheidung. Den Rest des Fluges verbringe ich am, mit ca. 25km Länge, doch recht überschaubaren lth und genieße einfach den kräftigen Hangaufwind. Mit meinen Kameraden versuche ich noch einige Male am lth eine Welle zu erwischen, aber das Wetter scheint zu labil. Wir schaffen es zwar kurz über die Cumulifetzen zu steigen, aber laminares Steigen will sich einfach nicht einstellen. Im späteren Verlauf des Nachmittags bilden sich sogar noch Wolkenstraßen, die jedoch leider auch nicht wirklich ausfliegbar sind. Ziemlich genau fünf Stunden nach dem Start habe ich dann endgültig kalte Füße und setze zum Anflug auf Bisperode an, um noch in Ruhe abrüsten zu können.

Auch die anderen Flieger sind kurze Zeit später im Hänger verstaut und wir stärken uns vor der Rückfahrt noch in der lokalen Schnitzelschmiede. Den

Schnitzeln sei hier noch ein eigener Satz des Respekts geschuldet: MANN waren das Schnitzel! Die haben sich den Titel "Riesenschnitzel" kräftig verdient und selbst ausgehungerte Segelflieger hatten daran zu Kämpfen ihren Teller leer zu bekommen. Als Fazit nach 250 OLC-KM und noch mal genau so vielen Kilometern mit dem Anhänger auf der Straße, bleibt zu sagen das Hangflug für mich alles andere als langweilig ist, und ich an diesem Tag wieder viel gelernt habe. Bei noch besserem Wetter sind am Hang auch ohne Probleme über 500km möglich oder man kann in der Welle über 2500m hoch steigen. Sicherlich ist es einiger Aufwand und etwas anderes als der thermische "flächige" Überlandflug.

Aber bei passenden Wetterlagen ist der Mittelgebirgshangflug durchaus ein tolles Erlebnis, eine gute Chance seinen fliegerischen Horizont zu erweitern und eine Möglichkeit, die Saison etwas zu verlängern.

Michael Brüggemann



Impressionen aus dem Jahr 2013





50.000 Windenstarts, eine stolze Summe

Sinnlose Freizeit, Windefahren?

...von wegen!

Zahlen und Fakten von Michael „Otti“ Otreмба

Die Segelfluggruppe Telgte hat am 02. Juni 2013 den 50.000sten Windenstart der Vereinsgeschichte mit ihren eigenen und in Eigenarbeit gebauten Doppeltrommel-Startwinden durchgeführt. Dabei sind alle Windenstarts seit dem Betrieb der ersten Winde im Jahre 1958 unfallfrei verlaufen, worauf der Verein natürlich stolz ist. Diese erfreuliche Tatsache liegt zum Einen sicherlich daran, daß die Segelflugzeugführer im Windenstart gut geschult und die Startwindenfahrer gut ausgebildet sind, zum Anderen haben aber auch die Zuverlässigkeit und die Robustheit der Winden sowie deren einfache Bedienbarkeit dazu beigetragen.

Gemäß den Startwindenfahrer-Bestimmungen des Deutschen Aero-Club e.V., können Jugendliche ab 15 Jahren mit der Ausbildung zum Windenfahrer beginnen, wenn sie vorher selber mindestens 30 Segelflugstarts an der Winde gemacht

haben. Diese gesetzlichen Vorgaben werden in der SFG Telgte so umgesetzt, daß die künftigen Windenfahrer-Anwärter zuerst ihren „ersten Alleinflug“ im Windenstart absolvieren, um danach dann mit der Windenfahrerausbildung anzufangen. Dadurch können sich die Flugschüler am Anfang ganz aufs Fliegen konzentrieren. Die Ausbildung der Anwärter übernehmen im Verein vom DAeC anerkannte und erfahrene Startwindenfahrer, welche diese Tätigkeit zum Teil schon seit mehreren Jahrzehnten ausüben.



In diesen vergangenen Jahrzehnten hat es während des Windenbetriebs schon so einige erwähnenswerte Ereignisse gegeben, welche sich auch in Zahlen fassen lassen.





50.000 Windenstarts, eine stolze Summe

Unsere erste Winde hatte immerhin 24.285 Schleppe in 27 Jahren erreicht, den ersten davon machte am 18. August 1958 Walter Dierkes in der Hüttruper Heide in Greven. Bis zum Ende des Jahres 58 wurden dann noch 1356 weitere Schleppe in Handorf-Dorbaum und auf dem Fliegerhorst in Gütersloh durchgeführt.



Der letzte Schlepp erfolgte schließlich am 05. oder 06. Oktober 1985 in Telgte. Das genaue Datum sowie der letzte Windenfahrer lies sich bis Redaktionsschluß nicht mit Sicherheit klären. Da die Windentagesberichte der beiden Winden sich in diesem Jahr durch den parallelen Betrieb nicht mit letzter Gewißheit zuordnen lassen, kommen sowohl Alfons „Fönte“ Bieckmann, Ingo Benning oder ich in Frage. Vielleicht kann Fönte sich noch daran erinnern?



Der gute alte Opel-Blitz wurde jedenfalls an das Technikmuseum in Sinsheim verkauft, wo er heute als restaurierter Pritschen-LKW ausgestellt ist.





50.000 Windenstarts, eine stolze Summe



Die „neue“ Winde schaffte dann nach 28 Jahren den 25.000sten Schlepp am 07. Juli 2012 mit Philipp Stadtmann als ihren Bediener, auch eine stolze Zahl. Bei diesem Schlepp hing Marius Büdenbender mit der ASK 23 am Seil. Den ersten Schlepp führte am 30. September 1984 Ingo Benning durch. Der 50.000ste Schlepp beider Winden zusammen erfolgte dann wie eingangs erwähnt am 02. Juni 2013. Der glückliche Windenfahrer an diesem Tag war Theo Post jun., welcher die ASK 21 mit Jonny Kroos und Moritz Heimann in die Höhe gezogen hatte. Dieses Großereignis wurde natürlich gebührend mit einem zünftigen Grillabend und Freibier im Clubheim gefeiert, alle beteiligten Akteure wurden dabei mit

einer Urkunde für ihre Glanztaten geehrt.



Seit nunmehr ziemlich genau 55 Jahren starten die Telgter Segelflieger an der eigenen Winde, was einen Schnitt von über 900 Windenstarts pro Jahr ergibt, wobei das nur rechnerisch der Fall ist. Die Segelfliegerei ist bekanntermaßen sehr wetterabhängig, weshalb auch weniger Schlepps im Jahr erfolgten, es konnten aber auch schon an die 2000 Schlepps gemacht werden. Die höchste Anzahl an Schlepps pro Tag liegt bis heute bei 94, so geschehen am 28. April 1996, Windenfahrer des Tages war ich. Der 2. plazierte Windenfahrer ist Fönte, mit 91 Schlepps am 26. Mai 1968, 3. in dieser Rangliste ist Boss, mit 85 Schlepps am 23. Juli 1967.





50.000 Windenstarts, eine stolze Summe

Die magische Zahl 100 soll nun in diesem Jahr am 21. Juni, dem längsten Tag der Saison, passenderweise ein Samstag, geknackt werden, indem von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang an der Winde gestartet werden soll.

Seit dem ersten Schlepp einer Telgte Doppeltrommelwinde, wurden auf diesen bisher über 70 Windenfahrer ausgebildet, auf welche der Verein natürlich auch angewiesen ist, um einen ordentlichen Flugbetrieb auf die Beine stellen zu können. Im Übrigen ist der Windenfahrerschein im Regelfall Voraussetzung, um die Hochleistungssegelflugzeuge der SFG Telgte fliegen zu dürfen.

Von den Windenfahrern haben so einige bereits über 1000 Schleppe, drei von ihnen bringen es zusammen sogar auf Ein / Fünftel aller bisherigen Schleppe.

Es ergibt sich nach Sichtung der Startwinden-Betriebsbücher folgende Rangliste:

1. Alfons „Fönte“ Bieckmann	3593
2. Michael „Otti“ Otremba	3519
3. Elmar Bieckmann	3101
4. Peter „Boss“ Michalowski	2207
5. Walter „WaDi“ Dierkes	2084
6. Theo Post jun.	1873
7. Rolf Bieckmann	1818
8. Ingo Benning	1503
9. Heinz „Mike“ Damwerth	1495
10. Martin Berning	1392
11. Ralf Nüßing	1343
12. Theo Post sen.	1126
13. Philipp „Sch...“ Stadtmann	1059

Da die Winden über all die Jahre meistens auch straßentauglich waren, die neue eigentlich immer, sind sie häufig mit in die Fliegerlager gefahren worden, nahezu bundesweit.





50.000 Windenstarts, eine stolze Summe

So haben sie auch in Greven, Handorf-Dorbaum (damals Heimat der SFG Telgte bis zum Bau des Flugplatzes Münster/Telgte), Gütersloh, Werdohl-Küntrop, Rheine-Eschendorf, Rinteln, Idar-Oberstein, Borghorst-Füchten, Blomberg-Borkhausen, Bopfingen (Schwäbische Alb), Mönchsheide (Bad Breisig), Reinsdorf (Brandenburg) und Bad Neustadt/Saale hervorragende Dienste geleistet. Damit das auch so bleibt, kümmern sich seit ewigen Zeiten Hermann Kerßenfischer, Theo Post jun. und Elmar Bieckmann, manchmal auch ich, um unsere Winde.



Für die nächsten 50.000 Schlepps ist es logischerweise erforderlich, daß uns die Winde noch lange erhalten bleibt und sie weiterhin zuverlässig arbeitet. Das setzt einen pfleglichen Umgang mit ihr durch jeden einzelnen Windenfahrer voraus, und denkt bitte immer daran: „Materialschonend schleppen!“



Früher taten dies auch Theo Post sen., Heinrich „HeiBie“ Bienhüls und Fönte, welche die neue Winde auch maßgeblich gebaut haben.



Otti (GröWaZ)



Impressionen aus dem Jahr 2013





Detlev Dierkes im Jahr 2013 gleich zwei Mal geehrt

Unser Vereinsvorsitzender Detlev Dierkes wurde in diesem Jahr, für sein ehrenamtliches Engagement, gleich zwei Mal geehrt.

Der Landesverband NRW verleiht Detlev im Jahr 2014 die goldene Ehrennadel für seine, bald vierzigjährige, Tätigkeit als Fluglehrer in der Segelfluggruppe Telgte e.V.

Der Stadtsportverband Telgte ehrt seit vielen Jahren den Sportler des Jahres. Auch für das Jahr 2013 wurde ein Sportler ausgewählt, welcher sich durch sein langjähriges ehrenamtliches Engagement auszeichnet - Detlev Dierkes.



Seit dem 30.05.1974 ist Detlev als Fluglehrer für unseren Verein tätig.

Somit hat er inzwischen unzähligen Schülern, Jugendlichen und natürlich auch vielen Erwachsenen, die Schönheit des Segelfliegens, und das Segelfliegen selbst, näher- bzw. beigebracht.

Aber natürlich war Detlev auch sportlich erfolgreich:

- 1970 Beim Grenzlandvergleichsfliegen 1. Platz (Detlev & Theo Nüßing)
- 1971 In Nordhorn 2. Platz (Detlev & Rainer Wulff)
- 1971 300km-Flug in einer KA 8
- 1972 Teilnahme an den „Deutschen Segelflugmeisterschaften der Junioren“ auf der Wasserkuppe
- 1973 Bei der „Deutschen Clubklassemeisterschaft“ in Dinslaken 7. Platz
- 1973 Beim Grenzlandvergleichsfliegen in Greven 1. Platz
- 1975 Bei den „Internationalen Clubklassemeisterschaften“ 1974 in Oerlinghausen 7. Platz
- 1976 700km-Flug von Telgte nach Montargis (Frankreich) mit der Libelle





Detlev Dierkes im Jahr 2013 gleich zwei Mal geehrt

- 1977 beim Vergleichsfliegen in Oerlinghausen 2. Platz
- 1977 4. Platz beim „Internationalen Wettbewerb der Standardklasse“ in Dinslaken
- 1978 Landesmeisterschaften Platz 3 in der Standardklasse in Siegerland
- Teilnahme 1979 an den „Deutschen Meisterschaften“ in Bückeburg
- 1980 Teilnahme an der Vorweltmeisterschaft in Paderborn mit einem Tagessieg, der ihm in der örtlichen Telgter Tagespresse den Artikel einbrachte mit der Überschrift „Dierkes flog dem Weltmeister auf und davon“, sowie zwei weiteren zweiten Tagesplätzen im gleichen Wettbewerb, aber leider eben auch einer frühen Außenlandung ohne Tagespunkte.

Detlev war damit bis Ende der achtziger Jahre der aktivste und erfolgreichste Telgter Segelflieger.

Mit der Gründung einer Familie und dem Eintritt in das Berufsleben nahm die Zeit für die Wettbewerbe und das Segelfliegen verständlicherweise ab.

Für den Verein aber, war und ist Detlev, auch dank der immer währenden Unterstützung seiner Frau Carin, als aktiver Fluglehrer und erster Vorsitzender immer für die Segelfluggruppe Telgte ansprechbar und ist nicht mehr aus ihr wegzudenken.



Sein Geschick und seine ruhige Hand, auch in stürmischen Zeiten, haben die Segelfluggruppe Telgte e.V. zu dem gemacht was sie Heute ist. Ein Verein, welcher auf solidem Fundament steht, für die Zukunft gut gerüstet ist, über die Landesgrenzen hinaus bekannt und beliebt ist, und:

Welcher auch Heute noch den Fokus auf die Jugendarbeit und das, besonders für Jugendliche, bezahlbare Fliegen legt.



Die Saison 2013 - In Zahlen

Das Jahr 2013 war leider mal wieder sehr durchwachsen. Das Wetter ist uns in den letzten Jahren einfach nicht wohlgesonnen. Auf Wettbewerben konnte nur selten geflogen werden, und auch die Schulung musste so manches Mal bei starkem Wind oder bei Regen vorzeitig beendet werden.

ASK 21	D-8460 (PM)	436 Starts	72h 24Min
ASK 23	D-5073 (TE)	161 Starts	42h 13Min
LS 4	D-4545 (RY)	59 Starts	45h 52Min
Discus-2c	D-8445 (TM)	15 Starts	54h 08Min
	Gesamt	671 Starts	214h 37Min

"Highlights" der Saison 2013:

- Piloten (meisten Starts) Patrick Mähner 25 Starts
- Piloten (meisten Stunden) Florian Giesen 44h 37Min
- Schüler (meisten Starts) Nadine Nüßing 45 Starts
- Schüler (meisten Stunden) Moritz Heimann 6h 40Min
- Rolf auf der BBSW Platz 2 in der Offenen Klasse
- Klaus auf der BBSW Platz 1 in der Standard Klasse
- Florian 600km FAI in Klix
- Tim 700km freie Strecke von Telgte
- Patrick hat seinen Schein
- Patrick fliegt LS 4
- Marius fliegt LS 4
- Max fliegt LS 4
- Can fliegt ASK 23





Herzlichen Glückwunsch

Einige Mitglieder haben in diesem Jahr Grund zum Feiern:

85 Jahre	Arno Sieger
80 Jahre	Alfons Bieckmann
60 Jahre	Michael Wichmann
50 Jahre	Manfred Gersmeier
30 Jahre	Daniel Große Verspohl Verena Titze Stephan Uhkötter
18 Jahre	Ole Jentsch Alina Nüßing Max Reimann



Diesen Mitgliedern danken wir für Ihre langjährige Mitgliedschaft:



Arno Sieger



Hermann Kerßenfischer
Thomas Wittek



Joachim Hanowell





In eigener Sache - Werbeflächen noch frei

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



Konditionen unter:
geschaeftsfuehrer@sfg-telgte.de

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



Schnupperflüge

Selbstverständlich gibt es unsere Schnupperflüge auch als Gutschein zum Verschenken.

www.sfg-telgte.de / Schnupperflüge





Was kostet Segelfliegen?

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

Jahresbeiträge (Abrechnung erfolgt quartalsweise):

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

Windenpauschale

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

Fluggebühren	ASK 21 & 23	Discus-2c	LS 4
001 bis 120 Minuten	0,20 € / min.	0,40 € / min.	0,25 € / min. (001-090)
121 bis 240 Minuten	0,15 € / min.	0,20 € / min.	0,20 € / min. (091-180)
241 bis xxx Minuten	0,10 € / min.	0,20 € / min.	0,15 € / min. (181-xxx)

Einmalige Typengebühr:

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

Beispielrechnungen finden Sie auf unserer Homepage.



Impressum, Kontakt

Impressum

Herausgeber:
Segelfluggruppe Telgte e.V.

Redaktion:
Rolf Bieckmann verantwortlich,
Heike Bieckmann

Bilder:
Archiv, Familie Bieckmann, Otti,
Philipp Stadtmann, Lukas Eggert,
Klaus Mende, Thomas Seyfahrt

Gestaltung:
Heike & Rolf Bieckmann

Druck:
Burlage Druck + Einband GmbH
48231 Warendorf

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

Kontakt

1. Vorsitzender
Detlev Dierkes
02504 - 72188

2. Vorsitzender
Josef Büscher
0171 - 7833270

Ausbildungsleiter
Jonny Kroos
02581 - 8718

Geschäftsführer
Rolf Bieckmann
02581 - 928574

Kassenwartin
Heike Bieckmann
02581 - 928574

Werkstattleiter
Michael Otremba
0175 - 3231509

Jugendgruppenleiterin
Alina Nüßing
01578 - 9183603



Segelfluggruppe Telgte e.V.



Elektro Hartmeyer

Hausgeräte + Service

Hausgeräte?
Wir kümmern
uns darum!

Verkauf
Montage
Reparatur
Wartung

Emsstraße 23 · 48291 Telgte

Telefon 0 25 04/31 02

Telefax 0 25 04/62 71

www.elektro-hartmeyer.de



P

Parkplätze direkt
hinter dem Haus

Offen für Ihre Wünsche:

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

Samstag · 9.00 - 13.00 Uhr

„Ein Haus, einen Teddy, ein Fahrrad, ein Auto.“



Wünsche zum
Greifen nah.
Jetzt beraten
lassen.

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

www.vereinigte-vb.de

Vereinigte
Volksbank eG 