

TELGTER SEGELFLUGPOST



**Toller Erfolg x Drei:
Viele Stunden des Duo Discus XLT!
Kunststoffseile auf der Winde!
Ein "neuer" Flieger - der Discus b!**



JAHRGANG 33 ♦ 2016

www.sfg-telgte.de

ZEITSCHRIFT DER SEGELFLUGGRUPPE TELGTE e.V.

UNVERSCHÄMT ÜBERZEUGEND.



Innovation
that excites

JETZT BIS ZU 24 STUNDEN PROBE FAHREN.



NISSAN PULSAR VISIA

1.2 I DIG-T, 85 kW (115 PS)

BARPREIS: AB

€ 14.500,-

• **Vorführgewagen 12/2015**

• Klimaanlage

• Radio-CD-Kombination
mit Bluetooth®-Freisprech-
einrichtung

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

Abb. zeigt Sonderausstattung. Angebot gilt für Privatkunden solange unser Vorrat reicht.

Autohaus Ausber GmbH ▪ www.ausber.de

Orkotten 31-33 ▪ 48291 Telgte

Tel.: 0 25 04/70 05-0 (Hauptbetrieb)

Rudolf-Diesel-Str. 67 ▪ 48157 Münster

Tel.: 02 51/70 39 77-0



Vorwort des 1. Vorsitzenden - Aufbruch zu neuen Strukturen

Liebe Freunde des Luftsports!

Nachdem sich in den vergangenen Jahrzehnten, beginnend 1972 mit dem Deutschen Modellfliegerverband e.V., gefolgt 1979 vom Deutschen Hängegleiterverband e.V., 1982 vom Deutschen Ultraleichtfliegerverband e.V., 1992 vom Deutschen Fallschirmsprungverband e.V. und dem Deutschen Freiballon-Sportverband eV Luftsportler in eigenen bundesweit, das heißt länderübergreifend, agierenden Fachverbänden außerhalb des tradierten Deutschen Aero Club e.V. (DAeC e.V.) und seiner Landesverbände gründeten, die insgesamt inzwischen deutlich mehr Mitglieder beheimateten als der tradierte DAeC e.V., wurde nunmehr Ende des vergangenen Jahres dieser Schritt auch von etlichen zukunftsorientierten Segelfliegern vollzogen und der Deutsche Segelflugverband eV gegründet. Damit wurde von der Basis, mithin den Segelfliegern selbst also, derjenige Schritt vollzogen, den die 1998 vom DAeC e.V. eigens eingesetzte Kommission „Struktur 2000“ dringend anempfohlen hatte, dessen Umsetzung indessen am Widerstand „altvorderen“, insbesondere in den Landesverbänden

des DAeC e.V. verhindert wurde, die ersichtlich um ihre präsidialen Positionen in den Landesverbänden fürchteten. Auch jetzt war der Aufschrei groß, nicht anders als seinerzeit bei der eingangs beschriebenen Verselbstständigung der übrigen Luftsportarten. Indessen braucht man kein großer Prophet zu sein, um vorherzusagen, dass auch der Deutsche Segelflugverband eV seinen Weg in gleicher Art und Weise gehen wird, wie die übrigen Fachverbände; denn sein Konzept ist nicht nur überzeugender, sondern für die Vereine und damit insbesondere für deren Mitglieder erheblich kostengünstiger, wodurch die Einnahmen der Vereine, die diese in Form von Beiträgen und Gebühren von ihren Mitgliedern erheben, ganz überwiegend bei diesen selbst verbleiben und damit unmittelbar für Zwecke des Vereins und deren Mitglieder verwendet werden können.

Wünschen wir dem Verband einen guten Start zum Wohle des Segelflugs!

Detlev Dierkes
1. Vorsitzender





*Wir bringen Farbe
in Ihr Leben*

Raum&Fassadengestaltung

Jürgen Ahmann

Malermeister/ Sachverständiger
geprüfter Energieberater



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

Ihr Fachmann für ...

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



Inhalt

Vorwort	3	Christina & Stephan	50
Ein Tag für die Geschichtsbücher	6	Felicitas & Michael	51
BBSW 2015	10	LS4 & Discus 2c verkauft	52
Winde 2.0	22	Duo Discus XLT	54
Fliegerlager Grünstadt	30	Discus b	58
Puimoisson 2015	31	Fliegerlager am Kap?	60
Prüfungsflüge Nick	34	Pauschalpreis	64
Alleinflüge Jim	36	Saison 2015 in Zahlen	66
"B"-Flüge Till	43	Herzlichen Glückwunsch	67
Günther hört auf	44	Schnupperflüge	68
Turmdienst	45	Gebührenordnung	69





Der Tag, der in die Geschichte der SFG Telgte eingegangen ist

Es war ein ganz normaler Tag, eigentlich. Der Tag war im März, die Saison fing an und ich wollte eigentlich nur ein wenig fliegen. Da der Platz im März noch ein wenig schwimmt mussten wir den F-Schlepp nutzen.

Also fragte ich mein Fluglehrer der mir gegenüber am Frühstückstisch saß. Er war von dieser Idee sehr erfreut und wir machten uns gemeinsam auf den Weg zum Flugplatz.



Dort angekommen, trafen wir auch schon den Rest der Bande, der an diesem Tage die Luft erobern wollte. Also machten wir die PM (unsere ASK21) bereit.

Das Problem war nur wie kamen wir in die Luft? Mit dem UL oder bleiben wir am Boden? Da entscheidet man sich doch für das UL oder nicht?

(Heute frage ich immer erst nach dem Zustand.....)

Wir fanden einen netten Piloten der uns half in die Lüfte zu kommen (Danke dafür!). Wir schoben die PM in Richtung Bahn 10. Gott sei Dank nur zur 10, da musste ich nicht so weit laufen.

Dort angekommen machten mein Fluglehrer und ich uns zum Start breit. Das Schleppflugzeug kam auch schon um die Ecke. Der Pilot machte noch einen Checkflug und dann konnte es auch schon losgehen. Wir schoben die PM bis ganz ans Ende der Bahn. Ich saß schon im Flieger. Otti meint immer, ich könnte keinen Blitzstart. Mein Fluglehrer hatte das wahrscheinlich auch im Gefühl. Darum schob er fleißig mit und sprang am Ende der Bahn in den Flieger. Der Schlepper war auch schon wieder im Anflug. Der erste Start im Jahr ist ja immer ein wenig aufregend, dem entsprechend saß ich auch am Steuer. Nachdem ich alles gecheckt hatte, machten wir noch eine Ausklinkprobe.

Ich gab dem Flächenmann ein Zeichen und er hob die Fläche an.





Der Tag, der in die Geschichte der SFG Telgte eingegangen ist

Der Motor des Schleppflugzeugs brüllte auf und wir setzen uns langsam in Bewegung. Mit Mindestfahrt hob der große Koffer ab und wir erreichten annähernd die 100kmh.

Das Vario zeigte irgendwelche komischen Ausschläge an. Aber denen traute ich noch nicht. Die Flugplatzkante kam deutlich tiefer näher als erwartet. Da wir ja immer tief raus gehen guckte ich auch an diesem Tag nach einem Plan B. Das blöde Gefühl, was ich nach dem Abheben hatte, verließ mich auch nicht nach dem wir die Straße passiert hatten. Denn dort waren wir immer noch nur ca. 80m hoch.

Kurz darauf bestätigte der Funkspruch des Schlepppiloten auch mein Gefühl. Nachdem er uns dann in 80m Höhe und weit ab vom Platz im Stich lassen musste (er hatte Probleme mit dem Motor), hingen wir nun mit 90kmh in der Luft. Da in der nächsten Minute sehr viel Spannung vielleicht auch Stress verbreitet wurde, mussten wir uns erstmal wieder zusammen reißen.

Wir drehten eine leichte Rechtskurve und sahen wie weit wir vom Platz entfernt waren. Vielleicht wären wir noch

mit dem letzten Lüftchen wieder zum Platz zurückgekommen. Das wollten wir aber nicht riskieren. Also nahmen wir den nächsten Acker.



Die Qualität konnten wir nicht mehr vorher feststellen da wir in der nächsten Minute auch schon Unten waren.



Da wussten wir dann auch wie die Begebenheiten dieses Ackers waren.





Der Tag, der in die Geschichte der SFG Telgte eingegangen ist



Realisiert haben wir das erst als wir die Hauben öffneten und uns um geguckt hatten. Beim Ausstieg guckte ich erst einmal das Flugzeug an. Das Aufsetzen war mehr ein Versinken im Boden mit entsprechender Geräuschkulisse. Aber so eine ASK21 hält eine Menge aus.



Was mich ein bisschen geschockt hatte war der Graben, den wir nur noch durch mehr Ziehen um Haaresbreite nicht getroffen hatten.

Naja den Rest kennen die meisten von uns. Für die Bergung waren ein wirklich starkes Pferd und mehrere Männer nötig (hier noch einmal meinen ausdrücklichen Dank an den netten Nachbarn und seine Helfer!).

Ein Fazit aus dem Tag kann ich auf jeden Fall ziehen. Eine 21 hat viele Öffnungen wo sich Dreck und Wasser sammeln kann. Zwei Tage waren nötig um sie wieder fit zu machen. Egal was für ein Schleppflugzeug vor einem hängt, ein Plan B wäre immer gut. Auch wenn der Schlepp läuft wie geplant sollte man immer gucken wo man im Notfall landen kann. Außerdem braucht ein Segelflugzeug immer Fahrt und Höhe um fliegen zu können - dies sollte uns allen immer klar sein!



Nick Lehmborg



Impressionen aus dem Jahr 2015





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

Im Jahr 2015 stand nun schon meine insgesamt fünfte Teilnahme an der BBSW an. In den letzten vier Jahren - immer mit dem Discus 2c, konnte ich nun Klaus dazu gewinnen, mit dem neuen Duo und mir, zusammen anzutreten. So konnte ein „altes“ Team wieder aktiviert werden, welches schon vor vielen Jahren - und das auch meiner Meinung nach - erfolgreich im Doppelsitzer unterwegs war. Und dieses mit der damals zweiten ASK 21, mit der wir jedoch den Flugzeugen vom Typ Janus und Twin Astir II hoffnungslos unterlegen waren. Trotzdem konnten wir diverse 300er mit der ASK 21 erfliegen und auch auf der Landesmeisterschaft der Doppelsitzer 1993 in Rheine-Eschendorf einen beachtlichen Gesamtplatz Vier erreichen.



Nun - mit dem nagelneuen Duo Discus XLT - stand uns wirklich gutes Material zur Verfügung (obwohl die beiden teilnehmenden Flugzeuge vom Typ Arcus schon wieder eine Klasse besser sein würden). Aber unser Ziel war nicht, den Wettbewerb zu gewinnen, sondern erst einmal nicht Letzter zu werden und das Flugzeug kennenzulernen. Unser Hauptziel war allerdings, einfach viel Spaß zu haben und möglichst schöne Flüge zu erleben.

Der Duo - mit seinen 20m Spannweite und einer max. Abflugmasse von 750kg - verhält sich anders als die Flugzeuge, die ich bisher geflogen bin. So mussten wir schon bald lernen, dass man mit diesem Flugzeug einfach schneller kurbeln muss, um die Thermik vernünftig zentrieren und in ihr gut steigen zu können.

Mit Lukas als Rückholer, Heike und Mika an den Wochenenden und Klaus Familie am ersten Wochenende hatten wir ein wirklich gutes Team als Rückendeckung „verpflichten“ können.





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

Ich lehne mich jetzt nicht weit aus dem Fenster, wenn ich sage „Die Rückholer des Telgter Vereins gehören mit zu den Besten, die man bekommen kann“.



Es war also alles bestens vorbereitet – der Wettbewerb konnte beginnen.

Der erste Wertungstag begann dann, bei fast wolkenlosem Himmel, mit einer AAT und einer Strecke zwischen 92km und 282km, diese galt es in einer Mindestwertungszeit von 1h 30Min zu umrunden. Bereits der erste F-Schlepp war doch besonders. Zwar schleppen auf der Mönchsheide nur starke Schleppmaschinen (z.B. in diesem Jahr nur die drei Remorquer) die Doppelsitzer, aber da unser Duo alleine durch seinen Motor zu den schwereren Flugzeugen gehörte, wurde der F-Schlepp zu Beginn sportlich. Wir standen recht weit vorne in der Start-

aufstellung (das haben wir dann an den anderen Tagen anders gemacht) und konnten den Eichhörnchen nach dem Abheben in den Bäumen quasi "Guten Tag" sagen. Allerdings hatten wir mit 130km/h genügend Fahrt und waren „safe“. Es wurde ein wirklich schwieriger Tag, denn wir waren mit 450m bis 1000m über Grund meistens sehr tief unterwegs und mussten schwache Aufwinde nutzen, um die Strecke überhaupt schaffen zu können. Im vorletzten Wendekreis hatten wir dann unseren Aufwind des Tages, der uns mit 2m/s bis auf 1250m über Grund brachte. Da uns Klaus dann noch einmal bis ganz nach Oben brachte, hatten wir nun genügend Höhe, recht weit in den letzten Wendekreis einzufliegen, um dann ganz in Ruhe zur Mönchsheide zu fliegen. Dieser Schlenker brachte uns genau die Kilometer, um in der Wertung den sehr guten fünften Platz zu erreichen.

Damit waren wir dann mehr als zufrieden und freuten uns über diesen guten Beginn.





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo



Der nächste Tag musste dann für den Wettbewerb neutralisiert werden, da die Steigwerte sehr schwach blieben und die Basis einfach zu niedrig für ein Wettbewerbsfeld war. Lukas konnte aber diesen Tag zum Rückholerfliegen nutzen, um sich u. a. auch mit der Motorbedienung des Duo's vertrauter zu machen.



Der Samstag wurde dann ebenfalls neutralisiert, da eine durchziehende Front eine Aufgabe unmöglich machen

würde. Wir nutzten den Tag für diverse Ausflüge.



Ihr Fahrrad-Spezialist in Telgte

Fahrräder 2016

Green's Westminster

3-Gang
Nabendynamo



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

Service und Reparatur
Für uns selbstverständlich

Glas • Porzellan • Fahrräder

VOGT

48291 Telgte, Ritterstraße 47
gegenüber der Feuerwehr

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

Geschäftszeiten:

Di, Do+Fr 9.00 - 13.00 Uhr

u. 14.30 - 17.00 Uhr

Mo+ Mi, 9.00 - 13.00 Uhr

Sa 9.00 - 12.00 Uhr



BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

Der Sonntag stand wieder im Zeichen einer AAT – und zwar mit einer Strecke von 145km bis 421km und einer Mindestwertungszeit von 3h. Der erste Schenkel in Richtung Düren-Hürtgenwald lief mit Steigwerten von 2m/s und einer Basis von 1800m MSL wirklich gut. Wir wendeten über dem Rurstausee und Klaus erhielt von mir eine kleine „Geschichtsstunde“ über die fürchterlichen Begebenheiten, die sich im Gebiet Düren-Hürtgenwald im zweiten Weltkrieg abgespielt hatten.



Der Weg über die Mönchsheide in Richtung Singhofen lief zunächst ganz gut, nach der Mönchsheide jedoch wurde die Thermik deutlich schwächer und war schwieriger zu finden. Da wir das Neuwieder-Becken bei diesen Verhältnissen nicht durchfliegen wollten (wie viele andere Teilnehmer auch)

nahmen wir einen kleinen Umweg über Dierdorf. Es ging bis auf 450m über Grund runter, die Thermik war schwer zu finden und wenn, dann nur schwach vorhanden. Mit welcher Geduld und Ruhe Klaus uns in der nächsten Stunde immer wieder „ausgegraben“ hat, beeindruckt mich noch jetzt. Er kurbelte uns nach oben, ich flog die Höhe wieder ab (während er seine Kekse futterte) und Klaus begann wieder von ganz Unten zu kurbeln. Bei Bad Marienberg setzten wir unsere letzte Wende und machten uns auf, gegen den Gegenwind, nach Hause. Über Dierdorf machten wir dann noch unsere letzten „Schisserkreise“ (so nannten wir die Sicherheitskreise, um die Sicherheitshöhe noch höher ausfallen zu lassen – obwohl eigentlich gar nicht mehr nötig) und glitten zurück zur Mönchsheide.





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

Mit einem Tagesplatz Sieben mit einem Schnitt von 74,5km/h waren wir sehr zufrieden und konnten den Gesamtplatz Fünf verteidigen.

Am Montag ging es dann mit der nächsten AAT (101km bis 208km bei 2h) mit den Wendepunkten Breitscheid und Elz direkt weiter. Allerdings sollte an diesem Tag Warmluft einfließen und aus den Erfahrungen der letzten Jahre sagte ich Klaus schon vor dem Flug „das wird schwer ...“. Ich hätte mich gerne eines Besseren belehren lassen, aber ich sollte Recht behalten. Bereits der F-Schlepp war in Bodennähe sehr interessant, da der Wind für erhebliche Verwirbelungen sorgte. Der Wind war mit bis zu 25km/h (in der Höhe 35km/h) recht stark und sorgte für große Versetzungen beim Kurbeln. Wir konnten schon vor dem Abflug die Basis im Blauen nicht erreichen und flogen somit nicht ideal ab (d.h. eigentlich nicht hoch genug). Schon kurze Zeit später bei Dierdorf fanden wir uns in 400m über Grund wieder – und dieses sollte in den nächsten 40 Min. nicht besser, sondern schlechter werden. Über 30 Min. kämpften wir zwischen 350m und

500m über Grund um überhaupt in der Luft zu bleiben. Über einem Geländeeinschnitt musste eigentlich ein Aufwind stehen. Der Wind blies den Hang genau an und der Nadelwald sorgte mit dem entsprechenden Sandboden für genau die richtige Mischung. Der Aufwind war auch da, allerdings durch den starken Wind und unsere niedrige Höhe nicht vernünftig auszufliegen. Es war einfach frustrierend, denn über uns kreisten andere Flugzeuge ein, um ein paar Kreise später deutlich höher wieder abzufliegen. Mit Kampf, sehr engen Kreisen und viel Schweiß gelang es mir dann doch, den Anschluss wieder herzustellen und weiter zu fliegen. Allerdings sah es weiterhin nicht gut aus und uns ging es jetzt nur noch um Schadensbegrenzung. Wir wollten die beiden Wendekreise nur noch kurz ankratzen und versuchen, wieder nach Hause zu kommen. Bei diesem Gegenwind und der schwachen Thermik würde dieses schon schwer genug werden.





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

Die wenigen Wolken zogen gar nicht und wenn, dann nur an Stellen, die eigentlich gar nicht sein konnten. Mit 1150m über Grund erreichten wir im letzten Wendekreis die höchste Höhe des Fluges und wir machten uns auf dem Heimweg. Es fehlte jetzt nur noch ein einziger Aufwind um nach Hause zu kommen. Leider fanden wir diesen nicht in ausreichender Stärke und in der Platzrunde von Dierdorf blieb uns nichts anderes übrig, als den Motor zu zünden und nach Hause zu fliegen.



Natürlich ist logisch, dass wir nach drei Minuten Motornutzung direkt auf Steigen (ohne Motor) trafen. Dieser Ausrutscher bescherte uns leider den letzten Tagesplatz.

Die Aufgabe für den Dienstag war – wieder eine AAT. Und zwar über die

Wenden Düren-Hürtgenwald und Elz mit einer Strecke zwischen 114km und 353km (Wertungszeit 2h). Trotz örtlich begrenzter Schauer und großen Abschirmungen lief der Flug zum ersten Wendekreis ganz gut. Der Rückweg allerdings wurde – trotz des Rückenwindes – recht schwierig und wir mussten noch den letzten Wendekreis auf der anderen Rheinseite erreichen, um dann gegen den Wind – teilweise über 40km/h – zurückfliegen.



Ein Aufwind nahe der Mönchsheid brachte uns dann bis auf 1850m MSL und die Höhe könnte vielleicht gerade so reichen, den Kreis anzukratzen und wieder nach Hause zu kommen. Ich traf die Entscheidung das Risiko einzugehen.





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

Der Rechner sagte uns zwar, es würden noch 200m Höhe fehlen, aber der Umweg um der rechten Rheinseite zu folgen war goldrichtig. Der Wind stand genau auf dessen Hang und sorgte für gutes Gleiten und eine tragende Linie. Es folgte nach einem mental anstrengenden Endanflug eine Direktlandung (übrigens meine erste – wollte ich immer schon mal machen) und wir beendeten den Tag auf dem Tagesplatz Zehn (Gesamtwertung Platz Acht). Unser Fehler an diesem Tag war das zu weite Ausfliegen des ersten Wendekreises – dort kamen wir tief und nicht gut wieder weg. Trotzdem waren wir nach diesem Endanflug zufrieden.



Der Mittwoch wurde dann auf Grund zu erwartender Schauer neutralisiert. Lukas nutze wieder die Zeit um den Duo näher kennen zu lernen (auch den

Motor) und flog knapp zwei Stunden im Slalom um die zahlreichen Schauer herum.



Endlich eine Racing Task! So könnte man die Überschrift für den Tag bezeichnen. Also mal keine AAT und nun gibt es feste Punkte, die erreicht werden müssen und keine Mindestwertungszeit. Die Strecke führte über Düren-Hürtgenwald, die Dahlemer Binz, Bad Marienberg und Singhofen zurück zur Mönchsheide – das waren 301km. Den Weg zum ersten Wendepunkt wählten wir nahe der Eifel entlang und dieses war auch gut so. Den kleinen Umweg konnten gute Steigwerte und eine Basis von fast 1900m MSL mehr als wettmachen.





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

Wir nahmen fast nur Aufwinde mit mehr als 2,5m/s an und flogen sofort weiter, wenn diese schwächer wurden. An der zweiten Wende konnte Klaus sogar ein Aufwind von 4,8m/s auskurbeln – all dieses machte uns schnell (auf dem zweiten Schenkel hatten wir einen Schnitt von über 95km/h). Auf dem Weg zur dritten Wende wurde das Wetter auf der anderen Rheinseite leider etwas schlechter und wir mussten Gas raus nehmen und schwächere Bärte mitnehmen, trotzdem lag unser Schnitt hier bei 88,6km/h. Der schwierigste Teil stand uns nun noch bevor – die Wolken im Bereich von Singhofen waren sehr weit auseinander gelaufen und dort Thermik zu finden würde schwierig werden. Da wir allerdings mit mehreren Flugzeugen suchten, sollte es möglich sein. Manche flogen sehr tief ab (300m über Grund) und verloren so wertvolle Minuten. Wir konnten in 600m über Grund einen guten Meter Steigen finden und kurbelten diesen mit fünf Doppelsitzern, bis ich neben uns ein anderes Flugzeug (einen Einsitzer) ausmachen konnte. Ich achtete genau darauf, wie es im Verhältnis zu uns stieg und nahm sofort Kurs in Richtung

dieses Flugzeuges. Da wir dort vor den anderen Doppelsitzern ankamen (sie kurbelten zunächst lieber in dem Meter weiter), waren wir zwei oder drei Kreise schneller als sie. Dieses brachte uns bei einem Steigen von 4,2m/s einen kleinen Höhenvorsprung. Nun waren wir noch mit insgesamt drei Doppelsitzern direkt zusammen und wendeten in Singhofen. Unsere Höhe würde bei bestem Gleiten schon bis nach Hause reichen, aber wir blieben mit den anderen Beiden zusammen und flogen ein klein wenig abweichend vom Kurs ein paar Wolken an. Diese brachten nur wenig Steigen und die anderen Doppelsitzer flogen weiter neben dem Kurs. Hier entschieden wir uns den direkten Kurs zu nehmen und eine kleine dunkle Wolke anzufliegen. An dieser machten wir dann noch ein paar unserer sogenannten „Schisserkreise“. Da wir diese aber in mehr als 3,5m/s Steigen machen konnten, hatten wir nun mehr als genug Sicherheitshöhe und konnten den Endanflug über gut 25km mit mehr als 200km/h angehen.





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

So erreichten wir auf dem letzten Schenkel einen Schnitt von 107,7km/h. Durch diese Geschwindigkeit überholten wir die anderen beiden Doppelsitzer locker und konnten vor ihnen landen. Diesen tollen Flugtag beendeten wir mit einem Schnitt von 87,6km/h auf dem fünften Tagesplatz (beide Topflugzeuge vom Typ Arcus lagen hinter uns). Wir waren mehr als zufrieden!



Am Freitag wartete dann wieder eine AAT mit 161km bis 348km und 3h Stunden auf uns ... Die Thermik sollte gut werden, aber die Sicht war allerdings schlecht. Die AAT beinhaltete drei Wendekreise und unser Plan war, den ersten Kreis nur anzukratzen, den zweiten Kreis im Sauerland (dort würde es vermutlich gut sein) weit auszufliegen und den dritten Kreis entsprechend unserer Zeit auszufliegen. Der Plan war

gut und nach einem zähem Beginn nach dem Abflug und dem Einstieg ins Siegerland auch voll im Soll. Dort ging es mit guten Steigwerten bis auf 2200m MSL. Wir wendeten weit nördlich im Wendekreis und waren guter Dinge. Da es hier so gut gelaufen war und wir noch viel Zeit übrig hatten, war uns klar wir müssen den letzten Wendekreis auch ein Stück ausfliegen. Leider breiteten sich die Wolken südlich von Schameder soweit aus, dass gar keine Wolken mehr erkennbar waren – es war nur eine graue milchige Masse. Und durch die schlechte Sicht konnten wir nicht erkennen, ob hinter diesen großen Abschirmungen die Sonne scheinen würde (ohne Sonneneinstrahlung keine Thermik). Nach 20km Gleitflug und keiner sichtbaren Verbesserung entschieden wir uns bei Hoerbach, den letzten Kreis nur noch anzukratzen und zu versuchen nach Hause zu kommen. Bei Bad Marienberg konnten wir nach einiger Suche in 600m über Grund wieder etwas Steigen finden und kurbelten dieses geduldig aus. Da wir noch genügend Zeit hatten war das ja kein Problem.





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

Nachdem wir dann wieder an der Basis waren, machte das Wetter auf - wir konnten sehen was uns erwartet - Hammerwetter! Die letzten 30km flogen wir bei bestem Gleiten (um nicht noch viel früher wieder anzukommen) – ließen viele gute Aufwinde stehen – und kamen in 600m über der Mönchsheide und 11 Minuten zu früh wieder an. Die meisten anderen Flugzeuge unserer Klasse hatten riskiert, die Abschirmung zu unterfliegen und lagen damit goldrichtig. Denn nach dieser Abschirmung schien die Sonne und der Anschluss an das gute Hammerwetter war wieder möglich. Die Entscheidung den letzten Kreis bei diesen Aussichten nur anzukratzen, muss man im Nachhinein aus zwei Blickwinkeln betrachten. 1. Fliegen so wie wir es kennen und versuchen, eine Außenlandung zu vermeiden bei vermeintlich schlechten Aussichten. 2. Fliegen mit einem Turbomotor im „Rücken“. Mit einem solchem kann man dieses versuchen und falls es nicht klappen sollte, einfach den Motor zünden und nach Hause fliegen. Ich denke in Zukunft müssen wir da einfach mehr riskieren – soll heißen, evtl. den

Motor nutzen zu müssen. Wir beendeten den Tag auf Platz Neun mit 225km. Hätten wir es auch riskiert, dann wären es so um die 260km geworden, was ca. einen Platz Sechs bedeutet hätte, so wurden wir dann Tagesneunter.



Die beiden letzten Tage mussten auf Grund des Wetters für den Wettbewerb neutralisiert werden, aber ich nutzte den Sonntag noch, um dem Sohnmann für gut eine Stunde die Gegend aus der Luft zu zeigen. So konnte er nun – aus der Luft – die Festung Ehrenbreitstein bestaunen, die wir tags zuvor noch am Boden besucht hatten.

Den Wettbewerb beendeten wir schließlich auf dem Gesamtplatz Zehn.





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

Damit sind wir zufrieden – wäre doch ohne den Ausrutscher am dritten Tag auch ein Gesamtplatz Sechs oder Sieben möglich gewesen. In Anbetracht des nicht nur durch gute Flugzeuge besetzten Feldes der Doppelsitzer haben wir damit unsere gesetzten Ziele auch erreicht.



Wie lautet nun mein persönliches Fazit?

Eigentlich ganz einfach – ich hatte so viel Spaß wie schon lange nicht mehr. Jeder Tag begann total entspannt und endete für mich ebenso.

Wir hatten tolle erlebnisreiche Flüge mit spannendem Wetter und auch mit wirklich gutem Wetter. Das Flugzeug ist einfach der Hammer und unsere Bodencrew (in der Woche war Lukas alleine) könnte besser nicht sein.



Danke dem klasse Team am Boden!





BBSW 2015 - Das erste Mal im Duo

Mir hat diese BBSW extrem gut gefallen und mit Klaus hatte ich den besten Copiloten, den ich mir vorstellen kann (von dem Dauergeraschel mit der Kekstüte mal abgesehen). Wir haben sehr gut harmoniert und es passte einfach Alles!

Es macht einfach sehr viel Spaß zusammen zu fliegen und die Flüge dann auch richtig genießen zu können. Ich freue mich schon jetzt – hoffentlich – 2016 wieder mit Klaus auf der BBSW fliegen zu können!

Was mich angeht möchte ich nun ein bekanntes Filmzitat verwenden:

Klaus! Es ist mir eine Ehre mit Dir fliegen zu dürfen!



Rolf Bieckmann

**AUGUST
2016**



Elektro Hartmeyer
Hausgeräte + Service

Ihr Partner in Sachen Hausgeräte!

... demnächst auch in

Warendorf

Freckenhorster Str. 32

Elektro Hartmeyer
Emmsstraße 23 · 48291 Telgte

Telefon 0 25 04/31 02

mail@elektro-hartmeyer.de

www.elektro-hartmeyer.de



Winde 2.0 - neue Technik in alter Hülle

Lange war die Umrüstung der Winde auf Kunststoffseile umstritten:

Ein beachtlicher Umbauaufwand, nur bedingt kalkulierbare Kosten, kaum längere Standzeiten sowie andere Investitionen mit höherer Priorität, waren nur einige Argumente der Kritiker.

Dagegen standen die Befürworter. Sie erwarteten eine deutlich komfortablere Handhabung, eine längere Lebensdauer der Seile, mehr Sicherheit und nicht zuletzt ein Plus an Ausklinkhöhe.

Befürworter und Kritiker hatten Recht

Am Ende wird wohl jeder ein wenig Recht haben. Trotz einer verkürzten Schleppsaison, die überwiegende Zeit davon nur mit einem Seil, hat sich gezeigt: Die Handhabung der Dyneema-Seile ist sehr einfach. Die Bedienung der Winde läuft ebenfalls sehr entspannt, wodurch ein Sicherheitsgewinn erzielt wird.

Klar ist aber auch, der Umbau hat nicht nur eine beachtliche Zahl Arbeitsstunden, sondern einen ebenso großen finanziellen Aufwand verursacht. Der ursprüngliche Finanzrahmen wurde deutlich überschritten.

Ob die Kunststoffseile bei der relativ kurzen Schleppstrecke in Telgte tatsächlich ein Plus an Ausklinkhöhe bringen, darüber lässt sich streiten. Gefühlt ist das so. Unter Umständen liegt es auch nur an einem verkleinerten Seilfallschirm mit geringerem Luftwiderstand. Wie dem auch sei, der Duo Discus kann mit der Winde geschleppt werden und erzielt selbst bei mäßigem Wind eine Ausklinkhöhe, die für das Ausklappen des Motors reicht.

Was die Lebensdauer der Dyneema-Seile angeht, müssen wir die kommenden Jahre abwarten. Einen großen Einfluss darauf hat aber der richtige Umgang mit dem Material. Dazu später mehr.





Winde 2.0 - neue Technik in alter Hülle

Umbau im großen Maßstab

Nach mehr als 7 Monaten, unzähligen Baustunden, Rückschlägen und Erfolgen hing an einem Wochenende im Juni der erste Flieger am neuen Kunststoffseil.

Sicher hatte sich der Eine oder Andere den Weg bis zu diesem Tag etwas einfacher vorgestellt. Mit Kunststoffseilen zu schleppen, bedeutet eben nicht nur, ein anderes Seilmaterial zu verwenden – es ist ein gänzlich anderes Schleppsystem. Das in eine alte, zum Teil „verbaute“ Winde zu integrieren, war nicht ganz einfach. Es erforderte neben Ingenieurkunst auch eine ziemliche Portion Durchhaltevermögen und Engagement.

In Kurzform noch einmal die notwendigen Umbaumaßnahmen:

- Komplett neues Seiltrommelbremssystem. Dazu wurden die alten Trommelbremsen demontiert, die Bremstrommeln gekürzt und mithilfe von speziell gefertigten Adaptern als Träger für pneumatische Lkw-Scheibenbremsen mit 4,5 t Bremskraft je Seiltrommel verwendet.

- Anpassen der hydraulischen Kardanbremse. Sie bremst jetzt nur noch die Kardanwelle und nicht mehr die Seiltrommeln.

- Montage verschiedener Pneumatikkomponenten, z.B. Not-Stopp-Ventil, Ventile zur Bremskraftvorwahl, diverse Manometer.

- Montage verschiedener Elektronikkomponenten, z.B. Drehzahlwächter, Initiator an der Kardanwelle, neue LED-Kontrollleuchten.

- Abdrehen der beiden Seiltrommeln auf einen exakten Durchmesser. Notwendig, um eine möglichst große Passgenauigkeit zwischen Seiltrommel und Trommelkäfig zu gewährleisten. Dadurch soll das Abspringen des Seiles von der Seiltrommel und Seilsalat verhindert werden.

- Konstruktion und Bau eines Käfigs um jede Seiltrommel.

- Versteifen/Abstützen der Trommelantriebsachse.

- Montage zweier Seilführungsrohre sowie weiterer Führungsrollen zwischen vorderem Seileinlauf und Seiltrommel.





Winde 2.0 - neue Technik in alter Hülle

- Anpassen der Kappvorrichtung. Das Seil wird nun stumpf auf einem Messingblock getrennt, statt wie bisher ziehend geschnitten.
- Konstruktion und Fertigung eines neuen vorderen Seileinlaufes mit entsprechender Azimutrolle. Der Profilradius der Azimutrolle darf einen vom Seildurchmesser abhängigen Wert nicht unterschreiten, um die Lebensdauer des Seiles nicht negativ zu beeinflussen.
- Neuer, kleiner Seilfallschirm mit Kunststoffzwischen-seil.

Entspannte Arbeit auf der Winde

Weit über 400 Schleppe haben wir in der abgelaufenen Saison mit der umgerüsteten Winde durchgeführt, wenn auch zunächst mit nur einer Trommel, weil das versprochene Rollenfenster samt Azimutrolle nicht fertig wurde.

Als Fazit lässt sich festhalten: Die vorrangigen und nach einer kurzen Saison zu beurteilenden Ziele, nämlich einfache Handhabung der Seile am Start und beim Ausziehen sowie ein Plus an Betriebssicherheit, sind erreicht worden. Zudem ist auch die Arbeit des Windenfahrers einfacher geworden, er-

fordert bzw. erforderte jedoch aufgrund der Umbauten leicht veränderte Arbeitsabläufe.

Wer lange nicht auf der Winde gesessen hat, wird feststellen: Das Instrumentenbrett sieht anders aus. Zusätzliche Rundinstrumente, Druckschalter und Leuchten wollen bedient und überwacht werden. Außerdem fehlen die zwei Handbremshebel links und rechts des Fahrersitzes. Doch keine Panik! Alles neu, alles einfacher.



Die aufgestockte Instrumentierung hängt ebenso wie die fehlenden Bremshebel mit der Umstellung auf pneumatische Scheibenbremsen zusammen.





Winde 2.0 - neue Technik in alter Hülle

Bisher wirkte die Kardanbremse gleichzeitig auf Kardanwelle und Trommelbremse der Seiltrommeln. Das heißt, der Tritt auf das Fußbremspedal bewirkte sowohl das Abbremsen der Kardanwelle, verlangsamte aber auch die Seiltrommeldrehzahl. Beim Ausziehen der Seile per Lepo war letzteres per Handbremshebel möglich und sorgte für eine leicht angebremsete Seiltrommel.

Neu: Kardanbremse und Seilbremse sind getrennt. Die Kardanbremse stoppt nun nur noch die Antriebswelle und muss vor dem Ein- oder Auskuppeln der Seiltrommeln betätigt werden.

Das Abbremsen der Seiltrommel während das Seil aus- bzw. eingezogen wird, erfolgt nun drehzahlabhängig über die pneumatischen Scheibenbremsen. Ein an der Kardanwelle installierter Initiator sendet seine Impulse an einen Drehzahlwächter im Fahrerhaus, der wiederum steuert ein Ventil an und die Bremse öffnet bzw. schließt bei einer Drehzahl der Kardanwelle von etwa 800 U/min..

Hier kommt die neue Instrumentierung ins Spiel.

Wie stark angebremst wird, lässt sich mit den verriegelbaren blauen Drehknöpfen (1) für die linke und rechte Trommel getrennt einstellen. Der anliegende Druck wird auf den Manometern (2) angezeigt.



Die Erfahrung der vergangenen Saison hat gezeigt, 0,5 bar reichen aus, um das Seil sicher ausziehen. Geringere Bremsdrücke führen dazu, dass die Seiltrommel beim Ausziehen nachläuft und bereiten auch beim Einschleppen Probleme. Deshalb Finger weg von den blauen Knöpfen, solange die Manometer 0,5 bar anzeigen!

Theoretisch kann der Windenfahrer seinen Arbeitsplatz nun während des Seilausziehens verlassen oder sogar selbst als Lepofahrer fungieren.





Winde 2.0 - neue Technik in alter Hülle

Da die Trommel im Stand angebremst ist, lässt sich das Seil nicht ohne weiteres von Hand ausziehen, z.B. wenn es am Start zu kurz ausgelegt wurde. Der schwarze Druckschalter (3) löst die Bremse, solange er gedrückt bleibt. Der blaue Drehknopf sollte nicht verstellt werden.

In Notfällen – Seilriss, Halt-Stopp – kann der Not-Aus-Knopf (4) gedrückt werden. Er entlüftet die Bremszylinder und sorgt damit für ein kontrolliertes Abbremsen der Trommel. Nach dem Auslösen wird er durch eine Rechtsdrehung entriegelt.

Ein paar neue Regeln

Soviel zu den neuen Instrumenten. Das Schleppen selber verändert sich grundsätzlich nicht, einige Dinge müssen dennoch beachtet werden oder sind aufgefallen:

- Die leicht angebremsste Trommel vereinfacht das Anschleppen, weil sie sofort zum Stillstand kommt, sobald Gas weggenommen wird – kein Nachdrehen, kein Seilsalat.
- Auf keinen Fall darf das Seil unter Last ausklinken, deshalb zum Ende des Schlepps rechtzeitig Gas zurück-

nehmen. Der Grund: Das Coating unserer Seile verhärtet langsam.

Abrupte Entlastung kann zu Knicken oder Schlaufen im Seil und letztlich auf der Trommel führen.

- Besonders, wenn schnell eingeschleppt wird (Seitenwind, Piloten halten nicht ausreichend vor) muss das Einschleppen mindestens 30 m vor der Winde beendet werden (auskuppeln, Motor aus, Kardanbremse). Da die „automatische Bremsung“ erst ab 800 U/min Kardanwellenumdrehung einsetzt und nur mit 0,5 bar wirkt, läuft die Trommel noch einige Umdrehungen nach und zieht das Seil weiter ein. Manchmal genug, um die Schnelltrennstelle in das Rollenfenster zu ziehen. Auch für den Not-Stopp kann es in diesen Fällen zu spät sein. Er wirkt bewusst leicht verzögert, um unter Vollast keine Schäden zu verursachen.
- Nach dem letzten Schlepp müssen die Seile erneut ausgezogen werden, um sie anschließend ohne Last aufzutrommeln. Für das Einschleppen liegen im Lepo „Holzschlitten“, die am Seilende eingehängt werden.





Winde 2.0 - neue Technik in alter Hülle

Das Aufwickeln ohne Last soll dem sogenannten „Kriechen“ der Dyneema-Seile entgegenwirken. Diese Eigenschaft tritt auf, wenn die Seile längere Zeit etwa 30 % ihrer Bruchlast ausgesetzt sind. Sie werden dann länger und dünner, was früher oder später zum Seilriß führt.

- Anders als mit Stahlseilen werden Schirm und Vorseil nach Ende des Flugbetriebes vom Schleppseil getrennt und verstaut. Das Seil wird dann von Hand bei gelöster Bremse (Bremslöseknopf (3) drücken) bis zum Gummiball eingezogen.



Noch ein Hinweis für Lepofahrer: Ein ruhiger, gleichmäßiger Seilauflauf wird durch zügiges Anfahren und Beschleunigen auf etwa 30 km/h erreicht. Zögerliches Beschleunigen versetzt die Seile in Schwingung.



Dyneema, hochfest und empfindlich

Dyneema ist trotz des geringen Gewichtes extrem belastbar und in der Handhabung sehr komfortabel, es hat aber auch Schwächen.





Winde 2.0 - neue Technik in alter Hülle



Wenn Dyneema-Seile lange halten sollen, müssen einige Dinge unbedingt berücksichtigt werden.

Dyneema ist zwar UV-stabil aber wenig hitzetolerant. Bereits bei Temperaturen ab 80 °C beginnt es sich zu dehnen und reißt später an diesen Stellen. Diese Temperaturen können im Sommer z.B. auf Asphaltflächen erreicht werden. Am Start sollte das Schleppseil daher auf Gras liegen, wenn es nicht gebraucht wird. Die geringe Toleranz gegenüber Reibung und Hitze ist auch der Grund dafür, warum die Seile nicht über scharfe Kanten, Asphalt oder Sandboden gezogen werden sollen – alles Faktoren, die auf Kosten der Lebensdauer gehen. Knoten halbieren die Bruchlast und müssen deshalb auf jeden Fall vermieden werden.



Torsten Wobser

Anm. der Redaktion:

Für sein Engagement und seine lang-jährige ehrenamtlich Arbeit erhielt Hermann Kerßenfischer eine Urkunde die ihm die unentgeltliche Nutzung unserer Winde auf Lebenszeit versichert.



Ein besonderen Dank noch einmal an Hermann und sein Team (u. A. Torsten Wobser, Theo Post, Martin Berning, Jim Ludwig und Elmar Bieckmann)!

junited[®] AUTOGLAS

Scheibenreparatur & Scheibentausch

Mit unserem Service heben Sie ab!



GRATIS

.....
Hol- & Bringservice
Vor-Ort-Service
Ersatzwagen

junited[®] AUTOGLAS

Franz Brüssow Autoglas GmbH

Geister Landweg 19

48153 Münster

www.autoglas-bruessow.de

Telefon: 0251 775850



Fliegerlager Grünstadt oder "Wind gab es genug"

Auch dieses Jahr ging es mit der Segelfluggruppe wieder ins Fliegerlager, diesmal an den am Rheintal gelegenen Flugplatz der Grünstädter Segelflieger. Der Platz war, ähnlich wie im letzten Jahr, etwas abseits auf einem Hügel gelegen und hatte reichlich Platz zum Zelten und Campen.

Die Ersten von uns trafen am Samstag ein und begannen sich einzurichten, auch die ASK 21 traf zusammen mit Otti am Platz ein. Am Abend fand der erste Ausflug in die nahegelegene Weinstube statt, die einen hervorragenden Blick über das Rheintal bot und bei so einigen schon Vorfreude auf die ersten Flugtage weckte.



Sofort am nächsten Morgen fand das Briefing durch die ansässigen Piloten statt, auch die ersten fliegerischen Eindrücke konnten gesammelt und sich auf die neuen Windverhältnisse (der Platz hat eine Nord-Süd-Ausrichtung)

eingestellt werden. Auch die darauffolgenden Tage boten gute Möglichkeiten für schöne Flüge und abendliche Treffen, wenn sich auch an dem Seitenwind nichts änderte.



Je weiter das Lager jedoch fortschritt, desto stärker wurde der Wind, sodass wir den Flugbetrieb zu Beginn der zweiten Woche einstellen mussten. Dann lief erstmal gar nichts mehr und wir schlugen die Zeit mit Ausflügen in die nähere Umgebung und Kartenspielen tot.

Einzig und allein gegen Ende der zweiten Woche gab es noch zwei fliegbare Tage, die mit ausgiebigen Duo-Flügen genutzt wurden und dem Fliegerlager doch noch ein schönes Ende bereiteten.

Niklas Olbrich





Puimisson 2015

Ein kalter Wintertag im Januar 2014: Detlev lässt sich auf einem ausgedehnten Fußmarsch außerhalb seiner Bürosprechstunden erwischen und sichert uns zu, den bald anzuschaffenden DuoDiscusXLT (ST) im Sommer 2015 für Puimisson mitnehmen zu dürfen.

Eineinhalb Jahre später ist es endlich soweit und nach einer Rheinüberquerung per Fähre bzw. einer Anreise aus Berlin werden ST und 4K (ein Discus 2ct) aus dem Fliegerlager ins südliche Frankreich verbracht.

An der Deutsch-/Französischen Grenze wird auf einer sorgfältig ausgewählten Autobahnraststätte noch ein Willkommensbaguette verputzt. Kurz vor dem Ziel schiebt es sich in einer Blechlawine durchs landschaftlich reizvolle Durancetal. Dank der außergewöhnlich guten Navigation der Insassen des Fremd-Zugfahrzeugs der 4K steckte die ST kurze Zeit später in einem idyllischen Ortskern aus dem 16. Jahrhundert fest, und musste rückwärts durch den Kreisverkehr von den Einweisungsdamen inkl. Konzentrationsbier aus dem Malheur heraus bugsiert werden.

350m vor Ankunft am Flugplatz wurde als Folge des Konzentrationsbiers noch eine Pinkelpause an einer 15%igen Steigung eingelegt. 2mm Kupplungsbelag später konnten wir uns häuslich im Chalet Nr. 16 einrichten und ein ausgiebiger Leistungsschlaf wurde durchgeführt.

Am nächsten Tag schauten wir zunächst dem Flugbetrieb zu und rüsteten am Nachmittag gemütlich die ST und die 4K auf. Die Überprüfungsflüge standen an.



Stephan wurde durch Florian überprüft, anschließend Florian durch Tim und schlussendlich bekam Tim seine Einweisung durch Stephan.

Der nächste Tag versprach fliegbar zu werden.





Puimisson 2015

Stephan machte sich zusammen mit Florian an den Haushang Serre de Montdenier auf und flog weiter in Richtung Dignes le Bains. Auch die Montagne de Coup ließ sich in Hangkantenhöhe abschruppen. Die im Parcours sich anschließende Blondine (Cheval Blanc) versprach Thermik.

Mehrfach versuchen sich die jungen Herren an dieser berüchtigten Dame, jedoch immer ohne Erfolg. So blieb es für den ersten Tag bei 209km und einigen lehrreichen Rutschen an den Haushängen.

Der nächste Tag stand im Zeichen einer anderen Blondine. Christina zeigte den Herren wie ein F-Schlepp gut aussehen kann und erkundete mit Stephan die Haushänge.



Am dritten Tag bestiegen Florian und Stephan erneut das Werkstück der

Firma Schempp-Hirth und St. Auban wurde angeflogen. Weiter zum Krückstock (Montange de Crueque) begaben wir uns in luftraumtechnisches Neuland. Danach ging es zum Pic de Bure und weiter südlich am Lac de Serre Ponçon entlang.



Nachdem wir einen kurzen Blick in die Brianconese geworfen hatten, sollte es zurück in Richtung Heimat gehen. Hierzu musste der Guillaume intensiv bearbeitet werden. Mit ausreichender Höhe wurde der große See in südliche Richtung überquert und wenig später neigte sich ein schöner Flugtag seinem Ende entgegen.

In den nächsten Tagen konnten die Flugstrecken von Tag zu Tag weiter ausgedehnt werden.





Puimisson 2015

Ein Highlight war der Flug bis kurz vor Bardonechia im Susatal. Auch ein Abstecher zu den Gletschern im Ecrinsmassiv war im Rahmen der Möglichkeiten durchführbar, so dass wir auf über 450 km Flugstrecke kamen.



Abseits vom Fliegen hat die Region um Puimisson auch viel zu bieten. Auf einer Tretboottour durch den Grande Canyon de Verdon (Boot 24,95€/2h) konnten wir uns von den Strapazen der Flüge erholen. Unsere Mädels haben auch über 1000 Höhenmeter erklimmt, um tolle Aufnahmen von 4K und ST am Gipfel der Serre zu machen. Dass sie dabei auch noch blank gezogen hatten, konnten wir aufgrund der hohen Geschwindigkeit und der Priorität, eine Kollision mit dem Gelände zu vermeiden, leider nicht wirklich wahrnehmen.



Mit 2365 Überlandkilometern und gut 46 Flugstunden der ST war der Frankreichurlaub, wie unser Geschäftsführer sagen würde, ein voller Erfolg und die richtige Entscheidung.



P.S.: Das beste Steigen war 6,9 m/s.
„Lech mich am A...“ [T. Krampe 2015]

Stephan Uhkötter, Florian Giesen



Prüfung zum Luftfahrerschein

Also so eine praktische Prüfung ist nicht wie eine Führerscheinprüfung. Es gibt ein paar, die das erzählen, aber es stimmt nicht. Eine praktische Prüfung ist einfach ein Flug wie jeder andere auch. Beim Autofahren ist das anders.

Meine Prüfung war zwar anders, aber ich denke sonst trifft es zu. Bei mir wurde nicht nur ich geprüft, sondern auch noch mein Prüfer. Da hatte ich natürlich noch mehr Muffensausen. Ich dachte mir, wenn er geprüft wird, macht er alles noch genauer als andere Prüfer.

Aber dem war nicht so. Mein Prüfer war nervöser als ich. Wir trafen uns an einem Samstag um 11:00 Uhr am Start.

Nachdem der Prüfer vom Prüfer kam, konnten wir los legen.

Ich ging um das Flugzeug, checkte alles genau nach Liste und erzählte dem Prüfer alles, was ich so tat, damit er keine Fragen stellen konnte und ihm auch nicht so viel unklar erschien. Nach dem Check bekam ich noch ein paar Fragen zum Flugzeug gestellt, die ich aber alle beantworten konnte. Mit dem Fallschirm auf dem Rücken stiegen wir

ein und schlossen die Hauben. Beim Startcheck erzählte ich ihm auch, was auf der Liste stand und faselte noch was „von Ausklinkraum frei“ und vom Wind.



Während der Startphase war auch der Prüfer still. Vermutlich weil uns die Anspannung verließ.

Oben angekommen musste, ich mich in einem 0,0001m/s-Bart fest krallen.

Normalerweise übt das ja, aber nicht um 11.00 Uhr morgens ins Telgte. Aber man macht ja, was der Prüfer einem so sagt. Also kurbelte ich langsam meine 100m ab und flog mit ausreichender Höhe zur Position. Dort machte ich dann meinen Lande-Check und slippte im Endteil. Der zweite Flug war ähnlich; man konnte ja nicht viel machen in der geringen Höhe.





SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



Prüfung zum Luftfahrerschein

Mit dem sanften Aufsetzer hatte ich dann auch meine Prüfung bestanden.

Ich hatte zwei nette Flüge, in denen ich mein Programm abgeflogen bin und wir beide haben die Prüfung bestanden.

Natürlich ist man nervös vor der Prüfung, aber es ist ein ganz normaler Flug. Das man tiefer in das Thema eingeht ist klar. Je nach Prüfer funktioniert die Prüfung - denke ich - anders.

Man sollte auf jeden Fall wissen, wo man sich befindet, was über einem so stattfindet und was man für ein Flugzeug fliegt. Wenn man diese Dinge so beachtet, kann eigentlich nichts schief gehen.

Nick Lehmborg



**GANZ TELGTE
FLIEGT AUF
BESTE SICHT.**



OPTIK NIERMANN

Für Brille. Für Kontaktlinsen. Für die ganze Familie.

OPTIK NIERMANN | Inh. Simone Böckmann e. K.

Steinstraße 14 | 48291 Telgte | T 02504 2901

mail@optik-niermann.de | www.optik-niermann.de



29.08.2015 - Mein erster Alleinflug

Es sollte ein Samstag wie jeder andere werden, doch es kam anders als erwartet

12.50 Uhr Treffen am Flugplatz und Besprechung mit dem Fluglehrer, welche Flugzeuge aufgerüstet und startklar gemacht werden sollten. Das Wetter war top! Wolken am Himmel und Thermik, wohin das Auge reichte. Viele Leute hatten sich versammelt, um den tollen Tag auskosten zu können. Wir hatten uns entschieden, alle Flugzeuge startklar zu machen und zum Start zu bringen. Herman und Moritz machten die Winde startklar und bauten sie an entsprechender Stelle auf. Nun konnte der Flugbetrieb losgehen.

Als erstes war unser neuer Doppelsitzer dran, unser Duo. Der Start verlief reibungslos und der Duo war in der Luft. Danach folgten die ASK 23, unser Schulungseinsitzer und unser damaliger Hochleistungsfieger, der Discus 2c.

Nun, nachdem wir den Flugbetrieb aufgenommen hatten und alle Flugzeuge in der Luft waren, bis auf die ASK21, unserem Schulungsdoppelsitzer, standen wir Schüler am Start um die 21 startbereit zu machen. Unser Fluglehrer Otti hatte sich zwischenzeitig

mit Elmar, einem anderen Fluglehrer, über unseren Leistungsstand unterhalten, um zu erfahren, welche Ausbildungsabschnitte noch zu beanstanden waren. Zudem hatte er nachgefragt, ob Seilrissübungen ohne Probleme durchgeführt werden könnten, da wir die Winde ja auf Kunststoffseile umgerüstet hatten. Jetzt wusste ich, wo ich mich drauf einzustellen hatte.

Seilrissübungen! Die 21 war bereit zum Start und der Erste sollte Niklas sein. Der Flieger hob vom Boden ab und nach kurzer Zeit klinkte Otti das Seil aus, sodass Niklas eine verkürzte Platzrunde fliegen musste. Nach der Landung sprachen wir Niklas an, ob Otti zufrieden war. Alles war zur Zufriedenheit verlaufen.

Ich wurde immer angespannter und hatte mich mit anderen Flugschülern, die in der Ausbildung schon weiter waren und schon alleine flogen, unterhalten, wie man sich am besten in so einer Situation verhält. Auch wenn ich dies eigentlich schon wusste, hatte ich so versucht, die Nervosität abzubauen.





29.08.2015 - Mein erster Alleinflug

Till war an der Reihe. Er flog bereits erfolgreich alleine, genau wie Niklas. Und wieder wurde es eine Seilrissübung, in der Till ebenfalls zur Zufriedenheit vom Fluglehrer handelte und aufgrund der niedrigen Höhe geradeaus landete. In der Zwischenzeit kam die 23 wieder, so dass Niklas sich dieser genehmigte und ich in der 21 Platz nahm. Erst startete die 23 und danach stand ich mit Otti am Start.

Ich war immer noch sehr nervös, als ich zum Flugzeug ging. Erst als ich im Flugzeug saß, war die Anspannung vergessen und ich konnte mich ganz auf den Start konzentrieren. Das Seil wurde straff und der Flieger hob vom Boden ab. Nach 50 Meter klickte es! Otti hatte die Kupplung betätigt und somit wusste ich, was ich zu tun hatte. Ich drückte nach und holte Fahrt auf, betätigte 3-mal die Kupplung, schaute auf meine Höhe und meine Geschwindigkeit und entschied mich, aufgrund der niedrigen Höhe geradeaus zu landen. Otti war zufrieden mit meiner Entscheidung! Wir schoben den Flieger zum Start zurück und ich durfte ein zweites Mal ran.

Diesmal war ich nicht mehr so nervös, da mir Otti ein positives Feedback

gegeben hatte. Der zweite Start, so dachte ich, sollte aufgrund des Überraschungsmomentes bei solch einer Übung, ein Start ohne Startunterbrechung werden. Doch ich hatte falsch gedacht!

In 90 Meter Höhe, bei schwachem Wind, kuppelte Otti aus. Ich drückte erneut nach und holte Fahrt auf, betätigte 3-mal die Kupplung, schaute auf meine Höhe und meine Geschwindigkeit und entschied mich aufgrund des schwachen Windes, eine verkürzte Platzrunde zu fliegen. Nach der Landung fragte ich Otti, ob alles zur Zufriedenheit verlaufen war!? Bis auf die Tatsache, dass ich etwas verzögert die Kupplung betätigt hätte, war Otti zufrieden mit mir und somit war ich nun vorbereitet auf meinen ersten Alleinflug.

So dachte ich, dass ich am Tag darauf vielleicht meine ersten Alleinflüge absolvieren würde. Ich hatte weiter beim Flugbetrieb mitgeholfen und der Tag verging. Zum Nachmittag hin sollte ich einen Start mit Detlev (ebenfalls Fluglehrer) machen.





29.08.2015 - Mein erster Alleinflug

Dieser sollte mir bestätigen, dass ich bereits in der Lage war, ein Flugzeug führen zu können. Da wurde ich hellhörig und wusste, meine ersten Alleinflüge sollten nicht Morgen sondern Heute stattfinden. Der Start mit Detlev verlief ohne besondere Vorkommnisse. Wir waren sogar in der Abendthermik eingekreist.

Nach der Landung verkündete Otti, dass er noch einen Schnupperstart machen wollte. Somit verschob sich mein erster Alleinflug um einen Start. Wir machten

den Flieger bereit und der Schnupperer nahm Platz. Ich saß in der Zwischenzeit mit Rolf im Lepo, um neue Seile holen zu können. So warteten wir nur noch darauf, dass der Flieger vom Boden abhob und wir losfahren konnten.

Nach gut 120 Meter am Seil, riss die Sollbruchstelle und Otti musste eine verkürzte Platzrunde fliegen. Ich wurde leicht nervös! In der Zwischenzeit holten Rolf und ich das Seil, reparierten es und fuhren mit den Seilen im Schlepptau zurück.



Hartverchromen Galv. Verzinken Entfetten

stephan  redecker

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



29.08.2015 - Mein erster Alleinflug

Jetzt war der alles entscheidende Moment gekommen, mein erster Alleinflug! Ich machte mich fertig und setzte mich ins Flugzeug.



Noch immer war ich angespannt, versuchte es mir allerdings nicht anmerken zu lassen.



Letzte Flugvorbereitungen wurden gemacht und ich schloss die Haube, das Seil wurde straff und es katapultierte mich in den Himmel. Ganz oben angekommen klickte es und die

Kupplung klinkte das Seil wie vorgesehen aus. Die Anspannung war wie wegblasen! Es war unglaublich!



Kein Wind, keine Wolken, nur die Abendsonne und ich ganz allein oben am Himmel. Ein unbeschreibliches Gefühl, ein Flugzeug selber führen zu können, ohne fremde Hilfe!



Ich glitt vor mir her und der Augenblick sollte nicht vergehen. Doch schließlich war die Höhe verbraucht und ich setzte zur Landung an.





29.08.2015 - Mein erster Alleinflug

Alles war super verlaufen und ich flog zwei weitere Male.

auf den Hintern für ein gutes Erspüren der Thermik!



Bei der letzten Landung erwarteten mich die Leute schon sehnsüchtig, um mir den traditionellen Strauß überreichen zu können, für ein gutes Gefühl in der Hand sowie das traditionelle Klatschen

Jim Ludwig

BERKENKÖTTER

Inh. Olaf Wickord ■ ■ ■

■ Heizung

■ Sanitär

■ Kundendienst

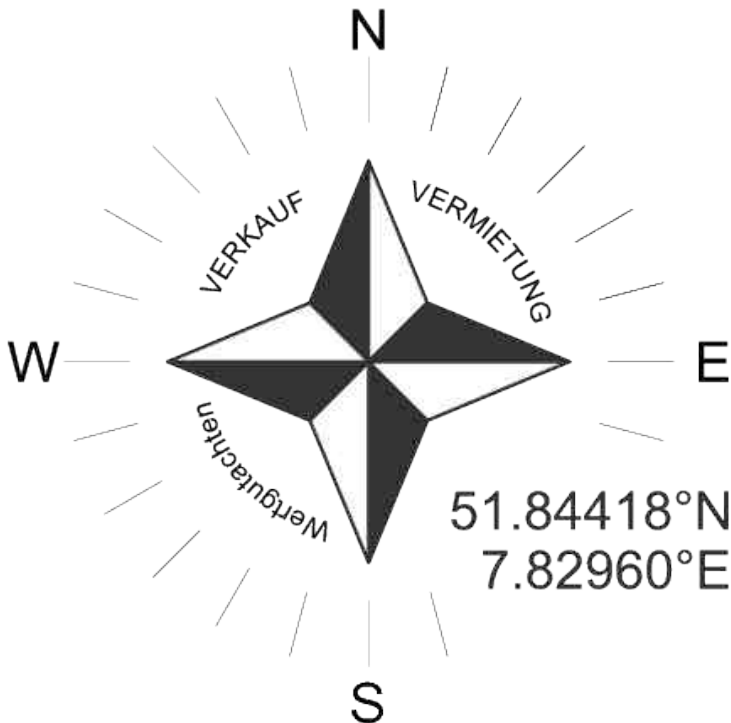
Max-Planck-Str. 10 • 48291 Telgte
Tel. 02504 - 2570 • Fax 02504 - 72533



KIEPENKERL IMMOBILIEN

DIPL.-ING. FRANK WAHLERT

Mit uns liegen Sie auf Kurs



Oststraße 17 | 48324 Sendenhorst
info@kiepenkerl-immobilien.de | www.kiepenkerl-immobilien.de



Impressionen aus dem Jahr 2015





Meine "B"-Flüge

Mein Ziel der letzten Saison war es, auf jeden Fall die B-Prüfung zu machen.

Leider wurde es zum Ende hin doch sehr knapp, sodass ich einen der letzten Windentage erwischte, den 6. September 2015. Klaus war an diesem windigen Tag Fluglehrer. Es waren nur wenige Leute da, gerade genug um Windenbetrieb zu fabrizieren. Der Platz war schon sehr nass, jedoch entschlossen wir uns trotzdem ein paar Starts zu machen. Gerade auch weil ich Klaus gesagt habe, dass ich unbedingt noch meine B-Prüfung machen wollte. So kam es dann auch. Klaus machte mit mir zunächst noch einen Überprüfungsflug, ob ich denn auch mit den Windverhältnissen klar komme. Und dann ging es los...



Bei diesem starken Wind hatte ich eine gute Ausklinkhöhe und der Flug verlief

soweit gut. Das einzige Manko war, dass ich es bei der Landung nicht ganz geschafft habe, bis auf den asphaltierten Lepoweg zu rollen. So blieb ich rund einen Meter vorher im tiefen Morast stecken. Zu dritt haben wir es beim ersten Anlauf dann auch nicht geschafft, die schwere ASK21 aus dem Schlamm heraus zu hebeln.

Zu allem Übel riss dann auch noch das Schleppseil, als wir versucht haben den Flieger mithilfe des Lepos herauszuziehen. Irgendwie haben wir es dann doch noch hinbekommen, sodass es weiter gehen konnte. Der zweite und der dritte Start verlief dann aber ganz unproblematisch.

Anschließend machten noch Jim und Moritz jeweils ein paar Starts. Nach dem Einschachteln vermerkte Klaus dann, während des Feierabendbierchens, die Formalitäten in meinem Ausbildungsnachweis.

Im Grunde genommen, war es für mich eine Punktlandung. Mein letzter Windenstart im Jahr 2015, war mein dritter B-Flug.

Till Uwis



Ende einer Fluglehrerkarriere - Günther hört auf

Am 09.08.2015 war es soweit - Günther Möllers machte seinen letzten Start als Fluglehrer.

Vor vielen Jahren - am 01. April 1973 - war Günther in die Segelfluggruppe Telgte eingetreten und wurde am 09. Juni 1986 Fluglehrer für uns.



Günther (Vorne in der ASK21 sitzend) hat vielen jungen und auch älteren Flugschülern das Segelfliegen beigebracht. Egal ob Start oder Landung, das Geradeausfliegen oder das Kurbeln, immer war er mit Geduld und Ruhe bei der Sache und hat erklärt auf was zu achten ist.

Auch in vielen Fliegerlagern war er immer dabei und die Sprüche seines Beo's (ich meine sein Name war Oskar?) sind und bleiben unvergessen. Nach unzähligen Schulflügen und fast 30 Jahren als Fluglehrer, überlässt er nun das Feld den anderen Fluglehrern.

Auch ich war vor über 25 Jahren einer seiner Flugschüler und höre noch immer die Stimme hinter mir die da lautet **"Rolf! - der Faden!"**

Wir - die Segelfluggruppe Telgte - und auch ich persönlich, möchte(n) uns (mich) an dieser Stelle ausdrücklich für Dein ehrenamtliches Engagement über eine so lange Zeit ganz herzlich bedanken!

Für sein Engagement erhielt Günther nun vom Landesverband NRW zum Abschluss seiner Tätigkeit die Plakette in Bronze. Herzlichen Glückwunsch!

Und da Du ja weiterhin mit dem Heißluftballon in der Luft sein wirst - verwende ich den Ballonfahrergruß:
Glück ab! Gut Land!

Rolf Bieckmann



Turmdienst

Wir schreiben das Jahr 2015 ...

Der Segelflug am Flugplatz Münster-Telgte hat sicherlich viele schöne und erfolgreiche Tage vor sich. Für einen reibungslosen Ablauf im Nebeneinander mit dem Motorflug sorgt im Allgemeinen eine funktionierende Luftaufsicht. Vor Jahren hatte diese Aufgabe ein Angestellter oder Angestellte der Bezirksregierung inne, die aber (leider) zwischenzeitlich abgezogen wurde.

Somit wird diese Aufgabe von den verschiedenen Gruppen am Platz wahrgenommen. Im Sommer dieses Jahres hatte mein Geschäftsführer nunmehr die Schnapsidee, auch meine Wenigkeit für diesen verantwortungsvollen Dienst einzuteilen. Nach diesem Telefonat musste ich zunächst meine Gedanken sortieren.

Gut..., ich hatte alle Folgen der „Stirb langsam“-Reihe gesehen und war überzeugt, diese Aufgabe gut meistern zu können. Im zweiten Teil nämlich hatte eine Gruppe von bösen Menschen mit dem IQ eines Knäckebrots einen Flughafen gekapert und mal eben (wenn auch im Ergebnis ziemlich erfolglos) die gesamte Flugaufsicht unter ihren Nagel

gerissen. „Was diese Deppen konnten, kann ich auch...“, dachte ich mir. Also war ich guten Mutes und zuversichtlich, diese Aufgabe zu meistern. Der Tag meines Einsatzes begann. Es war ein schöner Sonntag-Morgen im Dezember; in der Nacht zuvor hatte es kräftig geschneit, jedoch kamen wir nunmehr in den Genuss der Rückseite mit herrlichen Sichten und schönstem Wetter. Blöd war nur der kräftige Südwind....



- Michael o Tremba war ein alter Veteran, der, da er sich keine Messerschmitt Bf109 leisten konnte, einen SF 25 C-Falken umgerüstet hatte. Er begann seine Landeinteilung immer mit einem knackigen Überflug, welcher in Ermangelung der nötigen Motorleistung ewig dauerte....





Turmdienst

- Heinz – Hermann Krause war Ende 50 und hatte es geschafft. Er hatte eine beispiellose Karriere hinter sich und war nunmehr dort angekommen, was andere Piloten nicht einmal zu träumen wagten. Er war Pilot eines A380, dem größten Passagierflugzeug der Welt. Er war in Telgte geboren, hatte am Flugplatz den Segelflug erlernt und stand nach langen Jahren der Fliegerei vor seiner Pensionierung.

„Vielleicht ein kleiner Summer.....“ ging es Ihm durch den Kopf...

- Fernab des Flugplatzes, in der Nähe des schönen Sauerlandes, machte sich der tollkühne Ballonfahrer Nalf Rüßing auf, seine 100ste Ballonfahrt in diesem Jahr durchzuführen. Es war zwar irre windig, jedoch wohnte er am Hang und konnte so die Probleme beim Aufrüsten abfangen:



So begab es sich, dass ihn der Wind geradewegs Richtung Telgte trug.

- Schon zu meiner Studentenzeit musste ich mich neben der Wissenschaft rund um die Ingenieurskunst auch um manch andere Problemlösungen bemühen. Wo bekomme ich den nächsten Kaffee und welches wird das nächste Video sein, das wir uns anschauen? Schnell lernte ich Rex Kramer kennen. Er war Gefahrensucher und natürlich einer der Hauptdarsteller in dem Epos „Kentucky Fried Movie“: Lange hatte ich nichts mehr von ihm gehört. Heute jedoch nahm er Anlauf, den Rekord von Felix B. einzustellen. Beim Absprung in der Stratosphäre über Tunesien bewegte er sich nunmehr auf den Flugplatz Münster Telgte zu.....

- Hermann Candlefisher war ein Genie im Konstruieren komplexester Maschinen. Nachdem alle Versuche gescheitert waren, dem Flugplatzrasen das Wachsen zu verbieten, setzte er sich in sein Kämmerlein und dachte nach...





Turmdienst

Ein umgebauter „Jaguar 950“ Häcksler von Claas, welcher nunmehr als „Gigantos 2000“ Rasenmäher den Flugplatz in einem Rutsch und ganzer Breite mähen sollte, war auf dem Weg zum Flugplatz um im Zuge einer Vorführung die Tauglichkeit zu beweisen.....

- Bevor ich mein Studium des Bauingenieurwesens begann, hatte ich zwei Jahre an der Columbia University in New York City studiert. Sicher..., für den ein oder anderen ist das eine Überraschung, da ich diesen Umstand bis heute nie erwähnt habe, aber wer spricht schon gerne über ein abgebrochenes Studium an einer Eliteuniversität...Nichtsdestotrotz wollte mein ehemaliger Kumpel, der Präsi auf einen Sprung vorbei kommen. So waren sie in Begleitung eines Gefolges von Abfangjägern, Tankflugzeugen, Flugzeugträgern und Präsidentenkarosse auf dem Weg nach Telgte...

Ich nahm nunmehr Platz und war der „Chef de´ piste“. Heitz Morimann, ein ruhiger und zurückhaltender UL-Pilot, welcher immer auf sehr zuvor-

kommender Weise um eine Startfreigabe bittet war der erste Pilot.

„Telgte-Info..., könnte ich vielleicht jetzt auf die Bahn?“ war der Erste, der sich im Funk meldete. „Ouha..., das geht aber gerade nicht“, antworte ich, die Segelflieger müssen mal eben raus schieben. Ich ließ den Follow-me-Wagen großzügig das Vorfeld sperren, um den Kollegen vom Segelflug zu ermöglichen, die zwischenzeitlich acht Segelflugzeuge zum Start zu schieben. Der startbereite und abflugwillige Verkehr staute sich, da die Kollegen vom Segelflug auf die Ältesten Rücksicht nahmen und Ihr Tempo beim Schieben entsprechend anpassten. Die Energiebilanz der wartenden Motormühlen musste eine Katastrophe sein....

Wieder meldete sich Heitz Morimann im Funk und bat abermals um die Startfreigabe, aber die Nerven der den Segelfliegern folgenden Flugzeuge waren bis aufs äußerste gespannt und so geschah es, dass sich der C-Falke vordrängelte.





Turmdienst

Nach seinem Start legte er zunächst einen ordentlichen Überflug hin, der – wie gesagt – ewig dauerte. Der Windenstart beginnt und die Schüler setzten um, was sie so gelernt haben. Da der Wind kräftig aus Süden kommt, wird vorgehalten, als wenn es kein Morgen mehr gibt.... Das Seil schleift über die Asphaltbahn und schneidet hübsche Muster in die asphaltierte Oberfläche....

Heinz Hermann Krause meldet sich über Funk. „Hermann, du alte Felge, was läuft....“ Heinz Hermann blockiert den Funk für geschlagene 27 Minuten, um mir seine Lebensgeschichte zu erzählen...“...Und jetzt gehe ich mal in den langen Endteil...“ Ballonfahrer Nalf Rüßing kommentiert im Anschluss die Ausführungen von Krause. Es endet mit dem Austausch von Kuchenrezepten und der Anmerkung, dass er gerne in Telgte landen möchte. Nachdem sich mein Schmierzettel der künftigen Gäste füllt, meldet sich auch mein Studentenkumpel mit der 747 nebst Gefolge. Blöd nur, dass der Turm sich füllt und einer der Besucher – im Übrigen mit Hund - brüllt „...**der bellt kaum...**“.

Mein Studienkumpel – nebst Gefolge – hat wohl verstanden „ **your wellcome**“. „Nice, see you later...“. „Was hat er gesagt...?“ frage ich meinen Nebenmann.

Rex Kramer hat in seinem Fallschirmsprung zwischenzeitlich die Alpen überquert...

Die Springermaschine meldet Queranflug in 3.500 m Höhe... „Respekt...“.

Ok... Rolf, du hast es so gewollt....

Ich lasse Hermann Krause seinen Summer durchziehen. Nach dem Überflug sind die meisten Schirme an der nahen Gaststätte Geschichte. Mein amerikanischer Kumpel wird das Gas etwas rausnehmen müssen, da der Kollege Tremba mit dem C-Falken gerade seinen nicht enden wollenden Überflug zelebriert. Auch der Ballon hat es bis Telgte geschafft. Rex Kramer, mein alter Gefahrensucherkumpel springt den Ballon auf die Hülle und rutscht elegant in den Korb. Heitz Morimann bittet im Funk um Freigabe, geht nicht, da die Springermaschine gerade landet.





Turmdienst

Hermann ist mit seinem Gigantos unter Vollgas in seinem Vorführmodus. Neben den Tätigkeiten in der Flugsicherung bediene ich auch noch die Tankstelle, welche Morimann gerade – natürlich mit der Hand schiebend – ansteuert. Der Tank war inzwischen leer....

Neben den beschriebenen Highlights bearbeite ich mehr Starts und Landungen als in Frankfurt möglich, weise den Rasenmäher ein und bediene die Kasse. Alles ist möglich, solange man kompetente Mitarbeiter hat. Leider kann ich die nächsten Wochenenden nicht. Ich halte es mit Tim Bensko:

„...muss nur noch grad die Welt retten....“

Liebe Mitarbeiter des Dezernats Luftrecht bei der Bezirksregierung: Dieser Artikel war nur Spaß! Solltet Ihr es doch für notwendig halten, dass man mich sehr lange wegsperrt, gebt mein Auto nicht meiner Frau.... Die soll ihr eigenes nehmen ... (meine Frau ist nämlich ein gaaaanz tolle FahrerIn, aber als Beifahrerin so lala ...)

Liebe NSA: Wenn Ihr diesen Artikel gelesen habt „This is only fun not serious“

Klaus Mende

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



Hochzeit Christina & Stephan

Am 02. Mai 2015 gaben sich Christina & Stephan das Jawort



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

Wir wünschen Euch alles Gute für Eure Zukunft und immer so viel Heiterkeit in Eurer Ehe, wie es das Wetter an Eurem Hochzeitstag vorgemacht hat!



Hochzeit Felicitas & Michael

Am 22. Mai 2015 gaben sich Felicitas & Michael das Jawort



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

Für Eure gemeinsame Zukunft wünschen wir Euch alles erdenklich Gute!



Verkauf LS4 und Discus 2c



Bereits im letzten Jahr hatten wir angedeutet das eine oder andere Segelflugzeug verkaufen zu wollen. Mit dem Verkauf der LS4 und des Discus 2c haben wir nun „Nägel mit Köpfen“ gemacht und uns von zwei Segelflugzeugen getrennt.

LS4 / D-4545 RY

Die LS4 war inzwischen in die Jahre gekommen und so hätten in Kürze bei ihr eine Neulackierung und eine Grundüberholung angestanden.



Aus diesem Grund war der Verkauf bereits länger geplant und passte zudem gut in unser Konzept für die Zukunft.

Nach 26 Jahren in unserem Besitz und vielen schönen erlebten Starts und Stunden, wurde die LS4 dann im Mai 2015 ihrem neuen Besitzer übergeben. Mit der "RY" habe ich meine ersten Überlandflüge gemacht und auch meine ersten Wettbewerbe geflogen. Einmal stand ich dabei sogar auf dem Treppchen. Sie wird mir mit vielen schönen Stunden immer sehr gut in Erinnerung bleiben.

Discus 2c / D-8445 TM

Den Discus 2c hatten wir im Jahr 2009 neu gekauft und wollten diesen auch eigentlich langfristig behalten.





Verkauf LS4 und Discus 2c

Da wir jedoch die unerwartete und einmalige Möglichkeit erhielten einen Duo Discus XLT in finanzielle Reichweite zu bekommen, wurde diese Möglichkeit auch genutzt.

Der Verkauf des Discus 2c dauerte erwartungsgemäß auch nicht lange, denn dieses Flugzeug bietet tolle Möglichkeiten und war ja auch nur 6 Jahre alt – also quasi wie neu.

Mit einem lachendem und einem weinendem Auge haben wir dann das Flugzeug im Oktober 2015 dessen neuen Besitzern übergeben.



Lachend weil wir uns sehr über den Duo Discus XLT freuen und weinend weil der Discus 2c ebenfalls ein tolles Flugzeug ist.

Viele schöne Stunden habe auch ich mit dem Discus 2c in der Luft verbracht, persönliche Rekorde aufgestellt, durfte auch hier einmal auf dem Treppchen stehen und habe neue tolle Erfahrungen sammeln können.

Und obwohl das Fliegen mit dem Duo Discus XLT (mir persönlich) noch mehr Spaß macht, wird mir der Discus 2c sehr fehlen.



Nun wünschen wir den beiden verkauften Flugzeugen und natürlich besonders deren Besitzern alles Gute, viele schöne Flüge, immer viel Spaß und unfallfreie Flüge!

Vielleicht sehen wir uns ja mal in der Luft ...

Rolf Bieckmann



Duo Discus XLT - Blick auf das erste Jahr

Nachdem das Jahr 2015 nun vorüber ist, ist es Zeit eine kleine Bilanz bzgl. des Duo Discus XLT zu ziehen. Schließlich haben wir – um diesen finanzieren zu können – den erst im Jahr 2009 neu erworbenen Discus 2c gegen seinen Vorgänger, einen gebrauchten Discus b ausgetauscht.



Um es vorweg zu nehmen: Der Duo ist bei uns eingeschlagen wie eine „Bombe“!

Bereits zu Beginn des Jahres standen unsere Mitglieder „Schlange“, um in den Genuss zu kommen, dieses Flugzeug fliegen zu können. Die Einweisungen auf dieses Flugzeug wurden so schnell wie möglich, jedoch nicht ohne diese gründlich und gewissenhaft durchzuführen, abgearbeitet. Alle Mitglieder waren und sind von den tollen

Flugeigenschaften, dem Komfort und der einfachen Bedienung des Turbomotors des Flugzeugs begeistert.



Der Duo wurde im Jahr 2015, neben den Flügen bei uns am Flugplatz, auf einem kleinem Wettbewerb (BBSW), einem Urlaub in Frankreich (Puimoisson) und im Fliegerlager geflogen.

Streckenflüge wurden natürlich auch absolviert – jedoch waren diese meist recht klein. Schließlich ging es im ersten Jahr vorrangig darum, allen interessierten Mitgliedern eine Einweisung geben zu können und das Flugzeug erst einmal kennenzulernen.

Die bisher größte Strecke liegt trotzdem bei knapp unter 500km.





Duo Discus XLT - Blick auf das erste Jahr

Schnupperflüge wurden mit ihm durchgeführt, altgediente Mitglieder konnten in den Genuss kommen, in Ruhe zu fliegen und einige Flugschüler wurden an das Thermikfliegen und das Überlandfliegen herangeführt. Bei all diesen Dingen mussten unsere Flugschüler nicht zurückstecken, da unser Schulungsflugzeug – die ASK21 – fast ausschließlich für diese zur Verfügung stand.



Die Erfahrungen an der Winde sind ausgezeichnet. Die Winde hat – wie erwartet – keine Probleme mit dem schweren Flugzeug und dank der Kunststoffseile waren die Ausklinkhöhen immer hoch genug, um sicher den Turbomotor nutzen zu können – so dieses denn nötig war. So können wir nun in Zukunft die F(lugzeug)-Schlepps auf ein Minimum reduzieren und sorgen

damit für eine geringere Lärmbelastung der Umgebung.

Beim F(lugzeug)-Schlepp mussten wir allerdings kleine Einschränkungen hinnehmen.



Mit ausreichend starken Motorflugzeugen ist das Schleppen kein Problem – dieses gilt, jedenfalls bei normalen Wind- und/oder Temperaturverhältnissen, auch für sehr gut motorisierte UL(traleicht)-Flugzeuge.

Bei durchschnittlich motorisierten UL-Flugzeugen ist das Schleppen jedoch grenzwertig und aus diesem Grund achten wir hier im Sinne der Sicherheit auch besonders auf die Einhaltung unserer Vereinsvorgaben.





Duo Discus XLT - Blick auf das erste Jahr



In Zukunft werden wir unser Augenmerk darauf legen neuen Scheininhabern, fortgeschrittenen Schülern aber auch Scheininhabern, die nicht gerne alleine Überland fliegen wollten, diese tolle Art des Fliegens näher zu bringen.



Natürlich wollen wir im Jahr 2016 auch unsere Strecken erweitern. D.h. Strecken fliegen, die 500km oder 600km überschreiten werden. Dieses wären für uns dann neue Rekorde und wir freuen

uns schon auf die Versuche, diese Strecken zu meistern, und auch wenn einige dieser Versuche scheitern werden, werden sie uns trotzdem sehr viel Spaß bereiten.





Duo Discus XLT - Blick auf das erste Jahr

Fazit:

Der Kauf des Duo's war und ist ein voller Erfolg! Nahezu bei jeder Gelegenheit wurde er aus der Halle geholt, um ihn zu nutzen. Er hat seit mehr als 25 Jahren, die mit Abstand meisten Stunden geflogen, die je ein Segelflugzeug (ausgenommen unser Schulflugzeug - der ASK21) bei uns in einem Jahr geflogen hat.

Mit **149 Stunden und 5 Minuten** hat er sich direkt in unsere Geschichtsbücher geflogen und wird wohl nur durch sich selber zu schlagen sein.



Rolf Bieckmann



Werbeverteilungen

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

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



Der Discus b

Zum Ende des Jahres haben wir unseren Flugzeugpark, mit dem Kauf des gebrauchten Discus b, nun endgültig abgeschlossen.

Wir hatten zwar in der letzten Ausgabe bereits über die abgeschlossene Umstrukturierung berichtet, mussten aber nun doch noch eine Anpassung vornehmen, indem wir den Discus 2c verkauften und den Discus b erworben haben.



Der Discus b ist ein einsitziges Hochleistungsflugzeug mit T-Leitwerk, gefedertem Einziehfahrwerk und Bremsklappen auf der Flügeloberseite. Der Discus b verfügt über Wassertanks in den Tragflügeln, die der Aufnahme von Ballast zur Leistungssteigerung im Gleitverhalten dienen. Er wird bei uns verwendet für die Fortgeschrittenenschulung, Spaßflüge, Überlandflüge und

Wettbewerbe. Mit seinen Flugleistungen ist er noch heute in seiner Klasse konkurrenzfähig und seine gutmütigen Flugeigenschaften und gute Steigleistungen in der Thermik machen ihn zu einem sehr beliebten Segelflugzeug. Er ist bei uns – neben den Standardinstrumenten – mit einem LX7007, einem Transponder und einem Powerflarm (Kollisionswarngerät) ausgerüstet und lässt damit keine Wünsche offen.



Mit dem Kauf des Discus b haben wir nun einen Segelflugzeugpark, der sich mehr als sehen lassen kann und für die Zukunft perfekt ausgestattet ist.



Rolf Bieckmann

Gartengestaltung nach Maß.

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



Alter Postweg 9 | 48324 Sendenhorst
Telefon: 02526.9388882

www.florien.de

Dipl.-Ing. 
Christian Florian
Gartengestaltung 



SEGELFLUGPOST
TELGTER SEGELFLUGPOST



Fliegerlager am Kap?

„Du rundest ja bald!“ - Nicht zu ahnen die Folgen dieser freundschaftlich anerkennend gemeinten Feststellung gegenüber dem Fliegerkameraden Gerrit Meimberg, langjähriger Fluglehrer in der damaligen Segelfluggruppe Münster e.V. und alsdann aktiver Ballonfahrer im in Telgte beheimateten 1. Deutschen Montgolfieren - Club e.V..

„Danke, ihr seid herzlich zur Geburtstagsfeier eingeladen.“ „Na, da kommen wir doch gerne!“ „Das freut mich, ... ich feiere in Kapstadt.“

Die Überraschung war da, das räume

ich gerne ein, aber so etwas lasse ich mir doch nicht zweimal sagen! Oder doch? Mal schauen, was geht im Büro! Kurzum, es ging, wenn auch nur für einen angesichts der nahezu 12-stündigen Flüge kurzen Zeitraum von 10 Tagen.

Dann doch vorsichtigshalber Nachfrage bei Gerrit: „Hast du das ernst gemeint?“. Die Rückmail war kurz und bündig: „Ja!“ Also zügig Flüge buchen und dann ein kleines Programm zu Recht legen:



adela
textil design

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

Stoffe - Fertigung - Nähkurse

A. und K. Büscher
Brünebrede 58
48231 Warendorf

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



Fliegerlager am Kap?

Kapstadt mit Tafelberg, Kap der Guten Hoffnung, Besuch bei meinen Lieblingstieren, den Pinguinen, Golfen und natürlich Segelfliegen. Hier war über das stets gut funktionierende fliegerkameradschaftliche Netzwerk die Verbindung zu den Segelfliegern in Kapstadt schnell hergestellt und hier insbesondere zu Sven Olivier, Mitglied der südafrikanischen Segelflug-Nationalmannschaft und überdies als Rechtsanwalt in Kapstadt Kollege. Ein kurzer Blick in den OLC belegte zudem, dass er gleichsam der „Platzhirsch“ in Worchester war, wo die Kapstädter Segelflieger zu Hause sind und der sich folglich mit den Segelflugbedingungen dort in besonderer Weise auskannte.

Parallel hierzu Anruf bei unserem Vereinsmitglied Jürgen Weidig, gerade in den Ruhestand getretener Flugkapitän bei „Emirates“, der im letzten Jahr seine Privatflugzeugführerlizenzen erneuert hatte, insbesondere diejenige als Segelflieger. Er lebt nun mit seiner Frau Barbara, ehemalige Lufthansa-Flugkapitänin, in Swellendam, circa 130 km östlich von Worchester, für süd-afrikanische Dimensionen also „gleich um die Ecke“. Jürgen ist bereits Mitglied

im Fliegerclub Swellendam, der allerdings nur (noch) Motorflug betreibt. Den Segelflug hat man dort vor etlichen Jahren aufgegeben zu Gunsten des Segelflugzentrums in Worchester.

Leider waren Jürgen und Barbara in dieser Zeit mit südafrikanischen Freunden auf einer längeren Safari im Krüger Nationalpark, sodass wir uns nicht treffen konnten.

Auch Sven Olivier konnte am 13.02.2016, für dem ich einen Einweisungsflug vereinbart hatte, diesen nicht persönlich mit mir durchführen, um mich mit den örtlichen Besonderheiten vertraut zu machen, insbesondere im Hinblick auf die Regel am Flugplatz sowie diejenigen beim dort vorwiegend betriebenen Hangfliegen. Er hatte einen recht großen und schwierigen Prozess zu Beginn der darauffolgenden Woche und wollte diesen in aller Ruhe in seinem Ferienhaus in George vorbereiten, was natürlich mein uneingeschränktes kollegiales Verständnis fand. So wurden wir dann empfangen von Etienne, einem ebenfalls im vergangenen Jahr in Rente gegangenen Flugkapitän von





Fliegerlager am Kap?

South African Airways, der mir allerdings mit dem glaubhaften Ausdruck des Bedauerns eröffnete, dass nicht nur die den Einweisungsflug vorgesehene DG 505 sich bereits auf einem Überlandflug befände, sondern auch der alternativ vorgesehene Twin Astir III. Das lässt den kundigen Leser unschwer nachvollziehen, dass mein Blick auf die sodann zur Verfügung stehende weitere Alternative, eine ASK 13, doch recht sparsam ausfiel, zumal der kritische Rundgang im Sinne einer vorgezogenen Vorflugkontrolle ob des Zustandes der ASK 13 weiteres Stirnrunzeln verursachte: Das entsprach keinen Falls deutschen Standards.

Gleichwohl, durchgreifende Sicherheitsbedenken ergaben sich nicht, sodass ich mich dann gegen 15 Uhr (endlich) zum Einweisungsflug mit William, dem ID („Instructor of the Day“) zum Einweisungsflug fertig machen konnte.

Bis dahin hatten wir im recht regen Vereinsflugbetrieb mitgeholfen. Nach den Bedingungen des Vereins hatten Mitglieder Vorrang. Das war auch der Grund dafür gewesen, dass DG 505 und Twin Astir III nicht (mehr) zur Verfügung standen und sodann auf der ASK 13

zuvor noch Schulflüge durchgeführt wurden. Es herrschte starker Wind mit Geschwindigkeiten um 50 km/h mit häufigen Böen bis zu 70 km/h.



Das machte den Flugzeugschlepp in Boden nähe naturgemäß recht bockig, doch ließ diese Turbulenz bereits in gut 150 m Höhe merklich nach und in gut 500 m Höhe hieß es, den Haushang „Victoria Peak“ vor Augen, ausklinken und dann ran an den Hang.

Das Variometer stieg von 3 über 5 und 7 auf 9 m/s. Es eröffnete sich dann mit Übersteigen der Hangkante eine großartige Landschaft, wie die Bilder belegen.

William zeigte mir sodann die Wege, um an die langgezogene Hangkette zu gelangen, an welcher dann nach Osten hin rund 250 km und, die Hangkette macht im Bereich nordwestlich





Fliegerlager am Kap?

Worchester einen Knick nach Norden, in diese Richtung circa 150 km geflogen werden kann, immer entlang der Hangkante mit hohen Geschwindigkeiten.



Sven Olivier hatte am Wochenende zuvor 920 km mit einem Schnitt von nahezu 150 km/h bewältigt.

Anschließend zeigte mir William die Übergänge vom Hang in die Welle. Ich lernte die „Leading Ridge“ einer Wolke kennen, eine an der Luv-Seite einer Wolke aus dem Hangwind heraus bildende Welle zu erfliegen, um gegen Ende des Fluges auch die Gewissheit zu erfahren, dass in Worchester auch gute thermische Bedingungen herrschen. Zur Landung frischte der Wind wieder kräftig auf, sodass die Fortbewegung über dem Boden derart gering war, dass man fast hätte nebenherlaufen können. Das wirkte

schon ein wenig lustig. Alles in allem, ein äußerst spannender Flug, der Lust auf mehr macht – vielleicht in Worchester, vielleicht aber auch bei Jürgen und Barbara in Swellendam. Wir suchen gerade gemeinsam nach Segelflugzeugen, die in Swellendam am Flugplatz stationiert werden sollen. Die Hangflugbedingungen in Swellendam sind bei zumeist vorherrschendem Südwind, nach Ansicht von Sven Olivier mitunter noch besser, insbesondere homogener, als in Worchester und dann wäre es doch möglich: Ein Fliegerlager im (europäischen) Winter am Kap der Guten Hoffnung.

Ach, bevor ich es bei aller Schwärmerei für's Fliegen vergesse: Gerrits Geburtstagsfeier im „Waterkloofs“ mitten in den Weinbergen und mit Blick über die False Bay bis nach Kapstadt war einfach toll – ein nicht minder unvergessliches Erlebnis und ich hoffe, mein Geschenk für ihn auch:

Einen Tag unterwegs mit dem DuoDiscus.

Detlev Dierkes





!!! Segelfliegen zum Pauschalpreis !!!

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

Dazu gelten folgende Preise:

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



Was beinhaltet die Pauschale?

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

Welche Voraussetzungen muss ich erfüllen?

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

Was passiert nach diesem Jahr?

- Sollte keine weitere Mitgliedschaft gewünscht werden, endet die Mitgliedschaft.
- Ist eine weitere Mitgliedschaft gewünscht, gelten ab dem nächsten 01.01., oder nach den ersten drei Alleinflügen, unseren normalen Preise (siehe Gebührenordnung).

*Eine Untersuchung durch den Fliegerarzt ist erst zu den ersten Alleinflügen nötig!

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

Power-Computer

Inh. Hartmut Kock

*Warendorfer Straße 12
48231 Freckenhorst*

*Tel.: 02581-784500
Fax: 02581-784501*

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



Service ist alles



Die Saison 2015 - In Zahlen

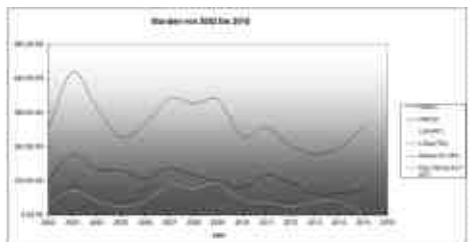
Der Umbau der Winde hat erwartungsgemäß für weniger Starts gesorgt. Zusätzlich war schon wieder das Wetter nicht auf unserer Seite. Auch im Fliegerlager mussten wir wegen zu starkem Seitenwind öfters am Boden bleiben. Die Gesamtstundenzahl im Jahr 2015 zeigt zwar nach Oben, ist aber - abgesehen vom neuen Duo - nicht ganz so wie wir uns das erwünscht hätten.

In den Windenumbau haben wir nicht nur sehr viel Arbeit, sondern auch viel Geld investiert. Dieses war es auf jeden Fall wert und zeigt dass wir auch in Zukunft auf die Winde setzen. Und zwar als lärmarme, umweltschonende und kostengünstige Methode in die Luft zu kommen!

ASK 21	D-8460 (PM)	372 Starts	86h 52Min
ASK 23	D-5073 (TE)	100 Starts	41h 00Min
LS 4	D-4545 (RY)	1 Start	1h 50Min (wurde 2015 verkauft)
Discus-2c	D-8445 (TM)	13 Starts	29h 53Min (wurde 2015 verkauft)
DuoDiscus XLT	D-KBST (ST)	89 Starts	149h 05Min
Gesamt		575 Starts	308h 40Min

"Highlights" der Saison 2015:

- Piloten (meisten Starts) Florian Giesen 24 Starts
- Piloten (meisten Stunden) Florian Giesen 43h 04Min
- Schüler (meisten Starts) Jim Ludwig 63 Starts
- Schüler (meisten Stunden) Jim Ludwig 13h 30Min
- Rolf und Klaus erfolgreich mit dem Duo auf der BBSW
- viele Stunden in Frankreich
- Nick hat den Schein
- Moritz hat den Schein
- Jim hat die "A"
- Till hat die "B"





Herzlichen Glückwunsch

Einige Mitglieder haben in diesem Jahr Grund zum Feiern:

60 Jahre	Josef Lutterbeck
50 Jahre	Horst Kieskemper
40 Jahre	Marc-Christian Munk
25 Jahre	Maximilian Schneider Fabian Timmermann
20 Jahre	Alina Nüßing Max Reimann
18 Jahre	Nadine Nüßing



Diesen Mitgliedern danken wir für Ihre langjährige Mitgliedschaft:



Utz Henkenjohann



Gunnar Hasse
Klaus Mende



Michael Brüggemann
Bendix Maternowski





Schnupperflüge

Sie kennen jemanden, der sich für das Segelfliegen interessiert? Sie möchten gerne selber einmal die lautlose Form der Fliegerrei ausprobieren? Einmal die Dynamik eines Windenstarts erleben, oder einen Flugzeugschepp genießen?

Kein Problem - wir nehmen Sie mit.



Wir fliegen an fast jedem Wochenende während der Saison und es ist (fast) immer möglich mitzufiegen. Da die Schulung Vorrang hat, wäre eine Terminabsprache bis oder drei Tage zuvor optimal.

Noch ein paar Tipps:

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

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

Es gibt ein paar Anforderungen die zu beachten sind:

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

Selbstverständlich gibt es unsere Schnupperflüge auch als Gutschein zum Verschenken.

www.sfg-telgte.de / Schnupperflüge



Gebührenordnung (Auszug)

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

Jahresbeiträge (Abrechnung quartalsweise):

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

Wählbare Windenpauschale

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

Fluggebühren	ASK 21 & 23	
001 bis 120 Min.	0,20 € / Min.	<i>(Die Fluggebühren für den Discusb und den Duo Discus XLT finden Sie in der Gebührenordnung)</i>
121 bis 240 Min.	0,15 € / Min.	
241 bis xxx Min.	0,10 € / Min.	

Einmalige Typengebühr:	ASK21	ASK23	Discus b	Duo
Arbeitnehmer, Arbeitgeber	75€	100€	125€	250€
Studenten, Jugendliche	50€	50€	50€	200€
Schüler	50€	50€	50€	150€
Zweitmitglieder	75€	100€	125€	300€

Durch die Typengebühr gibt es keine Aufnahmegebühr!

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



Impressum, Kontakt

Impressum

Herausgeber:
Segelfluggruppe Telgte e.V.

Redaktion:
Rolf Bieckmann verantwortlich,
Heike Bieckmann

Bilder:
Archiv, Familie Bieckmann,
L. Eggert, K. Mende, J. Ludwig,
N. Lehmborg

Gestaltung:
Heike & Rolf Bieckmann

Druck:
Burlage Druck + Einband GmbH
48231 Warendorf

www.sfg-telgte.de
Segelflugpost@sfg-telgte.de
April 2016



Kontakt

1. Vorsitzender
Detlev Dierkes
02504 - 72188

2. Vorsitzender
Florian Giesen
0162 - 6165259

Ausbildungsleiter
Jonny Kroos
02581 - 8718

Geschäftsführer
Rolf Bieckmann
02581 - 928574

Kassenwartin
Heike Bieckmann
02581 - 928574

Werkstattleiter
Michael Otremba
0175 - 3231509

Jugendgruppenleiter
Jim Ludwig
0157 - 34835205



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



Mögen
Sie's
individuell?

„Abheben.“

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Genossenschaftliche Beratung bedeutet, dass Sie als Mitglied und Kunde mit Ihren Interessen, Ihren Zielen und Wünschen bei uns im Mittelpunkt stehen – und das in jeder Lebensphase.

Wir suchen gemeinsam mit Ihnen nach den passenden Lösungen und entwickeln Ihre ganz persönliche Finanzstrategie.

www.volksbank-muenster.de

Vereinigte
Volksbank Münster

