



**Ihr Fachmann**  
Geprüfter Restaurator  
Baudenkmalpfleger

**Carl u. Hans Seher**

STUKKATEURMEISTER

☎ **46 32 21** Telefax 46 28 08

50937 KÖLN · BERRENRATHER STR. 484-486

- Innenputz
- Außenputz
- Stuckarbeiten
- Betonsanierung
- Spezialist für Restaurierung denkmalgeschützter Fassaden
- Trockenausbau
- Umbau- und Beiputzarbeiten
- Wärmedämmung

## **Lützenkirchen**

Heizung \* Sanitär \* Lüftung \* Klima  
Kundendienst \* Wartung  
Instandsetzung \* Erneuerung  
Badrenovierung mit Service  
"Alles aus einer Hand"  
24 – Stunden – Notdienst

Hermann-Heinrich-Gossen-Str. 4 50858 Köln  
Tel. 02234-92160, Fax 02234-921699,  
E-Mail: info@luetzenkirchen-koeln.de

*"Erfahren"*  
**Sie den Unterschied!**  
**Anruf genügt!**



**Wählen Sie 2882 oder 19410**

# **PSV**

**Polizei-Sportverein Köln 1922 e.V.**

### **Schirmherr:**

Polizeipräsident Köln Klaus Steffenhagen

### **Ehrevorsitzende:**

PD a.D. Jürgen Haase  
EPHK a. D Walter Prinz

### **Geschäftsführender Vorstand:**

1. Vors. PD Peter Römers  
2. Vors. EPHK Jörg Jansen  
Kassierer EPHK Reinhard Schüttler

### **Vereinsanschrift / Geschäftsstelle:**

Geschäftsführerin POK in Petra Nentwich  
Polizeipräsidium Köln  
Walter-Pauli-Ring 2-4, 51103 Köln  
Telefon 2 29 / 20 85 · Telefax 2 29 / 37 32  
E-Mail: info@psv-koeln.de  
Internet: www.psv-koeln.de  
Sparkasse KölnBonn, Kto.-Nr. 1457 22 18  
(BLZ 370 501 98)

### **Pressewart:**

Claus-Dennis Lange (V.i.S.d.P)  
Eigelstein 34, 50668 Köln  
E-Mail: claus-dennis.lange@polizei.nrw.de

### **Anzeigenwerbung:**

Polizei-Sport-Werbung L. Gäde,  
Aachener Straße 522, 50933 Köln,  
Telefon 02 21 / 49 68 38

Mauer, Sterrenhofweg 2, 50858 Köln  
Telefon 48 85 28

### **Druck:**

Schäfer & Schott GmbH,  
August-Euler-Straße 5, 50259 Pulheim  
Tel. 0 22 38 / 4 68 00-0, Fax 0 22 38 / 4 68 00-20  
info@schaefer-schott.de  
www.schaefer-schott.de

Artikel, die unter dem Namen des Verfassers oder seinem Zeichen veröffentlicht werden, stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar.

**Nachdrucke:** – auch auszugsweise – sowie die Herstellung von fotografischen Vervielfältigungen, Mikrofilmen u. a. sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion unter genauer Quellenangabe gestattet. Die Benutzung von Anschriften zu Werbezwecken ist untersagt und wird als Verstoß gegen die gesetzlichen Bestimmungen über unlauteren Wettbewerb (Gesetz vom 7. 6. 1909) bzw. als Verletzung des Urheberrechts (Gesetz vom 16. 6. 1909) strafrechtlich verfolgt. Auch ist die Benutzung von Ausschnitten zur Anzeigenwerbung untersagt.



## Die Alt Herren (AH)-Fußballeger hatten mal wieder etwas zu feiern!

Am Samstag, den 04.08.2007 haben wir bei nahezu 30 °C unser samstägliches Spiel gegen Flittard ausgetragen. Zur „3. Halbzeit“ sind wir dann von unserem „Jungvierziger“ Hakan Pirildar eingeladen worden. Der Anlass waren die Geburten seiner beiden Kinder Melissa und Theoman. Es gab nicht nur Kölsch, sondern auch ein ganz leckeres Essen.

Hakan hatte, wie auf den Fotos zu sehen, seine komplette Familie mitgebracht. Bei Speis und Trank konnten wir einen schönen Nachmittag verbringen. Hakan, wir, die AH-Fußballeger, sagen vielen Dank!

*Werner Becker  
Fußballabteilung*





## Träume und Alpträume- ein Bericht aus der Luftsportabteilung in mehreren Fortsetzungen



*Triebwerkstestlauf*

Das hätte ich mit vor wenigen Monaten nicht träumen lassen: Erst ein Triebwerksausfall in Namibia, der eher ein „Albtraum“ für jeden Piloten ist und dann ein gelungener Strecken-Segelflug über eine „traumhafte“ Distanz von mehr als 1000 km im Januar.

Alle zwei Ereignisse sind berichtenswert. Einmal, weil sie außergewöhnlich und relativ selten sind, zum anderen, weil sie mir auch Gelegenheit geben, ungenaue und zum Teil falsche Vorstellungen unseren schönen Flugsport betreffend, in ein mehr sachliches Licht zu rücken.

### **I. Triebwerksausfall beim Start**

Beginnen wir also mit dem ersten Ereignis, bei dem der Leser mir auf die

Südhälfte unserer Erde, in das Traumland der Segelflieger, Namibia folgen muss.

### **Paradiese auf der Südhemisphäre**

Die Idee, im Winter mit dem Segelflugzeug große Strecken zu fliegen, ist nicht neu. Dass sich dafür die Südhälfte besonders eignet, weil dort zu unserer Winterzeit ja Sommer ist, machen sich europäische Segelflieger schon seit etlichen Jahren zunutze. Australien, Südafrika, Namibia und neuerdings auch Südamerika bieten aufgrund der im Dezember und Januar in diesen Ländern herrschenden Wetterbedingungen ideale Voraussetzungen für große Streckenvorhaben. Die Sonne steht dann dort im Zenit, die Einstrahlung



## Luftsport-Abteilung

heizt den Boden und damit die auf ihr befindlichen Luftmassen richtig auf, so dass diese aufsteigen und so die von Segelflugzeugen genutzte „Thermik“ bilden. Die Aufwinde sind dort so stark, dass die Segelflugzeuge in relativ kurzer Zeit sehr große Höhen erreichen. Je rascher man Höhe macht, umso besser kann man seine Höhe durch Hinabgleiten in Strecke umsetzen, bis man in niedriger Höhe einen weiteren „Bart“ (= Thermik) zum erneuten Höhengewinn nutzt.

Zudem behindert in den unendlich weiträumigen Landschaften der genannten Länder die dort vorhandene Luftraumstruktur die Privatfliegerei kaum, lediglich in der Nähe der großen Städte und Flughäfen gibt es Beschränkungen, die beachtet werden müssen.



*Ideales Segelwetter*

So träumt eigentlich jeder Segelflieger von diesen Ländern, die, wenn bei uns Kälte und grauer Regen herrschen, große Streckenflüge versprechen.

Trotz der für den Segelflug dort herrschenden idealen Bedingungen, ist der Segelflugsport in diesen Ländern kaum

entwickelt, es fehlt an Flugzeugen (die man chartern könnte) und, abgesehen von wenigen Zentren, die im Laufe der Zeit entstanden sind, fehlt auch eine Infrastruktur mit geeigneten Startmöglichkeiten wie Winde oder Flugzeugschlepp.

Bei diesen Voraussetzungen hilft ein sich in Europa immer mehr durchsetzender Trend zum eigenstartfähigen Segelflugzeug weiter: Es wurden Segelflugzeuge mit kleinen Triebwerken entwickelt, wodurch sie von fremden Starthilfen unabhängig geworden sind. Das Triebwerk wird nach Erreichen des ersten Aufwindes abgeschaltet und verschwindet schließlich mittels eines Klappmechanismus im Rumpf des Seglers. Weiterer Vorteil: verpasst man während des Streckenfluges in niedriger Höhe einen Bart und droht damit eine Außenlandung, fährt man das Triebwerk wieder aus, startet es in der Luft und kann weiterfliegen, zum nächsten Bart oder nach Hause.

### **Sportgepäck**

Nun sind unsere Flugzeuge zwar Sportgeräte, eignen sich aber kaum dazu, sie wie Surfbretter oder Golfschläger als Sportgepäck gegen geringen Aufpreis in Linienflugzeugen transportieren zu lassen. Aber Segelflieger sind findig und haben sich etwas einfallen lassen.

Sie besorgen sich Container für den Seetransport, bestücken diese mit Vorrichtungen zur Aufnahme von Rümpfen, Flügeln und Leitwerken und verschiffen Anfang Oktober, wenn die Segelflug-



---

## Luftsport-Abteilung

---

saison in Europa zu Ende geht, ihre Flugzeuge über Hamburg z. B. nach Walfishbay bei Swakopmund/Namibia. Von dort aus geht's per LKW auf die Flying Farms, so etwa nach Bitterwasser oder Pokweni (südlich der Hauptstadt Windhook), wo sie rechtzeitig zum Beginn der für den Segelflug besten Jahreszeit Anfang November eintreffen. Da in einen Container 6 Flugzeuge hineinpassen, lohnt sich der Aufwand, und die Segler können nun ca. 3 Monate bei optimalen Bedingungen eingesetzt werden. Anfang Februar geht die ganze Sache umgekehrt wieder in Richtung Europa. Wirtschaftlich rechnet sich der Aufwand ebenfalls, denn die Besitzer der Flugzeuge verchartern diese in der Regel auch an andere Segelflieger, die auf der Farm einen 14-tägigen oder 3-wöchigen Urlaub verbringen, um sich den Traum von den Eintausend Streckenkilometern oder noch größeren Strecken zu erfüllen.

Eintausend Kilometer und mehr werden zwar auch in Europa geflogen, sind aufgrund der Wetterlage sowie der weitreichenden Luftraumbeschränkungen aber sehr selten. Hinzu kommt, dass man dann, wenn sich zufällig eine dieser seltenen Wetterlagen über Europa einstellt, meist in der falschen Region wohnt oder gerade keinen Urlaub hat.

### **Europäische Verhältnisse**

Meine hier in Europa größte mit dem Segelflugzeug geflogene Strecke war 520 km, geflogen noch vom traditionsreichen Kölner Flugplatz Butzweilerhof

aus, im Jahre 1975. Ich erinnere mich noch gut an diesen Flug, er erfolgte im Windenstart gegen 11.30 Uhr vormittags und dauerte gut 7 Stunden. Ich hatte den Flug als Dreiecksstrecke angelegt, um bei einem möglichen „Absaufen“ (Außenlandung wegen mangelnder Thermik) meiner Rückholmannschaft eine allzu weite Anfahrt zu ersparen. Ich umrundete die Staumauer des Edersees, dokumentierte die Umrundung mit der Fotokamera und machte mich auf den Weg zur zweiten Wende, dem Erbeskopfsender im Hunsrück. Ich erinnere mich noch genau an die „Bastelei“ in niedriger Höhe in der Gegend von Wetzlar, wo die Leute mit ihren Autos stehen geblieben waren, um mir zuzuwinken. Ich hatte andere Sorgen als zurück zu winken, da ich mit einem Minibart kämpfte, der sich erst nach bange 20 Minuten zu einem kräftigen Aufwind entwickelte und meinen Weiterflug zum Erbeskopf erlaubte. Dann ging es, der Abenddämmerung entgegen, weiter in Richtung Köln, wo jemand ausgerechnet hatte, dass der 500 km-Flug möglicherweise doch nur einer über 495 km sein könnte, je nachdem, ob man die Erdkrümmung mitberechnete oder nicht. Ich entschloss mich daher, über dem Butzweilerhof angekommen, den letzten Schenkel noch bis zum Flugplatz Leverkusen zu verlängern, um die 500 km sicher zu haben. Dann waren es schließlich 520km, und die spannende Frage, ob die Wendepunkte auch auf dem Film zu identifizieren waren, löste sich positiv nach der Entwicklung durch das Labor nach zwei weiteren Tagen.



## Luftsport-Abteilung

Danach gab es noch einige Streckenflüge über 300 bis 400 km in meinem Segelfliegerleben, auch einige Außenlandungen in Rübenfeldern oder auf Wiesen, die meisten unbeabsichtigt. Einmal allerdings lockte mich die Aussicht auf Bockwurstchen und Bier auf ein Feld neben einem Sommerfest bei Düren, als ich keine Lust mehr verspürte, durch Schauern, die in Richtung Köln meinen Weg zu versperren schienen, den Butzweilerhof noch zu erreichen.

Eine Außenlandung mit einem Segelflugzeug ist, wie man sieht, nichts Außergewöhnliches, sie ist immer eingeplant und sogar behördlich genehmigt. Von einem Notfall oder gar „Absturz“, wie in den Medien oft berichtet, kann also gar keine Rede sein. Und die Frage der neugierig herbeieeilten Passanten, die sich nach einer solchen Landung einfinden, lautete häufig: „...da hatten Sie sicher keinen Wind mehr...?“ Diese Frage kann der Leser sicher nach dieser Kurzeinführung in die Geheimnisse des motorlosen Fliegens schon beantworten.

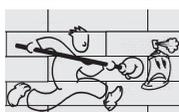
### Technische Probleme

Nun aber wieder zurück nach Namibia. Mit meinem Freund Michael zusammen, auch Segelflieger im PSV, hatte ich schon vor längerer Zeit geplant, mir – sozusagen als „krönenden Höhepunkt“

meines segelfliegerischen Lebens einen Urlaub in einem dieser Segelflieger-Paradiese zu gönnen. Lange hatte ich Euro für Euro zurückgelegt und gespart, denn einen solchen Exklusiv-Urlaub mit Fliegen-Total bezahlt ein Pensionär nicht mal eben so nebenbei. Glücklicherweise hatte mir meine Frau gut zugeredet, als sie von den Plänen hörte, sie war immerhin selbst Segelfliegerin und zeigte großes Verständnis.

Wir buchten – obwohl etwas teurer – Flüge bei Air Namibia: Frankfurt – Windhook. Die LTU verschmäht Michael, seitdem der Transport seines Sport-Reisegepäckes, bestehend aus einem ca. 100 kg schweren Holzverschlag mit einem Hängegleiter (Drachen) im letzten Jahr gründlich schiefgelaufen war (...aber das ist eine wieder ganz andere Geschichte!).

Wir charterten einen Nimbus III DM, einen eigenstartfähigen Doppelsitzer, mit fast 25 m Spannweite eine echte Superorchidee. Ich habe auf diesem „Dickschiff“ ca. 120 Stunden Flugerfahrung, weil ich in den letzten Jahren anlässlich des alljährlichen Segelfluglagers des PSV in Gap/Südfrankreich häufig auf diesem Flugzeugtyp mit einem Bekannten dort in den Alpen geflogen bin. Wir waren sehr froh, dass



# Graffiti

**Für Sprühdosenentferner  
brechen schwere Zeiten an!**  
Preiswerte Graffiti-Entfernung  
und Präventivschutz mit Garantie  
In der Garantiezeit säubern wir  
kostenlos bei weiteren Farbanschlägen!

Pro Urbano GmbH · Tel.: 02 21 / 12 00 00 · [www.antigrafitti.de](http://www.antigrafitti.de)  
Waltherstraße 80 · 51069 Köln · Fax: 7 83 08 95 · [info@pro-urbano.com](mailto:info@pro-urbano.com)



## Luftsport-Abteilung

dieses Flugzeug, welches einem österreichischen Fliegerkameraden gehörte, just zu unserem gewünschten Urlaubstermin auf der Pokweni-Farm frei war.

Eine Woche vor unserem Abflug erhielten wir Nachricht aus Pokweni, dass es Probleme mit dem Triebwerk unseres Nimbus gäbe und man bat uns, einige Ersatzteile zwecks Behebung der Probleme mitzubringen. Noch dachten wir an nichts Böses und packten die glücklicherweise rechtzeitig gelieferten Ersatzteile in unser Reisegepäck. Wir waren guter Dinge, als wir am 13. Januar den Nachtflug nach Windhook antreten.

In Windhook bestiegen wir unser Mietauto und machten uns auf die ca. 200 km weite Fahrt nach Pokweni. Bis Rehobosh, einer kleinen Siedlung ca. 80 km südlich Windhook, konnten wir die gut ausgebaute Teerstraße benutzen, aber dann wurde es abenteuerlich. Die Schotterstraßen, die die Kalahari-Steppe durchziehen, müssen mit zusammengebissenen Zähnen befahren werden, da man sonst die Inletts oder Kronen verliert, so stark vibriert das Fahrzeug. Die empfohlene Höchstgeschwindigkeit ist 60km/h, so

dauerte es einige Stunden, bis wir unser Ziel verstaubt und durchgerüttelt erreichten. Außenlandemöglichkeiten hatten wir auf der ganzen Fahrt nicht entdeckt – man muss wissen, dass Segelflieger, wenn sie mit dem Auto unterwegs sind, automatisch und zwanghaft immer nach geeigneten Außenlandefeldern Ausschau halten. Die Straßen selbst würden sich allenfalls für ein kleines Flugzeug als Landemöglichkeit anbieten, für 25 M Spannweite waren sie allerdings völlig ungeeignet. Eine riesige Staubwolke hinter uns her ziehend und sehnsüchtig die unglaublich hohen Kumuluswolken bewundernd „krochen“ wir durch die Mittagshitze, wobei auffiel, dass unser Auto gar keinen Schatten auf dem Boden warf.

Aber dann empfing uns ein kleines Paradies mit Swimmingpool, klimatisierten Bungalows, kühlen Getränken und reizenden Gastgebern. Wir fuhren mit dem Techniker und den mitgebrachten Ersatzteilen noch am gleichen Tag zur 3 km entfernten „Pfanne“, die als vollkommen ebene getrocknete Lehmfäche der Farm und ihren Flieger-Gästen während der Flugsaison als Flugplatz dient. Unter einer mehr als 100 m langen



**Aug. Hülden GmbH + Co. KG** - Fachhandel für Handwerk und Industrie  
Köln-Sülz, Weißhausstr. 7      Düren-Gürzenich, Dr.-Christian-Seybold-Str. 10  
50518 Köln, Postfach 25 02 40      52309 Düren, Postfach 10 09 61  
Telefon (02 21) 4 76 08-0      Telefon (0 24 21) 69 03-0  
Telefax (02 21) 4 76 08 49      Telefax (0 24 21) 69 03 49  
E-Mail: [huelden@huelden.de](mailto:huelden@huelden.de)      Internet: <http://www.huelden.de>

**Hülden**

Schrauben  
Eisenwaren  
Werkzeuge

kompetent  
flexibel kundennah

Verbindungselemente  
Befestigungselemente  
Handwerkzeuge  
Maschinen  
Industriebedarf  
Betriebseinrichtungen



---

## Luftsport-Abteilung

---

Schatten spendenden Pergola stand unser Nimbus recht einsam, da die anderen etwa 10 Segelflugzeuge bei dem herrlichen Wetter natürlich unterwegs waren.

Der Motor war rasch repariert, aber schon beim ersten Probelauf zeigte sich, dass er noch immer nicht seine volle Leistung entwickelte. Auch die Bemühungen eines weiteren Technikers am folgenden Tag führten nicht zum Erfolg, weshalb es nach kurzer Beratung hieß: Das Flugzeug ist unklar, denn: Sicherheit geht in der Fliegerei immer vor!

Da standen wir nun mit all unseren Träumen, mit dem schönsten Wetter aber ohne Flugzeug.

### **Alternativen**

Ohne Beschäftigung waren wir dennoch nicht: Michael, dessen Hängegleiter dieses mal nicht als Sportgepäck im Linienflugzeug geflogen sondern in einem der Segelflugzeug-Container gen Süden geschwommen war, beschäftigte uns in den folgenden Tagen mit Aufrüstarbeiten. Normalerweise steckt man einen Drachen in weniger als einer Stunde zusammen, aber Michael hatte all die kleinen notwendigen Bolzen und Fittings vor Monaten noch in Deutsch-

land so intensiv in gut isolierten und gepolsterten Säckchen und Taschen verpackt, dass er besser daran getan hätte, auf einer Liste zu vermerken, in welche Tasche oder Beutel er welches Teil nun versteckt hatte. Allerdings: wir schafften es! Zudem rüsteten wir den Nimbus, dessen Einsatz in dieser Saison definitiv beendet war, ab und luden ihn schon einmal in seinen Container.

Mittlerweile hatten unsere Gastgeber eine Lösung für uns gesucht und auch gefunden: Eine andere Super-Orchidee, eine ASH 25 MI, wurde nach wenigen Tagen frei, weil der Besitzer, Stefan, seine Frau in Windhook erwartete, um mit ihr eine Woche Namibias Natur und seine Wildtierparks zu besuchen. Stefan erklärte sich bereit, uns sein Flugzeug für diese Zeit zu überlassen. Klasse! Wir atmeten auf und der Himmel unserer Hoffnungen färbte sich rosa.

Wir sollten jedoch an dem Angebot nicht viel Freude haben....

### **Dünne Luft**

Zunächst lief aber alles wie am Schnürchen. Michael, der früher die ASH 25 MI vom hinteren Sitz aus schon etliche Stunden geflogen hatte, wurde von Stefan am Tage vor dessen Abreise aus Pokweni zur Namibia-Tour persönlich

---

# Gerüstbau Martin

**Stahlrohr**

**Inh. P. Keil Ww. GmbH**

Koblener Straße 15, Tel. 382587  
50968 KÖLN



## Luftsport-Abteilung

eingewiesen. So hatte er Gelegenheit, das Flugzeug auch aus dem Sitz des verantwortlichen Piloten (vorne) kennen zu lernen. Die Motorbedienung sowie die Bedienung der Variometeranzeigen, der Avionik, der Streckenflugrechner, der Funkgeräte, des GPS, des Loggers zur Dokumentation, Sauerstoffanlage, Wölbflächenstellungen zur Optimierung der Flugzeugkonfiguration bei verschiedenen Geschwindigkeiten, das Verhalten des Flugzeugs bei Kreis- und Reiseflug, die Bedienung der Trimmung und so weiter, das alles will gelernt sein und ist bei jedem Flugzeugtyp ein wenig anders. Auch der erfahrenste Pilot wird deshalb in die Komplexität der Bedienung eines modernen Hochleistungs-Segelflugzeugs eingewiesen, durch jemanden, der sich auf diesem Flugzeugtyp besonders gut auskennt.

Michael und Stefan flogen bei diesem Einweisungsflug ca. 5 Stunden, dann war Michael fit. Wir verabredeten, dass er mich am nächsten Tag einweisen sollte, bevor wir dann in den kommenden Tagen bei – hoffentlich – anhaltendem guten Wetter einmal eine größere Strecke angehen wollten.

Noch am Abend, nach Michaels Einweisungsflug ließ ich mir von Stefan das Flugzeug und seine Besonderheiten in

einer Bodeneinweisung genau erklären. Dabei verwendeten wir besondere Aufmerksamkeit auf das Triebwerk, einem Midwest-Kreiskolbenmotor mit Einspritzung, Turbolader und ca. 100 PS Leistung. Diese 100 PS sind nicht viel für ein Startgewicht des Flugzeugs von ca. 800 Kg. Zudem befindet sich die Pflanze von Pokwani in ca. 1500 m Höhe über dem Meeresniveau, und schon am Morgen betragen die am Boden gemessenen Temperaturen um die 28 – 30 Grad. Da wir die Luft schon merklich dünn, was dem Motor einiges abverlangt und was die normale Startrollstrecke von vielleicht 250 m in unseren Breiten dort schon mal leicht auf ca. 800 bis 1000m verlängern kann.

Ich beobachtete, wie Stefan die Aggregate des Triebwerks sorgfältig überprüfte, das Kühlwasser auffüllte und den Ölstand kontrollierte. Noch am Abend beschäftigte ich mich mit dem Betriebshandbuch des Flugzeugs, um mir die Grenzwerte bei Start und Landung genau einzuprägen.

-Fortsetzung folgt-

*-Bernd Malzbender –PSV Köln –  
Luftsportabteilung*

**Cölnler Getränkemarkt**  
Propangas & Kohlensäure Verkauf

Steinstraße 15 · 50676 Köln  
Tel.: 02 21/9 3102 10 · Mobil: 0171/3 12 50 03

**Friedrich Pachol**  
Inhaber

Fax: 02 21/93 10 2112  
E-Mail: friedrich.pachol@t-online.de



### Der Schützenbeobachter berichtet:

Die gesamte Presse ist wieder im „Sommerloch“. Die Politiker und Verbandsfunktionäre machen extrem wichtige Auslandsreisen (wer bezahlt?). Enten in der Tageszeitung sind durchaus normal. Nicht aber in der Schießsportabteilung des PSV. Hier wird trainiert, auf künftige Ereignisse hingearbeitet, eben der normale Trainingsablauf mit allen Konsequenzen.

Hinweis in eigener Sache:

Wir schießen auch mit Langwaffen (22 lfb), auch Unterhebelrepetierer, auf der 50 m Bahn.

Interessierte kontaktieren bitte unseren 1. Vorsitzenden Thomas Faber (0221-229-8711

)

Wenn da nicht doch relevante Tagesereignisse vorbeiziehen.

“GEBURTSTAGE“

Hier ein kleiner Ausschnitt:

08.06.??	Günther,	Bernd
16.06.??	Faber,	Christian
29.06.??	Hanke,	Horst

Der Seniorjubilare sei hervorgehoben.  
SK Horst Hanke.



Ob der vielen Glückwünsche gerührt entschloss er sich, der Abteilung „GUTES“ zu tun. Was er sich da ausdachte, soll abteilungsintern bleiben. War jedenfalls eine tolle Geschichte.

Wir werden sicherlich künftig immer Zeit finden, unsere Jubilare in dieser Form zu ehren.

Alle Kameraden übermitteln die besten Grüße, wünschen Erfolg und besonders Gesundheit.

*ROB*

---

## **Ansprechpartner der PSV-Abteilungen**



### **1. Angelsport**

J. Schakowski, Tel.: 0221 / 70 10 37  
Klaus Waßmann, Tel.: 0221 / 78 51 76



### **2. Badminton**

Volker Scherzberg,  
Tel. priv.: 0 22 03 / 98 28 86, dienstl. 2 29 - 39 81  
Günter Wagner, Tel.: 0221 / 1 47-36 47  
Tel. priv.: 0 22 04 / 6 25 67



### **3. Faustball**

Walter Prinz,  
Tel. priv.: 0 22 33 / 2 23 61



### **4. Fußball**

Kamil Kaplan,  
Tel.: 0221 / 7 60 69 43



### **5. Goshin-Jitsu**

Heinrich Wirtz,  
Tel.: 0221 / 2 29-42 09



### **6. Handball**

Jan Neugebauer  
Mobil: 01 78 / 8 67 51 18



### **7. Hundesport**

Heinz Rühle, Tel.: 0 22 36 / 6 74 20



### **8. Judo / Ju-Jitsu**

Wolfgang Kulartz, Mobil: 01 62 / 6 68 55 21  
Wolfgang Büttner, Mobil: 01 62 / 7 19 96 28



### **9. Leichtathletik**

Heinz Jung,  
Tel.: 0221 / 7 12 43 60



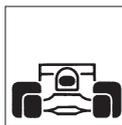
### **10. Luftsport**

Dirk Wagner,  
Tel.: 0 24 24 / 90 19 08  
Angelika Hermanns  
Tel.: 0221 / 5 90 48 35



### **11. Modellflug**

Manfred Lorenzen,  
Tel.: 0 22 54 / 84 68 05  
Karl Fuchs, Tel.: 0221 / 49 35 00



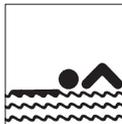
### **12. Motorsport**

Peter Messner,  
Tel.: 0221 / 44 98 91



### **13. Schießsport**

Tom Faber, Tel.: 0221 / 2 29-87 11  
Paul Rendogs,  
Tel.: 0 22 34 / 7 39 22



### **14. Schwimmen**

Ingo Speé  
Tel.: 0221 / 51 55 17



### **15. Volleyball**

Frank Kastenholz,  
Tel.: 01 72 / 2 14 57 70



### **16. Gesund und Fit**

Dr. med. Oliver Tobolski  
Benjamin Schürmann  
Tel.: 0221 / 2 29 35 92