



# QUAX



Informationsblatt des Berliner Aero Clubs Mitte e.V.

6. Jahrgang

4. Quartal

Nov/Dez 2000

## HOH, HOH, HOH, ...

ein QUAX der macht Dich froh. Bald kommt der Weihnachtsmann und dann ...und sieben Tage später ist der wahre für uns einzige Jahrtausendwechsel. Schon was vor?

Aber konzentrieren wir uns lieber auf DAS, wozu wir als einziges das ganze Jahr über Lust haben, ups, na gut das zweiteinzigste, ... essen müssen wir ja schließlich auch mal.



(aus [www.yahoo.de/grusskarten/tiere/...](http://www.yahoo.de/grusskarten/tiere/...))

Wieder gab es eine Mitgliederversammlung, auf der heftig Daniels Vorschlag diskutiert wurde. Eine Bande von Abenteuerlustigen, Der-Kälte-Nicht-Scheuenden fuhr nach Laucha zum Bundes-Jugendvergleichsfliegen und unterstützte Lancelot mit dummen Sprüchen. Und lernte Segelflieger(innen) aus ganz Deutschland kennen und sie uns "lieben", wir lernten mehr oder weniger "Privateigentum" zu achten und trotz eisiger Kälte einzuschlafen, im Zelt wohl bemerkt. Der eine oder andere gewöhnte sich so sehr an die Kälte, dass er morgens nicht mehr aufstehen wollte.

Auf dem Flugplatz in FÜWA selber hat sich zu der letzten Ausgabe nicht viel verändert: Klaus Heller träumt vom großen Geldsegen, "Südafrikaner" springen mit komisch aussehenden Luftfahrtgeräten umher und im Wohnwagenpark ist es ruhig geworden. Einerseits weil der Tisch immer sauber bleibt und weil andererseits Mikroorganismen keinen Lärm machen, täten sie es nämlich, wäre dieser so ohrenbetäubend, dass so manch einem der A...

platzen würde, vor Lärmbelastigung und das auch vor 22:00 Uhr.

Unsere Kameraden Lutze und Wolle wurden zum Kunstflugpaar, aber lasset sie selber reden. Am 18.11.2000 war der Segelfliegertag in Leipzig und auch dahin war sich ein Grüppchen unterwegs und berichtet.

Ganz aktuell natürlich der Weltrekord im Streckensegelflug wurde übertrumpft.

Und Fabe berichtet über das neuste Vereinsgeklüngel.

Viel Spaß beim Lesen, in dieser wieder etwas kürzeren Ausgabe!

Anja

## Winterbauprogramm

Wie nach jeder Saison schließt sich der Jahresrhythmus auch diesmal mit dem Winterbauprogramm. Leider sind wir von den bekannten, immer wiederkehrenden Problemen auch in diesem Jahr nicht verschont geblieben.

Die anfänglichen Schwierigkeiten der Organisation konnten letztendlich fast gelöst werden, jedoch stellen sich uns genügend Neue.

Es wurden für alle Flugzeuge und die Winde Verantwortliche eingeteilt, die sich um einen möglichst reibungslosen Ablauf der Arbeiten an der Technik kümmern sollen.



Das es funktioniert, kann man an der '76 sehen, die in einem Monat durch die Winterwartung gebracht wurde.

Leider ist das Problem ein Anderes. Es ist in der letzten Zeit immer häufiger vorgekommen, dass etliche arbeitswütige Mädels und Jungs auf dem Flugplatz standen und meist nur Rainer zur Verfügung stand, um ihnen Aufgaben zu erteilen. Es ist aber kaum möglich 3 - 5, leider noch nicht ausreichend qualifizierte Jugendliche, an Winde und Flugzeug entsprechende Arbeiten verrichten zu lassen, ohne ihnen ständig über die Schulter zu schauen.

Unser Appell geht an diejenigen Vereinsmitglieder, die aufgrund ihres fachlichen Wissens in der Lage sind, Arbeiten zu verteilen und zu beaufsichtigen. Es ist wesentlich einfacher und effektiver für alle Beteiligten.

Leider werden einige Maßnahmen hinsichtlich der Umsetzung dieses Gedanken in diesem Winter nicht mehr umzusetzen sein.

Es ist vorgesehen, einen Dienstplan für das Winterbauprogramm zu erstellen, der sicherstellt, dass immer qualifizierte Mitglieder anwesend sind, um erstens den Verantwortlichen zu entlasten und zweitens unsere Jugendlichen auszubilden. Dieser wird im einzelnen noch vorgestellt. Weiterhin werden wir vor dem Winterbauprogramm eine „Umfrage“ durchführen, durch die wir ein Interessenbild erhalten, mit dem es für jeden Verantwortlichen einfacher ist, Interessierte für bestimmte Arbeiten zu finden.

Wir hoffen trotzdem, dass sich viele Mitglieder, die im letzten Jahr geflogen sind und dieses in der nächsten Saison fortsetzen möchten, auch noch ohne den vorgesehenen Dienstplan einfinden, um unsere (!) Flugzeuge und die Winde instandzusetzen.

Der Vorstand



(aus [www.segelflug.de/.../segelflugbildkalender](http://www.segelflug.de/.../segelflugbildkalender))

## Weltrekord für Berliner Segelflug-Team über argentinischen Anden

Beim zweiten Anlauf klappte es - der Weltrekord fiel. Nachdem bereits im vergangenen Jahr ein Berliner Team in den argentinischen Anden erste Versuche startete, gelang es am Sonntag dem 48-jährigen Fluglehrer Klaus Ohlmann (Foto) mit seinem argentinischen Copiloten Alois Urbancik, eine Distanz von 2459 Kilometern zurückzulegen - zirka 400 Kilometer weiter als die besten Segelflieger je zuvor.



"Ein toller Weltrekord, der nicht so schnell eingestellt werden kann", freute sich gestern der Berliner Meteorologe und Segelflieger Rene Heise, für «Wetter und Bodenstation» zuständig. Ende 1999 hatte das Team bereits die starken Luftwellen-Turbulenzen im Hochgebirge der Anden mit einem Motorsegler vom Typ Stemme S-10 VT aus den Flugzeugwerkstätten in Strausberg aufgezeichnet.

Niko

[www.mountain-wave-project.de](http://www.mountain-wave-project.de)

(aus "Berliner Morgenpost" Fr, 1.12.2000)

### Pilotenbericht von Klaus Ohlmann

26.11.2000

Der Start erfolgt in San Martin de los Andes etwas verspätet um 6:30. Geplant ist ein Weltrekordversuch über 1700 km nach Süden. Die Aufwindbedingungen erweisen sich als extrem gut. Etwa 500 km südlich verschlechtert sich das Wetter jedoch erheblich. Die ursprüngliche Aufgabe wird aufgegeben zugunsten eines freien Fluges um bis zu 3 Wendepunkte.

Der amtierende Weltrekord in dieser Kategorie liegt bei 2045 km, geflogen von Terry Delore in Neuseeland.

Um 13:15 sind wir wieder zurück in San Martin und haben bereits 1050 km geflogen. Die Wetteroptik nach Norden ist etwas diffus mit relativ starker Bewölkung durch die hereinkommende Kaltfront. Ein leewärtiges Ausweichen scheint jedoch möglich. Nach langem Gleitflug erwischen wir direkt über Zapala knapp unterhalb einer Rotorlinie wieder Steigen, das Sprungbrett in die Wellensysteme von Loncopue zur Cordillere del Viento.



Von dort aus geht es weiter im Lee des Hauptkamms über das Barrancastal und den Rio Grande immer über 5000m Um 16:00 wenden wir uns wieder nach Süden, wenn wir jetzt nach Hause kommen haben wir mit 2100 km einen Weltrekord in der Tasche. 120 km vor San Martin entscheiden wir jedoch, die hervorragenden Bedingungen im Norden nochmal zu nutzen, anstatt in das immer schlechtere Wetter Richtung Heimat zu fliegen. Eine weise Entscheidung, eine brasilianische DG 500 braucht geradezu ewig für die letzten 70 km nach San Martin. Wir düsen kaum jemals unter 250 km/h wieder nach Norden.

Ganz spannend wurde es noch im Finish, eine schwierige Entscheidung war zu fällen. Möglichst weit in den Norden einen Endpunkt zu setzen und dann zurück nach Chos Malal, also jede Menge Kilometer zu verschenken oder mit Maximalspeed nach Malargue Airport, der für diese Tageszeit einzigen Landemöglichkeit im Norden mit dem Risiko eine Minute zu spät zu landen, für einen Weltrekord muß die Landezeit legal sein, in Argentinien heißt das sunset +20 Minuten. Um 20:10, mit sunset um 20:34, noch 180 km zu fliegen, das ganze in 44 Minuten, bestimmt keine leichte Entscheidung. Unsere groundspeed von ca 300 km/h überzeugt mich in Kursrichtung weiterzufliegen.

Zwei Minuten vor "last light" schwebt unser Zaubervogel nach 14 Stunden und zwanzig Minuten im eiskalten Andensturm auf der Asphaltpiste von Malargue aus.

Klaus Ohlmann

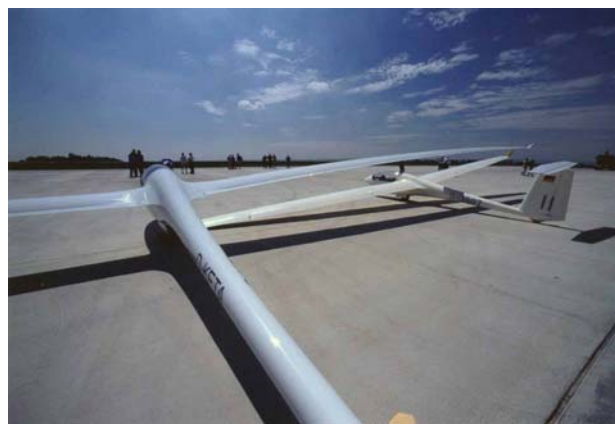
(aus [www.mountain-wave-project.de](http://www.mountain-wave-project.de))

## Der 59. Segelfliegtag in Leipzig – eine Retrospektive von Holm

Liebe Fliegerkameraden,

um es vorweg zu nehmen – es war mein erster Segelfliertag und ich hatte nicht erwartet, eine so rege Beteiligung insbesondere der Flieger des Ostens konstatieren zu können.

Jedenfalls war die eigens vom DAeC reservierte abendliche Begegnungstätte, ein Steakhouse in einem angloamerikanischen Vergnügungszentrum unweit des neuen Leipziger Messegeländes, proppenvoll mit immer angeregter diskutierenden Teilnehmern – doch dazu später mehr.



Ein stahlgrauer Himmel begrüßte uns am Morgen im Leipziger Nordosten, und – nachdem meine aufgeräumte Stimmung ob der unvermeidlichen Messetribute an Parkgebühren und Eintritt einen empfindlichen Dämpfer erlitt – der Anblick eines Nimbus 4 entschädigte jedoch gleich der Eingangshalle. Gleich nebenan ein prächtig wiederhergestellter Doppelsitzer FES „Lehrmeister“, der wie auch immer der Inquisition entging und dem Segelflugzeugmuseum auf der Wasserkuppe gestiftet wurde. Seine Restauratoren, zwei Flieger aus Zwickau, wurden dann auch im Rahmen des ersten Veranstaltungsteils, der offiziellen Eröffnung mit Begrüßung und den Siegerehrungen, mit Anerkennungen bedacht.

Und da waren eine schier unheimliche Menge an Ehrungen und Diplomen – nicht nur die im Rahmen der DMSt, so daß ich mich des Eindrucks nicht erwehren konnte, das hier des Guten zu viel getan worden ist.

Sehr gefreut habe ich mich für den DMSt-Sieger in der Clubklasse, Thomas Köcher, der wie ich im thüringischen Goldlauter fliegerisch beheimatet war und nun mit seiner LS1-c im westdeutschen Exil lebt. Überhaupt war die Eröffnung ein who is who der Verbandsoffiziellen und der politischen Prominenz, neben dem scheidenden DAeC-Präsidenten Weinreich, der nun der FAI vorsteht, schickte das

---

sächsische Gastgeberland einen schwäbisch postulierenden Referenten - und sogar eine allem Anschein flugsportfreundlich gesonnene Referentin aus dem verkehrspolitischen Ausschuss der SPD gab ihr Stelldichein – um kurz darauf zur konkurrierenden Veranstaltung, dem Segelfliegertag in Nordrhein-Westfalen zu jetten.

Leider bekam man das bei den Siegerehrungen zu spüren, viele der Geehrten glänzten durch Abwesenheit, darunter teilweise auch jene, deren Leistungen mit der zeitlich befristeten Nutzung einiger Leistungsflugzeuge (auch erwähnter Nimbus 4 gehörte dazu) honoriert wurden.

Die Reden waren des Lobes voll für die Entwicklungen des Segelfluges im Osten – ein wenig Neid ob der geringeren Luftraumbeschränkungen war hier und da nicht zu überhören.

Der Mitinitiator der „Alten Adler“, Hans-Werner Grosse, hielt einen leidenschaftlichen Vortrag, in dem er die Förderung der segelfliegenden Jugend als neues Ziel dieser Vereinigung in Zukunft mehr Priorität einräumen will als dem Wachhalten von Erinnerungen an – zweifellos – großartige fliegerische Leistungen der Vergangenheit.

In der folgenden Pause traf ich dann auf Fabian, Daniel, Hannes und Lars – wir bewunderten die ausgestellte ASW28 – ich glaube, jeder von uns sah sich im Geiste damit schon überland .... und schlenderten an den Ständen diverser Hersteller von Avionik, Rettungssystemen, Auswertesystemen, Karten - kurz allem, was man zum Segelfliegen oder zur Komplettierung seines Uhrenladens benötigt, vorbei.

Erkenntnisreich war auch die ausgestellte Solartechnologie – dieser kommt in zunehmenden Maße die Lösung der Energieversorgung im Segelflugzeug zu – gerade unter dem Aspekt der wohl unausweichlichen Ausrüstung der Segelflugzeuge mit Transpondern in der Zukunft.

Da die Fachvorträge parallel in zwei getrennten Sälen stattfanden, entschied ich mich für die Vorträge zum Wetter, die technischen Ausblicke des Segelfliegens 2001 von Gerhard Waibel sowie den wirklich anständig inszenierten Vortrag von Wolf-Dieter Herold über das Mountain Wave Leewellensegelflug-Projekt.

Letzterer stand wirklich im krassen Gegensatz zum Euroglide 2000 – Vortrag des Medienmannes Karl Senne, der wohl glaubte, ob seiner Publicity auf den Einsatz sämtlicher medialen Effekte verzichten zu können – wirklich, er hatte nicht mal Dias dabei ...

Waibels Vortrag war schon der dramaturgischen Effekte und dem unverwechselbaren Duktus wegen sehen- und hörensenswert. Ausgerechnet ein Konstrukteur (und Hersteller) beklagt das Heranwachsen der 18m-Segler zu einer eigenen Wettbewerbsklasse – das gefährdet sicher den Absatz der Offene Klasse-Orchideen, bei denen er

eine echte Differenzierung der Leistungen nur noch unter Wegfall des 750kg-Limits für realistisch hält.

Dem Thema künftiger Luftraumnutzung mit Mode-S Transpondern widmete er anschauliche Beispiele aus eigenem Erleben, auch hält er deren datentechnische Kopplung mit Segelflugrechnern für sinnvoll, um auch dem Fluglotsen eine Einschätzung des situativen Aktionsradius von Segelflugzeugen zu ermöglichen.

Aus dem Meteorologievortrag zu kurz-, mittel- und langfristigen Vorhersagemodellen war kurz gesagt mitzunehmen, daß der kommende Winter (!) mittelprächtigt wird, daß hernach niemand mehr wissen wollte, wie wohl die nächste Saison werden wird, war ob lauter Statistik- und Modellakrobatik nicht weiter verwunderlich. Immerhin stieg die Trefferquote der Wettervorhersagen in den letzten 20 Jahren wohl um 3 Prozent ....

Nun ja, mit beeindruckenden Bildern und Loggerschrieben von Leewellenflügen aus den argentinischen Anden näherte sich die Veranstaltung zügig dem Ende.

In besagtem Bowlingcenter, in dem 2 Bahnen sowie das gesamte Restaurant für den Segelfliegertag reserviert waren, klang der Tag schwungvoll aus.

Anfängliche Befürchtungen der Bedienung, daß niemand käme, wurden allzu nachhaltig ausgeräumt. Mithin erschienen eine Menge Leute, auch jene Prominenz (z. B. Holger Karow), die man in Mitten segelfliegenden „Fußvolkes“ wohl eher nicht vermutet hätte.

#### Fazit:

Man kann nur hoffen, daß es zumindest bei uns im Osten besser gelingt, die immer weiter um sich greifenden Beschränkungen des segelfliegerisch bedeutsamen Luftraumes aufzuhalten.

Veranstaltungen wie diese sind bei allem verbandspolitischen Overhead durchaus dazu geeignet und verdienen es, durch uns gefördert - sprich besucht zu werden.

Holm



Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha

# Was macht einen Segelflieger froh ? Eine Lo !!!

Was macht man, wenn man nicht immer nur „GERADEAUS“ fliegen will – Kunstfluglehrgang in Lüsse - eine Woche Spaß pur!

Vor einiger Zeit rief mich Wolfgang an; na, er brauchte mich nicht lange überreden – o.k., wir fahren – besser: *wir fliegen!*

Am 1. Oktober ging es dann bei Hammerwetter los. Die ersten Starts auf der ASK 21 waren reichlich ungewohnt und was da gefordert wurde war nicht ohne, aber es klappte dann von Flug zu Flug besser und auch unsere Fluglehrer (Rolf Könenkamp u. Ingo Janicke) hielten trotz der anfängliche hohen +/- g' s prima durch. Nach einigen ASK 21 Flügen mit mehr oder weniger sauberen „Kringeln“ ging es dann auf die Lo 100.

Dieses Flugzeug wurde uns vom Förderverein für Segelkunstflug e.V. zur Ausbildung zur Verfügung gestellt. Schon nach dem ersten Start stand fest, das „Ding“ macht ungeheuer viel Spaß. Die Lo ist viel, viel wendiger als eine 21, aber dabei kein bisschen „zickig“. Die Lo - Flüge wurden von „Salzmann“, einem „absolut fitten Oldie & Idealisten“, („guter Geist“ im Förderverein, fliegt fast alles und ist Kunstflugwertungsrichter) „beäugt“, z.T. „liebervoll kommentiert“ und ausgewertet. „Salzmann“ allein wäre schon einen Artikel wert, hat er doch z.B. die Flugzeuge (Lo 100 und K-Cirrus) „mal fix“ aus Baden Württemberg hochgebracht und vor allem gab es fliegerisch nichts, was er nicht wusste oder wirklich anschaulich erklären konnte.

So traten wir dann am Donnerstag „mehr oder weniger entspannt“ zur Prüfung an und flogen unsere Programme durch. Mit dem Prüfungstag war dann auch das schöne Wetter vorbei.

Wir sind zwar noch „meilenweit“ davon entfernt zu sagen: „wir können es“, aber die Woche hat uns doch Respekt vor Mensch und Material gelehrt. Nach 3 – 5 Flügen pro Tag (F-Schlepp auf 1.200 m (über die Wolken!)– nach max. 18 - 20 min. waren wir wieder unten – *ja Ali*, es sind Höhenvernichtungsflüge - aber verdammt schöne!!!) waren Abends alle „breit“ und nach ganz wenig Bier (wirklich!) hat man sich aufs Bett gefreut.



Eine **BITTE** haben wir: **Übt nicht heimlich !!!** Klar, jeder hat schon mal „einen rumgezogen“ und es hat „irgendwie geklappt“, aber man kann verdammt schnell in die „roten g – Bereiche“ kommen – wenn es nicht schon bei einem selbst „knirscht“, dann ist vielleicht der Nächste der Dumme und die Kiste „löst“ sich z.B. im Start auf.

Lutze & Wolle

## Saisonauswertung

Weil noch nicht alle Daten der Tagesprotokolle ausgewertet werden konnten (einige Starschreiber hatten an manchen Tagen offenbar keine Lust, die Starts bzw. Flugzeiten auszurechnen und einzutragen), kommen wir in der **Saison 2000** auf folgendes vorläufiges Ergebnis:

**Starts: 1713** (davon Schulung: **1076**), **Flugzeit: 654:03** (davon Schulung: **188:33**).

Im Vergleich zu 1999 sind das zwar insgesamt ca. 200 Starts weniger, dafür aber in der Schulung – sage und schreibe – **26** Starts mehr! Bei der Flugzeit sollten wir den Vergleich besser scheuen; dort haben wir lediglich ca. die Hälfte des Umfangs aus 1999 erreicht. Das Saisonergebnis beruht wohl nicht zuletzt auch auf dem schlechten Wetter von Mai bis Juli.

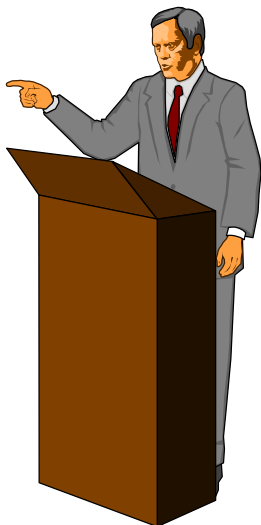
Deshalb galt es, im Sommerlehrgang verlorenes Terrain wieder gut zumachen. Das dürfte im wesentlichen auch gelungen sein. Denn allein in den beiden Lehrgangswochen haben wir ca. ein Viertel des Jahrespensums erflogen. Hinzu kamen fliegerische Abschlüsse, auf deren Nennung ich an dieser Stelle aber verzichte, weil ich sie mir im einzelnen nicht merken konnte (wird später nachgeholt).



Aufgefallen ist mir jedoch, dass es zum Lehrgang immer weniger Lizenzpiloten auf den Flugplatz treibt. Wahrscheinlich geht bei so manchem die Angst um, bei Anwesenheit auch eine Funktion übernehmen zu müssen. Und so beißen die Letzten die Hunde.

In der ersten Lehrgangswochen teilte ich mir den Fluglehrerjob mit Gerald Baier. In der zweiten Woche

schwang Ali das Zepter. Bei den Windenfahrern war das Belastungsverhältnis meines Erachtens ausgeglichen, obwohl der Einsatz von Hightower und Bernd Günzerodt hier nicht unerwähnt bleiben soll. Allen Beteiligten sei deshalb noch einmal gedankt.



#### Noch was in eigener Sache:

Ich werde im nächsten Jahr fliegerisch kürzer treten. Das wird zwar einige böse Zungen auf den Plan rufen - zu der Frage: „Noch kürzer?!“ Doch lässt sich dies nicht vermeiden, da ich im Herbst 2001 mein 2. Staatsexamen schreibe und dies auch nur einmal tun will.

Weil die Funktion des Ausbildungsleiters im Grunde auch erfordert, dass man auf dem Platz ansprechbar ist, werde ich mich auf der nächsten Mitgliederhauptversammlung dafür nicht mehr zur Verfügung stellen.

Auf die Suche nach einem Nachfolger werde ich mich zunächst selbst begeben. Sollte dies jedoch nicht von Erfolg gekrönt werden, müssten sich die verbleibenden 11 Fluglehrer des Vereins im Februar bzw. März 2001 sehr tief in die Augen schauen ...

Thilo

#### Neue Adressen:

1. Vorsitzende  
Wolfgang Oestreich  
Marie-Curie-Allee 17  
10315 Berlin

☎: 030/

## DMSt Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug 2000 Landesverband Berlin

Die Saison des großen Überlandfliegens ist vorbei und die DMSt-Wertung ist amtlich, wenn auch nicht für jeden so wie er es gern gehabt hätte. So litt auch ich unter dem viel zu früh gesetzten Einsendeschlusstermin, aber es kommt ja wieder ein Jahr.

Für die die kein Internet haben, die Ergebnisse und Statistiken ganz frisch zubereitet.

**Zur Auswertung:** 33 Flüge konnten nicht gewertet werden: bei zwei waren die Flugdatei beschädigt, bei vier Flügen tätigten die Piloten falsche Angaben auf dem GNSS-Formular, von zwei Flügen wurden die fehlenden Angaben nicht nachgereicht, bei neun Flügen wurde der Abflugpunkt nach dem Ausklinken vom F-Schlepp nicht überflogen und 16 Flüge wurden mehr als 10 Tage nach Wertungsschluss (20.09.2000) eingereicht. Bei 12 Flügen mussten Punkte reduziert werden: drei davon aufgrund falschem Wendepunktsektor und bei neun Flügen musste die angemeldete Aufgabe aufgrund formaler Fehler in Freie Flüge abgestuft werden.

Nach dem Erstellen der vorläufigen Endwertung wurden noch ca. 15 Flüge eingereicht, die nicht mehr berücksichtigt werden konnten.

#### Statistische Angabe 2000 (1999/1998/1997)

Anzahl der Piloten: 64 (108 / 76 / 92)  
Anzahl der Flüge: 296 (586 / 434 / 479)  
Gesamtstrecke: 91.501km (215.322 / 126.673 / 165.226)  
km/Flug: 309 (368 / 291 / 345)

Rang	Vereinswertung (1999 / 1998 / 1997)	km
1	<b>FCC Berlin</b> (123.612/ 83.313/ 92.600)	51283
2	<b>Akaflieg Berlin</b> (15.073/ 6.599/ 13.058)	12026
3	<b>Berliner Aero Club Mitte</b> (30.075 / 17.468 / 15.370)	7829
4	<b>Berliner SFC Interflug</b> (8.599 / 981 / 1.711)	7335
5	<b>Berliner LSC Lilienthal</b> (9.442 / 2.512 / 4.751)	5106

6	<b>FTV Spandau</b> (9.924 / 4.078 / 1.057)	4605
7	<b>LSC Berlin-West</b> (7.420 / 3.585 / 8.630)	1275
8	<b>LSC Friedrichshain</b> (4.474 / 2.379 / 4.751)	1042
9	<b>Aero Club Berlin</b> (4.393 / 2.379 / 4.751)	1001

3 Günzerodt, Bernd SZD Junior 1 255

### Standard-Klasse Juniorenkonk. Einzel

Rang	Name	Typ	A	Punkte
1	Schramke, Michael	ASW 24	3	1346
2	Meise, Fabian	ASW 24	2	590

### Gesamtwertung

Rang	Name	Typ	A	Punkte
11	Schaewen v., Horst	S ASW 24	3	2309
17	Baumann, Bertram	S ASW 24	3	1924
19	Günther, Daniel	S Discus	3	1796
28	Schramke, Michael	S ASW 24	3	1346
35	Baier, Gerald	S LS1-0,c,d	3	879
36	Geisler, Peter	C Std.-Cir.	3	874
40	Meise, Fabian	S ASW 24	2	590
45	Kunstmann, Hannes	C SZD Jun.	1	486
50	Rahn, Christoph	S ASW 24	1	351
52	Günzerodt, Bernd	C SZD Jun.	1	255
56	Oestreich, Wolfgang	S Discus	1	129

### Gesamtwertung Juniorenkonkurrenz

Rang	Name	Typ	A	Punkte
1	Schramke, Michael	ASW 24	3	1346
2	Meise, Fabian	ASW 24	2	590
3	Kunstmann, Hannes	SZD Junior	1	486
5	Günzerodt, Bernd	SZD Junior	1	255

### Club-Klasse Hauptkonkurrenz Einzel

Rang	Name	Typ	A	Punkte
10	Geisler, Peter	Std.-Cirrus	3	874

### Standard-Klasse Hauptkonkurrenz Einzel

Rang	Name	Typ	A	Punkte
3	Schaewen v. Horst	ASW 24	3	2309
5	Baumann, Bertram	ASW 24	3	1924
6	Günther, Daniel	Discus	3	1796
11	Baier, Gerald	LS 1-0,c,d	3	879
14	Rahn, Christoph	ASW 24	1	351
15	Oestreich, Wolfgang	Discus	1	129

### Standard-Klasse Hauptkonk. Mannschaft

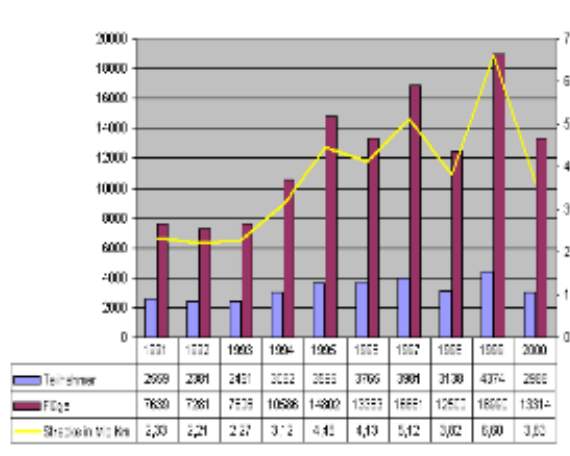
Rang	Name	Punkte
2	Günther, Daniel Schaewen von, Horst Baumann, Bertram	2715
4	Schramke, Michael Baier, Gerald Meise, Fabian	1476

### Club-Klasse Hauptkonk. Mannschaft

Rang	Name	Punkte
6	Kunstmann, Hannes Geisler, Peter Günzerodt, Bernd	1118

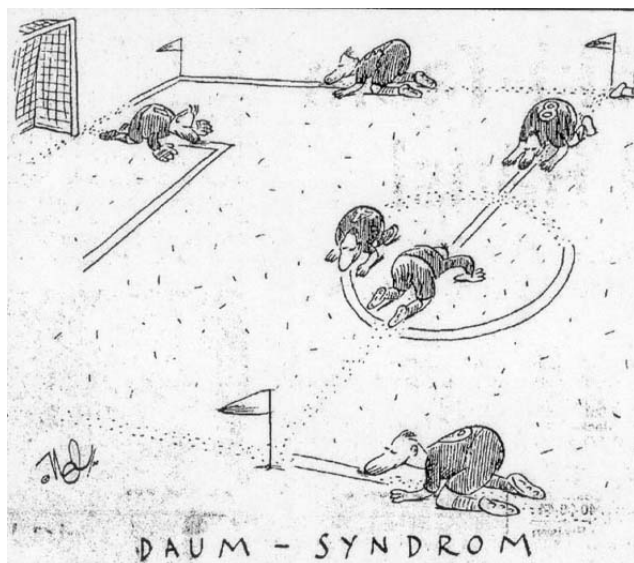
### Club-Klasse Juniorenkonkurrenz Einzel

Rang	Name	Typ	A	Punkte
1	Kunstmann, Hannes	SZD Junior	1	486



Inhalte nach  
<http://www.sector.de/daec-berlin/dmst/dmst.html>

## Spruch der Ausgabe:



**Lieber guter Weihnachtsmann,  
stecke Deine Ruhe ein,  
ich will auch immer artig sein.**



## Termine:

### Ergebnisse:

Starts gesamt: 1713  
Starts Schulung: 1076

Flugzeit gesamt: 654,03  
Flugzeit Schulung: 188,33



Die Redaktion wuenscht allen ein  
frohes Weihnachtsfest und ein guten  
Rutsch ins Jahr 2001!!!



## Wir gratulieren am:

Christian Treptow	08.11.80
Bernd Günzerodt	15.11.80
Hannes Kunstmann	21.11.82
Martin Rechtenbach	22.11.88
Klaus Kachel	25.11.47
Jörg Bradschettl	30.11.65
Peter Geisler	02.12.32
Jeannine Gessat	12.12.83
Peter Ansoerge	15.12.70
Jens Jähnig	23.12.64
Olaf Ackermann	24.12.80
Lutz Rechtenbach	25.12.63
Holm Kriese	28.12.66
Werner Dolch	29.12.38
Manfred Michaelis	30.12.45

### Impressum:

Herausgeber: Vorstand des Berliner Aero Club Mitte e. V.  
Adresse:  
Telefon:

44 73 89 45 (für Ausbildungsfragen)  
28 38 69 59 (für Zeitungsfragen)

Bankverbindung: Berliner Sparkasse, BLZ: 100 500 00,  
Konto-Nr.: 1923 31 2509

Redaktion: Anja Schulz, Chausseestr 101, 10115 Berlin  
(E-Mail: schluz@gmx.de)

Autoren: Lutze, Thilo, Fabe, Holm, das Internet