



# QUAX



Informationsblatt des Berliner Aero Clubs Mitte e.V.

7. Jahrgang

1. Quartal

März 2001

## Ein gesundes Neues ...

... und noch viel mehr ...!

Weihnachtsfeiern, das Fest selbst und Sylvester sind vorüber und wir freuen uns auf eine neue Saison, neues Glück, neues Wetter, neue Strecken, neuen Erfolg. Nur rechtzeitig das Streckenzeug wegschicken nicht vergessen!!!



Bild: Segelfluginnenkalender 2001

Auf unserer Weihnachtsfeier gab es ja auch ein Highlight, das besonders Klaus H. so schnell nicht vergessen wird.

Für die, die nicht anwesend waren: Eine dunkle Schöne verirrt sich an dem Weihnachtsfeierwochenende auf den Flugplatz in F. an der S. Ihr war wohl sehr warm, denn sie entledigte sich schnell ihrer Kleider. Klaus H. nahm ihr diese gern ab, da er in ihrer Nähe stand. Tja, da war es ihr dann wohl doch zu kalt und um wieder etwas wärmer zu werden, tanzte sie ein wenig. Die Menge tobte – jeder im Stillen für sich.

Das Schauspiel war viel zu kurz, wie sicher so mancher fand und die Dame ging bald wieder von dannen. Ohhhh! Aber einschlägige Quellen sagten aus, dass eine Amateurvideoaufzeichnung bei einem Herrn J. existiert. Jemand habe an diesem Tage, zu dieser Stunde zufällig eine Videokamera zur Hand gehabt. Die Umstände wer, wann Herr J. das Video übergeben hat, sind ungeklärt. Fakt ist, dass Herr J. es gern in seinen Videorekorder legt, wo noch mal jeder die Dame bestaunen kann. Gut so Herr J.

Noch was ganz anderes: Der Vorstand hat beschlossen die Internetseite unseres Vereins etwas zu überholen und ihr eine eigene Domain zu geben. Das heißt, wir haben eine eigenständige Adresse, wie z.B. [www.baec-mitte.de](http://www.baec-mitte.de). Auf der Segelflug.de-Seite (dieser Server ist bisher zu langsam) werden die Leute dann durch einen Link zu uns geführt.

Nun habe ich mich bereit erklärt sie etwas umzugestalten, da auch der QUAX, in etwas abge-speckter Form, auf eine dieser Seiten kommen soll.

Wenn die Site im Netz ist und ihr euch eure Meinungen gebildet habt, wäre ich für Kommentare dankbar.

Anja

## πί~âÇ=t ááíÉêÄ~ì ééçÖê~ã ã= OMN=

Ich möchte Euch kurz über den aktuellen Stand des Winterbauprogrammes informieren. Zuerst zu den Fluggeräten. Die Winterdurchsicht für die Flugzeuge Bocian76 und Pirat05 konnte schon Ende vergangenen Jahres abgeschlossen werden. Dabei handelte es sich beim Bocian neben den technischen Kontrollen vor allem um kosmetische Arbeiten wie Beseitigung von Lackschäden. Eine in diesem Rahmen notwendige Lackierung der Finne macht unsere Bociane jetzt auch farblich unterscheidbar. Insgesamt kann man sagen, dass wir wartungsmäßig immer noch von den Durchsichten in Polen profitieren.



Eine Überarbeitung des Bocian-Spornes macht jetzt auch das Schleppen mit PKW möglich. Dazu wurde

auf Basis eines HP300-Anhängers ein Spornkuller entwickelt. Erste erfolgreiche Einsätze wurden absolviert. Ein Flächenkuller ist geplant, was ein Ausräumen eines Bocians mit 2 Personen möglich machen würde.

Dank der aufwendigen und detailgetreuen Restauration des Piraten in der letzten Saison hielt sich der Wartungsaufwand in diesem Jahr in Grenzen.

Zur Zeit sind die Kunststoff-Flieger an der Reihe. Ansprechpartner sind dabei Daniel und Fabian. Die Ls1 Fläche ist lackiert und erwartet ihr Finish. Auf Grund fehlender Kapazitäten und mit der Außentemperatur proportional steigender Flugeilheit wird in diesem Jahr auf die Lackierung des Rumpfes verzichtet.

Ende Februar sollten die Arbeiten an den Plaste-Gleitern beendet sein um in der Werkstatt Platz für den Bocian48 zu haben. Dieser bildet den Abschluss in diesem Jahr. Verantwortlich bin ich.

Da in diesem Jahr diverse Kupplungen zur Überholung mussten, wurden diese sämtlich im Januar ausgebaut und eingeschickt. Wir erwarten diese ca. Ende Februar zurück.

Ebenfalls erwartet wird unser neuer Windenmotor (ChevyV8). Termin ist Mitte Februar, so dass der Einbau bis zum Anfang der Saison erledigt sein sollte "(ist inzwischen angekommen und wird eingebaut)". Für eventuell eintretende zeitliche Probleme steht unsere H3 in den Startlöchern.

Fröhlich rumgelötet wird auch an unseren sonstigen Fahrzeugen. Unsere Benz erhält einen neuen Unterboden aus Golf. Hier bei handelt es sich einen neuen metallartigen Werkstoff der bei Schürfungen in der Windengarage entdeckt wurde.



Gerhard Hanke am Benz schweißend. Bild: Carsten Patzelt

Erfreulich ist die ständige Anwesenheit bauwilliger Schüler. Zugleich fehlen Leute, die diese anleiten

und ihnen Arbeiten geben können. Es reicht nicht aus wenn einzig der Verantwortliche da ist. Ich kann nicht gleichzeitig meine Arbeiten durchführen, zwei drei weitere Leute in der Werkstatt anleiten und zusätzlich an anderen Stellen mich um Arbeitswillige kümmern. Daran müssen wir in Zukunft arbeiten, sonst verlieren unsere Schüler schnell die Lust auch im Winter auf den Flugplatz zu kommen. Es wird über einen Einsatzplan für Techniker und Anwärter ähnlich wie im Sommer nachgedacht.

Ich denke, dass bei der leicht wieder ansteigenden Zahl der Leute auf dem Flugplatz die Arbeiten rechtzeitig beendet werden können. Wir erfahren es am ersten Flugtag.

Rainer

P.S. Ein Gerücht, nach dem nach Fertigstellung des Twin-Rumpfes dieser zunächst mit Bocian-Flächen betrieben werden soll, entspricht nicht den gegenwärtigen Planungen, sorry Gerd-Rüdiger.



Bild: Carsten Patzelt

*Der nachfolgende Text ist aus einem Brief von Christoph Rahn an den Vorstand und sollte auf Wunsch ebenfalls hier im QUAX erscheinen.*

**„I äÇÉèàì ÖÉàÇT çääÉóÄ~ääÄ ÉàèíÉèèÄÜ~Ñí=**

*Anmerkung der Redaktion: Hierbei handelte es sich um die Bundesjugendvolleyballmeisterschaft der Segelflieger(innen)*

Am 2.2.–4.2.2001 fand die 1. Bundesjugendvolleyballmeisterschaft in Wetzlar/Hessen statt. Mit dabei waren Antje, Rainer, Carsten, Sven, Fabian und Veronika. Schon nach der anstrengenden Hinfahrt, mit recht wechselhaftem Wetter (von Sonnenschein bis hin zum Wintereinbruch mit Schnee und Eisglätte war alles dabei), waren wir total erledigt. Mit Müh und Not erreichten wir dann endlich alle gegen 23.00 Uhr die Jugendherberge, die sehr „günstig“ auf einem Berg lag. Es ging schnell ins Bett, um die Kräfte, die wir verbraucht haben, um das Auto (mit Sommerreifen) auf den Berg zu schieben, wieder zu mobilisieren.



Bild: Carsten Patzelt

## Der Tag der Entscheidung!

Um 7.00 Uhr nahmen wir eine unbekannte Person im Zimmer wahr, die wie wir meinten plötzlich in der Tür erschien und mit den schrecklichen Worten: „Guten Morgen! Aufstehen!“ einen anstrengenden Spieltag verkündete.

Schon als wir die Turnhalle um 9:30 Uhr betraten, konnten wir uns als Nordostblockmeister feiern, da anscheinend keiner weiter aus dem guten Osten in den tiefen Westen kommen wollte. Dies lag wahrscheinlich auch an den plötzlichen Wintereinbruch, der auch viele andere Mannschaften ausscheiden ließ. So waren beim Anpfiff des Turniers von ursprünglich 24 Mannschaften nur 16 vorhanden. Gespielt wurde in drei Staffeln von je fünf Mannschaften, wobei die 16. Gruppe, die wegen Schnee erst später dazu kam, zwischen den drei Staffeln hin und her sprang. Es wurden zwei Sätze von je 14 Minuten gespielt, wobei erst die gewonnenen Sätze und dann die Punkte entschieden.

Nach vier Spielen spielten die Ersten aus jeder Staffel und der beste Zweite im Halbfinale.

Wir konnten uns dafür als Gruppensieger qualifizieren. Das Halbfinale war ein knappes Rennen, doch nach viel Zittererei setzten wir uns mit zwei Punkten Vorsprung durch.

Die Finalbegegnung hieß BAeC-Mitte e.V. gegen den Pokalsieger aus Nordrhein Westfalen.

Es war ein harter Kampf, doch leider mussten wir den Platz knapp als Zweitplatzierte verlassen.

Letztendlich ging's zurück zur Jugendherberge und nach dem Essen mit Siegerehrung und dem Versuch die Leute nach diesem Tag noch zu einer Party zu mobilisieren sind wir alle todmüde in die Falle gestiegen.

Mit mehr oder weniger schmerzenden Muskeln hatten am nächsten Tag alle zu tun. Die Heimfahrt machte zum Glück keine Probleme.

Trotz aller Umstände, war es ein lustiges Turnier, vielleicht haben im nächsten Jahr noch ein paar mehr Leute Lust mitzukommen. Wir haben ja schließlich einen verdienten zweiten Platz zu verteidigen.

Antje, Veronika, Fabian



Bild: [www.segelflug.org](http://www.segelflug.org) gawler. clubklasseweltmeisterschaften - 19ueberflug.jpg

## Fliegen in Russland!

Bereits letzten Sommer hatte Werner Schuur Kontakt zum Fliegerverein „Rostow“ in Smolensk / Russland. Die Idee vom gemeinsamen Fliegen in dieser fernen Region war dann schnell geboren.

Leider mussten wir aber rasch feststellen, dass der logistische und finanzielle Aufwand die Angelegenheit nahezu unmöglich erscheinen ließ. Da ich mir aber sicher bin, dass diese Sache für viele ihren Reiz nicht verloren hat, möchte ich hier die Angebote des Klubs kurz für alle zusammenfassen.



Der Verein gliedert sich in zwei Klubs, auf den Flugplätzen Smolensk (Motorflug) und Vjamsa (L-39!!!). Generell ist Motorflug, Segelflug, Kunstflug und Fallschirmspringen möglich. Flüge im Umkreis von 100 km und darüber hinaus sind möglich. Gesprochen wird russisch und englisch. Deutsche Luftfahrerscheine sind anerkannt. Unterkunft findet man in den Hotels der Stadt, im Hotel am Flugplatz (2 – 3\$ pro Tag) oder in Zelten. Vorhandene Motorflugzeuge sind: Jak 52, AN 2 (2\$ pro Minute) sowie Jak 55 (2,5\$ pro Minute). Segelflugzeuge sind auch vorhanden, Schleppflugzeuge müssten organisiert werden. Geflogen wird zwischen Mai und September.

Soweit die Info. Wer Interesse hat und sich näher informieren möchte, kann das bei mir oder Werner tun.

Ich denke jedenfalls immer noch, das hier ein gehöriges Erlebnispotenzial besteht.

Es grüßt euch der Carsten

**Hier ein lustiger ganz anderer Wettbewerb:**



## Um was geht's denn überhaupt ?

### Außenlander-Oldie

Hier ist nicht das Alter entscheidend, hier können **alle** Außenlandungen **vor** 2001 eingereicht werden. Voraussetzung: Irgendeine Beurkundung der Außenlandung (Logger, Photo, Rechnung vom Bauern für kaputte Zuckerrüben und missbrauchte Töchter (oder Söhne) etc.)

Es entscheidet die Jury über die Story die ihr als HTML-File abliefern (ohne Fleiß keine Preise – siehe auch dort!)

- Hier kommen die Außenlandestorys "Oldie" rein.

### Außenlander 2001

Hier können alle Außenlandungen vom 01.01.2001 bis zum 31.08.2001 abgegeben werden (am 2. Septemberwochenende werden die Preise verteilt). Es gibt keine regionalen Grenzen – einzig die Beurkundung ist wie oben zu handhaben, die Jury entscheidet über eure HTML Story (d.h. auch hier müsst ihr was schreiben).

- Hier kommen die Außenlandestorys "Außenlander 2001" rein.



Bild: [www.segelflug.org](http://www.segelflug.org) gawler. clubklasseweltmeisterschaften -tiefflug.jpg

### Chef der Kühe 2001

Hier ist **keine lange Story** notwendig, hier wird gezählt. D.h. der oder diejenige mit den meisten Außenlandungen vom 01.01.2001 – 31.08.2001 hat gewonnen. Landungen auf (Segelflug)-Plätzen gelten nat. nicht – ansonsten hoffen wir auf den Sportsgeist der Bewerber !

- Hier kommen die Außenlandestorys "Chef der Kühe 2001" rein.

### Was gibt es zu gewinnen

1. 3 Lizenzen von OPTI
2. 3 Segelflugkalender 2002 von Claus-Dieter Zink
3. Eine Skylet-Fliegersonnenbrille von Brillen-Küppers
4. Mind. einen Trinkbeutel von Pilot Shop

Der "Chef der Kühe" bekommt einen netten Pokal in dem sein Name eingraviert wird, der Preis geht im nächsten Jahr an den nächsten Gewinner – wer diesen Preis 3 x gewonnen hat ist dann Besitzer des netten Pokals. Den macht übrigens Gold Köster, auch ein Sponsor von [WWW.Segelflug.DE](http://WWW.Segelflug.DE).

### Die Juri

- Mozart – Muss man ihn noch vorstellen?  
 Rainer – auch Fliegerstapler und Luftraumbeschicker  
 Michael – Bayerische Fraktion + Mitglied OLC-Team  
 Denise – Küken + Flugschülerin (Frauenquote!)  
 Klaus – (nein, er hat nicht Tagebuchschriften erfunden!)  
 Ingo – Der Mensch der hier die meiste Arbeit hat  
 Bernd W. – na ja, das bin ich....

Alle sind unter [juri2001@segelflug.de](mailto:juri2001@segelflug.de) zu erreichen. Dort sendet ihr auch bitte eure Bewerbungen hin. Als **Betreff** bitte den Wettbewerb für den **ihr** euch bewerben wollte (pro E-Mail bitte nur EINEN aussuchen !). Im Text dann eure HTML-Story und die Bilder/Daten dazu.

### Die Fete

Diese findet am 2. Septemberwochenende in Freren statt. Eine Anfahrtsbeschreibung und alle weiteren Infos folgen natürlich noch.

([www.segelflug.de/grüne-wiese-2001.html](http://www.segelflug.de/grüne-wiese-2001.html))

## Segelfliegen macht nicht dick!

### in Auszügen

(...) Wen der Segelflug erst einmal gepackt hat, braucht diesen wie die tägliche Nahrung. Ich glaube im Namen aller zu sprechen, wenn ich behaupte, dass Segelfliegen wie Brot essen ist, das wird einem nie über, daran verliert man den Appetit niemals. Auf jeden Fall ergeben sich viele Parallelen und Auffälligkeiten, auch Besonderheiten wenn das ganze Spektrum des Essens oder Fliegens näher betrachtet wird. (...)

In jedem Winterhalbjahr ergeben sich, wie wir alle wissen, bei den Segelfliegern/innen typische Mangelerscheinungen, die auf die Unterernährung mangels Segelflug zurückzuführen ist. Nur durch ständige Beschäftigung mit dem Thema in Form von Nachbereitung (Auswertung der Logger gespeicherten Flüge) geflogener Strecken oder sogar Vorbereitung neuer Aufgaben, fliegen mit und am PC halten den Segelflugspiegel hoch genug, um sich über den Winter zu retten. (...)



Bild: Segelflugbildkalender 2001

Die Beschäftigung mit Werkstattarbeiten scheint dagegen den Appetit eher zu mindern und wird daher gemieden, soweit das möglich ist.

Vor etlichen Jahren hat Wolfgang Hoffschläger in unserem Verein das sich ergebende Defizit erkannt und an Bauabenden richtig gekocht, um die Mannschaft in die Werkstatt zu locken. Der Erfolg gab ihm recht. Das Essen war gut und die Beteiligung daran groß – am Essen. Die kamen dann alle wegen des Essens und nicht wegen der Arbeit. Der Versuch musste als untauglich abgebrochen werden.

Überlegt einmal selbst, was sind diese Appetitzügler, die die Winterarbeit so nachhaltig beeinträchtigen? Früher könnten es Holzstaub und Nitrodünste gewesen sein. Schleifstaub von Kunststoffflugzeugen oder Epoxin/ Laromingeruch sind scheinbar von gleicher Wirkung. Von den äußeren Einflüssen möchte ich erst gar nicht reden. Es ist aber erwiesen, dass jüngere weibliche Mitglieder in der Werkstatt als sehr appetitanregend wirken können und die Gesamtbeteiligung dadurch wesentlich gesteigert werden kann.



Bild: Segelflugbildkalender 2001

Bei wem der Hunger zu groß wird, der weicht im Winter auf fettere Weiden in Richtung südliche Halbkugel unserer Erde aus. Wie alle Extravaganzen leiblicher Genüsse, muss diese Ausländische Küche dann auch fürstlich bezahlt werden. (...)

Bei uns in Deutschland gibt es die beste Thermik in der Zeit von April bis Juli. Wir "Otto Normalverbraucher" kriegen gerade soviel, dass wir eigentlich gut satt werden. (...)

Segelfliegen ist wie Essen in großer Runde. Gemeinsam schmeckt es einfach besser. Die einfachen Benimmregeln gelten hier wie da. Gemeinsam wird angefangen und gemeinsam aufgehört. So wie man am Tisch nicht mit ausgefahrenen Ellenbogen dasitzt, fliegt man auch nicht rüpelhaft in den Bart hinein, an dem sich schon andere bedienen.

Wer nicht mit am großen Tisch sitzen will, muss sich schon einen eigenstartfähigen Motorsegler halten. Macht allein essen am Katzentisch wirklich Spaß? Können wir diese Motorsegelflieger als Einzelgänger bezeichnen, die nicht unbedingt D A S Essen wollen,

was auf den Tisch kommt? Kraft ihres Motors setzt ihnen die Thermik nicht den Schlusspunkt. Ich glaube, dieser Typ Pilot will immer etwas Besseres als die anderen bestellen und zum Nachtschiff auf jeden Fall schon wieder zu Hause sein.

Unser gewohntes Streckenfliegen gleicht immer einer Wochenkarte des Speisenangebotes. Mal Schweinebraten, mal Schmalhans Küchenmeister. Oft können wir auch beobachten, dass in der Auswahl der Strecken die gleichen Verhaltensweisen gelten wie beim Essen. Sagt man nicht: "Seine Augen waren größer als sein Magen?" Abends zeigt es sich, wer in kluger Abschätzung der angebotenen Kalorien die richtige und passende Portion auf den Teller geladen hatte.

Sind nun die guten Esser unterwegs, putzt meist ein altgedienter Kompaniekoch das junge Gemüse und zeigt, wie und wo der/die Anfänger/in am besten in der Thermiksuppe herumrührt. Merke: Tage mit kräftiger und klarer Bouillon sind besser als solche mit Milchsuppe. Oder: In hohen Töpfen lässt es sich besser (ab)kochen als in flachen Pfannen. Falls das zu schwer zu verstehen ist, damit meine ich die Basishöhe. (...)

Sprach ich vorhin etwas abfällig über die Vielesser, so muss ich jetzt eine Lanze für diese brechen. Mit dem Essen, auch so ein Sprichwort, wächst bekanntlich der Appetit. Und so sind im Laufe der Jahre eben unsere Ansprüche gewachsen, ebenso wie das Fluggerät ja auch. Kaum haben wir uns an die Zahl 1000 als etwas alltägliches gewöhnt wie auch daran, dass eine klitzekleine Kugel Eis 1,00 DM kostet und jeder Leistungesser überlegt, wann er sich das, also die 1000 km und nicht die Kugel Eis, mal gönnen kann, da kommt aus Südamerika die Nachricht, dass dort noch größere Strecken an den Anden möglich sind. Na ja, in Argentinien haben sie ja auch viel viel größere und vor allem viel bessere Steaks. (...)

So, und jetzt nehmen wir uns einmal einen normalen Streckensegelflug, z.B. ein 500er Dreieck vor und vergleichen diesen in der bisher angedachten Weise. Ähnlichkeiten mit einem besseren Menü fallen sehr schnell ins Auge.



Bild: Segelflugbildkalender 2001

Hat der Pilot oder die Pilotin sich entschlossen die Aufgabe zu wagen, ist er meistens etwas nervös oder auf jeden Fall angeregt und in geradezu festlicher Hochstimmung. Nach längerem Warten, wie es in einem Restaurant allgemein üblich ist, begibt er sich zu Tisch, d. h. er setzt sich in den Flieger und startet. Hat er Glück, wird bald etwas Brot und Butter in Form des ersten Bärtchens serviert. In unserem angenommenen Fall fällt diese Portion wie immer nicht so üppig aus. Aber, dass es überhaupt schon mal etwas gibt, ist ja gut. Mühsam, wie in solchen Gesellschaften üblich, kommt das Gespräch in Gang, ebenso der weitere Verlauf. (...)



[www.segelflug.de/...eta](http://www.segelflug.de/...eta)

Bevor man schon fast beschließt, das Lokal wieder zu verlassen, serviert die Bedienung die erste Vorspeise, wenig aber gut. In unserem Fall beginnt der Erste, der bedient wurde, unhöflicher Weise auch gleich an zu essen, die nächsten folgen. Die Stimmung steigt merkbar und alle mit. Schon wird es am Tisch lebendig, im Funk auch. Alle reden gleichzeitig über alles mögliche. Nach der Suppe hält der erste seine Rede, aber das Warten auf das Hauptgericht wird dadurch nicht leichter. Alle sind zwar von der drohenden Landung am Platz befreit und nippen so ab und zu an ihren Gläsern.

Und endlich naht in Form einer sich bildenden Cumuluswolke, weiß und zart wie gekochter Fisch, der erste Gang. Im weiteren Verlauf steigert sich das Menü über Geflügel und Braten, wird also immer

kräftiger. Bald machen sich die ersten Sättigungstendenzen bemerkbar. Alle am Tisch sind froh, nicht mehr ständig essen zu müssen und überbrücken die Pausen dazwischen dankbar mit einem längeren Gleiten, um dann wieder tüchtig zulangen zu können. (...)

Wenn einem also soviel Gutes widerfährt, ist es bestimmt eine Erhöhung der Aufgabe wert. Aber, wie es so ist, bei soviel Angebot übernimmt sich einer leicht und er scheidet aus der Tischrunde aus.

Das Essen klingt aus mit Dessert und Käse, also wieder weniger und in größeren Abständen. (...)

Satt und zufrieden kehrt man an den heimatlichen Platz zurück. Kaum hat der Pilot die Ausgehklamotten in den Schrank gehängt, was tut da der richtige Segelflieger?

Er haut sich das erste Bier des Tages rein und schielt auf den Grill, ob das Fleisch nicht endlich gar ist. Da werde einer schlau daraus!

Abschließend muss ich mich noch damit befassen, wie der fliegerische Genuss denn nun wieder ausgeschieden wird. Ganz klar, was man in sich hineinstopft, muss man auch wieder loswerden. Nach längerem Überlegen bin ich zu dem Ergebnis gekommen, der Stuhlgang der Segelflieger ist das Reden und Erzählen über ihre Erlebnisse. Das kann bekanntlich lange dauern, oft länger als das eigentliche Essen. Das ist gut so, weil irgendwie sich schon wieder so ein leichtes Hungergefühl meldet. Ist es nicht toll, immer wieder etwas zu sich nehmen zu müssen?

Und damit am Ende der Kreis sich schließt wiederhole ich noch einmal:

Nämlich: **Segelfliegen macht nicht dick! Weil man davon nie RICHTIG satt wird.** Ob Gourmand oder Gourmet, ihr könnt immer tüchtig reinhauen. Diese Feststellung war ich Euch noch schuldig. Und wer Gewichtsprobleme hat, der isst einfach vorher, nachher oder überhaupt zuviel.

Viel Glück dabei wünscht Euch Jürgen Daube

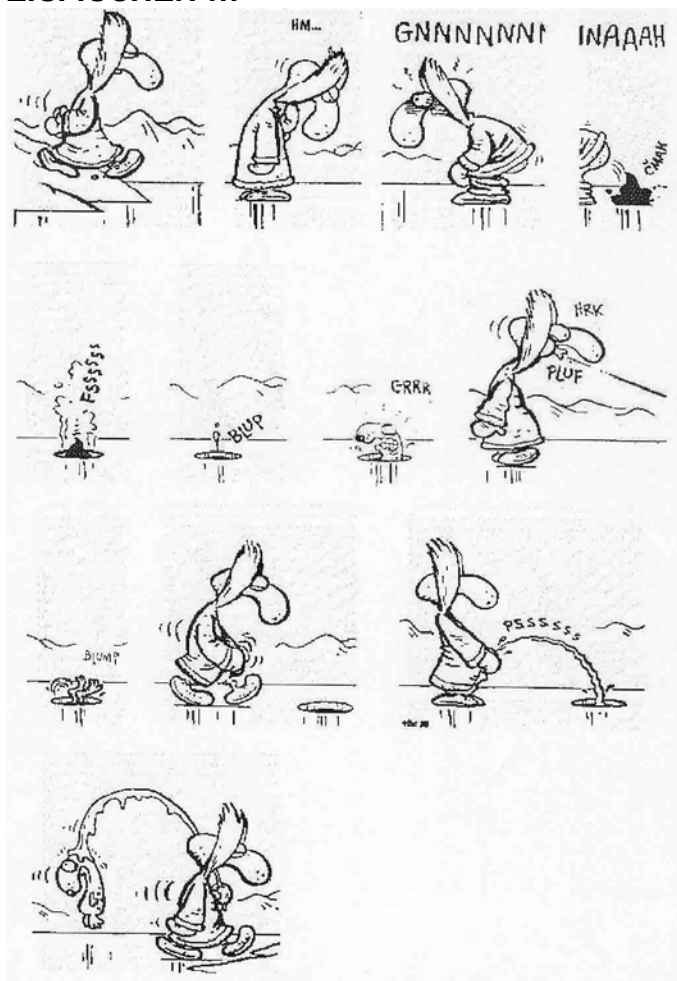
Die gesamte Geschichte findet ihr unter:

<http://www.segelflug.de/segelfliegen-macht-nicht-dick.html>



## Bilderrätsel der Ausgabe:

### EISFISCHEN !!!



## Termine:

### Vereinslehrgänge

|         |                     |
|---------|---------------------|
| Ostern: | 14.04. – 21.04.2001 |
| Sommer: | 21.07. – 05.08.2001 |

### Wettbewerbe

|   |                     |
|---|---------------------|
| 3.OM-Vergleichsfliegen/Brbg.:                     | 01.06. – 10.06.2001 |
| NO-Block/Roitzschjora:                            | 04.08. – 18.08.2001 |
| Landesjugendvergleichsfliegen<br>in Fürstenwalde: | 07.09. – 09.09.2001 |
| Bundesjugendvergleichsfliegen<br>in Kammermark:   | 28.09. – 30.09.2001 |

## Ergebnisse:

|                       |                           |
|-----------------------|---------------------------|
| Starts gesamt: 1744   | Flugzeit gesamt: 743:57   |
| Starts Schulung: 1088 | Flugzeit Schulung: 196:36 |



## Wortbetrachtungen von Jürgen Daube aus dem Artikel „Segelfliegen macht nicht dick!“

**Die Platzrunde** ist wie ein Schokoriegel. Sie stillt nicht den Hunger, macht aber Appetit. Eine Platzrunde bei völlig ruhiger Luft ist dagegen **Schonkost**.

**Diät:** Wer seinen Schein auf Sparflamme erhält, leidet bestimmt an Mangelerscheinungen. Dieses kann zu Scheinverlust führen und die **Magersüchtigen** bringen sich damit selbst um.

Was ist den **Trennkost**? : Ein Rettungsabspurng aus einem Segelflugzeug!

**Fast-food:** Tornado fliegen bei der Bundeswehr

**Slow food:** Fliegen mit dem Ulf-1 oder anderen Ultra-light-Gleitern

(www.segelflug.de/ ...)

## Wir gratulier(t)en am:

|                       |          |
|-----------------------|----------|
| Wolfgang Oestreich    | 04.01.64 |
| Peter Schulz          | 07.01.51 |
| Siegward Lausch       | 15.01.55 |
| Kristin Baier         | 15.01.88 |
| Carsten Patzelt       | 19.01.77 |
| Jan Krause            | 21.01.76 |
| Hendrik Baschin       | 26.01.85 |
| Mathias Schwerin      | 27.01.62 |
| Alfred Plischke       | 01.02.21 |
| Frank Wimmer          | 03.02.72 |
| Tom Bradschettl       | 08.02.89 |
| Uwe Perschke          | 11.02.56 |
| Tobias Streit         | 12.02.85 |
| Horst Schaeuwen von   | 14.02.56 |
| Hansi Richter         | 17.02.55 |
| Artur Frenzel         | 24.02.40 |
| Bernd Werner          | 25.02.48 |
| Heinrich Hein         | 13.03.38 |
| Gerwald Backhaus      | 15.03.41 |
| Stephanie Volkmer     | 25.03.78 |
| Sascha Ahlgrimm       | 26.03.90 |
| Daniel Günther        | 27.03.76 |
| Burkhard Erban        | 29.03.53 |
| Anja Schulz           | 05.04.78 |
| Maximilian Zimmermann | 05.04.94 |
| Thilo Haack           | 07.04.74 |
| Detlef Müller         | 11.04.48 |
| Horst Fritsch         | 12.04.45 |
| Reginald Bödefeld     | 24.04.53 |

### Impressum:

|                 |   |
|-----------------|---|
| Herausgeber:    | Vorstand des Berliner Aero Club Mitte e. V.                             |
| Adresse:        |   |
| Telefon:        | 44 73 89 45 (für Ausbildungsfragen)<br>28 38 69 59 (für Zeitungsfragen) |
| Bankverbindung: | Berliner Sparkasse, BLZ: 100 500 00,<br>Konto-Nr.: 1923 31 2509         |
| Redaktion:      | Anja Schulz, Chausseestr 101, 10115 Berlin<br>(E-Mail: schluz@gmx.de)   |
| Autoren:        | Carsten, Christoph, Daniel, Fabe, Rainer,<br>"das Internet"             |