

Es ist viel passiert ... !

...ein Flugsicherheitsvortrag, eine Jahreshauptversammlung, eine Vorstandssitzung, Partys, gemeinsames Frühstück und Grillen, und noch vieles mehr, das zu Gesprächen und Taten anregt. Wer jedenfalls regelmäßig auf dem Platz war wird bestätigen, dass so viel wie sich in den letzten Wochen zugetragen und verändert hat, seit Jahren nicht mehr los war. "Das Karussell dreht sich wieder" und das äußerst heftig. Springt alle auf, dann wird's lustiger! Hauptsache nur, es kippt nicht um, krawum. Ich bin nicht besoffen, wer das denken mag. Ich rede in Metaphern, aber einige werden mich schon verstehen. Ist auch eigentlich nur wegen der besseren Seitennutzung. Nun aber ...!



Sogar das Wetter spielte dieses Frühjahr ganz gut mit, so dass schon die eine oder andere Strecke geflogen werden konnte mit nicht unerheblicher Kilometerzahl.

Die Jahreshauptversammlung ging glaube ich noch nie so zügig und problemlos von statten, wie dieses Jahr. Wer hat da nur gefehlt?

Es wurde natürlich so einiges besprochen, was dann auch bei der Vorstandssitzung wieder aufgegriffen wurde, z.B.:

- Eine Planung von dem Bau einer Segelflugwerkstatt in der Windenhalle wurde vorgeschlagen, dies muss aber noch mit Klaus Heller besprochen und von ihm genehmigt werden.
- Ein Twin Astir 2 Bruch wurde gekauft und liegt nun bei uns in der Segelflughalle. Da fragen sich nun viele, wie das Ding wieder repariert

werden soll, aber Daniel und Fabian werden Fragen gern beantworten.

- Klaus Heller plant für den Wohnwagenpark die Installation einer extra neuen Elektroanlage, sowie den Abschluss von Verträgen mit den einzelnen Wohnwageneigentümern, was eine jährliche Miete von 600 bis 1200 DM mit einschließen soll.

Anja

Ein Haufen Schrott

Sicherlich ist schon Einigen der Twin-Astir Bruch im Hangar aufgefallen. Auf Grund eines guten Angebotes, hat der Vorstand reagiert und einen „neuen“ Doppelsitzer gekauft.

Dieser soll in zwei bis drei Jahren einen der beiden Bociane ablösen, sowie Streckeneinweisungen und Kunstflugausbildung ermöglichen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind wir auf die breite Unterstützung der Vereinsmitglieder hinsichtlich der geplanten Werkstatt und des Wiederaufbaus des Bruchs angewiesen.

Den größten Schaden hat die rechte Fläche erlitten, diese ist im Querruderbereich durchtrennt worden. Die linke Fläche und der Rumpf haben mittlere GFK-Schäden davongetragen.

Die Planung und Durchführung wird auf der nächsten MV (Termin wird bekannt gegeben) vorgestellt und weitere Maßnahmen abgestimmt.

Fabian



Jugendvergleichsfliegen 2000

Am Wochenende vom 8. –10.09.00 findet auf dem Verkehrslandeplatz Fürstenwalde (Ode an Klaus) das Jugendvergleichsfliegen statt.

Falls jemand die Möglichkeit hat, Schwarz-Weiß-Bilder zu entwickeln, möge er sich bei Antje oder mir melden.

Fabian

Hier nun ein Artikel von Manne der gut und gerne drei Texte abgegeben hätte und wir ihn hier voraussichtlich in zwei Teilen präsentieren wollen. Der tapfere Carsten hat die sechs handgeschriebenen Seiten originalgetreu, wie ich meine, zum gedruckten Text gebracht.

Also wer noch irgendwelche Erlebnisse hatte, die er hier veröffentlichen will, bitte, bitte als Datei oder wenn handgeschrieben etwas kürzer, wenn's geht. Aber natürlich freue ich mich über (fast) jeden Kommentar, Text, Witz oder was auch immer in die Zeitung kann.

Anja

With God by my side via South Africa

Teil 1

"Mit Gott über Afrika" klingt sicher großartig. Aber keine Bange, ich bin nicht religiöser als zu vor. Doch manchmal konnte man sich wirklich so fühlen, es steckt aber einfach nur die Registration V5-GOD (G für Glider) meines Nimbus 2 dahinter!



Meine Reiselust ist vielleicht bekannt. Als sich nun mit der Wende, für meine Generation unerwartet, die große weite Welt öffnete, konnte ein Jugendtraum, der vor 40 Jahren beim Lesen der von Vater und Großvater geerbten Bücher über das ehemalige Deutsch Südwestafrika und andere deutsche Kolonien, auf einmal Wirklichkeit werden. Das Bitterwasser Flying Center im heutigen Namibia, man kann es getrost als Mekka des Segelfluges bezeichnen, war mein Ziel. Gewiss, Australien, die USA, Neuseeland, die Republik Südafrika oder künftig wohl auch Südamerika bieten tolle Segelflugbedingungen. Doch derart stabile Wetterlagen über Wochen oder gar Monate mit hochreichender Wolkenthermik (Basis im November bei 3000 – 5000 m MSL) bei phantastischen Fernsichten, offeriert uns wohl nur Zentral- und Südnamibia. Jedenfalls erfüllten sich alle Erwartungen, die sich bei der

Reisevorbereitung aufbauten, im Übermaß. Das kann ich sowohl von den 14 Flugtagen in Bitterwasser, als auch von der anschließenden dreiwöchigen Rundreise auf eigene Faust durch das grandiose Land sagen. Von der im Landeszentrum gelegenen Hauptstadt Windhuk fliegt man in Richtung 165 Grad und erreicht nach 160km die auf einer Hochebene liegende ehemalige Farm. Unmittelbar daneben befindet sich eine fast kreisrunde Salzpflanze, 3 Kilometer im Durchmesser. Ausreichend, um da einen Jumbo reinzusetzen. Allerdings wird der Untergrund sofort weich, wenn nur ein paar Tropfen fallen. Des Öfteren brauchten die schweren Selbststarter allerhand Anlauf, um freizukommen. Etwa einmal im Jahrzehnt läuft das flache Becken voll. Dann wird aus dem verbrannten Buschland kurz vor der Kalahari Dessert ein blühendes Fleckchen Erde. Das alte Farmhaus ist von schönen alten Bäumen eingerahmt, was man im Umkreis von vielen hundert Kilometern nicht findet. Vom Farmhaus zur Pflanze führt die etwa 300m lange berühmte Palmenallee. Anlässlich jeden 1000km-Fluges ist eine Palme gepflanzt worden.



Die gärtnerische Gestaltung der Anlage liegt übrigens in den Händen eines jungen thüringer Gartenarchitekten, der dort seit drei Jahren lebt und arbeitet. Sehr gelungen und geschmackvoll.

Noch mal zum gelobten Wetter: Da jede Regel ihre Ausnahme hat, schickte Petrus regelmäßig zur Nachmittagszeit feuchte Luftmassen aus Südafrika und Botswana, was zu beträchtlichen Überentwicklungen führte! Meist schon am ersten Wendepunkt begann dann das Wettrennen mit Regenschauern, Sandwalzen bis hin zu lokalen Sandstürmen in Verbindung mit äußerst respektablen tropischen Gewittern. Es galt also stets die Augen weit offen zu halten, damit der Rückweg nicht abgeschnitten wurde. Die Einheimischen meinten, dass diese aktuelle Wetterlage für den November sehr untypisch sei. Heute weiß man, dass das bereits die Vorboten der verheerenden Sintflut im südlichen und östlichen Afrika waren.

Weil auch die Außenlandemöglichkeiten sehr begrenzt sind, (Nur wenige Sand und Schotterstraßen; einige schwer zu findende Landing Stripes kleinerer Siedlungen oder von Farmen, meist nur 10 – 15m schmal, oder Salzpflanzen ohne jede Zufahrt im Buschland oder in der Kalmari) galt es konzentriert zu fliegen. Zu Hause kenne ich ja etliche Landeäcker, doch dort unten sind Landungen weitaus risikobehafteter. Dieser sehr dünn besiedelte Landstich lässt kaum Hilfe erwarten. Mit dieser Treibkraft "Respekt" im Rücken, kehrte ich von 14 Ausflügen stets heil zurück. Ein weitere Grund dafür war der Umstand, dass die Kosten für eine Rückholtour per Straße so bei 1000 DM begannen. Machbar sowieso nur mit Allradfahrzeugen. Man berichtete von einem italienischen

Flieger, für dessen Suche und Rückführung 3 Tage gebraucht wurden. Na danke auch!

Ich bin nun überhaupt kein Mann der Statistik, weil für mich allein das Erlebnis, der fliegerische Genuss zählt. Nicht die Zahlen, die Bilder sind es, die sich lebenslang im Gehirn festbrennen. Und diese waren überwältigend schön. Eine aus der Vogelperspektive nie zuvor gesehene, atemberaubende Landschaft in gelb, braun, orange und rot. Eher schon marsähnlich, nicht ganz von dieser Welt. Entfesselte Naturgewalten, Wildtiere, einmalige Landschaftskulissen: einfach majestätisch. Die Ehrfurcht vor der Schöpfung. Hier war sie angebracht. mal eine Stunde einfach nur unter einem Kameldornbaum zu sitzen, in die Weite zu schauen, über Gott und die Welt nachzudenken. Beste Therapie für gestresste Europäer. Alle Probleme sind auf einmal klein und nichtig.

Ein gigantisches Naturwunder ist der Fish River Canyon, nach dem Grand Canyon in Amerika die Nummer zwei. Dort stand ich an der Stelle, wo der Volvowerbespot mit dem Segler (ein Nimbus 2 aus Südafrika) gedreht worden ist.

Nun doch ein paar Zahlen: Mit 15 Flügen, davon ein Check- und Einweisungsflug mit einer DG-500M (Schönes Flugzeug: kurze Einweisung, Starten, Steigflug, Motor abstellen und einfahren. Fertig! Mir ist völlig unklar, warum die Bürokraten zu Hause dafür ein PPL-B verlangen?), erflog ich runde 65 Stunden und 3300km. Dabei waren Flüge über 300, 400 und 500 km. Einmal kletterte ich 90 Minuten vor Sunset ohne Sauerstoff über der Farm auf 5250m MSL. Anschließend konnten glatte 4km Höhenreserve im Geradeausflug abgeflogen werden (Bitterwasser liegt auf 1250m MSL). Absolut ein Hochgenuss.



Apropos Sonnenuntergang: 19:15 Ortszeit fiel der imposant glühende Sonnenball regelrecht auf den Horizont. Kaum mehr als 30 Minuten später war es dann auch schon zappenduster und die Sterne funkelten diamantengleich am Firmament. Die aufwinde setzten meist recht spät gegen 12 – 13 Uhr, allerdings dann gleich mit brutaler Blauthermik, bei zunächst niedrigen Arbeitshöhen ein. Doch schon eine Stunde später standen herrlichste Wolkenbänder und die Basishöhe zog schnell an. Da im Schnitt nur 6 – 7h Thermik zur Verfügung standen, mussten sich die anwesenden Experten mit ihren durchweg motorisierten Superorchideen schon sehr beeilen, um große Dreiecke zu umrunden. Dreimal fiel dann auch die magische Tausend, das bedurfte aber allerbesten Flugzeuge.

Als Flieger ohne Motor konnte man nicht so riskant bei Basishöhen von gerade mal 800m abfliegen, um dann kurz darauf in der Wüste zu stranden. Überhaupt setzte bei 100

Metern über unlandbarem Gelände schon eine gewisse Unruhe ein. Wo es mit erlebtem mittleren Steigen von 6,5 m/s nach oben geht, da finden sich ebensolche Fahrstühle in entgegengesetzter Richtung. Eine ASH 25 Crew berichtete gar von glatten 8,0 m/s integriert, sowohl positiv als auch negativ. Jedenfalls war es sehr schön, aber auch sehr anstrengend, in 14 Tagen bei Temperaturen von 35 – 42° und dünner Luft (meist ohne Sauerstoffflasche) noch mal so viele Stunden zu fliegen, wie zuvor in einer ganzen Saison. Abgesehen von einer Auszeit nach 5 Tagen, zog ich die restlichen 9 Tage durch. Ohne die beschriebenen Wetteranormalitäten wäre sicher das ganz große Ding, beginnend mit einer 7 oder 8, drin gewesen. Das konnte den Hochgenuss trotzdem nicht trüben.

Eine äußerst imposante Erscheinung, auf den Fotos nur schwer rüberzubringen, ist die Färbung der Wolken. Die stärksten Aufwindschläuche tragen den rot-orangen Wüstenstaub bis zur Basis empor. Kaum zu glauben, aber es zeigte sich wirklich so, wie ich es in der Vorbereitung lass: am Farbton kannst du den Steigwert ablesen!

Manne



Achtung Motorsegelflieger!!!

Zwischen 17.7.00 und 31.7.00 ist in Fürstenwalde ein Zweibeinfalke stationiert, den man auch chartern kann. Das kostet bei einer Kurzmitgliedschaft für 50,- DM, 96,- DM pro nasser Stunde, bzw. 120,- DM pro Stunde nass, ohne Kurzmitgliedschaft. Das Flugzeug ist bei 2000,- DM Selbstbeteiligung voll versichert. Interessenten melden sich am besten bei:

Lutz Rechtenbach, Tel.: 030/9200789

DAS NEUSTE

Der Klaus Heller macht seinen PPL-C, munkelt man. Leider ist mir entfallen, wie es zu diesem, für ihn, außergewöhnlichen Vorhaben kam. Ich weiß nur, es war der große Tag der Taubenpräsentation. Motoren sind halt doch nicht alles.

Die "QUAX" kostenfreie Anzeigeecke, die nicht umsonst ist:

Zu verkaufen

½ Halteranteil an der Ka-7 D-4403 incl. Hänger und Fallschirm zum Festpreis von DM 4.000,- nächste JNP 04/2001; Landungen Lt. Bordbuch

Nachfragen an Jörg Bradschettl, ☎ 030/ 4268785

Der Einsatzplan bis zum Sommerlehrgang

	Startleiter	1. Fluglehrer	2. Fluglehrer	Winde	Techniker
01.06.	Do	Rechtenbach, D.	Backhaus	v. Schaewen, H.	Schramke
03.06.	Sa	Oestreich	Zimmermann	Rahn	Werner, B.
04.06.	So	Kriese	Rahn	Zimmermann	Patzelt, C.
10.06.	Sa	Rechtenbach, L.	Frenzel	Jähmig	Fritz
11.06.	So	Schuur	Jähmig	Frenzel	Hein, L.
12.06.	Mo	Michaelis	Richter	Baier, G.	Lickert
17.06.	Sa	Joos	Backhaus	v. Schaewen, H.	Krause
18.06.	So	Bradschettl. J.	v. Schaewen, H.	Backhaus	Hein, W.
24.06.	Sa	Ansorge	Dolch	Meise	Meise
25.06.	So	Fritsch	Hein, H.	Dolch	Schramke
01.07.	Sa	Patzelt, R.	Richter	Baier, G.	erner, B.
02.07.	So	Perschke, U.	Baier, G.	Richter	Patzelt, C.
08.07.	Sa	Rechtenbach, D.	Ahlgrimm	Haack	Krause
09.07.	So	Baumann	Haack	Ahlgrimm	Hein, L.
15.07.	Sa	Oestreich	Zimmermann	Rahn	Lickert
16.07.	So	Kriese	Rahn	Zimmermann	Fritsch
22.07.	Sa	Rechtenbach, L.	Frenzel	Jähmig	Hein, W.
23.07.	So	Schuur	Jähmig	Frenzel	Meise
29.07.	Sa	Michaelis	Backhaus	v. Schaewen, H.	Schramke
30.07.	So	Joos	v. Schaewen, H.	Backhaus	Werner, B.

Sommerlehrgang



Spruch der Ausgabe:



Wir gratulieren am:

Christoph Werner	06.05.78
Fabian Meise	08.05.79
Hans Uckert	11.05.26
Markus Schaewen von	21.05.83
Lars Koch	26.05.83
Axel Pohl	26.05.63
Burkhard Reichelt	26.05.51
Paul-Philipp Kiefel	31.05.93
Bertram Baumann	07.06.74
Tina Perschke	10.06.81
Tobias Schaewen von	10.06.89
Jeremy Baukus	12.06.92
Andreas Arndt	16.06.78
Marie Bradschettl	18.06.95
Andreas Vogeley	20.06.76
Linda Greiner-Bäuerle	23.06.80
Michael Schramke	26.06.77
Wilko Hein	02.07.80
Dana Rechtenbach	04.07.64
Annette Joos	05.07.66
Peter Bienert	08.07.41
Gerald Baier	09.07.58
Susanne Wollmann	21.07.76

Termine:

Streckenlehrgang Cahitz:	27.05.– 04.06.00
Sommerlehrgang:	24.07. – 14.08.00
NordOstBlock Meisterschaft	ab 04.08.00
Berliner Meisterschaft:	11.08.– 20.08.00
Jugendvergleichsfliegen:	8.-10.09.00

Ergebnisse:

Starts gesamt:
Starts Schulung:

Flugzeit gesamt:
Flugzeit Schulung:



Impressum:

Herausgeber: Vorstand des Berliner Aero Club Mitte e. V.
 Adresse: Lindenstraße 31, 15517 Fürstenwalde
 (03361) 30 78 80 (für Vereinsfragen)
 Telefon: 44 73 89 45 (für Ausbildungsfragen)
 29 66 18 54 (für Zeitungsfragen)
 Bankverbindung: Berliner Sparkasse, BLZ: 100 500 00,
 Kto-Nr.: 1923 31 2509
 Redaktion: Anja Schulz, Fr.-Junge-Str. 30, 10245 Berlin
 (e-mail: schluz@gmx.de)
 Autoren: Fabian, Carsten, Manne