



# QUAX



Informationsblatt des Berliner Aero Clubs Mitte e.V.

7. Jahrgang

2. Quartal

Mai 2001

## „Wann wird's mal wieder richtig Sommer, ...?“

so'n ganz normaler. Wo man schwitzt und die Luft flimmert.

Die Saison begann, fragt sich nur wie. Der erste Flugtag war der 3. März 2001 und es wurden ein paar Starts gemacht.

Am 3. war auch unsere Mitgliederhauptversammlung, wo ein neuer Vorstand gewählt wurde:

1. Vorstand: Fabian Meise
  2. Vorstand: Daniel Günther
- Ausbildungsleiter: Gerald Baier  
Technik SF: Rainer Patzelt  
Technik Winde: Jan Krause  
Kassenwart: Thea Hein  
Jugendwart: Antje Behlendorf  
(Mitgliederverwaltung: Anja Schulz)



Foto: Wolfgang Oestreich

In Bezug zur MHV, muss ich noch mal erwähnen, dass noch eine ganze Menge Rechnungen nicht bezahlt worden sind. Einige Ratenzahler müssen noch einen Dauerauftrag nachweisen oder eine Einzugs Ermächtigung gestatten bzw. sollten vielleicht mal langsam mit der „Raten“zahlung anfangen!!!

Außerdem sollten weiterhin neue Mitglieder zu uns kommen, wo wir alle zu beitragen sollten.

Natürlich ist noch so einiges passiert. Stefan Goretzki, Daniel und ich fuhren ins ferne Schleswig, um einen neuen Benz, als Lepo zu kaufen.



Taten wir auch, bezahlten und fuhren wieder Richtung Heimat. Das Auto lief super, war nichts dran auszusetzen, bis es dann nach einer Pause auf einem Rastplatz bei Neuruppin nicht mehr anspringen wollte.



Foto: Anja Schulz

Der freundliche ADAC-Mann, der nach seinen eigenen Aussagen nicht „doohof“ war, brachte das Wägelchen auch super schnell wieder zum laufen. Bis auf den Flugplatz und das war's ... für's erste. Nun steht der Benz bei Meister Köntopp und wartet darauf „gestreichelt“ zu werden. Bis er dorthin kam, haben sich Jaegger und Krausejan seiner rührend angenommen und werden es vielleicht auch gern weiter tun, wenn sie hier und da mal eine unterstützende Hand bekommen könnten.



Foto: Anja Schulz

Mitte März verschlug es Daniel und mich dann ins „Land der Endungslosen“, wo es einige Sachen zu erledigen gab. So durfte ich mir auch mal die Geburtsstätte unserer „Mimmi“ (LS-1c – MI) bei Schneider anschauen. Da staunt man, wie aus solch runter gekommenen Baracken solch schicke Fliegerchen rauspuzeln können.

Anja

# Technik – jetzt!

Rechtzeitig zu Beginn des guten Flugwetters sind fast alle Flugzeuge wieder einsatzbereit. Nach dem zu Saisonbeginn ein Bocian und ein Pirat startklar waren und kurze Zeit später unsere Luftüberlegenheitssegler ASW24 und Discus im brandenburgischen Luftraum beobachtet wurden, stehen jetzt auch der zweite Bocian und die Ls1 zur Verfügung.

Die Winterwartung des Bocians musste aus Zeitgründen in der Windgarage erfolgen, was zwar auf Grund der inzwischen gestiegenen Außentemperaturen möglich war, aber nicht zur Regel werden sollte. Sowohl die Lichtverhältnisse als auch das rustikale Ambiente waren gewöhnungsbedürftig.

Die planmäßige Indienststellung der Ls1 wurde durch eine noch zusätzlich auszuführende Reparatur verhindert. Diese wurde jetzt fachmännisch ausgeführt und nicht nur Jan freut sich auf die ledschenderrie Mike India.



Foto: Anja Schulz

Das Kontrollprogramm für den Junior ist in vollem Gange, das Einreiben des HR-Bolzen erfolgreich vollzogen. Damit wird dieser auch in Kürze einsatzfähig sein.

Der Motor der Hauptwinde wurde ausgetauscht und läuft jetzt wieder zuverlässig. Probleme gibt es weiterhin mit unseren Fahrzeugen.



Foto: Anja Schulz

Nach dem wir jetzt unsere Flotte vereinheitlicht haben, sollte es doch auch möglich sein, diese am Laufen zu halten. Leider fühlt sich keiner verantwortlich. Da wird nach sechs Wochen Regenwetter lieber mit privaten Autos zurückgeholt, als sich um die Clubautos zu kümmern.



Foto: Wolfgang Oestreich

Fragt nicht immer: „Was soll ich machen?“ sondern: „Ich könnte das und das machen, weil ich den und den kenne“. Der Landesverband bildet keine Automechaniker aus.

So denn genug gemeckert, auf in eine neue Saison. Nächstes Jahr wird alles besser, schließlich ist das mit einem Hai ähnlich wie mit einer Katze.

Hals und Bänderriß,  
Kainer

## P.S. REDAKTION

Seit 11.05.01 fliegt die legendäre MI(mmi) wieder und es wurde von einigen auch schon kräftig umgeschult. Gleich am dritten Tag flog sie auch schon einen 300-er, nicht übel, ach so Markus müsste man in dem Zusammenhang auch noch erwähnen (sein erstes 300-er und 2 Wochen später noch mal 386 km, diesmal mit der ASW 24 und Papa, als taktischen Ratgeber))

– Gratulation und Hals-und-Beinbruch in Brandenburg)



Foto: Anja Schulz

Und noch etwas Besonderes sollte nicht unerwähnt bleiben:

Sicher ist vielen die ASW 27 aufgefallen, die an den letzten Wochenenden bei uns flog. Dieses schnucklige Fliegerchen hat bei uns seine Jungfernstarts gemacht.

Anja



# Neue Saison

Die neue Flugsaison konnte nach schlechten meteorologischen Bedingungen erst im April richtig starten. Dadurch hatten wir allerdings die Möglichkeit das Winterbauprogramm wenigstens zum größten Teil zu beenden.

Momentan befindet sich noch der Junior in der 1000h Kontrolle. Die Arbeiten lassen sich jedoch größtenteils nur von Segelflugtechnikern ausführen, wodurch die Fertigstellung erst auf die nächsten Wochen fällt.

Nach 1½ Jahren, vielen Problemen und der verbundenen Verzögerung, konnte jetzt allerdings unsere MI mit neulackierten Flächen dem Prüfer vorgestellt werden.

Nach dessen o.k. konnten Anja, Lars, Hannes, und Markus ihre Umschulung fliegen. Am Folgetag purzelten dann auch gleich 300 km mit Markus an Bord.



Foto: Anja Schulz

Die übrige Flugzeugtechnik steht seit Mitte Mai wieder komplett zur Verfügung.

Unsere Schwarztechnik befindet sich momentan in einem Zustand, der keine Ausfälle verzeiht. Es sollte wieder vermehrt unser Augenmerk auf den Winden und allen Fahrzeugen liegen. Glücklicherweise funktioniert der neue Windenmotor dank Jan, Jaegger, Hightower und allen voran Autodienst Köntopp wie erhofft. Trotz alledem muss mindestens eine der H3's instand gesetzt werden.

Der Benz hat wieder einen Auspuff, braucht allerdings wieder einen richtigen (!) Anstrich.

Unserer Neuanschaffung (2. Benz) werden demnächst die Krankheiten ausgetrieben und kann dann, wie geplant, unser Sammelsurium an Rückholautos ersetzen.



Foto: Anja Schulz

Grundsätzlich muss jedoch auf eine sorgfältigere Handhabung der Autos geachtet werden. Um das zu erreichen, werden (nach Jäger's Vorschlag) wieder Fahrtenbücher und eine Checkliste eingeführt. Dadurch lassen sich erstens die Betriebsmittelkosten besser überblicken und zweitens wird nachvollziehbar, warum der Tank und die Batterie zufällig leer sind oder keine Mülltonne am Wegrand stand.

Die Situation des Vereins auf dem Verkehrslandeplatz Fürstenwalde hat sich leider nicht wesentlich geändert. Einziger Anfang hinsichtlich der Verträge mit der Betriebsgesellschaft sind die Wohnwagen. Herr Heller hat wie angekündigt allen Wohnwagenbesitzern einen Vertrag zugesandt. Aufgrund unterschiedlicher Vorstellung hinsichtlich der Mietsache und des veranschlagten Preises, kam es jedoch nur zu vereinzelten Vertragsabschlüssen.

Die Vertreter der „IG-Wohnwagen“, Daniel und Christoph, haben einen Mietvertrag verfasst, der unsere Ansicht nach den gegebenen Umständen entspricht.

Bis dato hat sich Herr Heller jedoch nicht dazu geäußert.



Foto: Anja Schulz

Weiterhin möchte der Vorstand auf etliche organisatorische Dinge hinweisen. Uns ist aufgefallen, dass die Ratenzahlung teilweise ihren eigentlichen Sinn verfehlt.

Es ist ein Zugeständnis des Vereins, Mitglieder mit eng begrenzten finanziellen Möglichkeiten etwas zu entlasten, ohne aber die Möglichkeit zu bieten, fällige Rechnungen aufzuschieben.

In Einzelfällen sind immer noch Rechnungen des letzten Jahres offen.

In der Mitgliederhauptversammlung hat sich der Verein darauf geeinigt, im Falle der Ratenzahlung einen Nachweis über einen Dauerauftrag oder eine Einzugsermächtigung zu erbringen. Es sind weder bei Thea, Daniel oder mir diese Nachweise erbracht worden!



Foto: Anja Schulz

Problematisch scheint auch die Führung der Tagesprotokolle und Startlisten zu sein.

Jeder Pilot und der Startleiter ist dafür verantwortlich, dass die Zeiten stimmen, fehlende Zeiten nachgetragen und die Bemerkungen ausgefüllt werden. Ansonsten bedeutet es wesentlich mehr Aufwand, die Listen korrekt auszuwerten und die Rechnungen zu ändern!

Weiterhin möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass nach dem Einräumen des SKP und nach Flugbetriebsende der „Panzerschrank“ und **Fallschirmraum abgeschlossen** werden müssen. Die Verantwortlichkeit obliegt dem jeweiligen Startleiter.

Die Vereinswerkstatt entwickelt zurzeit unter der Woche ein gewisses Eigenleben. Mehrere Beispiele belegen, dass nicht jeder Werkstattschlüsselbesitzer der damit verbundenen Verantwortung in Bezug auf Sicherheit, Ordnung, Sauberkeit und kostenerträgliche Nutzung gewachsen ist. Wir werden uns dazu Maßnahmen überlegen.



Foto: Anja Schulz

In der letzten Zeit haben erfreulicherweise viele Mitglieder ihre Lizenz erhalten und wollen natürlich auf LS1, ASW und Discus umschulen. Es gab bisher nur die Qualifikation über die erbrachten Streckenkilometer. Dadurch kommen aber oftmals Piloten ohne Streckenambitionen zu kurz. Wir haben uns auf eine neue Regelung für Umschulungen geeinigt.

Die bisherigen Voraussetzungen für Streckenflüge bleiben erhalten. Hinzu kommt aber, dass alle Mitglieder mit Schein und einer bestimmten Alleinflugerfahrung umschulen dürfen, um am Platz fliegen zu können. (siehe Tabelle) Streckenflüge sind bei der Flugzeugvergabe weiterhin vorrangig zu behandeln.

	<b>Streckenflüge:</b>	<b>Flüge am Platz:</b>
<b>LS1:</b>	mind. 200 km mit Junior/ Pirat	PPL – C
<b>ASW 24 und Discus:</b>	mind. 300 km mit LS1/ mind. Junior	PPL – C und 50 Std. Allein- flugerfahrung (incl. Schulung)

In Hinsicht auf Gleichbehandlung aller im Verein bzw. zur Vorbeugung weiterer Unstimmigkeiten untereinander, sehen wir uns gezwungen hiermit alle **SONDERREGLUNGEN**, die zurzeit bestehen, aufzuheben! Wir betonen, dass die gesetzlichen Regelungen und die Festlegungen in der Vereinsatzung und Gebührenordnung für jeden gelten und auf jeden anzuwenden sind. *(beides ist auf der Homepage einzulesen)*

Zum Schluss möchten wir noch auf unsere **neue Homepage** hinweisen. Es lohnt sich wirklich öfter mal auf [www.baec-mitte.de](http://www.baec-mitte.de) zu klicken.

Fabian und Daniel





---

## Wenn der Horst morgens anruft .....

Wegen der diesjährigen schlechten wochenendlichen thermischen Bedingungen planten Horst und ich nun auch mal einen guten Tag unter der Woche zu nutzen. Dass es den darauffolgenden Dienstag schon klappen würde, hätte keiner gedacht.

Montagabend war noch Rätselraten angesagt. Eine hohe Abschirmung stand in unserem Raum und die Wetterberichte waren auch nicht eindeutig. Also wurde die Entscheidung auf den nächsten Morgen vertagt, da Horst immer noch an das Gute im Wetter glaubte.

Als ich am nächsten Morgen um 7 Uhr aufwachte, sah ich aus meinem Bett einen bedeckten Himmel und das Telefon schwieg. Zwei gute Gründe, sich noch einmal umzudrehen.

Um kurz nach acht wurde ich durch das Telefon geweckt. Horst war dran. „Alarmstufe Rot“ hörte ich nur am anderen Ende. Horst hatte die letzte Stunde damit zugebracht, sich alle Satellitenbilder im Ablauf genau anzuschauen.

Seine Meinung: „Schichtbewölkung wird nach Süden rausgedrückt, Luftmasse stimmt, wenig Wind, der Tag wird gut“.

Kaum zu glauben, aber 15 Minuten später saß ich im Auto nach Fürstenwalde.

Doch die Bewölkung wollte nicht so richtig auflockern und mehrmals musste ich unterwegs darüber nachdenken, ob es sich wirklich lohnt an so einem Tag blau zu machen. Nur Richtung Osten kurz hinter der Autobahn war ein blauer Streifen zu erkennen. Da ich Trottel die Verkehrsverhältnisse auf der B1 um diese Uhrzeit nicht kannte, kam ich erst ca. 10:20 am Flugplatz an. Horst hatte alles was er alleine machen konnte vorbereitet und für 10:45 die F-Schlepp-Maschine bestellt.

Dank Tom und seinem Praktikumskollegen ging das Aufbauen zügig voran. Das Befüllen mit Wasser mussten wir aus Zeitgründen canceln. Nun blieb nur noch die Streckenwahl. Südlich und nördlich von Fürstenwalde hatten sich inzwischen schöne Cumulanten entwickelt, während im Westen immer noch dicke Schichtbewölkung zu sehen war.

Immer noch skeptisch, lies ich mich von Horst von 550 auf 650 km hoch handeln. Also einmal um Berlin rum. Klix-Gardelegen-Pfingstberg war angesagt.

Um ca. 11:00 gestartet, fanden wir beide gleich einen richtigen Bart und ab ging's Richtung Süden. Die Basis lag am Anfang so bei 1200m. Die Bärte waren unrund und eng, aber manchmal konnten wir die drei Meter finden. Kurz vor Klix (ca.35km) wurde die Bewölkung stärker. Es zog zu und nur vereinzelt an

Wolkenlücken konnte man noch gute Thermik erwarten. Das bremste uns ein wenig. Trotzdem erreichten wir gegen halb eins mit einem 95er Schnitt Klix.



Foto: Hans Jessel, Kalender: „Die Wetterkarte“, Eiland Verlag

Ist schon ein komisches Gefühl, wenn an der Wende der Logger umschaltet und 250km Distanz zum nächsten Wegpunkt anzeigt werden.

Nun hieß es nur: schnell aus der sächsischen Suppe raus und rauf auf die Sandrennstrecke Richtung NW. 20km nach Klix stand die Sonne in den Kohlegruben und auch wieder die ersten drei Meter.

Endlich ging es auch etwas höher auf 1500m. Da südlich des Schenkels alles abgeschirmt war, musste man sich relativ weit nördlich halten, um im Bereich guten Steigens zu bleiben.

Dicht an Jüterbog vorbei, erreichten wir Lüsse. Schnell einen Gruß an unsere lieben Vereinsmitglieder, die ihre leidvolle ZIVIZEIT in Lüsse absitzen müssen und weiter ging's Richtung A2. Hier besserte sich das Wetter wesentlich. Die Basis stieg noch mal 100m an und die Steigwerte gingen schon mal an die fünf Meter.



Foto: Rainer Drexel,, Kalender: „Die Wetterkarte“, Eiland Verlag

Wer jetzt denkt, eigentlich kann man jetzt mit lesen aufhören, denn der Rest wäre sture Bolzerei, der irrt. Hinter der Elbe drückte es von N her blau herein. Die Cumulanten lösten sich auf. Schnell noch bei Berlin-

Radar nachgefragt – ein Glück, das Sperrgebiet vor Gardelegen war ab 3700ft GND frei gegeben. In der Mitte des Schiessgebietes brachte mich dann eine Kondenz auf Wendehöhe.

Mit einem 95er Schenkelschnitt wurde gewendet. Es war kurz vor halb vier. Schon wieder zeigte der Logger 185km to next waypoint.

Auf Kurs sah's echt Scheiße aus. Alles blau. Der Versuch auf Kurs zu fliegen, scheiterte an der schlechten Thermik bzw. an den fehlenden Kondenzen im Blauen.

Bis Stendal machte ich das Spiel mit, immer im starken Saufen tief runter, um dann einen Meter zu kurbeln. Kurz überlegte ich abzurechen, im Süden unter Wolken nach Hause zu fliegen. Außerdem hatte ich doch am nächsten Morgen Präsentation unserer Projektarbeit in der UNI. Einfach alles Scheiße.

Direkt in Richtung Berlin standen immer mal wieder Wolkenfetzen. Ich entschied mich für diese Richtung, einfach um auch näher an Berlin ranzukommen um zu sehen ob ein nördliches Umfliegen möglich ist. Kurz hinter der Elbe südlich eines Schiessgebietes, der erlösende Bart. Unter einem kleinen Fetzen standen vier Meter.

Ab da bin ich mir sicher. Mich an den kleinen Wolkenfetzen orientierend umschiffe ich den Luftraum Berlin. Die Grenze zum Blauen ohne Kondenzen ist sehr knapp.

Gutes Navigieren war jetzt gefragt und mehrmals dachte ich: Ein Königreich für ein LX 20 mit Luftraumstruktur.

Richtung Osten ging es genauso weiter. Die Wolkenfetzen standen mitten im FL65 Bereich von Berlin. 5km weiter südlich und der Weiterflug wäre mehr als schwierig geworden. Dann wieder die frustrierende Einsicht: Die letzte Wende liegt im Blauen.



Foto: Gernot Westendorf, Kalender: „Die Wetterkarte“, Eiland Verlag

Ich flog so lange die Wolkenfetzen entlang, bis ich querab der Wende war. Hier noch mal hoch, 15km

hin und zurück, noch mal ein bisschen Höhe getankt und endlich Kurs auf die Wolken im Süden nehmen können, mit denen ich seit 185km liebäugelte.

Ab da war die Sache geritzt. Über Eberswalde noch mal gekurbelt und dann unter Wolken Endanflug nach Hause. Um 18:29 berührte das Discusrad wieder den fürstenwalder Boden.



Bild: Segelflugbildkalender 2001

Es war ein wunderschöner Flug, der nahezu alle Thermikvarianten, die wir im Flachland haben aufzeigte. Und natürlich spannend dazu. Und er hat wieder mal gezeigt, wie wichtig eine gute meteorologische und taktische Vorbereitung ist.

Deshalb an dieser Stelle vielen Dank an Horst, der mir damit diesen Flug ermöglicht hat.

Daniel

## „Der rote Baron“ und seine weiteren Wandlungen

Fast drei Jahre sind seit den letzten offiziellen Neuigkeiten zur D-4403 vergangen. Eigentlich normal, denn sie fliegt - und das auch weiterhin am Platz in Fürstenwalde.

Neu ist, dass sich die Eigentümersituation geändert hat. Jörg hat sich (vielleicht zeitweilig?) in weniger turbulentes Umfeld zurückgezogen. Er hat seine Anteile am „roten Baron“ verkauft und sich offiziell aus der Haltergemeinschaft mit mir ausgeklinkt.

Nunmehr besteht papierrechtlich eine neue Haltergemeinschaft zwischen mir und Lothar. Jörg will sich noch weiterhin moralisch mit verantwortlich fühlen, sozusagen „Halter ehrenhalber“.

Ansonsten soll sich für das Gästefliegen und Chartern des „roten Baron“ an den 1998 geäußerten Wünschen, Hoffnungen und Gebühren nichts ändern.

---

Schließlich steht das Fliegen und die Sicherheit im Mittelpunkt, andererseits bewegen sich auch die Kosten nicht nach unten. Also:

- Die D-4403 soll vordergründig am Platz oder in Platznähe Fürstenwalde eingesetzt werden und ist nicht für Kunstflug zugelassen.
- Wollen PilotInnen des BAeC mit der D-4403 fliegen, ist das nach Absprache mit einem der Halter beim Briefing möglich. Als Chartergebühr der Ka7 mit ein oder zwei BAeC-Mitgliedern erheben wir (neben den BAeC-Startgebühren) für jede angefangene Viertelstunde jeweils 5,00 DM.
- Wer als PilotIn des BAeC Gästeflüge mit der D-4403 für Familie oder Freunde machen will, muss das nur mit einem der Halter beim Briefing, oder auch vorher, absprechen. Die Gebühren orientieren sich an den Preisen des BAeC für Gästeflüge.
- Wir führen natürlich auch gern Gästeflüge für Bekannte und Besucher durch, zu gleichen Konditionen.



Foto: Annette Joos

Übrigens, zur „Notausstattung“ der D-4403 gehört der Ka7-Hänger. Einzelheiten werden bei der Absprache zum Chartern oder zu Gästeflügen geklärt.

Falls jemand für andere Transporte den Hänger benutzen will, dann bitte vorher mit mir klären und sich Papiere und Schlüssel geben lassen.

Annette

## Mitteilung

Am 7. und 8. Juli 2001 findet auf dem Flugplatz Fürstenwalde wieder mal ein Flugplatzfest statt. Dementsprechend werden viele Leute dort sein, die vielleicht auch gern mal bei uns einen Gästestart machen wollen. D.h. dass ggf. ein Bocian für solche Zwecke genutzt werden sollte und alle fleißig mithelfen müssen, damit die Gäste glücklich sind. Da diese unsere Finanzen ja nicht unerheblich aufbessern.

Am Samstagabend ist dann noch eine öffentliche Fliegerparty mit Livemusik angesagt.

Das Flugplatzfest kostet Eintritt: Kinder bis 14 Jahre frei und Erwachsene 8,- DM/Tag. Hoffentlich nicht für „Platzansässige“.



Foto: Anja Schulz

---

Nachdem es nach der letzten Ausgabe des QUAX bzw. nach der Versammlung Ärger über den Inhalt gab, möchte ich an dieser Stelle noch mal betonen, dass weder ich noch der Vorstand das Recht haben Artikel zu zensieren oder auszusortieren, die Vereinsmitglieder im QUAX veröffentlichen wollen. Das heißt nicht, dass ich oder der Vorstand mit der Aussage in den jeweiligen Texten übereinstimmen.

Der QUAX ist nicht Organ des Vorstandes noch meine eigene Zeitung, das heißt, dass jeder Einzelne mir seine Artikel zuschicken kann, auch wenn der Inhalt noch so absurd sein sollte. Es reicht wenn derjenige der Meinung ist, dass der Inhalt die Vereinsmitglieder angeht.

DIE REDAKTION



## Bilderrätsel der Ausgabe:



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

**Blähbauch:** Ballonfahrer. Können sich wegen ihres Volumens auch nur langsam bewegen und entledigen sich ihrer angesammelten Warmluft in einem langen Furz bei der Landung.

**Die landestypische Küche:** also es gibt die Österreichische, Schweizer und Italienische Küche.

## Termine:

### Vereinslehrgang

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  
Fürstenwalde: 07.09. – 09.09.2001

Bundesjugendvergleichsfliegen  
Kammermark: 28.09. – 30.09.2001

### Ergebnisse:

Starts gesamt: 436  
Starts Schulung: 291

Flugzeit gesamt: 168 h 25 min  
Flugzeit Schulung: 34 h 49 min



--



3



--

Die Spanische Kost wird von vielen goutiert. Auch die Küche vom Balkan ist nicht zu verachten. Uli Gmelin hat versucht uns das griechische Gyros schmackhaft zu machen. Ich will mich einfach auf Europa beschränken. Habt ihr schon mal gehört, dass einer des Essens wegen nach England fährt? Na bitte! Zum Rest der Welt möchte ich nur bemerken, dass in Afrika, Amerika Australien und Neuseeland ebenfalls hervorragend gekocht wird. Wenn es über einem Kohlekraftwerk wider Erwarten mal nicht nach oben geht: das ist **Kohldampf schieben** pur.

**Segelflug-Kunstflug:** kommt mir vor wie Leute die gern japanisch essen und Fugu-Kugelfisch mögen. Dieser Fisch hat die unangenehme Eigenschaft absolut tödlich zu sein, wenn er nicht richtig zubereitet wird. Und gerade deswegen essen ihn die Leute. Im Spiegel Nr. 23 v. 5.6.00 steht zu lesen: *Der kulinarische Kick entsteht durch ein leichtes Prickeln auf der Zunge.* Ob es bei Kunstfliegern Ähnliches hervorruft, wenn sie in Bodennähe ihre Kunststücke fliegen?

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

## Wir gratulier(t)en am:

Christoph	Werner	06.05.78
Fabian	Meise	08.05.79
Felix	Heene	09.05.86
Hans	Uckert	11.05.26
Markus	v. Schaewen	21.05.83
Axel	Pohl	26.05.63
Lars	Koch	26.05.83
Paul-Philipp	Kiefel	31.05.93
Bertram	Baumann	07.06.74
Tina	Perschke	10.06.81
Tobias	v. Schaewen	10.06.89
Wilfried	Quast	12.06.54
Andreas	Arndt	16.06.78
Wolfram	Horn	18.06.49
Marie	Bradschelt	18.06.95
Renato	Holzhauser	19.06.68
Andreas	Vogele	20.06.76
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
Gerhard	Hanke	06.08.25
Martin	Häusler	02.08.87
Anna	Schefer	07.08.82
Denny	Frähsdorf	10.08.75
Sven	Brummack	18.08.78
Heinrich	Hein	20.08.46
Thea	Hein	21.08.49
Rüdiger	Ahlgrimm	25.08.43
Antje	Behlendorf	27.08.78
Florian	Böhm	31.08.86

### Impressum:

Herausgeber: Vorstand des Berliner Aero Club Mitte e. V.  
Adresse: Gaudystr. 24, 10437 Berlin, f  
Telefon/Email: Vorstand: 030/44356577,  
[fabian.meise@berlin.de](mailto:fabian.meise@berlin.de)  
Ausbildungsleiter: 03338/759546,  
[geraldbaier@online.de](mailto:geraldbaier@online.de)  
Bank: Berliner Sparkasse, BLZ: 100 500 00,  
Konto-Nr.: 1923 31 2509  
Redaktion: Anja Schulz, Chausseestr 101,  
10115 Berlin, ☎ 030/ 28 38 69 59  
Email: [schluz@gmx.de](mailto:schluz@gmx.de)  
Autoren: Rainer, Fabian, Daniel, Annette, "das Internet"