

Sommer vorbei, ... wieder ein QUAX

So jetzt musste ich mal wieder eine Zeitung fertig machen. War ja schon ganz auffällig, wie alle Leute mich fragten, wann denn nun der nächste „QUAX“ endlich käme.

Natürlich gibt es eine ganze Menge zu berichten, was in diesem Sommer alles so vorgefallen ist.

Auch wird eine ganze Menge erzählt und es ist erstaunlich welche Ausmaße das menschliche Ohr und die sich daraus ergebende Phantasie annehmen kann.

Also glaubt nicht alles was so geredet wird ... glaubt nur was im „QUAX“ steht! Wenigstens knackt der nicht ... !



Ein Sommerlehrgang wurde durchgeführt, wie jedes Jahr; die Brandenburger/Berliner Meisterschaft aller Klassen in Finsterwalde fand statt (war wirklich eine Reise wert!) und so mancher hatte seine persönlichen Erfolge in der Fliegerei oder auch nicht, ha.

Unser Wohnwagenpark ist direkt wohnlich geworden, wenn doch da bloß nicht immer Leute wären, denen ab und zu der Arsch platzt, weil das ist doch so laut, da versteht man sein eigenes Wort nicht mehr und außerdem wollen einige Leute schlafen. Und so manch anderer hat seine liebe Not mit der „Ordnung“, die sich ihm bietet, wenn er des morgens aus dem Wohnwagen purzelt. Oder dem einen kommt ein Eimer samt Geschirrinhalt abhanden und taucht wenige Tage später, wie durch Zauberhand, wieder auf. Auch kann man im Wohnwagenpark wunderbar mikrobiologische Studien betreiben, eben in diesen Geschirrablagerungen vor diversen Behausungen. Mitunter kann man diese wunderschönen

Naturbeispiele über Wochen betrachten und zuschauen, wie sie wachsen und gedeihen ohne das eine menschliche Hand sie hegen und pflegen würde.

Also wenn da mal nicht ne ganze Menge los war ...

Anja



Sommerlehrgang 2000 ?

Ja, auch dieses Jahr fand wieder der Sommerlehrgang statt. Ob man diesen Lehrgang als „Sommerlehrgang“ bezeichnen kann, weiß ich nicht, denn das Wetter war nicht sonderlich sommerlich. Er wurde vom 31.07. bis 13.08.00 durchgeführt. Man kann behaupten, dass gerade mal eine handvoll Schüler diesen Lehrgang wahrgenommen haben. Aber was lobenswert war, es traten jeden Morgen die gerade eingetretenen Schüler zum Flugbetrieb an. Kein Wunder, dass nach einer Woche ein eingespieltes Team, wenn auch ein kleines, die Flugzeuge schnell an den Start brachte.

Für diejenigen, die seit dem Lehrgang noch nicht auf dem Flugplatz waren, sei an dieser Stelle gesagt, dass die Schüler ihren Bowlingfond vom vorigen Jahr, für einen neuen 2,50 m langen Tisch und 8 Stühle eingesetzt haben. Leider klappt es mit dem Sauberhalten noch nicht so, wie es sich ein Jugendwart nun einmal vorstellt! Deshalb werden Veronika und ich die vielen frühen Morgen nicht vermissen, die wir mit dem Saubermachen verbrachten, denn dafür sind wir jeden Morgen bis zu einer halben Stunde eher aufgestanden. Ja, ich weiß ein Foto wäre angebracht, aber ich kenne noch so etwas wie Sitte!!!

Trotz der geringen Beteiligung sind wir geflogen und ich denke, dass fast alle zufrieden waren. Es wurden

2 A's, 1 B und 1 C im Sommerlehrgang praktisch absolviert.

Es gibt etwas, was ich nicht nur auf dem Flugplatz vermisste und das ist der Zusammenhalt, der leider aufgrund einiger Diskrepanzen nicht immer gewährleistet ist, aber ich hoffe, dass das nur eine Frage der Zeit ist.

Vielleicht wird es ja im nächsten Jahr wieder so einen Sommerlehrgang geben, den ich mal kennen gelernt habe. Zu den Zeiten waren der Bunker7, baden am Trebuser See mitten in der Nacht oder Volleyball spielen bis zum Sonnenuntergang angesagt. Tja, das ist wohl der Lauf der Dinge.



Als weiteren Ausblick auf das nächste Jahr wünsche ich mir eine noch bessere Organisation, wo vielleicht nicht immer dieselben etwas bewegen wollen. Ich könnte mir vorstellen, dass jeder ein wenig helfen kann!!!

So, dann komme ich mal zum Ende, denn ich hab genug geschwafelt.

ANTJE das Flugplatzhuhn hat gesprochen

Berlin / Brandenburger Landesmeisterschaften in „Fenster“wäldern

Ich habe mich zwar nicht nach der Vergangenheit der Stadt erkundigt, aber es sieht ganz danach aus, dass sich einst ein paar Segelflieger niedergelassen haben, um einen Flugplatz zu eröffnen.

Irgendwann später kamen, folgten die ersten Siedler und gründeten eine Stadt.

Um dem Ganzen auch einen Namen zu geben, entschied man sich für Finsterwalde, da reiner schwarzer Dreck in der ganzen Umgebung und besonders da, wo es sich die Segelflieger gemütlich gemacht hatten, vorzufinden war. Und „Heidekrautfurt“ o.ä., entsprechend dem zweithäufigsten Vorkommnis, klingt eben nicht.

Ungeachtet dessen wurden dort die diesjährigen Landesmeisterschaften ausgetragen. Es vollzog sich ein schönes Beispiel für eine funktionierende Länderehe, allerdings nur aus Berliner Sicht. Beide wollen und nur einer macht letztendlich. (Und es war nicht der Berliner Landesverband.)

Geflogen wurde in drei Klassen, Gemischte Klasse, Clubklasse und „Offene“ Klasse.

Insgesamt nahmen vierzig Flugzeuge teil. Wir starteten mit vier (von sieben Berlinern!) ins Rennen. Mit dabei waren Daniel, Willy, Heinrich, ich und etliche Helfer, denen an dieser Stelle herzlich gedankt sei.

Schon fast untypisch für diesen Sommer hatten wir schönes Wetter und wir konnten immerhin fünf von acht möglichen Wertungstagen fliegen.

Die ausgeschriebenen Strecken maßen von 200 bis zu 470 km in der Club- und ca. 500 km (???) in der Offenen Klasse.

Damit erreichten wir für unsere Vereinswertung ca. 6000 Streckenkilometer und nicht zu vergessen, knapp 100 Liter Bier.

Leider war der Kostenaufwand und die „Geldschneiderei“ der Gastgeber zumindest in meinen Augen etwas abschreckend und man kann nur hoffen, dass sich diese Tendenzen in naher Zukunft nicht festigen. Vielleicht entscheiden sich dann auch mehr Piloten zur Teilnahme.

Trotz allem glaube ich, hat es allen Teilnehmern viel Spaß und schöne Flüge gebracht.

Fabe



Landesjugendvergleichsfliegen 2000

Das oft belächelte und als Landewettbewerb für sowieso noch nichtskönnende Schüler erfundene Jugendvergleichsfliegen, fand wieder in FÜWA statt.

Es traten insgesamt 18 Piloten an, um ihren Spaß zu haben und sich vielleicht für das kommende Bundesjugendvergleichsfliegen zu qualifizieren.

Der BAeC schickte gleich fünf Wettbewerber ins Rennen, die sich in ihrer Rolle als Lokalmatadore sehr gut geschlagen haben.

Insgesamt platzierten sich alle in der vorderen Hälfte.

2. Platz : Lanzelot

5. Platz : Hannes

6. Platz : der kleine Muck

8. Platz : Lars und auf Rang 10 landete Markus.

Um die hervorragende Gruppenleistung zu vervollständigen durfte nach der offiziellen Wertung die Jury zeigen, wie man „richtig“ fliegt (oder auch nicht). Das hierbei zur Bewertung eingesetzte

objektive Kuratorium kürte natürlich Horst zum Sieger. Er traf zwar nicht das Zielfeld, konnte aber durch seine Darstellung von horizontalen und vertikalen Kreisen, sowie einer sauberen Platzrunde beeindrucken.



Um die ganze Sache abzurunden wurde am Abend gegrillt und gefeiert.

Ich hoffe es hat allen Spaß gemacht und vielleicht hat der ein oder andere noch Lust mit nach Laucha zum Bundesausscheid zu reisen, um Lanzelot zu unterstützen.

Fabe



Zu weit, zu kurz und wieder zu weit

Das war wohl eines der Hauptprobleme der 18 Teilnehmer beim Landesjugendvergleichsfliegen vom 08. 09. - 10. 09. bei uns in FÜWA.

Neben der Ziellandung sollte in drei Durchgängen aber auch noch die perfekte Beherrschung des Starts, des Slips und einer sauberen Platzrunde unter Beweis gestellt werden. Bewertet wurden weiterhin zwei 45°- Kreise, ein Kreiswechsel und eine hochgezogene Fahrtkurve von einer Jury aus fünf mehr oder minder fähigen Fluglehrern (wie sich später noch ohne jeden Zweifel herausstellen sollte). Jeder der 5 teilnehmenden Vereine brachte einen Fluglehrer als Jurymitglied und ein Flugzeug für die Wertungsflüge mit: Pirat (Friedersdorf), Ka 6 (Lüsse),

ASW 15 (Saarmund), Astir CS (Grambecker Heide), Junior (unser glorreicher Verein).

Bereits am Freitagnachmittag fanden eine Reihe von Einweisungsstarts statt, was wohl auch fast in einen Nachtflugbetrieb ausgeartet wäre.

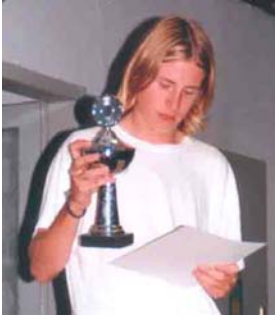
Sonnabends wurden dann nach weiteren Einweisungsstarts und anfänglichen Problemchen (Benz hat keinen Diesel, etc. ... wir kennen den Spaß ja alle) gegen Mittag die ersten Wertungsstarts gemacht. Schon nach den ersten Starts war jedem klar, was am meisten Probleme bereiten sollte, wer hätte es gedacht: der Slip und die Ziellandung. Da war der Slip mal zu flach, mal als solcher gar nicht erkennbar und mal vielleicht ganz schön aber zu kurz. Danach galt es dann auch noch sich darauf zu konzentrieren, den Flieger in einem markierten 10 m langem Feld zu platzieren. Alles andere brachte Punktabzüge, besonders das zu kurz kommen wurde mit empfindlichen Abzügen bedacht, wie ich am eigenem Leibe zu spüren bekommen sollte. Auch ansonsten wurde zum Feld hingehungert was das Zeug hielt, drüber hinausgeschossen und mehr reingeplumpst als reingelandet. Die saubere 0-Punkte-Landung blieb eher die Ausnahme und trug auch nicht halb so viel zur allgemeinen Freude bei, wie die missglückten Versuche.

Das Wetter meinte es auch gut mit uns, der Himmel war zwar überwiegend bedeckt, aber die Schauer am Horizont blieben uns zum Glück erspart. Zu kämpfen hatte man lediglich mit dem mitunter starken Seitenwind, der sich natürlich vorzüglich eignete um allen Anwesenden zu zeigen, wie gut man doch auch ohne Vorhalten prima starten kann und wie sicher man die Schiebelandung auf den Acker bringt.



Nach dem letzten der drei Durchgänge, die dann nach anfänglichem Bedenken doch noch recht zügig über die Bühne gingen (jeweils ca. 2h) kam man zum inoffiziellen Höhepunkt des Flugbetriebes: Die 5 Jury-Fluglehrer durften ihr Können mehr oder weniger freiwillig unter Beweis stellen. Wider Erwarten waren die Ziellandversuche nicht weniger amüsant als die Vorangegangenen. Von zu kurz über getroffen bis zu weit (uns blieb bloß das tapfere Hinterherwinken über) war wieder alles dabei.

Danach ging es dann endlich zur feierlichen Siegerehrung in den Clubraum, wo sich dann die meisten Teilnehmer mit dem olympischen Gedanken (Dabei sein ist Alles!!!) zu Frieden geben mussten. Der Gewinner (Robert Otto, FCC, noch!!!) -



durfte sich über einen Motorkunstflug und die Qualifikation zum Bundesjugendvergleichsfliegen freuen, und der Vizemeister (unser Bernd, besser bekannt als Lancelot) darf sich 15 min lang im Simulator die E... rund und wund fliegen und hat sich auch fürs Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha vom 21.09. bis 23.09. qualifiziert und wird dort u.a. von BAeC - Fans unterstützt werden. Von dort wird es dann bestimmt auch wieder einen Bericht geben. Der Abend ist dann natürlich noch in der von unseren Partys gewohnt lustigen Art und Weise ausgeklungen, und am Grill konnte der Tag noch mal ausführlich ausgewertet werden und ein jeder hatte Gelegenheit mit anderen Flieger- und Heldengeschichten auf den Putz zu hauen.

Auf die höfliche Beschwerde einer Anwohnerin hin, mussten wir dann aber ab ein Uhr den musikalischen Teil stark einschränken.



Was bleibt, ist zu sagen, dass alle Teilnehmer behauptet haben, dass es Spaß gemacht hat und denen zu danken, die sich mal wieder auch schon lange vorher den Arsch aufgerissen haben, also vor allen Fabian, der den Wettbewerbsleiter souverän gemimt hat und Antje unserer amtierende Jugendwärtin.

Markus

Kommentar der Redaktion

Um die 3 guten Dinge, hier Niederschriften, abzurunden, auch noch ein Wort meinerseits, da ich Zeuge der objektiven Entscheidungen der Jury sein durfte und sich mir nun die Frage stellt, ob nicht die

Anwesenheit von Daniel und mir ein wenig mit dem Erfolg unserer Jungs zu tun hat, da ja alle unter die ersten 10 gekommen sind und in der Mannschaftswertung auf Platz 1 stehen dürften? Leider befolgte ein Teil der Vertreter unseres Vereins unseren gut gemeinten Rat nicht, vorher noch mal Übungsstarts zu machen, um selten geflogene Slips und Ziellandungen zu üben – „Brauchen wir nicht, können wir alles“ – klang es so daher.



So bestätigte sich zwar die Aussage, aber erst im 3. und letzten Durchgang, da sie ja die ersten beiden Durchgänge zur „Übung“ nahmen. Aber wie gesagt kann man eigentlich nur stolz sein auf die Jungs, da sie sich ja hervorragend geschlagen und wieder mal bewiesen haben, welcher Verein die „saubersten Slips“ vorweisen kann, hihi. Und auch an fähigen Lehren fehlt es bei uns nicht, das kann ja für unsere Flugschüler nur Früchte tragen.

Da fällt mir ein, dass man ja eigentlich mal ein Lehrervergleichsfliegen machen müsste, nur so innerhalb des Vereins. Wäre bestimmt ein sehr lustiges Unterfangen. Na vielleicht in der nächsten Saison im Frühjahr, wenn sonst noch keine Action ist.
Anja

Die MI - eine unendliche Geschichte?

Die Lackierung der MI-Fläche ist leider immer noch nicht abgeschlossen. Die Gründe dafür sind vielseitig. Der Lack, der LS 1c befand sich sozusagen im „Endstadium“. Die Lackrisse hatten großflächig die weiße Polyesterschicht bis in den Faserverbund durchdrungen. Eine Neulackierung oder eher Reparatur der Oberfläche gestaltet sich dann sehr aufwändig, wenn man eine langfristig gute Qualität erzielen will. Deshalb stand auch zu Beginn ein Vorschlag im Raum, allem Ärger aus dem Weg zu gehen, und die MI zu verkaufen. Dem entgegen stand der niedrige Verkaufspreis und die einstimmige Meinung, dass dieses Flugzeug, „The Legendary MI“ und der BAeC zusammengehören.

Wie viel Arbeit es nun wirklich war, dass können Euch am besten Lars und Hannes erzählen. Die einzigen, die kontinuierlich an den Flächen mitarbeiteten. Natürlich darf man auch nicht vergessen, dass viele Arbeiten von den Mitgliedern

das erste Mal gemacht wurden und ich auch nicht immer jedem über die Schulter gucken konnte. Die dadurch entstandenen Fehler mussten behoben werden, aber alle Beteiligten haben aus diesen Fehlern gelernt und ich hoffe, dass dieses Wissen um diverse Arbeitsschritte, Projekte wie den TWIN schneller vorantreiben.

Wir hoffen, die Arbeiten an den Flächen in 3 Wochen abgeschlossen zu haben!

Nun ist die LS 1 eine ganze Saison ausgefallen! Sicherlich tragisch, da so mancher schöne Überlandflug auf der MI nicht stattfinden konnte. Kein Grund aber, das durch die MI möglicherweise eingeflogene Geld dieser Saison und die Kosten einer Lackierung gegeneinander aufzuwiegen. Vergleichbare Arbeit in einem LTB sind mit einem Rechnungsbetrag von mindestens 11.000 DM anzunehmen.

Auf Beschluss des Vorstandes wird dieses Jahr auch keine Nachprüfung stattfinden, da die Lackierung des Rumpfes anschließend beginnen soll. Keine Angst, dies gestaltet sich nicht so aufwendig wie die Flächen, da die Tiefenrisse nur partiell an den lackierten Formnähten auftreten und deshalb auf das Auflaminieren eines Gewebes verzichtet werden kann. Außerdem haben wir mit Lars und Hannes mittlerweile zwei „Spezialisten“ für Faserverbundlackierungen.

Somit werden wir nächstes Frühjahr eine komplett überholte MI zur Verfügung haben, und ich hoffe, dass der Wettergott uns eine bessere Saison beschert als dieses Jahr und wir jedes Flugzeug brauchen.



Noch ein paar Worte zu den anstehenden Projekten. Aufgrund der mangelnden Beteiligung an LS 1c und Pirat, sehe ich die Durchführung der Projekte „Werkstatt“ und „TWIN“ gefährdet.

Sicher ist es jedem selbst überlassen, ob er Segelflug betreibt, um ein schönes Wochenende am Flugplatz zu verbringen oder ob er die Sache ernster sieht. Ich sehe in meinem Hobby auch den Ansporn anderen diese wunderschöne Freizeitbeschäftigung näher zu bringen. Um aber erfolgreich zu sein, muss sich auch das Umfeld stetig weiterentwickeln, muss

Segelfliegen attraktiv gestaltet werden, um gegen andere „Freizeitanbieter“ zu bestehen.

Diese beiden Projekte fördern langfristig die Attraktivität des Vereins, da zum einen durch die Werkstatt erhebliche Kosten gespart werden können und zum anderen mit dem Doppelsitzer ein Schulungsgerät für Streckenflug und Kunstflug zur Verfügung stehen wird.

Hiermit bitte ich jeden selbst zu überlegen, wie viel Zeit er investieren möchte, um sich und anderen ein besseres „Freizeitangebot“ zu ermöglichen.



Eine andere Problematik ist die mir auffällig scharfe Trennung der Zuständigkeitsbereiche.

Wir müssen die Leute dort einsetzen, wo wir sie benötigen und neue Personen schneller integrieren. So mancher Verein ist schon kurz vor dem Scheitern gewesen, da nur 10% frustrierter Mitglieder den Verein getragen haben.

Kurz gesagt: Wir müssen die Arbeit besser verteilen!

In letzter Zeit hörte ich immer wieder, dass Probleme des z.Zt. fehlenden Gemeinschaftssinnes in unserem Verein. Dieser entsteht nicht nur bei gemeinsamen Grillabenden und Volleyballspielen, sondern er entsteht auch, wenn man zusammen Ziele definiert und versucht daran gemeinschaftlich zu arbeiten. Das geschaffene Resultat ist nicht nur das, z.B. frisch gewartete Flugzeug, sondern auch ein Gemeinschaftssinn!

Daniel

Aus Eins mach Zwei!

Beim diesjährigen Flugbetrieb zeichnete sich eine erfreuliche Entwicklung ab!

Eine Meute aus frisch gebackenen Schein-Inhabern, 50-km-Aspiranten und Menschen, die das „Streckefliegen“ für sich entdeckt haben, schlugen sich selbst bei mäßigen Streckenwetter um den Junior.

Wir haben also einen starken Nachwuchs an Streckenfliegern, wie z.B. Markus, Lars, Hannes, Anja, Gerd Rüdiger und den Muck.

Diesen Gedanken aufgreifend hatte ich eine Idee: ...

Wie wäre es, einen unserer Superflieger (Discus oder ASW 24) zu verkaufen, und dafür zwei gut ausgerüstete Clubklasseflugzeuge anzuschaffen.

Sicherlich liefert die Idee Zündstoff für viele Diskussionen, deshalb habe ich vorneweg schon einmal versucht, wichtige Argumente zu sammeln. Grundsätzlich ist trotz geförderter Finanzierung ein Verkauf von ASW 24 oder Discus möglich.

- **Das Auslastungsargument**

Sicherlich ist es so, dass nur an ca. 10 Tagen im Jahr Wochenendbetrieb mit allen Clubfliegern stattfindet, aber als Segelflieger sind wir nun mal auf das Wetter angewiesen und wir haben Nachwuchs, der Überland fliegen will. Für diese Tage hätten wir ein Flugzeug mehr zu vergeben, ganz abgesehen von Fluglagern, Fliegerurlauben und/oder Wettbewerben.



- **Das Wartungsargument**

Wie relativ wartungsarm Kunststoffflugzeuge sein können, sieht man an ASW 24 und Discus. Die Modelle der alten Standardklasse stehen den neuen Mustern daher nicht nach, sind z.T. weniger wartungsintensiv, z.B. haben sie keine hydraulischen Systeme. Eine bekannte Problematik ist der Zustand der Lackierung. Hierauf müsste beim Kauf besonders geachtet werden.

- **Das Kostenargument**

Discus oder ASW 24 würden bei einem Verkauf ca. 70.000 - 80.000 DM erzielen. Für ca. 35.000 DM erhält man gut ausgerüstete Komplettsysteme (Hänger, Grundinstrumentierung, Funk, Endanflugrechner und natürlich das Flugzeug) der alten Standardklasse, z.B. LS 1f, Cirrus oder ASW 15.

Die Versicherungssummen der Kaskoversicherung blieben konstant. Die Kosten einer zweiten Haftpflichtversicherung sowie Wartungskosten und Prüfgebühren wären zusätzlich zu tragen.

Die Fluggebühren müssten sich auf Höhe der LS 1c bewegen. Wie sich die Abzahlung des Kredites zu den eingeflogenen Fluggebühren verhält, müsste dann geklärt werden (→ neue Fluggebührenordnung??)

- **Das Sicherheitsargument**

Segelflugzeuge, wie Discus und vor allem ASW 24 beinhalten in ihrer Konstruktion neuste Sicherheitsmerkmale, wie z.B. Sicherheitscockpit und automatische Anschlüsse aller Ruder.

Das Ziel nur noch Flugzeuge mit automatischen Ruderanschlüssen anzuschaffen, sollte man nicht aus den Augen verlieren. Diesen Sicherheitsgewinn würde man bei Anschaffung zweier Clubklassesegeler verlieren.

- **Das DMSt – Argument**

Die ganz großen Strecken sind mit den Clubklassesegelerflugzeugen sicher nicht ganz so leicht, aber auf ein 500er, z.B. mit einer DG 100, kann man richtig stolz sein.

An manchen Tagen vergibt man zwar die Chance eines 500 km Fluges für einen Piloten, aber man hat am Abend zwei glückliche Gesichter und vielleicht 2 x 400 km = 800 km, also 300 km mehr auf dem „Vereinskilometerzähler“!

Auch gibt es Clubklasseflugzeuge, die über ein gutes Wasserballastsystem verfügen, manche sogar ähnlich denen des Discus (kein Ärger mit dem Sack!). So könnte an guten Tagen der Nachteil etwas ausgeglichen werden.

Denkt einfach mal darüber nach! Bald ist ja wieder Mitgliederversammlung und vielleicht hat jemand eine andere Idee oder es bleibt einfach alles beim Alten!

Daniel

A U F R U F !

Wie schon mehrmals versucht, starte ich hier den letzten Versuch, Interessenten für ein Fliegerlager in Gap-Tallard, in den französischen Alpen zusammenzubekommen.

Als Termin möchte ich die **Osterferien (14.04. bis 30.04.2001)** erst einmal vorschlagen. Wobei dies kein fester Termin ist, sondern nur eine erste Orientierung. In Absprache mit den Interessenten könnte man das ganze auch noch um jeweils eine Woche vor- oder zurück- verschieben.

Bei rechtzeitiger Anmeldung würde ich mich auch um entsprechende Unterkünfte, sprich Ferienwohnungen, kümmern.

Zu dieser Jahreszeit kann man dort regelmäßig ab ca. 13.00 Uhr bis sunset (gegen 20.00 oder 20.30 Uhr) fliegen. Wer will und das Glück hat, kann dort neben der Streckenfliegerei auch den Höhendiamanten erfliegen.

Zum Tagesablauf ist zu sagen, dass um 10.00 Uhr täglich das Briefing (Wetter, Sicherheit, Startaufbau, Unfallsauswertung usw.) durchgeführt wird. Vorher sollte aber das Flugzeug schon startklar gemacht

werden, wenn man rechtzeitig starten möchte. Ab 13.00 Uhr wird in aller Regel mit der Schlepperei begonnen. Wie lange jeder dann fliegt, ist seine eigene Sache (bzw. eine Sache des Wetters).



Wenn sich genug Interessanten melden, würde ich mit diesen noch hier in Berlin eine „Flugvorbereitung“ einschließlich Videovorführung durchführen. Ich würde für die Neulinge auch eine fliegerische Einweisung mit einem Doppelsitzer organisieren bzw. selber vor Ort durchführen.

Wer seine zweite Hälfte mitnehmen möchte, dem sei gesagt, dass es in unmittelbarer Nähe und auch in der weiteren Umgebung viele Dinge zu entdecken gibt (z. B. Grand Canyon Frankreichs, die Verdon-Schlucht oder das Mittelmeer mit den Städten Marseille, St-Tropes, Cannes, Monte Carlo u.a.). Mehr darüber in der „Flugvorbereitung“ im persönlichen Gespräch.
Das Gebiet nennt sich Provence.

Neugierig geworden? Dann Heinrich anrufen 030/472 51 33 bis Ende September 2000

Heinrich



With God by my side via South Africa

Teil 2

An manchen Tagen sah ich mehrere hundert Meter hohe „dust devils“, die wie überdimensionale Finger schräg zu den herrlichsten Wolken zeigten.

Herrlichkeit und Gefahr lagen oft dicht beieinander. So eben noch eine lehrbuchreife Cumulus, bald darauf starker Regen unter der Basis, der nie unten ankam, dennoch Steigen mit 3-4 m/s, obwohl die Tragflächen aussahen, als ob die mit Feuerwehrschräuchen abgespritzt wurden. Das war schon mehr Hydro-, statt Aerodynamik! Und nicht viel später zuckten aus eben dieser Wolke schon die ersten Blitze. Gott sei Dank gab ich rechtzeitig Gas und suchte das Weite.

In Windhoek bestaunte ich einen staubmarkierten Super-Thermikkamin, der vom Boden komplett bis zur Basis in etwa 1500 m reichte.

Während der ersten Flugtage galt es die völlig andere geartete Landschaft zu erkunden. Die bisherigen Erfahrungswerte in punkto Navigation waren nicht brauchbar. Alles in braun, gelb, orange; nur die Bitterwasser-Farm war als kleine grüne Oase oft schon aus mehr als hundert Kilometer auszumachen. Langsam gewöhnte man sich dann an die wenigen Orientierungsmerkmale, die markantesten hellgrauen Salzpflanzen, die wenigen Straßen und die Dünen der Kalahari, die langgestreckt alle exakt in 330 Grad wiesen.

In Richtung Osten lagen als Auffanglinien vor der Grenze zu BOTSWANA die Trockenflüsse (Einheimische nennen die „Reviere“) OLIFANTI und NOSSOB.

Die Sonne schließlich, tagsüber nicht brauchbar, zeigte abends den Weg in Richtung West. Auf der Fliegerkarte, noch aus der Zeit der südafrikanischen Besetzung stammend, fanden sich viele deutsche Ortsnamen, wie RHEINPFALZ, BLUMFELDE, MALTAHÖHE, MARIENTHAL, aber auch klangvolle und lustige afrikanische und burische, wie GOBABIS, INTU AFRICA, KALKRAND, SWART-MODDER oder MICHAELIS (ein Flüsschen). Das Standart 500 km-Dreieck hieß BITTERWASSER-SPATZENFELD-KATZENSTEG!



Um den kompletten Luftraum Namibias nutzen zu können, brauchte man das englische Funkzeugnis, da WINDMUK INTERNATINAL eine riesige OTA-Zone im Radius von 50 Meilen besitzt. Also war in Richtung Norden nach 75 km schon Schluss, ein ziemliches Planungshandicap. Natürlich benutzte man innerhalb der internationalen Fliegerfamilie Englisch als Verkehrssprache. Manchmal war es wirklich erfolgsversprechender, sich mit den

Schweizern englisch zu unterhalten. Nach wenigen Minuten „Schriftdeutsch“, wie sie sagten, verfielen sie schnell wieder in üble Hinterwäldlerdialekte! Aber auch ohne Englisch ist Bitterwasser für den Normalflieger mit mittleren Streckenerfahrungen machbar.



Der, sagen wir mal, Fliegerische Leiter Christoph, ein in der Schweiz lebender Deutscher, kümmerte sich rührend um seine internationalen und deutschen Schäfchen in der Luft. Besonders bei den schwierigen Wetterlagen führte er alle sicher nach Hause. Imposant war, wie er einige tausend Kilometer-Kandidaten bei Dunkelheit mit Hilfe einfacher Lichterketten und Autoscheinwerferlicht noch sicher heimholte. Es saßen da des Abends schon ein paar gut betuchte Leute aus aller Welt herum. Das tat aber der Fliegerkameradschaft, bei gutem Essen (z.B. Lamm, Antilopen, Strauß frisch aus eigener Tierhaltung) und vorzüglichem Wein aus dem südlichen Nachbarland keineswegs Abbruch. Im Gegenteil, es herrschte ein ausgesprochen angenehmes Klima. Man zeigte Interesse an der deutschen Vereinigungsproblematik. Ich denke jedenfalls, dass ich ein guter Botschafter aus dem deutschen Nord-Osten war. Ich hatte auch keinerlei Berührungängste, zumal ich ja schon ein bisschen herumgekommen bin. Unseren jungen Sportsfreunden kann ich nur den guten Rat geben, sich die schönen Fleckchen dieser Erde anzuschauen, bevor es vielleicht zu spät ist. Auch mit wenig Geld ist das möglich. Das bewies mir in Neuseeland ein Abiturient, der das Land plus Australien sechs Monate bereiste, sich das Taschengeld dafür vor Ort verdiente. Konsum und andere unnütze Dinge können warten. Doch neue Länder, andere Kulturkreise, interessante Menschen, Wunder der Natur, all das sollte man schon in jungen Jahren, spätestens im besten Mannesalter (bei mir bedingt durch das erste und zweite Leben in Systemen), erkunden.

Stichwort Versorgung: Das schwarze Service-Personal war sehr freundlich (gute Ausbildung in deutscher Schule). Lustig die Namen, die so gar nicht zu den schwarzen Gesichtern passen wollten: Petra, Natalie, Hilma, Frieda, Gerd! Einfach liebenswert. Während meiner Rundreise übernachtete ich meist bei südafrikanischen oder deutschen Farmern. Sehr nette Gastgeber. Diese Südwestler, wie sich die ca.

25000 Namibia-Deutschen selbst gern bezeichnen, imponierten mir mit ihrer Mehrsprachigkeit. Da wurde schon mal ein Smalltalk von deutsch auf africaans oder englisch, nicht selten gar auf afrikanische Dialekte, umgeschaltet. Oder die Farbigen reagierten auf mein bescheideneres englisch mit vorzüglichen hochdeutsch!

Um den ETOSHA Nationalpark besuchen zu können, musste man für mindestens eins der drei Camps OKAUKUEJO, HALALI und NAUMOTONI innerhalb der Parka buchen. Etosha, ein Landschaftsgebiet mit den Kantenlängen von ca. 350 x 500 km. Wegen der BIG FIVE (Elefant, Nashorn, Giraffe, Löwen und Leopard) von einem stabilen 1700 km langen Zaun umsäumt. Darin kannst du dich mit dem PKW frei bewegen, aussteigen nicht ratsam! NAUMOTONI, ein altes Fort aus der Kaiserzeit mit Zinnen, Schießscharten und Türmen. Heute Camp und Herberge. Übernachtung rustikal eben wie die Kavalleristen zur Jahrhundertwende 1899. Du traust deinen Augen kaum, nachdem du um die Ecken gebogen bist. Gerade das erwartest du zu allerletzt in Afrika. Weitere Highlights waren die Atlantikstädtchen SWAKOPMUND und LÜDERITZ, jeweils eingeklemmt zwischen NAMIB DESERT (die älteste Wüste der Welt) und dem Ozean. Lüderitz mit schönen Häusern im Jugendstil, Swakop mit dem Charme eines deutschen Nordseebades. Alles gut erhalten (oft unter Denkmalschutz) und sauber. Oder die NAMIB mit ihren bis zu 300 m hohen RED DUNES von SESRIEM und SOSSUSVLEI. Der wahrhaft krönende Abschluss der Reise.

Du ach so kleines Menschlein: Verneige dich vor ihrer Majestät Natur!

Die bekannten Afrikakenner und Fotografen Gerald und Marc Hobernau brachten es wohl auf den Punkt: „Uns wurde die Ehre zuteil, ein außergewöhnliches Land im Herzen Afrikas erleben zu dürfen.“

Dem ist nichts mehr hinzuzufügen. Schöner Südwesten des schwarzen Kontinents. Werd ich dich jemals wiedersehen? Die Sehnsucht, kaum gestillt, beginnt schon wieder zu brennen.

Manne



Neue Fluggebührenordnung – Wann denn nun mal?

Sicher kann sich der eine oder andere noch an diese Frage erinnern. Ich will auch gar nicht viel dazu sagen, nur dass die Alte überarbeitet und die Kostenverteilung fairer gestaltet werden sollte. Deshalb denkt noch mal über eine Reformierung nach und sendet mir Vorschläge, da dies nur auf einer Mitgliederhauptversammlung entschieden werden kann. Ich weiß die nächste ist erst im Feb./März, aber jeder der dort die letzten Male anwesend war, weiß, dass nie ein Entscheid zu Stande kommen konnte, weil die Mitglieder erst zu spät über einen Vorschlag informiert wurde, bzw. sich partu nicht erinnern konnten, wie denn nun dieser ausgesehen haben soll und dadurch nicht abstimmen konnten. Ergo, man kann nicht früh genug anfangen, die Leute zu nerven!

Hier noch mal die alte Fluggebührenordnung, die auf jeden Fall differenzierter gestaltet werden müsste.

Bauleistung in Std.	Pirat	Junior	LS 1c	Discus, ASW 24
				in DM/Std.
ab 20	15	20	25	30
bis 40	10	15	20	25
bis 80	5	10	15	20
bis 100		5	10	15
ab 100			5	10

Denkt mal über diese nach!

Anja



Die „QUAX“ kostenfreie
Anzeigeecke,
die garantiert nicht umsonst ist!

Es wird ein **Fernseher** für den Clubraum **gesucht**. Also wer einen ollen zu verschenken hat, der schaffe und stelle diesen in den Clubraum.

Die Zebra Bauwagencrew **sucht Toaster** zum rumtoasten.

Vereinsmitglied **sucht** einen **Motorsegler** Typ „Schneefalke“ oder das Folgemodell „Seefalke“ mit serienmäßigen aufspreizbaren Handschwingen zur Verminderung des induzierten Strömungswiderstandes. Hinweise an ☺.

Neue Adressen:

2. Vorsitzende
Fabian Meise
Gaudystrasse 24
10437 Berlin
☎ 030/ 44356577

Redaktion „QUAX“
Anja Schulz
Chausseestrasse 101
10115 Berlin
☎ 030/28386959



Nächste Mitgliederversammlung

Wann?: 7. Oktober 2000
Wo?: Flugplatz Fürstenwalde, wo sonst

Weihnachtsfeier

Wann?: 3. Advent
Wann genau?: Sa, 16.12.2000-09-14
Wo?: Flugplatz FÜWA, wie immer

Schlusskussjulius

Diese Ausgabe des QUAX wurde wahrhaft sehr umfangreich, daher möchte ich mich hiermit bei allen Verfassern für die Artikel und Fotos bedanken. Den verspäteten Ausgabetermin in diesem Quartal bitte ich zu entschuldigen, aber die Ereignisse fanden erst im letzteren Teil des besagten statt. Weiter so, überschüttet mich mit Texten!

Anja

Einsatzplan 16.09. – 29.10.2000

Datum	Tag	Startleiter	1. Fluglehrer	2. Fluglehrer	Windenfahrer	Techniker
16.09.	Samstag	Joos	Dolch		Lickert	Joos
17.09.	Sonntag	Bradschettl. J.	Hein, H.	Dolch	Fritsch	Fritsch
23.09.	Samstag	Ansorge	Richter	Baier, G.	Hein, W.	
24.09.	Sonntag	Fritsch	Baier, G.	Richter	Meise	Fritsch
30.09.	Samstag	Patzelt, R.	Ahlgrimm	Haack	Schramke	Patzelt, R.
01.10.	Sonntag	Baumann	Haack	Ahlgrimm	Werner, B.	Baumann
07.10.	Samstag	Perschke, U.	Zimmermann	Rahn	Patzelt, C.	
08.10.	Sonntag	Rechtenbach, D.	Rahn	Zimmermann	Krause	
14.10.	Samstag	Oestreich	Frenzel	Jähmig	Hein, L.	Oestreich
15.10.	Sonntag	Kriese	Jähmig	Frenzel	Lickert	
21.10.	Samstag	Rechtenbach, L.	Backhaus	v. Schaewen, H.	Heckert	v. Schaewen
22.10.	Sonntag	Schuur	v. Schaewen, H.	Backhaus	Hein, W.	
28.10.	Samstag	Michaelis	Dolch		Meise	Michaelis
29.10.	Sonntag	Joos	Hein, H.	Dolch	Schramke	Joos

Spruch der Ausgabe:

Wenn was kaputt ist,
arbeiten wir ohne Frist
und machen alles fein
in unserem Bauverein.



"Hand me the Hairdryer"

Termine:

Bundes-Jugendvergleichsfliegen in Laucha:
21.-23.09.2000

Mitgliederversammlung in FÜWA: 7.10.2000

Weihnachtsfeier 2000 in FÜWA: 16.12.2000

Ergebnisse: es lagen zu Redaktionsschluss keine Ergebnisse vor

Starts gesamt:
Starts Schulung:



2x



1x

Flugzeit gesamt:
Flugzeit Schulung:



1x

Wir gratulieren am:

Michael Heckert	03.09.72
Ulrich Lickert	08.09.52
Matthias Mölle	09.09.61
Sabine Schulz	18.09.69
Katja Baier	20.09.83
Gerd-Rüdiger Bethke	20.09.40
Christoph Rahn	03.10.58
Rainer Patzelt	10.10.73
Daniel Geske	16.10.80
Elke Zimmermann	23.10.65
Katrin Bradschettl	28.10.65
Werner Schuur	31.10.27
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 Ansorge	15.12.70
Lutz Wolfien	17.12.59
Jens Jähmig	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: Lindenstraße 31, 15517 Fürstenwalde
 Telefon: (03361) 30 78 80 (für Vereinsfragen)
 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: Antje, Daniel, Fabe, Heinrich, Manne, Markus