FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

Kamenzer Luftpost

8. Jahrgang ✱✱✱ 1. Februar 2008

Vereinsinterne Publikation des Fliegerclubs Kamenz e.V., 01917 Kamenz, Auenweg 13 ☎(03578) 305706
Mitglied im Luftsport-Landesverband Sachsen e.V. im DAeC, des Landessportbundes Sachsens e.V. sowie im Kreissportbund Kamenz e.V. ✶✶✶ Bankverbindung: Ostsächsische Sparkasse Dresden BLZ: 850 503 00 Konto-Nr.: 3000 011926

www.fc-kamenz.*de*

Start frei in die neue Flugsaison

Liebe Fliegerkameraden,

für das neue Jahr alle guten Wünsche und eine gute Flugsaison 2008.

Das Jahr 2007 brachte uns wieder eine erfolgreiche und störungsfreie Flugsaison mit sehr beachtlichen Ergebnissen im Streckensegelflug. Auch hatten wir manches interessante Ereignis: Zlin-Treffen im Juni mit anschließendem SG-Fliegen, die Veranstaltung "80 Jahre Flugsport in Kamenz", Volleyballturnier und unseren Ziellandewettbewerb.

Im Rahmen der Leitungstätigkeit ist es uns gelungen, das Jahresende ohne langfristige Verbindlichkeiten abzuschließen, das heißt, unser Verein ist nach den erheblichen Investitionen der letzten Jahre in unserer materiell-technische Basis schuldenfrei. Die nächste Investition - Bau einer Überdachung für die Motorflugzeuge - ist mit Verspätung aufgrund notwendiger Klärungen von Grundstücksangelegenheiten angelaufen. Der Bauantrag wurde im Dezember gestellt.

Dass wir gute Gegebenheiten haben, hat sich nun sowohl im Norden (Hamburg, Husum, Aukrug) als auch im Süden (Roßfeld) herumgesprochen und wir waren überrascht, mit welchem großen Interesse die Fliegerlager nachgefragt wurden. Letztlich haben das die Flugbetriebsteilnehmer und Lehrgangsorganisatoren sehr gut gemeistert! Wir möchten auch zukünftig gern Gäste bei uns zum Fliegen begrüßen.

Leider ist aus der eigenen Region der Fliegernachwuchs, sprich die Anzahl der neu angemeldeten Flugschüler, seit mehreren Jahren rückläufig. Das kann vielschichtige Ursachen haben, möglicherweise tragen unsere aktuellen und kommenden Veröffentlichungen in der Presse auch wieder zu mehr Interesse bei.

Der Fliegerklub Kamenz e. V. hat auch als Betreiber des Verkehrslandeplatzes 2007 wieder ein gutes Ergebnis erbracht. Wir verdanken sehr viel dem Engagement unseres Schatzmeisters, der so manche Stunde Zeit und viel Mühe in dieses Geschäft investiert hat.

Bei allen Fliegerkameraden möchte ich mich für ihr Engagement bedanken und ich würde mich über eine rege Teilnahme an unserer Jahreshauptversammlung freuen.

Viele Grüße

Marko Grilz
Vorsitzender des Vorstandes

Nicht vergessen: Jahreshauptversammlung und Neuwahl des Vereinsvorstandes am 2. März 2008 (siehe Seite 15)

Erfolgreiche Entwicklung hält an

■ *Einige Anmerkungen von Manfred Nabel und Hans Jank*

Nach drei Jahren Betrieb des Flugplatzes Kamenz durch unseren Verein kann man eine positive Bilanz ziehen. Effektivitäts- und Kostenfragen haben sich weiter ihren Zielmarken genähert.

Der Verein hat sich aus der Kraft seiner sportlich engagierten und überwiegend jugendlichen Mitgliedern zu einem leistungsstarken regionalen Luftsportzentrum entwickelt, welches inzwischen eine deutschlandweite Ausstrahlung hat.

Gleiches gilt für die am Flugplatz ansässischen Luftfahrtunternehmen und Luftfahrttechnischen Betriebe. Sie sind erfolgreich, stehen für Kompetenz und Erfahrung und haben in der Luftfahrt Deutschlands und auch international einen guten Namen.

Alle diese Feststellungen und Trends passen natürlich auch in die Kamenzer Kulturlandschaft, denn hier reicht der Beginn der Fliegerei nahezu 100 Jahre zurück. Das ist im Osten Deutschlands ein seltener Glücksfall. Bei dieser Thematik arrangiert sich der Verein „Fliegerstadt Kamenz“, mit dem wir freundschaftlich verbunden sind, in besonderem Maße.

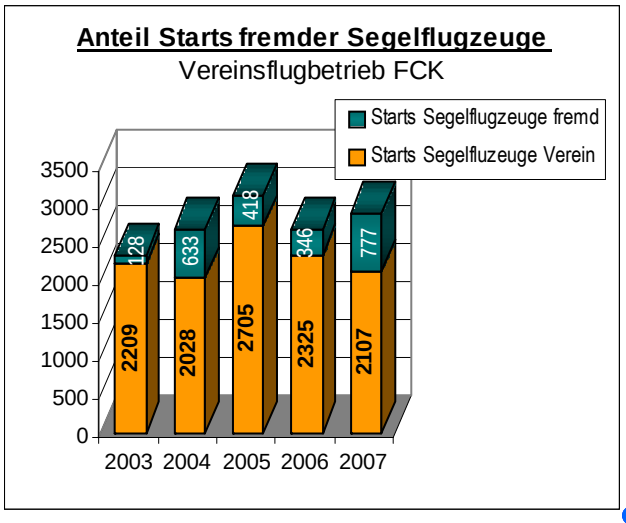
Mit der Nominierung von Arnold Bock als Geschäftsführer der Flugplatz Kamenz GmbH wird ein weiterer exzellenter Fachmann die Geschicke des Flugplatzes Kamenz mit in die Hand nehmen. Wir wünschen Arnold viel Erfolg bei der Erfüllung dieser anspruchsvollen Aufgabe.

Zu einem Zeitpunkt, da die neue Kreisreform beschlossen ist, muss unser Verkehrslandeplatz seine Position neu bestimmen. Alle Partner unseres Verkehrslandeplatzes sollten nun aufeinander zugehen und ihre Stärken und Synergien zur Geltung bringen. Hierbei können wir einiges auf die Waagschale legen und eine gute Kommunikation miteinander wird uns auch in Zukunft weiter voran bringen.

Vergleich Flugzeiten und Starts mit Flugzeugen des FCK und der LSG Elbe-Flugzeugwerke Dresden

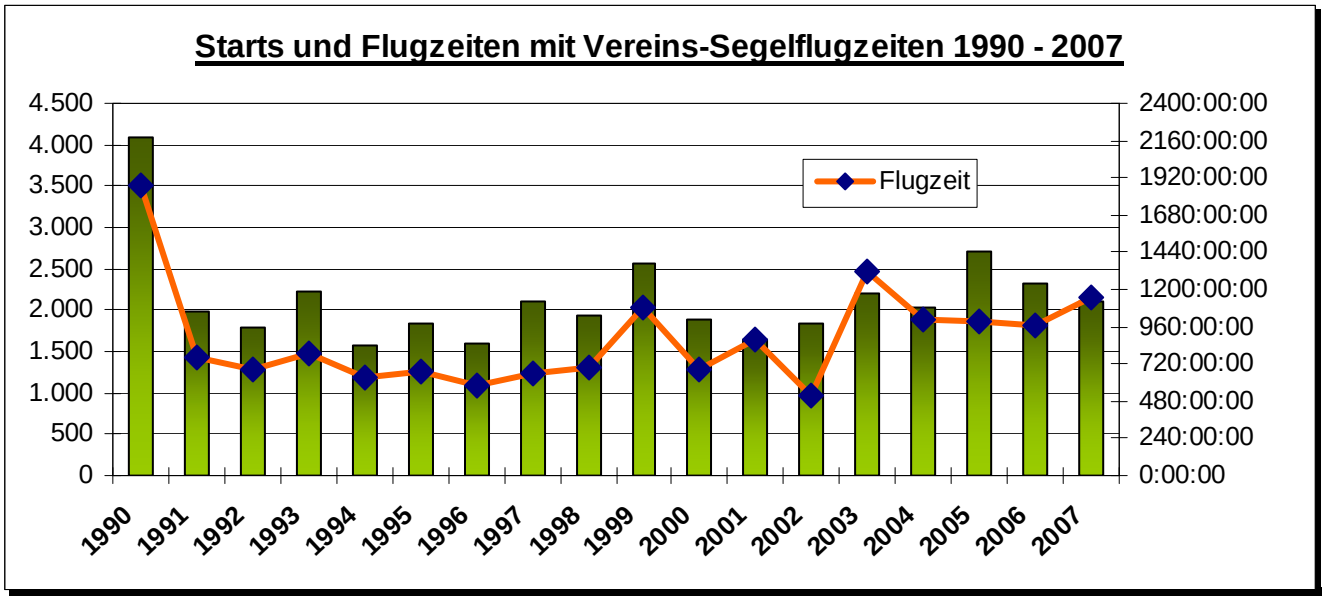
	Flugzeug	Kennzeichen	2006		2007		Veränderungen gegenüber Vorjahr	
			Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts
Segelflugzeuge	Bocian	D - 9032	131:15:00	687	120:47:00	529	92%	77%
	Bocian	D - 3513	00:34:00	1	00:00:00	0	0%	-
	Bocian	D - 3343	158:05:00	738	137:02:00	627	87%	85%
	Pirat	D - 1734	100:20:00	173	46:45:00	108	47%	62%
	Pirat	D - 4775	97:23:00	242	119:04:00	185	122%	76%
	Pirat	D - 1695	45:27:00	60	35:43:00	60	79%	100%
	Pirat	D - 6728	64:38:00	119	80:08:00	133	124%	112%
	Pirat	D - 7794	73:10:00	84	25:37:00	41	35%	49%
	Puchcz	D - 7116	62:19:00	144	83:58:00	143	135%	99%
	Foka 4	D - 2231	13:45:00	10	21:28:00	9	156%	90%
	Cobra	D - 6307	70:10:00	23	64:54:00	24	92%	104%
	LS - 1	D - 0489	146:55:00	44	128:58:00	50	88%	114%
	LS- 4	D -1598	0	0	189:05:00	77	-	-
	Astir	D- 4888	0	0	89:07:00	121	-	-
	Gäste	versch.		346		777		225%
		Summe	964:01:00	2.325	1142:36:00	2.107	119%	79%
Motorflugzeuge	Ogar	D - K FCK	38:39:00	108	48:41:00	155	126%	144%
	Wilga	D - EWBG	26:55:00	239	46:19:00	431	172%	180%
	Wilga	D - EWRZ	42:39:00	297	44:04:00	362	103%	122%
	Z - 42 MU	D - EWNO	35:01:00	86	46:39:00	89	133%	103%
		Summe	143:14:00	730	185:43:00	1.037	130%	142%
		Gesamt	1107:15:00	3.055	1328:19:00	3.921	120%	128%

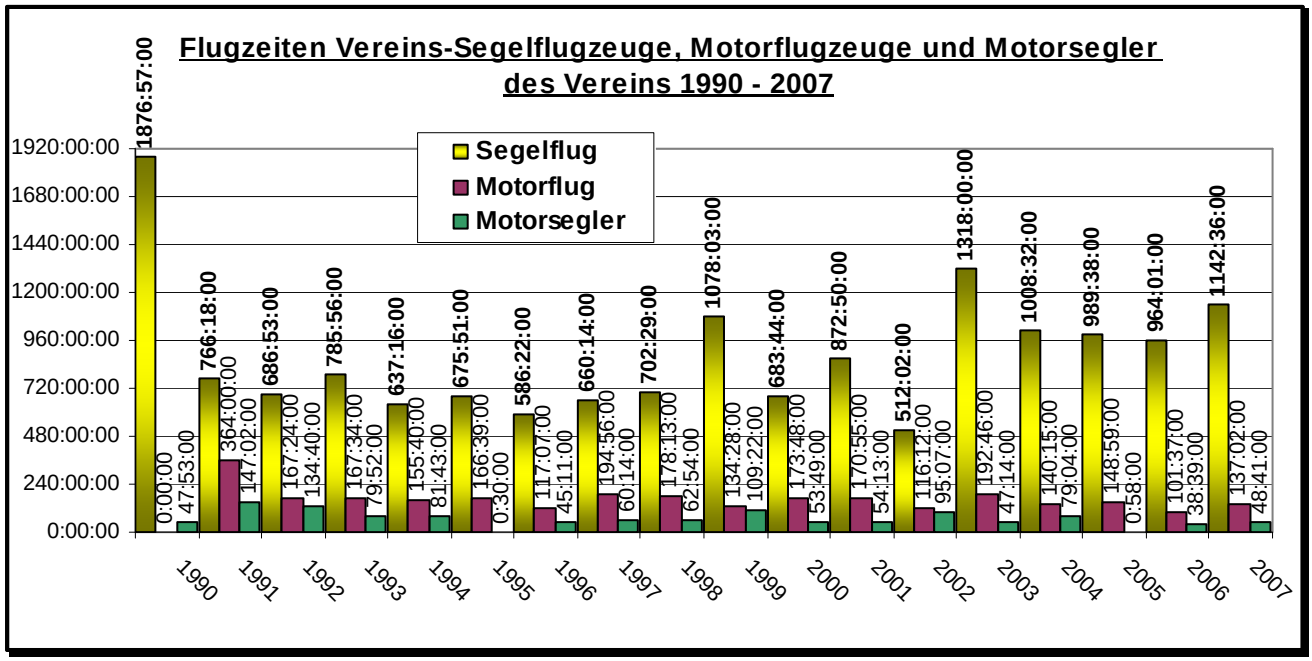
Die Attraktivität unseres Vereins ist weiter gestiegen. Das lässt sich an der Anzahl von Starts vereinsfremder Segelflugzeuge veranschaulichen:

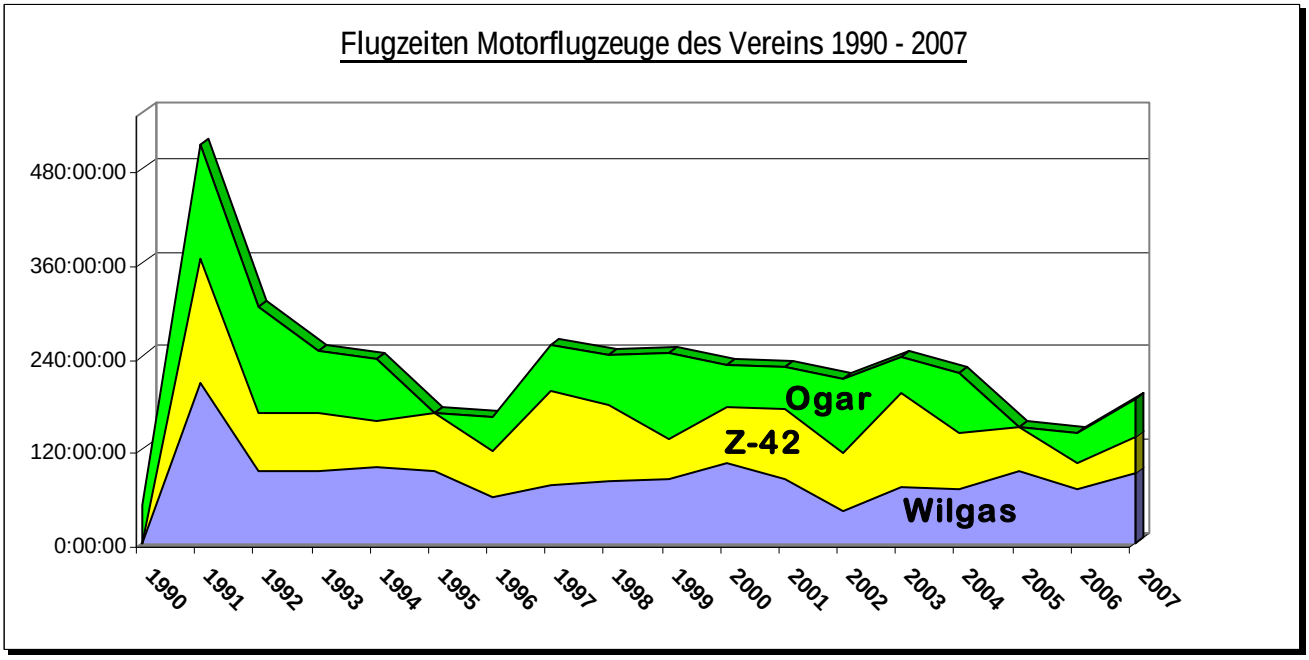


■ Ralph Wettig stellte wieder einige „runde“ Jubiläen unserer Vereins-Flugzeuge zusammen:

- Cobra D-6307 2.000. Start 5. 5. 2007 Robert Mammitzsch
- Pirat D-4775 2.800. h 29. 4. 2007 Christian Peine
- Bocian D-3343 14.000. Start 13. 4. 2007 Sven Werberger / Andre Hoffman
- Bocian D-9032 3.000. h 26. 8. 2007 Lutz Kern / Nicole Georgi
- Bocian D-9032 13.000. Start 16. 9. 2007 Andreas Gehb / Sophie Sebastian
- Puchacz D-7166 2.500. h 6. 5. 2007 Uwe Waurich / Nicole Georgi
- Wilga D-EWRZ 2.000. h 24. 8. 2007 Dieter Eisold
- Wilga D-EWRZ 13.000. Start 11. 10. 2007 Rolf Reichert


Starts und Flugzeiten mit Vereins-Segelflugzeiten 1990 - 2007
Flugzeit
4.500
4.000
3.500
3.000
2.500
2.000
1.500
1.000
500
0
2400:00:00
2160:00:00
1920:00:00
1680:00:00
1440:00:00
1200:00:00
960:00:00
720:00:00
480:00:00
240:00:00
0:00:00
1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007


Flugzeiten Vereins-Segelflugzeuge, Motorflugzeuge und Motorsegler des Vereins 1990 - 2007
Segelflug
Motorflug
Motorsegler
1920:00:00
1680:00:00
1440:00:00
1200:00:00
960:00:00
720:00:00
480:00:00
240:00:00
0:00:00
1876:57:00 0:00:00 47:53:00
766:18:00 364:00:00 147:02:00
686:53:00 167:24:00 134:40:00
785:56:00 167:34:00 79:52:00
637:16:00 155:40:00 81:43:00
675:51:00 166:39:00 0:30:00
586:22:00 117:07:00 45:11:00
660:14:00 194:56:00 60:14:00
702:29:00 178:13:00 62:54:00
1078:03:00 134:28:00 109:22:00
683:44:00 173:48:00 53:49:00
872:50:00 170:55:00 54:13:00
512:02:00 116:12:00 95:07:00
1318:00:00 192:46:00 47:14:00
1008:32:00 140:15:00 79:04:00
989:38:00 148:59:00 0:58:00
964:01:00 101:37:00 38:39:00
1142:36:00 137:02:00 48:41:00
1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007


Flugzeiten Motorflugzeuge des Vereins 1990 - 2007
480:00:00
360:00:00
240:00:00
120:00:00
0:00:00
Ogar
Z-42
Wilgas
1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007

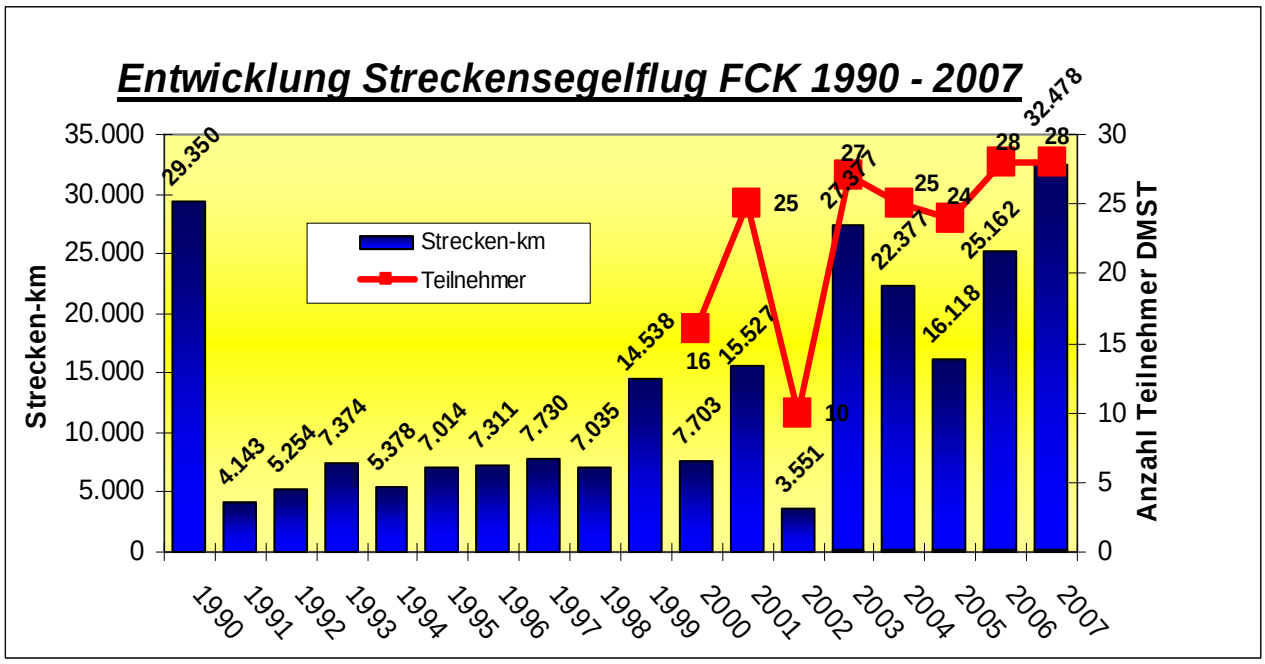
Aus Sportsgeist und Leistung wird Erfolg

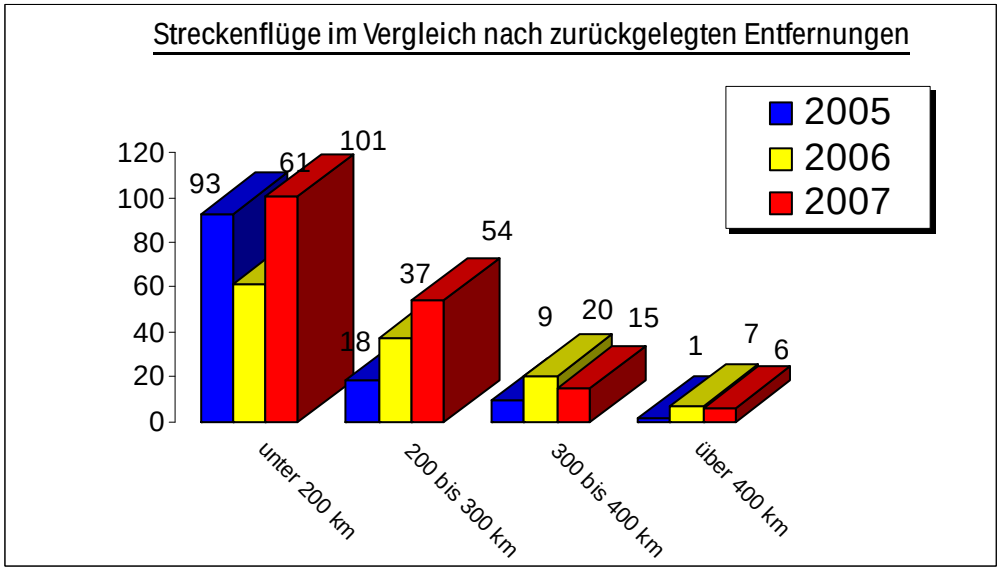
■ *2007 erfolgreichste flugsportliche Bilanz seit Bestehen des Vereins - Bericht von Micael Lucas und Hans Jank*

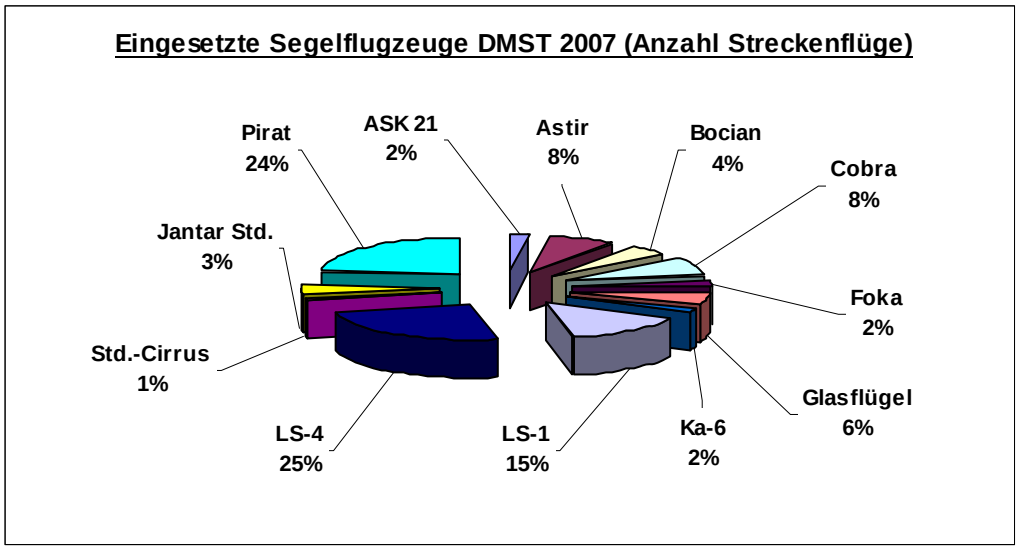
28 Pilotinnen und Piloten des Vereins absolvierten in der DMST 2007 32.478 Strecken-km. Im OLC fiel die Bilanz noch besser aus (36.016 Strecken-km). In der DMST- Landeswertung Sachsen konnten wir uns vom 6. auf den 4. Platz verbessern, in der OLC-Landesliga erflogen Piloten unseres Vereins einen 3. Platz.
Diese Ergebnisse sind um so höher einzuschätzen, da ein breites Spektrum sowohl bei den Mitgliedern hinsichtlich Ihrer Flugerfahrungen als auch bei den eingesetzten Flugzeugen zu diesem erfreulichen Ergebnis beitrugen.

DMST 2007 Landeswertung Sachsen

Rang	Punkte	Club	km	Flüge
1	91.418,20	Aero Team Klix	95.730,82	314
2	52.567,61	AC Pirna	48.866,94	225
3	39.237,19	VSS Leipzig/Roitzschjora	41.726,75	113
4	36.389,52	FC Kamenz	32.478,03	176
5	32.205,77	SFC Riesa-Canitz e.V	30.492,48	142
6	27.651,95	FC Leipzig-Taucha	25.112,25	117
7	21.196,40	FC Grossrückerswalde	21.388,43	88
8	19.167,07	Görlitzer FSC	18.053,96	72
9	16.863,94	AC Zwickau	16.164,91	76
10	13.957,34	FK Roitzschjora	12.842,79	49
11	11.582,38	Aeroklub Hoyerswerda	10.688,78	65
12	9.818,48	FC Oschatz	9.617,24	43
13	7.855,36	FC Großenhain	7.290,61	43
14	7.097,28	Akaflieg Dresden	6.293,68	33
15	5.973,80	FK Auerbach/V.	5.216,35	34
16	4.942,15	FC Langhennersdorf	4.739,79	33
17	978,25	Rothenburger LSV	827,49	9
18	169,64	LSV Greiz	169,64	1







Wir freuen uns über die erreichten Ergebnisse und danken allen, die hieran mitgewirkt haben. Es hat allen Spaß gemacht und wird uns für die diesjährige Flugsaison weiteren Auftrieb geben. Alle detaillierten Informationen (DMST 2007, OLC 2007) kann man über unsere Vereinshomepage (www.fc-kamenz.de/news) aufrufen.

Worauf sind wir besonders stolz?

	2003	2004	2005	2006	2007
Anteil Teilnehmer DMST unter 30 Jahren	37%	39 %	61%	65%	60%

- Die „Jungen“ im Verein haben weiter an Boden gewonnen. 10 von 18 Piloten und Pilotinnen waren jünger als 30 Jahre. Sie errangen 2007 60 % der DMST- Punkte für unseren Verein.
- Die Breite im Strecken-Segelflug hat sich weiter entwickelt. Erbrachten vor 2 Jahren noch die 3 besten Piloten einen Löwenanteil bei den absolvierten Strecken, ist der Anteil der 3 besten DMST- Teilnehmer auf 42 % des Gesamtergebnisses gesunken.
- Die längsten Distanzen absolvierten am 11. Juni 2007 Olaf Heinze mit einer LS-1 (610 km), Falk Wettig ebenfalls am 11. Juni mit einer LS-4 (578 km) sowie Karsten Hummitzsch am 4. August mit einer Glasflügel (521 km)
- In der OLC-Landesliga ereichte der Verein den 3. Platz. In den 19 Rundenwertungen waren die Kamenzer mit vielen schnellen Flügen dabei und konnten bei den Tageswertungen jeweils zweimal einen ersten und zweiten Platz erringen.
- Die erstmals eingesetzte LS-4 flog in der vergangenen Flugsaison insgesamt 10.398 gewertete Strecken-km.
- 20 % der Strecken-km wurden 2007 auf Wettbewerben absolviert, während 77 % ihren Startplatz im Kamenz hatten.
- Ein Viertel der sächsischen Segelflug-D/E Kader (Piloten mit hohem Leistungs- und Entwicklungspotential) sind Mitglied unseres Vereins.

Krönung des Streckenfliegens - Fliegen in der Online Contest Bundesliga?

Die Leistungssteigerung ist an den Geschwindigkeiten und an unserem Erfolg in der OLC- Landesliga Sachsen zu sehen. Wie auch auf Wettbewerben zählt die Geschwindigkeit auf einer Strecke und nicht deren Länge zur Leistungseinschätzung. Im Vergleich zum Vorjahr haben wir uns auf jeden Fall wieder steigern können, obwohl das vergangene Jahr außer Anfang Mai wenig mit tollen Wetterlagen gesegnet war - aber wenn, dann sind wir gut und vor allem schnell geflogen.
Deutschlandweit erreichten wir Platz 88 von 546 Segelflugvereinen mit 90 Punkten und 1944,21 km/h. Beide „Qualitätskriterien" im Streckensegelflug - absolvierte Distanzen und erreichte Geschwindigkeiten - belegen die Fortschritte unserer Piloten im vergangenen Jahr.

Landesliga OLC Sachsen

	Punkte	km/h	Club
1	55	2.272,63	Aero Team Klix
2	39	1.941,88	VSS Leipzig/Roitzschjora
3	34	1.859,03	FC Kamenz
4	28	1.637,09	SFC Riesa-Canitz e.V
5	26	1.406,19	FC Grossrückerswalde
6	25	1.760,49	FC Leipzig-Taucha
7	25	1.550,94	Görlitzer FSC
8	21	1.465,60	FK Roitzschjora
9	14	1.022,26	FC Großenhain
10	13	1.230,81	AC Zwickau

Die 10 schnellsten Flüge

	Datum	Pilot (Alter)	SF-Typ	km/h
1.	22.5.	Tom Schubert (21)	LS4	96,37
2.	28.4.	Michael Lucas (25)	LS1	94,23
3.	28.4.	Robert Mammitzsch (26)	Puchacz	90,27
4.	11.6.	Falk Wettig (20)	LS4	89,69
5.	28.4.	Tom Schubert (21)	Pirat	88,4
6.	9.6.	Olaf Heinze (42)	Foka 4	87,76
7.	4.8.	Karsten Hummitzsch 43)	HPH304c	86,43
8.	31.5.	Michael Lucas (25)	LS1	86,37
9.	9.6.	Falk Wettig (20)	LS4	85,01
10.	21.4.	Falk Wettig (20)	LS4	83,54

Nur Fliegen ist schöner….

■ *Erste Streckenflugerfahrungen von Max Heilmann (18)*

Es war am Sonntag, den 10.Juni 2007. Alexander und ich standen früh, halb neun auf, aßen unseren Toast und checkten das Wetter. Eine schlechte Vorhersage ist was anderes. Es sollte gute Cumulusthermik ab Mittag geben mit Basishöhen um 2000 m. Das machte Mut und lud zu einem Streckenflug ein. So langsam füllte sich der Clubraum und auch Flieger, die schon lange nicht mehr auf Strecke waren, wollten es probieren.
Es kam, wie es kommen musste, Startaufbau 03 und 4 Segelflugzeuge am F-Schlepp Start. Als Erste sollte Ines in der Foka starten, danach Andreas in seiner LS-4, dann ich im Astir und als letztes, Jens im Piraten. Die Wilga lief warm und pünktlich bildeten sich die ersten Cumulanten über Kamenz.

Ines und Andreas fanden nicht gleich Anschluss, doch ich hatte Glück und Hans schleppte mich genau in ein Steiggebiet.
Da es am Boden keine Absprachen bezüglich Team-Flug gab, flog ich allein ab. Dieser Flug war erst mein zweiter Streckenflug nach dem Scheinerhalt. Also nahm ich mir vor, mal die Gegend zu erkunden. Ich entschloss mich als erstes in Richtung Klix zu fliegen. Dort kam ich auch ziemlich schnell an und flog, nach einem Treffen mit einem Klixer Piraten, weiter in Richtung Rothenburg. Leider erreichte ich den Flugplatz Rothenburg nicht, sondern flog ab Rietschen in Richtung Peitz.

Auf diesem Schenkel erreichte ich auch die vorhergesagten 2000 m Basishöhe. Das Wetter war im allgemeinen herrlich, schöne Cumulanten und ich kam gut vorwärts.
Über Drewitz entschloss ich mich in Richtung Westen weiter zu fliegen. Als nächsten Orientierungspunkt nahm ich mir Lübben.
Die Thermik war immer noch gut, deshalb flog ich nicht mehr in Basishöhe, sondern nur noch 1500 -1600 m. Dann fing der Astir an zu gleiten und ich fand mich schnell über Lübben wieder. Nun peilte ich Luckau, und den dortigen ehemaligen Flugplatz Alteno an. Ich flog stur dorthin und fand mich dort in 500 m wieder, erwischte aber über dem Ort Luckau einen Bart, der mich wieder über 1000 m trug.
Ab jetzt hieß es, nach Kamenz kommen. Ich kreiste jeden kleinen Bart aus, da die Thermik mit einem Mal schwächer wurde und ich nicht mehr über 1200 m kam.

Ich ließ Finsterwalde hinter mir und peilte Schwarzheide an. Dort traf ich auch noch einen 0,9 m/s-Bart an der südlichen Kippenkante, kreiste den aber aus unerfindlichen Gründen nicht aus, sondern hoffte wahrscheinlich auf einen besseren Bart in Richtung Kamenz. Doch genau diesen Bart fand ich nicht, so das ich mich entschied, soweit wie möglich zu gleiten. Der Logger machte mir noch ein wenig Mut, denn nach seiner Anzeige fehlten mir in Schwarzheide nur 61 Höhenmeter, um nach Kamenz zu kommen.
Doch, wie es kommen musste, schaffte ich es nicht. Stattdessen entschied ich mich, außen zu landen. Der Astir setzte genau neben Grünewald auf. Ich kam in einem wunderbar grünen Feld zum Stillstand.

Es war 16Uhr local, als ich landete und als erstes rief ich Uwe Waurick in Kamenz an. Er versicherte mir, dass innerhalb der nächsten Stunde jemand in Kamenz losfahren würde, um mich zu holen. Nach 2 Stunden sonnen auf dem Acker kamen Gebchen, Alex und Zwerg (aus Klix), mich holen. Schnell wurde der Astir verpackt und es ging nach Hause.

Dieser Flug war eine klasse Erfahrung für mich: 210 km, Außenlandung und eine Menge Erfahrung - was will man mehr. Die anderen zeitiger gestarteten sind auch Strecke geflogen und wieder gut nach Kamenz gekommen - alles in allem ein wunderschöner Tag.

Unser Landewettbewerb

■ *Piloten und Organisatoren in Top-Form - Bericht von Manfred Nabel*

Am 20. Oktober 2007 war es mal wieder soweit. Trotz einer nicht gerade angenehmen Wettervorhersage ist es uns gelungen, diesen anspruchsvollen Wettbewerb mit Bravour durchzuführen.
Schon am Vortag markierten wir mit Michael Lucas das vorgesehene Ziellandefeld, Landerichtung 03.

Trotz der, wie schon erwähnt, recht fragwürdigen Wetterprognose, lagen wir mit dieser Entscheidung richtig, wenn man mal von diesem rechten Seitenwind, nahezu 090° von links auf die Bahn absieht. Erfreulicherweise drehte dann aber der Wind im Laufe des Tages mehr und mehr in Richtung Nord.
Unsere kühnen Adler ließ das aber kalt, von Anfang an fliegt man in Kamenz ja größtenteils mit Seitenwind! Alle waren gut drauf und beherrschten ihr Metier.
Na, ja, wie das eben im Oktober so Usus ist, schien anfangs noch die Sonne, variierte das Wetter auch in Richtung Nieseln bis Regen und Absinken der Wolkenuntergrenze. Die Teilnehmer und Helfer waren gut motiviert mit Freude bei der Sache und gestalteten diesen Tag ganz prima!
Es erschien dann auch, wie vorgesehen der Imbisswagen, der uns rund um gut versorgte.

Wetterbedingt erfolgte der erste Start 09.58 Uhr und die letzte Landung 13.30 Uhr (alles UTC). Beteiligt am Wettbewerb waren 18 Segelflieger, im Einsatz dazu hatten wir 2 Bociane und einen Piraten. Aus dem UL- Flugclub Brauna kamen dazu Uwe Baum und Jan Altenkirch mit 2 UL (C-42). Vom Verkehrslandeplatz beteiligten sich auf Z-43, D-EKGC, Volker Höhn und Stefan Gießner sowie Hennig Rudloff (er machte allerdings nur einen Start, damit konnten wir ihn nur außer Konkurrenz einordnen). Dabei waren auch Dieter Eisold auf unserer Vereins- Z-42 (D-EWNO) und auf unserer Wilga flog Siegmar Melzer.
Alle Teilnehmer bemühten sich um eine hohe Qualität bei der Landeberechnung und Landung. Der Jury entging nichts!

Noch einmal bewiesen am Ende der Flugsaison die Teilnehmer einen hohen Ausbildungsstand. Umsicht und Aufmerksamkeit gepaart mit sportlicher Fairness unterstrichen, dass im Mittelpunkt aller fliegerischen Aktivitäten die Flugsicherheit steht.
Unter der Leitung von Michael Lucas erfolgte die Auswertung. Auf die Minute genau nach Plan 18.00 Uhr war die mit Spannung erwartete Siegerehrung.

- Sieger Segelflug : Steffen Lange
- Sieger Motorflug : Jan Altenkirch
- Gesamtsieger : Jan Altenkirch

Den Siegern überreichten wir einen Pokal und eine Urkunde, auch die Zweit- und Dritt-Platzierten erhielten eine Urkunde.
Der Gesamtsieger bekam noch ein Ehrengeschenk (Modell mit Gummimotor). Alle Teilnehmer freuten sich zum Schluss über einen kleinen Schieferkasten mit Buntstiften.

Es folgte dann ein schmackhaftes Abendessen. Im Anschluss schauten wir uns mit viel Spaß und Freude die Fotos dieses ereignisreichen Tages an, bevor gegen 20.00 Uhr diese Veranstaltung zu Ende ging.

Ich denke, dass wir damit nach der Würdigung „80 Jahre organisierter Flugsport in Kamenz“ wieder einen kleinen Höhepunkt auf dem Weg zum großen Jubiläum „100 Jahre erster Motorflug in Kamenz“ gestalten konnten, der in guter Erinnerung bleiben wird..
Wir haben eine ganz tolle Mannschaft! Schön empfand ich es, dass auch der Verein „ Fliegerstadt Kamenz“ mit von der Partie war.
Dem Vorstand empfehle ich , den Ziellandewettbewerb künftig wesentlich früher durchzuführen (vielleicht Anfang September).

Sommerlager mit schönen Flügen und kühlen Temperaturen

■ *Silke Fähnrich berichtet vom diesjährigen Sommerlager und Ihren ersten Streckenflügen*

Tja - stellt sich die Frage: War es denn wirklich Sommer, zumindest wenn man die Temperaturen Ende Juli / Anfang August fühlte?
Aber fliegen kann man ja bekanntlich bei jeder Temperatur und so haben wir, das waren unsere Gäste aus Husum, Aukrug und Kamenzer Segelflieger, es auch getan.

Für mich waren es vielseitig nutzbare und ereignisreiche Tage. Es standen Festigungsstarts auf Bocian und Pirat und die ersten Überlandflüge im Rahmen meiner Segelflugausbildung auf dem Programm. Es war also von allem etwas dabei. Aber nun zu meinen Highlights:
Über die Festigungsstarts gibt es nichts Aufregendes zu berichten.

Viel interessanter war ein Start mit dem Oldtimer „Slingsby“, den Christian Langenau vom Flugsportverein Segelflug Aukrug e.V. mitgebracht hatte - ein unvergessliches Erlebnis.

Meinen ersten Überlandflug konnte ich mit Dr. Carsten Zehl absolvieren. Anja aus Niedersachsen, Teilnehmerin unseres Sommerlagers, begleitete uns hierbei mit einem einsitzigen Segelflugzeug. Sie sammelte auch Überlanderfahrungen und traute sich Dr. Zehl mit an.

Als Strecke wurde Kamenz - Finsterwalde - Neuhausen und wieder zurück nach Kamenz ausgewählt. Nach einem gelungenen Start ging es los. Bis Finsterwalde und kurz vor Neuhausen lief es ganz ordentlich, die Wolken standen gut auf Kurs und die Basis stieg auch an. Wir harmonierten gut mit Anja, sie und ich lernten einiges.
In Neuhausen wendete sich das Blatt. Die Thermik schlief etwas ein und mein Fluglehrer hat uns durch seine Erfahrung und sein Wissen vor einer drohenden Außenlandung bewahrt. Anja musste in Neuhausen dann doch landen und kam per Achse wieder nach Hause. Wir flogen in Neuhausen noch ca. eine Stunde am Platz, um dann den Rückflug anzutreten. Am Abend erfolgte mit Anja eine umfangreiche Auswertung mit vielen hilfreichen Tipps und Hinweisen.

Die zweite Streckeneinweisung mit Uwe Waurick brachte auch eine weitere Erfahrung und zwar auf eine Weise, die mir bei der ersten Einweisung erspart blieb: eine Außenlandung.

Dieser Flug sollte bis Finsterwalde und Cottbus gehen, doch er endete nach ca. einer Stunde schon in Schwarzheide. Es war bis dahin auch interessant und lehrreich, und ich konnte erfahren, wie es ist, sich auf eine Landung außerhalb von Kamenz einzustellen. Theoretisch war ich hierauf ja gut vorbereitet.

In Schwarzheide war nicht viel los. 4 - 6 Mann machten F-Schlepp-Schulung und waren erstaunt, das wir überhaupt so weit fliegen, denn laut ihrer Meinung ist das für Schwarzheide eher selten. In Schwarzheide starteten wir mit einer Maule per F-Schlepp.

Auf halber Strecke zwischen Schwarzheide und Kamenz wurde die Sache wieder heikel . Straßgräbchen sahen wir aus einer Höhe, die ich sonst als Platzrundenhöhe in Kamenz gewohnt bin. Über dem Industriegebiet von Toyota fanden wir dann jedoch einen guten Bart, der uns sicher nach Kamenz brachte und wir flogen noch einige Zeit am Platz. Zwei Tage später gelang dann doch noch der geforderte zweite Zielstreckenflug über 100 km, diesmal mit Karsten Hummitzsch. Meiner Flugprüfung stand bis auf die Theorie, welche ich zwei Wochen später absolvierte, nichts mehr im Wege.

Fliegen unter der Woche

■ *Die erfolgreichsten Streckenflüge der Flugsaison 2007*

Schenkt man Funk und Fernsehen Glauben, so werden im Bereich des Leistungssportes die Sportler vor ihren Bestleistungen intensiv gecoacht und auf ihre Aufgabe punktgenau vorbereitet. Bei uns war das 2007 anders.

Ralph Wettig berichtet:

Am 11.Juni 2007 morgens gegen halb acht, ich fahre gerade mit dem Mulcher auf den Flugplatz, um Gras zu mähen, kommt Olaf angefahren. Er steigt aus dem Auto aus und schaut mich, ohne etwas zu sagen, an. Ich frage: „Möchtest Du heute fliegen?“

Ein etwas zögerliches „Ja“ kommt zurück. „Würde das denn heute gehen? - das Wetter soll ja recht gut werden. Aber dazu müssten wir ja die halbe Halle ausräumen…“ Darauf ich: „Ist doch kein Problem, Du kannst doch auch LS-1 fliegen und die steht im Hänger“. Na ja - schon sagt er: “Aber ich bin schon ein Jahr nicht mehr mit ihr geflogen und mit Aufrüsten bin ich auch nicht so fit“. Darauf ich: „Kein Problem heute, Falk hat auch frei und müsste gleich in Zschornau sein. Er möchte LS-4 fliegen und ich werde ihn nachher ohnehin hoch schleppen. Also ein Start mehr ist kein Problem“. Und schon war Olaf verschwunden.

Knapp zwei Stunden später, ich bereite die Wilga für die Schleppflüge vor. Olaf läuft am Flugzeug hin und her, programmiert Logger, belädt die Kabine und ständig ist zu hören: „Oh Gott—was tue ich hier, was tue ich mir an, heut Abend muss ich ja auch noch auf Arbeit, hoffentlich lande ich nicht außen…“.

Kurz darauf ging es in die Luft und Olaf war zügig abgeflogen. Stunden später kommt die LS-1 wieder zur Landung. Ich frage, wie es war und ob er sich immer noch unsicher ist, heute das richtige getan zu haben? Keine Antwort, nur freudiges und zufriedenes Lächeln.

Es ist mit 610 km der weiteste Flug im Jahr 2007 daraus geworden und der Aufwand für alles hielt sich doch in Grenzen. Falk ist am gleichen Tag ein 500 km FAI-Dreieck geflogen, wobei mit angehängter Verlängerung die zurückgelegte Entfernung auch knapp 600 km betrug..

Ein Jahr für den Streckenflug

■ *Tom Schubert (21) als Wettbewerbsneuling bei hochkarätigem Segelflugwettbewerb auf Anhieb Platz 4 erreicht*

Nach einjähriger Abstinenz vom aktiven Geschehen im Fliegerclub überkam mich die große Sehnsucht, wieder mit den Wolken über der Lausitz spielen zu können. So nahm ich die unzähligen Kilometer am Wochenende gerne in Kauf, um endlich wieder in den Kamenzer Himmel aufzusteigen.

Ermutigt durch viele positive Berichte und Neugier auf neue Streckenflug-Erfahrungen meldete ich mich auch für meine ersten Wettbewerbe an. Die Streckenflugwoche in Riesa - Canitz war mein erstes Ziel.

Große Vorbereitungen und eine gute Portion Nervosität waren mit von der Partie, als die Zeit näher rückte. Jedoch startete ich gut trainiert und frohen Mutes, durch die nur wenige Tage vorher stattfindende Kadertraingswoche in Kamenz, welche mir beeindruckende und lehrreiche Momente am Flügel von unserem Trainer Ingo Trentelj bescherten. Mit der Unterstützung von Lutz und Blondi, welche mir stets mit Rat und Tat bei den ersten Momenten in der Wettbewerbsfliegerei beiseite standen, fühlte ich mich bestens aufgehoben.

Den Wettbewerb in Riesa empfand ich als idealen Einstiegswettbewerb, es war eine sehr familiäre und entspannte Stimmung. Ein echter Geheimtipp für alle, die unter Wettbewerbsbedingungen mal gemütliche Strecken fliegen wollen. So kam man in Regionen, die man vorher nur von der Karte kannte (habt ihr schon mal das Problem gehabt, das die Karte mit dem Kursstrich nicht ins Cockpit passt?). Man fliegt bei Bedingungen, die eigentlich fürs Kaffeetrinken bestimmt sind und merkt, was alles möglich ist.

Es war einfach ein grandioses Erlebnis, mit absolut überraschend positiven Ergebnissen, welche mich mit dem Wettbewerbsvirus infizierten. Das nächste Highlight ließ nicht lange auf sich warten, der Heidepokal und gleichzeitig die Junioren-Qualifikation standen auf dem Plan.

Mit etwas gemischten Gefühlen befuhr ich den Flugplatz von Roitzschjora . Bin ich hier richtig, überschätze ich mich nicht? Das waren so anfängliche Gedanken, die mich aufgrund vieler Erzählungen beschäftigten. Jedoch sollte sich das alles bald legen.

Wir hatten mit Falk und Blondi wundervolle Tage. Erlebten spannende Flüge, die von „Fläming-Rennen“ bis Flugzeugweitwurf reichten, staunten wieder einmal, auf was für Gedanken so ein Wettbewerbsleiter alles kommen kann und erweiterten unseren fliegerischen Machbarkeits-Horizont erneut. Natürlich blieb der Spaß dabei nie ganz auf der Strecke. So nutzten wir die neutralisierten Tage, um das Leipziger Nachtleben aufs gründlichste zu erforschen oder ließen die Seele beim Plantschen im Spaßbad baumeln.

Die Wettbewerbsergebnisse verliefen für mich außerordentlich gut. Ich erreichte einen unglaublichen 4. Platz und habe mich damit für die Deutsche Junioren-Meisterschaft im nächsten Jahr qualifiziert. Schade, dass Falk am letzten Tag auf Grund von technischen Problemen erst verspätet abfliegen konnte und so das gute Wetter nicht mehr lange nutzen konnte und dadurch in der Gesamtwertung ungerechter Weise abrutschte. Einen vorderen Platz hätte er allemal verdient! Blondi kämpfte sich wacker durch die Tage, fand manchmal vielleicht nicht die richtige Spur, aber dafür immer den richtigen Spaß, was uns allen durchaus zu gute kam!

Eine großartiges Erlebnis, das ohne die Unterstützung von Familie und Verein mir nicht so möglich gewesen wäre.

Ein großes Dankeschön an die LSG, welche mir die LS-4 vertrauensvoll zur Verfügung stellte sowie an den Fliegerclub Kamenz für einfach immer wieder unbeschreiblich tolle Erlebnisse und den vielen Freunden im Verein, deren Freundschaft zu Lande und in der Luft ich nie wieder missen möchte.

Zum Achtzigsten

■ *Eine Laudatio von Rudolf Gallus, Leiter der Seniorengruppe des Fliegerclubs der Flugzeugwerft Dresden e.V.*

Unser lieber Fliegerfreund Boris Negodnoff ist voriges Jahr 80 Jahre alt geworden. Wie konnte denn das passieren?

Man meinte immer: er hat gar kein Alter. Man meint es immer noch. Er hilft wo er kann, hat gute Ideen und setzt sie auch um. Er stellt keine Ansprüche und muss manchmal sogar zum Fliegen getragen werden.

So kenne ich ihn nunmehr seit 50 Jahren. Damals begannen wir beide im Flugzeugwerk Dresden als A-Schüler die Segelflugausbildung. Wir fanden uns gleich sympathisch. Deswegen nannte ich ihn sofort wegen seines Prager Akzentes: „Boris, du verdammter Tscheche.“ Darauf er: „Aber ich bin kein Tscheche!“ Gleichviel, er nennt mich seitdem: „Mein edler Freund und Gönner.“ Und so haben wir gemeinsam ein langes Fliegerleben mit unvergesslichen Episoden verbracht.

Nach einer unglaublichen Odyssee während des Krieges gelangte Boris als Vertriebener aus der Tschechoslowakei in die DDR. Hier erlangte der bis dahin Staatenlose nach gewissen Schwierigkeiten die deutsche Staatsbürgerschaft. Seine Nationalität jedoch konnte nie geklärt werden. Im Nachhinein hört sich diese Geschichte aus seinem Munde mit seinen hintergründigen humorigen Formulierungen sehr heiter an, aber sie konnte ihm mehrfach das Leben kosten.

Von Kindheit an zog es ihn zur Fliegerei und so hat er als Ingenieur im Flugzeugbau sein Ideal gefunden. Eine seiner erfolgreichsten Arbeiten war die international anerkannte Flugzeugfanganlage an deren Komponenten er maßgeblich beteiligt war.

Breit gefächert waren seine technischen Interessen und Kenntnisse, die er bereitwillig gleichermaßen im Beruf und ehrenamtlich einsetzte. Reich wurde er dabei nicht, denn das Talent, auf den eigenen Vorteil bedacht zu sein, war ihm nicht gegeben.

Das alles zusammen macht den uns allen so sympathischen Menschen Boris aus.

Ich freue mich, dass er bei Euch Segelfliegern in Kamenz noch eine fliegerische Heimat gefunden hat. und wünsche Euch und ihm noch eine erfreuliche Zukunft.

Außenlanden für Fortgeschrittene

Ein Bericht von Michael Lucas über alternative Wege zum heimatlichen Flugplatz

Teil 1: Außenlandung in Groß Luja

Am Samstag, den 18. August 2007, fand das historische Hutbergfliegen statt. Nachdem 3 beeindruckende Gummiseilstarts mit dem Nardter Schulgleiter SG-38 durchgeführt wurden, waren Uwe Waurick und ich gegen 14:30 Uhr wieder auf dem Kamenzer Flugplatz.

Ein Blick an den Himmel verriet, dass die mäßig bis gute Wolkenthermik noch ein paar Stunden fliegbar sein müsste. Am Segelflugstart waren noch 3 Leute und ein verlassener Pirat.

Ohne lange Überlegung entschied ich mich für einen Start, um das Wetter zu nutzen. Aus dem Windenstart erwischte ich direkt einen guten Bart bis auf 1100 m. Und da es mir schwer fällt, nur in Platznähe zu bleiben, setzte ich mir die Aufgabe nach Schwarze Pumpe und zurück zu fliegen, um wertvolle DMST- Punkte zu sammeln.

Entlang einer Wolkenformation flog ich über Wittichenau fast ohne Höhenverlust nach Hoyerswerda. Dort erwischte in nur einen Meter, ließ ihn stehen und machte weiter. Die Kraftwerkswolke sah aber nicht mehr gut aus, und ich entschied mich für 2 Wolken in Richtung Spremberg.

Doch wie so oft im Leben kommt es anders. Ich fand mich dort in 400m Höhe wieder - ohne wirklich nutzbare Thermik. Die Wolken waren breit gelaufen und nach knapp einer Stunde saß ich auf meinem Acker. Es war gegen 16 Uhr und mir war klar, dass innerhalb der nächsten 3 Stunden kein Rückholer hier auftauchen wird.

Das Feld war sehr abgeschieden an einem Waldstück ohne Verkehrsanbindung. Ich fasste sofort den Entschluss zum alternativen Reisen. In dem Dorf namens Groß Luja stellte ich mich mit meinem Daumen an die Bushaltestelle und nach 10min hielt eine junge Mutter mit ihrer Tochter an, und fragte mich freundlich, wo es den hingehen soll. Sie nahm mich bis nach Spremberg mit, und dort dauerte es dann keine 5 min, bis das nächste Auto anhielt, und ein Mann mich bis zum Kaufland am Ortsausgang von Spremberg mitnahm.

Auf dem Parkplatz und an der Tankstelle fragte ich 10 min herum, und schon fand ich eine junge Dame, Sandra, die für mich sogar einen Umweg fuhr und bis zum McDonalds nach Hoyerswerda chauffierte.

An der Tankstelle fand ich dann einen jungen Mann, der mich bis zum Netto in Wittichenau mitnahm. Dort konnte ich eine ältere Dame finden, welche mich bis nach Oßling mitnahm.

Ich lief durch den Ort und wer kam mir entgegen: Ralph und Ines mit Anhänger. Ein schönes „Hallo“. Sie waren auf dem Weg um Falk mit der Cobra aus der Nähe von Cottbus zu holen.

Nun rief ich einfach meinen Vater an, was er denn grad macht, und günstiger Weise hatte er Zeit und somit war in nach ca. 1,5h über 50km getrampt.

Zu Hause angekommen nahm ich schnell eine Stärkung zu mir, holte einen Kasten Bier und fuhr auf den Flugplatz. Alle schauten verdutzt und staunten, wie ich das denn gemacht hätte. Ich stellte einfach den Kasten Bier hin, und fragte wer mich mit holen fährt.

Jane, Robert und Steffen erklärten sich bereit und wir machten uns sofort auf den Weg.

Aufwendige Wegbeschreibungen fielen weg, da ich den Weg ja schon genau kannte. In Spremberg hielten wir noch beim Kaufland und bei McDonalds, zwecks Rückholer - Versorgung und mit Einbruch der Dunkelheit war der Pirat im Anhänger.

In Kamenz sorgte das Ganze für ein schönes Gelächter.

Ich war sehr positiv überrascht, wie viele Leute bereit gewesen wären mich mitzunehmen, fuhren aber leider meist in eine andere Richtung. Mit Hilfe eines einstündigen Piratfluges konnte ich ein mehrstündiges Abenteuer erleben.

Teil 2: Außenlandung in Ralbitz

Hier war ein Familienfliegen geplant. Mehrere Verwandte waren gekommen, um mit mir eine Runde zu fliegen. Der erste wollte einen etwas längeren Flug. Direkt nach dem Start erwischten wir einen guten Bart und flogen in Richtung Neschwitz ab.

Der Westwind war recht stark, was mir aber erst auf dem Rückweg bewusst wurde. Beim Kurbeln kamen wir immer näher an Bautzen.

So langsam wurde uns klar, dass wir umdrehen sollten, wenn die anderen auch noch fliegen wollen. Doch das Vorhaben mit Bocian gegen den starken Wind stellte sich als überraschend schwierig heraus. Und so kam es wie es kommen musste, und wie standen in Ralbitz auf dem Acker.

Mein Vater holte den Gast ab, denn der musste noch auf eine Geburtstagsfeier, und ich durfte mir seine Begeisterungsstürme über die tolle Leistung anhören. Meinem Mitflieger wiederum hatte es sehr gut gefallen, denn er kam in den Genuss eines tollen Fluges mit Außenlandung.

Falk und Gehbchen kamen dann wenig später mit dem Anhänger. In Kamenz hatten alle diesen Lapsus mitbekommen, und ich erntete viel Schadenfreude und Gelächter.

Noch mehr Fliegergeschichten und weitere Highlights aus unserem Vereinsleben?
www.fc-kamenz.de

Hohe Anforderungen an Flugsicherheit bleiben oberstes Gebot

■ *von Wolfgang Berger, zuständiger DAeC-Flugsicherheitsinspektor*

Wer ist schon mal mit arretiertem Steuerknüppel gestartet?
Wer glaubt, dass ihm so ein banaler, aber schwerwiegender Fehler selbst passieren könnte? Ich glaubte es auch nicht, bis es mir passiert ist.
Welche Fehler sind Dir/Euch beim Fliegen im vergangenen Jahr passiert?
Auf dem ersten Blick eine einfache Frage. Beim ernsthaften Versuch, konkrete Antworten zu finden, werden wir feststellen, dass es schwer fällt, uns an eigene Fehler zu erinnern.
Gravierende Fehler bleiben im Gedächtnis. Wie aber gehen wir mit unseren Alltagsfehlern um?
Unfälle interessieren uns natürlich. Wir sind betroffen, wenn wir den Piloten als umsichtigen und erfahrenen Menschen kannten. Unfälle haben selten nur eine Ursache. Meist entwickeln sie sich aus einer zufälligen Kombination von mehreren Alltagsfehlern, die so einfach sein können, dass wir es nicht glauben wollen, sie würden uns auch passieren können.
Unser Gefahrenbewusstsein ist unterentwickelt. Wir sind nicht besorgt, dass ausgerechnet uns etwas passieren könnte, Anderen schon, aber doch nicht uns.
Kennt Ihr Eure Unfallschwerpunkte 2008? Es werden die Gleichen sein wie in den vergangenen 15 Jahren: unkontrollierte Fluglagen, Hindernisberührungen, Kollisionen, harte Landungen… Wollen wir uns an dieser Statistik beteiligen?? Sicher nicht freiwillig! Die bisher betroffenen Piloten wollten dies auch nicht. Dennoch sind die Unfallzahlen in diesen Zeitraum auf annähernd gleichem Niveau geblieben.
Was können wir tun?
Fehlervermeidung wäre die Lösung. Fehlerfreies funktionieren in komplexen technisch-dynamischen Systemen wird uns jedoch auch künftig nicht gelingen.
Wir lernen durch eigenes Erleben, nur so kann nachhaltig eine Verhaltensänderung erreicht werden. Flugunfälle entstehen nicht nur durch Fehlleistungen des Piloten. Wir brauchen ein Sicherheitsnetz, das die Pilotenfehler erkennt und sie rechtzeitig, vor der Katastrophe eliminieren kann.
Unsere Flugtechnik, bewährte Standardverfahren und alle Personen am Flugplatz sind Bestandteile dieses Sicherheitsnetzes. Wir müssen nur die Maschen dieses Netzes enger knüpfen.
Die Akzeptanz der eigenen Unvollkommenheit, die Abkehr von Schuldzuweisungen an fehlerhafte Piloten, offener und ehrlicher Umgang mit eigenen Fehlern sind einige Möglichkeiten, Fehler schneller zu erkennen.
Flugsicherheit ist neben der persönlichen Einstellung des Piloten eine Frage der Vereinskultur, bei der der Pilotenfehler eine wichtige Quelle für die Sicherheit wird.

Viel Erfolg und Freude beim Fliegen in 2008. Gern würde ich wieder einmal zu einem Sicherheitsseminar oder/und zu einer Flugbetriebsberatung auch zu Euch kommen.

Wolfgang Berger
Flugsicherheitsinspektor

Zlin-Treffen 2007 in Kamenz

■ *Verein nach 4 Jahren wieder Gastgeber begeisterter ZLIN-Piloten*

Am 16. und 17. Juni 2007 trafen sich 13 Flugzeugbesatzungen mit Zlin - Flugzeugen der Baureihen Z-42, Z-43 sowie von Trenern Z 226/326 und 526 zum traditionellen Zlin-Treffen in Kamenz. Leider war aus Witterungsgründen die Anreise von Flugsportler aus der ČSR nicht möglich, da sich bis in die Mittagsstunden des 16. Juni auf dem Erzgebirgskamm eine aufliegende Wolkendecke befand .
Unter der Regie von Dr. Gärtner organisierte unser Verein ein kurzweiliges Programm, das bei allen Teilnehmern und „Bodenpersonal" in guter Erinnerung geblieben ist.
2 Geschicklichkeitsübungen am Boden sowie die Absolvierung von 2 Flugstrecken forderten von den Flugzeugbesatzungen viel Augenmaß, Geschick und Können.
Die Teilnehmer nahmen nach Überreichung eines Erinnerungs-Souvenirs, eine freundlichen Aufnahme am Flugplatz Kamenz und die gemütliche Stimmung am Abend auf ihre Heimatflugplätze mit.

Viel Engagement und Verbesserungspotential in der Technik

■ *Ralph Wettig, Technischer Leiter, berichtet über hohes Arbeitspensum und zeigt Wege für Verbesserungen auf*

Im Mittelpunkt der technischen Aktivitäten steht die LtB-Teilbetriebsstätte unseres Vereins. Hier dreht sich alles um die Einsatzbereitschaft unserer Sportgeräte und des Zubehörs (Schleppwinden und Rettungsfallschirme). Wartungs- und Instandsetzungsarbeitenarbeiten nach hohen Sicherheits-– und Qualitätsstandards bestimmen den Arbeitsalltag der ausnahmslos ehrenamtlich agierenden Techniker und ihrer fleißigen Helfer. Die Platzfahrzeuge erfordern ebenso erhebliche Wartungs- und Pflegearbeiten. Auch sie prägen das Bild unseres Vereins in der Öffentlichkeit.

Liebe Sportfreunde,

die Flugsaison 2007 wurde recht erfolgreich beendet, die Vorbereitung auf das Jahr 2008 ist voll im Gange und in Vorbereitung auf die Mitgliederversammlung mit anstehender Vorstandswahl gilt es wieder einmal Bilanz zu ziehen. Wie immer gab es auch im letzten Jahr viel an unserer umfangreichen Technik zu tun.

Nachfolgende Arbeiten wurden dabei ausgeführt:

- Jahresnachprüfung vorbereitet an 3 Motor-, 13 Segelflugzeugen und 2 Startwinden,
- 100 h-Kontrolle an beiden Wilgas,
- Umbau Funk und Einbau Transponder, GPS und VOR an D-EWNO,
- Notwendige Winterwartung an 11 Segelflugzeugen,
- Winterwartung und umfangreiche Pflegearbeiten an Astir mit Umbau auf unser Akkusteckersystem,
- Winterwartung und umfangreiche Pflegearbeiten an LS-4 mit Umbau auf unser Akkusteckersystem,
- Einbau von FLARM bzw. Vorrüstung in alle unsere Segler (wurde jedoch leider nicht im geplanten Umfang geschafft), so dass während der Saison bzw. im jetzigen Bauprogramm die restlichen Arbeiten erfolgen),
- Winterwartung an beiden Winden, dabei an TOST-Winde beide Seiltrommeln demontiert, neu lackiert und ausgewuchtet,
- Wartungsarbeiten und Vorbereitung zur Nachprüfung aller unserer Fallschirme,
- 1x Pirat-Anhänger wurde einer grundlegenden Instandsetzung und Neulackierung unterzogen (Fertigstellung der Beschriftung und neue Bereifung stehen noch aus),
- kleiner PKW-Hänger wurde instandgesetzt und neu lackiert,
- Im Laufe der Saison 1x 100 h-Kontrolle an D-EWNO,
- 1x 50 h-Kontrolle am Ogar mit Behebung von Undichtheiten am Triebwerk sowie
- 8x 50 h-Kontrollen und 1x 100 h-Kontrolle an Segelflugzeugen.

Neben den eben aufgeführten „regulären“ Arbeiten mussten auch wieder viele notwendige Reparaturen und Kontrollen ausgeführt werden; unter anderem waren dies:

- 1x LTA an D-EWNO,
- 1x LTA an Puchacz,
- 2x Luftschraubenwechsel an Wilga D-EWRZ (1x in Bronkow nach Beschädigung Anbau einer gebrauchten LS, dann in Kamenz Anbau einer grundüberholten LS),
- Wechsel Druckluftkompressor an D-EWRZ,
- Fehlersuche Zündaussetzer und unsauberer TW-Lauf an D-EWRZ,
- Fehlersuche Zündaussetzer an D-EWBG,
- Reparatur Beplankung rechte TF Puchacz,
- Seilwechsel an TOST-Winde und Justierung der Trommelbremsen, nachdem mit dem neuen Seil viel Fitz produziert wurde sowie
- mehrere Reparaturen am Lepo, die leider notwendig wurden und dankenswerterweise durch Fa. Auto-Böttcher sehr kurzfristig erledigt wurden.

Die Durchführung vieler Arbeiten verlief zügig und ohne ständiges Eingreifen durch TL und WL.

Besonders erwähnenswert ist hierbei das Team der „Wilgaschrauber“ um Michael Drechsler, Günther Engelhardt, Uwe Kretzschmar und Kausche. Ohne das einige Sportfreunde dies groß bemerkt haben, wurden an beiden Wilga in der kalten Halle die notwendigen Kontrollen und Pflegearbeiten ausgeführt.

Hier macht sich doch bemerkbar, dass sich in den letzten Jahren die Projekt- bzw. Teamarbeit durchgesetzt und bewährt hat.

Die meisten Sportfreunde wissen somit bereits vor dem Baudienst, was getan werden muss und was noch viel schöner ist - viele Projekte werden wie selbstverständlich aus den letzten Jahren übernommen.

Es zeichnet sich in den letzten Jahren auch ein gewisser Trend ab, dass öfters mal Leute unter der Woche Zeit haben und hier zum Baudienst kommen. Das erfordert zwar gelegentlich etwas mehr Aufwand für Absprachen bzw. Einweisung derjenigen, aber es hilft uns natürlich auch.

Wünschenswert ist, dass sich alle Sportfreunde in Vorbereitung auf das

Winterbauprogramm selbständig in Projekte mit einbringen. So würden wir noch effektiver arbeiten und Technischer Leiter sowie Werkstattleiter können sich besser ihren eigentlichen Aufgaben widmen und müssen nicht ständig umher rennen, um Leute einzuweisen und zu kontrollieren.

Das die Effektivität unserer Arbeit im letzten Jahr nicht schlecht war ist zu sehen an der Tatsache, dass wir 1.240 h weniger als im vergangenen Jahr gearbeitet haben (4,683h 2006/07; 5.923,5h 2005/06) und trotzdem die Technik zu Saisonbeginn nahezu komplett fertig war. Doppelte ausgeführte Arbeiten gab es im letzten Winter nicht mehr (wohl aber wurde im Sommer wieder eine 50h-Kontrolle unnützerweise angefangen!). Die Qualität der Arbeiten war gut, aber leider kam es doch wieder zu einer unnötigen Beschädigung eines Flugzeuges.

Der Pirat D-7794 blieb nach der Jahresnachprüfung halb abgerüstet ein paar Tage stehen. Zur Sicherheit wurde unter das Mittelstück auf beiden Seiten je ein Bock untergestellt. Ohne sich Gedanken zu machen hat jemand einen dieser Böcke weggenommen und dann kam unser lieber Kater „Ali“ über die Fläche gelaufen.

Die Folge → Flugzeug umgekippt → Endleiste Mittelstück auf Boden aufgeschlagen und gebrochen → unnötige, umfangreiche Reparatur an bereits fertigem Flugzeug!

Welche Dinge sind unbedingt verbesserungswürdig?

Den absoluten Schwerpunkt bildet hierbei nach wie vor der Umgang mit Werkzeug und die Sauberkeit in der Werkstatt. Zu viel Zeit müssen Uwe und ich immer noch damit zubringen, Werkzeug zu suchen und die Werkstatt aufzuräumen. Über dieses Thema habe ich eigentlich schon genug geschrieben und langsam sollte es nun auch dem Letzten klar werden, dass wir hier nicht die „Daueraufräumer“ sind.

Weitere unschöne Punkte sind:

- Ohne Rücksicht auf Verluste werden in der Werkstatt Arbeiten ausgeführt und dabei Fußböden und Werkbänke mit Farben oder Harz verschmiert. Manch angefangene Arbeit bleibt wochenlang liegen, ehe sie zu Ende gebracht wird. Dabei nimmt sie unnötig lange Platz weg und anschließend sind die dazugehörigen Teile über alle möglichen Räume verteilt und das große Suchen geht los,
- die neu angefertigten Kabinenplanen der LS-1 und LS-4 wurden nass und schmutzig in die Hänger gepackt, dabei ist die der LS-1 schön verschimmelt,
- Flugzeuge werden gelegentlich unsauber in Hänger verladen,
- Flugzeuge werden gelegentlich ungereinigt in die Halle gestellt und leider recht oft wurden im letzten Jahr nicht einmal die Kabinenplanen aufgelegt,
- Motorflugzeuge werden oft nicht gereinigt

Im Lager vorgehaltene Ersatzräder für Segler wurden im Winter einfach verbaut, ohne dass Ersatz geschaffen wurde (bringt dann mitten in der Saison , wenn mal eins gebraucht wird, viel Freude) Ersatztrommel für die H-4 wurde nicht fertig gestellt, zum Glück ging dann erst im Oktober wieder eine kaputt.

Leider hatten wir im letzten Jahr viele Probleme an unseren beiden Wilgas. Der größte Schaden war dabei die Zerstörung der Luftschraube „RZ“ in Bronkow an einem im Gras versteckten Dachreiter. Zum Glück wurde dieser Schaden von der Landeplatzhaftpflicht am FP Bronkow übernommen. Die Fahrerei und die Arbeitszeit blieb aber trotzdem an uns hängen. Die anderen Probleme waren mit vorhandenen Ersatzteilen und einem riesigen Arbeitszeitaufwand zu klären.

Knapp an einem Schaden sind wir vorbeigeschrammt, als bei einem Flugzeugtransport auf der Autobahn an unserem Doppelsitzerhänger ein vermeintlich intakter Reifen beim Überholen geplatzt ist. Daraus schlussfolgernd werden wir jetzt die wesentlich schlechteren Reifen (noch aus DDR-Produktion!) an unseren Pirat - Hängern wechseln.

Dankenswert war auch im letzten Jahr die Unterstützung durch die „AG-Hartz 4“, die unter Anleitung von Steffen Lange und Verwaltung durch Uwe Schädel uns bei der Instandsetzung der Hängertechnik, Anfertigung von Werkzeugbrettern in unserem Messgeräteschrank und vielen anderen Kleinigkeiten geholfen haben. Leider ist diese Einsatzbereitschaft jedoch nicht ganz spurlos an unserer Technik vorüber gegangen. Ich denke da zum Beispiel an den blauen Multicar, die Kreissäge, Motorsense und Rasenmäher und einige unnötige Reparaturen an Winkelschleifern bis hin zu einigen eingetrockneten Farbdosen (an letzterem sind aber auch wir kräftig beteiligt)..

Besonders erfreulich fand ich, wie die Einführung von zwei neuen Flugzeugtypen im letzten Jahr gelungen ist und wie gut die LS-4 und auch der gecharterte Astir genutzt wurden.

Bei der Einführung der LS-1 vor einigen Jahren hatten wir doch ganz erhebliche Probleme (notwendige Neulackierung, Einbau Bugkupplung) und damit sehr wenig Flugzeit. Es stellt sich nun wieder die Frage ob wir nicht zu viel Flugzeuge haben? Ich denke nicht. So lange wir die notwendige Wartung im Winter in vernünftigem Aufwand schaffen und die Flugzeuge, wie zu sehen ist, auch genutzt werden, sollten wir sie auch weiter in Betrieb halten.

Zum Glück haben die „Plasteflieger“ ja einen erheblich geringeren Wartungsaufwand als unsere altbewährte Holztechnik. Wie bereits im letzten Jahr erfolgt werden wir versuchen, die verfügbaren Flugzeiten unserer Pirat und Bocian zu steuern, so dass nicht alle gleichzeitig die derzeit festgelegte mögliche Gesamtflugzeit erreichen. Somit kann bei guten Wetterlagen für jeden, der möchte ein Flugzeug für einen schönen Streckenflug oder auch nur für einen Thermikflug am Platz zur Verfügung stehen.

Ein paar Worte noch zu unseren Startlisten und Bordbüchern. Leider werden viele Fehler in unser Abrechnungssystem durch die Startschreiber eingebaut. Hier muss unbedingt mehr Aufmerksamkeit an den Tag gelegt werden und die Startschreiber müssen sich ein klein wenig mehr ihrer Verantwortung bewusst werden.

Nichts gegen ein paar Späße am Start oder am Abend, aber wenn es um die Abrechnungen geht, sollte man diese Leute doch ein wenig in Ruhe arbeiten lassen und vielleicht später mal nach den eigenen Zeiten fragen. Ganz besonders schlecht wurden in diesem Jahr die Bordbücher unserer Flugzeuge geführt. Das beginnt damit, dass immer noch, trotz vieler Bitten durch mich es nicht mehr zu tun, Eintragungen in die Bordbücher mit durch das Papier durchdrückenden Faser- bzw. Tintenschreibern vorgenommen werden, bis dahin, das es im letzten Jahr nahezu hunderte Rechenfehler und Falscheintragungen gab. Nachdem in den letzten Jahren derartiges immer weniger wurde, ist es mir eigentlich unerklärlich, wie es dazu kommen konnte. Offensichtlich wurden zumindest einige Eintragungen wie am Schriftbild erkennbar unter Zeitdruck vorgenommen, dabei wurde sich dann verrechnet oder der nächste konnte die Zeichen nicht richtig deuten!

Zum Schluss möchte ich mich noch (eigentlich müssten das die Vereinsmitglieder tun) neben einigen anderen bei Uwe Waurick, Günter Groß, Falk Wettig, Robert Mammitzsch und Steffen Lange bedanken.

Sie haben durch ihre große Einsatzbereitschaft im Laufe des Jahres viele Probleme mit geklärt, Reparaturen ausgeführt, notwendige Teile angefertigt und viele Dinge getan, die uns das erfolgreiche Fliegen im letzten Jahr erst möglich gemacht haben.

Auch wenn es nicht unbedingt an diese Stelle gehört, möchte ich mich auch noch bei Robert Mammitzsch, Uwe Waurick und Lutz Gerloff für ihre Hilfe als Gastflugleiter bedanken.

Uns allen wünsche ich an dieser Stelle eine schöne Flugsaison 2008.

Eine große Schwester für EMYL

■ *Die Faszination Piper lässt Frank Pfeil nicht los*

Nachdem unsere kleine Familie im September 2004 durch die Geburt von Theo etwas größer geworden ist, stellte sich für uns die Frage, was machen wir mit EMYL? Die Piper Cub hat ja nur zwei Sitzplätze. Wenn wir also in Zukunft mit dem Flieger verreisen wollen, brauchen wir mehr Sitzplätze.

Durch Zufall sah ich im November 2004 eine kleine Anzeige in Aeromarkt. "Verkaufe PA 22 in Teilen" und eine Telefonnummer. Eigentlich kannte ich die PA 22 nicht. Ein Freund aus der Piperfliegerei hat eine PA 20 „Pacer", die hatte ich mir 2002 auf dem Pipertreffen in Wels mal angesehen. Kleiner, schnuckelicher Flieger mit 4 Sitzen , einem 125 PS Motor und natürlich einem Heckrad.. Viele Einzelheiten erinnerten mich an den EMYL..

Das Leitwerk ist gleich, das Fahrwerk mit der Gummifederung, auch die Flügel mit den Streben sind gleich nur etwas kürzer. Deshalb heißt sie im amerikanischen auch Short Wing Piper.

Abends habe ich dann mal im Flugzeugtypenbuch und im Piper-Familienbuch nachgeschaut, was die PA 22 wohl so für ein Flugzeug ist. Meine Neugier war geweckt.

Am nächsten Tag habe ich dann mal in den Kennblättern des LBA und in der Lärmliste ein bisschen gestöbert.

Der Flieger besitzt in Deutschland ein Kennblatt vom LBA und ist in der Lärmliste geführt. Also war eine Verkehrszulassung durchaus möglich. Am Abend habe ich dann den Verkäufer Johann Kummer angerufen und ihn um ein paar Daten und Bilder gebeten. Diese kamen dann auch prompt in den nächsten Tagen. Den Fotos nach sah die Restaurierung schon recht weit und ordentlich aus.

Nun musste aber erst einmal der Familienrat befragt werden. Denn schließlich hatten wir ja schon einen Flieger und der Aufwand für eine Restaurierung war uns ja schon durch den EMYL bekannt. Würden wir die Zeit haben für so ein Projekt ? Wie lange würden wir für die Überholung brauchen und was würde uns das alles kosten ? Aber schließlich sind wir zu der Überzeugung gekommen, dass wir es versuchen sollten.

Also bin ich dann ein paar Tage später mit dem Zug nach Regensburg gefahren. Der Johann Kummer hat mich am Bahnhof abgeholt und direkt zu seinem Haus und der großen Garage gefahren. Im ersten Augenblick sah das Projekt recht gut und fortgeschritten aus. Im Laufe des Tages stellten sich dann aber doch viele Dinge sehr anders da als auf den Bildern. Das ganze Projekt bestand aus 2 Rümpfen, 3,5 Tragflügeln und einem Berg undefinierter Teilen. Bei der Durchsicht der Teile und Papiere stellte sich heraus, Johann war schon der Dritte, der versuchte das Flugzeug zu überholen. Dazu kam die Tatsache, dass der Flieger 1985 einen Unfall beim Landen hatte und damals schwer beschädigt wurde.

Die Qualität der Überholung lies im übrigen auch sehr zu wünschen übrig. Der gute Johann Kummer ist zwar ein sehr netter Mensch, aber über das, was er dort tat, war er sich wohl nicht so recht in klaren.

Am Ende des Tages haben wir uns dann auf einen Kaufpreis von 4.000 € geeinigt, inklusive dem Angebot von Johann, mir das ganze Material mit seinem Transporter nach Braunschweig zu bringen. Ein paar Tage später kam Johann hochbeladen mit seinem Transporter nach Braunschweig. Die Mechaniker in der Halle haben nicht schlecht gestaunt, aber tatkräftig mitgeholfen beim Abladen.

Eine erste Sichtung der Teile am Abend, ergab die Erkenntnis, dass das Projekt noch viel mehr Teile beinhaltet, als ursprünglich gedacht und in Regensburg gesehen.

Nun konnte die Überholung beginnen. Wie bei solchen Projekten üblich, beginnt man mit etwas Leichtem, um quasi wieder in Schwung zu kommen. Also erst einmal einzelne Teile wie Fahrwerk oder Leitwerk in Angriff nehmen.

Bei der Demontage des Rumpfes wurde dann leider schnell klar, dass die Vorarbeit der drei anderen Restauratoren sehr mangelhaft ausgeführt worden war. Rost an vielen Stellen, Teile, die man bei einer Überholung ersetzt wie Bolzen, Muttern und Splinte einfach wieder eingebaut usw.. Also alles noch mal von vorn. Der Lack auf dem Rumpfgerüst erwies sich beim Test leider auch nicht als klebelackfest. Es hieß, den Rumpf noch mal zum Sandstrahlen, Grundieren und neu Lackieren.

Zum Glück kannte ich aus dem EMYL Projekt noch Firmen, die diese Dinge in guter Qualität machen. Ein weiteres Problem ergab sich mit den technischen Unterlagen, denn außer einem Teile-Katalog gab es keine weiteren Unterlagen.

Aber in diesem Falle konnte mir der Piperfreund mit der PA 20 helfen. Er ist Mitglied im amerikanischen Short-Wing-Piper-Club und hat mir eine CD mit allen original Piper Bauplänen und vielen technischen Tipps und Tricks gegeben. Denn schließlich wollte auch er dass die kleine Flotte von 7 Flugzeugen in Deutschland größer wird.

Die CD mit den Bauplänen war auch in sofern sehr hilfreich, dass ich jetzt die Möglichkeit hatte, viele der Einzelteile zuzuordnen und erstaunlicherweise gab es auch noch viele Teile in den vielen Kästen und Schachteln, die nicht in eine PA 22 oder überhaupt in ein Flugzeug gehören. Der Verkäufer hatte wohl die Chance genutzt, mal seine Garage auszuräumen.

Ein weiterer offener Punkt war der Motor, denn ich hatte das Projekt ja ohne Motor, aber mit einem alten Propeller gekauft. Beim Vergleich der Modellbezeichnung des Propeller mit der LBA Lärmliste und dem Kennblatt wurde schnell klar, nur ein Lycoming O-320 B2B mit 160 PS wäre zulassungsfähig. Also machte ich mich auf die Suche nach einem gebrauchten Motor. Auch diesmal half Fortuna. Susi´s Lieblings-Motorfluglehrer Rolf Hankers betreibt eine RV-4 von Van´s Aircraft und diese hat genau den O-320 B2B als Antrieb.

Rolf betreut in Deutschland die sich ständig vergrößernde RV Flotte. Ein Freund von ihm hatte noch die Reste eines Motors in Keller liegen. Also bin ich dann früh mit einem Arbeitskollegen los Richtung Darmstadt.

Dort angekommen haben wir uns den Karton mit den Resten angesehen und sind uns auch schnell mit dem Verkäufer einig geworden. Der Motor war bis auf die Zylinder und die Anbauteile wie Vergaser und Generator vollständig. Also das Zeug ins Auto und weiter nach Stuttgart. In der Schwaben-Hauptstadt gibt es am Flughafen ein Unternehmen, das Motoren dieses Typs überholt und der Chef von der Motorflug-Technik Stuttgart ist ein alter Bekannter von mir. Kennengelernt habe ich Werner Helm vor langen Jahren mal bei Gerd Fiedler in Jahnsdorf. Seitdem haben wir immer wieder beruflich miteinander zu tun gehabt. Also habe ich alle Teile zu Werner Helm in die Werkstatt geschafft, mit der Bitte, aus den Resten wieder einen einbaufähigen, überholten Motor zu machen. Zeit dafür hatte ich ja genug, denn die Restaurierung des Rumpfes würde noch lange dauern. Nach ca.12 Monaten habe ich dann noch einen Vergaser und einen Generator nach Stuttgart geschickt. Im Frühjahr 2006 habe ich dann den Motor mit 0 Stunden wieder abgeholt. Komplett überholt und getestet.
Inzwischen war die Überholung der Zelle auch schon weit fortgeschritten. Der Einbau der Instrumente und elektrischen Anlagen ging gut voran.

Ab Mitte 2006 ging die Restaurierung nur noch langsam voran. Denn im Juli 2006 wurde unsere Familie durch Pius ja noch einmal größer, so das jetzt andere Dinge wichtig wurden.
Im Februar/März 2007 sind wir dann als Familie nach Australien geflogen, dort habe ich mein großes Firmenprojekt, die SAR-Flugzeuge für die australischen Küstenwacht AMSA zu Ende gebracht.
Nach unserer Rückkehr vom fünften Kontinent um Ostern, ging es dann ins Finale. Lackierung, Motoreinbau und das Aufrüsten und Riggen des Fliegers.

Nachdem der Flieger nun als Flugzeug fertig war, kam die Abnahme durch meinen Arbeits- und Prüferkollegen Horst Günther , aber auch dies war kein Problem, denn ich hatte ja bei der Restaurierung schon viel mit ihm zusammen gearbeitet.

Eine letzte Hürde vor dem ersten Flug war die vorläufige Verkehrszulassung durch das LBA.
Obwohl wir in Braunschweig die gesamte Restaurierung durchgeführt haben, und eigentlich die örtliche Nähe zum LBA viele Dinge einfacher macht, war das „Permit to Fly“ doch ein schwieriger Akt. Das LBA ist im Moment durch die Veränderungen in Europa in einer Umbruchsphase. Die EASA als europäische Luftfahrtbehörde hat viele, alte Vorschriften neu definiert. Als wir den Antrag auf „Permit to Fly“ beim LBA gestellt haben, begann ein 6-wöchiges Hin und Her mit dem Referat für Verkehrszulassung mit vielen Gesprächen und Telefonaten. Als Ergebnis dessen haben wir dann doch das „Permit to Fly vom LBA bekommen. Leider war die Periode des schönen Wetters in Deutschland dann vorbei.

Am Mittwoch den 25.Mai 2007 war es dann soweit. Ich konnte bei leichter Bewölkung und Nordost Wind um 2 Knoten den Erstflug nach der Restaurierung durchführen. Zuerst nur eine kurze Platzrunde mit „Touch and go“ und dann noch ca.45 Minuten außerhalb der Kontrollzone.
Der Motor lief gut und der Flieger flog auch einigermaßen geradeaus. Was jetzt noch an Arbeit zu tun war, sind die normalen Einstellarbeiten, wie die Streben und solche Dinge. Nach dem dritten Werkstattflug bin ich dann mit meinem Mechanikprüfer geflogen, so dass wir die Nachprüfung für die endgültige Verkehrszulassung mit dem Nachprüfschein Nr. 5 abschließen konnten.

Am gleichen Tage habe ich noch alle Papiere zu LBA geschafft. Durch die Erfahrungen mit dem „Permit to Fly“ , habe ich diesmal die Durchlaufzeit für die Verkehrszulassung auf eine Woche verkürzen können. So das die ENNI jetzt komplett überholt und verkehrszugelassen ist.

Einen ersten Ausflug mit Theo habe ich auch schon gemacht. An einem schönen Sommertag, bin ich mit Theo, seinem Freund Noah und dessen Vater nach Dessau ins Hugo Junkers Museum geflogen.

Die Jungs auf der Rücksitzbank wollten natürlich auch Piloten sein. Also bekam jeder einen Kopfhörer auf, musste sich anschnallen und jeder bekam eine ICAO Karte. Auf dem Rückflug haben dann beide geschlafen und sind erst wieder beim Abstellen des Triebwerkes vor der Halle in Braunschweig wach geworden.
So haben wir mit ENNI jetzt eine Schwester für EMYL und können als Familie die Welt von oben entdecken.

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Wir führen am:
Sonntag, den 2. März 2008, Beginn 9.00 Uhr
in:
01917 Kamenz, OT Zschornau, Vereins-Objekt

unsere Jahreshauptversammlung und Wahl des Vereins-Vorstandes durch.

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch Vorsitzenden des Vorstandes und Wahl eines Versammlungsleiters
2. Bekanntgabe der Tagesordnung
3. Rechenschaftsberichte des geschäftsführenden Vorstandes, des Ausbildungsleiters, des Technischen Leiters sowie der Revisionskommission
4. Aussprache zu den o. g. Berichten
5. Entlastung des Vorstandes für die vergangenen Geschäftsjahre 2006 und 2007
6. Wahl des neuen Vereinsvorstandes
7. Verschiedenes

Wir bitten alle Mitglieder des Vereins um Erscheinen.
(*Diese Einladung gilt für alle Mitglieder, die unter einer Postanschrift erreichbar sind)*

gez. Marko Grilz
Vorsitzender des Vorstandes

Das zweite Leben eines Treners

■ *Ein Traum von Dr. Egbert Gärtner ging nach 14 Jahren in Erfüllung*

Gegenwärtig existieren in Deutschland 46 flugfähige Exemplare der Trener-Baureihen Z 226/326/526, ca. 20 % stammen aus Beständen der ehemaligen GST. Wünschen wir Dr. Egbert Gärtner (47) , beruflich als Senior Vice President Aircraft Conversation der Elbe-Flugzeugwerke (EADS EFW) GmbH tätig, viele schöne Flüge.

Wie kommt man auf so eine verrückte Idee, einen „Trener" aufzubauen? Wie immer, man hat einen Traum und nur eine blasse Ahnung davon, auf was man sich da einlässt.

Bei mir war es ein Kindheitserlebnis zu einem Flugtag, als die „Trener", das Standard - Flugzeug der GST für Alles waren, Kunstflug, Schleppen, Naviflug und Ausbildung. Danach verschwanden diese aerodynamisch gut durchgebildeten Flugzeuge in der DDR, vielen fanden ihr Ende 1979. Die zu diesem Zeitpunkt „überzähligen" Flugzeuge wurden flugunfähig gemacht, mittels eines Sägeschnittes in den Hauptholm und Unbrauchbarmachen des Triebwerkes.

Ein solches einsitziges Exemplar, Z-526A, wurde lange Zeit in Riesa eingelagert und von Zeit zu Zeit als statisches Ausstellungsstück aufgebaut, ab Mitte der 80-iger begann der Dornröschen-Schlaf.

Mit dem 18.03.1994 kamen die „Reste" des „Trener"s nach Kamenz. Jetzt konnte es losgehen. Zuerst waren die Tragflächen dran, die Restauration der Flächen dauerte bis 1998. Es waren Rippen neu zu fertigen, Gestänge auszutauschen, neue Grundierung und Lackierung aufzubringen und komplett alle Kabel und Rohrleitungen zu tauschen. Zu dieser Zeit war ich noch guter Hoffnung eine vernünftige Lösung für den zersägten Holm zu finden. Alle Versuche eine Reparaturtechnologie dafür zu finden, waren umsonst. Es war die Phase, wo das Projekt drohte zu kippen. Aber mir kam hier der Zufall zu Hilfe, es konnte ein aufbaufähiges Rumpfgerüst in Ungarn gefunden

werden.

Der Hersteller in Otrokovice hatte nur an der GÜ kompletter Flugzeuge Interesse, also was tun? Unweit des Werkes in Otrokovice hatte sich eine junge Firma mit Trener-Reparaturen einen Namen gemacht. So kam es 2001 zu den ersten Kontakten und Besuch dieser Firma. In der Zwischenzeit verbindet uns eine gute Freundschaft unter Gleichgesinnten. So kam das nun doppelsitzige Rumpfgerüst nach Otrokovice zur GÜ und Ausstattung mit den für einen Doppelsitzer notwendigen Ausrüstung, z.B. Kabinenhaube, Sitze, Steuerung usw..

Die GÜ konnte nach 3 Monaten in 2002 abgeschlossen werden und ich war um ein ausgestattetes Rumpfgerippe reicher und gleichzeitig um einen etwas größeren Betrag ärmer. Der nun folgende Wiederaufbau erfolgte in Jahnsdorf, wo ich für mehrere Jahre beim Air Service Fiedler Asyl für den „Trener" und mich gewährt bekam. In dieser Zeit lernte ich alle Niederungen, wie tagelanges Abbeizen, stundenlanges Spannlackauftragen, Aufbau einer Funkkonsole (kannten die alten Trener nicht), Kabelbaum für die Funkausrüstung einziehen, jede Menge Blechanpaßarbeiten usw. kennen. Um so erhebender war der Moment als am 23.12.2006 das Triebwerk in den Flieger kam und dann Stück für Stück das Flugzeug zusammenwuchs.

Nachdem die Lackierung abgeschlossen und alle Systeme und Ausrüstungen das machten, was man erwartete, war es dann am 30.06.2007 soweit. Nach einem eingehenden Bodencheck konnte das Flugzeug nun zum Erstflug starten. Gerd Fiedler flog erst einmal mit Fahrwerk draußen eine größere Platzrunde, nach dem Überflug des Platzes wurde das Fahrwerk eingezogen und noch das restliche Programm abgearbeitet. Nach der Landung waren dann eine Reihe von Änderungen bzw. Nacharbeiten fällig, Flugzeug bügeln, Luftschraube einstellen, Fahrwerk noch mal überprüfen etc..

Nun begann mein Teil der fliegerischen Seite, ich bin wieder Schüler und lernte ein sehr leichtes, jeden Steuerbefehl exakt folgendes, gut abgestimmtes Flugzeug kennen. Die Platzrunden führten uns zuerst nach Zwickau, auf die Grasbahn danach zurück nach Jahnsdorf auf Asphalt. In der Zwischenzeit waren wir auch in Kamenz. Jetzt müssen 10 Stunden zusammengebracht werden, um die erste Kontrolle am Triebwerk und Zelle ausführen zu können, bevor die Z-526 M nach Kamenz kommen kann. Parallel zu diesen technischen Abläufen ist man aber auch mit jeder Menge Papier konfrontiert. Ich hoffe wenn diese Zeilen gedruckt werden, ist D-EGGE dann komplett zugelassen.

Würde ich es wieder tun? Ja, heute habe Zeichnungssätze, Ersatzteilquellen, Erfahrung mit den Trener-typischen Themen, einen regen länderübergreifenden Informationsaustausch und die Erfahrung bei einem Restaurationsprojekt, es sollte nur nicht wieder 14 Jahre dauern müssen. Der Vorteil dieser langen Dauer; das Familienbudget wird nicht kurzfristig extrem belastet. Zum Schluss, mein besonderer Dank gilt meiner Frau , Milan Jancar und Gerd Fiedler die mich mit unendlicher Geduld unterstützt, motiviert haben nach Wegen zu suchen und immer wieder die Kraft zu finden weiterzumachen.

Ausbildungsstätte - Markenzeichen im Verein

■ *Ausbildungsleiter Andreas Gehb kann eine erfolgreiche Bilanz vorweisen*

Zur Segelflugausbildung waren im Jahr 2007 22 Flugschüler angemeldet. Unter diesen 22 waren 3, die wir nie auf dem Flugplatz gesehen haben und die sich dann auch sehr schnell wieder abgemeldet haben. Hauke Husstedt hat die Ausbildung mit Elan begonnen, aber dann gemerkt, dass er das Segelfliegen nicht vertragen kann. Er hat sich für unsere Bemühungen bedankt und sich auf sehr faire Art von uns verabschiedet.

Nicole Georgi, Anja Werberger und Robert Rietscher sind im laufenden Jahr zur Ausbildung hinzugekommen. Mit dieser großen Flugschülergruppe haben wir in guter Qualität und jederzeit sicher die Ausbildung durchgeführt. Es wurde an allen geplanten Tagen geschult, wenn das Wetter es zugelassen hat. So wurden im Schulbetrieb 972 Windenstarts mit rund 200 Flugstunden geflogen. Im F-Schlepp waren es 83 Starts mit 27 Flugstunden.

In der Ausbildung zum PPL-B waren 2 Flugschüler gemeldet, die 79 Starts mit 17 Stunden geflogen sind.

Die Lizenz zum PPL-C erreichten folgende Kameraden:

- Silke Fähnrich
- Max Heilmann
- Cristoph Pirzkall
- Sven Sebastian.

Zu dieser Leistung nochmals herzlichen Glückwunsch und allzeit gute Landungen.

Außerdem wurden im Ausbildungsjahr folgende Prüfungen geflogen:

- Sophie Sebastian A- Prüfung
- Alexander Deutscher C- Prüfung
- Robert Gärtner C- Prüfung.

Auch zu diesen Leistungen meinen Glückwunsch.

Bis hierher klingt es, als wäre alles in Ordnung. Wir sollten aber ehrlich zu uns sein und auch zugeben, dass unsere Ausbildung nach wie vor sehr uneffektiv ist. Am Ende 2006 waren bereits 10 Schüler auf dem Ausbildungstand B- oder C- Prüfung. Davon haben in diesem Jahr nur 3 die Ausbildung abgeschlossen. Der Hauptgrund dafür sind fehlende theoretische Prüfungen. Die Fluglehrer zwingen die Delinquenten förmlich zur Prüfung. Das persönliche Engagement in der Theorie auf dem Stand der fliegerischen Leistung zu bleiben, ist nicht entwickelt. Ich glaube, dass sich außerhalb des Flugplatzes zu wenig mit der leidigen Theorie beschäftigt wird und dann Angst vor der Blamage den Gang zur Prüfung blockiert.

Nicht zu verstehen ist auch, dass die fortgeschrittenen Flugschüler im Winter nicht zur Theorieausbildung erscheinen. Wenn für die Anmeldung zur PPL-C Prüfung Theorie fehlt, müssen die dummen Fluglehrer wieder persönlichen Einzelunterricht erteilen. Meint Ihr nicht auch, dass selbst Fluglehrer besseres mit ihrer Freizeit anfangen könnten?

Einzige Kompensation für dieses Desinteresse ist das Flugspiel, in dem die Schüler gezwungenermaßen wenigsten die Grundlagen besprechen müssen, die sie für den Flugtag brauchen.

Wo wir gerade bei Fluglehren waren. Die Absicherung der Schulung wurde von 12 Fluglehrern übernommen. Fast im Bocian festgewachsen waren wie jedes Jahr Uwe Waurick, Sven Werberger und Günter Groß. Sie hatten jeder mehr als 100 Schulstarts. Dafür ein großes Dankeschön. Leider hat sich Mario Ettelt als Fluglehrer und Mitglied des FCK verabschiedet. Da auch Jörg Egel nicht als Fluglehrer zur Verfügung steht, ist es an der Zeit, an Nachwuchs auch bei den Fluglehrern zu denken. Bisher geführte Gespräche führten nicht zu entsprechenden Zusagen von potentiellen Aspiranten. Nicht aus den Augen verlieren dürfen wir dabei, dass es rund 3 Jahre braucht, bis ein neuer Fluglehrer geboren ist.

Noch ein Wort an die Lizenzpiloten. Die Flugschüler helfen Euch bei schönem Wetter Eure Flugzeuge zur besten Zeit in die Luft zu bekommen und sind stolz auf Euch, wenn Ihr Ruhm - beladen von Euren großen Strecken zurückkommt. Dann seid ihr Ihre Vorbilder. Bitte helft auch ihnen bei „nur Schulungswetter“ ihre Ausbildungsflugzeuge in die Luft zu kriegen. Nur so bleiben sie bei der Stange und helfen Euch weiterhin bei Leistungswetter.

Stolz bin ich auf unsere neuen Jungflieger. Es war eine Freude zu sehen, wie sie sich in die Streckenfliegerei integriert haben. Bei jeder kleinen Cumuluswolke am Himmel waren sie mit dabei und keine Außenlandung konnte sie bremsen. Klasse! Vielleicht sollten die Cracks aber auch mal bremsen und mit ihnen zusammen fliegen. Nur so kann Erfahrung übertragen werden auch wenn dabei mal 100 Km herausspringen. Aber nur so habt ihr auch morgen gute Mitflieger. Schön ist dabei, dass über den Sinn des Zusammenfliegens nicht mehr diskutiert wird. Das ist selbstverständlich. Die Anfänger unter sich in Anfängerteams lernen aber nur über gemeinsame Fehler und das ist nicht die effektive Methode.

Vielleicht ist diese Kritik etwas hart, da im Streckenfluglehrgang das Wetter Gruppenflüge nicht zugelassen hat. Dennoch ein bisschen Wahrheit ist bestimmt dran.

In diesem Jahr hat der FCK wieder eine Jugendmannschaft zum Jugendvergleichsfliegen geschickt. Die Mannschaft bestand aus Max Heilmann, André Hofmann und Alexander Deutscher. Als Trainer fungierte wie immer Uwe Waurick. Der Fanblock war gewaltig. Toni, Silke, Arne, Sabbel, Robert und Jane sorgten für Beifallsstürme. Über die Platzierung müssen wir nicht streiten, wir waren Opfer des zerstrittenen Kampgerichts. Von Vorteil ist, dass wir dieses Jahr nicht aus der Favoritenrolle starten müssen.

Nun bleibt mir nur noch, uns ein erfolgreiches und unfallfreies Ausbildungsjahr 2008 zu wünschen, mit tollem Wetter und allzeit guter Stimmung auf dem Flugplatz.

Herzlichen Glückwunsch

Am 11. März 2007 verlieh der Luftsportlandesverband Sachsen unserem Vereinsmitglied Günter Groß (68) die Ehrennadel in Silber und würdigte damit seine Leistungen im Bereich der Segelflugausbildung und des Leistungsfluges.

Wir kennen Günther Groß als sympathisches „Nordlicht“, wohnhaft seit 1987 in Dresden. Er ist seit 1957 begeisterter Segelflieger, absolvierte fast 8.000 Segelflugstarts, davon die übergroße Mehrzahl als Segelfluglehrer. Er besitzt die „Gold-C“ mit 3 Diamanten. Seine bescheidene und hilfsbereite Art prägte mehrere Generationen von Flugsportlern. Günter gehört seit Gründung des Vereins zu seinen Sympatieträgern - wir wünschen ihm und seiner Familie auch in Zukunft alles Gute, Gesundheit und Günther noch viele schöne Flüge.

80 Jahre organisierter Flugsport in Kamenz

■ *Bewegende Feier mit 55 Flugsport -Veteranen und Gästen und großer Resonanz in der Öffentlichkeit*
Verein nimmt Anlauf auf 100. Jahrestag des Beginns der Fliegerei in Kamenz im Jahr 2011

Zukunft braucht Herkunft - das war ein Motto der Festveranstaltung des Vereins anlässlich des 80. Jahrestages des organisierten Sportfluges in Kamenz.
Unserer Verein ist zum Teil dieser Geschichte geworden und wir werden in diesem Kontext auch einmal daran gemessen werden, was wir zustande gebracht haben. Uns braucht es mit unserer bisherigen Bilanz und dem Geschaffenen nicht Bange sein.
Unter dem Titel „Flieger schreiben Geschichte“ konnten die Leser der Sächsischen Zeitung am 7. August 2007 aus der Feder von Reinhard Kärbsch folgendes erfahren:

„… Das gab´s alles auf einmal auf dem Gelände des Kamenzer Fliegerclubs: Treff der Fliegerveteranen, Vermitteln neuester Nachrichten, Geburtstagsfeier mit kleinen Geschenken, Kaffee und Kuchen, Beschwichtigungsrede des Kamenzer Bürgermeisters wegen steigender Flugplatzgebühren, aber vor allem Historisches über den hiesigen Flugsport in Gestalt einer Chronik der Autoren Günter Lippar und Erhard Rosenkranz.

Genugtuung und Stolz

Während die fast 60 Köpfe zählende Feiergemeinde den Mehrzweckraum des Vereinsgebäudes bis auf den letzten Platz füllten, nutzten Sportflieger aus Baden Württemberg das gute Flugwetter. Der exzellente Ruf des Fliegerclubs Kamenz ist mittlerweile bis ins Schwabenländle vorgedrungen. Andreas Gehb informierte die Gäste über das aktuelle Geschehen im Verein. Sein Motto: Zukunft braucht Herkunft! Und mit Genugtuung und Stolz wurde das bisher Geleistete von den Sportfliegern dreier Generationen, wie Lippar bei der Vorstellung der Chronik hervorhob, zur Kenntnis genommen. Sie wurden nicht etwa pathetisch, sondern spannen das sprichwörtliche Fliegerlatein.

Drei Generationen aktiv

Solche Dialoge waren oft zu hören: „Weißt du noch, wie wir 1945 nach dem Krieg bis nach Ottendorf zu Fuß zogen, um Flugzeuge zu holen?“ „Natürlichweiß ich es noch.“ Lippar und Rosenkranz, selbst leidenschaftliche Segelflieger und Techniker, haben diese Geschichte aufgeschrieben. Die Kamenzer Flugsportler, erfährt der Leser, gehörten zu den allerersten, die in Deutschland wieder mit Segelflugzeugen in den Himmel stiegen. Manfred Böttcher flog sogar am 27. Juli 1945 mit einem Grunau „Baby IIb“ im Hangaufwind des Hutbergs mit eineinhalb Stunden einen neuen Rekord. Sie blieben Spitze wie seit der Gründung 1927. Allerdings wurde kurz danach aller Flugsport verboten. Das Potsdamer Abkommen legte das fest. Die Chronik zeichnet all das auf - wie den Neubeginn im Jahr 1952 unter dem Dach der Gesellschaft für Sport und Technik und dem Kommando erfahrener und neuer Fliegerheißsporne. Horst Kny und Arnold Bock, die jahrelang auch die Kamenzer Sportfliegerei leiteten, waren am Sonnabend dabei - und spannen mit am Latein. Sie kümmern sich heute vornehmlich um die Ultraleichtfliegerei. ...“

Segelfliegerlegende Johannes Höntsch (Mitte), gebürtiger Kamenzer, hat das Fliegen am Hutberg gelernt, bekam von den Autoren Günter Lippar (rechts) und Erhard Rosenkranz das erste Exemplar der Chronik über die 80-jährige Geschichte des Kamenzer Sportfluges überreicht (Bild: SZ, Manfred Schumann)

■ Chronik des Kamenzer Flugsports
„Mit den Wolken auf Du und Du“
44 Seiten; über 100 Abbildungen

Info zum Erwerb dieser Chronik:
Herausgeber: Jens Pirzkall, Aeroshop Flugbedarf GmbH
☎ (03578) 78490
www.aeroshop.de

Erklärte Absicht dieser Chronik ist die Fortschreibung weiterer zeitgeschichtlicher Zusammenhänge des Kamenzer Sportfluges. Bitte informieren Sie den Herausgeber über Ihnen bekannte Zusammenhänge, Ereignisse und Dokumentationen.

Vereins - Mitgliederstatistik

Der Verein hatte zu Beginn des Jahres 2008 insgesamt 111 eingetragene Mitglieder. Sie setzten sich wie folgt zusammen:

- 62 ordentliche Mitglieder,
- 8 außerordentliche Mitglieder,
- 17 fördernde Mitgliedschaften,
- 1 Ehrenmitgliedschaft sowie
- 9 mitversicherte Familienangehörige / Kinder.

Weiterhin sind 14 ruhende Mitgliedschaften vermerkt.
Unter den ordentlichen Mitgliedern sind 60 Segelflieger, 14 Motorseglerpiloten sowie 14 Motorflieger.
Im Jugendbereich (14-27 Jahre) sind im Verein 31 Mitglieder registriert, das entspricht einem Anteil von 28 %. Bei den Segelfliegern sind 8 Pilotinnen fliegerisch tätig.

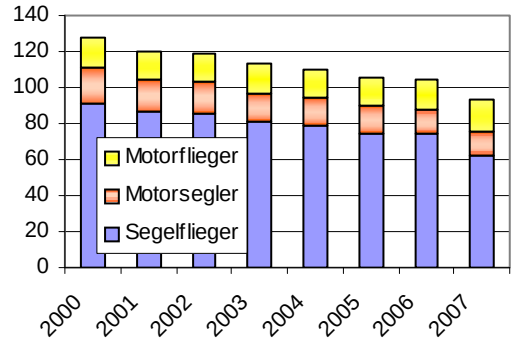
Neuaufnahmen:
Im vergangenen Jahr wurden

- Robert Ritschler (14) Segelflug) und
- Nicole Georgi (31) (Segelflug

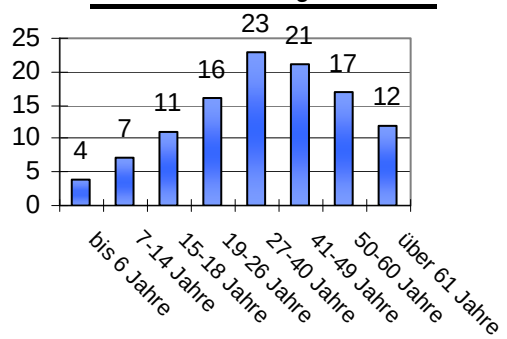
in den Verein aufgenommen.
Weiterhin nahm Anja Werberger (14) die Segelflugausbildung auf. Sie war zuvor als mitversichertes Familienmitglied in unserer Statistik vermerkt.
Den Verein verlassen haben:

- Steffen Mittrach,
- Oliver Theilig,
- Mario Ettelt
- Hauke Husstedt,
- Andreas Merker,
- Prof. Heino Iwe und
- Reimar Schädel

Mitgliederentwicklung FCK



Altersstruktur Mitglieder FCK



Jahressportkalender 2008

(Entwurf/Fortschreibung und Aktualisierung s. www.fc-kamenz.de)

29. Februar 2008	19.00 Uhr Vereinsheim /Einladung durch U. Kretzschmar	Beratung / Einsatzplanung
1 März 2008	13.00 Uhr Vereinsheim	Planungsversammlung Fluglehrer und Windenfahrer
2. März 2008	9.00 Uhr Vereinsheim	Jahreshauptversammlung und Neuwahl des Vereins-Vorstandes
13. März 2008	Flugplatz Kamenz	Aufrüsten Segelflugzeuge
16. März 2008	Flugplatz Kamenz	1. Vereinsflugbetrieb Flugsaison 2008
21.-30. März 2008	Flugplatz Kamenz	Osterlehrgang
10.-18. Mai 2008	Flugplatz Kamenz	Leistungslehrgang (bei Bedarf Verlängerung möglich)
26. Juli –10. August 2008	Flugplatz Kamenz	Sommerlager (bei Bedarf Verlängerung möglich)
18. Oktober 2008	Flugplatz Kamenz	Landewettbewerb
18.-26. Oktober 2008	Flugplatz Kamenz	Herbstlehrgang
31. Oktober 2008	Flugplatz Kamenz	Letzter Vereinsflugbetrieb Flugsaison 2008
1. / 2. November 2008	Flugplatz Kamenz	Abrüsten Segelflugzeuge Beginn Winterbauprogramm 2008/2009
9. November 2008	Treffpunkt Flugplatz Kamenz	Navigationsrallye

.. ob dieser Slogan uns helfen kann, mehr engagierte Mitglieder für den Verein zu finden ?

vereinsinterne Publikation des Fliegerclubs Kamenz e.V.
erstellt von © Hans Jank *(hans.jank@freenet.de)*
Mit freundlicher Unterstützung der BASF Schwarzheide GmbH

geschäftsführender Vorstand:

- Marko Grilz, Vors. des Vorstandes (03578) 306226
- Dieter Eisold, stellv. Vorsitzender (035795) 31664
- Uwe Schädel, Schatzmeister (035732) 20462

- Andreas Gehb, Vereinsausbildungsleiter (03578) 312194
- Ralph Wettig, Technischer Leiter (035931) 20989
- Michael Lucas, Jugendwart (0176) 23989511

AUTOCENTER
KAMENZ
An der Macherstraße
mazda
Service
SKODA
AUTO
AUTO Böttcher
EU-Importfahrzeuge
AUTO MOBIL
MEISTERWERKSTATT
AUTO Wagner
SKODA-Vertragshändler
Freie Werkstatt
für PKW + Transporter
Macherstraße 6
01917 Kamenz
Tel. (0 35 78) 3 80 90
Fax (0 35 78) 3 80 95
www.auto-boettcher.de
Macherstraße 4
01917 Kamenz
Tel. (0 35 78) 38 09 99
Fax (0 35 78) 38 09 75
Pannenhilfe
0172 7 97 97 80