FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

Kamenzer Luftpost

10. Jahrgang ✱✱✱ 1. Februar 2010

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 sowie im Sportbund Bautzen ✶✶✶
Bankverbindung: Ostsächsische Sparkasse Dresden BLZ: 850 503 00 Konto-Nr.: 3000 011926

www.fc-kamenz.*de*

1990 - 2010 20 Jahre Fliegerclub Kamenz e.V.

Liebe Vereinsmitglieder,

wieder ist ein Jahr vorbei und ein neues steht vor uns. Genau dieser Wechsel bietet immer die Gelegenheit, einen Blick zurück zu werfen und einen nach vorn. Dabei liegt das besondere Augenmerk auf das vor uns liegende, denn

„ Heute ist immer der Tag, an dem die Zukunft beginnt".

Doch zunächst möchte ich mich bei allen Vereinsmitgliedern für die geleistet Arbeit recht herzlich bedanken.
Insbesondere bei all jenen, die aktiv an der Gestaltung unseres Vereinslebens mitgewirkt haben und es auch weiterhin tun. Danke möchte ich all jenen sagen, die in selbstverständlicher Art und Weise im Hintergrund gewirkt haben und all die vielen kleinen Dinge, welche vorbereitet oder erledigt werden müssen, getan haben.
So möchte ich mich ebenfalls bei meinen Mitstreitern in der Vereinsleitung für die kameradschaftliche Zusammenarbeit bedanken. Nicht immer ist es einfach gewesen unser Vereinsschiff auf Kurs zu halten und dabei für das ausreichende Wasser in der Fahrrinne zu sorgen. Dass es gelungen ist, zeigen unsere sportlichen Erfolge im letzten Jahr und all jene Projekte, die wir durchgeführt haben. Dabei sei an das Streckenfluglager, Airlebniswochenende, Sommerlager und die Errichtung unserer Motorflughalle stellvertretend erinnert. Danke dafür.
Auch das neue Jahr wird uns wieder vor neue anspruchsvolle Herausforderungen stellen. Zum einen auf sportlichen Gebiet und hier hoffen wir ja alle, dass uns der „Wettergott" wohlgesonnen sein wird.
Auf dem Feld der Vermehrung unseres Vereinsvermögens ist eine neue „Pflanze" gewachsen und sie ist schon ziemlich groß geworden. Dank an alle die fleißigen Helfer, welche an der Verwirklichung des Projektes unserer Motorflughalle mitwirken. Ich glaube fest daran, dass die Errichtung dieser Halle ein Schritt in die richtige Richtung ist und die Durchführung unseres Flugbetriebes noch attraktiver machen wird.
Wenn wir aber den Blick in das Jahr 2010 werfen, erscheint das Jahr 2011 schon nicht mehr so weit weg. Dieses Jahr ist mit einem, für den Verkehrslandeplatz und der Stadt Kamenz, ganz besonderen Ereignis verbunden. Die Vorbereitungen auf das Jubiläum „100 Jahre Fliegen in Kamenz" werfen bereits jetzt schon ihre Schatten voraus. Es wird eine anspruchsvolle Herausforderung sein diesen Tag, welcher eingebettet sein wird in die Feierlichkeiten anlässlich des Tages der Sachsen, entsprechend vorzubereiten und würdig zu begehen.
Dabei wird es der Hilfe und Unterstützung eines jeden bedürfen und ich hoffe dabei auf tatkräftige Unterstützung bei der Vorbereitung und natürlich im Finale.
Das uns das gelingen wird, bin ich überzeugt und wünsche uns allen ein gutes und erfolgreiches Fliegerjahr 2010.
Uwe Waurich
Vorsitzender des Vereinsvorstandes

Grußwort des Kamenzer Oberbürgermeisters

Sehr geehrte flugbegeisterte Leserinnen und Leser,

die Fliegerstadt Kamenz zeigt Flagge und wir können auf das bisher Erreichte gemeinsam mit Stolz zurückblicken.

Der Fliegerclub Kamenz e.V. feiert seinen 20. Geburtstag und wer 20 Jahre alt oder jung ist, der hat noch „ein langes Leben" vor sich. Zum Geburtstag möchte ich schon jetzt recht herzlich gratulieren.

Seit fünf Jahren engagiert sich der Fliegerclub für die Betreibung des Verkehrslandeplatzes außerordentlich erfolgreich. Dadurch leistet er einen wichtigen Beitrag dafür, dass sich die grüne Lessingstadt zu einem Magnet für Flugsportbegeisterte aus ganz Deutschland entwickelt. Die sportlichen Leistungen haben „Bundesliganiveau" – Spitzenleute bewähren sich also deutschlandweit in dieser nichtalltäglichen Sport- und Fortbewegungsart. Besonders erfreulich ist, dass sich darunter eine Vielzahl von jüngeren Menschen befindet, die einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung nachgehen.

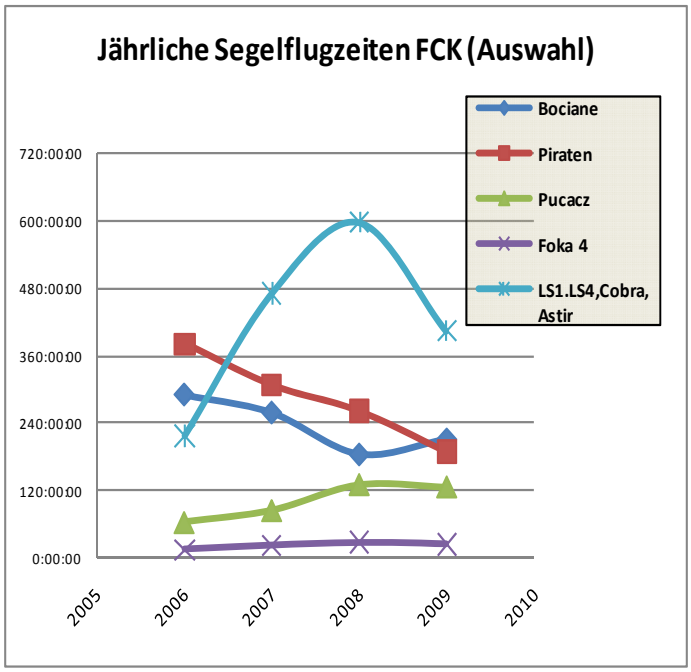
Mancher wird sich fragen, was ist denn das Besondere daran. Ich denke, die Besonderheit und Stärke besteht schon darin, dass wir alle – Landkreis und Stadt, Geschäftsleitung der Flugplatz Kamenz GmbH, Betreiber und Vereine – mit den am Verkehrslandeplatz ansässigen Unternehmen nicht nur an einem Strang ziehen, sondern zugleich auch alle in eine Richtung. Gerade diesem Zusammenwirken ist es auch zu verdanken, dass es den Verkehrslandeplatz in seiner heutigen Form gibt und er als gute Adresse unter den Fliegern Deutschlands, aber auch des Auslands gilt.

Setzen wir also gemeinsam den eingeschlagenen Weg fort, denn haben uns viel vorgenommen, besonders für das Jahr 2011. Schon jetzt laden wir alle ein, das Fest „100 Jahre Fliegen in Kamenz" und den 20. Tag der Sachsen 2011 mit uns zu feiern. Mit dem bisher gezeigten Engagement der Mitglieder des Fliegerclubs Kamenz e.V. sehe dem Gelingen dieser beiden städtischen Höhepunkte sehr zuversichtlich entgegen.

Allen Flugsportenthusiasten und allen Piloten wünsche ich natürlich für 2010 die besten Flugvoraussetzungen, das dazugehörige Wetter und weiterhin Spaß am Fliegen.
Ihr Roland Dantz

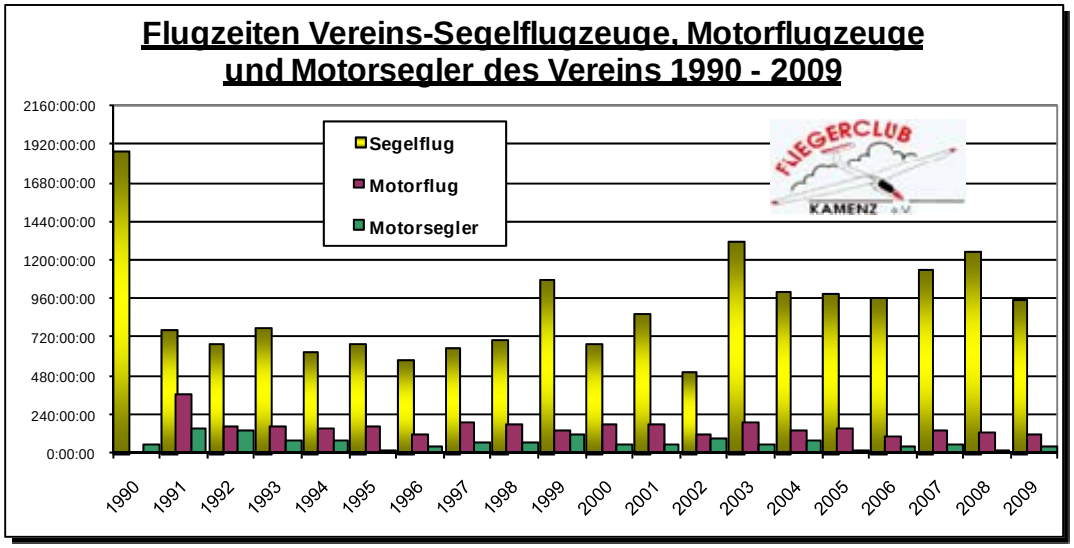
Flugzeiten und Starts mit Flugzeugen des FCK und der LSG der Elbe Flugzeugwerke Dresden im Vergleich zum Vorjahr

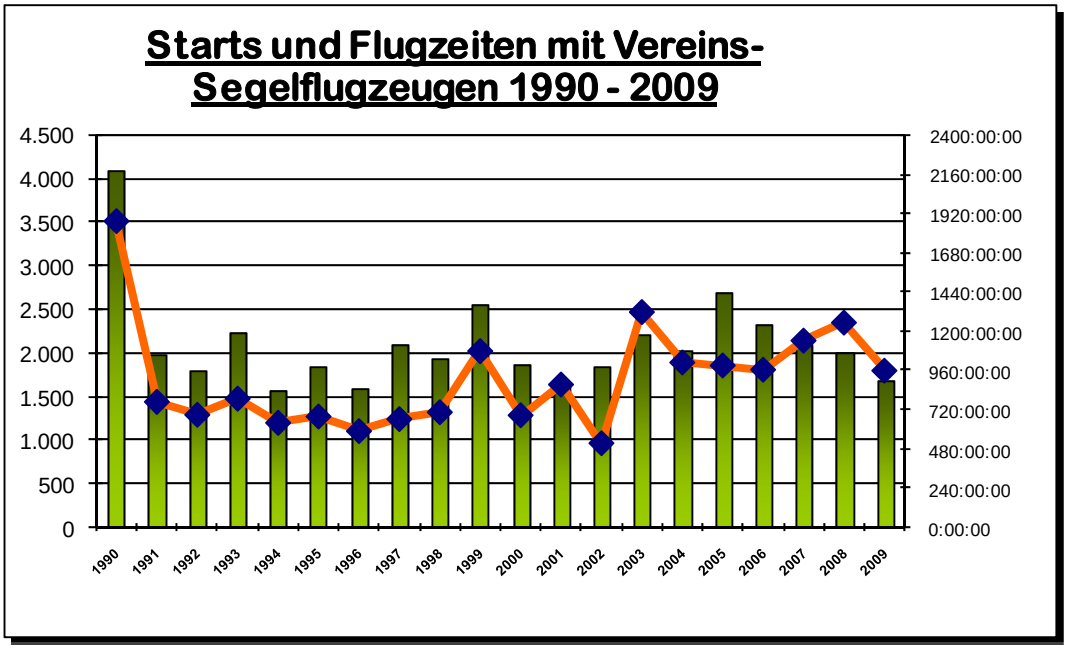
	Flugzeug	Kennzeichen	2008		2009		Vergleich zum Vorjahr	
			Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts
Segelflugzeuge	Bocian	D - 9032	49:27:00	174	0:00:00	0	0%	0%
	Bocian	D - 3513	50:14:00	244	80:27:00	431	160%	177%
	Bocian	D - 3343	134:53:00	621	130:09:00	551	96%	89%
	Pirat	D - 1734	57:28:00	24	9:35:00	10	17%	42%
	Pirat	D - 4775	73:29:00	79	60:54:00	89	83%	113%
	Pirat	D - 1695	60:43:00	53	51:54:00	65	85%	123%
	Pirat	D - 6728	69:45:00	136	32:37:00	70	47%	51%
	Pirat	D - 7794	0:00:00	0	34:37:00	27		
	Puchacz	D - 7116	131:09:00	365	126:56:00	280	97%	77%
	Foka 4	D - 2231	27:07:00	10	24:10:00	12	89%	120%
	Cobra	D - 6307	99:25:00	43	78:40:00	19	79%	44%
	LS - 1	D - 0489	156:02:00	44	129:35:00	39	83%	89%
	LS- 4	D -1598	208:27:00	73	139:58:00	44	67%	60%
	Astir	D- 4888	134:52:00	131	56:10:00	44	42%	34%
	Gäste	versch.		403		579		144%
		Summe	1.253:01:00	2.400	955:42:00	2.260	76%	94%
Motorflugzeuge	Ogar	D - K FCK	18:48:00	59	38:22:00	96	204%	163%
	Wilga	D - EWBG	36:31:00	337	16:49:00	146	46%	43%
	Wilga	D - EWRZ	57:47:00	387	58:19:00	515	101%	133%
	Z - 42	D - EWNO	37:04:00	72	37:12:00	68	100%	94%
		Summe	150:10:00	855	150:42:00	825	100%	96%
		Gesamt	1.403:11:00	3.255	1.106:24:00	3.085	79%	95%

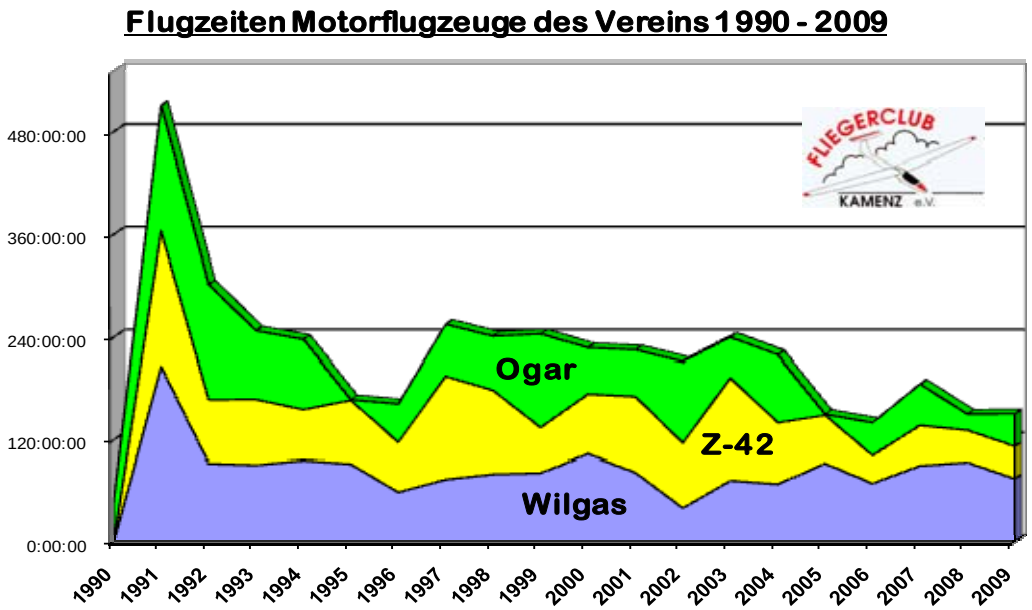


Grundwerte unseres Vereins

- Unversehrtheit unserer Mitglieder / sicheres Fliegen
- Wohlfühlen im Verein
- Engagement für andere im Verein
- Streben nach hohen flugsportlichen Leistungen
- Sparsamer Einsatz unserer Ressourcen und hoher Schutz der Umwelt und Natur
- Einbindung unseres Verein in die Kamenzer Kulturlandschaft


Flugzeiten Vereins-Segelflugzeuge, Motorflugzeuge und Motorsegler des Vereins 1990 - 2009
Segelflug
Motorflug
Motorsegler
FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.
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 2008 2009

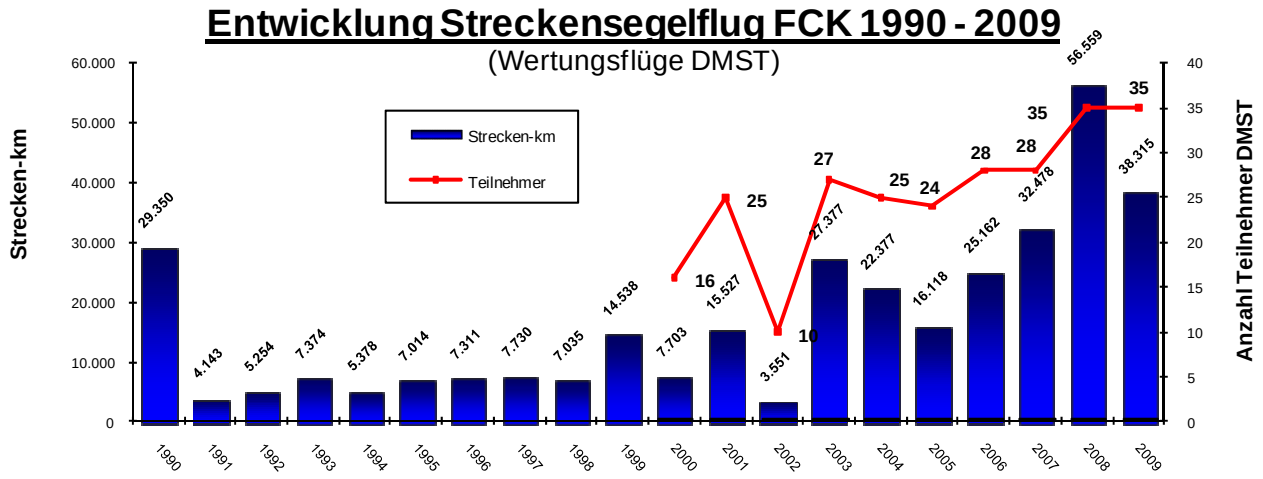

Starts und Flugzeiten mit Vereins-Segelflugzeugen 1990 - 2009
4.500
4.000
3.500
3.000
2.500
2.000
1.500
1.000
500
0
2400:00:00
2160:00:00
1920:00:00
1680:00:00
1440:00:00
1200:00:00
960:00:00
720:00:00
480:00:00
240:00:00
0:00:00
1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009


Flugzeiten Motorflugzeuge des Vereins 1990 - 2009
FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.
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 2008 2009

Gut behauptet — Streckensegelflug im FCK 2009

Unser Verein hat sich in den flugsportlichen Wettbewerben der Segelflieger (Dezentrale Deutsche Meisterschaften (DMST) und im OLC (On-Line Contest)) auch 2009 gut behauptet und wird hier auch in welt– und deutschlandweiten Auswertungen mit guten Platzierungen geführt.

Kamenzer Segelflieger nahmen weiterhin an Segelflug-Wettbewerben in Klix (GCK), am Laucha-Cup, an der Streckenflugwoche in Riesa-Canitz sowie an einem Qualifikationswettbewerb für die Deutschen Segelflug-Meisterschaften der Junioren am Hornberg teil.



OLC weltweit: Rang 158 von 1.368 teilnehmenden Vereinen					
Rang	Punkte	Club	Strecken-km	Flüge	Piloten
158	43.907,38	FC Kamenz	43.976,01	242	37

OLC Deutschlandwertung: Rang 73 von 726 teilnehmenden Vereinen					
Rang	Punkte	Club	Strecken-km	Flüge	Piloten
73	42.889,81	FC Kamenz	43.976,01	242	37

OLC Sachsen: Rang 2 von 152 teilnehmenden Verein (Start jeweils in Sachsen)					
Rang	Punkte	Club	Strecken-km	Flüge	Piloten
1	56.525,54	Aero-Team Klix	63.711,92	219	34
2	36.957,17	FC Kamenz	36.860,17	196	36
3	36.506,77	AC Pirna	36733,77	136	26
4	26.123,76	FC Oerlinghausen	28.237,69	100	28
5	23.584,30	FC Leipzig-Taucha	24.523,68	104	17

OLC Landesliga: Rang 2 von 14 Vereinen			
Rang	Punkte	Speed	Club
1	60	2.238,89	FC Leipzig-Taucha
2	57	2.123,52	FC Kamenz
3	40	1.834,70	SFC Riesa-Canitz
4	35	1.441,70	VSS Leipzig/Roitzjora
5	34	1.644,54	Görlitzer FSC

DMST-Vereinswertung: Sachsen Rang 3 von 15 teilnehmenden Vereinen					
Rang	Punkte	Club	Strecken-km	Flüge	Piloten
1	69.775,55	Aero-Team Klix	71.964,27	250	38
2	49.361,80	AC Pirna	46.976,26	179	26
3	41.081,94	FC Kamenz	38.314,54	208	35
4	26.823,82	SFC Riesa-Canitz	24.970,88	125	19
5	24.826,70	FC Leipzig-Taucha	23.882,78	112	17

Flüge mit den besten Bewertungen nach OLC (TOP 10)				
Rang	Punkte	Name	Strecken-km	Datum
1	641,92	Max Heilmann	630,38	13. Mai 2009
2	638,75	Tom Schubert	629,78	13. Mai 2009
3	550,08	Michael Lucas	601,2	13. Mai 2009
4	526,23	Karsten Hummitzsch	558,17	23. August 2009
5	502,19	Robert Mammitzsch	502,99	19. Mai 2009
6	439,28	Olaf Heinze	435,91	13. Mai 2009
7	428,34	Lutz-Peter Kern	376,21	23. August 2009
8	350,10	Christian Peine	372,71	29. Juli 2009
9	335,90	Falk Wettig	329,19	2. Mai 2009
10	317,01	Uwe Waurich	338,13	23. August 2009

Anzahl Flüge und Strecken-km (TOP 10)				
Rang	Punkte	Name	Strecken-km	Anzahl Flüge
1	8.624,54	Max Heilmann	8.785,88	43
2	7.386,67	Tom Schubert	7.431,75	29
3	5.234,29	Michael Lucas	5.599,45	21
4	3.717,53	Falk Wettig	3.688,34	21
5	1.756,94	Olaf Heinze	1.767,43	6
6	1.637,37	Lutz-Peter Kern	1.645,42	7
7	1.513,86	Karsten Hummitzsch	1.535,22	5
8	1.424,69	Bernd Dunkel	1.378,91	11
9	1.074,04	Alexander Deutscher	1.010,64	8
10	1.027,10	Christian Peine	1.075,63	6

Eingesetzte Segelflugzeuge und Strecken-km (TOP 10)				
Flugzeug	Flüge	Anteil FCK	Strecken-km	Anteil FCK
5 Piraten	46	19,74 %	4.770,96	11,12 %
LS-1	35	15,02 %	8.045,56	18,75 %
LS-4	33	14,16 %	7.642,78	17,81 %
39	33	11,16 %	7.299,13	15,22 %
Fremd-SF	24	9,44 %	3.843,73	8,25 %
Puchacz	16	6,87 %	1.954,61	4,56 %
Cobra	14	6,01 %	4.013,03	9,35 %
Astir	13	5,58 %	1.435,88	3,35 %
B5	11	4,72 %	2.917,06	6,80 %
2 Bociane	8	3,43 %	626,19	1,46 %
Foka 4	5	2,15	912,90	2,13 %
6L	4	1,72	514,16	1,20 %
$\sum$	242	100,00 %	43.975,99	100,00 %

Ehrentafel

Pilotinnen und Piloten unseres Vereins erreichten 2009 in der DMST-Landeswertung Sachsen folgende Ergebnisse:

Einzelwertung Standardklasse (40 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
4	Michael Lucas	1.404,16
12	Lutz-Peter Kern	916,21
14	Karsten Hummitzsch	853,65
17	Wolfgang Ferner	645,47
18	Tom Schubert	

Einzelwertung Club-Klasse (188 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
2	Max Heilmann	1.729,22
4	Tom Schubert	1.668,28
35	Falk Wettig	1.027,64
36	Olaf Heinze	1.021,68
51	Michael Lucas	872,79

Einzelwertung Junioren Standardklasse (6 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
2	Tom Schubert	624,20
3	Christian Peine	476,53
4	Max Heilmann	465,85
6	Falk Wettig	85,24

Einzelwertung Junioren Clubklasse (47 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
2	Max Heilmann	1.729,22
3	Tom Schubert	1.668,24
9	Falk Wettig	1.027,64
14	Christian Peine	598,74
15	Alexander Deutscher	5795,18

Einzelwertung Frauen (15 Teilnehmerinnen)

Rang	Name	Punkte
4	Silke Fähnrich	530,20
7	Ines Wettig	326,89
13	Karin Hummitzsch	121,79

Doppelsitzerklasse (88 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
10	Silke Fähnrich	495,98
12	Bernd Dunkel	413,97
27	Karsten Hummitzsch	256,65
31	Arne Riemer	231,47

Mannschaftswertung Junioren (26 Mannschaften)

Rang	Namen	Punkte
1	Max Heilmann, Tom Schubert, Falk Wettig	1.634,56
7	Christian Peine, Alexander Deutscher, Arne Riemer	912,62
13	Thomas Kischko, Amir Ali Akbari, Harald Stehr	539,62

Mannschaftswertung Standardklasse (25 Mannschaften)

Rang	Namen	Punkte
3	Michael Lucas, Karsten Hummitzsch, Uwe Waurich	1.939,28
8	Lutz-Peter Kern, Tom Schubert, Max Heilmann	840,38
13	Wolfgang Ferner, Robert Mammitzsch, Michael Hantke	717,02

Mannschaftswertung Club- und Doppelsitzerklasse (83 Mannschaften)

Rang	Namen	Punkte
1	Max Heilmann, Tom Schubert, Lutz-Peter Kern	2.036,31
12	Robert Mammitzsch, Michael Lucas, Olaf Heinze	1.346,37
21	Falk Wettig, Christian Peine, Ines Wettig	1.059,44
29	Oliver Theilig, Michael Hantke, Alexander Deutscher	834,01
34	Karsten Hummitzsch, Arne Riemer, Silke Fähnrich	719,05
39	Thomas Kischko, Steffen Lange, Bernd Dunkel	647,11

FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

Aber ich hätte doch Mathe Vorlesung…

13. Mai war erfolgreichster Tag für den Strecken-Segelflug in der vergangenen Flugsaison

12.Mai.2009, 19:30Uhr: Mein Handy klingelt. Überfallartig dringt Blondis Stimme in mein Ohr:„Tom, morgen wird es groß! “. Dem aufgeregten Redefluss versuchend Einhalt zu gebieten :„Ganz ruhig, ich hab morgen Uni, Mathe und so.“

Fünf Gesprächsminuten später und einige Wetterdetails reicher suche ich aufgeregt nach der nächsten Zugverbindung nach Kamenz. Beflügelt von dem Gedanken, den morgigen Tag zwischen den Wolken zu verbringen, verstecke ich das schlechte Gewissen in eine tiefe Schublade. Auf nach Kamenz!

13.5.2009, 6:30Uhr: Der Wecker beginnt zu zucken und schon springe ich aus dem Bett- wenn das sonst mal so klappen würde- denke ich mir mit einem Schmunzeln. Der Tag begrüßt mich mit einem wunderschönen klaren Morgenhimmel. Schnell die restlichen Utensilien für den Tag gepackt und sich auf den Weg gemacht.

7:00 Uhr Frühstück bei Blondi. Neben Nutella und Honig steht der Laptop mit jeder Menge erfreulicher Wetterinformationen. Quasi mit Blick auf den Flugplatz stärken wir uns und unseren Optimismus.

Meine anfänglichen Zweifel bezüglich der Streckenführung weichen recht schnell der Euphorie. Jetzt nur keine Zeit verlieren und schnell die letzten paar Meter auf den Flugplatz. Hier erwarten uns schon Max und Olaf, die zögerlich am aufbauen sind.

Gepackt von unserem Elan und Übermut nennen wir unsere Ziele für den Tag. „Ihr seid doch verrückt!“ kommt als Antwort. Nichtsdestotrotz wuseln wir wie ein Ameisenhaufen aufgeregt umher und bringen alles in Startposition. Wolfgang kommt erfreulicherweise noch vorbei und will seine geliebte „B5“ auch etwas Wolkenduft schnüffeln lassen.

11:00 Uhr: Der erste Start geht raus. Inzwischen bietet sich eine Wetteroptik, die jedem Segelflieger das Herz höher schlagen lässt.

Alle sind in der Luft, welche uns mit erfreulichen Steigwerten von Anfang an willkommen heißt. Das Rennen geht los. Max und ich sind im engen Team unterwegs. Olaf, Wolfgang und Blondi sind kurz hinter uns. Ab nach Nordwest weiter, weiter einfach immer weiter geht es. Scheinbar mühelos jagen wir dahin, Schwarzheide, Holzdorf, Lüsse...

14:00 Uhr: Der Zeitplan passt, und wir wenden Nähe Stendal. Mittlerweile bin ich mit Max allein. Kein Funkkontakt mehr zu den anderen drei Kameraden. Etwas mulmig ist mir ja schon. Doch irgendeine Stimme in mir sagt : „Jetzt oder nie“. Auf geht es, ab in Richtung Crussow bei Schwedt. Eine Wolkenstraße wie in den kühnsten Träumen beseitigt letzte Zweifel und gönnt uns wundervolle Momente in neuer Gegend mit ungewohntem Blick auf die Hauptstadt. Kurz vor der zweiten Wende und nur knappe 200km Luftlinie von Kamenz entfernt ein kleiner Tiefpunkt. In 400m über Grund suchen wir den rettenden Bart. Nach 25 Minuten kämpfen sind wir wieder oben und können ohne großartige Probleme heimwärts fliegen.

Die Bedingungen verbessern sich gegen Abend sogar noch, Basis, Steigwerte alles wie frisch aus dem Schlaraffenland. Nach dem letzten Höhetanken in Boxberg gleiten wir überglücklich Richtung Kamenz.

19.00 Uhr:“ LG Fahrwerk ausgefahren und verriegelt.“ Wir landen auf unserem heißgeliebten Flugplatz Kamenz. Verrückt, Wahnsinn, geschafft, was vor Wochen noch Wunschtraum war ist Realität geworden. Die Runde um Berlin, sie ist geflogen worden! Micha, Wolfgang und Olaf sind etwas eher gelandet. Alle 3 mit glücklichen Gesichtern. Beim gemeinsamen Abrüsten berichten wir uns überschwänglich. Blondi hatte am Anfang zu viel gewollt und konnte sich mit viel Glück retten, aber hat auch die 600er Marke geknackt. Wolfgang hatte Varioprobleme und kam erst spät los, schaffte aber noch 290km, und Olaf brachte mit 436 km der guten Cobra ordentlich Wind unter die Flächen.

Vielen Dank an den Fliegerclub für das Ermöglichen dieses Traums. Besonderen Dank an all diejenigen, die uns unermüdlich auch unter der Woche die Möglichkeit geben es den Adlern gleichzutun.

Tom Schubert

Grund zur Freude

Am 5. September 2009 besuchte uns der Bereichsdirektor der örtlichen Sparkasse, Herr Markgraf und überreichte eine Spende in Höhe von 1.020 € als Anerkennung für das flugsportliche Engagement des Vereins, insbesondere im Jugendbereich.

Wir bedankten uns dafür und gaben uns natürlich große Mühe, unserem Gast einen positiven ersten Eindruck, den es nur einmal gibt, zu vermitteln. Er zeigte sich sehr beeindruckt von der Ordnung in unserer Vereinswerkstatt sowie von der angenehmen Atmosphäre im Verein. Unsere Fliegerfrauen deckten eine festliche Kaffeetafel und spendierten reichlich wohlschmeckenden Kaffee und Kuchen; organisiert hatte das Silke Fähnrich.

Hans Jank

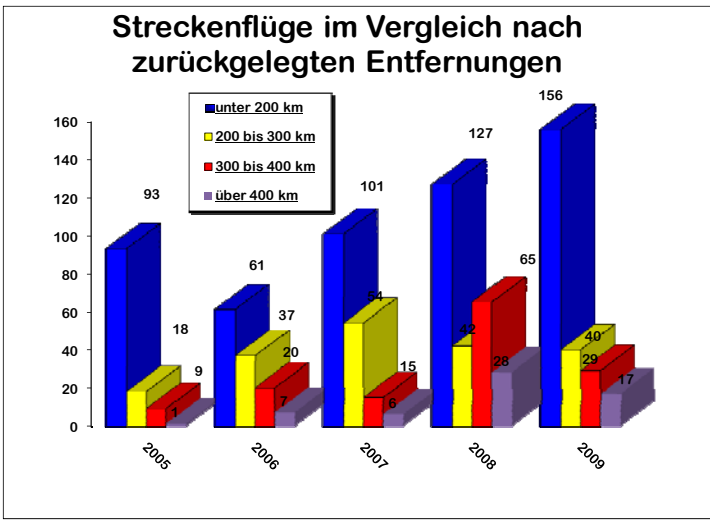
Die Freude auf den nächsten Sommer steht ihnen ins Gesicht geschrieben

2009 – ein lehrreiches Jahr

Der schönste Moment des Jahres war ganz klar dieser: „Tom, Boxberg geht!“ Nach fast 8 Stunden Flug brachte uns das Kraftwerk den erhofften Endanflugbart, und am Ende standen 630 km auf dem Papier und Tom und ich waren überglücklich.

Dieser Flug war einer von den vielen, die ich 2009 genießen durfte.
Im März begann die Saison für mich in Sisteron, in den französischen Alpen. Ein Urlaub, den man nicht vergessen kann. Majestätische Berge, beeindruckende Höhen in der Welle und viele nette und gastfreundliche Menschen. Ich kann nur jedem ans Herz legen, sich mal die Zeit für einen solchen Urlaub zu nehmen.
Wieder in Sachsen angekommen, ließ die Streckenflugsaison noch etwas auf sich warten. Erst Anfang Mai konnte man richtig loslegen. Während wir uns die Schneekoppe von oben anschauten, legten andere Kameraden, wie Wolfgang Dietz super Flüge auf dem Fläming hin. Und Falk und Blondi konnten sich in Klix austoben. Ein guter Start in das Jahr für die Kamenzer. Dann kam der besagte Bilderbuchtag am 13. Mai.
Anfangs war ich nicht von der Idee überzeugt, um Berlin zu fliegen, aber nachdem Blondi Wetter gemacht hatte, war es auch für mich klar: Gute Entscheidung.
Viele einmalige Eindrücke und ein riesen Lächeln am Ende des Tages.
An dieser Stelle möchte ich Tom danken, für seine Geduld mit mir, und natürlich auch unseren Schlepppiloten, die uns unter der Woche so zuverlässig in die Luft brachten.
Leider erwischte uns dann eine Schlechtwetterperiode, die den nächsten wirklich tollen Flug auf den 5. Juli verschob. Blondi, Lutz und ich entschieden uns gemeinsam zu fliegen. Am Anfang sah der Tag gar nicht so gut aus, aber ab Bronkow lief es bombastisch. Vor uns lag eine Wolkenstraße, wie wir sie noch nie gesehen hatten. Resultat waren fast 110km im Geradeausflug. Hier konnte man den Spruch: „Kreisen ist freiwillig!“ wirklich wörtlich nehmen.
Wir setzten die Wende nähe Zerbst und flogen Richtung Welzow, und von dort nochmal Richtung Nordwesten. Leider verloren wir bei Finsterwalde Lutz, der dort unbedingt die Wilga von hinten sehen wollte. Blondi und ich wurden für unseren Ritt mit 468km belohnt.
Den restlichen Juli trainierten Tom und ich den engen Teamflug, für eine erfolgreiche Teilnahme bei der Qualifikation für die Deutschen Meisterschaften der Segelflug-Junioren auf dem Hornberg Ende August.
Auf dem Weg dorthin, besuchte ich ehemalige Kamenzer, die Mollenhauers, auf ihrem Flugplatz bei Nürnberg. Dort gelang mir nochmal ein toller Flug über 458km.
Auf dem Hornberg angekommen, waren wir sage und schreibe 6 Piloten aus Sachsen. Leider verlief der Wettbewerb nicht ganz nach unseren Vorstellungen. Bis auf einen Tagessieg und ein kaputtes Flugzeug für das Team Kamenz, konnten wir nur noch die Erkenntnis mit nach Hause nehmen, dass wir uns fliegerisch keinesfalls verstecken müssen, doch war die Gegend für Neulinge auch sehr anspruchsvoll.
Tja — alles in allem war 2009 ein unglaubliches Jahr. Mit vielen Höhepunkten und leider auch persönlichen Tiefpunkten.
Der Streckenflug ist in Kamenz voll angekommen und wird auch in der Breite der Mitglieder betrieben. Doch dies war nur möglich, weil wir so viele Enthusiasten haben, die die technischen Voraussetzungen und das gute Vereinsklima so intensiv pflegen.
Ich möchte dem ganzen Verein dafür danken, dass er die Möglichkeiten schafft, so viele tolle Dinge erleben zu dürfen. *Max Heilmann*

Teilnahme und Platzierungen Kamenzer Segelflieger an Segelflugwettbewerben		
17.International Gliding Cup Klix	Michael Lucas	Rang 26 von 41
	Falk Wettig	Rang 5 von 41
Laucha Cup	Max Heilmann	Rang 1 von 11
Streckenflugwoche Riesa-Canitz	Lutz-Peter Kern	Rang 10 von 15
	Tom Schubert	Rang 4 von 15
Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft der Junioren im Streckensegelflug Hornberg	Falk Wettig	Rang 14 von 21
	Max Heilmann	Rang 18 von 21
	Tom Schubert	Rang 12 von 21



2009: Das Beste kam zum Schluss

Ein Resümee von Michael Lucas, Vereinsmitglied und Landesjugendleiter im Luftsportverband Sachsens — Verein hat großes Potenzial

Das vergangenen Streckenflugjahr war geprägt von sehr launischem Wetter. Wenige gute Frühjahrstage, gefolgt von einer langen Pause bis Ende Juli, ließen manchen schon den Kopf hängen lassen. Ganz unerwartet entpuppte sich der August als bester Monat des Jahres, sogar der September bescherte noch gute Tage. Leider konnten wir diese Wetterlagen zum Ende der Saison nicht oder nur suboptimal nutzen, was sich z.B. darin zeigt, dass die hohe Anzahl von Strecken zw. 200 und 400 km, aus dem Vorjahr, nicht annähernd erreicht werden konnte. Aber zum Glück ist das Wetter für alle gleich, und so schafften wir trotzdem den 2. Platz in der OLC-Vereinswertung in Sachsen, knapp vor Pirna. Viele kleine Flüge, die trotzdem alle eingereicht wurden, bescherten uns nach dem Motto „Kleinvieh macht auch Mist" die gute Platzierung. Von den 242 eingereichten Flügen waren nur 2 fehlerhaft bzw. zu spät gemeldet.

Unser Ziel für 2010: 100% wertbare Flüge!

Sehr positiv ist auch der Trend der Kamenzer OLC-Teilnehmer. Wieder hatten wir 2 Piloten mehr in unseren Reihen. Mit 37 Piloten sind wir der meldestärkste Verein in Sachsen und zeigen unsere Streckenflugbegeisterung mit 11 Teams in der Mannschaftswertung Clubklasse.

Die Juniorenmannschaft Falk Wettig, Tom Schubert und Max Heilmann (s.o) erreichten wieder einen unangefochten 1. Platz in Sachsen und deutschlandweit einen sehr guten 4. Platz. „Logger" wäre der 1. Platz in der OLC-Landesliga drin gewesen. Leider wurde statt LX20 oft „nur" ein FLARM benutzt, welches für die OLC-Liga nicht zugelassen ist. Die Nutzung der zugelassenen Geräte (IGC-FLARM, LX20, DX50,Colibri) sollte an allen Flugbetrieben so erfolgen, dass immer mindestens 3 IGC-Logger zum Einsatz kommen, denn in der Luft bringt es uns wesentlich mehr als im Schrank.

Die Nutzung der Flugzeuge zum Streckenflug hat sich prozentual im Vergleich zum Vorjahr ähnlich gestaltet. Auffallend ist nur der weniger genutzte Astir. Wobei das ein gutes Flugzeug ist zum Einstieg in den Streckenflug mit leistungsfähigen GFK-Flugzeugen.

Gute Vorbereitung ist der Schlüssel zum Erfolg

Leider wurde der morgendliche Treff um 8:30 Uhr von den wenigsten erst genommen und die Zeit bis 9:00 Uhr kaum für Vorbereitungen bezüglich Logger, PDA, Wetter oder Tagesaufgabe genutzt.
Der Grundstein für einen guten Streckenflug wird bereits im Winter gelegt. Wer es hier verschläft sich den notwendigen theoretischen Teil des Streckenfluges anzueignen, wird einen guten Flugtag nicht optimal nutzen können. Am Morgen vergeht viel Zeit für Fragen, die im in der kalten Jahreszeit, gern auch mal am Kamin beantwortet werden sollten. Die erfahrenen Leute sind gern bereit, dies ausführlich zu tun. Denn an einem schönen Maitag fehlen manchmal Zeit und auch die Geduld.
Mein Wunsch für die kommenden Jahre ist es, den doppelsitzigen Streckenflug zu fördern. Es ist die beste Möglichkeit, Streckenflugerfahrungen weiterzugeben und ein gemeinsames schönes Erlebnis zu schaffen.

Euer Michael

Mein erstes Jahr im FCK

Ich trat Anfang Mai in den Verein ein nachdem ich im Vorjahr am Airlebniswochenende teilnahm. Da hatte ich noch wenig Vorstellung von der Fliegerei und vom Vereinsleben.
Um alles kennen zu lernen, war ich fast jedes Wochenende auf dem Flugplatz. Es entwickelten sich schnell viele Freundschaften. Zum Beispiel mit Christian und Sven, die auch mit mir angefangen haben.
Aller Anfang ist schwer, doch dank der engagierten Fluglehrer klappten Start, Platzrundeneinteilung und die Landung recht bald.
Am Ende eines jeden Flugbetriebes müssen die Flugzeuge gewaschen werden, die Halle eingeräumt und alles aufgeräumt werden. Das macht nicht immer Spaß, aber das Gefühl, dass alles sauber und in Ordnung ist, tut schon gut.
Bei der abendlichen Auswertung ist es schön zu hören, dass alles ganz geblieben ist und die Langstreckenflieger wieder viele Kilometer erflogen haben.
Durch den Bau der neuen Motorflughalle wird zukünftig kostbare Zeit beim Ein- und Ausräumen gespart. Die gewonnene Zeit kommt hoffentlich auch den Flugschülern zu Gute.
Meinen bislang schönsten Flug hatte ich mit Steffen Lange. Er machte mit mir meinen ersten F-Schlepp und vor allem die Steilkreis waren cool. Zum Ende der Saison war ich zur Streckenflugparty da, die war echt Spitze. Im Winter habe ich gerade Theorieunterricht und lerne für die Prüfungen.
Nach einem Jahr kann ich sagen, dass es eine sehr gute Entscheidung war, in den Fliegerclub Kamenz einzutreten. Segelfliegen ist ein anspruchsvolles Hobby, was aber sehr viel Spaß macht und die Leute im Vereine sind echt Spitze.

Erik Eichhorn

Nicht vergessen: Jahreshauptversammlung und Neuwahl des Vereinsvorstandes am 7. März 2010 (siehe Seite 16)

Sommerlager des LSV Rossfeld 2009 in Kamenz

Zweihundert Stunden in der Luft

Vom 1. – 15. August 2009 hatten die Rossfelder Segelflieger ihren Flugzeugpark in das sächsische Kamenz, östlich von Dresden, verlegt.
Fünfzehn Segelflugpiloten, zehn Flugschüler und einige Familienangehörigen hatten sich in Zelten, Wohnwagen und Ferienwohnungen auf dem ehemaligen NVA-Flugplatz Kamenz einquartiert.
Zweihundert unfallfreie Flugstunden und rund dreihundertfünfzig Starts in meist herrlicher Hochdruckwetterlage waren ein Ergebnis, das alle Erwartungen übertroffen hatte.
Im Vordergrund des Fluglagers stand die Aus- und Weiterbildung der Vereinspiloten, die in der Lausitzer Seenlandschaft optimale Gelände- und Flugbedingungen hatten.
Die Flugschüler Achim Kuhn und Fabian Helms konnten bereits zu Beginn der Fliegerfreizeit ihre ersten Alleinflüge ohne Fluglehrer absolvieren.
Martina Häubel durfte letzten Sonntag auf dem Roßfeld das erste Mal alleine starten, da auf Grund widriger Windverhältnisse in den Tagen zuvor ein erster Alleinflug in Kamenz verschoben werden musste.
Gute thermische Bedingungen ermöglichten den fortgeschrittenen Piloten Segelflüge bis vor die Tore des Berliner Luftraums, entlang der polnischen Grenze und über riesige Braunkohle-Tagebaugebiete.
Mit dem Rossfelder Motorsegler namens „Stadt Metzingen“ wurden Tagesflüge nach Tschechien, Berlin und zu verschiedenen Fluggeländen in Sachsen und Brandenburg absolviert, die Fernsichten nie unter fünfzig Kilometern.

Ein Ziellandewettbewerb unter schwierigen turbulenten Seitenwindbedingungen forderte von Flugschülern und Lizenzinhabern höchste Konzentration. Ziel war es, in zehn Meter großen Feldern butterweich zu landen. Wer zu kurz kam und vor der Ziellinie den Boden berührte, saß in einem angenommenen Wassergraben, zur Freude der anderen sechzehn Mitkämpfer. Eine Motorsegler-Rallye führte über einen Bilderparcours rund um das Lausitzer Seenland.
Neben den fliegerischen Aktivitäten standen Tagesausflüge der nicht fliegenden Crews nach Dresden, Polen, zu umliegenden Badeseen oder in das Elbsandsteingebirge an. Das abendliche gesellige Miteinander zusammen mit den Kameraden des gastgebenden Fliegerclubs Kamenz rundete das tägliche Flug- und Ausflugsprogramm beim Fachsimpeln ab.
Interessenten am Luftsport dürfen sich gerne unverbindlich beim LSV melden. *Quelle: Internet: www.lsv-rossfeld.de.*

Die besten Wünsche zum 70.

Überreichung der Ehrennadel des Luftsportverbandes Sachsen in Gold durch Lutz (Mi.)

Günter Groß ist kein gebürtiger Sachse und kam 1945 in den Kriegswirren als Kind aus Ostpreußen nach Mecklenburg, wo er 1957 in Güstrow erstmals Berührung mit dem Segelflug hatte, der ihn fortan nicht mehr losließ. Die Ausbildung zum Segelfluglehrer absolvierte er 1965. Inzwischen sind in seinem Flugbuch 8.300 Starts, ca. 2.500 Flugstunden und über 20.000 Strecken-km vermerkt, dabei sind Flüge in Australien und Spanien. In Kamenz ist er seit 1987 tätig.
Seit 1989 ist Günter als zweiter Kamenzer Segelflieger im Besitz der Gold-“C“ mit drei Diamanten. Sie sind kaum zu zählen, denen Günter das ABC des Segelfliegens beibrachten. Die 70 Jahre sieht man ihm nicht an und sein Engagement bei der Segelflugausbildung ist beispielgebend.
Vorstand und Mitgliedschaft übermitteln Günter auch auf diesem Wege die besten Wünsche und weiterhin viele schöne Flüge. *Hans Jank*

Hallenbau mit großem Elan

Die ersten Gedanken zur Errichtung einer Halle für unsere Motorflugzeugen reichen schon einige Jahre zurück. Damit wurde ein Ziel verfolgt, das aufwendige Ausräumen der Flughalle mit ihren beengten Verhältnissen mit geringerem personellen Aufwand z.B. beim Fliegen unter der Woche zu ermöglichen. Der Startschuss erfolgte im Herbst vergangenen Jahres, nachdem der Fördermittelbescheid über eine 50 %-ige Förderung eintraf. Seitdem haben Bauleiter Dieter Eisold, Uwe Schädel, der für die umfangreichen kommerziellen Anforderungen zeichnet und viele fleißige Helfer, alle Hände voll zu tun. *Hans Jank*

Von Diamanten, silbernen und goldenen Leistungsabzeichen

Die überragenden Leistungen der Segelflieger zu Beginn der 30-er Jahre des vergangenen Jahrhunderts haben in dieser Zeit den Gedanken nahegelegt, für Piloten, welche besondere Flüge vollbracht haben, ein neues Abzeichen zu schaffen.

Die Rhön-Rossiten-Gesellschaft hat daher zum 15. Februar 1931 ein Segelflieger-Leistungsabzeichen geschaffen. Es besteht aus einem verkleinerten „C“-Abzeichen, umgeben von einem silbernen Kranz und wird seit dieser Zeit Segelfliegern verliehen, die eine Mindeststrecke von 50 km, eine Startüberhöhung von 1.000 m sowie einen Dauerflug von mindestens 5 Stunden absolviert haben. Die ersten Abzeichen wurden Wolf Hirth und Robert Kronfeld verleihen.

Später kamen die Gold „C“ mit noch anspruchsvolleren Bedingungen sowie „Diamanten“ für weitere herausgehobene flugsportliche Leistungen dazu.

Auch in unserem Verein ist es dank hervorragender fliegerischer Leistungen fast zum Alltag geworden, derartige Flüge zu absolvieren, jedoch eine Überreichung dieser Leistungsabzeichen oder „Diamanten“ in einer würdigen Form scheint in Vergessenheit geraten zu sein.

Was gibt es denn Schöneres, nach erfolgreicher Segelflugausbildung einem 16-jahrigen Segelflieger oder einer gleichaltrigen Segelfliegerin nach Absolvierung der Bedingungen eine Silber „C“ zu überreichen zu können?

Gleiches gilt für die vielen Streckenflüge mit hervorragenden sportlichen Bewertungen.

Diese wertvolle Tradition wollen wir wieder aufleben lassen und die Ehrung dieser Piloten zeitnah oder im Rahmen unserer jährlichen Streckenflugparty durchzuführen, die ebenso beginnt, in unserem Verein Fuß zu fassen.

Der Oberbürgermeister der Stadt Kamenz hat seine Absicht bekundet, für den ersten 750 km-Streckenflug eines Kamenzer Segelfliegers, der gleichzeitig den Bedingungen des FAI- 750 km Streckenflug-Diploms entspricht, einen Pokal auszuloben.

Auch der Sächsische Luftsportverband hat 2010 zum Jahr der Leistungsabzeichen erklärt und prämiert auf dem Rabenberg den sächsischen Flugsportverein mit den meisten eingereichten Leistungsabzeichen.

Michael Lucas/Hans Jank

Bedingungen für Segelflieger Leistungsabzeichen und Diamanten (vereinfacht)

	Streckenflug	Höhengewinn	Flugdauer
Silber „C“	50 km	1.000 m	5 Stunden
Gold „C“	300 km	3.000 m	5 Stunden
Diamant Flugstrecke	300 km FAI-Dreieck	-	-
Diamant Flugstrecke	500 km Streckenflug	-	-
Diamant Höhenflug	-	5.000 m	-
Diplom 750 km	750 km	-	-

D-2287 IFR - ein „Neuer“ am Kamenzer Himmel

Für die meisten nur ein Kennzeichen unter vielen , für andere die Verwirklichung eines Kindheitstraumes. Am Samstag, den 17.10.2009 erhob sich dieser wunderschöne Jantar Standard 3 zum ersten Mal in den Kamenzer Himmel. Es war ein verregneter Tag, der Fliegen nicht wirklich zuließ. Doch das geheime Hoffen wurde erhört, und so ergab sich kurz vor Sunset noch ein Wetterfenster.

Kurz nach 18 Uhr erhob sich der „Wettig“-Schleppzug in die Lüfte, und jeder wusste, dass die innere Freude der Piloten übergroß war. Wir wünschen der IFR und ihren 3 Piloten viele wunderschöne Flüge.

Michael Lucas

Airlebniswochenende 2010

Bei den vielen Tätigkeiten in einem Flugsportverein gerät eine der wichtigsten Aufgaben jeder Vereinsarbeit, die Mitgliedergewinnung, zuweilen in den Hintergrund.

Was bringt die größte Halle und das schönste Flugzeug, wenn man früh allein auf dem Flugplatz steht. Haltet einfach die Augen und Ohren offen für mögliche Interessenten und sprecht mit Interessenten über unser wunderschönes Hobby. Wie viele Gespräche habt ihr schon geführt?

Eine gute Gelegenheit zur Mitgliederwerbung bietet das Airlebniswochenende. Am 19. und 20. Juni 2010 wird es zum dritten Mal stattfinden. Diese Aktion hat bereits mehrere Früchte getragen, und damit es so bleibt, bitte ich wieder um rege Unterstützung.

Michael Lucas

Der Kamenzer Pirat-Pokal

Aus einer „Sektlaune“ heraus ist mal wieder eine tolle Idee geboren.

Falk Wettig und Lutz Kern wetteten, wer 2009 die längste Piratstrecke schafft.

Lutz Kern holte sich den Sieg am 23.08. 2009 mit einem Flug über 376 km. Und auch 2010 wird um den punkthöchsten Piratflug gekämpft.

Unsere 5 Piraten gehören mit einer Gleitzahl von 31 längst nicht zum alten Eisen, wenn es um Punkte bei der DMST oder im OLC geht.

Es wurden schon hohe Ziele gesteckt: 500 km sollen es werden. Liebe Streckenflieger - auf geht's!

Michael Lucas

Eine spannende Angelegenheit — Vereinsfinanzen

Nach vielen Anstrengungen „Finanz-Ampel“ auf Grün-Gelb

Im vergangenen Geschäftsjahr konnten alle finanziellen Verbindlichkeiten des Vereins fristgemäß beglichen werden; der Verein war jederzeit zahlungsfähig. Es erfolgten keine finanziellen Transfers zwischen den Konten bzw. wirtschaftlichen Geschäftsbetrieben des Vereins. Ebenso kamen zur Finanzierung des Vereins keine privaten Gelder zum Einsatz.

Betreibung des Flugplatzes Kamenz

Die Flugbewegungen und die Nebengeschäfte beim Betrieb des Flugplatzes lagen 2009 gering unter den Ergebnissen des Vorjahres. Der finanzielle Zuschuss zur Betreibung des Flugplatzes durch die öffentliche Hand betrug 2009 25.000 €.

Neuer Betreibervertrag

Im Berichtszeitraum wurde zwischen der Flugplatz Kamenz GmbH und dem Fliegerclub Kamenz e.V. ein neuer Betreibervertrag mit einer Laufzeit von 5 Jahren vereinbart. Hier wurden u.a. wichtige Haftungsfragen bei entstehenden Liquiditätsproblemen sowie den Wegfall von Landegebühren für Ausbildungsflüge jugendlicher Mitglieder des FCK im Segelflug geregelt und vereinbart.

Auf der Aufsichtsratssitzung der Flugplatz Kamenz GmbH am 1. Dez. 2009 wurde u.a. die auf der Mitgliederversammlung des Vereins am 1. Nov. 2009 an den Vorstand herangetragene Bitte um eine Verbesserung der Konditionen bei der Nutzung von Grasflächen des Flugplatzes hinsichtlich der Höhe der erhobenen Landegebühren beim Vereinsflugbetrieb vorgetragen.

Flugsportverein

Die Auslastung unserer Vereinssegelflugzeuge (einschließlich LSG) reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr zum großem Teil witterungsbedingt bei den Flugzeiten um ca. ein Viertel.

Zu Beginn des Jahres gelang es nicht, einen ausgeglichenen Haushaltsplanentwurf für den Flugsportverein zu erstellen, in dem alle zu erwartenden Aufwendungen durch zu planende Erlöse gedeckt werden konnten. Durch intensive Bemühungen gelang es, den Finanzhaushalt zu stabilisieren. Hierzu trugen wesentlich die fliegerischen Aktivitäten und die durch uns zur Verfügung gestellte Serviceleistungen für unsere Gastflugvereine bei.

Der Vereinshaushalt wurde auch wesentlich durch eine zu 50 % geförderte Investition (Errichtung Motorflughalle) beeinflusst. Bei der Gesamtinvestitionssumme von 57.950,80 € wurden durch die fördermittelausreichende Bank (SAB) 2009 Fördermittel in Höhe von 28.975,40 € ausgereicht.

Im Zusammenhang mit der Errichtung der Motorflughalle wurden zusätzlich aus dem Vereinshaushalt 2009 finanzielle Mittel in Höhe von 8.080 € und weitere geldwerte Leistungen von Mitgliedern des Vereins zur Verfügung gestellt; auch sind finanzielle Mittel aus dem Vereinshaushalt vorhanden, um diese Motorflughalle zusätzlich zum Projektumfang mit Toren zu versehen.

Weiterhin wurden 2009 folgende größere Ausgaben aus dem Vereinhaushalt getätigt:

- Restbetrag zur Grundüberholung eines Bocians im polnischen Herstellerwerk (2.800 €)
- Fertigstellung Kamin Vereinsheim (ca. 300 €)
- Anschaffung eines Beamers (zweckgebundene Spenden) (500 €)
- Unvorhergesehene umfangreiche Instandsetzung H4-Winde (2.800 €)
- Steigerung Kosten für Bezug von Elektroenergie gegenüber 2008 um 33 %
- Steigerung der zu entrichtenden Landegebühren zugunsten des Verkehrslandeplatzes gegenüber 2008 um 25 %
- Durchführung von Wartungskontrollen an motorgetrieben Flugzeugen bei der Nayak, da diese im Verein nicht oder kaum personell abzusichern sind.
- Bildung von finanziellen Rücklagen zur Reparatur des Ogar-Triebwerkes und zum Kauf von 2 ELT´s inkl. Zubehör (ca. 4.000 €)

Auf der Einnahmeseite konnten 2009 der Anteil der Spenden und Erlöse, die im Zusammenhang mit der Betreuung von Gastflugvereinen entstanden, gegenüber dem Vorjahr bedeutend erhöht werden.

Verbesserung der Kostenstrukturen im Verein

Aus Sicht des Schatzmeisters ist es erforderlich, sich im Verein verstärkt mit Kosteneinsparpotentialen zu beschäftigen. Die Relation von laufenden Aufwendungen im Verein zu Erlösen sollte und kann verbessert werden. Z.B. wird die vereinbarte Installation von zusätzlichen Stromzählern dazu dienen, unsere hohen Stromverbräuche (letzte Jahresabrechnung 2009 ca. 21,7 MWh/Jahr) zu erkennen und möglichst auch zu reduzieren. Weiterhin möchte ich auch auf die Powerpoint Präsentation „Damit unsere Träume wahr werden“ – Ein Überblick zu den Vereinsfinanzen (liegt auch im pdf-Format vor) und an einen Ansatz einer kalkulatorischen Betrachtung zum Einsatz unserer Wilgas, die im internen Bereich unserer Vereinshomepage hinterlegt sind, hinweisen. Alle Überlegungen, auch in unterschiedlichste Richtungen, sind immer ein Gewinn für den Verein. Auch bei den Versicherungen des Vereins sind Kostenersparnisse möglich. Eine schon im Frühjahr 2009 zugesagte Analyse und Erarbeitung eines Vorschlages zur Kostenersparnis liegt leider noch nicht vor.

Einführung Vereinsverwaltungssoftware AMEavia

2009 wurde ein neues Vereinsverwaltungsprogramm, welches auf die Bedürfnisse von Flugsportvereinen ausgerichtet ist, erworben und eingeführt. Diese Software greift umfassend in fast alle Belange des Verein ein und gestattet uns im Wesentlichen eine komfortable Erfassung aller Flugbewegungen, eine Mitgliederverwaltung sowie das Erstellen von Rechnungen und Statistiken zu allen Leistungen des Vereins gegenüber seinen Mitgliedern und Dritten.

Hierzu war es u.a. auch erforderlich, unsere Gebührenordnung grundlegend zu überarbeiten, damit alle erforderlichen finanziellen Prozesse in unserem Verein auch in und mit dieser Software abgebildet werden können. Ein umfangreiches Finanzbuchhaltungsprogramm (FIBU) ist ebenso in dieser Software enthalten.

Fördermittel zur landwirtschaftlichen Nutzung von Grasflächen auf dem Flugplatz Kamenz

In den vergangenen Jahren wurden Bewirtschaftern von Grasflächen auf unserem Flugplatz auf Antrag EU-Fördergelder zur Verfügung gestellt (das betrifft private Pächter von Teilflächen als auch unseren Verein - hier Bewirtschaftung einer zum großen Teil Flugbetriebsfläche von ca. 29,38 ha).

Seit einiger Zeit gibt es durch das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Bemühungen, diese ausgezahlten EU-Fördergelder wieder einzuziehen.

Dem Vernehmen nach begründen sich diese Bemühungen u.a. mit „Interpretationsfragen“ beim Umsetzen von EU-Recht in nationales Recht. Der Vorstand hat hier gemeinsam mit dem Luftsportverband Sachsen und dem Eigentümer der Flächen (Flugplatz Kamenz GmbH) Bemühungen eingeleitet, um die Rückzahlung der gewährten Fördermittel abzuwenden.

Für die Zukunft sollte der Verein eher davon ausgehen, dass derartige Fördermittel nicht oder kaum noch zur Verfügung stehen werden.

Bildung weiterer Rücklagen in Verein

Der Finanzhaushalt 2009 gestattet die Bildung einer finanziellen Rücklage (Bruchkasse/Quaxumlage) sowie weiterer Rücklagen zur mittelfristigen Erneuerung unserer in die Jahre gekommenen Sportgeräte. Hierzu sind vereinsrechtlich jeweils Beschlüsse der Mitgliederversammlung erforderlich.

Eine detaillierte Übersicht zu Erlösen und Aufwendungen des Flugsportvereins wird allen ordentlichen Vereinsmitgliedern mit dieser Publikation zur Verfügung gestellt.

Hans Jank

Ausbildungsstätte in der Mitte des Vereins

Hohes Engagement in der fliegerischen und theoretischen Ausbildung ist ein unabdingbar für die Lösung vieler Zukunftsfragen unseres Vereins

Die Tätigkeit der Ausbildungsstätte war auch 2009 sehr erfolgreich und ist ein unverzichtbarer Bereich bei der Durchführung des Vereinsflugbetriebes.
In den Unterlagen waren 2009 17 Flugschüler im Segelflug vermerkt, von Ihnen beendeten Alexander Deutscher, Harald Stehr und Robert Gärtner die Ausbildung mit dem Erwerb des Luftfahrerscheines für Segelflugzeugführer (PPL/C), 2 Flugschüler (-innen) haben ihre Ausbildung unterbrochen/eingestellt sowie 5 Flugschüler(-innen) sind nicht mehr Mitglied im Verein.
2009 wurden 2 A-Prüfungen (Alleinflüge) von Selina Lange bzw. Amir Ali Akbari abgelegt, hierzu gratulieren wir den beiden und wünschen ihnen und auch allen anderen Flugschülern weitere erfreuliche Fortschritte bei der Ausbildung.
Insgesamt wurden 2009 665 Schulflüge mit Segelflugzeugen absolviert (630 Windenstarts sowie 35 F-Schleppstarts). Dazu kamen 17 Schulflüge mit unserem Motorsegler sowie 15 Starts mit Wilga (Umschulung /Typeneinweisung).
2009 waren im Rahmen der Segelflugausbildung unter der Leitung von Andreas Gehb 11 Segelfluglehrer im Einsatz; neu unter ihnen ist Robert Mammitzsch, der 2009 die Grundausbildung zum Segelfluglehrer absolvierte und 2010 als Fluglehrer-Assistent tätig sein wird. Ziel ist hierbei, die Fluglehrerausbildung 2010 abzuschließen. Die aktivsten Segelfluglehrer waren in der vergangenen Saison Günter Groß und Sven Werber mit jeweils über 100 Ausbildungsstarts.
Im Verein wurden 3 doppelsitzige und 5 einsitzige Segelflugzeuge vorrangig für Ausbildungsflüge vorgehalten.
Auch die Organisation des Vereinsflugbetriebes sicherte 2009 durchgehend personell die Segelflugausbildung ab. Ziel in der kommenden Flugsaison soll es sein, dass unsere Flugschüler kontinuierlicher an der Ausbildung teilnehmen.

Diesem Ziel dient auch eine pauschalierte Regelung für anfallenden Fluggebühren, Mitgliedsbeiträge und weitere Entgelte (Flatrate) bei der Segelflugausbildung, die ab 2010 wirksam ist.
Diese Regelung soll unsere Flugschüler(-innen) zu einer kontinuierlichen Teilnahme aus der Segelflugausbildung motivieren und ist dann auch erheblich kostengünstiger.
Mit Beginn des Jahres 2010 wird Karsten Hummitzsch die Funktion des Vereinsausbildungsleiters / Fliegerischer Leiter des Verein übernehmen. Dazu wünschen wir Karsten viel Erfolg.

Hier ein Foto des „alten" Ausbildungsleiters Andreas Gehb (r.) und seines Nachfolgers Karsten Hummitzsch. Das Foto stammt aus dem Jahr 2006. Es mag sein, dass bei beiden ein graues Haar dazu gekommen ist.

Ebenso gilt der Dank Andreas Gehb für seinen Fleiß, sein Engagement und seine Umsicht. Andreas trug hierbei maßgeblich zu den Erfolgen des gesamten Vereins bei.

Hans Jank

Willkommen im Fliegerclub

Seit Beginn des Jahres 2010 sind 15 engagierte Modellflieger Mitglied unseres Vereins

Der Flugmodellsport in Kamenz hat eine lange Tradition und wurde auf den umliegenden Wiesen und Hängen ausgeübt, bis im Jahr 2000 ein Areal auf dem Kamenzer Flugplatz genutzt werden konnte.
Dieses Gelände ist ein zugelassener Modellflugplatz und kann im Rahmen der Betriebsgenehmigung für den Flugplatz Kamenz genutzt werden.
Die bisher nicht organisierten Kamenzer Modellflieger schufen sich hier eine gepflegte eine gepflegte Start- und Landebahn, welche das Spektrum der genutzten Flugmodelle wesentlich erweitert hat.
So werden neben Seglern, Elektroseglern und Helikoptern auch bodenstartfähige Motormodelle und Elektrojets geflogen. Als Startmethoden für Segler werden der Gummiseil bzw. Windenstart und der F-Schlepp praktiziert.
Der Kamenzer Modellfliegergruppe, die seit Beginn des Jahres Mitglied unseres Vereins ist, gehören gegenwärtig 15 aktive Flugmodellsportler im Alter von 22 bis 76 Jahren an. Gemeinschaftlich gehen sie dem faszinierenden Hobby Modellflug nach, wobei der Spaß am Fliegen auf Freizeitniveau im Vordergrund steht. Die Segelflieger sowie Motor– und Motorseglerpiloten freuen sich über die neuen Mitglieder im Verein. Sie sind eine kulturelle und sportliche Bereicherung unseres Vereinslebens, Gewinner sind wir alle.
Anfänger oder Nicht-Modellflieger, die gern selbst einmal ein Modell steuern möchten, können das bei uns gern einmal probieren. Durch Lehrer-/Schülersysteme ist dies ohne weiteres Bruchrisiko möglich.

Daniel Steglich/Hans Jank

Mein erster Alleinflug und weitere tolle Erlebnisse

Es war der 20. Juni, ein relativ ruhiger und schöner Samstag, an dem ich noch einmal einen Tag auf dem Flugplatz verbringen wollte, weil ich einen Tag später mit meiner Klasse fahren ins Landheim fahren würde.
Ich stand schon eine ganze Weile vor der A-Prüfung, dass ich jedoch genau an diesem Tag das erste Mal alleine fliegen würde, konnte ich mir nicht vorstellen.

An diesem Tag war Andreas Gehb mein Fluglehrer. Nach einigen Flügen fragte er mich, ob ich es denn nun endlich mit dem alleine fliegen versuchen wolle. Zögernd und mit etwas gemischten Gefühlen stimmte ich zu. Günter Groß war an diesem Tag als zweiter Fluglehrer auf dem Flugplatz; er machte mit mir zwei Checkflüge und hatte danach ein zufriedenes Gesicht.
Jetzt wurde es ernst. Auf dem hinteren Sitz des Bocians wurde das Gurtzeug rausgenommen. Die Spannung stieg; Haube zu, alle Kontrollen o.k.; "jetzt bloß nichts versemmeln", das Seil straffte sich; "Seil straff" konnte man von rechts hören, der Bocian begann zu rollen und erhob sich in den Himmel.

Alle Aufregung war verflogen, höchste Konzentration. Es war ein eigenartiges und trotzdem schönes Gefühl, die "Stimmung" während des Fliegens war einfach nicht wie sonst; auf einmal selber die Verantwortung tragen zu können und zu müssen, "Frei sein" eben.
Platzeinteilung – Meldung – 3. Kurve – letzte Kurve ... "Sicher anfliegen, ja nicht zu tief", sagte ich mir...der Bocian setzte Höhe der Startstelle auf; ZW, aber überraschend sanft und sicher, "naja, allemal besser als ZK im Zaun".
Es folgten noch zwei weitere eindrucksvolle und schöne Flüge, diesmal ohne ZW :)

Amir (15), 2009 einer der aktivsten Flugschüler des Vereins

Am Abend wurde mir dann noch das richtige Gefühl für Thermik vermittelt, nochmal Gruß und Dank an alle Beteiligten.
Das war er...der Tag meiner A-Prüfung, unverhofft und unvergesslich.
In den nächsten Wochen bin ich viel alleine geflogen, habe Erfahrungen gesammelt, im Allein-Fliegen anfängliche "Unsicherheiten" erfolgreich überwunden, sodass ich mich Cockpit immer sicherer fühlte.

So kam es, dass ich am 27. Juli während des Sommerlagers bei Blauthermik unter Aufsicht meines Fluglehrers Günter Groß alleine fliegen durfte.
Ich kann mich noch recht gut daran erinnern, ausgekuppelt bei etwa 380m und ein "Nullerchen" gefunden. Nach einigen Kreisen machte ich einen Kreiswechsel, weil es an einem Flügel die ganze Zeit drückte. Und prompt bin ich in einem 2-3m/s - Bart "gelandet". Ich kreiste in die Höhe und fand immer wieder Thermik, sodass ich "oben" blieb, in Höhen um die 1.100m (Sektor war frei).

Leider hatte ich mir nicht genug zu Trinken mitgenommen, die Sonne "knallte" ganz schön, sodass ich den Flug "vorzeitig" abbrechen musste. Aber immerhin war ich 1h 35min alleine in der Luft, es war ein sehr schönes Erlebnis und zugleich hat mir dieser Flug gezeigt, wie wichtig es ist, jeden Flug genauestens vorzubereiten.

Gleich zwei Tage später, am 29. Juli, hat mich Rainer Gaa von den Roßfelder Gästen angesprochen, ob ich Lust hätte, mit ihm im Duo Discus mitzufliegen. Noch etwas sprachlos nahm ich dankend an. Am Hänger wies er mich in das Flugzeug ein, ich durfte sogar vorne sitzen, da Rainer Fluglehrer ist.
Ich habe das erste Mal einen F-Schlepp erlebt, natürlich auch das Fliegen selbst mit dem Duo. Dieser Flug war ein sehr eindrucksvolles Erlebnis, da wir 3h 20min in der Luft waren und dabei 190km geflogen sind. Toll war es, zu erfahren, wie es ist, wenn man mal weiter weg vom "sicheren" Flugplatz ist, also nicht "einfach so" zurückfliegen kann.

Amir Ali Akbari

Leistungsstark

Einführung einer neuen Verwaltungssoftware — hoher Anspruch an alle Mitglieder des Vereins

Die Entwicklung unseres Vereins stellt uns vielfach vor neue Aufgaben, die professionell und konzeptionell gelöst werden müssen.
Der Vorstand analysierte eine Reihe seiner Geschäftsprozesse und suchte hier nach Lösungen, die weitere Verbesserungen und eine Reduzierung des Aufwandes erwarten ließen.

Nach umfangreichen Recherchen fiel die Entscheidung für die Software AMEavia der Firma AME-Systemberatung. Sie bietet Flugsportvereinen ein modular aufgebautes System zur Erfassung von Flugbewegungen, eine Mitgliederverwaltung, ein umfangreiches Berichtswesen, Pflege weiterer wichtiger Stammdaten, Erstellung von Rechnungen u.a.m. bis hin zu einer Integration einer modernen Finanzbuchhaltung.

Vielfältige Programmfunktionen dieser Software können aufgabenbezogen abgearbeitet werden.
So lassen sich Tätigkeiten z.B. des Startschreibers (Erfassung aller Flugaktivitäten und Zuordnung zu Nutzern) von denen des Schatzmeisters (Rechnungs-Erstellung und Zuarbeiten für die Finanzbuchhaltung) oder die Erledigung unseres umfangreichen Berichtswesens gut trennen. Sie können auch, bezogen auf sich ändernde Anforderungen weiter entwickelt und modifiziert werden.
Durch eine hohe Integration bei der Verarbeitung aller anfallenden Daten lassen sich somit wichtige Geschäftsprozesse im Verein transparent, zeitnah und einfach darstellen.

Besonders bei der Suche nach einer Lösung für die Baustundenabrechnung unseres Vereins wies sich AMEavia als zuverlässiger Partner, denn hier konnten die Berücksichtigung von geleisteten Baustunden bei der Bildung von Fluggebühren ohne großen Aufwand an die in diesem Zusammenhang ebenso neu konzipierte Gebührenordnung abgebildet werden.

Die Umstellung auf Neues und Ungewohntes ist mit Sicherheit nicht jedermanns Sache, doch ich bin zuversichtlich und weiß, wie wichtig und bedeutend es ist, Arbeitsvorgänge und Prozeßabläufe ständig zu verbessern und „unternehmensbezogen“ – mit z.B. einer geeigneten Software zu beherrschen.
Ich möchte hier nochmals alle Startschreiber und Piloten auf die Notwendigkeit der zeitnahen und sorgfältigen Erfassung und Eingabe der geforderten Daten in den Vereins-PC hinweisen. Jeder Eingabefehler erzeugt falsche Rechnungsstellungen und unkorrekte Angaben bei den Flugaktivitäten und bei weiteren Dingen sowie unnötigen Aufwand, sie wieder zu korrigieren.

Sven Werberger

Einsatzbereite Technik — Grundlage aller fliegerischer Erfolge

Techniker–Team um Ralph Wettig hatte auch 2009 alle Hände voll zu tun. Dank für hohes Engagement vieler Vereinsmitglieder.

Mit meinem Bericht fange ich mal so an wie im letzten Jahr:

„Wie schon in meinem anderen Artikel habe ich die Bitte, gegebene Hinweise doch mehr zu berücksichtigen. Ich möchte mich aber auch gleich am Anfang bei allen fleißigen Helfern bedanken, die mit hohem Zeitaufwand, den am Ende kaum jemand sieht, sich der Wartung und Reparatur unserer Technik widmen.“
Damit wäre eigentlich schon alles gesagt (die Probleme gleichen sich jedes Jahr), aber ich möchte doch auf einiges näher eingehen.

Kaum jemand hat es bemerkt, aber Anfang April 2009 waren zum ersten Flugbetrieb alle Segler einsatzklar. Damit waren wieder beste Voraussetzungen für eine erfolgreiche Saison gegeben. Genutzt wurde das leider nicht so gut. Zum einen war das Wetter, besonders an Wochenenden, nicht so der Renner, zum anderen wurden für meine Begriffe zu oft Segler in der Halle gelassen.

Mitunter lag das an zu geringer Beteiligung an den Flugbetrieben, aber es zeigte sich auch, dass oft im Tagesverlauf noch Leute zum Flugbetrieb dazu gestoßen sind. Sollen die dann den Rest des Tages zugucken, wollen sie gar nicht fliegen oder kann man sie dann nicht doch mit integrieren?

Der beste Flugbetriebstag ist doch eigentlich der an dem nur noch Startleiter, Windenfahrer und Flächenhalter am Boden herumstehen und selbst die könnten bei Tausch auch noch fliegen. Zum Fliegen kommen wir ja eigentlich auf den Flugplatz.
Wenn das so nicht mehr gewünscht wird, müssen wir uns ernsthaft Gedanken machen so 2 - 3 Piraten, 1 - 2 Doppelsitzer, die H-3, eine Schleppmaschine und andere Technik stillzulegen. Das spart uns ein wenig Geld, schränkt aber auch unsere Möglichkeiten stark ein! Ich habe mich in der Vergangenheit an dieser Stelle schon mehrfach zum Fliegen unter der Woche geäußert und angeregt, bei passendem Wetter hier nach Möglichkeiten zu suchen. Wir haben sie gefunden und so viel gute Wetterlagen in den letzten Jahren genutzt.

Durch den Bau der Motorflughalle könnte sich dabei der Aufwand weiter verringern. Was ich aber damit nicht erreichen wollte ist, das die Beteiligung an den Wochenenden (die ohne Hammerwetter) darunter leidet.
Wochentags ist manches leichter, man ist unter sich, aber das Vereinsleben findet nun mal hauptsächlich am Wochenende statt und ohne viele Hände läuft da nichts!

Der Trend der geringen Beteiligung setzt sich auch im derzeitigen Winterbauprogramm fort. Mit ein bisschen mehr Engagement ist die Wartung unserer Technik zu schaffen, aber es nützt wenig, wenn Anfang März plötzlich viele Leute da sind. Das ist dann schon etwas zu spät.
Schön wäre es, wenn wir uns nicht noch zusätzliche Arbeit bescheren würden. Ich denke dabei an :

- Verlust der TEC-Düse des „Astir“ beim Abrüsten nach Landung auf dem Flugplatz Nardt
- Unsachgemäße Zwischenlagerung von Ausrüstung und Bauteilen (u.a. 2x Sprechgeschirr Wilga beschädigt),
- Räumschäden, beschädigt war allerdings in diesem Jahr keines unserer Flugzeuge. Die Schrammen an den Wilga-Tragflächen sind bei ein wenig mehr Umsicht auch vermeidbar, klärt sich aber hoffentlich durch die MF-Halle von alleine.
- Beschädigungen an Fahrzeugen und Hängern, die nicht mal erwähnt werden. Das müsste auch nicht sein, wenn der Verursacher den Schaden gleich behebt. War aber einige Male nicht der Fall.
- Zerstörung von Fahrzeug- und Windenakkus durch Montagefehler oder Ausglühen durch Überladung.
- Zerstörung von Funkakkus durch dauernde Tiefentladung (Funkgerät signalisiert zu geringe Spannung durch blinkende Frequenzanzeige, dann Akku wechseln!) Hier könnte ein neues Gerät den Lade-Oldtimer, der sich seinen Ruhestand verdient hat, ersetzen und so den Ladezustand der Batterien verbessern.

Wie eingangs erwähnt lief die Wartung der Segler relativ entspannt. Im Laufe der Flugsaison wurden an den Seglern nur 7 Wartungskontrollen durchgeführt.
Mehr Probleme hatten wir bei der Wartung der Winden.

An der H-4 musste der Motor ausgebaut und zur Instandsetzung in eine Motorenwerkstatt gebracht werden. Allein wären wir mit der Reparatur überfordert gewesen. Sie hat uns dann zwar wesentlich mehr als kalkuliert gekostet, aber das Ergebnis war sehr gut. Durch die komplette Demontage der H-4 hat dann aber Platz und Zeit gefehlt, die TOST-Winde in Ruhe zu warten. Alle Winden waren dann aber doch zum ersten Flugbetrieb geprüft und einsatzbereit. Leider ging dann gleich die Spulvorrichtung der H-3 kaputt und wir haben es nicht geschafft, sie über das Jahr zu reparieren!

Die Wartungskontrollen an unseren Motorflugzeugen haben wir in der Flugzeugwerft NAYAK durchführen lassen. Leider fehlten uns hier die Zeit (Mitte Mai bzw. im Juli) und das Personal, um die Arbeiten selbst zu erledigen. Natürlich ging es damit viel schneller, aber die Rechnungen für die Kontrollen waren auch recht beachtlich gewesen.

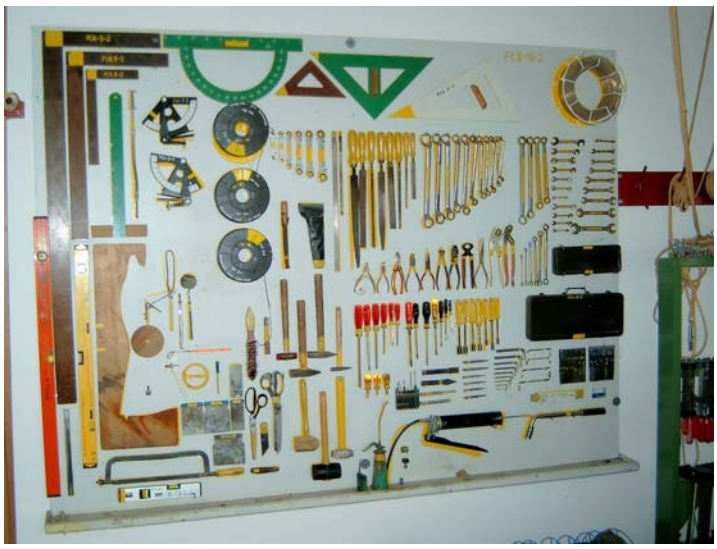
Insgesamt haben wir 25 Wartungskontrollen an unserer Technik durchgeführt sowie 20 Nachprüfungen an Flugzeugen und Winden vorbereitet. An unserer Hängertechnik sind leider immer noch einige Arbeiten nicht abgeschlossen. So ist der ehemals gelbe Pirat-Hänger noch nicht fertig lackiert. Am LS-4 Hänger wurde der Fußboden komplett erneuert und die Beplankung abgedichtet, durch zu späten Beginn der Arbeiten sind aber Lackierung und Montage der Lüfter nicht fertig geworden.

Großprojekte die uns während der Saison beschäftigt haben, waren die Sonderkontrollen der vorderen Rohrspanten an beiden Wilgas. Dazu mussten die Frontscheiben ausgebaut werden. Beanstandungen waren an unseren Maschinen nicht festzustellen (zum Glück)! Bei der Gelegenheit haben wir dann an der D-EWBG gleich die verschlissene (blinde) Frontscheibe gewechselt. Das hat sich aber eben leider auch über 4 Monate hingezogen.

Mehrere Male hatten wir im letzten Jahr Probleme mit diversen Reifen und Kufenschläuchen.

Fortsetzung Seite 16

Fortsetzung von Seite 15



Am Anfang jedes Erfolges stehen Ordnung, Sicherheit und Engagement

Der Dauerbrenner dabei ist das linke Rad der Wilga RZ. Ich hoffe, wir bekommen das jetzt bei der Winterwartung endlich in den Griff.

Der ärgerlichste Schaden im vergangenen Jahr war der Triebwerkausfall des Ogar. Zum Glück ist dies noch in der Platzrunde passiert und da es sich ja um einen „MotorSEGLER“ handelte, konnte er auch anschließend normal landen. Der Motor wurde ausgebaut und zur Instandsetzung gebracht und nach Aussagen der Fachleute handelt es sich um ein Materialproblem (Kolben durchgebrannt).
Wir hoffen, dass er uns zu Beginn der Saison 2010 wieder zur Verfügung steht. Ein weiteres Problem am Ogar war der wieder undichte Wärmetauscher. Durch Einbau eines neuen Gerätes wird sich dieses Problem klären.

Was sollten wir uns für die kommende Saison vornehmen?

Auf jeden Fall muss der Pflegezustand der Motorflugzeuge verbessert werden (siehe meinen Beitrag vom letzten Jahr). Es ist unschön, von Vereinsfremden darauf aufmerksam gemacht zu werden. Das Problem ist bekannt, aber es tut sich eben nichts! Die beiden Wilgas bedürfen nun mal täglich ein wenig Zeit fürs putzen und auch die Z-42 hat immer etwas Pflege nötig. Nicht vergessen werden dürfen dabei die Holzluftschrauben. Schaut euch gelegentlich mal an einer Wilga oder dem Ogar den Zustand an!

Wir müssen uns auch Gedanken über einen wöchentlichen Baudiensttag / -abend machen. Ich habe dies schon zu unserer Versammlung Anfang November 2009 angesprochen. Es ist immer ärgerlich, wenn an einem schönen Flugtag früh noch Sprit geholt werden, eine Reparatur gemacht oder eine Kontrolle fertiggestellt werden muss. Das hatten wir früher besser im Griff und andere Sportarten, die an Wochenenden Spielbetrieb oder Wettbewerbe haben, verlegen ihr Training (Vorbereitung) auch in die Woche.
Sicher mag das für Auswärtige schwierig, aber einmal im Monat doch machbar sein. Zur Mitgliederversammlung sollten wir uns darüber unterhalten und eine Variante finden.
Die Regelung mit Baudienstverantwortlichen und Werkzeugkontrollen, wie sie seit November 2009 besteht, muss fortgesetzt werden. Ich bitte um Mithilfe aller (Strecken)-Flieger, um hier die Belastung für Uwe Waurick (Betriebsstättenleiter) und mich weiter zu senken.

Mehr Sorgfalt bei der Führung der Bordbücher

Ein Schwerpunkt bleiben unsere lieben Bordbücher. Berücksichtigt doch bitte endlich mal das, was ich an dieser Stelle schon seit vielen Jahren schreibe:

- Keine Faserschreiber verwenden
- Bitte Klartext bei Flug von … nach schreiben (keine Kürzel verwenden) und die geflogenen Kilometer vermerken! Das erleichtert mir am Jahresende beim Erstellen der Statistiken ungeheuer die Arbeit.
- Sauber schreiben und Spalten vollständig ausfüllen. Im letzten Jahr wurden oftmals keine Zeiten vom 1. Start bzw. der letzten Landung eingetragen (das gab es in den Jahren vorher kaum)!
- Bitte richtig rechnen und sollte die Seite voll sein, auch mal vor dem Übertrag eine Kontrollrechnung machen. Das erspart dann spätere Korrekturen über viele Seiten!

Vereinswerkstatt Kompetenzzentrum des LTB „Luftsport Service-Center Ost“

Die Zulassung unseres Luftfahrttechnischen Betriebes (LTB) „Luftsport Service-Center Ost GmbH“ (SCO) mit Sitz in Dessau ist nach den EASA-Kriterien im April 2009 erfolgt (Übergangsfrist, alte Zulassung endete am 31.03.09) und auch unsere Vereinswerkstatt ist weiterhin als „Kompetenzzentrum“ zur Durchführung aller Arbeiten fast wie bisher zugelassen.
In Sachsen gibt es gegenwärtig neben Kamenz nur noch in Zwickau und im gesamten Osten knapp 10 Vereinswerkstätten mit dem Status „Kompetenzzentrum“.
Der Leitung des Luftfahrttechnischen Betriebs „Luftsport Service-Center Ost GmbH“ in Dessau und allen ihren Helfern gebührt dafür ein großes Dankeschön und es ist den Mitgliedern unseres Vereins bzw. unseres Luftsportverbandes kaum zu vermitteln, welcher Aufwand beim SCO erforderlich war, um allen Anforderungen dieser Zulassung gerecht zu werden.

Der Verwaltungsaufwand ist allerdings nun noch größer geworden, die Papiere sehen anders aus, Ersatzteile dürfen nur verwendet werden, wenn dafür EASA-Formulare vorliegen und alle Arbeiten müssen durch einen Freigabeberechtigten abgezeichnet werden.

Hier wird viel mehr Aufmerksamkeit nötig sein, aber wir können, so wir es wollen, unsere Technik weiterhin kostengünstig selbst warten und wenn nötig reparieren!

Ich hoffe natürlich, dass Reparaturen im kommenden Jahr nicht notwendig werden und wünsche uns allen eine schöne Flugsaison.

Ralph Wettig

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Wir führen am:

Sonntag, den 7. März 2010, Beginn 9.00 Uhr
in 01917 Kamenz, OT Zschornau, Auenweg 13

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 das vergangene Geschäftsjahr
6. Wahl der neuen Revisionskommission
7. Wahl des neuen Vereinsvorstandes
8. Verschiedenes

Wir bitten alle Mitglieder des Vereins um Erscheinen.

(*Diese Einladung gilt für alle Mitglieder, die unter einer Postanschrift erreichbar sind)*

gez. Uwe Waurich
Vorsitzender des Vorstandes

20 Jahre danach

Horst Brändel, über Jahrzehnte höchster Flugsportfunktionär der DDR (1976-1989 Generalsekretär des Aeroclubs der DDR) hat sich wie kaum ein Zweiter um die exzellenten materiellen Startbedingungen für die Flugsportler Ostdeutschlands und das Zusammenwachsen von Flugsportlern in Ost und West verdient gemacht. Er begleitete auch im wiedervereinigten Deutschland in einer Zeit des Umbruchs viele verantwortliche Positionen im DAeC und im Luftsportlandesverband Brandenburg. Horst Brändel, heute 72-jährig, ist Mitglied im Ultraleichtfliegerclub „Märkische Schweiz“ in Eggersdorf / Brandenburg. Er verfasste für uns den folgenden Beitrag.

Im Wirbel der deutschen Wiedervereinigung hatten sich 1990 die Luftsportler der ehemaligen DDR in demokratisch geführten Vereinen organisiert, die neuen Landesverbände gegründet und die Mitgliedschaft im Deutschen Aero Club, mit der Annahme neuer Satzungen, geebnet. Einhergehend wurden alle unter politischen Zwängen ausgeschlossenen Luftsportler wieder an ihren Flugplätzen eingegliedert. Aber auch die Flugplätze selbst, von zuletzt 37, erweiterten sich unter dem Druck der Ausgesperrten wieder auf 72 Plätze, wobei das Wachstum durch Nutzung von Militärplätzen, Agrarlandeflächen und auf der Grünen Wiese weiter anhielt. Der Grenzraum war kein Luftsporttabu mehr.

Die vorhandenen 442 Segelflugzeuge, 163 Motorflugzeuge und mehr als 100 Schleppwinden waren in kameradschaftlicher Weise auf alle damals bestehenden Vereine, unter Duldung der GST-Nachfolgeorganisation BTSV, aufgeteilt worden. Der Anspruch der Vereine auf das ehemalige GST-Fluggerät wurde damit begründet, dass es als „Volkseigentum“ galt, für den Luftsport ausgelegt war und in jahrelanger Wartung und Pflege erhalten worden war.

Alle Schranken für einen erfolgreichen Neubeginn schienen gefallen zu sein. Plötzlich stand als dunkle Gewitterfront, die von der Bundesregierung berufene Treuhandanstalt im Raum. Zuerst bestand die Annahme, die Treuhand sein nur für die Eigentumsüberführung der volkseigenen Betriebe zuständig, aber mit der Bildung einer Abteilung für Sondervermögen stand die Abwicklung der GST auf der Tagesordnung, um mit finanziellen Gewinn das Vermögen in eine andere Eigentumsform zu überführen.

Zuerst wollte die Treuhand in forscher Weise alle Flugzeuge und Geräte einlagern, was den Stillstand des Luftsportgeschehens bedeutet hätte. Hier zahlte sich bereits die Vernetzung des ostdeutschen Luftsports im DAeC als sehr positiv aus und dessen gute Lobby wischte das Vorhaben vom Tisch. Sicher hätten auch die ostdeutschen Flieger mit ihren gestärkten Bewusstsein nicht tatenlos die Hallentore geöffnet.

Ein nächster Schritt der Treuhand war die Wertschätzung der GST-Flugzeuge. Die beauftragte AIR-ATLAS Firma aus Bremen bewertete in einer wochenlangen Rundreise jedes einzelne der 163 Motorflugzeuge und die Segelflugzeuge nach Typen im Block. Der daraus errechnete Verkehrswert belief sich auf rund 11 Millionen DM. Jetzt sollten die Ostdeutschen ihre Kaufanträge unterbreiten. Durch die Vereine keine Regung, auch die Westdeutschen übten Solidarität. Nur ein zweimotoriges Flugzeug L-200 Morava, dessen Einstufung als Sportflugzeug umstritten war, wurde verkauft. Der aktive Flugbetrieb führte natürlich zu Beschädigungen und zu einigen Verlusten am Fluggerät, sofort erhob die Treuhand Schadenersatz und neuer Streit um die Rechtspositionen waren die Folge.

Als neuen Schachzug legte die Treuhand Mietforderungen mit hohen Versicherungsleistungen für die Flugzeuge auf den Verhandlungstisch. Der DAeC antwortete mit Verzögerungstaktik und Mietverträge kamen nie zur Umsetzung.

Ein völlig neues Problem sorgte plötzlich für Unruhe. Bei ihren Inspektionen an einigen Flugplätzen hatten die Treuhand-Leute emsige Bautätigkeit an Flugzeugteilen entdeckt. Es waren Arbeiten zur Wiederinstandsetzung von bereits abgeschriebenen Flugzeugen, die nach DDR-Stasi-Bestimmungen eigentlich hätten vernichtet werden sollen, aber aus ihren Verstecken wieder ans Tageslicht kamen.

Mehr als 30 Flugzeuge erreichten so in kurzer Zeit einen flugfähigen Zustand. Die noch nicht vorhandene Werkstattzulassung für derartige Arbeiten bereitete dem Luftfahrt-Bundesamt beträchtliche Probleme bei der Verkehrszulassung dieser Flugzeuge, bis auch hier ein Kompromiss gefunden werde konnte.

Noch aufregender war die Auseinandersetzung um das Eigentumsrecht. Die Treuhand forderte den Zugriff und am anderen Ende des Seils zogen die betroffenen Vereine, da sie ja mit erheblichen Gefahren dieses Gerät bewahrt hatten. Auch hier verhandelte der DAeC eine Formel und die Flugzeuge wurden als „Altflugzeuge“ auf eine Liste gesetzt.

Im Deutschen Aero Club war inzwischen der Luftsport in den neuen Bundesländern zur Chefsache geworden. Mit dem Vizepräsidenten Theo Rack an der Spitze wurden regelrechte Strategien entwickelt. Das DAeC-Büro in Schönhagen sicherte ständig den Informationsfluss zu den Landesverbänden und über diese waren die Vereine bei den Treuhandinspektionen immer gut vorbereitet. Allmählich kehrte eine Art Sachlichkeit in den Beziehungen zur Treuhand ein und die ständigen Besuche in deren Zentrale am Alexanderplatz waren nicht mehr so frustrierend.

Im vierjährigen Kampf mit Unmengen von Schriftverkehr, ungezählten Gesprächen bis hin zum Finanzminister Theo Waigel und einer erfolgreichen Rede von Theo Rack vor dem Bundestag konnten Wege gefunden werden, das besagte Luftsportgerät den Vereinen der neuen Bundesländer zu übereignen. Zuerst gab die Treuhand die Ersatzteilbestände und Baumaterialien im Werkstattlager Schönhagen frei, danach den beträchtlichen Bestand aus dem GST-Zentrallager in Fürstenwalde.

Besonders glücklich waren die Vereine, die einen der 20 Triebwerke oder eine der Luftschrauben mitnehmen konnten. Zuletzt folgte das Lager in Halle Oppin mit den Ersatzteilen für das Flugzeug AN-2 und der Fallschirmtechnik. Hier hatte die Treuhand lange versucht, die Technik an Firmen zu verkaufen.

Am 23 Februar 1994 war es soweit, die Treuhand übergab die Flugzeuge und über 2000 Fallschirme aller Art an den Deutschen Aero Club. Dieser am gleichen Tag an die Landesverbände der neuen Länder und diese weiter an ihre Ortsvereine mit der Eigentumseinschränkung, die Flugzeuge in einer Sperrfrist von 12 Jahren nicht zu verkaufen.

Wertvollen Beistand beim jahrelangen Ringen leistete der Deutsche Sportbund, der immer wieder die Gleichbehandlung im Sport einforderte und Argumenten selbst aus Regierungs-kreisen begegnete, wie die Fliegerei sei kein Sport und nur ein Hobby der Reichen. Noch engagierter der Sportausschuss des Deutschen Bundestages mit seinen Weichenstellungen im Interesse des Luftsportes. Wertvoll auch die Hilfe des Luftfahrt-Bundesamtes mit seinen Gutachten, der zügigen Genehmigungsverfahren und der frühzeitigen Verankerung der Vereine in der Luftfahrzeug-Stammrolle. Nicht zuletzt das immer schärfere Drängen der Flugsportler selbst, die sich zu Wort meldeten und auf ihre regional politischen Verantwortungsträger Einfluss nahmen, um den Druck in Richtung Regierung zu verstärken.

Ein heutiger Blick auf die Flugplätze zeigt, dass noch viele dieser Flugzeuge nutzbar zur Verfügung stehen, sorgsam gewartet und gepflegt werden und sicher noch einige Jahre das Erlebnis Luftsport ermöglichen werden.

Eine Kamenzer Fliegergeschichte

Der Fliegerclub lässt ihn nicht los — ein bewegender Lebensabschnitt von Frank Pfeil, Gründungsmitglied unseres Vereins.

Frank Pfeil (r.) und Dr. Gärtner mit unserem Ogar (1990)

Als wir 1990 als Fliegerclub Kamenz begannen, hatte sich in unserem Leben schon viel verändert. Die Welt, in der wir behütet gelebt hatten und von der wir glaubten, sie würde sich nie so radikal ändern, existierte nicht mehr. Eine Armee, in der ich einmal begonnen hatte, erwachsen zu werden, war jetzt eine freiheitlich-demokratische Armee unter Pfarrer Eppelmann. Was für ein Hohn in der Geschichte. Aber was soll´s. Wie war doch gleich der Spruch unserer Großeltern: Nicht verzagen, still ertragen und Neues wagen!

1990 bekamen wir dann auch gleich unseren Motorsegler OGAR vom Bund technischer Sportverbände. (Was auch immer das für ein Bund gewesen sein mag). Ich weiß noch, dass wir die theoretische Prüfung zum PPL-B im Klubraum im alten Objekt gemacht haben. Was für ein Spaß, denn im Grunde genommen war die bestandene Prüfung ein Gemeinschaftswerk von allen 8 Piloten.

Für das geforderte 300 km Dreieck habe ich mir dann etwas Schönes ausgedacht. Ich bin mit Lutz Kern als Fluglehrer über Anklam (zum Tank-Stopp) und die Insel Rügen nach Rostock geflogen. Wir haben dabei unsere neue Freiheit auch einmal ausprobiert.

In Rostock dann ein großes „Hallo“ und herzliches Willkommen, denn schließlich liegen in der Rostocker Fluggruppe ja meine fliegerischen Wurzeln. Am nächsten Tag ein bisschen Flugbetrieb mit den Rostocker Fliegern und dann am Sonntag wieder über Berlin-Eggersdorf zurück nach Kamenz. Was für eine Aufregung beim Empfang im Fliegerklub. Eine so große Strecke als 300 km- Navigations-Dreieck. Aber schön war´s.

Ein Jahr später dann wieder große Veränderungen. Das endgültige Aus der Armee / Bundeswehr in Kamenz und damit auch das Ende einer jahrhundertlangen Tradition der Garnisonsstadt Kamenz.

Nachdem ich meine Diplomarbeit zum Thema Satellitennavigation fertig hatte, und wir auf die Entlassung aus der Bundeswehr warteten, hat sich noch ein fliegerisches Highlight ergeben.

Die Segelflugschule in Oerlinghausen war auf der Suche nach Segelfliegern, die die Doppelsitzer der Flugschule nach Spanien bringen sollten. Die Flugschule hat dort in Fuentemilanos eine Außenstelle für den Sommer. Also bin ich mit Bernd Lehmann, Günter und Monika Groß nach Spanien gefahren. Was für ein Abenteuer.

Morgens um 5 Uhr in der Früh los in Oerlinghausen und um die Mittagszeit schon hoffnungslos in der Innenstadt von Paris verfahren. Wohlgemerkt mit einem VW Bulli und einem Doppelsitzer-Anhänger dran und Günther und Monika im Schlepptau, auch im Bulli mit großem Anhänger. Nachdem wir dann plötzlich vor dem großen Turm in Paris standen, hat uns eine nette, aber sehr entschiedene Polizistin in fließendem Französisch erklärt, dass wir hier nicht parken können (das haben wir zumindest vermutet) - also schnell ein Foto gemacht und weiter, plötzlich war dann auch noch Günter weg. Wir sind dann weiter bis Bordeaux und nach einer Übernachtung endlich bis Fuente.

Nach unserer Ankunft in der Flugschule waren wir mit dem weltberühmten Segelflieger Ingo Renner verabredet, der war aber seit 5 Stunden in der Luft. Am Abend haben wir ihn dann doch noch getroffen - ein netter Kerl.

Der Vorteil für uns in Spanien war, dass die Crew, die die Doppelsitzer der Flugschule nach Fuente bringt, dort als Mitarbeiter der Schule behandelt werden und dadurch für einen günstigen Tarif fliegen können. Das haben wir dann auch gut ausgenutzt. Für mich waren es die ersten Erfahrungen mit dem Fliegen in den Bergen, aber wenn man die Einweisung dafür von Ingo Renner bekommt, ist man sehr gut vorbereitet. Zu unserer Reise gehörte auch ein Ausflug nach Madrid. Sehr schöne Stadt und sehr freundliche Menschen.

Nach unsere Rückkehr folgte dann für mich die Exmatrikulation an der Hochschule und die Diplomvergaben, verbunden mit der Entlassung aus der Bundeswehr.

Nach einem schönen Sommerurlaub in Rostock, begann dann für mich der berufliche Einstieg im fernen Schwabenland. Ich fand eine Anstellung bei der Firma Beechcraft in Augsburg. Somit war erst einmal die Segelfliegerei am Wochenende in Kamenz in weite Ferne gerückt. Ich weiß aber noch, dass ich in den Jahren bis Ende 1993 viel in den Fliegerlagern und auf Flugtagen mit dem Motorsegler zum Fliegen gekommen bin. Gästeflüge waren damals auf den gut besuchten Veranstaltungen „der Renner“.

Ende 1993 dann für mich ein weiterer Schritt im Beruf: Ein neuer Job als Leiter der Avionic bei der Aerodata in Braunschweig. Dafür aber wieder dichter an Kamenz dran und auch die Besuche in Dresden und Kamenz wurden wieder häufiger. Grund dafür war sicher auch die neue Liebe zu meiner Frau Susi.

Fliegerisch ging es dann 1994 weiter mit dem Erwerb des PPL-A. Dabei sind mir noch zwei lustige Geschichten in Erinnerung. Bei den Platzrundenflügen mit der Katana bin ich einmal mit meinem Fluglehrer in Cochstett gewesen und haben dort die Geschichte des Flugplatzgegners gehört. Dieser Mann hat sich beim Flugleiter darüber beschwert, dass am Vortag auf dem Ponyhof neben dem Flugplatz ein Kind vom Pferd gefallen sei, wegen des Fluglärmes. Dummerweise wusste der Flugleiter aber schon davon, denn das Kind war seine Tochter und sie war nicht wegen dem Fluglärm vom Pferd gefallen, sondern weil sie dem Flugzeug hinterher geschaut hat. Seit dieser Zeit hat auch der Flugplatz seinen eigenen Flugplatzgegner, allerdings nur diesen „Einen“.

Auf einem Streckenflug hat dann mein Fluglehrer mal überraschend das Gas rausgenommen und der Propeller drehte sich nur noch im Leerlauf. Er wollte damit eine Notlandung nach Triebwerksausfall simulieren. Ich aber war so überrascht, dass ich ihm einfach mit der rechten Hand auf die Finger gehauen habe und das Gas wieder reingeschoben habe. Ich habe ihn dann wohl noch gefragt, was der „Scheiß“ soll. Danach haben wir das mit der Landeimitation dann noch mal besprochen und auch geübt.

Eine schöne Überraschung im Klub ist uns dann noch mal 1998 gelungen. Wir haben uns im Sommer unser erstes Familienflugzeug gekauft, den EMYL. Eine Piper Cub Baujahr 1944 und in keinem schönen Zustand. Die Überholung hat dann von 1998 bis 2000 gedauert.

Im Jahr 2000 gab es dann im Klub mal wieder etwas zu feiern. Susi und ich haben geheiratet und mit dem Fliegerclub in Deutsch-Baselitz im Sportler Heim gefeiert. Da wir im Sommer heirateten, war gerade Fliegerlager.

Bis dahin war das Wetter nicht besonders gut und nicht streckenflugtauglich. Am Sonntag nach der Party, die bis früh angedauert hat, zeigte sich das schönste Rückseitenwetter mit besten Streckenflugaussichten. Leider durften aber nur Segelflieger mit weniger als 0,5 Promille an diesem Tag fliegen, und das waren nicht allzu viele. Aber was soll´s, Tage mit schönem Streckenflugwetter gibt es viele im Jahr.

Jetzt, 10 Jahre später, wo unsere kleine Familie aus 5 Personen besteht, hoffen wir in Zukunft wieder mehr Zeit auf dem Flugplatz in Kamenz verbringen zu können, denn auch die „Kleinen“ werden mal groß und hoffentlich flügge.

Vereins-Mitgliederstatistik

Zu Beginn des Jahres 2010 hatte unser Verein insgesamt 131 Mitglieder. Sie setzten sich wie folgt zusammen:

- 71 ordentliche Mitglieder
  - davon 34 ordentlich SF/MS/MF
  - davon 14 ordentlich ermäßigt SF/MS/MF
  - davon 1 ordentlich individuelle Vereinbarung SF/MS/MF
  - davon 6 ordentlich Zweitmitgliedschaft LSG SF/MS/MF
  - davon 1 ordentliche Zweitmitgliedschaft LSG ermäßigt (SF)
  - davon 15 ordentlich Modellflug
- 43 fördernde Mitglieder
- 2 Ehrenmitglieder
- 11 mitversicherte Kinder / Fam.-angeh. sowie
- 4 ruhende Mitgliedschaften.

Neuaufnahmen

2009 bzw. mit Beginn des Jahres 2010 wurden folgende Mitglieder neu in den Verein aufgenommen:
Martin Kumbier (SF), Kai Büttner (MF), Christian Delenk (SF), Erik Eichhorn (SF), Sven Meißner) (SF), Alexander Schacht (MF, MS), Brigitte Reichert (fördernd), Sylvia Scrobel (SF), Claudia Werberger (fördernd), Daniel Steglich (Modellflug), Sebastian Eggert (Modellflug), Walfried Pfeiffer (Modellflug), Karsten Hahn (Modellflug), Holger Rimbach (Modellflug), Andre Redlich (Modellflug) Mike Viehrig (Modellflug), Thilo Gottschald (Modellflug), Fred Reimann (Modellflug), Frank Richter (Modellflug), Andreas Eggert (Modellflug), Joachim Martike (Modellflug), Frank Menschner (Modellflug), Karl Schmidt (Modellflug), Holdi Zimmermann (Modellflug)

Nicht mehr im Verein sind:

Michael Bedrich (verstorben), Verena Bedrich (Austritt), Steve Czymek (Austritt), Andre Hofmann (Austritt), David Kühne (Austritt), Manfred Nabel (verstorben), Margitta Reichenbächer (Austritt), Robert Rietscher (Austritt),
Sylvia Scobel (Austritt)

Folgende Mitglieder haben 2010 einen veränderten Mitgliederstatus:

Marko Grilz (fördernd), Petra Grilz (fördernd), Günther Engelhardt (fördernd), Wolfgang Ferner (fördernd), Silke Fähnrich (ordentlich) Christian Peine (fördernd), Sophie Sebastian (fördernd), Jens Pirzkall (fördernd), Michael Drechsler (fördernd), Sven Sebastian (fördernd), Jane Grossmann (Zweitmitgliedschaft LSG ermäßigt).

Günther Lippar und Erhard Rosenkranz - Ehrenmitglieder des Vereins

Durch Beschluss der Jahreshauptversammlung 2009 wurden Günther Lippar und Ehrhard Rosenkranz zu Ehrenmitgliedern ernannt. Damit ehrt der Verein die jahrelangen umfangreichen und intensiven Bemühungen beider ehemaliger Kamenzer Flugsportler zur Erstellung einer Chronik des Kamenzer Flugsportes.

Diese Publikation *„Mit Wind und Wolken auf Du und Du - eine Chronik des Kamenzer Flugsports“* ergänzt die Geschichtsschreibung zur militärischen und kommerziellen Nutzung des Kamenzer Flugplatzes und enthält einzigartige Details und Besonderheiten zur flugsportlichen Betätigung in der Kamenzer Region. Sie kann beim Aeroshop Pirzkall käuflich erworben werden (*www.aeroshop.de*) .

Hans Jank

Jahressportkalender 2010

(Stand: 20. Januar 2010 / Aktualisierung s. Vereinshomepage)

6. März 2010	Versammlung Fluglehrer und Motorflieger
7. März 2010	Jahreshauptversammlung und Neuwahl des Vereins-Vorstandes
20.- 21. März 2010	Aufrüsten Segelflugzeuge
3.- 11. April 2010	Osterlehrgang
8. -15. Mai 2010	Leistungslehrgang 1. Woche
16. – 23. Mai. 2010	Leistungslehrgang 2. Woche
19. – 20. Juni 2010	Airlebnis - Wochenende des Vereins
17. - 31. Juli 2010	Sommerlager
27. - 28. August 2010	Landesjugendvergleichsfliegen
18. -19. September 2010	Tage der offenen Tür des Vereins
2. Oktober 2010	Landewettbewerb
2.- 10. Oktober 2010	Herbstlehrgang
24. Oktober 2010	Letzter Vereinsflugbetrieb der Saison
30.- 31. Oktober 2010	Abrüsten
30. Oktober 2010	Streckenflugparty
11. Dezember 2010	Vereins-Weihnachtsfeier

Vereinsflugbetrieb an allen Wochenenden und Feiertagen in der Flugsaison, in den geplanten Fliegerlagern sowie nach Vereinbarung. Bitte ggf. Aushänge im Vereinsheim beachten.

Alle Mitglieder des Vereins werden ausdrücklich ermuntert, an fliegerischen Aktivitäten und Wettbewerben teilzunehmen und hierzu entsprechende Verabredungen mit dem Vereinsvorstand zu treffen.

Mit Zahlungen in Verzug - wann wird es brenzlig?

Aus „juristischer“ Sicht muss der Verein nicht erst mahnen, wenn er nicht zu seinem Geld kommt (z.B. ausstehende Fluggebühren, Mitgliedsbeiträge oder weitere Entgelte).
Der Verzug tritt im Regelfall nach Verstreichen der Zahlungsfrist, spätestens jedoch nach der gesetzlichen Frist von 30 Tagen ein. Der Verein kann dann einen gerichtlichen Mahnbescheid beantragen oder ein kostenintensives Inkassobüro einschalten.
Insofern haben Mahnungen heute eher den Charakter einer freundlichen Erinnerung. Wenn Unklarheiten bestehen, kann man sich z.B. eine verlegte Rechnung nochmals zuschicken lassen oder mit dem Vereinsvorstand eine individuelle Regelung zur Begleichung von finanziellen Forderungen des Vereins vereinbaren .

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

Vereins-Vorstand:

- Uwe Waurich, Vors. des Vorstandes ☎(03528) 410302
- Sven Werberger, stellv. Vorsitzender ☎(0351) 8888526)
- Hans Jank, Schatzmeister ☎(035752) 7159
- Andreas Gehb, Vereinsausbildungsleiter ☎(03578) 312194
- Ralph Wettig, Technischer Leiter ☎(035933) 39229
- Michael Lucas, Jugendwart ☎(0176) 38088809

Sparkasse.
Gut für die Region.

Ostsächsische
Sparkasse Dresden

Die Ostsächsische Sparkasse Dresden ist untrennbar mit der Region verbunden. Deshalb setzen wir auf aktive Förderung des Mittelstandes mit innovativen Finanzierungsangeboten und vielfältigen Initiativen. Wir bieten attraktive Finanzdienstleistungen für alle Bürger und engagieren uns im besonderen Maße für die Region in den Bereichen Soziales, Kultur, Jugend und Sport. **Wenn's um Geld geht - Sparkasse.**