FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

Kamenzer Luftpost

11. Jahrgang ✱✱✱ 1. Februar 2011

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*

2011 - 100 Jahre Fliegen in Kamenz

*I*n Kamenz treffen 2011 100 Jahre Geschichte des Fliegens, ein attraktiver Verkehrslandeplatz sowie ein Flugsportverein, der sich aus der Kraft seiner sportlich engagierten und überwiegend jugendlichen Mitglieder zu einem leistungsstarken Luftsportzentrum entwickelt, aufeinander.

*G*emeinsam mit der Flugplatz Kamenz GmbH hat unser Verein, der seit 2004 den Verkehrslandeplatz betreibt, vielen Entwicklungen eine wünschenswerte Richtung verliehen. Sichtbare Investitionen sind ein Ausdruck von Vertrauen in diese Entwicklung.

Unser Verein hat sich für 2011 viel vorgenommen. Im Mittelpunkt hierbei stehen seine Mitglieder, deren Engagement seit der Gründung unseres Vereins im Jahr 1990 die Grundlage für das Geschaffene waren und sind.

Immer auch für andere da zu sein, gibt vielen Vereinsmitgliedern Sinn und Erfüllung und sind zugleich mit vielen Anstrengungen 2 Seiten einer Medaille. Vereinsflugbetrieb, Vereinswerkstatt und Ausbildungsstätte werden ausschließlich im Ehrenamt organisiert.

*D*ie Betreibung des Verkehrslandeplatzes sichern 2 angestellte Flugleiter ab. Ihre Kompetenz und ihre Leistungsangebote sind die Voraussetzungen einer hohen Zufriedenheit unserer Kunden und Gäste. Kamenz gehört in der Fliegerwelt Deutschlands zu den begehrten Adressen.

Auch kulturell hat der Verein einiges zu bieten. „Zukunft braucht Herkunft“, das war das Motto einer Veranstaltung anlässlich des 80. Jahrestages des organisierten Sportfluges in Kamenz im Jahr 2007.

Hier fanden sich 55 Flugsportveteranen aus unserer Region zusammen. Wir haben uns hierbei bemüht, ihnen die Gewissheit zu vermitteln, dass der Flugsport in Kamenz in guten Händen ist und ein großes Entwicklungspotential beinhaltet.

Auch konnten wir ihnen eine von unseren Ehrenmitgliedern Erhard Rosenkranz und Günther Lippar erstellte Chronik des Kamenzer Flugsportes „Mit den Wolken auf Du und Du“ überreichen.

2011 feiern wir den 100. Jahrestag der Fliegerei in Kamenz. Am 26. März 1911 fanden die ersten Flugvorführungen durch Oswald Kahnt statt, einem Flugschüler von Hans Grade, dem als erster Deutscher ein Motorflug gelang.

Gestartet und gelandet wurde vor 100 Jahren auf dem Exerzierplatz der Albert-Kaserne, heute Behördenzentrum an der Macherstrasse.

Hans Jank

7. / 8. August 2011 Etappenort Kamenz

Nicht vergessen: Jahreshauptversammlung mit Vorstandswahl am 6. März 2011 (s. Seite 21)

Der Flugplatz Kamenz — attraktiver Wirtschaftsstandort

Geschäftsführer der Flugplatz Kamenz GmbH, Arnold Bock, gibt dem Flugplatz Kamenz große Entwicklungschancen

Arnold Bock (r.) zusammen mit DDR-Fliegerkosmonaut Siegmund Jähn

Arnold Bock (74) , verheiratet, 3 Kinder ist seit frühester Jugend mit der Fliegerei verbunden, 1952 absolviert er seine ersten Starts. Er hat 1963—80 den Fliegerclub Kamenz geleitet. Arnold Bock war langjährig als Offizier und Fachlehrer an der OHS tätig, weitere Station seiner beruflichen Laufbahn war 2001-2004 das Amt als Bürgermeister der Stadt Kamenz. Seit 2008 ist er Geschäftsführer der Flugplatz Kamenz GmbH.

„Mein“ Flugplatz und Ich – eine persönliche Sicht der Dinge

Das Fliegen ist eine Kopfsache. Am Hintern prüft man die Physik in Form vektorieller Kräfte. Ohne Sicht gibt es die verfluchte Illusion, in deren Folge ohne Kenntnis um das Warum das Ende steht. Am Anfang war das Wort. Nein der Flugplatz, die Wiese, der Hang, die Platte, von der man abhob!

Niemand vergisst das erhebende Gefühl, sich das erste Mal von der Erde zu lösen, das man das FLIEGEN nennt. Und bei entsprechendem Können auch das Zurückfallen in den Schoß der Erde, das man dann das LANDEN nennt. Es ist Herzenssache.

Das müssen Leute gespürt haben, wie Gerhard Kaiser, der eine hervorragende Chronik über den Flugplatz Kamenz schrieb oder die Erstellung einer Chronik des Sportfluges in Kamenz, bei der ich mir ein paar mehr Sätze über die schweren 38 Jahre der GST-Segelflieger auf einem Armeeplatz gewünscht hätte.
Oder die Landrätin Andrea Fischer und Bürgermeister Lothar Kunze, die geschickt die Konversion des Kamenzer Flugplatzes zum Verkehrslandeplatz vollzogen - als Voraussetzung für Gegenwart und Zukunft - unter Mitwirkung von Manfred Nabel, Christel Postrach oder Steffen Bischoff.

Das Rechtskonstrukt des Verkehrslandplatzes Kamenz, Eigentum der Flugplatz Kamenz GmbH und diese mit 60 % der Stadt Kamenz und 40 % des Landkreises Bautzen gehörend, hat Zukunft im Vergleich zu Bautzen, Welzow oder Großenhain.

Die Betreibung des Verkehrslandeplatzes durch den Fliegerclub Kamenz ist gesichert auch Dank der Professionalität und des Fleißes seiner haupt- und nebenamtlich tätigen Flugleiter.

Die am Verkehrslandeplatz ansässigen Unternehmen erwarten vom Betreiber, den Betrieb des Flugplatzes mit einer hohen Qualität und Zuverlässigkeit zu gewährleisten, müssen aber außer der Entrichtung von Landegebühren zum Unterhalt des Verkehrslandeplatzes nichts beitragen. Einzig der Fliegerclub mit seinen Mitgliedern ist auf den Flugbetriebsflächen zu finden und legt Hand an.

Die Eigentümer des Flugplatzes, das sind die Stadt Kamenz zu 60 % und der Landkreis Bautzen mit 40 % finanzieren aus ihren Haushalten 2011 113.000 €, davon knapp 75.000 € allein für Betriebskosten. Mittelfristig sind hier kaum Änderungen zu erwarten. Der Fliegerclub Kamenz als Betreiber des Flugplatzes wird davon jährlich mit 20.000 - 25.000 € bezuschusst; zusätzlich stehen ihm die erwirtschafteten Einnahmen zu.

Die Flugplatz Kamenz GmbH hat noch beträchtliche finanzielle Verbindlichkeiten, deren Zinsen und Tilgungsraten bedient werden müssen. Der Restkaufpreis des Verkehrslandeplatzes gegenüber dem Bundesvermögensamt beträgt derzeit noch 68.500 €, das sind 15.000 € jährliche Rückzahlungen bis 2015 und für den Bau von Straßen kommen noch einmal 374.000 € dazu - bei einer jährlichen Rückzahlrate von 17.500 € über die nächsten 20 Jahre, für die übrigens kein Anlieger die ansonsten üblichen Erschließungsbeiträge bezahlen muss. Somit ist auch das Gerede entkräftet, die GmbH solle Flugzeughallen bauen. Bei diesen Schulden muss man erst einmal Gläubiger finden!

Seit 2008 wurden 4 Grundstücke an Investoren verkauft, bei 2 weiteren laufen Verhandlungen. Bauerwartungsland wird für ein weiteres Unternehmen vorgehalten. Der Bebauungsplan am Verkehrslandeplatz hat seine 4. Änderung erfahren; verhandelt wird über 20 ha Fläche zur Vermarktung für alternative Energiegewinnung.

Ziel ist die weitgehende Entschuldung des Verkehrslandeplatzes und weitere Investitionen in den Unterhalt des Platzes.

Außerplanmäßige Einnahmen wurden zu Absicherung des Winterdienstes, Reparaturen an der Start- und Landebahn und zugehöriger Rollbahnen, Abrisse, Gebäudesanierungen, Parkplatzbau, Installation einer Webcam mit Anbindung an das Internet, Kauf moderner Verwaltungs-Software u. a. eingesetzt.

Fällig wird die Neuanschaffung von Arbeitsgeräten, Aufbau einer Lichtlandeanlage (PAPI) (in RWY 03) zur Erhöhung der Anflugsicherheit und eine erweiterte personelle Ausstattung des Verkehrslandeplatzes.

Inzwischen gibt es einen neu gegründeten Flugzeug-Wartungs– und Instandsetzungsbetrieb SAS unter Leitung von Herrn Scheiling.

Das Flugsportzentrum Bautzen eröffnet als ein produzierendes Unternehmen seine Basis am 20. Mai 2011 und im kommenden Frühjahr wird ein weiterer Hangar aufgestellt.

Der Flieger lebt von und in seinen Idealen, er ist Egoist und gleichzeitig hilfsbereiter Kamerad. Ein wenig Geld muss er für seinen Sport schon löhnen, sonst dreht der Quirl nicht.

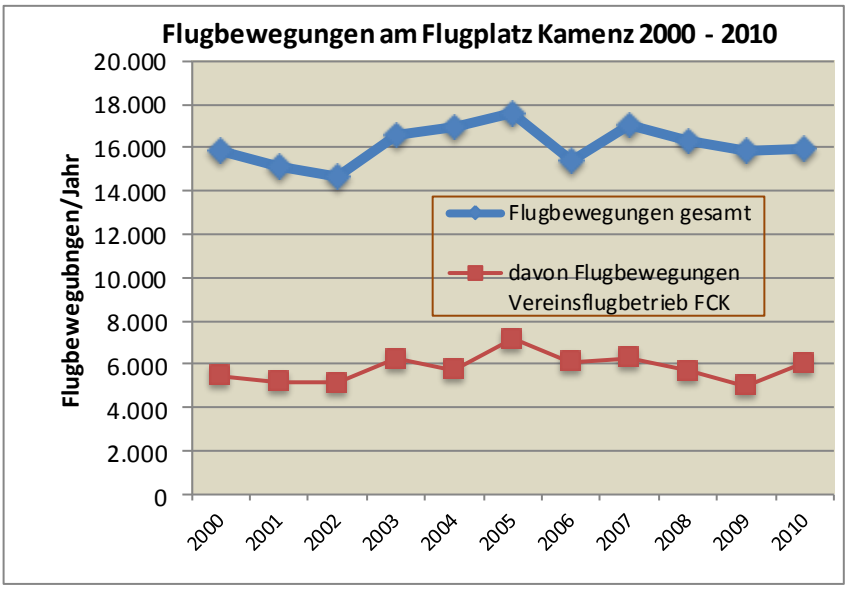
Das Geschäft mit dem Flugplatz folgt den Gesetzen des Marktes, lernen wir daraus. Beherzigen wir diese Mechanismen mit Sachverstand und einem Blick in die Zukunft ….muss uns um die Zukunft des Verkehrslandeplatzes Kamenz nicht Bange sein.

Allzeit gute Landungen

Arnold Bock

Flugzeiten und Starts mit Flugzeugen des FCK und der LSG der Elbe Flugzeugwerk Dresden im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr

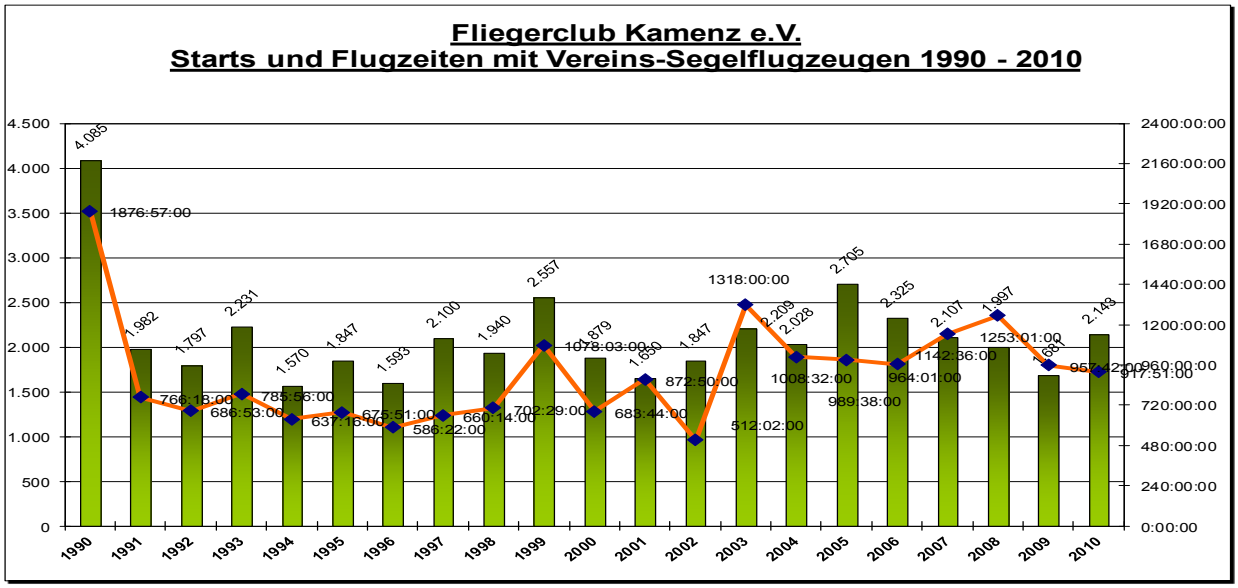
	Flugzeug	Kennzeichen	Flugzeiten			Starts		
			2009	2010	Veränderung gegenüber Vorjahr	2009	2010	Veränderung gegenüber Vorjahr
Segelflugzeuge	**Bocian**	D - 3513	82:27:00	123:14:00		431	739	
	Bocian	D - 3343	130:09:00	89:23:00		551	595	
	Summe Bociane		***212:36:00***	***212:37:00***		***982***	***1.334***	
	Pirat	D - 1734	9:35:00	42:58:00		10	56	
	Pirat	D - 4775	60:54:00	9:17:00		89	5	
	Pirat	D - 1695	51:54:00	96:21:00		65	112	
	Pirat	D - 6728	32:37:00	66:29:00		70	113	
	Pirat	D - 7794	34:37:00	54:27:00		27	83	
	Summe Piraten		**189:37:00**	**269:32:00**		**261**	**369**	
	Puchcz	D - 7116	126:56:00	97:43:00		280	272	
	Foka 4	D - 2231	24:10:00	14:44:00		12	8	
	Cobra	D - 6307	78:40:00	3:26:00		19	4	
	LS - 1	D - 0489	129:35:00	93:20:00		39	30	
	LS- 4	D -1598	139:58:00	157:39:00		44	53	
	Astir	D- 4888	56:10:00	68:50:00		44	73	
	vereinsfremd	versch.	-	-		**579**	**371**	
		Summe SF Verein:	**957:42:00**	**917:51:00**		**1.681**	**2.143**	
Motorflugzeuge	**Ogar**	D - K FCK	38:22:00	0:00:00		96	0	
	Wilga	D - EWBG	16:49:00	28:24:00		146	271	
	Wilga	D - EWRZ	58:19:00	69:12:00		515	525	
	Summe Wilgas		**75:08:00**	**97:36:00**		**661**	**796**	
	Z - 42	D - EWNO	37:12:00	29:40:00		68	91	
		Summe MF und MS	**150:42:00**	**127:16:00**		**825**	**887**	
		Gesamt	**1108:24:00**	**1045:07:00**		**2.506**	**3.030**	

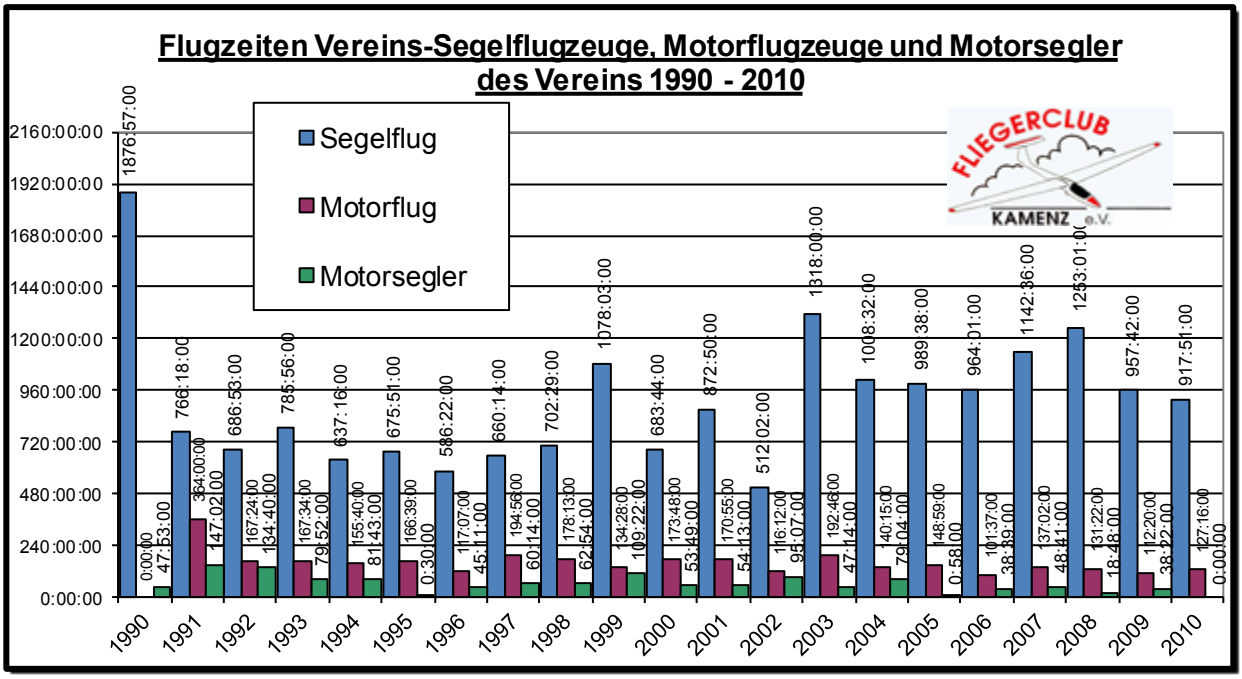


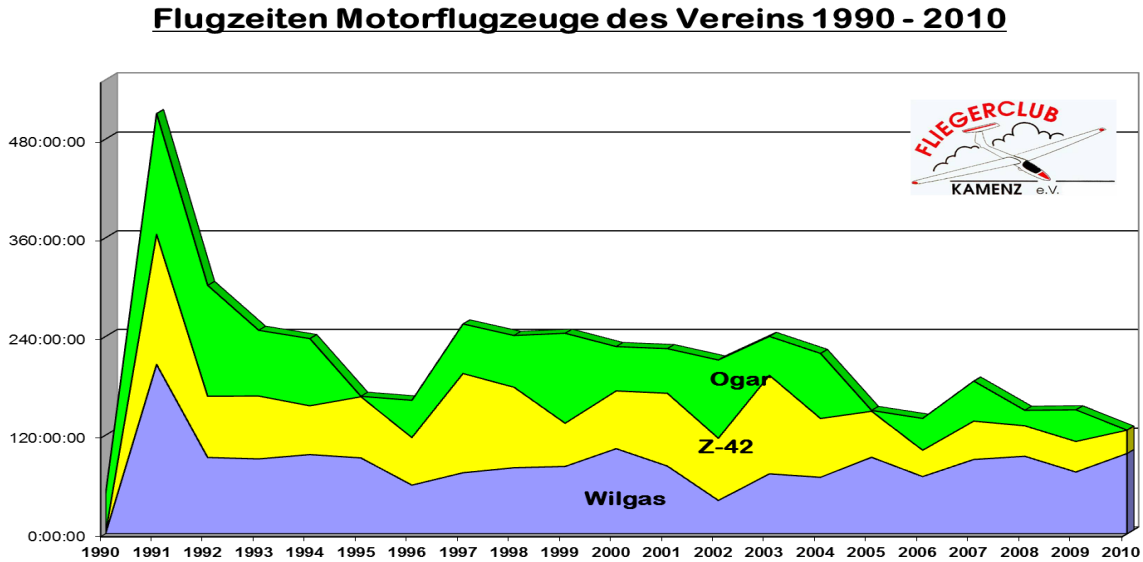
Ca. ein Drittel der Flugbewegungen auf dem Flugplatz Kamenz absolvieren die Flugsportler unseres Vereins im Rahmen ihres Vereinsflugbetriebes, den die Segelflieger eigenverantwortlich organisieren und durchführen.

Die Flugleitung / Luftaufsicht des Verkehrslandeplatzes koordiniert alle fliegerischen Aktivitäten und sorgt für reibungsfreie Betriebsabläufe auf dem gesamten Verkehrslandeplatz und sichert umfangreiche Serviceleistungen ab.

Gemischte Luftverkehre unterschiedlicher Flugzeuge mit einem hohen Anteil von Ausbildungsflügen an mehreren Start– und Landestellen erfordern ein hohes Maß an Aufmerksamkeit und Sachkenntnis, um ständig den hohen Sicherheitsstandards gerecht zu werden.


Fliegerclub Kamenz e.V.
Starts und Flugzeiten mit Vereins-Segelflugzeugen 1990 - 2010


Flugzeiten Vereins-Segelflugzeuge, Motorflugzeuge und Motorsegler des Vereins 1990 - 2010
Segelflug
Motorflug
Motorsegler
FLIEGERCLUB
KAMENZ e.V.


Flugzeiten Motorflugzeuge des Vereins 1990 - 2010
Ogar
Z-42
Wilgas
FLIEGERCLUB
KAMENZ e.V.

Ausbildungsstätte auch 2010 mit viel Engagement und guten Ergebnissen

Karsten Hummitzsch, Ausbildungsleiter, zieht eine erfolgreiche und kritische Bilanz

Ich möchte heute die Gelegenheit nutzen, Euch einen Überblick über die Saison 2010 hinsichtlich des Ausbildungsbetriebes zu geben.

Im Jahr 2010 waren im FC Kamenz 14 Schüler zur Ausbildung gemeldet. Von diesen wurden 4 neu in die Ausbildung aufgenommen, eine Ausbildung wurde abgebrochen und eine zum PPL-C durch Alexander Schacht erfolgreich abgeschlossen.

Wir können im Ausbildungsbetrieb immerhin auf 1.152 Windenstarts und 43 F-Schlepp-Starts mit einer Gesamtflugzeit von 187 Stunden zurückblicken.

Die Saison 2010 verlief ohne Vorkommnisse. Doch leider gab es zahlreiche Ansätze zu Vorkommnissen, über die wir uns unbedingt Gedanken machen sollten. Dazu zählen immer wieder auftretende Steilstarts, das Verhalten an der Startstelle, Handlungen bei Startunterbrechungen und die Kontrolle unserer Technik, sowie die entsprechende Dokumentation.

Wie kann es sein, dass ein Segler mit getrenntem Höhenruder und ausgetragenen Aufrüstkontrollen zum Flugbetrieb bereitgestellt wird? Nur dank einer sorgfältigen Vorflugkontrolle konnte eine Katastrophe verhindert werden!

Deshalb möchte ich alle aktiven Piloten auffordern, sich eindringlich mit der geltenden SBO auseinanderzusetzen und im Verein getroffene Kontrollmechanismen zeitnah umzusetzen!

Ich denke, wir sollten die anstehenden Versammlungen nutzen, um uns mit diesen Defiziten auseinanderzusetzen.

Die vergangene Saison hatte einige organisatorische Höhepunkte. Dazu zählen das Airlebniswochenende, das Landesjugendvergleichsfliegen, das dezentrale Streckenfliegen kombiniert mit unserem vereinsinternen Wettkampf und natürlich unsere Lehrgänge.

Das Airlebniswochenende wurde sehr erfolgreich durch unsere Jugendgruppe vorbereitet und mit Hilfe vieler Vereinsmitglieder umgesetzt. Der daraus resultierende Schülernachwuchs ist super und tat uns sehr gut.

1. Platz in der Mannschaftswertung beim Landesjugendvergleichsfliegen

Gleichfalls positiv ist das an unserem Flugplatz durchgeführte Landesjugendvergleichsfliegen einzustufen. Unsere nominierten Junioren konnten bei recht schwierigen Wetterbedingungen mit sehr guten Flügen glänzen und erkämpften mit Robert Gärtner, Alexander Deutscher und Florian Heilmann den ersten Platz in der Mannschaftswertung.
Florian und Alexander wurden sogar zum Bundesjugendvergleichsfliegen nominiert. Ein tolles Ergebnis.
Möglich wurde das alles durch eine super Arbeit aller Organisatoren und der vielen Helfer. Trotz dieser sehr guten Ergebnisse, möchte ich aber auch auf einige, vielleicht nicht ganz so schöne Aspekte hinweisen. Für mich völlig schief gelaufen ist die Art und Weise der Bewerbung um die Ausrichtung des Landesjugendvergleichsfliegens. Die Zusage für die Ausrichtung erfolgte ohne Abstimmung mit der Leitung des FCK. In Zukunft sollte hier ein anderer Weg gewählt werden.
Kurz noch ein paar Worte zu unseren Lehrgängen. Vier an der Zahl wurden von uns auf die Beine gestellt. Leider mit sehr unterschiedlichen Ergebnissen. Die Verantwortung in den Lehrgängen lag auf zu wenig Schultern verteilt. Dadurch war zeitweise keine optimale Schulung möglich. Diese Probleme wurden auch durch einen Schülerbrief an die Leitung herangetragen und bestätigt.

Ein positiven Gegenpart stellte unser Herbstlehrgang dar, dessen Organisation sich Wolfgang Ferner angenommen hatte. Im Vorfeld wurden alle Schüler kontaktiert und jeder einzelne Tagesdienst geklärt. Eine große Arbeit, die sich aber ausgezahlt hat. Ich denke, dass dies der richtige Weg für die zukünftige Organisation unserer Lehrgänge sein sollte.

Noch ein paar Worte zu grundlegenden Verhaltensregeln, die den Flugbetrieb betreffen. Da wir alle gern feiern, kommt es ab und zu auch zum Alkoholgenuss. Jeder einzelne sollte sich aber auch über die Konsequenzen am Folgetag im Klaren sein. Ich bitte hier um mehr Selbstkontrolle.

Ein weiterer Punkt ist die Auswertung von Flugleistungen. Diese sollte möglichst nach dem Flug, spätestens aber zum Flugbetriebsende erfolgen und zwar durch die am Flugbetrieb Beteiligten. Verlagert diesen Teil bitte nicht auf spätere Zeitpunkte und „nichtanwesende“ Flugbetriebsteilnehmer.

So, genug „gemeckert“. Jetzt noch ein paar Worte zu unserem Fluglehrerstamm. Verstärkt wurden wir durch Peter Simon, der von Großenhain nach Kamenz „übersiedelte“, Robert Mammitzsch liegt in den letzten Zügen seiner Assistentenausbildung und Michael Lucas, Tom Schubert und Falk Wettig wurden zur Bestätigung für die Fluglehrerausbildung eingereicht. Somit sollten wir für die nächsten Jahre gut aufgestellt sein.

In diesem Sinne möchte ich meinen Bericht beenden und unsere Schüler noch einmal an den Theorieprüfungstermin am 19.03.2011 9:00Uhr erinnern.

Karsten Hummitzsch

Über viele Jahre bewährt — ein ordentlich organisierter Flugbetrieb beginnt mit einem Morgenbriefing und endet nach dem Einräumen mit einer Flugbetriebsauswertung.

Streckenflugerinnerungen, die bleiben

Amir (16) berichtet von seinen ersten Streckenflügen in der Segelflugausbildung

Am 04.07.2010 war es soweit:

Der nächste Ausbildungsabschnitt stand an: "Erste Überlandflugeinweisung".
Ich bin zwar 2009 schon einmal mit dem Duo von den Roßfeldern eine Strecke mitgeflogen, aber das war eben „nur" mehr oder weniger "mitgeflogen", quasi ein schöner Ausflug.

Also an jenem Julisonntag startete ich dann mit Fluglehrer Sven Werberger zu meinem ersten Ausbildungs- Streckenflug. Nach gründlicher navigatorischer Vorbereitung sollte es zunächst in die Richtung Nardt / Schwarze Pumpe gehen, da das vom Wind ganz gut passte (Gegenwind) und wenn dann auch noch das Wetter mithält, wollten wir in Richtung Osten, also Klix oder Rothenburg weiter fliegen und dann natürlich wieder nach Hause.
Der Himmel war tiefblau und wolkenlos, zudem war es richtig heiß, bis zu 30 Grad im Schatten, was den Flugbetrieb erschwerte und mitunter auch die Frage aufwarf, ob man überhaupt bei solchen Temperaturen fliegen sollte.
Wie dem auch sei, am frühen Nachmittag schnallten wir uns an und starteten.
Der erstbeste (dank der Blauthermik doch recht gute) Bart wurde ausgekurbelt, soweit es die Sektorfreigabe zuließ. Dann sind wir Richtung Nardt abgeflogen.
Es war sehr angenehm, sich in größerer Höhe zu befinden, da die Temperatur hier doch wesentlich erträglicher war.

Nardt war mit nur einmal "zwischenkurbeln" schnell erreicht . Nun ging es bei guter Thermik zum nächsten Ziel: Schwarze Pumpe .

Zwischen Nardt und Spremberg wurde es auf einmal mau, der beste Bart, den wir hier fanden, trug uns gerade mal auf 1.200 m. Und so fanden wir uns in bescheidenen 600m über dem Kraftwerk Schwarze Pumpe wieder.

Das Variometer und das Popometer machten, selbst als wir über die Kühltürme flogen, nicht die geringsten Anstalten, in irgendeiner Hinsicht zu zucken. Die Erklärung war wohl, dass wahrscheinlich die Luft aus den Kühltürmen genauso warm war wie die Außentemperatur (wir erinnern uns: um die 30°C im Schatten am Boden). Und das bekam man auch im Cockpit zu spüren. Selbst bei voller Lüftung und offenem Seitenfenster kam man ganz schön ins Schwitzen.

Mein Fluglehrer bekam hier ein kleines Déjà-vu: Er berichtete, dass er einmal mit Robert Gärtner im Puchacz auf genau dem Acker landete, über dem wir gerade einen erlösenden Bart suchten.
Es sah nicht gut aus. Wir freundeten uns schon einmal mit dem Gedanken der Außenlandung an (oder versuchten es zumindest). Doch dann...es zuppelte...ein Nullerchen. Die Hoffnung kam wieder. Jetzt war Durchhalten angesagt.

Und wir wurden belohnt: Nach kurzem Zentrieren hatten wir ihn — den rettenden Bart. 1 m/s Steigen ist zwar nicht die Welt, aber für den Moment eine Erlösung. Und das Beste war, dass er nach oben hin immer besser wurde. Das Variometer stand sogar kurzzeitig auf der Vier.
Also gingen wir aufs Ganze. Es wurde bis 2.200 m durchgekurbelt. So waren wir a) wieder in einer sicheren Höhe und b) war es wieder sehr angenehm kühl im Cockpit.

Jetzt war erst einmal Gleiten angesagt — Landschaft und Höhe genießen, vorbei an Boxberg in Richtung Rothenburg.

Im letzten Drittel kamen wir noch einmal ziemlich tief, haben uns aber wieder hochgekurbelt. Doch man konnte merken, dass die Bärte allmählich und vor allem nach Osten hin wieder schwächer wurden. Und so sind wir nicht ganz bis nach Rothenburg geflogen, sondern haben etwas eher gewendet und den Rückflug angetreten.
Dabei haben wir das Ganze in zwei "Etappen" eingeteilt: Erst einmal bis nach Klix und dann nach Kamenz.

Klix haben wir auch relativ schnell erreicht, nun wurde die Thermik auch wieder besser. Also in Klix noch einmal reichlich Höhe getankt und dann flogen wir unseren letzten Streckenabschnitt mit viel Höhenreserve nach Kamenz. Nach knapp zweieinhalb Stunden und 140 km absolvierter Strecke rollte der Bocian auf der 03 aus.

Alles in allem war es ein sehr schöner und lehrreicher Flug im Blauen, ich konnte viele Eindrücke von der Gegend, die wir überflogen, sammeln.

Gleich zwei Wochen später im Sommerlager stand die nächste Streckeneinweisung auf dem Plan.

Bereits am Morgen hat man gemerkt, dass irgendwas nicht wie sonst war: Geweckt wurde ich im Zelt gegen 7 Uhr vom Geräusch von Flugzeugen auf Kullern und den Hallentoren.
Die Streckenflieger waren bereits fleißig dabei, die Flugzeuge noch vor dem Frühstück aufzurüsten und mit Wasserballast zu betanken. Das musste also ein Top Tag werden.

Schnell haben wir das Morgenbriefing und den Startaufbau hinter uns gebracht und bereits halb zehn standen wunderschöne

Fortsetzung Seite 7

Fortsetzung von Seite 6

Cumulanten am Himmel. Um die gleiche Zeit gingen bereits die ersten Starts am F-Schlepp raus.

Meine Aufgabe für den Tag war festgelegt: Das Dreieck Kamenz — Nardt — Klix — Kamenz, diesmal mit Fluglehrer Robert Mammitzsch. Wir bekamen den Bocian D-3513 und konnten am frühen Nachmittag gut vorbereitet starten.

Das Wetter sah immer noch vielversprechend aus und wir fanden gleich direkt nach dem Ausklinken einen guten Bart. Dank der sehr guten Wolken-Thermik waren wir in Nullkommanichts in Nardt und haben gewendet. Auch der Schenkel nach Klix war schnell bewältigt, hier sind wir auch auf andere Flugzeuge gestoßen. Wir haben in Klix noch Höhe getankt und sind den letzten Schenkel ohne Kurbeln nach Hause geflogen.
Auch dieser Flug war sehr lehrreich und interessant, wobei ich hier vor allem die Dörfer und kleinen Städte, wie beispielsweise Königswartha, rund um Kamenz in guter Erinnerung behalten habe.
Bei diesem Flug absolvierten wir 85 km bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 65km/h.
An jenem echt guten Tag wurden von den "Cracks" auch noch großartige Leistungen erbracht, wie Max sein 660-er FAI-Dreieck oder Blondis Streckenflug über 600 km mit Rückkehr

Insgesamt haben mir die Flüge viel Spaß gemacht und ich habe viele schöne und bleibende Eindrücke vom Überlandfliegen bekommen.

Es hat mich doch in gewisser Weise in seinen Bann gezogen und so freue ich mich sehr auf meine ersten Allein-Streckenflüge.

Großen Respekt gebührt auch unseren Strecken-Profis, weil Streckenfliegen, gerade über sehr große Distanzen und über den ganzen Tag, psychisch und physisch durchaus stark belastend ist. Hut ab!

In dem Sinne wünsche ich uns allen eine wundervolle und erfolgreiche Saison 2011! ***Amir Ali Akbari***

Herzlichen Glückwunsch

PPL/C: Alexander Schacht
Windenfahrer: Tom Schubert,
Einweisung Z-42, Wilga inkl. Schleppberechtigung: Kai Büttner, Alexander Schacht

Eric Eichhorn, Andreas Menzel

Anja Werberger, Selina Lange, Christian Delenk

Amir Ali Akbari

Der Traum vom Fliegen wird nach langem Warten wahr

Tom Putzke (14) zählt zum hoffnungsvollen Fliegernachwuchs unseres Vereins

Tom vor einem Ausbildungsstart mit Fluglehrer Günter Groß

Das erste Mal war ich 2008 beim Airlebnis-Wochenende des Fliegerclubs Kamenz und ich war mir zu Anfang gar nicht sicher, ob ich überhaupt mitfliegen dürfte, da ich mit 11 Jahren noch sehr jung war. Doch zum Glück brachte ich das Mindestgewicht für den Rettungsfallschirm auf die Waage.
Als es dann endlich soweit war, dass ich meinen ersten Mitflug in einem Segelflieger erleben durfte, war es ein unglaubliches Gefühl. Auch die Mitglieder des Vereins waren freundlich und haben mich respektiert, obwohl ich viel jünger als die meisten anderen war.

Dieses Wochenende und vor allem der Flug haben mich so fasziniert, dass ich das darauf folgende Jahr unbedingt wieder am Airlebnis-Wochenende teilnehmen musste. Ich hatte festgestellt, dass es für mich keine schönere Sportart als das Fliegen gibt und wollte meine Segelflugausbildung sofort beginnen. Doch dazu muss man 14 Jahre alt sein, bzw. mit Sondergenehmigung geht es schon mit 13 Jahren. Also musste ich noch ein Jahr warten.

Im Jahr 2010 war ich dann zum dritten Mal Teilnehmer am Airlebnis-Wochenende und auch endlich alt genug um im Juni meine Segelflugausbildung zu beginnen. Seit dem ersten Tag war ich fast jedes Wochenende auf dem Flugplatz und bin geflogen und geflogen. Das Sommerlager brachte mir in meiner Ausbildung einen gewaltigen Fortschritt. Zu Beginn des Lehrgangs habe ich auch schon meinen ersten F-Schlepp machen dürfen. Es war eine beeindruckende Erfahrung von einem Schleppflugzeug auf 1.000m Höhe gezogen zu werden und alles von so weit oben zu sehen.
Natürlich nahm ich auch am Herbstlehrgang teil, und hatte so zu Ende des Jahres bereits 59 Flüge absolviert. Damit ist es bis zum ersten Alleinflug nicht mehr weit.
Doch dafür muss ich erst einmal im Winter den Theorieunterricht besuchen und die Theorieprüfung erfolgreich meistern. 2011 werde ich mich dann zum ersten Mal ganz allein in den Himmel wagen. Ich kann es kaum erwarten.

Tom Putzke

Von Airlebnis-Wochenenden, solider fliegerischer Ausbildung im Verein zu Top-Leistungen im Streckensegelflug

Der Weg zu den erreichten Leistungen im Streckensegelflug beginnt bei den Airlebnis-Wochenenden, die in unserem Verein inzwischen eine feste Größe sind, und setzt sich in einer soliden Segelflugausbildung fort.

Ihn beschritten Dutzende junger Piloten und Pilotinnen. Sie haben Freude am sportlichen Fliegen oder schaffen sich hierbei solide Grundlagen für eine berufliche fliegerische Laufbahn.

Nachwuchsflieger aus ganz Sachsen stürmen den Himmel über Kamenz

Am Freitag, dem 27.August 2010 war es soweit. Zum ersten Mal fand in der Lessingstadt das Landesjugendvergleichsfliegen im Segelflug statt. 28 Piloten im Alter von 16 bis 25 Jahren waren aus 10 verschiedenen Vereinen angereist.

Nach der offiziellen Eröffnung durch den Oberbürgermeister der Stadt Kamenz, Herr Roland Dantz, und einem kurzen Briefing durch den Landesjugendleiter, Michael Lucas, klang der Abend in gemütlicher Runde beim gegenseitigen Kennenlernen und Wiedersehen aus.

Der Samstagmorgen begann regnerisch, somit wurde spontan der theoretische Teil vorgezogen. Es galt 25 richtige Antworten auf einen Auszug aus dem PPL-C Fragenkatalog zu finden. Während die Köpfe rauchten hatte Petrus endlich ein Einsehen und schickte kleine schüchterne Sonnenstrahlen durch die grauen Wolkenmassen. So konnten endlich alle Flugzeuge startklar gemacht werden mit der Hoffnung auf einen trockenen Tagesverlauf. In den drei Wertungsflügen galt es die Elemente Start, hochgezogene Fahrtkurve, Rollübung, Seitengleitflug, Kurvenwechsel und Ziellandung unter den kritischen Augen der Jury mit möglichst wenig Fehlern zu absolvieren. Aufgrund des starken Seitenwindes war dies eine große Herausforderung. Mittlerweile war der Tag schon weit vorangeschritten und zwei weitere Durchgänge lagen noch vor uns. Jetzt oder nie war die Devise. Dank der vielen fleißigen Hände und der einwandfrei funktionierenden Technik, konnten trotz des sehr späten Beginns mit kurzen Regenpausen alle drei Runden geflogen werden. Unglaublich. Wir schafften in nur 7 Stunden über 100 Windenstarts. Ein toller Tag.

Der Sonntag begann etwas später, um sich von den Strapazen des Vortages zu erholen. Ab 9 Uhr wurde das Frühstück serviert und die Siegerehrung wurde für 11 Uhr angesetzt. Arno Bock, Geschäftsführer der Flugplatz Kamenz GmbH, überreichte die Preise an die glücklichen Gewinner. Sieger wurde der 23-jährige Fred Schmalwasser vom Aeroclub Pirna. Die beiden Kamenzer Piloten Florian Heilmann und Alexander Deutscher sicherten sich nicht nur Platz zwei und drei und die Qualifikation zum Bundesvergleichsfliegen, sondern holten sich auch gemeinsam mit Robert Gärtner (ebenfalls FC Kamenz) den begehrten Wanderpokal für den Sieg in der Mannschaftswertung.

Michael Lucas , Landesjugendleiter und Mitglied unseres Verein, ist der Motor vieler Aktivitäten im Jugendbereich

Streckensegelflug - eine Erfolgsstory in unserem Verein

Die positive Entwicklung des Streckensegelfluges im Verein hat sich fortgesetzt.

- Zum ersten Mal in der Vereinsgeschichte haben wir den 2. Platz in der DMST-Landeswertung Sachsen erreicht.
- Die Flüge mit Distanzen über 400 km haben sich anteilig erhöht
- Viele Teilnahmen Kamenzer Segelflieger an Segelflugwettbewerben (national und international)

Hervorragende Leistungen im Juniorenbereich

- Beste Juniorenmannschaft in Sachsen und TOP 10 deutschlandweit
- Von 20 Kadern im Leistungsflug Sachsens kommen wieder 6 Segelflieger aus unserem Verein
- Über 70 % der Streckenflug-km absolvierten Piloten unter 25 Jahre

Sichtbare Erfolge - unsichtbare Helfer

All dies ist ein toller Beweis für den erfolgreichen Sportflug in Kamenz und das stetige wachsende Interesse am Streckenflug. Herzlichen Dank an alle, die mit ihrer unermüdlichen Arbeit diese Erfolge erst ermöglicht haben. Segelfliegen funktioniert nur im Team und lebt von vielen Enthusiasten. Hierbei soll auch

Fortsetzung Seite 9

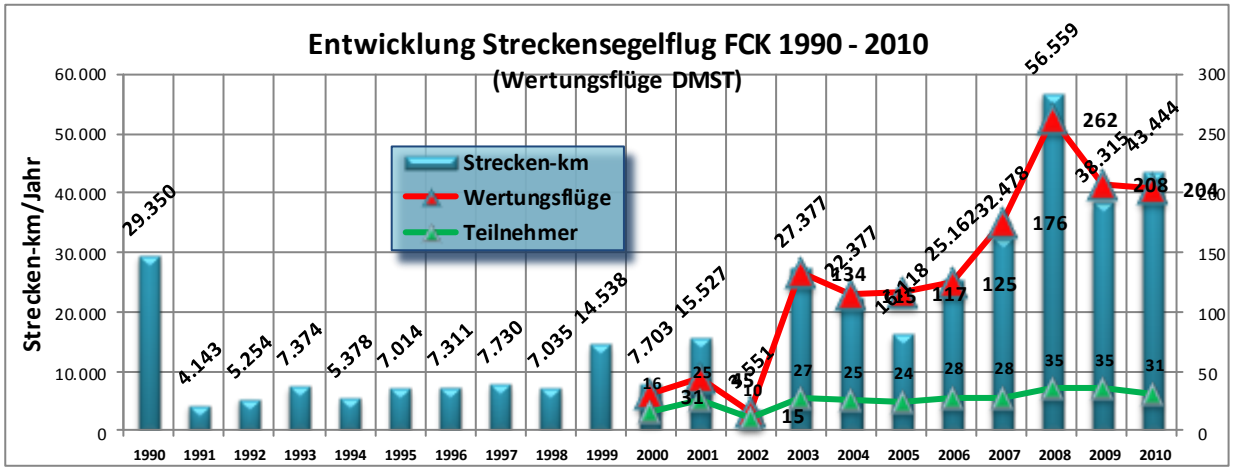
Der Einsatz unserer Wilgas bei externen Segelflugwettbewerben hervorgehoben werden.

- 2010 hat sich der Trend weiter verstärkt, Streckenflüge auch außerhalb unserer Vereinsflugbetriebe an Wochenenden/Feiertagen zu absolvieren.
- Auch bei den eingesetzten Segelflugzeugen ist auf Grund der verfügbaren Leistungsparameter ein Trend hin zu privaten Segelflugzeugen zu erkennen. Der Anteil absolvierter Strecken-km mit privaten Segelflugzeugen erhöhte sich 2010 auf ca. 40 %.

Für die Segelflieger unseres Vereins war das vergangene Jahr mit vielen Wetterkapriolen eine Herausforderung. Überaus viel Regen machte uns sehr zu schaffen und viele Tage war „Landunter“ auf unserem Flugplatz. Die Meteorologen registrierten 2010 Niederschläge im Bereich von 1.000 ml. Es fiel 2010 soviel Wasser vom Himmel, das es „ohne Abfluss“ genau 1 m über der Grasnarbe stehen würde.

Schließlich der alljährliche Aufruf und Bitte zur intensiveren Flugvorbereitung und zu zügigeren morgendlichen Abläufen , um die wenigen guten Thermiktage im Jahr optional nutzen zu können. Als Motivation: Der Weltrekord beim Aufrüsten eines Segelflugzeuges liegt bei 1:40 min (inklusive angeschlossener Höhenruder).

Streckenflugstatistik unseres Vereins 2010



DMST-Vereinswertung

- **DMST- Deutschland Platz 49 von 634 Vereinen / DMST-Sachsen Platz 2 von 18 Vereinen**

OLC-Vereinswertung

- **OLC-weltweit Platz 132 von 1.382 Vereinen / OLC- Deutschland Platz 70 von 726 Vereinen**
- **OLC-Sachsen Platz 2 von 18 Vereinen**

#	Punkte	Club	km	Flüge	Piloten
1	58.857,77	Aero Team Klix	65.758,16	198	37
2	**40.539,51**	**FC Kamenz**	**39.984,73**	**186**	**32**
3	33.133,90	SFC Riesa-Canitz	33.848,44	149	22
4	28.328,83	Görlitzer FSC	29.671,76	116	15
5	22.714,77	FG Oerlinghausen	24.856,50	87	31

OLC-Flugplatzwertung

- **Flugplatzwertung weltweit Platz 143 von 1.530 Flugplätzen / Deutschland Platz 77 von 561 Flugplätzen**
- **Flugplatzwertung Sachsen Platz 3 von 19 Flugplätzen**

#	Punkte	Flugplatz	km	Flüge	Piloten
1	182.109,08	Klix	205.215,62	747	213
2	167.463,83	Roitzschjora	193.076,28	500	140
3	**43.964,73**	**Kamenz**	**44.450,44**	**186**	**48**
4	43.200,70	Riesa Canitz	44.316,66	251	62
5	35.225,12	Zwickau	38.808,87	178	63

OLC-Liga (Geschwindigkeitswertung)

- **Qualifikationsliga deutschlandweit Platz 52 von 515 Vereinen / Landesliga Sachsen Platz 1 von 13 Vereinen**

#	Punkte	Speed	Club
1	48	2.050,62	FC Kamenz
2	43	1.859,36	SFC Riesa-Canitz
3	39	1.734,99	Görlitzer FSC
4	38	1.661,21	VSS Leipzig/Roitzschjora
5	26	1.488,44	FK Auerbach

OLC-Campion FC-Kamenz (Summe der 6 besten Flüge)

#	Name	Summe	#	Name	Summe
1	Max Heilmann ☺	3317,85	17	Andreas Gehb ☺	611,52
2	Michael Lucas ☺	2750,36	18	Silke Fähnrich	526,74
3	Tom Schubert ☺	2420,38	19	Robert Mammitzsch	511,24
4	Falk Wettig	2030,43	20	Sven Werberger	370,37
5	Lutz-Peter Kern	1822,09	21	Daniel Meißner	323,69
6	Wolfgang Ferner	1780,45	22	Uwe Waurich	284,82
7	Florian Heilmann	1669,85	23	Ines Wettig	261,95
8	Marcus Menge	1645,8	24	Ulrich Scheffler	213,49
9	Wolfgang Dietz ☺	1350,35	25	Uwe Waurick	208,67
10	Karsten Hummitzsch ☺	1301,18	26	Amir Ali Akbari	177,84
11	Alexander Deutscher	1271,92	27	Karin Hummitzsch ☺	136,86
12	Olaf Heinze	1025,31	28	Uwe Schädel	133,71
13	Bernd Dunkel	820,69	29	Anja Werberger	129,17
14	Steffen Lange	722,89	30	Dieter Eisold	125,78
15	Ralph Wettig	664,68	31	Arne Riemer	101,77
16	Michael Hantke	616,74			
☺ Mitglied im OLC- Förderverein					

Punkthöchster Flug nach OLC Top 10

#	Punkte	Name	km	Datum
1	693,18	Max Heilmann	704,17	19. Juli
2	599,16	Michael Lucas	646,11	19. Juli
3	521,52	Falk Wettig	522,26	07. Juli
4	499,2	Karsten Hummitzsch	530,01	31. Juli
5	496,39	Tom Schubert	486,47	31. Juli
6	453,89	Lutz-Peter Kern	446,46	02. Juli
7	411,11	Wolfgang Ferner	437,18	02. Juli
8	371,07	Ralph Wettig	379,2	31. Juli
9	359,85	Florian Heilmann	343,42	29. Juni
10	352,42	Marcus Menge	345,81	06. Sept.

Meiste Flüge nach OLC Top 10

#	Punkte	Name	km	Flüge
1	8.651,79	Max Heilmann	8.697,19	37
2	7.483,21	Falk Wettig	7.624,57	32
3	6.035,19	Tom Schubert	6.267,18	22
4	4.817,77	Michael Lucas	4.943,65	15
5	2.815,23	Marcus Menge	2.681,44	16
6	2.637,26	Florian Heilmann	2.324,80	14
7	2.200,72	Wolfgang Ferner	2.367,93	9
8	2.006,62	Alexander Deutscher	1.823,31	11
9	1.878,08	Lutz-Peter Kern	1.837,23	7
10	1.460,84	Wolfgang Dietz	1.276,14	7

DMST Landeswertung Sachsen (Summe der drei besten Flüge)

Clubklasse (176 Teilnehmer)

#	Name	Summe
1	Max Heilmann	2922,48
6	Falk Wettig	2251,47
7	Michael Lucas	2148,16
14	Lutz-Peter Kern	1762,90
17	Tom Schubert	1616,65
26	Florian Heilmann	1273,22
34	Marcus Menge	1174,30
37	Wolfgang Dietz	1103,14

Standardklasse (34 Teilnehmer)

#	Name	Summe
3	Karsten Hummitzsch	2135,14
7	Wolfgang Ferner	1809,52
13	Tom Schubert	1133,30
14	Michael Lucas	1109,81
19	Olaf Heinze	878,81
21	Andreas Gehb	590,40

Junioren Clubklasse 56 Teilnehmer

#	Name	Summe
1	Max Heilmann	2922,48
4	Falk Wettig	2251,47
6	Tom Schubert	1616,65
8	Florian Heilmann	1273,22
11	Marcus Menge	1174,30
21	Alexander Deutscher	813,72
48	Arne Riemer	101,92

Doppelsitzerklasse (89 Teilnehmer)

#	Name	Summe
10	Max Heilmann	720,25
21	Wolfgang Dietz	534,98
24	Sven Werberger	471,63

Frauenwertung (16 Teilnehmerinnen)

#	Name	Summe
6	Silke Fähnrich	472,16
9	Ines Wettig	254,49
10	Karin Hummitzsch	1168,48

Rangliste Beste drei Flüge (264 Teilnehmer)

#	Name	Summe
4	Max Heilmann	2922,48
15	Falk Wettig	2251,47
18	Michael Lucas	2148,16
19	Karsten Hummitzsch	2135,14
32	Wolfgang Ferner	1809,52
37	Lutz-Peter Kern	1762,90
41	Tom Schubert	1616,65
58	Florian Heilmann	1273,22
57	Wolfgang Dietz	1193,54
70	Marcus Menge	1174,30

DMST- Sachsen Mannschaft Junioren (27 Mannschaften)

#	Mannschaft	Summe
1	Max Heilmann, Falk Wettig, Tom Schubert	2621,04
6	Florian Heilmann, Marcus Menge, Alexander Deutscher	1311,08

Junioren Standardklasse (6 Teilnehmer)

#	Name	Summe
2	Tom Schubert	1133,30
5	Max Heilmann	453,85

DMST - Sachsen Mannschaft Club-/ Doppelsitzerklasse (82 Mannschaften)

#	Mannschaft	Summe
2	Max Heilmann, Falk Wettig, Michael Lucas	2777,31
9	Lutz-Peter Kern, Tom Schubert, Wolfgang Dietz	1863,23
15	Florian Heilmann, Daniel Meißner, Ralph Wettig	1560,30
23	Marcus Menge, Robert Mammitzsch, Michael Hantke	1249,93
32	Alexander Deutscher, Olaf Heinze, Sven Werberger	840,50

Die weitesten und schnellsten Strecken je Flugzeugtyp

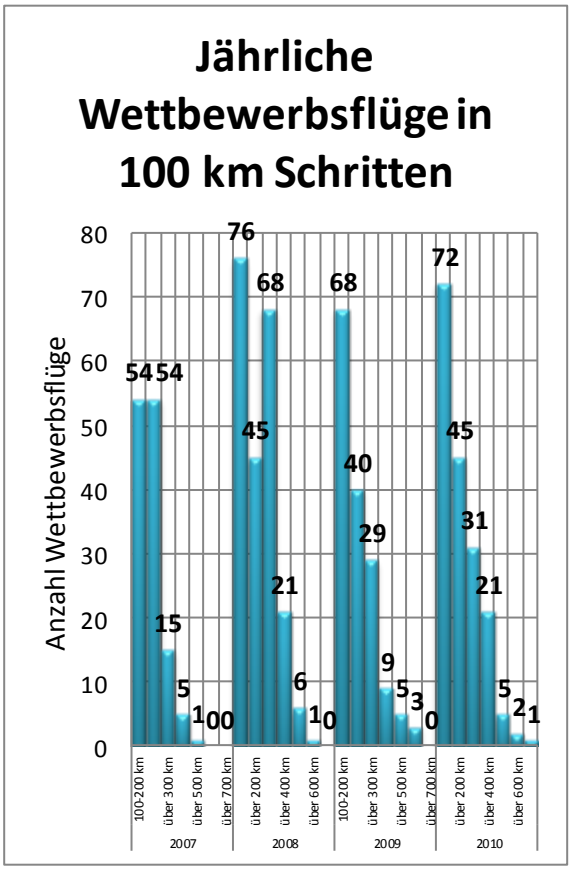
SF-Typ	Strecke in km / Datum	Pilot	km/h / Datum	Pilot
LS4	**646,11 / 19.07.**	Michael Lucas	**100,65 / 26.07.**	Tom Schubert
LS1	**486,47 / 31.07.**	Tom Schubert	**91,81 / 31.07.**	Tom Schubert
Cobra	**111,93 / 27.07.**	Olaf Heinze	**39,46 / 27.07.**	Olaf Heinze
Astir	**274,88 / 31.07.**	Uwe Waurich	**65,39 / 29.06.**	Alexander Deutscher
Pirat	**360,81 / 31.07.**	Lutz-Peter Kern	**72,76 / 31.07.**	Lutz-Peter Kern
Foka	**268,43 / 13.06.**	Olaf Heinze	**51,93 / 13.06.**	Olaf Heinze
Puchacz	**403,79 / 14.07.**	Heilmann / Dietz	**81,45 / 14.07.**	Heilmann / Dietz
Bocian	**153,18 / 31.07.**	Werberger / Schacht	**53,95 / 04.07.**	Werberger / Akbari

Teilnahme an Segelflug-Wettbewerben und Platzierungen

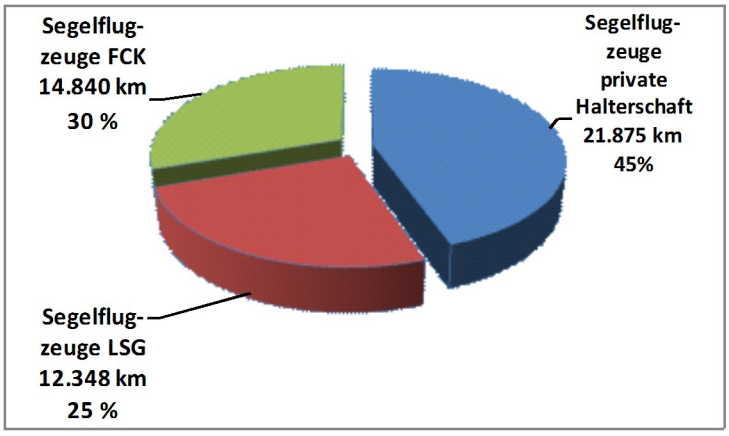
Wettbewerb	Pilot	Platzierung
Gliding Cup Klix	Max Heilmann	Platz 15 von 22
	Falk Wettig	Platz 21 von 22
Jena Cup	Max Heilmann	Platz 16 von 27
Streckenflugwoche Riesa-Canitz	Lutz-Peter Kern	Platz 10 von 15
	Marcus Menge	Platz 13 von 15
Polnische Staatsmeisterschaft	Max Heilmann	Platz 22 von 59
	Tom Schubert	Platz 27 von 59
	Falk Wettig	Platz 31 von 59
Altmark Pokal Stendal	Falk Wettig	Platz 17 von 32
Pirat Pokal Görlitz	Dietz / Heilmann	Platz 1 von 4
	Florian Heilmann	Platz 2 von 4
	Alexander Deutscher	Platz 4 von 4
Heidepokal Roitzschjora	Tom Schubert	Platz 12 von 29
	Michael Lucas	Platz 20 von 29

Übersicht absolvierte Strecken und Flüge je Flugzeugtyp

Flugzeug	Flüge	Anteil FCK	km	Anteil FCK
Pirat	51	22,77%	7.755	15,81%
LS4	31	13,84%	9.246	18,84%
LS1	19	8,48%	5.594	11,40%
Astir	13	5,80%	1.899	3,87%
Puchacz	13	5,80%	1.627	3,32%
Bocian	5	2,23%	448	0,91%
Foka 4	3	1,34%	507	1,03%
Cobra	1	0,45%	112	0,23%
IFR	35	15,63%	8.307	16,93%
9	29	12,95%	7.451	15,19%
B5	13	5,80%	3.759	7,66%
39	7	3,13%	1.698	3,46%
6L	4	1,79%	661	1,35%
Σ	**224**	**100,00%**	**49.063**	**100,00%**



Nutzung Segelflugzeuge nach Halter/Eigentümer (absolvierte Strecken-km (DMST 2010)



Michael Lucas

Neues Schmuckstück mit ungarischen Wurzeln

Ach ja, der obligatorische Blick in die Kleinanzeigen von Segelflug.de, um mal wieder auf dem neusten Stand zu sein oder von schönen Seglern zu träumen. Mit Mut und Initiative können solche Träume aber auch wahr werden.

Im Dezember 2009 stolperte Falk über einen Jantar 2b aus Ungarn. Beim Plausch mit Karsten und Robert fand er schnell „Mitträumer“ und als sich Olaf auch noch spontan dazu gesellte war die Idee geboren, mal einen kleinen Wochenendausflug zu planen.
Zum Ostersamstag 2010 ging´s für Karsten und Falk auf Entdeckertour zum Flugplatz LHHH (Hármashatárhegy) nähe Budapest, um den Flieger zu begutachten. Es war klar, dass man noch einiges daran machen würde, um ihn in einen FCK-gerechten Zustand zu bringen, doch insgesamt war er ein Schnäppchen. Mehr Gleitzahl ist für den Preis kaum zu kriegen. Somit stand die Entscheidung fest. Wir bekommen Nachwuchs.

Ein alter Segelflug- Anhänger wurde vom Verein abgekauft und wieder flott gemacht. Und im Mai ging´s dann auf zum Marathon Richtung ungarische Hauptstadt. Diesmal dabei: Olaf, Falk und Robert. Auf dem Rückweg durch Tschechien hat man vor lauter Freude auch gleich zwei Fotos machen lassen mit den Säulenkameras am Wegesrand. Leider funktioniert der Zustellungsservice über die Ländergrenzen noch nicht, so dass diese Bilder hoffentlich auf ewig verschollen bleiben.

Über die neue Errungenschaft wurde natürlich stolz berichtet. Allerdings kam im Hause Heinze dabei ungewollt ein kleines Geheimnis zu Tage. "Wie mit unserem Auto gefahren? Wir haben doch gar keine Anhängerkupplung?" Vielleicht doch, wenn man heimlich eine abnehmbare Kupplung anbringen lässt. Als Segelflieger hat man es eben nicht immer leicht.

Nun begannen viele Stunden Werkstattarbeit für das vierköpfige Team, nach kompletter Rundum-Erneuerung im Innenraum erstrahlte das alte Langohr in neuem Glanz und hört jetzt auf den Namen D-2497 (HH) .

Nachdem am 3.11.2010 der Kamenzer Himmel beim Erstflug erobert werden konnte, wünschen wir der Haltergemeinschaft wunderschöne Flüge und allzeit gute Landung.

Tom Schubert, Michael Lucas

Modellflieger im Verein gut angekommen

Holm-, Rotor- und Rippenbruch,

so hieß es 2010 wieder für die Modellflieger im FCK. Dem oft schlechten und wechselhaften Wetter geschuldet waren die „gefühlten“ Flugstunden etwas geringer ausgefallen als die vergangenen Jahre. Somit hatten wir etwas mehr Zeit zur Pflege unseres Modellflugplatzes, bei der wir das erste Mal schwere Technik einsetzen konnten. Somit war die Start- und Landebahn unseres Modellflugplatzes das ganze Jahr über in hervorragendem Zustand.

Im Bereich F-Schlepp haben wir uns weiterentwickelt und eine Wilga mit 2,20m Spannweite und einem 5 PS starken Motor im Einsatz. Damit ist es nun kein Problem mehr auch etwas größere Segelflugmodelle auf eine ordentliche Ausgangshöhe zu schleppen.

Gefreut hat uns die große Resonanz der jugendlichen Fluginteressierten beim Airlebnis-Wochenende der Segelflieger, bei dem wir uns mit einbringen konnten. So wurden Modelle vorgeflogen und mit dem Lehrer- Schülersystem war die Möglichkeit gegeben, selbst ein Modell zu steuern. Nach kurzer Einweisung hatten dabei Einige sichtlich Spaß, ihre Kreise in der Thermik zu ziehen.

Auch am Tag der offenen Tür gab es großes Interesse an den ausgestellten Modellen und es zeigte sich eine hohe Akzeptanz der Öffentlichkeit zum anspruchsvollen Flugsport allgemein.

Die Modellflieger wünschen allen eine unfallfreie Flugsaison 2011.

Daniel Steglich

Deutsch-landflug 2011

Wettbewerbssegelflug auf polnisch

Kamenzer Segelflieger mit respektablen Leistungen bei den Polnischen Staatsmeisterschaften im Segelflug

Das Foto zeigt die sächsischen Teilnehmer (D-Kader Piloten) und ihren Trainer. Obere Reihe von links nach rechts Ingo Trentelj (Trainer, Aeroteam Klix), Christoph Spank (Aeroteam Klix), Falk Wettig (FCK), Tom Schubert (FCK) ; unten von links nach rechts Thomas Schubert (AC Pirna), Max Heilmann (FCK)

Es regnet, es ist kalt und es will nicht gerade Freude aufkommen beim Gedanken daran, bei strömendem Regen das Auto zu packen. Naja, was sein muss, muss sein. Denn schließlich soll es noch ein paar Kilometer auf unbekannten wegen Richtung Osten gehen.

Auf nach Zielona Gora zur Polnischen Staatsmeisterschaft (03.-13.Juni 2010) und gleichzeitig dem Sommertrainingslager der Sächsischen D-Kader. Einige Stunden später hatte es aufgehört zu regnen, die Wälder wurden größer, die Namen der Ortschaften immer unaussprechlicher, da empfängt uns der Flugplatz Przylep bei Zielona Gora.

Ein herzliches Willkommen durch die bereits Angereisten und ein erstes Erkunden des Geländes gibt uns einen durchaus positiven ersten Eindruck. Die Anmeldung erfolgt dank gutem Dolmetscher auch reibungslos und wir freuen uns bereits auf den nächsten, schon ersten Wertungstag.

Nach dem Eröffnungsbriefing geht es auch schon los. Wir wurden bereits im Vorfeld gewarnt, dass hier ein anderer Wind weht und wir uns auf harte, schnelle und spezielle Rennen einstellen dürfen. Die meisten der sechs Sächsischen Piloten bewegen sich nicht nur luftraum -und sprachtechnisch auf neuen Pfaden, auch die Wettbewerbsfliegerei in der Standardklasse mit Wasser ist Neuland. Es gilt also, einige neue Herausforderungen zu meistern.
Dazu kommen mit bis zu 50 „Jantaren“ gefüllte Pulks, welche ohne Flarm umher schwirren, sehr große Waldgebiete, super Wolkenstraßen, große Hitze, viele Mücken und die ein oder andere Außenlandung im „polnischen Nichts“. Dieser interessante Mix war Ursprung vieler bezaubernder Geschichten, die man wahrscheinlich an einem Abend gar nicht alle erzählen kann.

Nach den ersten Wertungsflügen stellt sich aber heraus, dass wir uns keineswegs verstecken müssen und erfliegen konsequent gute Mittelfeldplätze. Wir konnten an 8 Tagen hintereinander fliegen, welche unterschiedlicher kaum sein konnten.
Zwischen schnellen 1,5 h - Stunden Rennen mit Schnitten weit mehr als 100 km/h entlang Gewitterfronten mit leichten Welleneinlagen und übersteigen der Basis vor dem Abfliegen, über Bilderbuchwetter und Aufgaben über 420 km, bis hin zu stundenlangem Basteln in Ameisenkniehöhe ohne wirkliche Thermik.

Am Ende kann sich Max mit dem 22. Platz den Pokal des besten Juniors sichern. Ich lande auf dem 27. Platz und Falk auf dem 31. von 59 Teilnehmern. Wir sind sehr zufrieden, wenn man bedenkt dass der Sieger sich für die Europa Meisterschaften qualifiziert.
Es war ein sehr spannender und lehrreicher Wettbewerb mit vielen Eindrücken und neuen Freundschaften.
Nach Polen — wir kommen wieder!

Tom Schubert

Herzlichen Glückwunsch

37 Wettbewerbsflüge mit insgesamt **8.697 km** Flugstrecke sind 2010 im Flugbuch vom Max Heilmann (21), Maschinenbaustudent an der TU Dresden vermerkt. Dabei ist auch der längste Streckenflug, der durch Kamenzer Segelflieger 2010 absolviert wurde (704 km).

Jantare finden an Kamenz Gefallen

Das Lachen sagt alles!
Jens Pirzkall nach dem Erstflug in seinem "neuen" Jantar Standard (Baujahr 78, 750 Starts, 1.500 Stunden). Ihn sah man am 2. Oktober 2010 zum ersten Mal am Kamenzer Himmel.
Es ist der vierte Jantar, der inzwischen im Kamenz stationiert ist.

Fleiß und Engagement sicherte hohe Einsatzbereitschaft unserer Technik

Techniker und viele fleißige Helfer um Ralph Wettig haben ein anstrengendes und erfolgreiches Jahr hinter sich

Wie immer möchte ich mich gleich am Anfang bei allen fleißigen Helfern bedanken, die wieder mit hohem Zeitaufwand und viel Engagement sich der Wartung und Reparatur unserer Technik gewidmet haben. Dennoch war nicht alles zu Saisonbeginn 2010 startbereit.

Aus meiner Sicht lag es daran, dass in den Monaten November und Dezember die Beteiligung an den Baudiensten doch recht schwach war. Was hier nicht begonnen wird, ist dann im Frühjahr kaum noch zu schaffen. Leider zeigte sich dieser Trend auch wieder im Herbst 2010. Durch fehlende Helfer an einigen Tagen konnte fertig gestellte Technik nicht aus der Werkstatt in die Halle umgeräumt werden und stand so anderen Arbeiten im Weg.
Bei allen Hau- Ruck Aktionen im Frühjahr muss aber auch unbedingt die Form gewahrt werden! Es macht keinen Sinn, wenn Arbeiten unqualifiziert erledigt werden und man im nächsten Winter dann daraus bedingte Folgeschäden beheben muss. Ist leider an der Windentechnik in Form von Fehlmontagen und Beschädigungen an Kugellagern vorgekommen.

Weiterhin haben wir seit vielen Jahren das Prinzip angewendet, dass ein verantwortlicher Techniker ein Projekt übernimmt und es dann auch zu Ende bringt. Alle anderen fleißig Mithelfenden dürfen dann aber auch nur in Absprache mit diesem Verantwortlichen (in Ausnahmefällen Absprache mit TL oder WL) hier Arbeiten ausführen. Das gilt nicht nur für unsere Flugzeugtechnik, sondern auch für Fahrzeuge, Winden und sonstiges.
Gelegentlich kam es vor, dass Arbeiten an Personen übertragen wurden, die an dem Projekt nicht beteiligt waren (in diesem Fall Flugschüler), die dann Arbeiten anders ausführten oder ganz andere Dinge erledigten. So etwas gehört sich nicht und wenn nötig, sollte dies zuerst mit dem Auftraggeber besprochen werden. Die Schüler kommen sich bei derartigen Aktionen veralbert vor.
Dies gilt natürlich nicht, wenn sie gerade groben Unfug treiben oder mal nicht weiter wissen. Hier sollten schon die Älteren helfend zur Seite stehen und dabei aber auch auf ihr Auftreten gegenüber den Jüngeren achten.

Natürlich erwarte ich auch von den jüngeren Sportfreunden den älteren gegenüber die entsprechende Achtung und Beachtung der gegebenen Hinweise. Genauso gibt es bei uns immer eine verantwortliche Person, die beim Baudienst Werkzeuge kontrolliert, auf Ordnung und Sicherheit achtet und wenn nötig Arbeiten einteilt.
Wiederholt möchte ich auch auf die Zutrittsberechtigung für das Lager hinweisen. Zur Belehrung in jedem Jahr wurden hier Festlegungen bekanntgegeben, die man auch nachlesen kann und die einzuhalten sind!
Ohne die Einhaltung der Absprachen können wir mal ganz schnell ins Chaos abrutschen und das will ja wohl nun (hoffentlich) wirklich niemand. Ziel der Arbeit soll ja sein, im Sommer wieder Spaß beim Fliegen zu haben.

Um das zu erreichen haben wir auch wieder im Winter 2009 / 10 an 13 Seglern die Wartung durchgeführt. Beide Winden waren wieder einsatzbereit (H-3 leider noch defekt) und an beiden Wilga`s wurden die notwendigen Kontrollen durch uns erledigt. Leider zog sich das an den Wilga`s bis Ende April hin und sie haben uns damit zu Saisonbeginn gefehlt. An allen Flugzeugen haben wir erfolgreich die Prüfungen der Lufttüchtigkeit vorbereitet. An fast allen Hängern war wieder der TÜV fällig und auch hier wurde alles wieder ohne große Mängel zugelassen. Während der Flugsaison haben wir es mal innerhalb einer Woche geschafft eine 50 h Kontrolle an der Wilga RZ inclusive kleinerer Mängelbehebung zu erledigen. Geht also doch und danke an die Techniker. An den Seglern wurden 6 Wartungskontrollen und neben anderen kleineren Reparaturen wurde an der TOST-Winde die Lichtmaschinenaufhängung instandgesetzt.

Im letzten Jahr wurde natürlich wieder fleißig geflogen. Der Pirat D-6728 (Markus Menge) absolvierte dabei seine 3.000. Flugstunde und der Pirat D-1734 (Michael Lucas) seine 1.800ste. Beide im Einsatz stehende Bociane (D-3513 Arne Riemer; D-3343 U. Waurick/C. Delenk) absolvierten ihre jeweils 16.000. und die Wilga D-EWRZ (Dirk Scheiling) ihre 14.000. Landung. Daraus resultieren natürlich auch wieder größere Kontrollen.

Beim Puchacz steht wieder eine „1.000 h Kontrolle“ an und wurde auch begonnen. Am Pirat D-1734 müssen nun Arbeiten zur Erweiterung der möglichen Betriebszeit auf zunächst 2.600 h durchgeführt werden.
Dank unserer durch das „Luftsport Service Center Ost GmbH“ zugelassenen Werkstatt und dem Fachwissen unserer Techniker können wir jedoch viele dieser Arbeiten selbst ausführen. Diese „unsere“ Werkstatt wurde im März 2010 durch das LBA auditiert.
Trotz kleiner Mängel (fehlendes Wareneingangs-/Ausgangsbuch, fehlende Messmittel-Gesamtübersicht) war man doch recht zufrieden mit uns.
Wie viel Aufwand, Zeit und Nerven das einigen von uns gekostet hat, schreibe ich lieber nicht auf. Weniger Aufwand bei der Vorbereitung dieses Audits hätten wir gehabt, wenn die von uns gemachten Erfahrungen und die daraus resultierenden Festlegungen durch unsere Mitglieder konsequenter eingehalten worden wären.

Leider nimmt der „bürokratische“ Aufwand für die Wartung unserer Flugzeuge seit „EASA“ immer mehr zu. Sicher ist das alles bei der gewerblichen „Großfliegerei“ richtig, aber bei den „kleinen Segelflugzeugen“ in einem ehrenamtlich arbeitenden Verein ist das nur noch schwer zu stemmen (wieder neue, diesmal etwa 15-seitige Instandhaltungsprogramme erstellen, Warenein- und -ausgang dokumentieren, zusätzliche Archivierung aller Instandhaltungsaufzeichnungen, …).

Leider hatten wir auch weniger erfreuliches im vergangenen Jahr zu verzeichnen.
Am Puchacz kam es bei einer Landung auf einem Flugplatz und dem dort (leider) notwendigem Herausrollen aus der Landebahn zu einer Berührung einer unteren Bremsklappe mit einer Bahnmarkierung. Bei der nachfolgenden Kontrolle wurde nichts festgestellt. Beim nächsten Flug ließ sich aber die Bremsklappe nicht vollständig einfahren weil eben doch der Hebelarm ganz minimal nach hinten verbogen war und durch die nun anliegende Luftströmung die Klappe blockierte.
Ebenso kam es am Puchacz zum Bruch eines Antriebszahnrades der Bremsklappe.
Die Kabinenhaube der Cobra wurde, gerade erst war endlich die Winterwartung fertiggestellt, durch eine Fehlbedienung zerstört.
Zum Glück konnte die Reparatur im Werk „ZS-Jezow“ in Polen erledigt werden, da hier die Versicherung des Verursachers eingetreten ist. Die Beschädigung des Bocian 3343 beim Ausräumen zum „Sonnenaufgangsfliegen“ im Oktober trägt leider keine Versicherung, hier müssen wir selber ran.

Die letzten beiden Schäden zeigen aber auch, dass eine richtige Einweisung unbedingt erforderlich ist. Jeder, der nicht weiß wie es geht, soll doch bitte seine Finger von dem Gerät oder dem entsprechenden Vorgang lassen.

Fortsetzung von Seite 15

Hier müssen in erster Linie die Fluglehrer (Einweisungsberechtigte bei Motorflug) aber auch die „älteren“ Sportfreunde mehr Verantwortungsbewusstsein zeigen. Richtige Einweisung verhindert nicht nur Schäden an Flugzeugen, sondern auch die an unseren Fahrzeugen, Winden und auch Lärmbeschwerden der Anwohner über Probeläufe der Flugmotoren an Stellen und zu Zeiten, wo sie untersagt sind!
Es gilt, die „vereinsinternen Festlegungen“ zu beachten und einzuhalten. Ich denke da auch ganz bewusst an die Kontrollkarten für unsere Vereins-Flugzeuge (Abrüsten eintragen, Kontrolle beim Aufrüsten, Vorflugkontrolle)!

Das hat nichts mit „Vereinsmeierei“ sondern mit unserer Sicherheit zu tun. Fliegen ist zwar schön und man hat Spaß daran, aber es gehört eben auch ein wenig mehr dazu.
Da sind wir nun auch gleich bei unserem Werkzeug angekommen.
Ich möchte hier nochmals eindringlich die zweckentsprechende Verwendung (besonders die der teuren Maschinen) anmahnen. Der unsachgemäße Umgang mit diesen hat uns einiges Geld an Reparaturen und nötigen Neuanschaffungen gekostet (Ständerbohrmaschine als Betonmischer missbraucht, dadurch Kollektor durch Zementstaub zerstört; Dremel nicht mehr auffindbar, Loggerakku FCK-3 fehlt, …).

Zweckentsprechend sollte natürlich auch mit unserem Clubheim und der Computertechnik umgegangen werden. Wir haben beides mit viel Mühe erbaut und installiert, um endlich vernünftige Bedingungen für die Ausübung unseres Sportes zu haben.
Sicher gehört da auch mal ne Party dazu! Die Nutzung als Ferienlager oder den Aufbau von Computernetzwerken für mehr Spielespaß war nicht Sinn der Erschaffung der Bauten. Der Startschreiber-Laptop sollte eigentlich auch nur für die Flugabrechnungen / Startschreiberei verwendet werden.

Viel Erfreuliches wurde natürlich auch erreicht. So haben wir jetzt den „Motorflugzeug-Carport“ (bald auch mit Tor) zur Verfügung. Wieviel weniger „Räumerei“ und mehr an Platz wir nun haben, war schon zu spüren. Bald wird nun auch der Bereich zwischen Windenwerkstatt und der MF-Halle überdacht sein und das Dach der Flugzeughalle ist nun wieder regendicht. Den Organisatoren dieser Dachsanierung und hieran Beteiligten möchte ich hiermit als TL danken.

Ach ja, da gibt es ja auch noch die Bordbücher unserer Flugzeuge. Nicht gemeckert soll hier Lob genug sein. Es gab zwar immer noch ein paar Fehler aber bei weitem nicht so wie in anderen Jahren.

Wie wird es in diesem Jahr weitergehen? Zum Pflegezustand unserer Motorflugzeuge möchte ich auf meine Beiträge aus den letzten beiden Jahren verweisen. Der Astir wird bei uns nicht mehr zum Einsatz kommen. Auf Anregung einiger Sportfreunde und der doch auflaufenden Kosten hat der Vorstand beschlossen den Chartervertrag mit den Rothenburger Sportfreunden nicht zu verlängern. Der „neue“ Bocian D-7093 wird in die Luft kommen, die 200-h Kontrolle am Ogar werden wir zu Ende bringen, die Überholung des „gelben“ Pirat-Hängers werden wir abschließen und viele werden aus dem oben geschriebenen etwas lernen. Auch wenn der Blick vom Tower auf die gegenwärtige Seenlandschaft auf unseren Betriebsflächen einen Flugbetriebsbeginn vor Ende März / Anfang April infrage stellt werden wir doch sicher eine schöne Flugsaison bekommen. Darauf freue ich mich jedenfalls.

Ralph Wettig

Erinnerungen an den Deutschlandflug 1991

Vor nunmehr fast 20 Jahren erfolgte anlässlich des 1. Gesamtdeutschen Deutschlandfluges eine Zwischenlandung in Kamenz, verbunden damit waren die „Kamenzer Flugtage“ vom 4.- 7. September 1991.

Die Landung der Teilnehmer war die eine Seite der Medaille, die andere Seite war die Gründung der Flugplatz Kamenz GmbH am 6.9.91 und die vom FCK organisierten Flugtage.

Wir hatten zu dieser Zeit gerade die wirren Ideen einiger Politiker, wie z.B. der Flugplatz muss Gewerbegebiet werden, der Platz dient als Abstellfläche für militärisches Gerät usw. überlebt.

Der Flugplatz wurde bis dahin auf Basis einer Übergangsregelung des Einigungsvertrages als Flugplatz betrieben und mit Gründung der Flugplatz Kamenz GmbH in bundesdeutsches Recht überführt. Bilder von damals zeigen noch NVA-Gerät in Kamenz, was auf großes Interesse bei den Teilnehmern des Deutschlandfluges stieß, wie z.B. MiG-21, Mi-8 usw..

Wir hatten ca. 160 Flugzeuge zu Gast, die an der Ringrollbahn auf beiden Seiten aufgestellt wurden. Die Gäste waren ca. 3 Stunden in Kamenz. Als Besonderheit landete die JU-52 vor den Teilnehmern in Kamenz.
Diese Flugtage wurden durch Fliegerkameraden aus Liberec unterstützt, eine Anekdote ihrer Ankunft war das Herausrollen eines Bierfasses aus der Z-43 und die etwas „interessante“ Landung des Vivat während des Startlaufes von abfliegenden Deutschlandflugteilnehmern.
Mit dabei war auch eine Z-50M, die durch ihre Solokunstflüge brillierte. Wir haben mit unserer Z-42 und einem ehemaligen Schönhagener Fluglehrer Kunstflüge in verschiedenen Höhenbändern demonstriert. Da damals die Möglichkeit des Mitfliegens mit Sportflugzeugen noch neu war, hatten wir unzählige Gastflüge mit Wilga, Ogar, Z-42 und den Seglern.
Für viele Menschen war es die langersehnte Möglichkeit, fliegen oder wieder fliegen zu können, in diesen Zusammenhang kann ich mich an einige ehemalige Kriegspiloten erinnern, deren fliegerische Sehnsucht jetzt endlich erfüllt werden konnte und die auch Flüge bis zu einer Stunde Dauer wollten. Wir waren teilweise nicht in der Lage die Mitflugwünsche, selbst nach stundenlangen Wartezeiten, abzuarbeiten, sodass wir Gutscheine für die Folgewochen vergeben mussten. Ebenso waren die Flugtage von Volksfestcharakter geprägt. Ich erinnere mich gern an die vielen Stände von Handwerks- und Handeltreibende, die Modellflugzeuge, T-Shirts, Autoersatzteile, Lebensmittel, Tonträger usw. anboten. Auch Autohäuser stellten ihre Fahrzeuge auf der Wiese aus oder Versicherungsvertreter boten ihre Leistungen an der Biertischgarnitur an.

Eine besondere Anstrengung war, dass die Zeitungen fälschlicher Weise auch den Sonntag als Flugtag anboten, wir waren somit gezwungen, einen Flugtag zu improvisieren, da die Gäste drängten. Wir mussten uns eine Wilga aus Klix ausborgen, da unsere Wilga`s zu Fallschirmabsetzflügen über Dresden unterwegs waren. Das Programm bestand aus Segelkunstflügen, Verbandsflügen Z-42 / Wilga und hautnahes Erleben des Flugbetriebes.
Am Rande bemerkt, die Klubmitglieder hatten das erste Mal eine Regenjacke mit den Klubinitialen gesponsert bekommen.

Das Alles ist nunmehr fast 20 Jahre her, die Randbedingungen haben sich komplett verändert, was geblieben ist, ist die Liebe zu unserem Sport, die Improvisationskunst und das hohe Engagement vieler Mitglieder. Auf diese Tugenden können wir auch die nächsten 20 Jahre aufbauen.

Dr. Egbert Gärtner

Ein Kostenbild unseres Vereins

Benötigen wir bei Effektivitäts– und Kostenfragen Zielmarken?

Vorliegende Erlöse und Aufwendungen, die nach vergleichbaren Kriterien erfasst und behandelt werden, führen uns zu einigen wichtigen Aussagen, die wir für die Entwicklung des Vereins dringend brauchen. Es sind „Momentaufnahmen“ aus den betriebswirtschaftlich gut abgebildeten Jahren 2008 bis 2010 unseres Vereins. Weitere Annahmen sind plausibel, gesichert und nachvollziehbar.
Für die folgenden Betrachtungen werden zunächst (vereinfachende) Bilanzkreise „Aufwendungen und Erlöse Vereinsflugbetrieb / Fliegerischer Bereich“ und „Aufwendungen und Erlöse Nichtfliegerischer Bereich“ gebildet.

1.) Bilanzkreis „Aufwendungen und Erlöse Vereinsflugbetrieb / Fliegerischer Bereich“

Hier soll untersucht werden, ob und wie die erlösten Fluggebühren bei der fliegerischen Betätigung des Vereins alle unmittelbaren Kosten des Fliegerischen Bereiches decken. Folgende Tabelle zeigt uns wichtige Zusammenhänge:

Unmittelbare Kosten Vereinsflugbetrieb			
	2008	**2009**	**2010**
erlöste Fluggebühren	35.343,71 €	34.277,29 €	35.253,07 €
Summe Erlöse:	35.343,71 €	34.277,29 €	35.253,07 €
- Aufwendungen für Kraft– und Schmierstoffe	16.264,94 €	12.228,74 €	13.967,67 €
- Aufwendungen für Versicherungen (Flugzeuge)	6.560,09 €	6.437,45 €	8.268,00 €
- Aufwendungen Prüfkosten Luftfahrttüchtigkeit	2.671,87 €	3.087,99 €	3.035,99 €
- Unterhalt Vereinswerkstatt	1.041,60 €	1.138,91 €	1.708,30 €
- Aufwendungen für Wartung und Rep.	7.149,66 €	7.960,30 €	6.258,20 €
- Aufwendungen Landegebühren/Nutzung Flugplatz	3.966,39 €	5.001,00 €	4.724,22 €
Summe Aufwendungen:	37.654,55 €	35.854,39 €	37.962,38 €
Fluggebühren decken zu (Prozent) die unmittelbaren Aufwendungen für den Vereinsflugbetrieb	**93,9%**	**95,6%**	**92,9%**

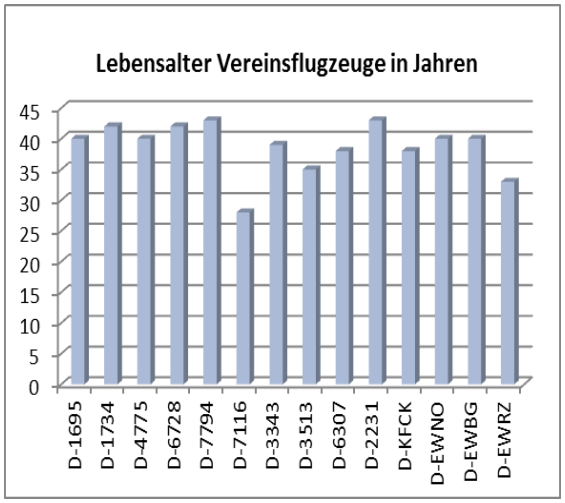
Die direkten Aufwendungen für die fliegerische Betätigung /Vereinsflugbetrieb werden knapp durch die Erlöse (Fluggebühren) finanziert (ca. 93 – 96 %).

2.) Bilanzkreis „Aufwendungen und Erlöse Nichtfliegerischer Bereich“

Nichtfliegerische Kosten Verein			
	2008	**2009**	**2010**
Mitgliedsbeiträge	15.618,55 €	15.829,49 €	16.292,64 €
Einnahmen Nutzung Sozialeinrichtungen	1.776,75 €	5.919,95 €	1.114,98 €
Aufwandserstattungen Wohnwagenanlage	600,00 €	600,00 €	600,00 €
Einnahmen Quaxumlage	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €
Summe Erlöse:	18.995,30 €	23.349,44 €	19.007,62 €
- Abführungen an Verbände	3.674,55 €	3.595,00 €	4.584,40 €
- Aufwendungen Baulichkeiten ohne Investitionen	800,00 €	800,00 €	800,00 €
- Aufwendungen für Versicherungen Immobilien/Verein	3.349,13 €	3.346,85 €	3.567,55 €
- Sozialaufwendungen Vereinsheim	800,00 €	800,00 €	800,00 €
- Aufwendungen Bezug Elektroenergie	3.680,72 €	4.906,52 €	4.130,66 €
- Aufwendungen für Trinkwasser, Abwasser und Abfallentsorgung	675,53 €	633,85 €	1.086,55 €
- allg. Kosten/Verwaltung	1.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €
Summe Aufwendungen:	13.979,93 €	15.082,22 €	15.969,16 €
Mögliche Rücklagenbildung	**5.015,37 €**	**8.267,22 €**	**3.038,46 €**

Neben den allgemeinen Anforderungen zur sparsamen und effektiven Verwendung unserer Vereinsressourcen sind Erlöse durch Gastvereine für den Verein eine wichtige Angelegenheit. Sie beeinflussen die Höhe möglicher Rücklagenbildungen. Die Notwendigkeit hierzu hängt maßgeblich mit dem Alter unserer in die Jahre gekommenen Flugzeuge und des Zubehör zusammen.
Ganz klar, auch ältere sehr gut erhaltene Flugzeuge haben ihren Charme und finden ihre Liebhaber und viele Anstrengungen unserer Mitglieder zum Erhalt dieser Flugzeuge sind nicht hoch genug einzuschätzen. Wir müssen nur wissen, dass uns das mehr kostet, sie am Leben zu erhalten als ein modernisierter Bestand von Vereinsflugzeugen inklusive Zubehör.
Die Frage der strategischen Ausrichtung unseres Vereins (Mit welchem personellen, technischen, organisatorischen und finanziellen Aufwand bei sich verändernden Bedürfnissen unserer Mitglieder wollen wir künftig die Tätigkeit unseres Vereins gestalten?) bleibt auf der Tagesordnung.

Hans Jank



Eine große Schwester für EMYL, Teil 2

Frank Pfeil, Mitglied unseres Vereins, berichtet von einem neuen Abenteuer

Tja, wie fängt man am besten mit einem Teil 2 an?

Nachdem ja nun unsere ENNI flügge geworden ist und wir mit den beiden „Großen“ durch Deutschland und unseren Nachbarländern fliegen können, wurde unsere Familie Ende 2008 ja noch mal größer.
Hugo trat in unser Leben und jetzt waren wir zu fünft. Also stellte sich mir die gleiche Frage wie zur Geburt von Theo. Wie sollten wir als Familie zu fünft zum fliegen kommen? Gibt es überhaupt kleine Flugzeuge mit fünf Sitzen, die für Familienausflüge übers Wochenende oder in den Ferien geeignet sind und was kosten solche Flieger? Denn schließlich sollte es ja nicht gleich ein Airbus sein. Unsere Ideen für fliegerische Ausflüge sind eigentlich der Besuch von Freunden und der Familie an den Wochenenden und Ausflüge in Deutschland und Europa in den Ferien.
Also machte ich mich auf die Suche nach einem Familienflieger mit mindestens 5 Sitzen.

Die Auswahl ist dabei recht eingeschränkt. Zu einem gibt es nicht allzu viele und zum anderen sind die meisten so genannte High End Single Piston Engine Aircrafts, also für eine normale Familie nicht bezahlbar. Dann gibt es noch diverse Exoten. Dazu zählt auch eine Konstruktion aus Russland. Auf der ILA 2008 in Berlin gab es ein schönes Prospekt eines Fliegers. Hochdecker mit 5 Sitzen, großer Kabine und einem 9 Zylinder Sternmotor M-14. Also, dem Wilga Motor ähnlich. Am Stand der Firma gab es zwar hübsche, junge Mädels, die aber kein Wort deutsch oder englisch sprachen, und Informationen gab es auch nicht so recht. Meine Frage nach der Zulassungsbasis (wichtig für eine Verkehrszulassung unter D Register) blieb genauso unbeantwortet wie die Frage nach dem Preis oder der Möglichkeit sich den Flieger mal ein bisschen genauer anzusehen. Denn schließlich ist die ILA ja eine Luftfahrtausstellung auf der man sich auch mal ein Flugzeug anschauen möchte. Aber nein, die Jungs aus Moskau hatten keins mitgebracht.

Auf der Moskau Air Show ein Jahr später, habe ich dann auch den wahren Grund dafür gesehen. Die russische Firma baut eigentlich Raketen und hat von diesem Flieger bisher nur ein Exemplar als Prototyp gebaut. Allerdings befürchte ich, dass mit dieser Serviceeinstellung dem Flieger in Westeuropa der kommerzielle Erfolg versagt bleiben wird. Also weitersuchen.

Eggi hatte dann noch die Idee ein Moravan L-200 D als Familienflieger zu kaufen. Auch nicht schlecht. Der Flieger ist schnell, hat vorn zwei Einzelsitze und hinten eine Sitzbank wie bei Großmutter auf der Couch. Nachteil dabei ist aber, der Flieger ist eine Zweimot, also doppelte Kosten für Sprit, Öl und Wartung, und der Hersteller existiert nicht mehr. Das heißt, keinen Service mehr und keine Ersatzteile vom Original Flugzeug.

Dann bin ich zufällig auf einen interessanten Sternmotor gestoßen. Diesen Motor haben wir bei mir in der Firma in eine Boeing Stearmen eingebaut. Es handelt sich dabei um einen amerikanischen 7 Zylinder Sternmotor von Jacobs Engine mit 275 PS.
Bei der Suche nach Ersatzteilen und Teilen für den Einbau, ist mir aufgefallen, dass dieser Motor noch in einer ganzen Reihe von anderen Flugzeugen verbaut ist, wie dem wunderschönen Waco Doppeldecker und der aus Holz gefertigten, zweimotorigen Cessna Bamboo. Auch gibt es in den USA noch zwei Unternehmen, die diese Motoren relativ preiswert grundüberholen und reparieren.

Ein Einbauort dieses Motors ist die Cessna 195. Die Firma Cessna hat von 1948 bis 1949 einen bulligen Hochdecker mit einem Continental W-670 Sternmotor mit 220 PS gebaut und auch ein bisschen verkauft unter der Modellbezeichnung Cessna 190. Da sich dieser Motor als zu schwach und störanfällig herausstellte, hat man dann den Motorhersteller gewechselt. Von 1949 bis 1953 sind dann die Motoren von Jacobs Engine verbaut worden, und um den Wechsel auch der Kundschaft schmackhaft zu machen, wurde das Modell jetzt als Cessna 195 verkauft. In den Baureihen sind dann unterschiedliche Motoren verbaut worden, die C 195 hat 300 PS, die Cessna 195 A nur 245 PS und die letzte Baureihe C 195 B den oben beschriebenen Sternmotor R-755 B2 mit 275 PS. Dieser hat sich dann als die beste Wahl ergeben.

Das amerikanische Militär hat diesen Flugzeugtyp auch benutzt unter der Bezeichnung LC-126. Dabei steht das LC für Liaison and Comuter, also für Verbindungs- und Zubringerflugzeug. Unsere erste Piper Cub der EMYL ist ja auch so ein Flieger mit der Bezeichnung L-4H.

1952 hat das Militär eine ganze Reihe von LC-126 C Flugzeugen bei Cessna bestellt, dann aber aus Kostengründen nicht mehr abgenommen. So sind diese Flieger dann mit ziviler Bezeichnung auf dem Typenschild als C-195 B und militärischer Serialnummer verkauft worden.

Jetzt war meine Neugier geweckt. Da wir heute im elektronischen Zeitalter leben, war also der nächste Schritt, die Suche

nach Informationen über diesen Flieger im Internet.
Dabei bin ich dann auf interessante Sachen gestoßen. Es gibt zum Beispiel in Amerika einen Club der Cessna 195 Flieger mit vielen guten Beiträgen und Fotos. Es gibt diverse Verkaufsforen im Netz, so dass man einen ungefähren Eindruck davon bekommt, was so ein Flugzeug denn gebraucht kostet.

Ein weiterer Schritt, war dann die Frage, ist der Flieger in Deutschland zulassungsfähig? Denn dabei sind nach all den Veränderungen in den letzten Jahren mit EASA/LBA und EU viele Sachen zu bedenken. Erfreulicher Weise hat der Flieger ein LBA Kennblatt, ist ein Annex II Flieger und steht mit zwei Motor/ Airframe/Propeller Konfigurationen in der Lärmliste. Damit kann man den Flieger also in Deutschland zulassen.

Bei meiner Suche nach Informationen, fand ich auch heraus, das es wohl 4 Flugzeuge von diesem Typ in Deutschland gibt, eine davon steht in der Außenstelle des deutschen Museum in Oberschleißheim und eine nicht fern von Hannover, in Attaheide bei Osnabrück.

Zufällig hat einer unserer Mechaniker in der Firma dort seine Lehre als Flugzeugmechaniker gemacht, so dass ich relativ schnell einen Kontakt zur dortigen Werft bekam. Bei einem Überführungsflug von Braunschweig nach Münster/Osnabrück habe ich dann auf der Rückfahrt mit dem Leihwagen, die Gelegenheit genutzt, um mir mal so einen Flieger genauer anzusehen und auch mal Probe zu sitzen.

Ich muss gestehen, dass mir der Flieger auf Anhieb sehr gut gefallen hat. Große geräumige Kabine, zwei Einzelsitze vorn mit guter Kopffreiheit und hinten eine große Sitzbank für drei Personen. Dahinter ein schönes Gepäckfach mit viel Stauraum. Das der Flieger natürlich ein ganz schön großer Koffer ist, muss man wohl dabei in Kauf nehmen, denn schließlich will man ja fünf Leute damit transportieren.

Da der Flieger ja ein Oldtimer ist, ist auch das kleine Rad wieder auf der richtigen Seite, nämlich hinten, genau wie beim EMYL. Das schränke natürlich die Sicht nach vorn ein, allerdings gibt es das bei anderen Flugzeugen wie der Wilga ja auch. Dabei hat mir der Mechaniker von der Werft in Attaheide viele nützliche Hinweise gegeben, die ich dann später auch gut gebrauchen konnte.

Jetzt war die nächste Überlegung, wie bringe ich das alles der Familie bei?
Solche Veränderungen sind ja auch keine Kleinigkeiten. Nach einem bisschen Überredungskunst und mal darüber-nachdenken haben wir dann aber doch beschlossen, es zu wagen.

Jetzt begann dann die aktive Zeit des Suchens nach einem geeigneten Flugzeug für uns. Dabei musste ich dann doch schnell lernen, das auf dem heimatlichen und europäischen Markt die Chance einen Flieger zu finden recht gering ist. In Europa fliegen derzeit nur etwa ein duzend von diesen Fliegern und die stehen nicht zum Verkauf oder nur zu deutlich überzogenen Preisen. Somit wurde dann der Markt in den USA wieder attraktiv. Wie man ein Flugzeug aus den USA nach Deutschland holt, verzollt und zum Verkehr zulässt, wusste ich so in etwa. Bei meiner Suche habe ich dann auch gelernt, dass viele von den Fliegern in den USA im Laufe der Jahre umgebaut worden sind, so dass sie nicht mehr dem Originalzustand entsprechen und diese Motor und Airframe Kombinationen sind aber im LBA Kennblatt nicht berücksichtigt und somit auch nicht zulassungsfähig.

Eine weitere Erkenntnis bei der Suche waren die ungewöhnlichen Verkaufsmethoden der Amerikaner. Wenn man auf eine Anzeige geantwortet hat und mal ein paar technische Fragen gestellt hat, stellte sich meist schnell raus, mehr „Schein als Sein“.

Im September 2009 habe ich dann ein interessantes Projekt in der Nähe von Boston gefunden. Meine technischen Fragen hat der Verkäufer auch brav beantwortet und die Fotos sahen so weit recht gut aus. Also bin ich dann mit einem Arbeitskollegen im Dezember nach Boston geflogen und mit einem Leihwagen weiter ins winterlich verschneite West Brookfield.

Das Flugzeug war dann leider eine große Enttäuschung. Der Kerl versuchte nun schon seit 33 Jahren (!) das Flugzeug zu überholen, leider mit sehr mäßigem Erfolg. Er wollte es wohl nun auch loswerden. Mit dem Triebwerk war das auch so eine Geschichte. Er hatte das Triebwerk 2001 selbst grundüberholt und sich die Teile dafür von Radial Engine Ltd. schicken lassen. Er war der Meinung mit seiner FAA Mechaniker Lizenz könnte er das auch so abschreiben. Mit diesem Triebwerk wird er aber leider nie mehr eine Zulassung bekommen, weder in den USA noch in Europa.

Also, außer Spesen nichts gewesen, zum Glück hatte ich vorher noch ein Treffen mit der amerikanischen FAA ausgemacht, wegen der Validierung meiner europäischen Lizenz zur FAA Lizenz, so dass ich N registrierte Flugzeuge auch in Europa fliegen kann.

Der Besuch des FSDO Büros in Boston war mehr als erfreulich. Die FAA arbeitet weitaus kundenfreundlicher als die Behörden in good old Germany. Vielleicht haben die dort verstanden, dass eine Luftfahrtbehörde für die Piloten und die Fliegerei da ist und nicht umgekehrt. Wenn dort Probleme mit der Umschreibung auftreten, wird nach einer pragmatischen Lösung gesucht und nicht einfach alles verboten.
So machte ich mich dann zu Hause wieder auf die Suche. Anfang Dezember erschien dann in der Trade-a-Plane (amerikanische Version des Aeromarkt) eine Anzeige für eine gebrauchte Cessna 195B.
Also, wieder kurz eine E-Mail dahin und warten. Als ich nach einer Woche noch keine Antwort hatte, beschloss ich, dort anzurufen. Der Kerl am Telefon klang dann doch nett und hat auch meine Fragen recht gut beantwortet. Warum er meine E-Mail nicht beantwortet hat, wurde dann in der nächsten Woche klar. Ich hatte ihn am Telefon gebeten, mir ein paar Fotos zu schicken, hat er dann auch getan. Er hat mit dem Fotoapparat ein paar Fotos gemacht, den Film in Kaufhaus entwickeln lassen, die Fotos in einen Umschlag gesteckt und mir mit der Post geschickt. Der Verkäufer ist nämlich schon 83 Jahre alt und will mit diesem neumodischen Zeug nicht viele zu tun haben.

Nach der Pleite in Boston habe ich dann noch öfter bei ihm angerufen und mich nach technischen Dingen erkundigt, zum Schluss hat er mich dann schon gefragt, ob ich sein Flugzeug kaufen will oder eine Doktorarbeit darüber schreibe.

Im Februar 2010 bin ich dann wieder mit meinem Kollegen geflogen, diesmal ins sonnige Florida.
Der Besuch bei Neil Brady, dem Verkäufer war dann sehr schön. Er hat das Flugzeug schon seit 39 Jahren als Familienflieger und ist in dieser Zeit viele mit der Familie in den USA und Kanada unterwegs gewesen. Jetzt sind die Kinder groß und gehen ihre eigenen Wege und er hat im letzten Jahr seine medizinische Zulassung für die Fliegerei verloren. Der Doktor hat ihm gesagt, dass mit 83 Jahren nun auch genug sei mit fliegen, und er ja auch schon 35.000 Flugstunden hat. Deshalb hat er mit seiner Frau beschlossen, das Flugzeug jetzt in eine andere Familie zu verkaufen.

Der Wartungszustand der Maschine war sehr gut, er hat seinen Flieger geliebt und auch immer sehr gepflegt. Ein schönes Beispiel dafür ist unser Motorcheck dort am Flugplatz in Deland.

Nach dem Standlauf wurde der Flieger wieder in seinen Privat-Hangar geschoben, der verchromte Propeller poliert und anschließend mit einem Bezug (Schlafanzug) abgedeckt. Bei der anschließenden Prebuy Inspection haben wir auch nur 2 Stunden gebraucht und nicht den ganzen Tag, wie wir dachten.

Der Flieger ist eine von den nicht abgenommenen Militärfliegern mit dem zivilen Typ und den militärischen Serial Nummer. Als einzigen Punkt ist uns aufgefallen, dass der Motor 1240 Stunden hat und eigentlich die TBO bei 1200 Stunden liegt. Aber im privaten Bereich darf man das Triebwerk weiter betreiben, solange der Motor noch in Ordnung ist und die vorgeschriebenen Werte für die Kompression bringt.

Nach dem Mittagessen in der Flugplatzkneipe (die üblichen Hamburger mit Pommes) haben wir dann noch eine bisschen am Preis und den Übergabekonditionen gehandelt, und am Ende des Tages war der Kauf dann abgeschlossen.

Nun haben wir einen neuen Familienflieger, allerdings noch in Florida.
Der Rest des Aufenthalts in Florida haben wir mit dem Besuch des Kennedy Space Center und von 2 Flugzeugmuseen verbracht. Eigentlich wollten wir auch den letzten Nachtstart einer Raumfähre am Startplatz 39A vom Stand aus beobachten, aber zum einen ist der Start wegen schlechtem Wetter verschoben worden und außerdem hatten diese Idee wohl noch ca. 2 Mio. Amerikaner. Jedenfalls war kein Strandplatz oder Motel zu bekommen.

Also, zurück nach Orlando und in Downtown vom Disneyland haben wir dann noch ein gutes Hotel gefunden. Der Besuch im Kennedy Space Center war sehr interessant, allerdings fällt auf, das die Amerikaner alles allein erfunden haben, inklusive der Saturn V Rakete mit der sie zum Mond geflogen sind, und Wernher von Braun war eigentlich auch schon immer Amerikaner.

Wieder zu Hause angekommen, ging es dann an das organisieren für den Transport und die Registrierung. Susi hat dazu eine ganze Reihe von möglichen Kennzeichen aufgeschrieben. Diese habe ich dann bei der online Vormerkung für Kennzeichen auf der Homepage des LBA´s ausprobiert. Ergebnis war das Kennzeichen D-EHMY (gesprochen dann Amy). Mit Neil hatte ich ausgemacht, dass er den Flieger in den USA bei der FAA deregistiert.
Dazu braucht er auch einen Auszug aus der Luftfahrzeugrolle, dabei stellte sich dann folgendes heraus. Im Juni 1959 hat sich der damalige Besitzer 2.500,- $ auf den Flieger bei der Bank geliehen und dies als Schuld bei der FAA eintragen lassen. Später hat er das Geld zurück gezahlt, aber die Bank ist eine Wochen später bankrott gegangen und von einer anderen Bank aufgekauft worden. Dabei hat natürlich niemand daran gedacht, diese Schuld bei der FAA austragen zu lassen.

Neil hat volle 6 Wochen gebraucht, bis alles geklärt war und die FAA das alte Kennzeichen N 4462 C gelöscht hat. Normalerweise dauert so etwas einen Tag. Da ich vorher schon ein bisschen beim LBA und der FAA vorgearbeitet haben, ging die Löschungsbescheinigung jetzt direkt ans LBA zum vorgemerkten Kennzeichen. Eine Firma dort am Flugplatz hat den Flieger dann zerlegt und in einen 40 ft Container verpackt. Diese Firma gehört einem Amerikaner und einem Russen, sie sind auf diese Arbeit spezialisiert, denn sie bringen viele Flieger so nach Osteuropa.

Übergabeort für den Container war dann Hamburg Hafen, also habe ich unsere Haus und Hof Spedition mit der Übernahme und dem Transport nach Braunschweig beauftragt. Als im Frühjahr der Flugverkehr über den Atlantik durch eine Aschewolke zum Erliegen kam, schwamm unser Container seelenruhig auf dem Atlantik. Doch bei der Ankunft wurde es noch mal spannend. Der Mitarbeiter der Spedition sagte mir, der Container kommt am 10.Mai im Hafen von Hamburg an, wird entladen und dann verzollt und zugestellt. In dieser Woche liegt aber völlig überraschend am Donnerstag der Vatertag. Also nichts mit Zustellung nach drei Tagen. Dann bekam ich die Nachricht, der Container ist schon am 7. Mai in Bremerhafen ausgeladen worden und kommt dann nun am Montag, ich also alles vorbereitet zum schnellen ausladen. Denn es sind ja nur 3 Stunden frei, danach kostet der Container zusätzlich Geld.

Am Montag rief dann die Spedition an, es wird nichts mit Montag, wegen einer zusätzlich Zollbeschau und den genauen Zustellungstag kann er mir auch noch nicht sagen. Als ich dann am Dienstag früh in der Firma in Braunschweig ankomme, steht da so ein komischer LKW mit einem 40 ft Container drauf. Zum Glück schlief der Fahrer aber noch, ich also alle Termine für diesen Tag abgesagt, (unter anderem eine Dienstreise nach Bremgarten im Preisgau) und die Mannschaft für das Entladen aktiviert.
So um 8:00 Uhr habe ich dann den Fahrer geweckt und in die Halle 1 fahren lassen. Nach 2 Stunden war der Container entladen. Susi hatte ich auch angerufen, und sie ist dann mit den beiden „großen Jungs“ nach Braunschweig gekommen, um beim Ausladen zu „helfen“.
Damit die Jungs aber nicht allzu enttäuscht sind, weil der Flieger ja nun schon entladen war, habe ich dann noch die Radachsen und die Räder mit den Jungs angebaut. Susi hat dabei ein paar klasse Fotos gemacht, wie die Pfeily-Männer das Flugzeug zu-

sammenbauen.
Danach ging es an das auspacken all der Teile und Kartons. Neil Brady hatte außer ein paar Ersatzteilen auch seine Spezialwerkzeuge mit eingepackt. Diese konnte ich dann in den nächsten Tagen auch gut zum Anbauen des Propellers verwenden. Nun folgte der lange Weg des Zusammenbauens und der Registrierung. Dazu muss ein feuerfestes Schild angebaut werden, ein neues ELT mit 406 MHz und ein Mode-S Transponder eingebaut werden, das neue Kennzeichen aufkleben, eine umfassende Nachprüfung usw. Zum Glück sind all diese Dinge für mich ja noch relativ einfach über die Firma machbar. Nur, wie

bei allen Familienvätern, es fehlt natürlich die Zeit.

Viele von den Änderungen die ich gern machen möchte, werde ich dann wohl erst in den nächsten Winterbauprogrammen machen können, aber die Jungs werden ja auch größer, und dann können sie mithelfen und etwas dabei lernen.

Die abschließende Verkehrszulassung beim LBA sollte dann relativ einfach gehen, aber es kam mal wieder anders als gedacht. Alle technischen und versicherungstechnischen Hürden hatte ich ja jetzt genommen, da tauchte ein Problem auf, mit dem ich absolut nicht gerechnet hatte.

Für den Eintrag in die Luftfahrzeugrolle beim LBA brauche ich einen Eigentumsnachweiß. Man sollte leichtgläubig annehmen, dass dies der Kaufvertrag ist, im englischen als Bill of Sale bezeichnet, so aber nicht beim LBA.
Wenn man in Deutschland ein Flugzeug kauft, gibt es ein Formblatt auf der LBA Webseite für die Änderung in der Luftfahrzeugrolle. Dieses Formblatt müssen beide Seiten unterschreiben und dort steht dann im Kleingedruckten, dass das Eigentum auf den neuen Besitzer übergeht. Dieses Formblatt gab es bisher aber nur in Deutsch, also für den Kauf in den USA nicht zu gebrauchen. Welcher Amerikaner unterschreibt schon ein deutsches Formblatt das er nicht lesen kann und auch das Amtsdeutsch nicht versteht?

Ich habe dann auf der Website der FAA ein Formblatt für Bill of Sale gefunden, dieses ausgefüllt, unterschrieben mit blauer Tinte und zu Neil geschickt. Er hat es auch in blau unterschrieben und mit UPS zurück geschickt. Also wieder ein Problem gelöst. Es stellt sich mir allerdings die Frage, wozu braucht das Amt dann noch das Original vom Kaufvertrag, wenn sie den eh nicht anerkennen?

Nachdem ja nun die Hürde der Verkehrszulassung genommen war, konnte ich die Papiere am 10. August 2010 beim LBA abholen. Der Kollege, der schon bei der Prebuy Inspection in Florida geholfen hatte, sagte dann auch zu mir: „Jetzt macht Du doch bestimmt gleich den Werkstattflug“ und eigentlich hatte er auch recht, dass Wetter war schön und der Wind recht mäßig und auf der Bahn. Also den Flieger erst einmal aus der Halle geschoben und den Motor durchgedreht wegen dem vielen Sickeröl von der langen Standzeit. Dann noch schnell einen Blick in das Flughandbuch wegen der Geschwindigkeiten für den Takeoff und die Landung. Aber eigentlich wusste ich das alles längst auswendig. Als der Motor dann lief und ich zur Startbahn 26 rollte, muss ich zugeben, war ich dann doch ein bisschen aufgeregt. Wie würde unser neues Familienflugzeug fliegen? Ist die Cessna 195 tatsächlich der Mercedes unter den Reiseflugzeugen der 50´ziger Jahre?

Nach dem Anrollen wurde mir schnell klar, der Motor hat noch seine vollen 275 PS und das Propellerdrehmoment macht den Einsatz der Seitenrudertrimmung durchaus notwendig. Aber ich war schnell in der Luft, und das Fluggefühl ist herrlich. Der Motor schnurrt vor sich hin bei 2.000 RPM. Die Ruder sind gut abgestimmt aber leider total verdreht, Querruder hängt nach rechts und die Seitenrudertrimmung ist auch schief. Bei der Landung ist mir der Flieger dann ganz schön aus der Richtung gegangen, und das bei nur leichtem Seitenwind. Also auch dort noch mal nachschauen.

Nach der Landung dann ein großes Hallo in der Firma.
Die Kollegen haben natürlich alle zugeschaut und sich auch über den schönen, sonoren Klang des Sternmotors beim ersten Überflug gefreut. Einhellige Meinung war, eine schöner Fuel-to-Sound Converter und für so einen großen Motor auch recht leise.

Am nächsten Tag dann also erst einmal alles nachprüfen. Dabei zeigten sich dann doch eine paar ziemliche Mängel und Probleme. Als erstes habe ich die Querruder vermessen und dann gemäß Flughandbuch neu eingestellt, und dabei das ganze Programm. Soll heißen, die Ruderausschläge zum Controlwheel im Cockpit plus der Querrudertrimmung und der einstellbaren Querruderklappe am linken Querruder. Das waren dann am Samstag mal eben 8 Stunden. Danach das Problem mit dem Seitenruder. Dabei stellte sich dann raus, die Trimmung war am Trimmaktuator mal eben um volle 4 Umdrehungen verstellt, dabei hat die Trimmung nur 8 Umdrehungen von links nach rechts. Das erklärt dann auch das Problem mit dem starken Propellerdrehmoment, was durch die falsche Einstellung noch verstärkt wurde.

Zum Schluss dann das Problem mit der Steuerung am Boden und der Spur der Räder. Wenn man den Flieger vorwärts aus der Halle schiebt, haben die Räder dann die Federn vom Fahrwerk zusammengedrückt und der Flieger ist instabil. Also alles noch mal neu vermessen. Dabei sind all diese Sachen nicht auseinander gewesen für den Transport Oversea. Ich habe dann neue Beilegscheiben an die Achsen gebaut und die Rückholfedern für das Seitenruder im Cockpit und die Steuerung des Heckrades erneuert. Somit ist der Flieger jetzt wieder gut zu steuern am Boden und auch meine Landungen sehen jetzt besser aus.
Bis Ende November bin ich jetzt noch 8 Stunden geflogen, teilweise privat mit Ausflügen nach Stralsund und teils auch beruflich, denn der Flieger ist schnell und hat eine gute Zuladung. Ich kann sagen, ich bin noch immer begeistert.

Vielleicht schreibe ich dann doch noch einen Brief als Dank an die Firma zu Weihnachten. ***Frank Pfeil***

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Wir führen am:

Sonntag, den 6. März 2011, Beginn 9.00 Uhr in 01917 Kamenz, OT Zschornau, Auenweg 13

unsere Jahreshauptversammlung und Wahl des Vereins-Vorstandes durch.

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden des Vorstandes und Wahl des Versammlungsleiters und Bekanntgabe der Tagesordnung
2. Beschluss zur Neufassung der Vereinssatzung
3. Rechenschaftsberichte in Ergänzung zur letzten Mitgliederversammlung durch Schatzmeister, Ausbildungsleiter und den technischen Leiter
4. Bericht der Revisionskommission
5. Aussprache zu den Berichterstattungen
6. Entlastung des alten Vorstandes für die letzte Legislaturperiode
7. Wahl der neuen Revisionskommission
8. Wahl des neuen Vereinsvorstandes
9. 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

Wir bitten weiterhin alle Mitglieder des Vereins, Ihre Erlaubnisse (PPL) und Ausweise, die für die Tätigkeit im Verein von Belang sind, mitzubringen.

Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung

Flugsicherheitsinformation V 174

Strömungsabriss und dann?

Seit Jahren haben „unkontrollierte Fluglagen“ einen beständigen Platz im Flugunfallgeschehen der Allgemeinen Luftfahrt.
15,5% der Unfälle im Bereich Segelflug/Motorsegler der letzten fünf Jahre sind ursächlich auf Kontrollverlust im Fluge zurückzuführen. Bei 74 Unfällen in diesem Zeitraum verloren 34 Menschen ihr Leben, 27 wurden schwer verletzt.
Beim Thermikfliegen bewegen sich Segelflieger überwiegend im unteren Geschwindigkeitsbereich. Schon kurzzeitige Ablenkung, z. B. wegen anderer Flugzeuge im selben Aufwind oder Orientierungsversuche für den Abflug, reichen aus, um ungewollt in einen überzogenen Flugzustand zu geraten. Wird dieser nicht erkannt, genügt ein Seitenruderausschlag in Kurvenrichtung oder ein Querruderausschlag entgegengesetzt, um ins Trudeln zu geraten. Ist dann nicht klar, wie das Trudeln zu beenden ist, kann dies zu einem tödlichen Unfall führen.
Der Grund kann in der Ausbildung liegen, wenn nicht trudelfähige Flugzeuge eingesetzt werden bzw. wenn das Trudeln nicht ausreichend trainiert wurde.

Hierzu ein Beispiel:

Ein Flugschüler startet unter Aufsicht im Flugzeugschlepp mit einer Ka 6Cr zu einem Thermikflug. Vor diesem Flug hatte der Fluglehrer mit ihm einen doppelsitzigen Schulflug durchgeführt, bei dem auch die überzogenen Flugzustände geübt wurden. Mit dem verwendeten Schulflugzeug konnte das Trudeln jedoch nicht geübt werden. Nach einer Flugzeit von ca. 20 Minuten wurde die Ka 6 an der Position des Flugplatzes in einer Höhe von etwa 250 Metern gesehen. Es wurde beobachtet, wie das Segelflugzeug aus der Kreisflugbewegung heraus ins Trudeln geriet. Nach ca. 1–2 Trudelumdrehungen ohne erkennbare Ausleitaktion prallte es fast senkrecht auf den Boden auf. Der Flugschüler wurde dabei tödlich verletzt und das Segelflugzeug zerstört. Die Höhe hätte für ein erfolgreiches Ausleiten des Trudelns ausgereicht. Dem Flugschüler fehlten jedoch offensichtlich die fliegerisch-handwerklichen Fähigkeiten, um das Ausleitmanöver durchzuführen.
Diese Befähigung sollte in der Ausbildung praktisch vermittelt werden.
Die rechtlichen Grundlagen dazu finden sich u.a. in den NfL und Ausbildungsrichtlinien Segelflug.

Besondere Beachtung ist auf das Erkennen und Beenden überzogener Flugzustände zu richten, bevor es zum Trudeln kommt.

Wird dieses Erkennen und Beenden nicht beherrscht, sind entsprechende Situationen in geringer Höhe mit Strömungsabriss, z. B. in der Landekurve, kaum überlebbar.

Piloten haben beim Trudeln auch mit Einschränkungen ihrer Handlungsfähigkeit durch ungewohnte Beschleunigungen und optische Eindrücke zu rechnen. Das Trudeln selbst muss praktisch geübt werden, um diesen Flugzustand und seine Besonderheiten kennen zu lernen. Die eigenen Erfahrungen sind durch theoretische Erklärungen nicht zu ersetzen.
Ein Pilot wird sich in der unerwarteten Situation eines plötzlich trudelnden Segelflugzeugs weniger an ein Tafelbild oder bunte Folien erinnern!

Ein abrufbereites Handlungsmodell zum Ausleiten des Trudelns kann ihm aber das Leben retten.

Die BFU empfiehlt:

- Nehmen Sie regelmäßig an einem Sicherheitstraining teil. Inhalte sollten sein:
  - Überzogene Flugzustände erkennen und vermeiden
  - Strömungsabriss
  - Trudeln mit Lehrer auf geeigneten Flugzeugen
- Bei der Einweisung auf neue Muster:
  - Befassen Sie sich ausführlich mit dem Flug- und Betriebshandbuch.
  - Erfliegen Sie sich danach die Eigenschaften des Segelflugzeuges bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Beladungen (Wasserballast, Schwerpunktlagen).
  - Schenken Sie dem Bereich Langsamflug / überzogene Flugzustände besondere Beachtung.
- Als Streckenflieger sollten Sie beachten, dass sich die Flugeigenschaften des Segelflugzeugs durch übliche Tuning-Maßnahmen (Wasserballast, hintere Schwerpunktlage) erheblich verändern können.
- Als verantwortlicher Ausbilder im Verein sollten Sie sich der Wichtigkeit der regelmäßigen Schulung von überzogenen Flugzuständen bewusst sein.

Es empfiehlt sich der Zusammenschluss mehrerer Vereine zur gemeinsamen Gefahreneinweisung auf geeigneten Flugzeugen.

Herausgeber:
Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung
Hermann-Blenk-Str. 16
38108 Braunschweig
www.bfu-web.de

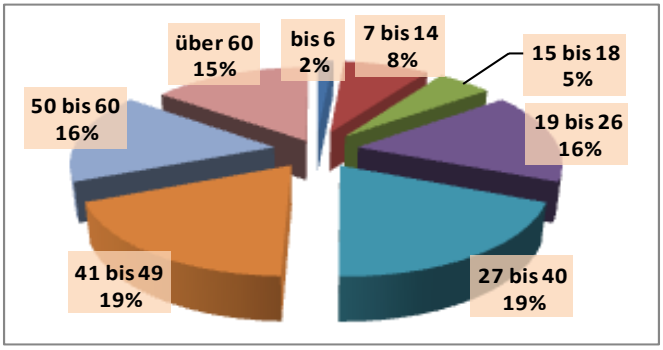
Trudeln ausleiten kann nur, wer es regelmäßig übt.

Zur Mitgliederentwicklung im Verein

Unser Verein hatte am 1. 1. 2011 insgesamt 135 eingetragene Mitglieder. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Status	An-zahl
Ehrenmitglieder	**2**
fördernde Mitglieder	**48**
ordentliche Mitglieder	**76**
- davon SF/MF/MS	33
- davon SF/MF/MS ermäßigt	19
- davon SF/MF/MS Zweitmitgliedschaft LSG	7
- davon SF individuelle Vereinbarung	1
- davon Modellflug	16
mitversicherte Fam.-angehörige/Kinder	**9**
Summe:	**135**

Alterszusammensetzung Mitglieder des Vereins



Folgende Mitglieder wurden 2010 in den Verein aufgenommen:

lfd. Nr.	Vorname, Name	Status	Eintritts-datum
1	Andreas Eggert	Modellflug	01.01.2010
2	Sebastian Eggert	Modellflug	01.01.2010
3	Elena Fähnrich	fördernd	01.01.2010
4	Elisa Fähnrich	mitvers. Kind/Fam.-angeh.	01.01.2010
5	Lars Fähnrich	mitvers. Kind/Fam.- angeh.	01.01.2010
6	Maximilian Fuchs	ordentlich SF	01.05.2010
7	Thilo Gottschald	Modellflug	01.01.2010
8	Karsten Hahn	Modellflug	01.01.2010
9	Jan Heelemann	ordentlich SF	01.09.2010
10	Florian Heilmann	ordentlich SF	07.04.2010
11	Holger Imbach	Modellflug	01.01.2010
12	Joachim Marticke	Modellflug	01.01.2010
13	Marcus Menge	ordentlich SF	01.04.2010
14	Frank Menschner	Modellflug	01.01.2010
15	Walfried Pfeiffer	Modellflug	01.01.2010
16	Tom Putzke	ordentlich SF	01.07.2010
17	Andre Redlich	Modellflug	01.01.2010
18	Fred Reimann	Modellflug	01.01.2010
19	Katharina Rößler	fördernd	22.08.2010
20	Frank Richter	Modellflug	01.01.2010
21	Karl Schmidt	Modellflug	01.01.2010
22	Peter Simon	ordentlich SF	01.09.2010
23	Daniel Steglich	Modellflug	01.01.2010
24	Nadine Teuber	fördernd	01.04.2010
25	Mike Viehrig	Modellflug	01.01.2010
26	Holdi Zimmermann	Modellflug	01.01.2010

Den Verein verließen:

lfd. Nr.	Vorname, Name	Status	Austritts-datum
1	Ulrich Ferchland	ordentlich MF	31.12.2010
2	Annkristin Kern	fördernd	31.12.2010
3	Peter Peine	fördernd	22.11.2010

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 Vereins in die Kamenzer Kulturlandschaft

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) 8744865
- Sven Werberger, stellv. Vorsitzender ☎(0351) 8888526
- Hans Jank, Schatzmeister ☎(035752) 7159
- Karsten Hummitzsch, Vereinsausbildungsleiter ☎(03578) 310169
- 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.**

Ehrentafel

Pilotinnen und Piloten unseres Vereins erreichten 2010 in der DMST-Landeswertung Sachsen folgende Ergebnisse:

Einzelwertung Standardklasse (34 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
3	Karsten Hummitzsch	2.135,14
7	Wolfgang Ferner	1.809,52
13	Tom Schubert	1.133,30
14	Michael Lucas	1.109,81
19	Olaf Heinze	878,81

Einzelwertung Club-Klasse (176 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
1	Max Heilmann	2.922,48
6	Falk Wettig	2.251,47
7	Michael Lucas	2.148,16
14	Lutz-Peter Kern	1.762,90
17	Tom Schubert	1.616,65

Einzelwertung Junioren Standardklasse (6 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
2	Tom Schubert	1.133,90
5	Max Heilmann	453,85

Einzelwertung Junioren Clubklasse (56 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
1	Max Heilmann	2.922,48
4	Falk Wettig	2.251,47
6	Tom Schubert	1.616,65
8	Florian Heilmann	1.273,22
11	Marcus Menge	1.174,30

Einzelwertung Frauen (16 Teilnehmerinnen)

Rang	Name	Punkte
6	Silke Fähnrich	472,16
9	Ines Wettig	254,49
10	Karin Hummitzsch	168,48

Doppelsitzerklasse (89 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
10	Max Heilmann	720,25
21	Wolfgang Dietz	534,98
24	Sven Werberger	471,63

Mannschaftswertung Junioren (27 Mannschaften)

Rang	Name	Punkte
1	Max Heilmann, Falk Wettig, Tom Schubert	2.621,04
6	Florian Heilmann, Marcus Menge, Alexander Deutscher	1.311,08

Mannschaftswertung Standardklasse (21 Mannschaften)

Rang	Name	Punkte
4	Karsten Hummitzsch, Wolfgang Ferner, Olaf Heinze	1.989,73
9	Tom Schubert, Michael Lucas, Max Heilmann	1.266,17
13	Andreas Gehb, Lutz-Peter Kern, Steffen Lange	774,84

Mannschaftswertung Club- und Doppelsitzerklasse (82 Mannschaften)

Rang	Name	Punkte
2	Max Heilmann, Falk Wettig, Michael Lucas	2.777,31
9	Lutz-Peter Kern, Tom Schubert, Wolfgang Dietz	1.863,23
15	Florian Heilmann, Daniel Meißner, Ralph Wettig	1.560,30
23	Marcus Menge, Robert Mammitzsch, Michael Hantke	1.249,93
32	Alexander Deutscher, Olaf Heinze, Sven Werberger	840,50
42	Uwe Waurich, Bernd Dunkel, Ines Wettig	687,63