



Kamenzer Luftpost

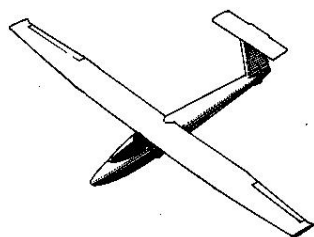
1. Januar 2002

Vereinsinterne Publikation des Fliegerclubs Kamenz e.V., 01917 Kamenz, Siedlungsweg 1a ☎(03578) 315268
 Mitglied im Luftsport-Landesverband Sachsen e.V. im DAeC, des Landessportbundes Sachsens e.V. sowie im
 Kreissportbund Kamenz e.V. * im Internet: [http:// www.fh-lausitz.de/lausitz/fc-kamenz](http://www.fh-lausitz.de/lausitz/fc-kamenz) *

Mit viel Zuversicht in die neue Saison

Zuerst möchte ich allen Mitgliedern für die Mitarbeit bei der Umsetzung der gestellten Ziele im Jahr 2001 meinen herzlichen Dank aussprechen.

Das Jahr 2001 konnten wir abschließen ohne Unfälle und nennenswerte Sachbeschädigungen. Dies ist zunächst die Basis für die Fortführung unserer Projekte — Erhalt der technischen Basis, Erzielen fliegerischer Leistungen und Fertigstellung des Hallenbaus.



Als wesentliches Projekt stand im Jahr 2001 die Weiterführung des Hallenbaus Zschornau. Aus dem Fundament ist durch den

unermüdlichen Fleiß vieler Mitglieder ein ansehnlicher Rohbau entstanden. Diesen Mitgliedern gilt mein besonderer Dank. Wir wünschen uns alle, zum Ende des Jahres 2002 die räumliche Basis soweit fertig gestellt zu haben, dass wir den Umzug vom Siedlungsweg vornehmen können.

Begonnen haben wir die Saison 2001 mit weniger Flugschülern als in den Jahren zuvor. Ein Segelflugzeug konnte unser Verein zusätzlich erwerben. Damit sind die Voraussetzungen für den Streckensegelflug verbessert worden. Viele Mitglieder konnten in dieser Saison 2001 selbst gesteckte fliegerische Ziele erreichen. Dies widerspiegelt sich in den Punktzahlen der DMST-Sachsen. Erfreulich ist, dass Platz 4 in der Vereinswertung und Platz 1 in der Doppelsitzer-Mannschaftswertung belegt werden konnten. Auf die vielen weiteren Platzierungen wird in einem gesonderten Artikel eingegangen.

Auch in diesem Jahr haben Mitglieder des Vereins an lokalen Wettbewerben und auswärtigen Lehrgängen teilgenommen. Als Höhepunkt ist ebenfalls unser Mitwirken beim Flugplatzfest Kamenz im September zu nennen mit vielen Gastflügen, die in etwa den verregneten „Tag der offenen Tür“ ausgeglichen haben. Wir wünschen uns als Verein für die kommende Flugsaison gutes Gelingen bei der Fortführung der begonnenen Aufgaben.

Marko Grilz; Vorsitzender des Vorstandes

Grußwort des Bürgermeisters der Kreisstadt Kamenz

Sehr geehrter Vereinsvorstand, liebe Fliegerkameraden, liebe Holzfliegerlenker, einer, der weiß, wovon er spricht, wünscht Euch allzeit gute Landungen. Dem voraus geht, seitdem wir uns in die Lüfte erheben, natürlich eine ordentliche Flugvorbereitung. Gleichmaßen behaupte ich, dass ohne eine ordentliche Flugbasis das Fliegen zum Abenteuer wird.

Nicht erst seit meiner Amtsübernahme als Bürgermeister der Kreis- uns Lessingstadt Kamenz beobachte ich sehr aufmerksam Eure diesbezüglichen Aktivitäten und kann zu dem Mut und der Konsequenz des Handels nur meine herzlichen Glückwünsche aussprechen. Bin ich doch einer der geistigen Urheber, dass am jetzigen Standort in Zschornau etwas wachsen konnte.

Nunmehr auch als Hauptanteilseigner der Flugplatz Kamenz GmbH freue ich mich sehr über jede Flugbewegung, hebt sie doch das Image des Verkehrslandeplatzes Kamenz.

Euch wie mir ist es gegeben, die dritte Dimension im Leben zu genießen. Dass das so bleibt, sehe ich als meinen Auftrag als Bürgermeister und biete Euch wo möglich meine Unterstützung an.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen ein erfolgreiches Jahr 2002 und den obligatorischen Spanten- und Leistenbruch.

Eurer Fliegerkamerad Arnold Bock

U.a. in dieser Ausgabe:

Flugstatistik 2001	2
Mit 14 Jahren erster Alleinflug	4
DMST & Bocian-Pokal	5, 6
Segelflugausbildung	7
Alle Kosen im Griff?	8
Motorflug-Aktivitäten	9, 10
Technik im Verein	11
Entwurf Jahressportkalender	12

**Nicht vergessen: Jahreshauptversammlung und
Vorstandswahl am 3. März 2002 (siehe Seite 3)**

Vergleich der 2000 und 2001 eingesetzten Sportflugzeuge des FCK und der FSG EFW bei Starts und Flugzeiten

Flugzeug	Kennzeichen	2000		2001		Veränderungen gegenüber Vorjahr	
		Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts
Bocian	D-9032	-	-	45:38:00	163	-	-
Bocian	D-3513	129:01:00	642	125:35:00	467	97%	73%
Bocian	D-3343	121:31:00	604	143:18:00	538	118%	89%
Pirat	D-1734	-	-	31:15:00	20	-	-
Pirat	D-4775	57:11:00	84	66:35:00	62	116%	74%
Pirat	D-1695	77:51:00	175	82:53:00	102	106%	58%
Pirat	D-2728	62:25:00	70	55:18:00	47	89%	67%
Pirat	D-7794	44:54:00	76	84:51:00	79	189%	104%
Puchacz	D-7116	79:16:00	183	80:06:00	111	101%	61%
Jantar	D-2426	72:04:00	18	109:36:00	29	152%	161%
Cobra	D-6307	-	-	46:51:00	28	-	-
LS-1	D-0489	39:31:00	27	1:03:00	5	3%	19%
Gäste	versch.				52		
	Summe	683:44:00	1.703	872:59:00	1.486	128%	88%
Ogar	D - KFCK	53:49:00	80	51:48:00	108	96%	135%
Wilga	D-EWBG	51:17:00	322	35:49:00	263	70%	82%
Wilga	D-EWRZ	52:14:00	299	46:37:00	349	89%	117%
Z - 42	D-EWMN	32:40:00	66	75:05:00	176	230%	267%
Z - 42	D-EWNO	37:37:00	82	9:47:00	19	26%	23%
	Summe	173:48:00	769	219:06:00	915	126%	119%
	Gesamt	857:32:00	2.648	1092:05:00	2.566	127%	97%

Im Jahr 2001 kamen im Rahmen unseres Vereinsflugbetriebes 12 Segelflugzeuge, ein Motorsegler „Ogar“, 2 Motorflugzeuge „Wilga“ sowie 2 Motorflugzeuge „Z-42“ zum Einsatz.

Ein Pirat (D-1734) steht nach einer umfangreichen Grundüberholung in unserer Vereinswerkstatt den Segelfliegern zur Verfügung. Dieses Flugzeug wurde 1999 nach einer „stecken gebliebenen“ GÜ vom Fliegerclub „Hugo Junkers“ Dessau e.V. erworben. Ebenso erwarb der FCK ein Leistungssegelflugzeug „Cobra“.

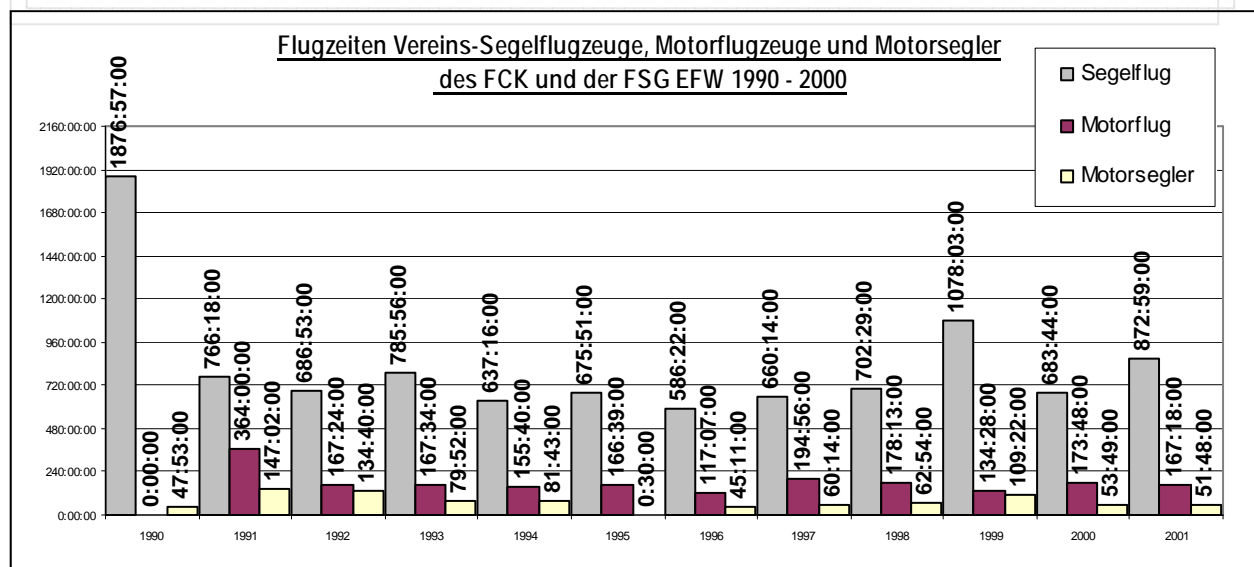
Der Verein setzte 2 Schleppwinden (Herkules 3 bzw. 4) ein. Das Team der Windenfahrer versteht es seit vielen Jahren, die Schleppwinden in einen sehr guten Zustand und durchgehend einsatzbereit zu halten.

Die beiden „Wilgas“ des Vereins waren bei bedeutenden

Segelflug-Wettbewerben in Klix und Roitzschjora sowie zu einigen Flugplatzfesten benachbarter Vereine im Einsatz. An der „Z-42“ D-EWNO war ein Wechsel des Triebwerkes erforderlich, ebenso zeigten sich bei einer Wartungskontrolle zu Ende der Flugsaison bei der „Z-42“ D-EWMN verschleißbedingte technische Mängel am Triebwerk, die zur Stilllegung dieses Flugzeuges führte.

Die durchschnittliche Flugzeit eines Segelflugzeuges betrug 2001 31 min/Start (Vorjahr: 22 min/Start). 12,7 % der Segelflugstarts erfolgten im F-Schlepp.

2001 wurden seit Gründung des Vereins die 10.000. Flugstunde sowie der 25.000. Start mit Vereinsflugzeugen absolviert.



Vergleich der 2000 und 2001 eingesetzten Sportflugzeuge des FCK und der FSG EFW bei Starts und Flugzeiten

Flugzeug	Kennzeichen	2000		2001		Veränderungen gegenüber Vorjahr	
		Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts
Bocian	D-9032	-	-	45:38:00	163	-	-
Bocian	D-3513	129:01:00	642	125:35:00	467	97%	73%
Bocian	D-3343	121:31:00	604	143:18:00	538	118%	89%
Pirat	D-1734	-	-	31:15:00	20	-	-
Pirat	D-4775	57:11:00	84	66:35:00	62	116%	74%
Pirat	D-1695	77:51:00	175	82:53:00	102	106%	58%
Pirat	D-2728	62:25:00	70	55:18:00	47	89%	67%
Pirat	D-7794	44:54:00	76	84:51:00	79	189%	104%
Puchacz	D-7116	79:16:00	183	80:06:00	111	101%	61%
Jantar	D-2426	72:04:00	18	109:36:00	29	152%	161%
Cobra	D-6307	-	-	46:51:00	28	-	-
LS-1	D-0489	39:31:00	27	1:03:00	5	3%	19%
Gäste	versch.				52		
	Summe	683:44:00	1.703	872:59:00	1.486	128%	88%
Ogar	D - KFCK	53:49:00	80	51:48:00	108	96%	135%
Wilga	D-EWBG	51:17:00	322	35:49:00	263	70%	82%
Wilga	D-EWRZ	52:14:00	299	46:37:00	349	89%	117%
Z - 42	D-EWMN	32:40:00	66	75:05:00	176	230%	267%
Z - 42	D-EWNO	37:37:00	82	9:47:00	19	26%	23%
	Summe	173:48:00	769	219:06:00	915	126%	119%
	Gesamt	857:32:00	2.648	1092:05:00	2.566	127%	97%

Im Jahr 2001 kamen im Rahmen unseres Vereinsflugbetriebes 12 Segelflugzeuge, ein Motorsegler „Ogar“, 2 Motorflugzeuge „Wilga“ sowie 2 Motorflugzeuge „Z-42“ zum Einsatz.

Ein Pirat (D-1734) steht nach einer umfangreichen Grundüberholung in unserer Vereinswerkstatt den Segelfliegern zur Verfügung. Dieses Flugzeug wurde 1999 nach einer „stecken gebliebenen“ GÜ vom Fliegerclub „Hugo Junkers“ Dessau e.V. erworben. Ebenso erwarb der FCK ein Leistungssegelflugzeug „Cobra“.

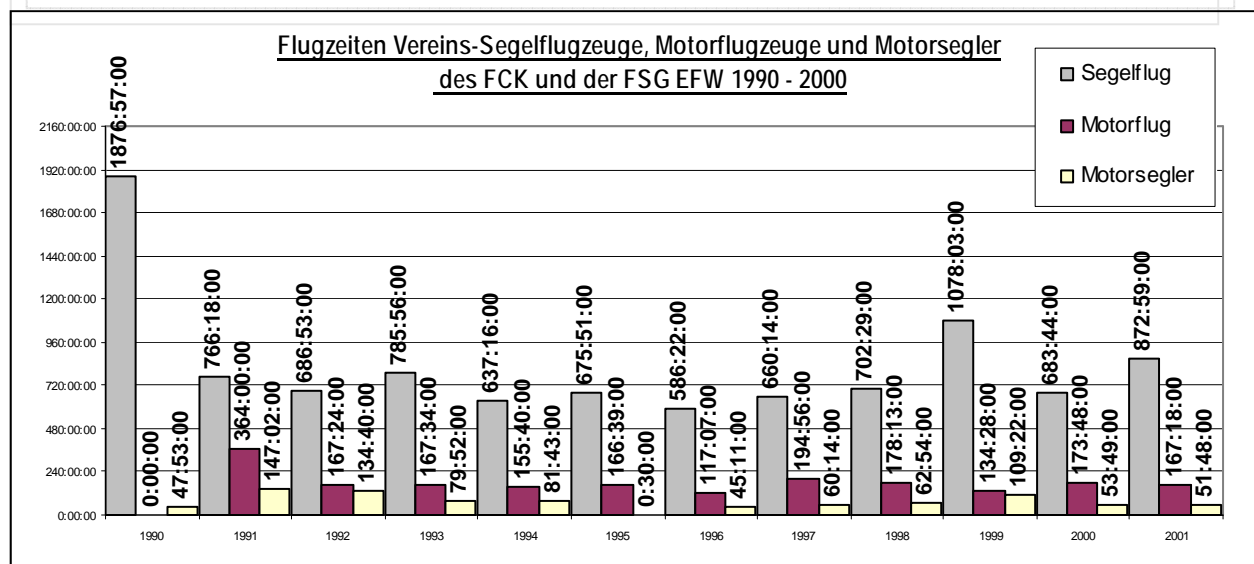
Der Verein setzte 2 Schleppwinden (Herkules 3 bzw. 4) ein. Das Team der Windenfahrer versteht es seit vielen Jahren, die Schleppwinden in einen sehr guten Zustand und durchgehend einsatzbereit zu halten.

Die beiden „Wilgas“ des Vereins waren bei bedeutenden

Segelflug-Wettbewerben in Klix und Roitzschjora sowie zu einigen Flugplatzfesten benachbarter Vereine im Einsatz. An der „Z-42“ D-EWNO war ein Wechsel des Triebwerkes erforderlich, ebenso zeigten sich bei einer Wartungskontrolle zu Ende der Flugsaison bei der „Z-42“ D-EWMN verschleißbedingte technische Mängel am Triebwerk, die zur Stilllegung dieses Flugzeuges führte.

Die durchschnittliche Flugzeit eines Segelflugzeuges betrug 2001 31 min/Start (Vorjahr: 22 min/Start). 12,7 % der Segelflugstarts erfolgten im F-Schlepp.

2001 wurden seit Gründung des Vereins die 10.000. Flugstunde sowie der 25.000. Start mit Vereinsflugzeugen absolviert.



Mein erster Alleinflug

Mit 14 Jahren ging ein schöner Traum in Erfüllung

In der zweiten Woche des Sommerlagers 2001 habe ich mich „freigeflogen“. Bis zum Zeitpunkt der „A“-Prüfung machte ich insgesamt 95 Flüge mit Lehrern, davon 32 mit Günther Groß, der mich im Fliegerlager darauf besonders vorbereitet hat. Erschrocken bin ich immer, wenn Günther Groß sagte: „Martin, Du musst immer darauf gefasst sein: wenn wieder einmal gutes Wetter ist, bist Du dran!“



Dazu kam noch die Angst vor der Keule, die immer unter der Uhr hing. Ich wollte ihn nicht enttäuschen. Doch der Zeitpunkt der „A“ rückte immer näher, was ich nicht bemerkte. Und so kam es, dass am 1. August früh auf einmal alle Übungen im „A“-Abschnitt abgeschlossen waren, worüber ich teilweise froh, teilweise zerrissen war.

Das bedeutete für mich genau das, worauf Günther Groß Absichten hinausliefen. Nachmittags, wir hatten den Startaufbau auf die Landerichtung 03 umgebaut und der Wind kam jetzt ganz ruhig aus Nord bis Nordwest, waren wir uns auf einmal einig – heute muss es passieren.

Karsten Hummitzsch, unser Ausbildungsleiter, überprüfte mich noch einmal in einer Platzrunde und erklärte mir anschließend ausführlich, was nun alles anders sein würde. Natürlich kam noch ein zweiter Sandsack in den „Storchen“ D – 3343. Besondere Angst aber hatte ich vor dem wesentlich schnelleren Abheben, denn ich hatte ja keine Ahnung davon. Noch ein letztes Mal wurde mir gut zugeredet, bevor ich die Haube schloss, die Vorkontrolle machte und das Handzeichen gab.

Ich weiß nicht mehr, wie ich mich fühlte. Es war ein Mix zwischen Angst und Sehnsucht. Doch viel Zeit hatte ich nicht, darüber nachzudenken, denn das Seil straffte sich schon. Mein letzter Gedanke war nur noch: Hoffentlich kein Seilriss.

Doch mit dem Abheben war die Angst auch schon verschwunden. Ich dachte den ganzen Flug nur daran, keinen Fehler zu machen, denn der Lehrer war nun nicht mehr da. Er stand jetzt am Start und drückte mir fleißig die Daumen. Normalerweise hätte ich jetzt nach etwas gefragt, doch es wäre keine Antwort gekommen. Gedankenzerflossen kam ich dem SKP immer näher.

Letztendlich hatte mich die Erde doch wieder, worüber ich sehr froh war. Die anderen zwei Starts waren für mich etwas leichter, denn ich wusste jetzt, was mich erwartete.

Zum Schluss durfte ich mich noch auf das „thermische Gefühl unter den Po-Backen“ freuen, das zum Glück etwas gemindert war, da am selben Tag noch zwei „B“-Prüfungen geflogen wurden.

Besonders aber möchte ich mich bei meinen Fluglehrern bedanken, die mir in so kurzer Zeit soviel beibrachten und mich sicher auf das große Ereignis – mein großes Ereignis vorbereiteten.

Martin Kumbier

Fliegerlager 2001

Arne Riemer erlebte mit 15 Jahren seinen ersten Streckenflug

Im vergangenen Jahr nahm ich zum erstmal an einem Fliegerlager teil. Es war wunderschönes Wetter, vielleicht etwas zu warm. Wir absolvierten viele Streckenflüge mit unseren Segelflugzeugen. Bald hatte ich auch das Glück, mit Uwe Waurick auf Strecke zu gehen. Vor dem Flug war ich sehr aufgeregt, packte genug Sachen zum Anziehen und etwas Essen ein und schon ging es los.

Wir starteten mit einem Bocian— das erste Thermikfeld hob uns gleich auf ca. 900m Höhe. Lutz Kern und Falk Wettig hatten ebenso mit einem Bocian die gleiche Strecke ausgeschrieben.

Anfangs war gute Sicht wir hatten Lutz und Falk gut im Blick.

In der Hälfte des Fluges erreichten wir eine Höhe bis 1.800m, wobei es ziemlich kalt wurde, zum Glück hatte ich genug zum anziehen mit. Auf dieser Höhe war ich noch nie. Es war ein echt super Gefühl. Wir kreisten mit Geiern und auch anderen Fliegern in der Thermik. Ich machte hierbei viele schöne Bilder.

Mit der Zeit des zog langsam aber sicher eine Abschirmung auf, durch die keine Thermik mehr entstehen konnte. Obwohl Uwe bis zum Ende kämpfte, mussten wir letztendlich doch aussenlanden .

Mit meinem ersten Streckenflug gleich meine erste Außenlandung! Wir suchten uns ein Feld in der Nähe von Berlin, überflogen es noch einmal und landeten dann sicher. Ein erleichterndes Gefühl, die Außenlandung ohne irgendwelche Schäden überstanden zu haben.

Es war ein schönes Fliegerlager. Flugschüler die dabei waren, haben sicher viel dazu gelernt und ich denke, das auch die Lizenzpiloten auf ihre Kosten gekommen sind.

Eine Investition für die Zukunft



Der Neubau unserer Segelflugwerkstatt mit Sozial- und Unterkunfts-räumen nimmt Gestalt an. Unzählige Baustunden vieler fleißiger Mitglieder des Vereins sowie finanzielle Fördermittel aus der Sportförderung des Freistaates Sachsen haben ein vorzeigefähiges und komfortables Bauwerk entstehen lassen. So berichten auf dieser Seite junge Segelflieger des Vereins von ihren schönsten fliegerischen Erlebnissen. Ihre Begeisterung, die hier aufgezeigten guten materielle Bedingungen im Verein und das Engagement vieler Verantwortlicher im Ehrenamt sind ein Unterpfand für eine gute Zukunft des Vereins.

Aus Leistung wird Erfolg

Unser Verein in der Landeswertung Sachsen der DMST 2001

2001 absolvierten 25 SegelfliegerInnen unseres Vereins (+9) bei insgesamt 45 gewerteten Flügen (+14) 15.527 Strecken-km (+ 7.824 km).

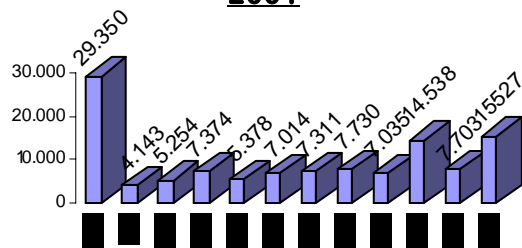
In der DMST-Landeswertung belegten wir unter 14 teilnehmenden Vereinen einen guten 4. Platz (+2) (Angaben in Klammern—Bezug auf Vorjahr).

Im Landesverband wurden bei 682 Wettbewerbsflügen von 139 Pilotinnen und Piloten insgesamt 182.023 Strecken-km geflogen. Den ersten Platz im Landeswettbewerb errang das Aero-Team Klix mit respektablen 66.294 Strecken-km.

Herzlichen Glückwunsch an alle Mitglieder unseres Vereins, die mit hohen sportlichen Engagement, Idealismus und Fleiß zu diesem schönen Ergebnis beitrugen.

Allen hat es Spaß gemacht. Es waren nicht nur die hohen Gleitzahlen, die uns ins Schwärmen brachten, sondern auch der Idealismus unserer „Bocian“- und „Pirat“- Piloten, die bei vielen 6-8 stündigen Flügen um Punkte und km kämpften. Das war Flugsport pur. Wir alle freuen uns auf die neue Flugsaison.

Streckensegelflug im FCK 1990 - 2001



Ein Rückblick - Die Silber- C

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



Die Rhön - Rossitten Gesellschaft hat daher zum 15. Februar 1931 ein Leistungsabzeichen geschaffen.

Es besteht aus dem verkleinerten C-Abzeichen, umgeben von einem silbernen Kranz, und wird seit dieser Zeit Segelfliegern verliehen, der eine Mindeststrecke von 50 km, eine Mindesthöhe von 1000 m über Start und einen Dauerflug von mindestens 5 Stunden absolviert haben.

Die ersten Abzeichen wurden Wolf Hirth und Robert Kronfeld verliehen. Beide hatten die Bedingungen als erste Segelflieger der Welt schon vorher erfüllt, Kronfeld einige Wochen vor Wolf Hirth. Ihnen folgten im April 1931 Kurt Starck und Otto Fuchs der Akaflieg Darmstadt, sowie Günther Groenhoff.

Mit Beginn des Flugsportes in der damaligen DDR begann wieder eine mit Nr. 1 beginnende Registrierung von erfolgten Silber-„C“ in unserer Heimat. Viele Kamenzer Piloten waren hierbei unter den ersten. Sie haben sich einen Ehrenplatz auch in unserer eigenen Vereinsgeschichte verdient.

Ehrentafel

Deutsche Meisterschaften im Strecken-Segelflug - Landeswertung Sachsen -

Offene Klasse—Einzelwertung

4. Rang	Karsten Hummitzsch	1908 Punkte
7. Rang	Olaf Heinze	872 Punkte
10. Rang	Jens Pirzkall	542 Punkte
12. Rang	Roger Lehmann	454 Punkte

Offene Klasse—Mannschaftswertung

3. Rang	Karsten Hummitzsch, Roger Lehmann, Jens Pirzkall	1764 Punkte
---------	--	-------------

Clubklasse Hauptkonkurrenz Einzel

12. Rang	Lutz-Peter Kern	1386 Punkte
25. Rang	Wolfgang Ferner	474 Punkte

Clubklasse Hauptkonkurrenz Mannschaft

10. Rang	Lutz-Peter Kern, Ralph Wettig, Wolfgang Ferner	1107 Punkte
----------	--	-------------

Clubklasse — Juniorenkonkurrenz Einzel -

13. Rang	Michael Handke	807 Punkte
14. Rang	Uwe Waurick	676 Punkte
17. Rang	Daniel Meißner	420 Punkte
23. Rang	Karin Schmidt	97 Punkte

Juniorenkonkurrenz—Mannschaft -

4. Rang	Michael Handke, Daniel Meissner, Uwe Waurick	1068 Punkte
---------	--	-------------

Doppelsitzer Einzelwertung

4. Rang	Roger Lehmann, Boris Negotnoff	748 Punkte
13. Rang	Wolfgang Ferner, Oliver Theilig	411 Punkte
17. Rang	Roger Lehmann, Marko Grilz	292 Punkte
23. Rang	Ines und Ralph Wettig	258 Punkte
25. Rang	Lutz-Peter Kern, Wolfgang Ferner	248 Punkte
26. Rang	Wolfgang Ferner, Susanne Pfeil	243 Punkte
27. Rang	Uwe Waurig, Daniel Meissner	233 Punkte
29. Rang	Karsten Hummitzsch, Karin Schmidt	225 Punkte
30. Rang	Olaf Heinze, Heiko Schlütter	183 Punkte

Doppelsitzer—Mannschaftswertung -

3. Rang	R. Lehmann, B. Negotnoff, O. Theilig, W. Ferner, R. und. I. Wettig	1417 Punkte
6. Rang	M. Grilz, R. Lehmann, W. Ferner, L. Kern, D. Meissner	773 Punkte
7. Rang	W. Ferner, S. Pfeil, K. Pfeil, K. Hummitzsch, O. Heinze, H. Schlütter	651 Punkte

Bocian-Pokal 2001— gute Platzierungen und viele gelungene Wertungsflüge

SZD 9 bis 1E „Bocian“

eingeflogen: 1952
Spannweite: 17,8 (18,1)m
Länge: 8,20 m
Flügelfläche: 20,00 m²
Streckung: 18 (16,2)
Gleitzahl: 26 bei 80 km/h
Sinkgeschwindigkeit: 0,83 bei 70 km/h
Mindestgeschwindigkeit: 60 (52) km/h
Max. Geschw.: 200 km/h



Aus einer polnischen Publikation entnehmen wir:

Mit 500 kg Fluggewicht gehört der Bocian zu den schwersten Doppelsitzern. Das ist mit Sicherheit ein Schulsegler, auf dem bis jetzt die meisten Piloten der Nachkriegszeit in Polen geschult worden sind. Die Konstruktion von Ing. Wasilewski und Ing. Zatzarnicki wurde gerade in der Zeit, in der man feststellte, dass die sicherste und effektivste Pilotenschulung auf Doppelsitzern möglich ist, eingeführt. Zu dem führten die sehr guten und unkritischen Flugeigenschaften und die enorme Robustheit, die bei der Grundschulung so wichtig ist, zur Markteroberung.

Der 1952 eingeflogene Segler ist unter der Bezeichnung

SZD 9 bis Bocian 1 D zur Serienproduktion eingeführt worden.

Dieser Segler, der 1952 zum ersten Mal als Schul- und Leistungsflugzeug in der Luft war, ist heute noch im Einsatz. Besonders in den neuen Bundesländern Deutschlands erfreut er sich heute noch an einer großen Beliebtheit. Mit dem Bocian flogen polnische Piloten in genau 13 Jahren von 1955 - 1968 nicht weniger als 29 Weltrekorde. Bei der Weltmeisterschaft 1956 in St. Yan belegten die Piloten Notarski / Sandauer unter 13 Teilnehmern den 6. Platz.

Lutz und Michael auf dem Ersten Platz

Mit einem Flug über 326 km Flug (FAI-Dreieck Kamenz—Oehna—Eisenhüttenstadt), der mit 806 Punkten in die Wertung einging, wurden Lutz Kern und Michael Drechsler Sieger im diesjährigen Bocian-Pokal.

Den weitesten Flug absolvierte Klaus Streichert vom AC Hoyerswerda e.V. mit 369 Punkten.

Den Bocian— Pokal richtet seit 1995 alljährlich der Aeroclub Pirna e.V. aus. Gewiss nicht als Pendant zum Baron-Hilton-Pokal angelegt, hat dieser flugsportliche Wettbewerb von Jahr zu Jahr einen größeren Zuspruch und gewinnt an Attraktivität. Hierbei wird immer von schönen Erlebnissen berichtet — seien es geglückte Landungen auf dem Heimatflugplatz nach 6—8 stündigen Flügen oder Rückhol-Touren mit eigenen und auch schnell geliehenen und urtümlichen Segelflughängern.

Die Anzahl der Wertungsflüge stiegen von 1995 bis 2001 von 6 auf 20. In unserem Verein ging es hierbei besonders zur Sache. 2001 absolvierten Kamenzer Piloten allein 11 von 20 Wertungsflüge der teilnehmenden 7 sächsischen Vereine. Weitere sehr gute Platzierungen erreichten Wolfgang Ferner / Günter Groß (577 Punkte / 3. Platz und Günter Groß / Delf Hauenschild (495 Punkte / 4. Platz). Auch alle weiteren Platzierungen wurden mit viel fliegerischem Geschick Wind und Wetter abgetrotzt.

Schließlich danken wir den Pirnaern Segelflieger für ihre gelungenen Abschlußveranstaltung und Siegerehrung. Wenn wir auch nicht immer alle unsere Geheimnisse verraten— mit uns wird sicher auch in der kommenden Flugsaison wieder zu rechnen sein.
 H.J.

DMST 2001

In diesem Jahr haben sich deutschlandweit Beteiligung, Anzahl der eingereichten Flüge und absolvierte Strecken-km gegenüber dem Vorjahr wieder deutlich erhöht.

Insgesamt wurden von 3.655 SegelfliegerInnen (+22 %) bei 19.293 gewerteten Flügen (+ 45 %) 5.546.143 Km (+ 53 %) absolviert (Angaben in Klammern Bezug auf Vorjahr).

Für den Freistaat Sachsen wurden von 139 TeilnehmerInnen (+ 24 %) bei 682 Flügen (+40 %) insgesamt 182.023 km (+ 44 %) erflogen (Angaben in Klammern ebenso Bezug auf

Vorstandsinformation

In der Mitte des Vereins - fliegerische Ausbildung

Bericht des Vereinsausbildungsleiters Karsten Hummitzsch

Im Jahr 2001 waren in unserem Verein sage und schreibe 22 Flugschüler bzw. Flugschülerinnen in der Ausbildung zum PPL-C gemeldet. Von diesen Schülern wurden 4 neu in die Ausbildung aufgenommen, 1 Schüler konnte sie erfolgreich beenden und 1 Schüler brach die Ausbildung ab. Bei weiteren 4 Flugschülern ruht die Mitgliedschaft.

Unser Verein hat 12 Mitglieder, die im Besitz einer Lehrberechtigung für Segelflugzeugführer sind und einen Segelfluglehreranwärter. Leider standen uns von diesen Lehrern nur 10 für die Jahresplanung zur Verfügung, so dass es hier zu teilweisen Engpässen in der Sicherstellung von Flugbetrieben kam. Ich glaube, dass in unserem Verein schon jeder von der Erfindung des Telefons gehört hat und dieses Gerät auch benutzen kann. Was will ich damit sagen? Jeder von uns geht, Gott sei Dank, einer geregelten Arbeit nach und hat eine Familie, die ver- und umsorgt sein will. Natürlich kann es dadurch zu ungeplanten Termin-Engpässen kommen. Aber besteht hier nicht die Möglichkeit wenigstens mal anzurufen oder besser noch, sich selbstständig um einen Ersatzmann zu kümmern? Dies würde vieles erleichtern. Dasselbe gilt natürlich auch für unsere Windenfahrer. Aber genug davon.

Mit diesem Personalbestand ist es uns gelungen im Jahr 2001 719 Windenstarts, 20 F-Schlepp-Starts und 4 Motorseglerstarts in der Ausbildung durchzuführen. Dabei erreichten wir eine Gesamtflugzeit im Schulbetrieb von 137 Stunden. Vergleicht man diese Ergebnisse mit der Zahl unserer Flugschüler, ist das recht wenig. Jedoch teilt sich das Ergebnis, entsprechend der Aktivitäten der einzelnen Schüler, wieder gerecht auf. An dieser Stelle möchte ich Martin Kumbier, Arne Riemer und Henry Albrecht hervorheben. Durch ihre kontinuierliche Teilnahme am Flugbetrieb, verbunden mit der fortlaufenden theoretischen Ausbildung gelang es ihnen, in ihrer fliegerischen Ausbildung weit voranzukommen bzw. diese erfolgreich zu beenden.

An dieser Stelle möchte ich unsere Ehrentafel einfügen- wir gratulieren:

- zur Zulassung als Segelfluglehrerassistent:
Uwe Waurick
- zum Erwerb der PPL-C:
Henry Albrecht
- zur A-Prüfung:
Arne Riemer, Martin Kumbier
- zur B-Prüfung:
Arne Riemer, Martin Kumbier, Detlev Hauenschild
- zur C-Prüfung:
Thomas Marschner
- zur Segelkunstflugberechtigung:
Daniel Meißner
- zur Wilga-Schleppberechtigung:
Dieter Eisold
- zum 6.666. Start im Segelflug:
Günter Groß

- zur Pirat-Umschulung:
Arne Riemer, Detlev Hauenschild
- zur Cobra-Umschulung:
Olaf Heinze, Marko Grilz, Daniel Meißner, Andreas Gehb, Uwe Waurick, Karsten Hummitzsch.

Insgesamt erreichten wir im Jahr 2001 im Segelflug 873 Stunden, im Motorflug 167 Stunden und mit dem Motorsegler fast 52 Stunden. Diese Ergebnisse zeigen, dass sich die fliegerischen Aktivitäten unserer Lizenzpiloten erheblich verbessert haben. Ausdruck dessen sind auch die guten Ergebnisse unserer Piloten in der DMST.

Was sich aber zu einem Problem entwickeln kann, sind die Aktivitäten einzelner Lehrer. Leider schaffen es einige Fluglehrer nur mit Hilfe oder sogar nur mittels Schulstarts, ihre Lizenz zu verlängern. Kann das richtig sein?! Ich denke, zu diesem Thema sollten wir uns noch mal in der Fluglehrerversammlung unterhalten und Konsequenzen ziehen.

Betrachtet man das Jahr 2001 hinsichtlich unserer fliegerischen Aktivitäten, kann man sagen, dass sich unsere Lehrgänge zu Saisonhöhepunkten herauskristalisieren. Leider lassen die Aktivitäten nach den Lehrgängen sehr zu wünschen übrig. Gerade hier verschenken viele Schüler die Möglichkeit, rasch in ihrer fliegerischen Ausbildung voranzukommen. An dieser Stelle möchte ich mich aber auch bei all denen bedanken, die sich bei der Vorbereitung und Sicherstellung unserer Lehrgänge verdient gemacht haben.

Besonderer Dank gilt natürlich unserer Brigitte, die extra für uns Urlaub nahm und uns im Sommerlager aufs Allerfeinste versorgte.

Noch ein Wort an unsere Lizenzpiloten. Schaut bitte rechtzeitig in eure Beiblätter zwecks Verlängerung und haltet euch an gültige Regeln, um weiterhin erfolgreich Unfälle und Ansätze zu solchen zu vermeiden.



Heiko Schlütter und Uwe Kretschmar vom Fliegerclub Kamenitz haben ihren ersten Wettbewerbsflug beendet. Bei herrlichem Wetter begannen gestern auf dem Flugplatz Nardt die deutschen Meisterschaften im Präzisionsflug. Gleichzeitig wird die offene sächsische Meisterschaft ausgetragen. Ausrichter dieser Veranstaltungen ist der Deutsche Präzisionsfliegerverein. 13 Flieger aus Brandenburg, Bayern, Mecklenburg-Vorpommern und natürlich Sachsen gehen auch heute an den Start. Geflogen wird mit Maschinen vom Typ Z 42, Cessna und Piper. Am Abend stehen die Sieger fest, dann werden die Pokale auf dem Flugplatz in Nardt übergeben. foto: kenna.net

Dieses Foto vom 12. Mai 2001 entdeckten wir in der „Lausitzer Rundschau“. Uwe Kretschmar und Heiko Schlütter nahmen an den DM der Präzisionsflieger in Nardt teil und erreichten einen 6. bzw. 13. Rang. Leider verrietten Sie uns nicht, ob Sie hier nach einer netten Flugbegleiterin Ausschau hielten oder ob sie das Landefeld für den gerade beendeten Ziellandewettbewerb suchten.

Alle Kosten im Griff?

Das Jahr 2001 war für den Verein erfolgreich. Die Auslastung unserer Sportgeräte nahm erfreulich zu, auch in den Sportstatistiken – hier Teilnahme an der DMST und bei flugsportlichen Wettbewerben ging es bergauf. Wir konnten unsere Basis mit der Errichtung einer neuen Segelflugwerkstatt und Unterkünfts- und Sozialräumen bedeutend verbessern. Die Anzahl unserer Mitglieder bewegt sich auf den Niveau des Vorjahres. Hier müssen wir bei der Gewinnung Flugsportbegeisterter Jugendlicher jedoch aufholen. Wenn wir uns schließlich der Frage der finanziellen Absicherung unseres Vereins zuwenden, ergibt sich nach einem Blick in unser Vereinskonto in etwa folgendes Bild:

- 2001 waren die Einnahmen und Ausgaben des Vereins nahezu ausgeglichen und bewegten sich auf einem Niveau von ca. 205.000 DM. Die Struktur der Einnahmen und Ausgaben sind im folgenden vereinfacht bildlich dargestellt.

Zu einzelnen Positionen, die das Kostenbild bestimmen, kann man folgenden Aussagen treffen:

Investitionen / Neubau Segelflugwerkstatt:

- Es wurden 2001 102.520 DM aufgewendet, die über zweckgebundenen Fördermittel (58.867 DM), einen Kredit (30.000 DM) sowie aus dem Vereinshaushalt (13.650 DM) finanziert wurden.

Kostenintensive Aufwendungen

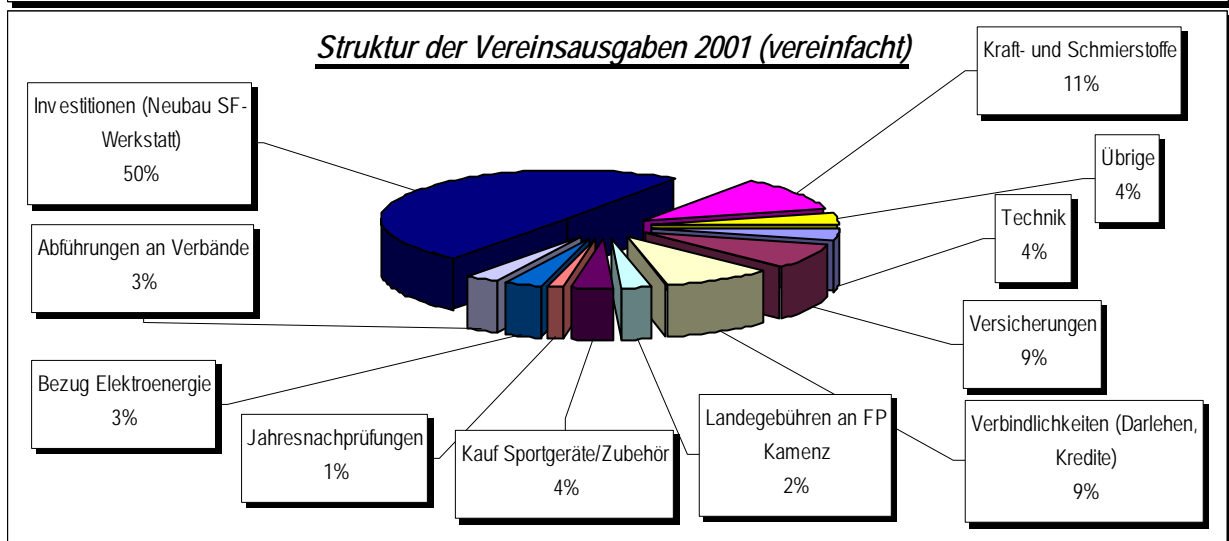
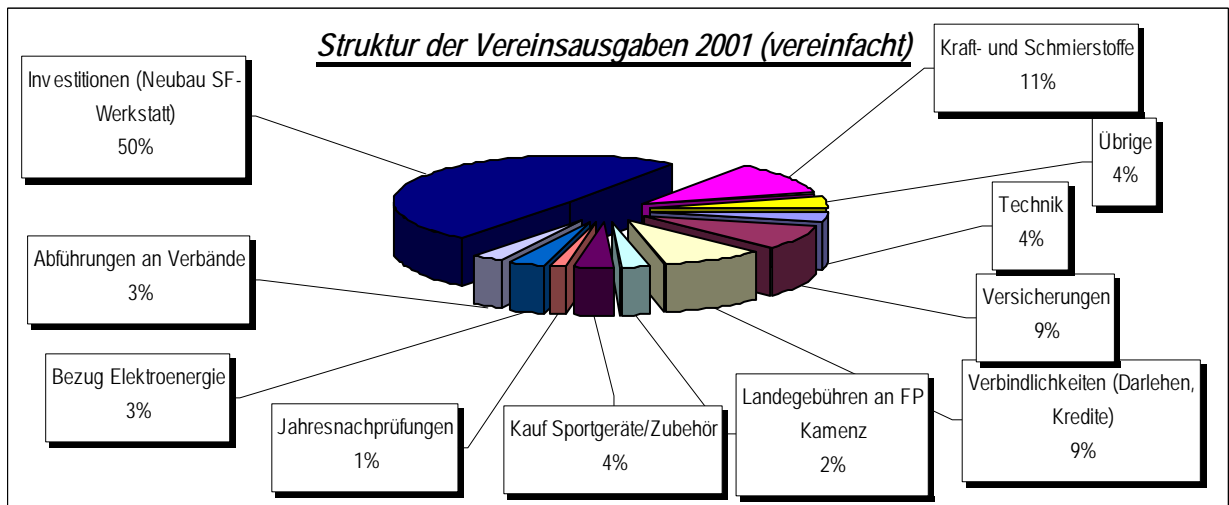
Bedeutenden Aufwendungen für unsere satzungsgemäße Tätigkeit müssen getätigt werden bei:

- Versicherungen (17.925 DM)
- Kraft- und Schmierstoffen (23.785 DM)
- Bezug von Elektroenergie (7.015 DM) Diese Positionen werden sich durch Steuererhöhungen im Jahr 2002 weiter verteuern.

Verbindlichkeiten des Vereins

2001 betragen die Verbindlichkeiten des Vereins (Rückzahlungen von Krediten und Darlehen) 19.690 DM. Für unsere Flughalle wurden 2001 alle Rückzahlungen getätigt.

Alles im allem ist der Verein solide finanziert und bietet die Gewähr für eine weitere erfolgreiche Entwicklung. Es wird an allen Mitgliedern liegen, unsere Aufwendungen weiter durch sparsamen Umgang mit unseren finanziellen Mitteln zu reduzieren.



Der verhinderte Berlin — Rundflug 2001

Wie jedes Jahr zum Berlin Rundflug Anfang September haben wir eine etwas unklare Wettersituation, die den An- oder Abflug zur Herausforderung werden lässt. Aber der Reihe nach.



Die diesjährige Rallye **Rund um Berlin** war vom 31.08. bis zum 02.09. 2001 geplant. Am Freitag sollte es in Richtung Eberswalde Finow gehen, als Startzeit war ca. 14.00 Uhr geplant. 14.00 Uhr in Kamenz; Regen, Sicht ca. 1,5 km, Wolkenuntergrenze (sofern vorhanden) 800-1000 ft und die Voraussage für die Strecke stimmte nicht optimistisch, also warteten die Besatzungen Ebenau, Kretschmar; Nabel, Schlütter; Wähler, Herbich und ich, mein Co, ein Fliegerkumpel vom Fliegerklub SXF Schönefeld sollte erst am Sonnabend zusteigen. Gegen 17.30 Uhr entschieden wir die Übung für heute abzublasen und in der Flugplatzlokalität den Abend zu genießen und auf besseres Wetter anzustoßen.

Sonnabend früh; Wetter wie gestern, bloß noch mieser, Manfred und Heiko sagen ab, da es zu keinen echten Wettkampf für uns mehr kommen kann. Also Flug abgesagt, neue Telefonrunde für Sonntag morgen vereinbart.

Sonntag morgen, strahlendes Wetter, kalt aber sehr gute Sicht, also fliegen. Der letzte Start in Eberswalde für die Runde über Berlin ist für 10.30 Uhr geplant. Die Kameraden in Eberswalde anrufen, damit unsere Startnummern und Startzeiten an die Flugsicherung von Berlin als Nachzügler noch bekannt gegeben werden können. Im Gegenzug erhalten wir unser Rallye-Funkrufzeichen für den Durchflug der Berliner Lufträume.

Wir schaffen es gerade bis zur geplanten Abflugzeit in Eberswalde zu sein, dort erhalten wir für unsere Flugvorbereitung die notwendigen Wendepunkte und die Fotos. Nach der Flugvorbereitung geht es auf die Strecke, Einflugpunkt E (Altlandsberg), nun beginnt der Funk mit Tempelhof, geht es direkt Richtung Tempelhof, nach Freigabe tiefer Überflug in Tempelhof und abkurven zum Berliner Fernsehturm und wieder rauf auf 2000 ft Flughöhe, danach über Brandenburger Tor, Siegestsäule zum ICC, von dort die Avus runter bis auf Höhe Potsdam zur Linkskurve Richtung Adlershof (Wendepunkte Flugplatz Johannistal), Funkübergang auf Schönefeld Turm, Vorbereitung der Landeinteilung in Schönefeld, der Turm weist für mich die 25 rechts zur Landung an, in einer Höhe von etwa 15m werde ich angefragt ob noch ein Wechsel auf die Bahn 25 links möglich ist, somit lande ich nun 25 links mit dem Vorteil, daß meine Bodenrollzeiten zur Abstellfläche drastisch verkürzt werden. Nach einem erneuten Funkwechsel zu Schönefeld ground brauche ich nur noch dem „Follow me“ folgen. Nach dem Abstellen erfolgt das Abgeben der Karte mit den eingezeichneten Bildern. Nach und nach kommen nun auch die anderen Kamenzer Kameraden rein. Nach der letzten Landung erfolgt die Siegerehrung, diesmal ohne Kamenzer Beteiligung, ein Novum der Rallye, dafür erhielt Manfred eine Ehrenplakette in Abwesenheit für

seine Treue zum Berlin Rundflug, er ist der Teilnehmer, der an allen Rallye dabei war.

Was hat's gebracht nach Eberswalde zu fliegen, 90 Minuten Stress über Berlin zu haben und keinen Pokal zu holen:

- alte Fliegerfreunde wieder zusehen,
- einen wunderschönen Flug nach Eberswalde und einen noch eindrucksvolleren Flug über Berlin zu haben
- die Fähigkeiten im Streckenflug weiter trainiert

Die Teilnahme an solchen Flugveranstaltung sollten aus meiner Sicht von noch mehr Kameraden genutzt werden, um aus den heimischen Gefilden rauszukommen und sich auch mit anderen Fliegern in einem fairen Wettbewerb zu messen.

Dr. Egbert Gärtner

Präzisionsflieger in Aktion

Am 11. - 13.5. 01 fand in Nardt die Präzisionsflug - DM und die offene Sächsische Motorflugmeisterschaft statt. Da wir (Besatzung Kretschmar/ Schlütter) das Training in Klix am 7./8. April absolviert hatten, wollten wir uns auch mal am Wettkampfgeschehen beteiligen. Der Ablauf an diesem Mai Wochenende sah zwei Strecken und einen Landewettbewerb vor.

Der Landewettbewerb beinhaltet vier Ziellandungen welche sich in eine Normallandung, Landung ohne Klappen, Landung mit Motor im Leerlauf und Hindernisslandung aufteilen. Die Streckenführung an beiden Wettkampftagen umfasste das Gebiet der Ober- und Niederschlesischen Lausitz. Für die Streckenvorbereitung werden keine elektronischen Hilfsmittel zugelassen. Die Aufenthaltsdauer im Vorbereitungsraum wird genau kontrolliert und beim überschreiten mit Strafpunkten quitiert.

Das Wetter war gut an diesem Wochenende, Sonnenschein und leichte Cumulusbewölkung. Aber dafür blies der Wind etwas kräftiger als der auf dem Papier. Das erschwerte natürlich das Kurshalten an beiden Wettkampftagen. Denn ein paar Meter neben der Strecke hat zur Folge das weniger Bilder gefunden werden. Die unbekanntenen Zeitkontrollen belohnen jede Sekunde Abweichung mit Strafpunkten. Nach 1:20 h Flugzeit sind wir dann erleichtert aus unserer Zlin 42 gestiegen.

Zum Einsatz in der Wettkampfauswertung kam erstmalig das AFLOS -Logger System. Dieses Gerät befindet sich an Bord jeder Wettkampfmaschine und zeichnet automatisch den Flugverlauf mit. Das ist möglich da im Logger ein 12 Kanal-GPS-Parallelem Empfänger und ein Speichermodul enthalten ist.

Am Boden werden die Loggerdaten über eine serielle- oder USB -Schnittstelle in den PC gespielt. Ein Auswertprogramm zeigt dann anhand der Wettkampfstrecke Kursabweichungen und Zeitdifferenzen an den festgelegten Wendepunkten an. Für die Besatzungen ist es sehr aufschlußreich den Flug nochmal zu verfolgen und den tatsächlich geflogenen Kurs zu sehen.

Zum Wettkampfabchluss wurde ein Rundflug über die Stadt Dresden, mit Überflug des Flugplatz Dresden, durchgeführt. Für uns war es ein Wochenende das ungemein geschult hat und die Erfahrungen die dabei herauspringen kann man im Fliegeralltag gut verwerten.

Uwe Kretschmar

Deutschlandflug 2001— ein bleibendes Erlebnis

Manfred Nabel war zum 4.Mal dabei und schildert uns seine Eindrücke

Mit einer Geschichte, die bis ins Jahr 1911 zurück geht, ist der Deutschlandflug weltweit die älteste Motorflug-Veranstaltung.

Dem Reiz des Deutschlandfluges erliegen alle zwei Jahre über hundert Teams. Dieser Wettbewerb bietet allen Sportpiloten die Gelegenheit, dabei zu sein. Sowohl dem etablierten Wettbewerbspiloten, dem Wettbewerbsneuling in der Einsteigerklasse als auch demjenigen, einfach mitfliegen möchte.

Im Jahre 1991 führte der Deutschlandflug, erstmalig seit 1938 wieder durch ein vereinigtes Deutschland und - worauf wir besonders stolz sind -, Kamenz war Etappenort für über 160 Flugzeuge.

Unser Fliegerclub Kamenz e.V. hatte mit hohem Einsatz mit dazu beigetragen, dass dieses Ereignis am 6.September 1991 für unseren Flugplatz zu einem vollen Erfolg werden konnte. Am gleichen Tage ist seinerzeit



offiziell der Verkehrslandeplatz mit einem großen Flugplatzfest seiner Bestimmung übergeben worden.

In den Jahren 1995,1997,1999 und 2001 hatte ich Gelegenheit, am Deutschlandflug teil zu nehmen. Es waren immer recht anspruchsvolle aber auch interessante Anforderungen.

Der Deutschlandflug 2001, vom 6.bis 9.Juni führte von Eisenach-Kindel nach Wiener-Neustadt. Damit war erstmalig in der Geschichte des DAeC ein Ziel außerhalb Deutschlands vorgesehen und zwar aus Anlass des 100-jährigen Bestehens des Österreichischen Aeroclubs. Nach der Flugvorbereitung flogen Uwe Mollenhauer (früher Segelfluglehrer in unserem Club), heute mein Schwiegersohn, am 5.9.01 nach Eisenach-Kindel.

Wetter noch flegbar, aber viele Schauer und damit zum Teil nicht gerade besonders gute Sicht. Nach der Landung, wie immer großer Umtrunk. Dabei sehr viele Fliegerfreunde, die wir schon bei den früheren Flügen kennen gelernt hatten.

Am anderen Morgen zuerst Briefing, dann Abflug. Erstes Etappenziel war Kulmbach. Kleiner Platz, kurze Bahn, aber es passte alles. Dann erst einmal tanken (unser Flugzeug natürlich). Wir machten eine kurze Mittagspause

bei sehr guter Bewirtung durch den dortigen Fliegerclub. Kulmbach heißt ja wohl auch Bier!! Davon bekamen wir alle eine Menge überreicht. on drei Besatzungen mussten wir sogar noch das Bier bei uns an Bord nehmen! Unsere treue Z-42, D-EWMN hat das jedoch gut verkraftet!

Nun aber weiter! Auf zur nächsten Etappe nach Mühldorf am Inn. Gutes Wetter, keine Probleme. Bayern ist natürlich ein großes Land.

Auch Mühldorf, kleiner Platz (wie sehr viele in den alten Bundesländern). Wir sind hier sehr verwöhnt! Auch bei uns in der näheren Umgebung, große Plätze, überwiegend lange und breite Bahnen. Deswegen gehört es einfach dazu, immer einmal wieder weg aus dem heimischen Rayon zu fliegen und dabei recht unterschiedliche Plätze kennen zu lernen!

Wir sind auch hier gut bewirtet worden. Am anderen Morgen hieß es schon, auf ins Österreichische, nach Wiener-Neustadt!

Vor uns lag nunmehr die längste Etappe. Der Grenzüberflug erfolgte über Obernberg, weiter südlich an Linz vorbei nach Wiener-Neustadt. Gutes Wetter, aber die Berge!! Wir sorgten uns und hielten sorgfältig, jedenfalls mehr als eigentlich sonst üblich, immer Ausschau nach möglichen Notlandeflächen Alles ging gut! Wir landeten wohlbehalten in Wiener-Neustadt.

Das war ein großartiges Erlebnis. Neben dem Zielort sahen wir uns Wien an, waren auch in Baden bei Wien und denken heute noch an die wunderschöne Abschlussfeier im Rathaus von Wien.

Dann aber kam es ganz dick. Die Vögel liefen zu Fuß. Erst nach zwei Tagen konnten wir uns endlich auf den Weg machen. Von Wiener-Neustadt aus flogen wir zunächst wieder über Obernberg nach Deutschland hinein und weiter in Richtung zum Bayerischen Wald. Nach einem Tankstopp in Straubing und kleiner Pause ging's dann in einem Ritt zurück nach Kamenz.

Mit einer Gesamtflugzeit von rund 10 Stunden und einem 4.Platz war dieser Deutschlandflug für uns eine echte Herausforderung. Wir denken gern an diese Zeit zurück. Unsere D-EWMN hat uns zuverlässig nach Wiener-Neustadt und wieder zurück nach Kamenz gebracht..... Schon 14 Tage später musste sie ein sehr erfahrener Pilot unseres Clubs in ein Getreidefeld wegen Motorschadens notlanden. Fliegerglück??

Manfred Nabel

(Ein) Hoch über Kamenz
Fliegerclub Kamenz e.V.

Auch 2002 gilt: Keine Kompromisse bei Flugsicherheit

Ralph Wettig, Technischer Leiter, mit hohem Engagement für Ordnung und Sicherheit

Liebe Sportfreunde, wieder ist eine Flugsaison und auch eine Wahlperiode zu Ende gegangen und es ist Zeit, Bilanz zu ziehen sowie auf bestehende Mängel hinzuweisen und sie gemeinsam abzustellen. In Vorbereitung auf diesen Bericht habe ich mir die Niederschriften der letzten Jahre noch einmal angesehen und kann dabei feststellen, dass sie sich alle Jahre im wesentlichen gleichen.

Zu dem positiven Geschehen des letzten Jahres zählt unbestritten der Fortschritt im Bau unserer neuen Segelflugwerkstatt mit Unterkunfts- und Sozialräumen. Parallel dazu wurde an den Tagen mit gutem Flugwetter im Vergleich zum Vorjahr erheblich mehr Flugzeit eingeflogen. Der sich hieraus ergebende nicht unerhebliche Wartungsaufwand wurde im vollen Maße abgesichert. Im Einzelnen waren dies:

- Wartung und Inspektion für 16 Jahresnachprüfungen
- 5 100 h-Kontrollen bei Motorflugzeugen und dem Motorsegler
- 14 50 h-Kontrollen an Seglern
- Triebwerkswechsel Z-42 E-EWNO
- Mängelbehebung und Wiederezulassung LS-1 mit erheblichen Dokumentationsaufwand gegenüber Hersteller (Musterzulassung Einbau F-Schleppkupplung)
- Einführung Leistungssegler „Cobra“ (mit Mängelbeseitigung nach Jahresnachprüfung)
- Neuzulassung Pirat D-1734 mit erheblichen Dokumentationsaufwand gegenüber dem LBA
- Reparatur Pirat D-4775 (ca. 35 h Arbeitszeit)
- De- und Montage Z-42 D-EWN nach Außenlandung wegen TW-Ausfall

Welche Probleme gab es noch in meinem Zuständigkeitsbereich?

- Beschädigung des Piraten D-4775 bei Landung auf unserem Flugplatz und Kollision der linken Tragflächen-Spitze mit Lampe der SLB-Befuerung (Material- und Werkstoffkosten ca. 650 DM)
- Beschädigung D-1734 am Randbogen bei Außenlandung während Thermikflug am Platz (geringer Reparaturaufwand ca. Arbeitsstunden ohne Materialkosten)
- Triebwerksausfall Z-42 D-EWMN nach Schaden an Kraftstoff-Einspritzpumpe
- Z-42 D-EWMN Metallspäne im Schmierstoffsystem bei planmäßiger 100 h-Kontrolle festgestellt; TW-Wechsel erforderlich
- Z-42 D-EWMN andauernde Funkprobleme
- Z-42 D-EWNO Fehlbetankung mit falschem Schmierstoff
- Schaden Platzfahrzeug Trabant (Achsantrieb)
- Probleme mit Drehzahlmesser Winde H-3
- Kupplungsprobleme an beiden Mulicars.

Weitere kleinere Mängel wurden unverzüglich von Mitgliedern des Vereins mit den entsprechenden Qualifikationen

behooben, so dass sie keine Auswirkungen im Flugbetrieb des Vereins hatten.

Weiterhin stellten wir erhebliche Differenzen in den Dokumentationen der vertankten Schmierstoffe insbesondere bei Shell 100 mit 75 l Fehlbestand und Fahrzeugschmierstoff 15W40 mit ca. 25 l Fehlbestand.

Auch im Jahr 2001 wurden wieder Gästeflüge durchgeführt, ohne dass die durch den Vorstand geforderte schriftliche Unterweisung (Zustandekommen eines luftfahrtrechtlichen Beförderungsvertrages) erfolgte (z.B. gab es bei der Außenlandung der D-EWMN mit Passagier keinen Beförderungsvertrag (ist glücklicherweise gut gegangen!!))

Sehr positiv in diesem Jahr ist die Führung der Bordbücher zu erwähnen. Wenige Beanstandungen wurden mit den Verursachern ausgewertet.

Welche Probleme müssen wir in den nächsten Wochen noch angehen?

Zum einen sind dies die Fortführung der Arbeiten an unserer neuen Segelflugwerkstatt mit Unterkunft- und Sozialräumen und zum anderen die Erledigung der notwendigen Arbeiten an unserer Technik, damit alle Sportflugzeuge, Winden und Rettungsfallschirme den geforderten Jahresnachprüfungen zugeführt werden können und der Vereinsflugbetrieb ohne offene Restpunkte begonnen werden kann.

Die Fertigstellung einzelner Maschinen ist illusorisch bei gleichzeitigem Flugbetrieb und Bauarbeiten an unserer neuen Segelflugwerkstatt.

Weiterhin werden wir bis zu Beginn der Flugsaison das Problem der Hallen-Kullerchen hoffentlich endgültig lösen und es sind Überlegungen im Gange, ein Schleppgerät zu schaffen (oder zu erwerben), das es Motorfliegern (und auch Motorsegler- und Segler-Piloten) erlaubt, unter der Woche auch ohne fremde Hilfe ein Flugzeug aus der Halle zu bekommen.

Abschließend möchte ich allen aktiven Kameraden nochmals für ihre Mitarbeit danken, auch im Voraus für die Beteiligung in den kommenden arbeitsreichen Wochen.

PS: Im kommenden Jahr steht der Umzug der Segelflugwerkstatt nach Zschornau ins Haus. Aus diesem Grund möchte ich bitten, die von Mitgliedern unseres Vereins belegten Schränke in der Werkstatt bis zum 28. 2. 02 zu räumen.



Die besten Wünsche für eine glückliche Zukunft zur Hochzeit von Karin Schmidt und Karsten Hummitzsch

sowie Karin Nims und Torsten Heine übermitteln Vorstand und Mitglieder des Vereins .

Entwurf unseres Jahres-sport-Kalenders 2002

24. Februar 2002	Planungsversammlung der Segelfluglehrer und Winden-fahrer für Vereinsflugbetrieb
Termin noch offen	Beratung Motorflieger des Vereins (Einladung Lutz Kern)
2. März 2002	Navigations-Ralley (Ersatz für ausgefallenen Veranstaltung des Vorjahres)
3. März 2002	Jahreshauptversammlung und Neuwahl des Vereins-Vorstandes
23. März 2002	Erster Vereinsflugbetrieb Saison 2002
29. März-7. April 2002	Osterlehrgang
18. Mai-26. Mai 2002	Leistungsflug-Lehrgang
13.-28. Juli 2002	Sommer-Lehrgang
24./25. August 2002	Tage der offenen Tür des Vereins
14. September 2002	Landewettbewerb
2. November	Navigations-Ralley 2002
3. November 2002	Technische Schulung / Unter-weisung
7. Dezember 2002	Weihnachtsfeier

Vereinsflugbetrieb in unserer Flugsaison an allen Wochenenden und Feiertagen sowie nach Vereinbarung. Bitte ggf. Aushänge in Segelflughalle beachten!

Alle Mitglieder des Vereins werden ausdrücklich er-muntert, an flugsportlichen Wettbewerben teilzunehmen und hierzu entsprechende Verabredungen mit dem Vorstand zu treffen.

Weitere Termine:
<http://www.lsvsn.de/termine/index.html>

Mitteilung des Vereinsausbildungsleiters sowie des Technischen Leiters

Alle Inhaber einer PPL werden gebeten, zu unserer Jahreshauptversammlung eine Kopie der Beiblätter an Karsten Hummitzsch zu übergeben.

Hintergrund dieser Bitte sind bekannt gewordene juristische Konsequenzen bei untersuchten Flugunfällen. Hier wurden Vereine als Halter von Flugzeugen haftbar gemacht, wenn die Nutzer keine gültigen Berechtigungen besaßen.

Ralph Wettig bittet ebenso um eine Kopie von technischen Ausweisen und Berechtigungen für Tätigkeiten im Verein.



Viele Mitglieder unseres Vereins nutzen e-mails zum schnellen und kostengünstigen Informationsaustausch. Wir bitten alle Mitglieder des Vereins, die über e-mail erreichbar sind und Informationen zu Vereinsangelegenheiten wünschen, um Übermittlung Ihrer e-mail-Adresse an Hans.Jank@t-online.de.

Vereins — Statistik

Zu Ende des Jahres 2001 hatte der Verein 101 eingetragene Mitglieder sowie 19 mitversicherte Kinder bzw. Familienangehörige.

Von den ordentlichen Mitgliedern betreiben 64 Mitglieder Segelflug, 14 Mitglieder Motorsegler sowie 23 Mitglieder Motorflug. Unter den fliegerisch aktiven Mitgliedern sind 7 Damen - die schöne Seite unseres Vereins.

Veränderungen im Jahr 2001:

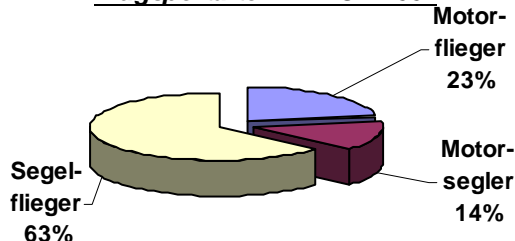
- Stephan Gießner ab 1. 1. 2002 förderndes Mitglied
- Karin Nimz ab 1. 1. 2002 förderndes Mitglied
- Claudia Fuchs ab Mai 2001 ruhende Mitgliedschaft
- Mathias Müller verlies am 31. 12. 2001 den Verein
- Susanne Pfeil seit 25. 7. 2001 wieder ordentliches Mitglied
- Reimar Schädel seit 1. 1. 2001 wieder ordentliches Mitglied
- Falk Wettig seit 1. 10. 2001 ordentliches Mitglied (Segelflug)

Folgende Mitglieder wurden 2001 neu bzw. wieder in den Verein aufgenommen:

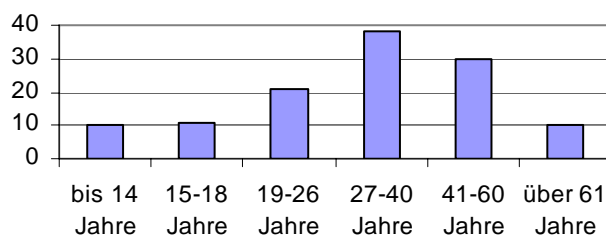
- Karl und Michael Bedrich (Segelflug)
- Swen Werberger (Segel- und Motorflug)
- Prof. Dr. Heino Iwe (förderndes Mitglied)
- Robert und Anja Werberger (mitversicherte Kinder)

Unsere neuen Mitgliedern wünschen wir viel Glück und die Erfüllung Ihrer Wünsche. Reservierungen von Mitglieds-Nummern in unserer Vereinsstatistik für Familiennachwuchs werden gern entgegengenommen.

Flugsportarten im FCK 2001



Alterszusammensetzung FCK



vereinsinterne Publikation des Fliegerclubs Kamenz e.V.

erstellt von © Hans Jank mit freundlicher Unterstützung der BASF Schwarzheide GmbH

geschäftsführender Vorstand:

- * Marko Grilz, Vors. des Vorstandes ☎(03578) 306226
- * Andreas Gehb, stellv. Vorsitzende ☎(03578) 312194
- * Uwe Schädel, Schatzmeister ☎(035732) 20462

- * Karsten Hummitzsch, Vereinsausbildungsleiter ☎(03578) 310169
- * Ralph Wettig, Technischer Leiter ☎(035931) 20989
- * Daniel Meissner, Jugendwart ☎(0359795) 31785