



# Kamenzer Luftpost

1. Januar 2003

Vereinsinterne Publikation des Fliegerclubs Kamenz e.V., 01917 Kamenz, Auenweg 13 ☎(03578) 315268  
 Mitglied im Luftsport-Landesverband Sachsen e.V. im DAeC, des Landessportbundes Sachsens e.V. sowie im  
 Kreissportbund Kamenz e.V. \*\*\* Bankverbindung: Sparkasse Westlausitz BLZ: 85550500 Konto-Nr.: 3000011926  
**www.fc-kamenz.de**

## Rückblick & Ausblick

### Warmup für die neue Flugsaison hat begonnen

Allen Mitgliedern und Ihren Familien wünsche ich ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2003 und möchte für die im Jahr 2002 geleistete Arbeit meinen herzlichen Dank aussprechen.

Beim Rückblick auf das Jahr 2002 können wir in erster Linie auf eine unfallfreie Saison schauen und erfreuliche Baufortschritte bei unserer neuen Vereinswerkstatt und Sozialtrakt verzeichnen. Die Werkstatt ist im Spätherbst vom Siedlungsweg nach Zschornau verlegt worden, so dass das erste Winterbauprogramm in den neuen Räumlichkeiten begonnen werden konnte. Es sind jedoch noch viele Arbeitsleistungen vonnöten, um das Bauprojekt bis zum Jahresende 2003 abzuschließen. Wie Euch allen bekannt ist, muss das Grundstück Siedlungsweg bis Ende 2003 geräumt werden und wir bitten alle Mitglieder nochmals um verstärkte Mitarbeit im neuen Jahr.

Auch im vergangenen Jahr haben wir unsere Fluglehrgänge / Fliegerlager erfolgreich und mit viel Spaß durchgeführt; mehr Erfolge im Streckensegelflug wären wünschenswert, sind jedoch wahrscheinlich aufgrund der Wetterbedingungen nicht erzielt worden.

Aus fliegerischer Sicht wären für das neue Jahr eine stärkere Beteiligung an den Flugbetriebstagen, insbesondere durch die Lizenzpiloten, sehr zu begrüßen. Die technischen Voraussetzungen sind aus Sicht des Vorstandes gegeben, es stehen leistungsfähige Flugzeuge und ein Rückholfahrzeug zur Verfügung, so dass auch im verstärkten Maße wieder Streckensegelflüge durchgeführt werden könnten. Die Events wie Fluglager und „Tage der offenen Tür“ werden wir im neuen Jahr wieder in dieser Form durchführen, zusätzlich ist die Teilnahme am Flugplatzfest des Verkehrslandeplatzes Kamenz und die Ausrichtung eines Hallenfestes im Oktober geplant.

Wir wünschen uns als Verein eine erfolgreiche Zusammenarbeit und alles Positive für die bevorstehende Saison.

Marko Grilz



## Vereins-Statistik

**2002: 10 Neuaufnahmen in unseren Verein**  
 Zu Beginn des Jahres hatte unser Verein insgesamt 115 eingetragene Mitglieder, unter ihnen sind: 64 ordentliche Mitglieder,  
 15 fördernde Mitglieder,  
 1 Ehrenmitglied,  
 14 ruhende Mitgliedschaften,  
 5 außerordentliche Mitglieder sowie  
 16 mitversicherte Kinder/Familienangeh.

Mitglied im Verein wurden 2002:

Denise Wiedemann (SF), Thomas Kischko (SF),  
 Thomas Müller (MF), Günter Engelhardt (MF),  
 Jane Grossmann (SF), Simon Wangemann (SF),  
 Karoline Zschoch (Ao), Steffen Lange (SF),  
 Markus Donath (SF) und Klein-Lea (vK).

Wir wünschen Euch viel Glück, Geborgenheit und Erfolg.

7 Mitglieder des Vereins veränderten aus beruflichen oder familiären Gründen ihren Mitglieder-Status in eine ruhende Mitgliedschaft. Weiterhin verließen 15 Mitglieder den Verein.

### Einladung zur Jahreshauptversammlung

Hiermit laden wir alle Mitglieder des Vereins zu unserer Jahreshauptversammlung ein und bitten um Teilnahme.

**Ort: Vereinsheim Zschornau**

**Datum / Uhrzeit: Sonntag, 23. Februar 2002, 9.00 Uhr**

#### Tagesordnung:

- Begrüssung
- Rechenschaftsberichte des Vorstandes und der Revisionskommission
- Aussprache zu o.g. Berichten
- Entlastung des Vorstandes für das vergangene Geschäftsjahr
- Stand der techn. Arbeiten Winterbauprogramm
- Information zur kommenden Flugsaison
- Verschiedenes

**Marko Grilz**

**Vorsitzender des Vorstandes**

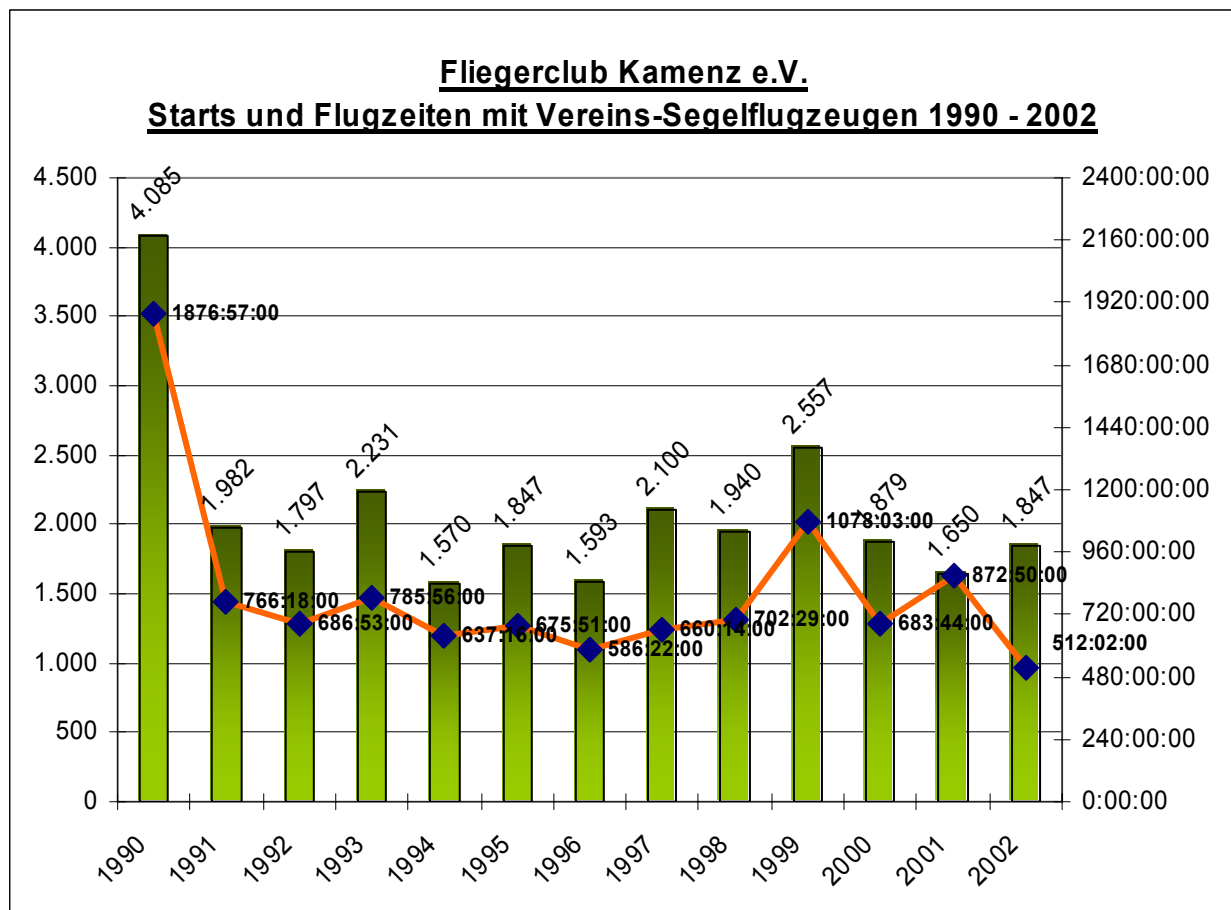
*Diese Einladung gilt für alle Mitglieder, die unter einer Postanschrift erreichbar sind*

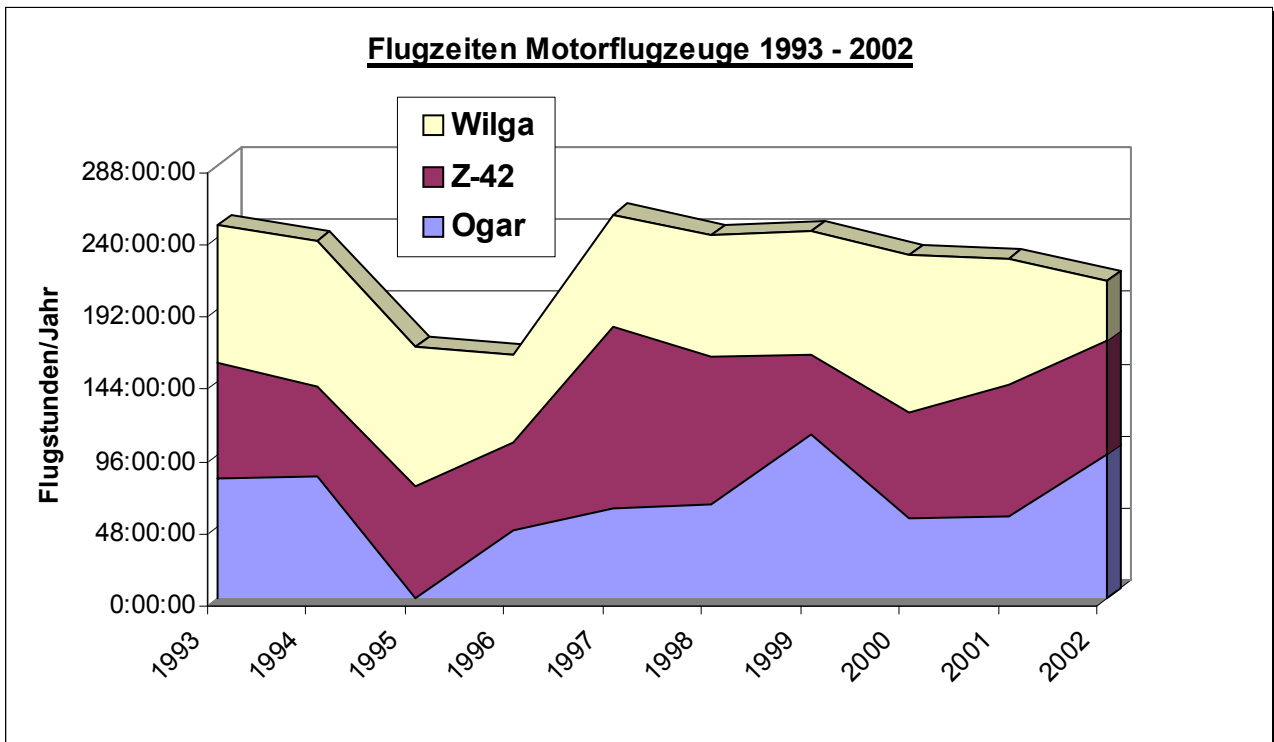
## Fliegerische Aktivitäten des Vereins

2002 viele Starts dem Wetter abgetrotzt — Segel-Streckenflug auf der Strecke geblieben?

**Vergleich Starts und Flugzeiten der eingesetzten Sportflugzeuge des FCK und der FSG EFW**

Flugzeug	Kennzeichen	2001		2002		Veränderungen gegenüber Vorjahr	
		Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts
Bocian	D - 9032	45:38:00	163	110:40:00	725	243%	445%
Bocian	D - 3513	125:35:00	467	0:00:00	0	-	-
Bocian	D - 3343	143:18:00	538	99:12:00	575	69%	107%
Pirat	D - 1734	31:15:00	20	37:51:00	47	121%	235%
Pirat	D - 4775	66:35:00	62	30:15:00	60	45%	97%
Pirat	D - 1695	82:53:00	102	42:37:00	127	51%	125%
Pirat	D - 6728	55:18:00	47	14:18:00	21	26%	45%
Pirat	D - 7794	84:51:00	79	29:05:00	63	34%	80%
Puchacz	D - 7116	80:06:00	111	54:59:00	162	69%	146%
Jantar	D - 2427	109:36:00	29	40:48:00	12	37%	41%
Cobra	D - 6307	46:51:00	28	3:46:00	11	8%	39%
LS-1	D - 0489	1:03:00	5	48:31:00	44	4621%	880%
Gäste	versch.		52				
<b>Summe:</b>		<b>872:59:00</b>	<b>1.651</b>	<b>512:02:00</b>	<b>1.847</b>	<b>59%</b>	<b>112%</b>
Ogar	D - KFCK	51:48:00	108	95:07:00	215	184%	199%
Wilga	D - EWBG	35:49:00	263	17:59:00	142	50%	54%
Wilga	D - EWRZ	46:37:00	349	22:34:00	161	48%	46%
Z-42	D - EWMN	75:05:00	176	47:39:00	120	63%	68%
Z-42	D - EWNO	9:47:00	19	28:00:00	99	286%	521%
<b>Summe</b>		<b>219:06:00</b>	<b>915</b>	<b>116:12:00</b>	<b>522</b>	<b>53%</b>	<b>57%</b>
<b>Gesamt</b>		<b>1092:05:00</b>	<b>2.566</b>	<b>723:21:00</b>	<b>2.584</b>	<b>66%</b>	<b>101%</b>





### 2002: 10.000. Flugstunde mit Segelflugzeugen seit Gründung des Vereins

Im Jahr 2002 kamen 11 Segelflugzeuge, der Motorsegler „Ogar“ sowie je 2 Wilgas und Z - 42 zum Einsatz. Beim Segelflugbetrieb wurden, bezogen auf das Vorjahr mehr Starts absolviert, jedoch nur 2/3 der 2001 erreichten Flugzeit erfolgen.

Die erreichte Flugzeit des Motorseglers verdoppelte sich erfreulich gegenüber 2001. Die Nutzung der beiden Z-42 entsprach in etwa der des Vorjahres. Bei den Wilgas reduzierte sich jedoch 2002 die Auslastung drastisch.

Alle kämpften mit schlechtem Wetter, es waren unsere Wettbewerbsteilnehmer in Klix, Andreas Gehb und Uwe Waurick bei einem Trainingslager in Niedersachsen, Siegmars kam mit der Wilga nach einer Regenschlacht aus Bronkow zurück und viele Wochenend- und Lehrgangsfieger hatten im vergangenen Jahr öfters nasse Füße.

Das dennoch die Anzahl der absolvierten Starts mit Flugzeugen des Vereins dem Niveau des Vorjahres entsprach, nötigst Respekt ab.

Die Nutzung der Motorflugzeuge (Motorsegler, beide Zlin-42 und Wilgas) sind im obigen Diagramm dargestellt.

Ralf Wettig entnahm - wie er es immer macht - den Bordbüchern einige bemerkenswerte „runde“ Einträge:

- |                      |             |   |
|----------------------|-------------|---|
| <b>Bocian D-9032</b> | 7. 9. 2002  | <b>9.999. Start</b> mit Olaf Heinze/<br>Jane Großmann       |
| <b>Bocian D-9032</b> | 8. 9. 2002  | <b>10.000. Start</b> mit Olaf Heinze/<br>T. Kritschko       |
| <b>Bocian D-3343</b> | 13. 4. 2002 | <b>7.000 Starts nach letzter GÜ</b> mit Roger Lehmann +Gast |

27. 7. 2002 **3.000 h** mit Olaf Heinze/R. Bohut

37. 7. 2002 **13.000. Start** mit B. Dunkel / S. Wangemann

**Wilga D-EWBG** 20.4. 2002 **15.000. Starts** mit Ralf Wettig

**Ogar D-KFCK** 27. 4. 2002 **3.333 Starts** mit Frank Pfeil

25. 8. 2002 **1.500 h** mit Jens Pirzkall

**Z-42 D-EWNO** 23. 7. 2002 **8.000 Starts** mit Sven Werberger/V. Kilimann

### Verbesserungspotenzial bei der Führung unserer Dokumentation

Die Qualität der Eintragungen in unseren Bordbüchern war in der vergangenen Flugsaison überwiegend gut.

Zwei unleserliche Einträge bei D-4775 und D-7116 verursachten im nachhinein beträchtlichen Korrektur-Aufwand; auch mussten an anderer Stelle 4 simple Rechenfehler korrigiert werden.

Leider gibt es jedoch auch wie in der vergangenen Jahren Probleme mit Einträgen der geflogenen Strecken-km. Dies bezieht sich auf alle drei Sparten und bereitet jedes Jahr viel Arbeit, diese Angaben nachzutragen, da sie vom Verein verlangt werden.

Nicht zuletzt begründen wir mit geflogenen Strecken-km einen gewissen „Anspruch“ auf Luftraum - auch über unseren Flugplatz. Wie sollen wir eine eventuelle und für uns sehr vorteilhafte Erweiterung unseres Sichtfluggebietes begründen, wenn wir die Nutzung des Luftraumes nicht belegen können?

Ralph Wettig

### Auch unsere Jüngsten kommen zu Wort:

... Klein-Mathias berichtete kürzlich, dass er auf dem Hausboden spielte und dabei sein altes Laufgitter sah. „Mutti, Mutti - rief er laut, wir bekommen ein Baby! Wieso? - fragt die Mutter erstaunt. Klein-Mathias: „Die Falle ist schon aufgestellt!“ ....

## Pinky goes to west!

Uwe und Andreas kehrten uns ein paar Tage den Rücken und kamen geläutert zurück — hier der Bericht

**Na** ja - so oder ähnlich könnte man das nennen was Gehbchen, Karsten Uwe Zehl (Taucha) und ich letzten Sommer in Angriff nahmen!

Das Ziel der „großen“ Reise war es, mit dem Luftsportverband von Niedersachsen ein Streckenfluglager durchzuführen, um Anregungen für unsere Lehrgänge zu erhalten. Es kam aber alles anders!

Los ging die weite Reise am 22. Juni 2002 von Kamenz über Taucha (lecker Frühstück bei K. U. Zehl) nach Schnuckenheide/Repke.



Das Reisewetter ließ uns hoffen, dass die nächsten Tage was bringen könnte (Strecken, Zeit und Erfahrung).

Nachdem wir die ca. 480 km hinter uns hatten und auf dem Flugplatz ankamen, war es Kaffeezeit und wir machten dieses und jenes, schauten den dortigen Schülern zu, eigentlich wie bei uns, nur die Flugzeuge sind andere.

Da K. U. Zehl Trainer in Niedersachsen ist, kannte er natürlich den Flugplatz und einige Fluglehrer auf diesem, dadurch hatten wir keine Probleme, sie näher kennen zu lernen. Nach kurzen Gesprächen bauten wir im nahe gelegenen Wald (echt idyllisch) unser Zeltlager für die nächsten zwei Wochen auf. Gehbchen und Zehlchen schliefen im „Alte Herren Zelt“ - man konnte drin stehen und es hatte ein Vorbau, welcher in den nächsten Tagen sehr nützlich sein wird.

Danach war dann erst mal Abendbrotzeit und weil wir einen Tag zu früh waren, war diesbezüglich noch nichts organisiert. Wir entschlossen uns deswegen im nahe gelegenen Dorf zu Abend zu essen (es gab Broiler: Ostbegriff für Grillhähnchen) damit wollte Zehlchen die Bedienung foppen – das gelang jedoch nicht, da sie aus der Nähe von Eisenach stammte.

Danach ging es zum Bier trinken auf dem Flugplatz zurück wo auch noch ein bisschen Fliegerlatein erzählt wurde.

Am nächsten Tag ging es dann endlich ans Fliegen, erst einmal im Janus vom K.U.Zehl, danach Ziellandung am „T“ damit sich Lehrgangschef Gaidis ein Bild von allen Piloten machen konnte.

Dieses war nötig, weil von Flugerfahrungen alles vertreten war.

Am folgenden Morgen war das Wetter schon nicht mehr so, wie es alle dort kannten, denn es war so ein Wetter, wo wir in Kamenz nicht einmal einen Strich auf die Karte

gezogen hätten. Dort aber sollten wir jedoch was lernen und deswegen ging es los zur „Gebietserfliegung“. Und es ging wirklich!

Nach Flugbetriebsende war das angesagt, was die nächsten Tage auch so werden würde - nämlich Abendbrot - geholt von den Sachsen aus einer anderen Gaststätte im Ort und danach Bier und Latein.

Am nächsten Tag war das Wetter etwas besser, aber noch nicht perfekt, aber es ging trotzdem los! An diesem Tag war dann auch der andere Pirat, mit dem ein Trainer flog, angekommen und so war Pinky im Duo vorhanden!

Nachdem die Gruppen (Flugzeug - bezogen) zusammen gestellt waren, ging es los.

Die Gruppe, in der ich flog, bestand aus zwei Ka-6 und den beiden Piraten. Die die anderen flogen schon gar kein Holzfließchen mehr, sondern kleine Superorchideen, obwohl einige noch nicht mal einen Führerschein fürs Auto hatten geschweige ein Auto!

Nun wurde gruppenweise gestartet und notfalls auf dem echt kleinen Platz auch gelandet bis die ganze Gruppe oben war. Das oben bleiben war bei Steigwerten um 1-1,5m/s und 15 ktn Wind etwas schwierig, was sich auf dem Flug danach auch nicht bessern würde, so dass wir nach ca. 30km von eigentlich 180km und ca. 3h Flugzeit auf einen andren Flugplatz ausrollten und uns die Zeit mit Fußball-WM gucken vertrieben, bis die Rückholer da waren.

Nächsten Tag war das Wetter ähnlich und nach dem briefing ging es wieder auf die gleiche Strecke mit dem Unterschied, dass wir zwei Flugplätze weiter kamen und die Flugzeiten sich etwas erhöhten. An diesem Tage hatten Pinky und ich das Vergnügen, einen Rückschlepp mit einem Rotax- Falken zu bekommen. War mal etwas anderes als die gelbe Wilga vor einem zu sehen, aber ob es besser oder schlechter ist, lässt sich nicht so sagen.

Ab dem nächsten Tag war alles anders mit dem Wetter und so blieb uns nach dem Frühstück im Sonnenschein nichts anderes übrig, als im Regen Theorie zu machen, Knoblauchsuppe zu kochen bei der Akaflieg Braunschweig zu weilen sowie ins Schwimmbad oder Kino zu gehen, wo wir folgenden Wortlaut aufschnappten: „Es muß es erst schlechter werden, um besser zu werden!“. Leider wurde nichts draus und somit besuchten wir Pfeily - erst auf Arbeit und Abends noch ihn und seine Frau Susi!

Tja - und irgendwann waren die Tage dann vorbei, wobei wir noch fast einen Heimflug bekamen. Wir sollten nämlich eine Zielstrecke nach Bronkow fliegen (bei ca. 25 ktn Wind aus West) wäre es recht schnell gegangen aber die Basis bei 800m und die Tatsache, dass es zu wenig Rückholer gab, blieb es nur bei dem Gedanken.

Da das Wetter schlechter war als gedacht war unsere (Getränke-)Bar-Rechnung höher als die Flugrechnung, wir wären aber lieber mehr geflogen, denn so besonders war das Bier dort nicht.

Uwe Waurick

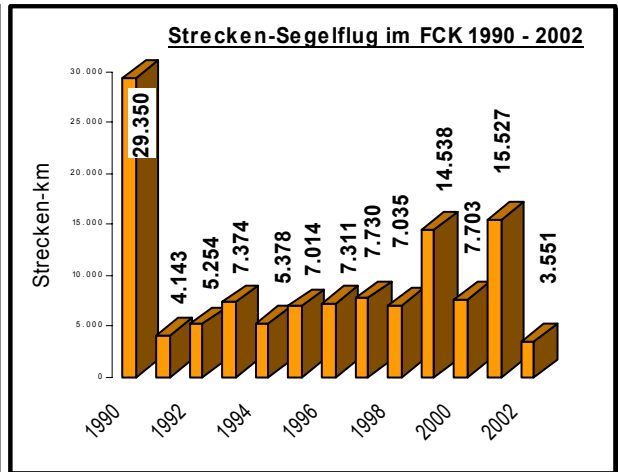


## Strecken-Segelflug - 2003 wird eine große Herausforderung

Wetterpech und eine große Baustelle, die unsere Zukunft sichert, haben scheinbar 2002 ihren Tribut gefordert. In die DMST-Wertung des Jahres 2002 gingen gelungene Streckenflüge von Ines und Raph Wettig, Roger und Jana Lehmann, Olaf Heinze, Uwe Waurick, Susanne Pfeil, Daniel Meißner und Günter Groß ein. Die besten Platzierungen waren ein

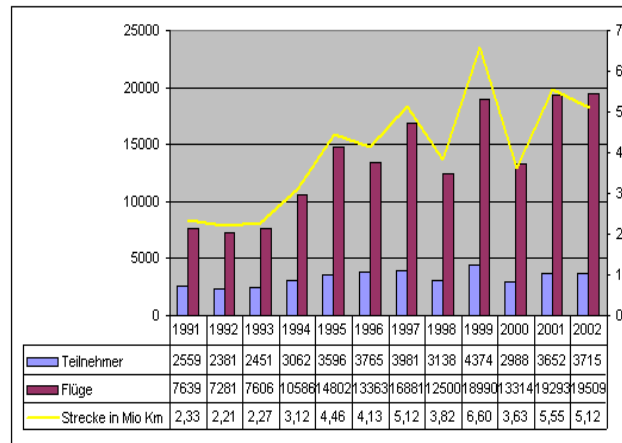
- **3. Platz in der Offenen Klasse - Mannschaftswertung** (R. Wettig, R. Lehmann und O. Heinze), ein
- **4. Platz Doppelsitzer - Mannschaftswertung** (R. und J. Lehmann, D. Meißner, G. Groß, Lutz-Peter Kern und Wolfgang Ferner) sowie ein
- **12. Platz in der Clubklasse - Hauptkonkurrenz** durch Lutz-Peter Kern.

Wir gratulieren Euch sehr herzlich zu den flugsportlichen Leistungen und den gezeigten Sportsgeist.



DMST-Teilnahme FCK 2000-2002				
	2000	2001	2002	gegenüber Vorjahr
Strecken-km	7.703	15.527	3.551	- 77 %
Teilnehmer	17	25	10	- 60 %
Anzahl Flüge	31	45	15	- 66 %
Platz in Landeswertung	6. von 14	4. von 14	10. von 15	- 6 Plätze

### Strecken-Segelflug—DMST: Entwicklung in Deutschland 1991—2002 (Quelle: www.daec.de)



DMST-Luftsport-Landesverband Sachsen 2000-2002				
	2000	2001	2002	gegenüber Vorjahr
Strecken-km	126.818	182.023	125.987	- 32 %
Teilnehmer	112	139	118	- 15 %
Anzahl Flüge	486	682	504	- 26 %



### Ein alter Bekannter: „FES-Lehrmeister“

Am 27. Juli 2002 gab es viel freudige Gesichter — „FES“-Fliegen war nach vielen Jahren in Kamenz wieder auf dem Flugplan. An diesem Tage wurden 15 Starts mit diesem in der DDR entwickelten und beliebten doppelsitzigen Segelflugzeug in Kamenz geflogen. Der hier eingesetzte Doppelsitzer hat ein österreichische Zulassung (OE-0702) und wurde uns von den Segelfliegern aus Pirna zur Verfügung gestellt.

Auf dem Foto sehen wir Günter Groß und Uwe Waurick. Günter Groß absolvierte an diesem Tage übrigens seinen 2.200. Start auf einem FES-„Lehrmeister“. Er flog als Segelflugehrer auf diesem Typ insgesamt ca. 260 Flugstunden. Wünschen wir Günter, Uwe und dem „FES“, dass sie noch lange so gut in Schuss bleiben, wie es auf dem Foto ersichtlich ist.

(Foto: Dieter Eisold)

## Fliegerische Ausbildung — ein Markenzeichen unseres Vereins

### Bericht des Vereinsausbildungsleiters Karsten Hummitzsch

Im Berichtszeitraum 2002 waren im Fliegerclub Kamenz e.V. 29 Schüler in der Ausbildung zum PPL - C gemeldet. Von diesen Flugschülern wurden 6 neu in die Ausbildung aufgenommen, 1 Schüler konnte sie abschließen und 8 Schüler haben die Ausbildung und ihre Mitgliedschaft im Verein beendet. Weiterhin ruht bei 4 Schülern die Mitgliedschaft. Zusätzlich zur PPL - C Ausbildung konnten 2 zeitweilige Mitglieder ihr Beiblatt B erwerben.

Im Rahmen des Ausbildungsbetriebes ist es uns gelungen, 42 F - Schlepp's, 1.050 Windenstarts und 99 Motorseglerstarts durchzuführen. Diese Starts beinhalten eine Gesamtflugzeit im Schulbetrieb von 179 Stunden. Vergleicht man diese Zahlen mit denen des Vorjahres, so können wir eine Steigerung im Ausbildungsbetrieb hinsichtlich Starts und Flugzeit verzeichnen.

Leider ist es uns nicht gelungen, wie anvisiert, 5 Schüler zum PPL - C fertig auszubilden. Die Gründe hierfür sind leider bei den Aktivitäten unserer Flugschüler zu suchen. Hiermit spreche ich ein großes Problem unseres Vereins oder besser, unserer Flugschüler an. Wer seine Ausbildung zügig beenden möchte, sollte auch bestrebt sein, regelmäßig zur Ausbildung zu erscheinen und entsprechend des Ausbildungsstandes seine theoretischen Fähigkeiten nachweisen. Sucht bitte nicht immer die Schuld bei den Anderen.

An dieser Stelle möchte ich mich natürlich bei dem gesamten sicherstellenden Personal des Vereins, für die gezeigten Aktivitäten, bedanken. Hierzu noch ein paar Worte. Als Vereinsausbildungsleiter bin ich auch für die Planung unserer Flugbetriebe zuständig. Einen Teil, die Motorflugplanung, hat Lutz - Peter Kern in seinen Verantwortungsbereich übernommen. Man sollte denken, dass nach unseren Planungsversammlungen alle Flugbetriebe mit dem notwendigen Personal abgesichert sind. Leider weit gefehlt. Nach wie vor haben wir, über die Saison verteilt, Sündenböcke, die ihren Dienstpflichten nicht nachkommen. Ein Teil dieser Leute besorgen sich nicht einmal einen Ersatzmann, was dann natürlich zu langen Gesichtern bei allen zum Flugbetrieb Angereisten führt. Ich persönlich würde mich freuen, wenn in der Mitgliederversammlung diese Leute von euch einmal zur Rede gestellt werden. Ich selber bin es langsam leid, aber genug davon.

Im Jahr 2002 können wir natürlich auch auf erfreuliche Dinge zurückblicken.

#### Hierzu eine kleine Ehrentafel:

"A" - Prüfung: Falk Wettig, Karl Bedrich

"B" - Prüfung: Falk Wettig, Karl Bedrich

"C" - Prüfung Marcel Pohl, Martin Kumbier, Arne Riemer

"PPL - C": Ullrich Scheffler

F-Schlepp-Berechtigung: Michael Lucas

Pirat - Umschulung: Falk Wettig, Martin Kumbier

Puchacz - Umschulung: Ullrich Scheffler, Michael Lucas,  
Oliver Theilig, Rolf Reichert

LS-1 - Umschulung: Ines Wettig, Bernd Dunkel,  
Roger Lehmann

Cobra - Umschulung: Roger Lehmann

**BZF II - Prüfung:** Falk Wettig, Karl Bedrich,  
Michael Bedrich, Markus Eisold,  
Roman Bohot und Thomas  
Kischko

**Segelkunstflugberechtigung:** Heiko Schlütter  
Uwe Waurick beendete seine **Segelfluglehrerausbildung.**



Sollte diese Auflistung lückenhaft sein, bitte ich um Nachricht. Mehr war aus unseren Dokumenten nicht nachvollziehbar.

Zu fliegerischen Höhepunkten im Vereinsleben kristallisieren sich immer mehr unsere Lehrgänge heraus. Im vergangenen Jahr, entsprechend der Wetterlage, eindeutig zu Gunsten der Schulung. Hier nochmals mein Dank an alle, die sich in der Vorbereitung und Sicherstellung dieser Lehrgänge verdient gemacht haben. Alles in allem können wir auf folgende Jahresergebnisse zurückblicken:

- 1.668 Windenstarts
  - 158 F-Schlepp - Starts
  - 402 Motorflug - Starts
  - 215 Motorsegler - Starts
- bei einer Gesamtflugzeit im
- 463:31 h im Segelflug,,
  - 68:11 h im Motorflug und
  - 95:07 h im Motorseglerflug.

Entsprechend unserer Ausbildungsgenehmigung wurden von unseren Fluglehrern immerhin 79 Theoriestunden vermittelt. Zusätzlich wurde durch Lutz-Peter Kern ein BZF II-Lehrgang für unsere Schüler organisiert. Wir hatten 9 Teilnehmer, von denen bis heute 6 ihre Prüfung bestanden haben. Auch hierzu meinen Glückwunsch.

Jetzt noch ein paar Worte zu vielleicht bald aktuellen Ereignissen. Im Dezember 2002 bestätigte der Bundesrat die Einführung der JAR - FCL. Fast alle uns betreffenden Gesetze sind unter den nationalen Regelungen erfasst. Leider gibt es hierfür noch keine Veröffentlichungen, obwohl wahrscheinlich schon ab Mai 2003 diese Gesetze in Kraft treten. Sobald fundierte Erkenntnisse vorliegen, werden diese natürlich an euch weitergegeben.

Ich hoffe euch einen kleinen Überblick über das vergangene Ausbildungsjahr und natürlich eine Diskussionsgrundlage für unsere Mitgliederversammlung gegeben zu haben.

## **Viele Aufgaben erfolgreich gelöst— hohes Engagement bei unserer Technik**

Nach Abschluss der Flugsaison `2002 neue Segelflugwerkstatt in Besitz genommen - ein großer Gewinn für den Verein



Es traten bei den Winden folgende technische Probleme auf:

- bei der H4 war die Erneuerung beider Starterbatterien erforderlich (leider „zieren“ die verschlissenen Batterien immer noch den Eingang zur Windenwerkstatt und harren der ordnungsgemäßen Entsorgung).
- an 2 Flugbetriebstagen traten technische Problem mit einer Trommelbremse bei der H4 auf, die aber schnell in Ordnung ge-

Rückblickend auf das vergangene Jahr möchte ich mich bei allen Mitgliedern des Vereins für die geleistete Arbeit bedanken. Bedingt durch viele Anstrengungen bei unserem Neubau der Segelflug-Vereinswerkstatt mit Unterkunft- und Sozialräumen konnte mit den Wartungs- und Pflegearbeiten an unseren Flugzeugen erst Ende Dezember 2001 begonnen werden. Zuvor und auch im weiteren Verlauf wurde viel Kraft in unseren Bau gesteckt. Ich erinnere hierbei an den Zaunbau und an umfangreiche und sehr arbeitsintensive Innenausbauten. Die Folge war natürlich, dass zu Beginn der Flugsaison 2002 nicht alle Flugzeuge einsatzbereit waren (Cobra erst Ende Juni, ein Bocian sowie die Foka kamen wegen technischer Probleme 2002 nicht zum Einsatz).

Die Motorflugzeuge des Vereins standen zu Saisonbeginn einsatzbereit zur Verfügung.

In der Saison traten hier folgende technische Probleme auf:

- Wilga D-EWRZ: Achse des linken Hauptfahrwerkes verbogen.
- Z-42 D-EWNO: Luftschaube wegen Undichtheit an Verstellhydraulik unbrauchbar.
- Z-42 D-EWMN: durchgehend Probleme mit Funkstation.
- Ogar D-KFCK: Geringe Beschädigung Endleiste einer Fläche beim Einräumen.

Bei den Segelflugzeugen traten an beiden Bocianen (D-3343 und D- 9032) an den Auskuppelseilen im Bereich der vorderen Umlenkrolle technische Probleme auf, die zu jeweils halbtägigen Ausfällen führten.

Beim Ausräumen kam es zu einer vermeidbaren Beschädigung des rechten Querruders eines Bocianes, da ein unerfahrener Flugschüler an der Fläche stand und die Situation nicht überblickte.

Der Bocian D-3343 hat zu Ende der Flugsaison 2002 eine Flugzeit von 3.000 h erreicht und wurde bis auf weiteres stillgelegt. Eine weitere Nutzung kann nur nach einer GÜ im Herstellerwerk erfolgen.

Beide Schleppwinden waren zu Saisonbeginn fertiggestellt, jedoch führten technische Mängel an der H4, die bei der Nachprüfung bemerkt wurden, zur vorübergehenden Stilllegung dieser Winde. Nach Behebung der Mängel (bis auf eine geringe Undichtheit an der Ölwanneabdichtung) wurde diese Winde zum Flugbetrieb zugelassen.

bracht wurden. wurden.

- an der H3 sind die Probleme an der linken Trommelkuppelung noch nicht behoben.

Während der gesamten Flugsaison gab es mit den Schleppseilen dank des Geschickes der WindenfahrerInnen sehr wenig Ausfälle.

Bei den Platzfahrzeugen war bei der Übernahme eines gesponserten Pkw's (Daihatsu) einige technische Aktivitäten (TÜV-Zulassung, Erneuerung Kopfdichtung und Starterbatterie) vonnöten.

Die weiteren Platzfahrzeuge hatten eine vorzügliche Winterwartung und sie hielten während der gesamten Saison gut durch. Besonders lobenswert war, dass diese Fahrzeuge auch öfters gereinigt und ausgesaugt wurden.

Was war weniger schön im letzten Jahr?

Teilweise wurden Diskussionen über zu lösende Probleme geführt, die wegen des hohen Arbeitsaufwandes durch das Baugeschehen liegen bleiben mussten und wir durch diese Belastungen die Grenzen unserer Möglichkeiten überschritten.

Den 50. Geburtstag des (Nachkriegs) -Sportfluges in Kamenz haben wir leider nicht gefeiert. Die Organisation einer solchen Feier durch den Vorstand war 2002 jenseits des Machbaren..

Worüber sollten wir zu Beginn der neuen Flugsaison einmal nachdenken?

- Findet sich jemand, der einmal einen zünftigen „Fliegerball“ organisiert?
- brauchen wir den Daihatsu wirklich?
- Wie weiter mit der „Motorflughalle“? Oder nutzen wir das Gerüst, um ein paar Segler einzustellen („Schulbesteck“)
- Instandsetzung bzw. Erneuerung Hallendach;
- Abdichtung der westlichen Hallenwand (Tauwetter vom 14. 1. 2003 führte zu einem Wassereintritt in der Halle)
- Fertigstellung der Sanierung der Hallentore und schließlich
- Wie könn(t)en wir in der Woche bei gutem Wetter auch einmal fliegen?

Ralph Wettig



## EMYL, Susanne und Frank und Fliegen ohne Ende



Unsere Flugsaison 2002 begann mit einem Osterausflug, denn nicht nur die Ströme und Bäche sind vom Eise befreit, auch die Flugplätze - so haben wir uns am Ostersonntag dann mit Micha Drechsler und Uwe Waurick entschlossen, einen kleinen Sachsen/Thüringen - Rundflug zu machen.

Erste Station war der Flugplatz Laucha, bekanntermaßen einst Wirkungsstätte von Bernd Dunkel und Uwe - die Begrüßung war dann auch dementsprechend. Das Mittagessen in Laucha war ebenfalls sehr gut und reichlich, was uns zu der Überzeugung gebracht hat, dass Uwe wohl ein kleines Geheimnis mit den Küchenmädels teilt...

Der Rundflug ging dann weiter nach Jena, mit einer kleinen Kaffeepause und einem Eisbecher. Jena ist jetzt ein kleiner, netter Flugplatz mit gemütlicher Atmosphäre und einem klasse Erdbeer-Eisbecher. Weiter ging es dann über die Augustsburg und Burg Stolpen zurück nach Kamenz - alles in allem ein perfekter Ausflug für den Ogar und unseren EMYL.

Der nächste Ausflug war dann das jährliche Piper-Treffen, dies mal im oberösterreichischem Wels. Der Hinflug von Braunschweig ging am Harz und dem Kyffhäuser vorbei nach Rosenthal-Field Plössen zum Tanken. Dort ist die Flugschule von Manfred Strößenreuter zu Hause, und die Mädels dort in der Kneipe machen eine ganz anständige Currywurst/Pommes. Nach dem Tanken sind wir dann weiter an Passau vorbei nach Wels. Der Grenzüberflug nach Österreich ist sehr einfach und bringt nur eine neue Frequenz auf dem Funkgerät und den Squark 7000 für VFR-Flieger.

Auf dem Piper-Treffen waren nach Landung aller Maschinen 78 Piper - Flieger der Typen J-3C, L-4, PA-18, PA-20 und PA-22. Das Kulturprogramm umfasste neben dem Empfang durch den Bürgermeister der Stadt Wels auch eine Führung durch das Stadtmuseum und die Burg. Am Abend drehte sich dann im Hangar aber wieder alles um alte Flugzeuge, alte Männer und alte Lieder. Sonntags gab es früh noch einen Gottesdienst mit Flugzeug - Segnung, so dass alle wieder heil zurück fliegen konnten.

Wir sind von Wels aus dann in die Berge geflogen, nach Scharstein, 460m - Grasbahn und rundherum nur hohe Berge, die Landung war gut, trotz der fehlenden Landeklap-

pen, aber als gute Segelflieger haben wir ja schlippen gelernt.

Nachdem wir uns ein Quartier im Dorf gesucht hatten, haben wir noch einen 90 min - Rundflug durch die Alpen gemacht.

Einfach genial - wir als Flachlandflieger mit unserem kleinen EMYL durch die hohen Berge. Am nächsten Tag sind wir dann weiter durch die Alpentäler nach Wien-Vöslau, und mit der Vorortbahn rein nach Wien. Wien-Vöslau ist ein gepflegter Sportflugplatz im Süden von Wien - freundliche Leute und sehr moderate Lande- und Abstellgebühren. Für die Zeit von Montag bis Sonntag haben wir nur 25 € bezahlt. Wien als Stadt ist zu empfehlen und immer eine Reise wert (Flugzeit mit der Zlin-42 ist nicht länger als an die See nach Rostock).

Der dritte Familienausflug ging Anfang August nach Peenemünde, mit Besuch des V-2 Museums und Strandausflug. Der Flugplatz in Peenemünde ist leider nicht zu empfehlen. Ein An - und Abflug ist trotz PPR nur von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr möglich. Die Leute dort auf dem Turm sind sehr unflexibel und maulig, (sture Fischköpfe eben, ich darf das sagen, denn ich bin ja auch einer...).

Am Samstag sind wir dann weiter (aber erst nach 10.00 Uhr), erst rund um Rügen und dann über Hiddensee und das Fischland, Darß nach Rostock. Nachdem wir uns bei Breitling-Info meldeten, durften wir uns die Flotten - Parade der hanse-sail aus 1.200 ft ansehen, über 120 Segler, das ist schon beeindruckend.

Gelandet sind wir dann in Purkshof und haben dort unsere Zelte aufgeschlagen (s.o.). Der Empfang dort, war wie immer sehr herzlich, (welch ein Gegensatz zu Peenemünde). Am Sonntag haben wir dann noch am Flugprogramm der hanse-sail teilgenommen und einen Doppelschlepp mit Wilga, zwei Piraten und zwei Motorseglern begleitet.

Abschließend kann ich sagen, es war wieder ein sehr schönes Jahr in der Fliegerei. Ich hoffe, unser geplanter Ostsee - Rundflug im Sommer 2003 wird auch so ein schönes Erlebnis

PS.: Dafür suchen wir auch noch Mitflieger!

Frank Pfeil



## Mit der D-EWMN ins schwedische Fliegerparadies

Uwe Kretschmar und Heiko Schlütter mit Vereins-Zlin 42 auf Nordkurs



Von allen Seiten hört oder liest man den Ausspruch: „Schweden ist eine Pilotenreise wert!“

Vor allem der Süden des fast endlos langen Landes, mit seinen Wäldern und tausenden von Seen, lädt zu einem Besuch ein. Vorteilhaft für Piloten ist ohne Frage auch der günstige AVGAS-Preis von ca. 71 Cent.

Mit diesem Gedanken im Kopf starteten wir (Heiko und Uwe K.) am 20. Juni zu einem 5 Tage Trip Richtung Schweden. Der Erste Zwischenstopp zum Tanken und Flugplanaufgabe, war Lübeck. Von Lübeck ging es weiter über Fehmarn zur Insel Lolland und Seeland (Dänemark) immer der Vogelfluglinie nach. Da hatten wir bereits unsere ersten 18 km Wasser, den Fehmarnbelt, hinter uns gebracht. Mit dem mäßigen VFR – Wetter im Rücken und leichter Cumulus Bewölkung voraus, geht es südwestlich um den Kopenhagener Luftraum vorbei. Wir verlassen Seeland und Kopenhagen INFORMATION mit SQUAK VFR und überqueren den Öresund.

Höganäs, das erste Ziel in Schweden, liegt unmittelbar an der Küste. Wir rasten die Platzfrequenz und setzen den Anruf ab. Keine Antwort. Sicherheitshalber überfliegen wir den Platz in ausreichender Höhe unter Beobachtung des Luftraums. Dann geht es zur Landung. Als Blindmeldung übermitteln wir unsere jeweilige Position. Wenige Minuten später rollt die MN über einen erstklassigen Rasen, zu den Gebäuden des ansässigen Fliegerklubs. Nach Schließung des Flugplans gibt es Kaffee und Kekse und jede Menge Informationen über die hiesigen Geflogenheiten. Unter anderem auch über das Funkverhalten am Platz. An vielen Plätzen in Schweden wird das Senden von Blindmeldungen gehandhabt. Nach dem Motto, jeder sagt was er vor hat und alle hören mit. Der Beherbergungsbetrieb in den schwedischen Fliegerklubs, funktioniert rein auf Vertrauensbasis. Getränke und Essen sind ständig offen verfügbar, das Geld wird an vereinbarter Stelle hinterlegt.

Nach dem Bezug unseres Zimmers ging es mit dem Fahrrad Richtung Hafen. Den Abend und die 1. Etappe beschlossen wir mit Oel auf der Veranda des Fliegerklubs. Der Morgen begrüßt uns mit blauem Himmel und Sonnenschein. Nach dem Frühstück treffen wir unsere Flugvorbereitungen und

dann geht es weiter zu den beiden großen Binnenseen Vännern und Vättern.

Das Landschaftsbild ändert sich. Die Häuser weichen dem Wald, welcher sich bis zum Horizont über hügeliges Gelände ausdehnt. Nur durchbrochen von vielen kleinen und großen Seen mit

blauem glasklaren Wasser. So schön die Gegend auch ist, für reinen VFR etwas anstrengend. Als eine gute Navigationshilfe dienten die Trassen der Hochspannungsleitungen. An diesen ließ es sich gut zwischen Karte und Landschaft mitkoppeln.

Wir erreichen den Vännern. So ist Tidaholm auch nicht mehr weit. Hinter einer Waldkante taucht der Platz auf. Bis auf einen Traktor, der am Rande der Bahn mit Gras mähen beschäftigt war, kein weiterer Betrieb am Platz. Nach dem Ausrollen werden wir begrüßt und zu Kaffee und Kuchen eingeladen. Gesprächsstoff gibt es reichlich, aber die Zeit drängt zum Weiterflug. Bei Schloss Läckö überfliegen wir den Vännern. Der Vännern ist Schwedens größter Binnensee mit einer Fläche von 55844 km<sup>2</sup>. Das charakteristische dabei sind die vielen kleinen und großen Schären die das Ufer säumen. Sonne ist unser nächster Zwischenstopp. Ein kleiner Platz zwischen den beiden länglichen Seen Övre- und Mellan Fryken. Nach dem Passieren der Kontrollzone von Karlstadt sind es noch 20 Flugminuten bis dahin. Dann sitzen wir im Fliegerklub und plaudern wieder mal bei Kaffee und Keksen über die Fliegerei. Anschließend geht es weiter nach Torsby, dem Zielpunkt des Tages.

Die Landschaft wird zusehends bergiger und die Seen schlängeln sich in den Tälern dahin. Mit einer Asphaltbahn empfängt uns der Verkehrslandeplatz Torsby. Die Leute vom Fliegerklub bieten uns einen Bungalow mit dem Namen „CUMULUS“, inklusive Küchennutzung im Klubhaus, zur Übernachtung an.

Mit einer kulinarischen Empfehlung laufen wir später Richtung Ortschaft und genießen die Abendstimmung auf der „See-Terrasse“.

Regen und tiefhängende Wolken lassen uns am nächsten Morgen am Boden hocken. Die Zeit vertreiben wir uns mit einer Museumsbesichtigung (Oldtimer) in Torsby. Gegen Mittag reist es endlich auf und die Sonne bricht mit aller Kraft durch die Wolken. Da hält uns nichts mehr im Ort. Wir starten mit dem Ziel Stockholm. Aber leider mussten wir erst mal nach Hagfors, einem Verkehrslandeplatz ausweichen, da sich eine Gewitterfront vor uns aufbaute. Der Platz war verwaist. Beim Suchen nach irgend einem Menschen, stießen

wir auf eine offene Halle.

**Da** das Gewitter den Platz erreicht hatte und die Halle fast leer war, zögerten wir nicht mehr lange und schoben die MN da hinein. Aus diesem sicheren Unterstand betrachteten wir das hernieder gehende Gewitter.

**Drei** Stunden später waren wir wieder in der Luft. Stockholm-Barkarby, diesen Platz hatte uns ein dänischer Pilot empfohlen, war nicht mehr weit. Der Einflugpunkt für Barkarby ist ein Wasserturm. Die Anflugstrecke muss genau eingehalten werden, da man sich zwischen den Kontrollzonen der Stockholmer Flughäfen hindurch schlängeln muss. Von diesen Wasserturm geht es dann direkt in den jeweiligen Gegenanflug.

**Am** Abstellplatz empfängt uns ein schwedischer Pilot, der uns behilflich ist eine Übernachtung zu finden. Dieses mal übernachteten wir in einem Hotel in der Nähe des Flugplatzes. Mit seinem Auto bringt er uns noch bis zum Hotel. Nun steht dem Besuch der Stockholmer-Altstadt nichts mehr im Wege. Wieder mal Regen am nächsten Morgen. Mit dem Taxi geht es nach dem Frühstück zum Flugplatz. Auf besseres Wetter wartend, verbringen wir die Zeit in den Räumen des Fliegerklubs. So gegen Mittag stellt sich eine Wetterbesserung ein, die wir ausnutzen und mit dem Ziel Borglanda auf Öland starten.

**Der** Flug führt uns die Ostküste hinunter. Schaumkronen brechen sich am Ufer, wirbeln zwischen den Schären hindurch. Nahtlos breitet sich der Wald an der steinigen Küste aus. Die Stimmung rundet sich mit dem ruhigen (beruhigtem) Klang unseres Motors, der uns immer weiter bringt, ab. Am Horizont sehen wir die Insel Gotland draußen in der Ostsee liegen. Wenig später ist auch Öland auf 12 Uhr zu erkennen.

**In** Borglanda angekommen ist weit und breit kein Mensch zu erreichen. Für uns kein Problem, denn Kalmar ist eine nahe-liegende, zwar teure, Tankmöglichkeit. Bis jetzt brauchten wir keine Lande- und Abstellgebühren zu zahlen. Problemlos werden wir in den Verkehr eingeordnet. Nur beim Tanken müssen wir den „GROSSEN“ den Vorrang lassen.



**Vollgetankt** starten wir nach Höganäs, unserem Tagesziel entgegen.

**Das** letzte mal fliegen wir über die Seen und Wälder Schwedens. In Höganäs hat sich der Kreis unseres Fluges durch das südliche Schweden geschlossen. Mit einer Spezialität des Fliegerklubs, jeden Dienstag (Juni bis August), vom Grill werden wir am Abend noch verwöhnt. Es handelt sich um den sogenannten Flying-Fish. Dahinter verbirgt sich gegrillter fangfrischer Fisch, garniert mit Zwiebeln, Gurken und Petersilie, serviert auf Brot mit einer würzigen Sauce. Dazu noch ein Bier und der Tag erhält ein würdiges Ende.

**Abreise** und Abschied von Schweden, erst mal. Per Fax wollen wir den Flugplan aufgeben. Vergebens, das Faxgerät hatte irgend ein Problem. So gaben wir den Flugplan über Telefon auf. Mit den schicken gelben Schwimmwesten bekleidet flogen wir zurück nach Deutschland, über Seeland und Gedser, mit dem Ziel Purkshof. Die geplante Zwischenlandung brauchten wir nicht in Anspruch zu nehmen, da noch ausreichend Kraftstoff im Tank war. So flogen wir bis Rechlin-Lärtz und tankten da. Der Flugplan wurde bei Berlin FIR geschlossen.

Mit der Landung in Kamenz gehen wunderbare Flugstunden und ein bisschen fliegerische Freiheit zu Ende.

Uwe Kretzschmar

## Wir waren wieder dabei - Berlin-Rundflug 2002

**Wie** alle Jahre wieder, waren wir (Manfred, Uwe, Lutz, Thomas und ich ) auch diesmal vom 30.08.-01.09.02 am Berlin Rundflug beteiligt.

Start und Ziel für die Runde außen um Berlin herum war Schönhagen. Diese Runde ging von Schönhagen, über Zeesen, Fürstenwalde West, Werneuchen, Veltens, Königshorst, Stölln Rhinow, Groß Kreuz und wieder zurück nach Schönhagen. Die geplante Flugzeit betrug 1:43 Stunde und war bei ziemlich bescheidenen Sichten zu bewältigen, besonders die Etappe von Stölln-Rhinow nach Schönhagen. Wir hatten 14 Fotos und eine unbekannte Anzahl von Sichtzeichen am Boden zu finden.

**Die** Landung von der Strecke wurde zusätzlich als Ziellandung gewertet. An diesem Tage gab es die obligaten Ziellandungen im „Vierer-Pack“ am Abend. Da das Wetter abends „besser“ wurde nutzte ich die Nähe zu Potsdam für einen Rundflug über die Schlösser und berühmten Brücken bis in die Kontrollzone von Berlin.

**Der** Sonntag führt uns über die Stadt Berlin, Start Schönhagen, Whiskey 1, ICC, Fernsehturm, Lange See, Tempelhof, Johannisthal und Schönefeld. Die Strecke war „nur“ mit 6 Fotos (bunte Häuser, Flußbiegungen, Waldkreuzung, S-Bahnhof, Flußgabelung in Berlin und eine Straßenüberführung) gespickt.

**Das** Schöne dieser Runde war diesmal, daß wir in Höhen zwischen 1300 und 2000ft fliegen mußten, je nach An- oder Abflugsektor von Tempelhof und Schönefeld, zusätzlich gab es für den tiefen Überflug in Tempelhof noch jede Menge Flugsicherungsanweisungen zum Stress des Bildersuchens, Zeiteinhaltens und Streckeeinhaltens. Am Ende haben wir von 24 teilnehmenden Besatzungen die Plätze 5, 15 und 17 mitgebracht.

**Auch** diesmal haben wir wieder die Fliegerkameradschaft und den sportlichen Wettstreit genossen. Auch 2003 werden wir wieder dabei sein.

Dr. Egbert Gärtner

## Geschichte, Tradition und Zukunft unseres Vereins

Treffen Kamenzer Flugsportveteranen anlässlich des Tages der offenen Tür mit großer Resonanz



Foto einer Grunau-9 vom Fluggelände am Hutberg. Kamenzer Segelflieger bauten die Flugzeuge selbst und flogen es 1930-1943.

Am 24. August 2002 trafen sich anlässlich der Tage der Offenen Tür Kamenzer Flugsportveteranen auf Einladung unseres Vereins. Unter ihnen waren Gottfried Fischer, Günter Lippar, Erhard Rosenkranz, Arno Bock, Paul Prüver ([www.sportflugzeughallen.de](http://www.sportflugzeughallen.de)), Horst Kny, Walfred Pfeiffer, Uwe Baum, Dieter Barthel, Manfred Nabel, Gerhard Kaiser u.a.. Für Paul Prüver und Erhard Rosenkranz war es ein bewegendes Wiedersehen nach 61 Jahren.

Durch eine Geschichtsschreibung über den Flugplatz Kamenz mit seiner kommerziellen und militärischen Entwicklung seit Beginn des vergangenen Jahrhunderts, die Gerhard Kaiser erarbeitete und publizierte, wurde bald der Wunsch geboren, die nicht minder reichhaltige und interessante Entwicklung des Sportfluges zu erschließen. Unter Federführung von Günter Lippar und Erhard Rosenkranz und Mitarbeit vieler Interessierter - stellvertretend für alle sei eine Legende der DDR-Flugsportes - Hannes Höntzsch - genannt, sind inzwischen viele historisch wertvolle Unterlagen zusammengetragen, neue Verbindungen geknüpft und erste zu Papier gebrachte Kapitel sind vielversprechend.

Alle Teilnehmer dieser Veranstaltung überzeugten sich von der erfolgreichen Entwicklung unseres Vereins und wünschten den heute Aktiven weiter so ein Engagement und flugsportliche Erfolge, wie sie auch in der Vergangenheit immer gang und gebe waren..

### Einmalig in Deutschland (?)

Episodenhaft soll hier eine deutschlandweit offensichtlich Einmaligkeit erwähnt werden - Unterlagen von Günter Lippar kann man folgendes entnehmen:

„Im Jahr 1945 sind nach Kriegsende noch 2 intakte SG-38 auf dem Hutberg vorhanden. Durch die Besatzungsmächte (Potsdamer Abkommen) waren in dieser Zeit Deutschen fliegerische Aktivitäten verboten. Anders in Kamenz - der sowjetische Kommandant gestattet hier das Fliegen bis in den Herbst 1945.

Mit Hilfe des sowjetischen Kommandanten konnten aus Volkersdorf und Ottendorf-Okrilla mehrere Gleit- und Segel-

flugzeuge geholt werden. Der Transport erfolgte von Hand (Transporthänger und Kullerchen an der Gabel).

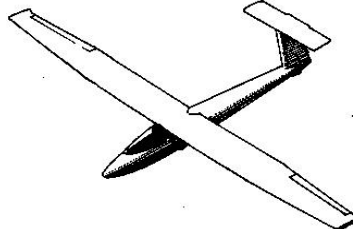
Am 27. Juli 1945 startete der Kamenzer Manfred Böttcher zu einem Rekordflug von 1,5 h auf einem Baby. Eine großartige Leistung, wenn man sich den Hang am Hutberg betrachtet.

Im Herbst 1945 mussten die Flugzeuge in die Schule auf dem Gickelsberg gebracht werden. Die älteren Flugzeuge blieben in der Halle zurück und wurden dann durch Unbekannte samt Halle zerstört. Vom Gickelsberg kamen die Flugzeuge zur Kommandantur auf dem Stalinplatz- heute Lessingplatz. Dort wurden sie mit der Zeit zerstört. Die Beschläge konnten später durch Hannes Höntzsch gerettet werden und wurden dem neu entstehenden Segelflugzeughaus zur Verfügung gestellt. Auch konnte Hannes Höntzsch eine Anzahl Gummiseile retten und sie bei Erhard Rosenkranz einlagern. Diese Seile wurden später nach 1950 in Großrückerswalde verwendet.

Das war das Ende des ersten Kapitels nach „Nachkriegs-Segelfluges“ in Kamenz.“

Hans Jank

### Die Jugendgruppe



Ja - es gibt sie noch. Sie nehmen mit Begeisterung an der Ausbildung im Segelflug teil, arrangieren sich fleißig bei vielen Arbeiten am Bau,

lernen Fluglehre, Aerodynamik und machen umso mehr, was sie von ihren Fluglehrern mit 15 Jahren wie selbstverständlich ihre ersten Alleinflüge.

Es ist sicherlich bekannt, dass die Aktivität der Jugendgruppe im Verein im letzten Jahr etwas zu wünschen übrig lässt - dies ist aber nicht auf einzelne Personen zu beziehen. Dennoch, die Jugendgruppe organisierte in einigen Schulen Werbung für unseren schönen Sport und Michael Lucas dekorierte ein Werbe-Schaufenster in Dresden. Positiv ist weiterhin zu erwähnen, dass nun unsere Vereinsjugend-Homepage im Internet, die Arne Riemer erstellte, aktiv ist.

Dies gibt uns einen Ansporn, es im kommenden Jahr besser zu machen. Mit der Unterstützung der etwas "älteren Hasen" wird uns das auch sicherlich gelingen.

Nicht zu vergessen bleibt, dass der Anteil von Jugendlichen im Verein zwischen 10 und 27 Jahren immerhin ca. 30 % beträgt und damit einen großen Teil zum Clubleben beiträgt. Auch kann der Verein wieder in der kommenden Saison mit unserer tatkräftigen Unterstützung rechnen.

Daniel Meißner



## Entwurf unseres Jahres-sport-Kalenders 2003

21. Februar 2003	Beratung Motorflieger des Vereins in Pulsnitz (Einladung Lutz Kern)
22. Februar 2003	Planungsversammlung der Segelflugehrer und Winden-fahrer für Vereinsflugbetrieb
<b>23. Februar 2003</b>	<b>Jahreshauptversammlung</b>
15. März 2003	<b>Erster Vereinsflugbetrieb Saison 2002</b>
18. - 24. April 2003	<b>Osterlehrgang</b>
24. Mai - 1. Juni 2003	<b>Streckenflugehrgang</b>
27. Juli - 10. August n.n.	<b>Sommer-Lehrgang</b> Tage der offenen Tür des Vereins
4. Oktober 2003	Hallenfete
18. - 26. Okt. 2003	<b>Herbstlehrgang</b>
26. Oktober 2003	<b>letzter Flugbetrieb Saison 2003</b>
n.n.	Navigations-Ralley 2003
n.n.	Technische Schulung / Unter-weisung Winterbauprogramm
n.n.	Weihnachtsfeier

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

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



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

## Internetpräsenz des Vereins mit neuen Outfit

Wer es noch nicht entdeckt hat – unsere Internetseite hat seit Oktober 2002 ein neues Outfit und einige inhaltliche Erweiterungen. Angefangen bei einer nun einprägsamen neuen Adresse <http://www.fc-kamenz.de>, die durch einen Wechsel des Providers möglich wurde, können wir nun auch einige Wünsche unserer Mitglieder erfüllen. Neben Aktualität und der Einrichtung eines „öffentlichen“ Gästebuches wurde ein vereinsinterner Bereich, der durch ein Passwort geschützt ist, eingerichtet. Das Passwort erhalten Mitglieder des Vereins von einem Vorstandsmitglied.

Im vereinsinternen Bereich sind wichtige und grundlegende Dokumente hinterlegt, auch Termin- und Dienstpläne, Protokolle von Mitgliederversammlungen, Kopiervorlagen usw. sind hier zu erfahren. Schließlich wurde ein vereinsinternes Mitgliederforum eingerichtet, in dem alle Mitglieder des Vereins nahezu kostenlos und schnell kommunizieren und korrespondieren können. Sicher ist es insbesondere für die „fernstehenden“ Mitglieder ein Gewinn, zu Vereinsangelegenheiten gut informiert zu sein. Nehmt es bitte in Besitz, denn diese Möglichkeiten leben nur von den Aktivitäten der Mitglieder.

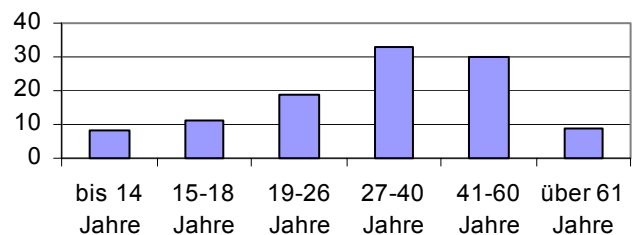
Die neue Homepage funktioniert mit aktuellen Microsoft-Explorem (ab Version 5.5), AOL und auch mit dem Opera-Browser. Probleme zeigten sich mit älteren Netscape-Browsern sowie bei Linux / Unix - Browsern, soweit ich sie einmal ausprobieren konnte, da u.a. für die Passwortabfrage eine besondere Programmiersprache verwendet wurde.

Auch unsere Jugendgruppe unter Federführung von Arne Riemer hat eine gut gelungene Homepage der FCK-Jugendgruppe unter <http://mitglied.tripod.de/fliegen1986> eingerichtet.

Die Einrichtung von neuen e-mail-Adressen für die „leitenden Mitarbeiter“ des Vereins ([name@fc-kamenz.de](mailto:name@fc-kamenz.de), [info@fc-kamenz.de](mailto:info@fc-kamenz.de) usw.) kann nun auch erfolgen und bedarf einer „Architektur“, die unseren Vereinsbedürfnissen entsprechen muss.

Hans Jank

## Alterszusammensetzung FCK



## Flugsportarten im FCK 2002

