FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

Kamenzer Luftpost

1. Januar 2004

Vereinsinterne Publikation des Fliegerclubs Kamenz e.V., 01917 Kamenz, Auenweg 13 ☎(03578) 305706
Mitglied im Luftsport-Landesverband Sachsen e.V. im DAeC, des Landessportbundes Sachsens e.V. sowie im Kreissportbund Kamenz e.V. ✶✶✶ Bankverbindung: Sparkasse Westlausitz BLZ: 85050300 Konto-Nr.: 3000011926

www.fc-kamenz.*de*

Mit viel Zuversicht in die neue Flugsaison

Wir können auf ein unfallfreies und erfolgreiches Jahr 2003 zurückblicken. Thermisch und fliegerisch war dieses Jahr das bisher stärkste für unseren Verein seit 1990, was Ihr an der Anzahl der Starts und der geflogenen Streckenkilometer ersehen könnt. Auch ist es uns gelungen, den Hallenanbau soweit zu vollenden, dass er genutzt werden kann. Im März erfolgte die Abnahme der Werkstatt als LtB durch das Luftfahrtbundesamt. Das Objekt Siedlungsweg konnte termingerecht an den Nachnutzer übergeben werden und der Umzug nach Zschornau erfolgte planmäßig. Nun sind noch Restarbeiten am Innenausbau und bei den Außenanlagen zu tun. Die Ersatzbepflanzung für die gefällten Pappeln ist wie von den Behörden gefordert ausgeführt worden.

Unsere Jugendgruppe hat im vergangenen Jahr beim Landesjugendvergleichsfliegen in Laucha als Mannschaft den 2. Platz erkämpft, Falk Wettig in der Einzelwertung ebenfalls den 2. Platz und sich damit für die Teilnahme am Bundesjugendvergleichsfliegen qualifiziert. Das ist ein schöner Erfolg für unsere jungen Piloten, und es wäre wünschenswert, daran in diesem Jahr wieder weiter zu arbeiten. Insgesamt sind die Aktivitäten unserer Jugendgruppe positiv zu würdigen.

Die aus der Hauptversammlung 2003 hervorgegangenen AG Zukunft ist in Form einer Mitgliederbefragung tätig geworden und wird auf der diesjährigen Hauptversammlung erste Ergebnisse präsentieren.

Sehr gut besucht war unser Leistungslehrgang im Mai. Der Luftsportverein Husum war zu gast und kündigte für dieses Jahr sein Kommen mit mehr Fliegern an. Für den Sommer hat sich der Luftsportverband Niedersachsen entschieden, seinen Streckenfluglehrgang vom 1.-14. August 2004 in Kamenz durchzuführen. Es werden ca. 40 Teilnehmer erwartet. Dafür werden natürlich Helfer benötigt (Schlepp-Piloten, Windenfahrer, Startleiter usw.). Diese melden sich namentlich beim Vorstand.

Da solche Gastfluglager immer gut für die Vereinskasse und fürs Renommè sind, müsste in Kamenz auch möglich sein, was auf den anderen Flugplätzen schon lange üblich ist und Helfer teilnehmen. Die Nachfrage von Fremsvereinen ist groß, wir mussten leider schon den Luftsportfreunden Dortmund aus Kapazitätsgründen absagen.

Im Vorfeld der Mitgliederversammlung geben wir zur Kenntnis, das Andreas Gehb seine Funktion als 2. Vorsitzender abgeben wird. Ein Nachfolger wird benötigt, Interessenten möchten bitte bedenken, dass Behördengänge im Kamenz während des Tages (Arbeitszeit) zu erledigen sind.

Zu vereinsinternen Dingen möchte ich mich noch in zwei Angelegenheiten äußern. Es ist zu beobachten, dass einigen Mitgliedern die Bereitschaft, Dienste zu übernehmen, grundsätzlich fehlt (z.B. Windenfahrer, Baudienstverantwortlicher). Dies sorgt natürlich bei anderen Mitgliedern berechtigterweise für Frustration. Des Weiteren gibt es zuweilen Querelen, wenn Mitglieder mit Leitungsbeschlüssen nicht einverstanden sind und sich gegen diese Beschlüsse stellen. Jeder hat die Möglichkeit, Einfluss auf die Leitungsbeschlüsse zu nehmen, bevor sie gefasst werden: in der Leitungssitzung, die öffentlich ist und monatlich stattfindet (Termin zu erfragen oder siehe im Protokollbuch im Büro). Die Vorstandsmitglieder sind von den Mitgliedern gewählt und damit berechtigt und verpflichtet, Entscheidungen für den verein zu treffen. Wer mit der Vorstandsarbeit generell nicht einverstanden ist, hat die Möglichkeit, sich selbst in dieses Funktion wählen zu lassen.

Die Frage lautet doch: Was bringt uns als Verein voran? Indem wir zusammenarbeiten jeder ein bisschen mehr Verantwortung übernimmt, ist doch schon ein gutes Stück getan
In diesem Sinne ein erfolgreiches Flugjahr 2004.

Euer Marko Grilz

Aus dem Inhalt

Vereinsflugaktivitäten im Spiegel der Statistik	2, 3
DMSt 2003 ein großer Schritt nach vorn	4, 5
Aktivitäten unserer Jugendgruppe	6
Auf nach Osten! - Bericht von Uwe Waurig	8
Bericht zu Vereins-Finanzen	9
Entwurf Jahressportkalender 2004	10
Zur Tätigkeit unserer Ausbildungsstätte	11
Bericht des Technischen Leiters	12, 13
So sehen uns unsere Gäste - von Dieter Gasthuber	14
Vereins - Zlin über dem Nordkap	15
Historisches zum Segelflug in Kamenz	17
Frank, Susanne und EMYL	18

Nicht vergessen: Jahreshauptversammlung und Neuwahl des Vereinsvorstandes am 7. März 2004 **(s. Seite 14)**

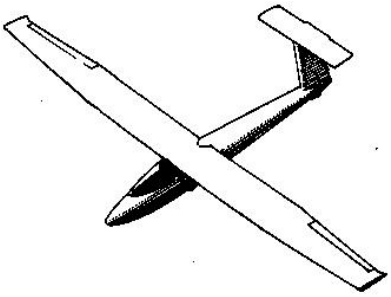
Durchgestartet

2003 — Verein mit neuen Schwung und beeindruckenden Ergebnissen

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

	Flugzeug	Kennzeichen	2002		2003		Veränderungen gegenüber Vorjahr	
			Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts
Segelflugzeuge	Bocian	D - 9032	110:40:00	725	159:22:00	595	144%	82%
	Bocian	D - 3513	0:00:00	0	163:05:00	797	-	-
	Bocian	D - 3343	99:12:00	575	0:00:00	0	-	-
	Pirat	D - 1734	37:51:00	47	110:46:00	99	293%	211%
	Pirat	D - 4775	30:15:00	60	78:26:00	58	259%	97%
	Pirat	D - 1695	42:37:00	127	108:41:00	128	255%	101%
	Pirat	D - 6728	14:18:00	21	113:01:00	80	790%	381%
	Pirat	D - 7794	29:05:00	63	153:32:00	153	528%	243%
	Puchcz	D - 7116	54:59:00	162	121:31:00	203	221%	125%
	Jantar	D - 2427	40:48:00	12	148:26:00	32	364%	267%
	Foka 4	D - 2231	0:00:00	0	12:36:00	3	-	-
	Cobra	D - 6307	3:46:00	11	74:03:00	31	1966%	282%
	LS - 1	D - 0489	48:31:00	44	74:31:00	30	154%	68%
	Gäste	versch.				128		
		Summe	512:02:00	1.847	1318:00:00	2.327	257%	120%
Motorflugzeuge	Ogar	D - K FCK	95:07:00	215	47:14:00	123	50%	57%
	Wilga	D - EWBG	17:59:00	143	20:37:00	191	115%	134%
	Wilga	D - EWRZ	22:34:00	161	52:17:00	397	232%	247%
	Z - 42 MU	D - EWMN	47:39:00	120	119:52:00	200	252%	167%
	Z - 42 MU	D - EWNO	28:00:00	99	0:00:00	0	-	-
		Summe	211:19:00	738	240:00:00	911	114%	123%
		Gesamt	723:21:00	2.585	1.558:00:00	3.248	215%	121%

In der vergangenen Flugsaison kamen 11 Segelflugzeuge, ein Motorsegler „Ogar“, ein Motorflugzeug Z-42 MU sowie 2 Wilgas zum Einsatz. Für die Segelflieger standen durchgängig 2 Schleppwinden zur Verfügung.



Besonders erfreulich ist die hohe Auslastung unserer Segelflugzeuge mit im Mittel über 100 Flugstunden/ Segelflugzeug und Jahr. In diesem Bereich stimmen dann auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Nutzung dieser Sportgeräte. Die Nutzung unseres Motorseglers ist, bezogen auf das Vorjahr, gering rückläufig.

Höhepunkte im Leben unserer Flugzeuge 2003:

Motorflug:

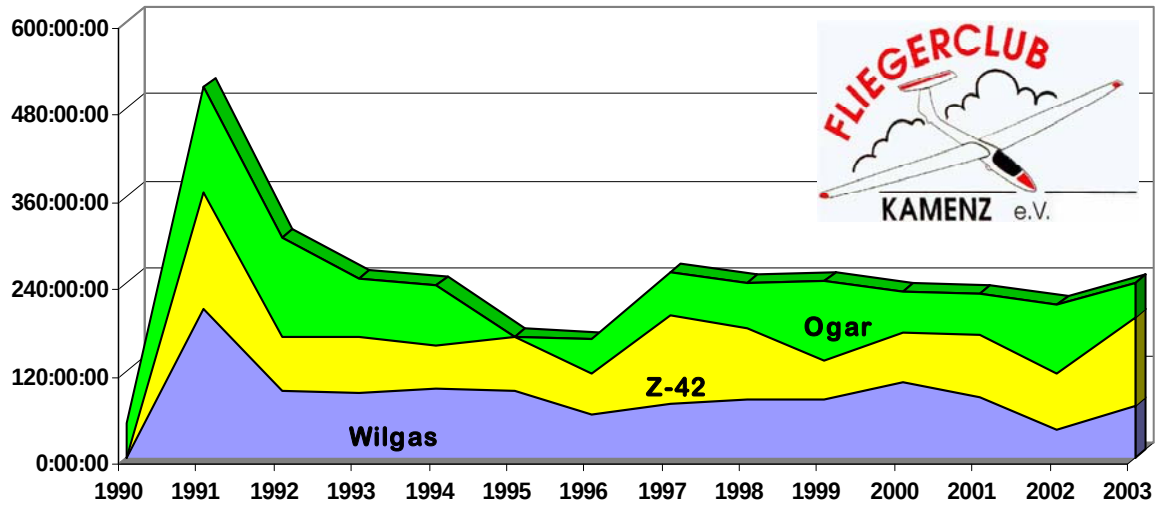
Wilga D-EWRZ 03.06.03 Dieter Eisold 5.000. Start n. GÜ
Z-42 D-EWMN 25.05. 03 Rolf Reichert 5.000 Starts n. GÜ
Z-43 D-EWMN Im Monat Juni 6.975 km über Land geflogen !

Segelflug:

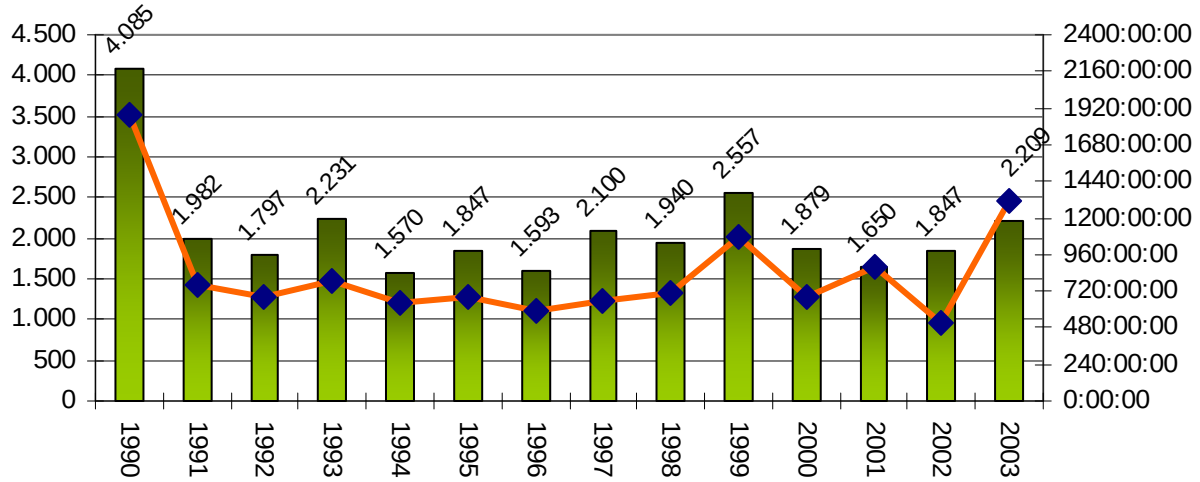
Pirat D- 7794 29.03. Falk Wettig 1.500 Start n. GÜ
Pirat D-1695 20.07 Henry Albrecht 2.500h Gesamtflugzeit
Jantar D-2427 29.05. Frank Pfeil 2.000h Gesamtflugzeit

Bocian D-3513 05.08. Groß / Kischko 9.999 Starts n. GÜ
05.08. Groß / Lange 10.000 Starts n. GÜ
13.000 Starts Gesamt Nabel/Wangemann
Bocian D-9032 31.05. Michael Hantke 1.500h n. GÜ

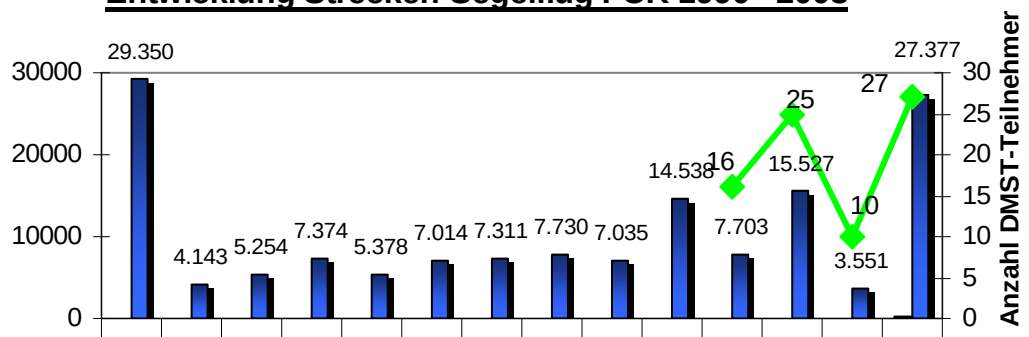
Flugzeiten Motorflugzeuge des Vereins 1990 - 2003



Fliegerclub Kamenz e.V.
Starts und Flugzeiten mit Vereins-Segelflugzeiten 1990 - 2003



Entwicklung Strecken-Segelflug FCK 1990 - 2003



	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Wertungsflüge											31	45	15	134
Strecken-km	29.35	4.143	5.254	7.374	5.378	7.014	7.311	7.730	7.035	14.53	7.703	15.52	3.551	27.37
Teilnehmer											16	25	10	27

Ein großer Schritt nach vorn

Ralph Wettig zieht Bilanz im Leistungs-Segelflug

Das vergangene Jahr war was die Anzahl der geflogenen und durch Logger oder Foto dokumentierten Streckenkilometer betrifft das mit Abstand beste Jahr seit Bestehen des FCK. Auch die Anzahl der Piloten die im vergangenen Jahr Flüge eingereicht haben war seit 1990 noch nicht wieder erreicht worden, aber es hätten auch noch einige mehr sein können, wenn sie beruflich oder familiär nicht so eingespannt gewesen wären. Dies lässt sich aber leider nicht ändern, soll auch auf gar keinen Fall ein Kritikpunkt sein.

Worin liegen nun die Gründe für die vielen Flüge im letzten Jahr? Zum einen unbestreitbar am sehr günstigen Wetter, zum anderen aber auch an der Anzahl der zur Verfügung stehenden Flugzeuge. Ganz großen Anteil hat meiner Meinung aber auch die Verfügbarkeit der Logger. Mit diesen Geräten ist die Vorbereitung und Auswertung des Fluges wesentlich einfacher und schneller geworden als mit dem Fotoapparat (Fotoformular, Wendepunkte...). Auch hat sich im letzten Jahr gezeigt, dass es auch bei uns mit relativ wenig Organisation möglich war, an einigen Wochentagen außerhalb von Lehrgängen bei gutem Wetter zu fliegen. Nicht zuletzt habe ich den Eindruck, dass es doch mehr Leute gereizt hat, mal vom Platz wegzufliegen, ohne gleich 300 oder mehr Kilometer fliegen zu müssen.

Zu den Fragen der Auswertung der Flüge gibt es auch ein paar Anmerkungen. Am Beginn der Streckenflugsaison im letzten Jahr hatten wir ein paar „Startprobleme". Zum einen hatten wir nicht rechtzeitig die Auswertesoftware OLC / DMSt zur Verfügung, zum anderen fehlte der Internetzugang. Als das alles klappte, machte unser PC schlapp und musste durch ein anderes Gerät ersetzt werden. Das diese Probleme trotz unserer gegenwärtig angespannten Finanzsituation gelöst wurden haben wir der Initiative und Mühe von Egbert Gärtner, Hans Jank, Wolfgang Ferner, Eric Bohling und noch einem Spender für die Software zu danken (hoffentlich habe ich keinen vergessen!). Heiko Rabold vom Aero-Team Klix unterstützte uns ebenso mit Rat und Tat bei der computergestützten DMST -Auswertung und korrigierte ein paar anfängliche Fehler. Also hier noch mal ein ausdrückliches Dankeschön an diese Leute und ich glaube nicht nur von mir! Dennoch sind uns durch die knappe Meldefrist beim OLC dennoch 204 km Flugstrecke in der Wertung verloren gegangen, so das wir in der OLC- Wertung etwas schlechter sind als bei DMSt, obwohl beim OLC durch die andere Bewertung ja eigentlich mehr Kilometer angerechnet werden. Ist aber zu verschmerzen. Weniger zu verschmerzen sind aber Ausfälle der Loggertechnik, da dadurch der Flug für die Wertung komplett verloren geht. Dies war zwar nur 2x der Fall, hat aber seine Ursache im Umgang mit den Geräten! Hier müssen wir in Zukunft sorgsamer sein. Ein Hauptproblem (Stromversorgungskabel) werden wir diesen Winter durch Einbau fest verlegter Kabel in all unsere Flugzeuge lösen. Ebenso werden wir für alle Maschinen sinnvolle Loggerhalterungen bauen (selbstverständlich unter Beachtung eventueller Sichtbehinderungen und der Möglichkeit eines sicheren Haubennotabwurfes).

Ein paar Anmerkungen zu den durchgeführten Flügen. Sicher, andere sind viel mehr und viel weiter geflogen, aber man darf auch nicht vergessen das viele von Ihnen dies (was ich auch jedem gönne) auf ihren privaten Maschinen getan haben . Dennoch, durchschnittlich 204 km Flugstrecke pro durchgeführten Flug kann sich sehen lassen. Das wir in Sachsen nach Klix die meisten Piloten hatten die Flüge eingereicht haben spricht auch für sich. Gut empfand ich auch, das nicht wie in vergangenen Jahren jeder in eine andere Richtung geflogen ist, sondern das man begonnen hat sich vor dem Flug abzusprechen und auch untereinander während des Fluges (zum Leidwesen unserer Flugleiter) verständigt hat, sowie auch gemeinsam geflogen wurde. Das war zwar alles nicht perfekt, aber wir wollen ja im kommenden Jahr noch was zum verbessern haben. In diesem Sinne freue ich mich schon auf die neue Saison.

Vergleich Flugsportvereine DMST 2003 aus Landeswertung Sachsen

	1.Platz Klix	2.Platz Pirna	4. Platz Kamenz	5.Platz Großrückerswalde
Strecken-km	118.187	68.459	27.377	26.132
DMST-Punkte	115.579	70.098	30.987	25.966
Anzahl Piloten	36	22	27	16
km /Flug	354	288	204	280
Punkte / Flug	346	296	231	279
km /Pilot	3.282	3.112	1.014	1.633

Leistungssegelflug - worüber wir ganz besonders froh sind

Jugendgruppe versus „Alte-Herren-Riege“ (die es so gesehen gar nicht gibt)?

Michael Lucas (21) wurde von unserer Jugendgruppe auch in die Spur geschickt, um aus den vielen computergestützten statistischen Daten einige weitere Vereins-high-light´s ins rechte Licht zu rücken. Wo lagen 2003 unsere Stärken? - zweifelsohne in der hohen Beteiligung und dem Sportsgeist unserer Jugendgruppe und denen, die altersmäßig noch sehr nahe dran sind. Mit unseren Piraten und Bocianen wurden Strecken geflogen, mit denen wir uns sehen lassen können. Hier entwickelt sich etwas, um das uns sicher viele Flugsportvereine beneiden - mit uns wird in den kommenden Jahren zu rechnen sein.

Roger Lehmann gewann den „Bocian - Pokal“ 2003 mit einem deutschlandweit besten Streckenflug über eine Distanz von 316 km.

Die folgende Tabelle zeigt einen Überblick der 2003 erreichten Leistungen unseres Vereins:

Flugzeugtyp	Flüge	Anteil	Größte Strecke	Piloten
Jantar 2b	23	17 %	627 km	Olaf Heinze
LS 1-c	16	12 %	362 km	Robert Mammitzsch
Cobra 15	13	10 %	256 km	Frank Pfeil
Puchacz	8	6 %	224 km	Uwe Waurick
Pirat	66	49 %	398 km	Michael Lucas
Bocian	7	5 %	316 km	Roger Lehmann
Foka4	1	1 %	235 km	Lutz Kern

Zum Vergleich die drei besten Piratflüge in Deutschland:

Platz 1	Ingo Trentelj	552 km	Aero.Team Klix
Platz 2	Michael Lucas	398 km	FC Kamenz
Platz 3	Daniel Meißner	347 km	FC Kamenz

Michae Lucas, FCK absolvierte den besten Piratflug in der Junioren-Clubklasse deutschlandweit.

Vergleich der Piratflüge in Flugsportvereinen:

Top 10 — Anzahl der eingereichte Wettbewerbsflüge

Verein	Anzahl	gesamt	Anteil
FC Kamenz	66	134	49 %
Aero-Team Klix	21	334	6 %
FC Brandenburg	17	295	6 %
FC Roitzschjora	16	68	24 %
LSV Neuhausen	15	255	6 %
FC Großrückerswalde	11	93	12 %
FSC Halle-Oppin	11	191	6 %
SFC Erfurt	10	115	9 %

Pilot	Anzahl der Flüge
Michael Lucas	17
Robert Mammitzsch	13
Olaf Heinze	12
Ines Wettig	9
Lutz Kern, Roger Lehmann	8
Oliver Theilig, Ralph Wettig, Wolfgang Ferner, Karlfried Gallus, Uwe Waurick	6
Daniel Meißner, Henry Albrecht	5
Frank Pfeil, Michael Handtke, Günter Groß, Falk Wettig, Martin Kumbier	3
Karsten Hummitzsch, Bernd Dunkel, Susanne Pfeil	2
Eric Bohlic, Dieter Eisold, Mario Ettelt, Uwe Schädel, Ullrich Scheffler	1

Top 10 - absolvierte Strecken – km

Pilot	Strecken—km
Olaf Heinze	3.608 km
Michael Lucas	3.165 km
Roger Lehmann	2.282 km
Robert Mammitzsch	2.202 km
Ralph Wettig	1.730 km
Ines Wettig	1.668 km
Lutz Kern	1.539 km
Oliver Theilig	1.227 km
Wolfgang Ferner	1.158 km
Daniel Meißner	1.143 km

Links– oder Rechtskreiser?

Auch vor einer Auswertung der Fluggewohnheiten der Vereins-Segelflieger wurde nicht halt gemacht. 42 % sind überwiegend Linkskreiser und 58 % suchen als Rechtskreiser ihre Chance beim thermischen Fliegen.

Als König der Rechtskreiser wurde Pfeily ermittelt. Er brachte es fertig, bei einem Flug am 2. August 2003 über 5 Stunden nicht einen einzigen Linkskreis zu fliegen.

Jugendgruppe - Erfolge des Vorjahres setzen neue Maßstäbe

Die Flugsaison 2003 ist nun vorbei und auch die Jugendgruppe hat sich zusammengesetzt und ein Resümee gezogen.
Leider haben wir uns mehr vorgenommen für dieses Jahr als nun am Ende zustande gekommen ist, dennoch ist eine positive Entwicklung in der Leistungsbereitschaft der Jugend zu sehen.

Hervorzuheben sind dieses Jahr Falk Wettig, Martin Kumbier und Arne Riemer welche unseren Verein würdig im Landesjugendvergleichsfliegen vertreten habe, wobei Falk sogar den Sprung in das Bundesjugendvergleichsfliegen geschafft hatte. Dort hat er zwar nicht gewonnen, aber trotzdem eine sehr ordentliche Leistung hingelegt!
Ebenso wurde dieses Jahr der Landewettbewerb und ein Volleyball-Turnier von der Jugendgruppe organisiert, wobei das sportliche Event aufgrund der extremen Hitze im Sommerlager abgesagt wurde.

Am Ende dieses Jahres, welches sehr erfolgreich für unsere Position in der DMST war, können auch die Flugschüler auf viele Erfolge zurückblicken. Viele konnten sich endlich „Freifliegen“ und auch noch andere Ausbildungsabschnitte abschließen, was natürlich auch mit dem tollen Wetter in fast allen unseren Lehrgängen zusammenhängt.
Dabei wollen wir auch unseren Dank an die Organisatoren und die beteiligten Fluglehrer richten, ohne denen das nicht möglich gewesen wäre!

Dennoch gab es auch Situationen – vorrangig im Sommerlager - bei denen es zu Konflikten zwischen Jugendgruppe und Fluglehrern bzw. Vorstand kam. Das extrem warme Wetter hat natürlich auch an den Kräften unserer jüngeren Kameraden/innen gezehrt, weshalb dieses auch gerne einen Tag Pause machen wollten bzw. mal einen Tag „Feiern“ und am nächsten Tag ausspannen. Es sollte den Flugschülern vorbehalten sein, bei solchen stressigen Lehrgängen, sich selber die Freizeit zum ausspannen einteilen zu dürfen.

Ebenso ist teilweise aufgefallen, dass die Aufgaben die der Flugbetrieb mit sich führt, nicht immer gut verteilt wurden wodurch einige Flugschüler wenig bzw. gar nicht an so einem Tag fliegen konnten.
Im Sommerlager hat die Schulung oberste Priorität, weshalb auch die „Lizenzen“ dieses unterstützen sollten. Das beginnt bei der Einteilung des Club - bzw. Küchendienstes und endet beim Lepo fahren. Daran sollten sich auch die Fliegerkameraden beteiligen, die nicht so oft auf dem Flugplatz sind und deshalb Ihr Hauptaugenmerk nur auf das Fliegen richten.

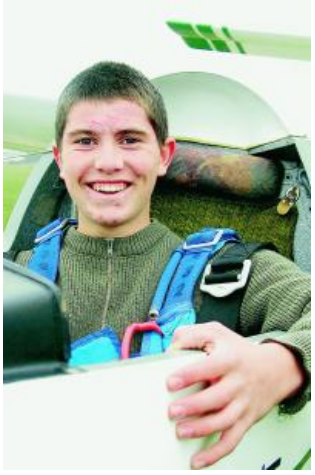
Ich hoffe, das sich bei den angeführten Kritikpunkte nicht die falschen Leute angesprochen fühlen, auch der Jugendgruppe ist nicht alles gelungen, was sie sich vorgenommen hatte. Was wir damit verdeutlichen wollen ist, dass das Zusammenspiel zwischen der Jugend und den erfahrenen Lizenzpiloten noch ausbaufähig ist und das das Segelfliegen Freizeit ist. Immerhin verbringen ja alle, die auf den Flugplatz kommen, Ihre Freizeit da draußen und sollten dabei auch noch Spaß haben!

Robert Mammitzsch

Bundesjugendvergleichsfliegen 2003 in Wershofen/ Eifel

Falk Wettig (16) erreichte respektable Ergebnisse

Ja ich war dabei und alles begann als ich in Taucha zum Landesjugendvergleichsfliegen den 2. Platz belegte und mich somit qualifizierte. Die lange Reise begann am 25. September. Heinz - Dieter Schüch und sein Sohn Benjamin vom FC Görlitz, der sich ebenfalls qualifizierte hatte, holten mich in Kamenz mit dem Piraten ab und wir kamen ohne Umwege und Staus nach ca. 8,5 Stunden in Wershofen (Eifel) an.



Am nächsten Morgen nach dem zeitigem Aufstehen und dem Frühstück folgte das obligatorische Briefing. Anschließend wurden die Einweisungsflüge mit der ASK 21 durchgeführt und dann konnten wir mit den Trainingsflügen beginnen. Das war auch gut so, zumindest für die anderen, da sie sich so sehr an das Seil hingen, dass sie an einem Nachmittag 8 Sollbruchstellen „killten“. Nach Abschluss des Trainings rüsteten wir den Piraten wieder ab da wir ihn nicht in die Halle bekommen hatten. Am Samstag wurde es dann ernst. Ich bin schon um 5 Uhr aufgestanden, da es nur zwei Duschen gab (einmal heiß und einmal kalt). Anschließend ca. 6.30 Uhr gab es „SUNRISE Frühstück“. Danach rüsteten wir unseren Piraten auf. Jedoch war es noch dunkel und arschkalt. Der Wettkampf begann sehr früh und so kam es, das der erste Start schon 7.30 Uhr raus ging. Es folgten dann für alle 3 Starts.

Bei jedem Flug wurden Start, Slip und Ziellandung bewertet. Zum ersten kam ein Wechselkreis mit 45°, beim zweiten die Hochgezogene Fahrtkurve und beim Letzten die Rollübung hinzu. Mit den ersten beiden Flügen war ich zufrieden da ich jeweils in der Luft ganz gut war und beide Landungen im Nullfeld platzierte. Jedoch habe ich den dritten versaut. Ich bin schon mit Rückenwind gestartet, über die Rollübung brauchen wir nicht reden, der Slip ging einigermaßen, aber dann habe ich kein einziges Feld mehr getroffen. Zwischendurch sind wir mit den Lepos zu den Winden gefahren (Tempo 70). Es gab zwei Winden eine Eintrommelwinde und eine Elektrowinde. Nach kurzem Staunen fuhren wir mit den Lepos wieder zurück. Die Seile wurden parallel ausgezogen (Tempo 60). Als der Wettkampf gegen 15 Uhr mit 150 Starts beendet wurde, rüsteten wir den Piraten ab.

Am Abend gab es dann die Siegerehrung. Janek Wollert aus Rothenburg belegte Rank 23, ich Rank 21 und Benjamin Schüch aus Görlitz wurde bester Sachse auf Rank 19. Anschließend folgte eine große Party, aber dazu brauche ich ja nichts zu sagen. Am Sonntag bauten wir die Zelte ab und lichteten uns noch fürs Gruppenfoto ab, als wir eine LS-4 in den Himmel stemmten. Danach fuhren wir zügig nach Hause und kamen wieder ohne Stau durch.

Im großen und ganzen war ich mit Bundes- sowie Landejugendvergleichsfliegen zufrieden, da man andere Plätze sieht und andere Leute trifft. Somit kann ich jedem empfehlen, wer die Chance hat, daran teilzunehmen.

Falk Wettig

Entwurf unseres Jahressport-Kalenders 2004

6. März 2004	Segelfluglehrer-Beratung
n.n.	Beratung Motorflieger des Vereins
7. März 2004	Jahreshauptversammlung und Neuwahl des Vereinsvorstandes *Alle Lizenzpiloten bitte Kopie von Lizenz bzw. vom gültigen med. Tauglichkeits-zeugnis mitbringen!*
13. März 2004	Beginn Vereinsflugbetrieb 2004 (Windenprüfung / Werkstattflüge)
20. März 2004	Beginn regulärer Vereinsflugbetrieb
9.—18. April 2004	Osterlehrgang
15— 23.Mai 2004	Leistungsflug-Lehrgang
23. –31. Mai 2004	bei Bedarf Fortsetzung Leistungs-Flug-Lehrgang
4.—6. Juni 2004	Flugplatzfest Kamenz
17. Juli-1. August 2004	Sommerlager
1.-15. August 2004	Trainingslager Junioren aus Niedersachsen
9.-17. Oktober 2004	Herbstlehrgang
24. Oktober 2004	Letzter Vereinsflugbetrieb 2004
n.n.	Landewettbewerb
n.n.	Weihnachtsfeier

✸✸✸

Vereinsflugbetrieb in unserer Flugsaison an allen Wochenenden und Feiertagen sowie nach Vereinbarung. Bitte ggf. Aushänge im Vereinsheim beachten! Aktualisierung unseres Jahressportkalenders erfolgt auf unserer Vereins-Homepage (http:*//www.fc-kamenz.de*).

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

✸✸✸

Siegmar Melcher und die Bravo Golf

Wilga D-EWBG nach über 14.000 Landungen im Top-Zustand

So kennen wir den gebürtigen Bautzener (54), freundlich, mit Sachverstand und viel Geschick. „Was Siegmar anfasst, hat Hand und Fuß“ - so seine Mitstreiter in der Technik und Fliegerei. Die Durchführung der vorgeschriebenen Wartungsarbeiten und Kontrollen an den beiden Wilgas sind umfangreich - hierbei steht ihm Dirk Scheiling (39) mit gleichem Engagement zur Seite. Melchers fliegerische Laufbahn begann 1963 als Segelflieger in Klix, Erwerb der Segelflugerlaubnis 1966, Silber-“C“ 1976 und schließlich nach einer beruflich bedingten Unterbrechung der fliegerischen Tätigkeit 1978 Beginn der Motorflug-Ausbildung.

Inzwischen sind in seinem Flugbuch über 4.600 Starts mit 620 Flugstunden sowie eine Qualifizierung als Motorflugzeugwart vermerkt.

Hans Jank

Mein erster Alleinflug

Am 31. Juli d. J., einem sehr heißen Sommertag setzte ich mich zunächst nichts ahnend mit meinem Segelfluglehrer Uwe Waurick in den Bocian und flog in der Platzrunde meine gewohnten Übungen. Nach 3 Starts schätzte Uwe Waurick ein, dass dem ersten Alleinflug nichts mehr im Weg stehe. Nun musste ich einem zweiten Fluglehrer, Bernd Dunkel, mein Können zeigen. Nachdem dieser Flug auch gut klappte, räumte Uwe den Fallschirm vom hinteren Sitz und ich fing an, vor Aufregung zu zittern.

Nun saß ich allein im Flugzeug, machte meine Vorflugkontrolle - als ich dann sah, wie sich das Windenseil straffte, war ich mir meiner Aufregung gar nicht mehr bewusst - ich musste mich auf den Start konzentrieren. Nachdem ich das Seil in einer Höhe von ca. 300m auskuppeln konnte, legte sich die größte Anspannung. Ich flog 2-3 Kreise, meldete mich über Funk an der Position und bereitete die Landung vor. Nach der vierten Kurve suchte ich mir einen Abfangpunkt und brachte das Flugzeug heil und sicher zu Boden. Ich war glücklich, als Uwe mir von ganzem Herzen zu meinen ersten Alleinflug gratulierte. Danach startete ich noch zweimal, wobei der dritte Flug schon 15 min dauerte.

Jane Grossmann

Hier „unsere“ bildschöne Jane (15) vor einem Segelflugstart

Auf nach Osten!

Wie sich zuerst unser Puchacz und dann Uwe und Marko in Polen heimisch fühlten

Im Jahre 2002 habe ich den westlichen Luftraum unsicher gemacht und 2003 tat ich dieses im östlichen, mit dem Unterschied im Westen saß ich allein im Flugzeug und im Osten teilte ich mir das Flugzeug mit Grille. Aber nun zum Punkt:
Wo waren Grille und ich nun wirklich. Wir reisten nach Polen, dem Heimatland unseres Flugzeuges, welches wir mit hatten nämlich den Puchacz. Genau genommen waren wir in Zielona Gora - der Flugplatz mit Stadt liegt ca. 65km östlich von Eisenhüttenstadt umgeben von großen Waldgebieten und spärlicher Infrastruktur. Sie widerspiegelt sich vor allem in den geringen Ausbau der Straßen, was aber nicht heißen soll, das die Straßen, die sie haben, schlecht sind - im Gegenteil - sie waren mitunter echt super. Zum Glück haben wir die Straßen nur von oben gesehen und nicht bei etwaigen Rückholtouren, so blieb der Transport des Fliegers nur bei der An- und Abreise.

Wie sind wir eigentlich dazu gekommen in Polen zu fliegen? Ganz einfach - wir nutzten ein Fliegerlager von Segelfliegern aus Niedersachsen, die vorrangig Streckenflug betreiben. Es handelte sich um die gleiche bzw. ähnliche Maßnahme wie im Jahr zuvor im Westen, an der Andreas und ich teilnahmen. Grille haben wir das schmackhaft gemacht und Uwe Karsten Zehl, der im vergangenen Jahr in Repke schon mit Gebchen flog, leitete alle weiteren Schritte zur Anmeldung ein..
Na ja, los ging es Ende Juli in Kamenz, nachdem ich schon zwei Wochen Fliegerlager in Kamenz mitmachte, aber leider nicht für mich flog, sondern als auswechselbares Trimmgewicht im Bocian saß bzw. am Boden stand, aber auch das muss sein.
Grille musste zu Hause bis zum Anschlag arbeiten und dabei blieb das Fliegen in Kamenz auf der Strecke. So waren wir beide hoch motiviert, endlich mal frei zu fliegen.

Die Fahrt war nicht weiter spektakulär - bis auf die Ankunft. Sie war richtig nass, denn uns begrüßte ein gewaltiger Gewitterguss, den auch der Puchacz zu spüren bekam. Nachdem der Regen durch war, ging es erst einmal zum Anmelden und Essen. Letzteres war schon etwas abenteuerlich, denn wir waren ja in Polen, die Speisekarte war nicht in deutsch und meine begrenzten Vokabeln aus dem Sorbischen halfen uns auch nicht so richtig weiter. Also bestellten wir auf gut Glück alle irgendwas und jeder etwas anderes - und wir erhielten alle das gleiche Essen. Es schmeckte aber gut wie auch an den folgenden Tagen, also brauche ich hier nicht darüber berichten.
Nach dem Essen bauten wir erstmal unsere Zelte auf, Grille und ich hatten jeder eins und unsere "Alten Adler" hatten wieder ihr Festzelt mit. Als das alles soweit abgeschlossen war, brauchten wir bloß noch etwas Strom für unser aller "Elektroschrott" sowie für Licht, welches wir nicht mit hatten und so in Polen einkaufen fahren mussten.
Diese Einkaufsfahrt war auch nicht schlecht, denn wir mussten feststellen, das uns die Polen in keinster Weise nachstehen.
Doch nun mal zur Fliegerei: Am nächsten Tag war es dann so weit. Wir hatten das erste Briefing mit einem anschließenden Umgebungserkundungsflug mit einer AN-2. Danach wurden die Flieger aufgerüstet und auch etwas Wasser vom letzten Gewitterschauer aus dem UHU gewischt.. Als das abgeschlossen war, ging es mit einem abenteuerlichen F-Schlepp zu einen Thermikflug.

Warum aber abenteuerlich - tja, als es so an den Start ging, hatten wir mitbekommen, das die Polen ziemlich kurze Seile hatten. Das war aber nicht das Problem, denn kurze Seile kannten wir vom Doppelschlepp. Vielmehr war es die Schlepptechnik, denn wenn man kaum mit 1m/s steigt, auf einen Wald zu fliegt und dann noch mit 45 Grad um die Kurve in Richtung Stadt geschleppt wird, zieht man schon mal die Füße an. Aber auch das bekamen wir die nächsten Tage in den Griff.
Bei den Thermikflug erkundeten wir die Gegend noch einmal, wagten uns so um die 20 km vom Flugplatz weg. Nachdem nachdem wir an der Basis dran waren, drehten wir mal die Frequenz von Kamenz rein und siehe da wir hörten vertraute Stimmen und Kennzeichen, so das wir auch mal unser Kennzeichen ins Micro meldeten und wir erhielten auch eine Antwort.

Die Abende waren jedoch jedes mal anders, zumindest was die Getränke angeht. Wir testeten jedes Bier, aber so richtig geschmeckt hat keins, so das wir den einen Abend mal etwas eher und ohne Bier ins Zelt sind.
Doch es half nichts, denn Geidis kam etwas später zu den Zelten und wollte das Feuerwasser aus der Tschechei trinken. So ging die Flasche halt rum und es wurde 2 Uhr.
Doch am Morgen danach konnten wir mal etwas länger schlafen, denn uns weckte mal kein Polizeihubschrauber oder Rasenmäher.

Die Streckenfliegerei machten wir aber auch noch nebenbei, wenn man das so sagen kann, denn so richtig thermisch, wie vorausgesagt war es nicht und wir kamen erst immer so gegen 14.30Uhr in die Luft. Wir flogen Strecken um die 150 km, die von der Polnischen Luftwaffe zuvor genehmigt werden mussten. Jede Strecke wurde mit einem Trainer vorbesprochen, geflogen und ausgewertet.
Nach dem wir viermal geflogen sind, war ein Tag Pause wegen fehlender Thermik. Diesen Tag nutzten wir dann zum Packen und nach Hause fahren, denn unsere Zeit war auf eine Woche begrenzt. Die anderen blieben noch eine Woche länger, aber so richtig zum Fliegen kamen sie auch nicht mehr wegen der fehlenden Thermik.
Und da das Lager ja in Polen war, muss natürlich auch ein Auto verschwinden, zum Glück nicht meins, weil wir zeitig genug die Heimreise abtraten. Dafür mussten wir an der Grenze feststellen, das man nicht so ohne weiteres mit einem Flugzeug aus Polen ausreisen kann. Erst nach mehren Telefonaten der polnischen Grenzer konnten wir schließlich unsere Fahrt in Richtung Kamenz fortsetzen.

Nach der Ankunft in Kamenz sahen wir erst einmal eine Behelfswüste (Flugplatz) - es war ziemlich trocken, aber man begrüßte uns mit Hallo und Kaffee.
Obwohl wir nur eine Woche zur Verfügung hatten, hat es uns echt Spaß gemacht und wir hoffen, das die Leute, die dieses Jahr von Niedersachsen zu uns kommen, auch ordentlich fliegen und Spaß haben.
In diesem Sinne Euch auch allen eine erfolgreich und unfallfreie Saison!

Uwe Waurick

Berichterstattung des Schatzmeisters

Finanztechnisch war dieses Jahr ein sehr schwieriges, da zugesagte Spenden und beantragte Zuschüsse auf Grund der wirtschaftlichen Situation nicht ausgereicht wurden.

Die Gebühren für Funkfrequenzen der Jahre 1997 bis 2003 wurden abgefordert, dagegen haben wir zwar Einspruch erhoben, aber bezahlen mussten wir trotzdem.

Auf Grund der gestiegenen Preise sind unsere Fixkosten erheblich höher ausgefallen als geplant.
Die Zahlungsmoral einiger weniger Mitglieder ergab, dass Rechnungen verspätet gezahlt werden mussten. Durch Telefonate und persönliche Besuche bei unseren Gläubigern entstanden dem Fliegerclub keine zusätzlichen Ausgaben.

Eingereichte Quittungen ohne ausgewiesener MwSt. brachten dem Verein ebenfalls Verluste, da wir uns ja dann auch keine Vorsteuer vom Finanzamt zurückholen können.

Insgesamt können wir aber sagen, dass am Ende des Jahres 2003 alle Eingangsrechnungen des Jahres bezahlt sind und wir mit einem Guthaben, am 30.12.2003 von +193,81 € das Jahr 2004 begannen.

An hand der anschließenden Tabelle können die Zahlen des Jahres abgelesen werden, weitere Erläuterungen und Auswertungen werden zur Mitgliederversammlung erfolgen.

Uwe Schädel

Auswertung Einnahmen / Ausgaben 2003

Ausgaben	2003	Plan 2004	Einnahmen	2003	Plan 2004
- Versicherungsbeiträge	9.538,33 €	9.600,00 €	- Mitgliederbeiträge	14.668,72 €	18.500,00 €
- Telefon/Funkgebühren	3.516,81 €	1.100,00 €	- Quax-Umlage	1.239,75 €	1.200,00 €
- Öle / Benzin / Diesel	12.864,76 €	13.000,00 €	- Gästeflüge	13.327,77 €	14.000,00 €
- Zeitschriften / Handbuch	31,30 €	25,00 €	- Spenden	788,57 €	3.000,00 €
- Landegebühren	1.978,95 €	2.000,00 €	- Werbeeinnahmen	0,00 €	1.000,00 €
- Materialien zur Instandsetzung	5.635,52 €	12.000,00 €	- Übungsleiterzuschuss	1.530,00 €	1.530,00 €
- Luftsportverband Beiträge	2.707,60 €	2.700,00 €	- Finanzamt-Umsatzsteuerrückzahlung	2.851,98 €	1.295,00 €
- Grundsteuer / Kfz-Steuer	742,19 €	750,00 €	- Verkauf von Gegenständen	3.000,00 €	500,00 €
- Strom	7.096,37 €	4.500,00 €	- Zuschuss Landessportbund	593,00 €	1.000,00 €
- Landessportbund Beiträge	1.349,25 €	1.300,00 €	- Fluggebühren Mitglieder	21.699,62 €	20.000,00 €
- Kreissportbund Beiträge	82,85 €	80,00 €	- sonstige Einnahmen	522,30 €	1.000,00 €
- Nachprüfgebühren	1.690,14 €	1.700,00 €	- Fördermittel Kreissportbund	237,00 €	2.000,00 €
- Wassergebühren	292,91 €	300,00 €			
- Müllgebühren	193,10 €	200,00 €			
- Übungsleiterentschädigung	0,00 €	3.000,00 €			
- Ausbau der Halle in Zschornau	4.658,46 €	2.000,00 €			
- Rückzahlung Mitgliederdarlehen	1.000,00 €	8.000,00 €			
- Zinsen / Überziehungszinsen	14,08 €	0,00 €			
- Werbung	0,00 €	200,00 €			
- Sonstige Ausgaben	190,00 €	250,00 €			
- Lehrgänge	135,00 €	2.000,00 €			
- Zinsen für Darlehen Sparkasse	842,28 €	700,00 €			
- Darlehensrückzahlung	6.360,84 €	7.000,00 €			
- Kleinausgaben Kasse	0,00 €	200,00 €			
- Kosten Geldverkehr	36,00 €	48,00 €			
Summe:	**60.956,74 €**	**72.653,00 €**	***Summe:***	**60.458,71 €**	**65.025,00 €**

Vereins-Statistik

2003: 8 Neuaufnahmen in unseren Verein

Zu Beginn des Jahres hatte unser Verein insgesamt 116 eingetragene Mitglieder, unter ihnen sind

- 68 ordentliche Mitglieder
- 16 fördernde Mitglieder
- 1 Ehrenmitglied
- 12 ruhende Mitgliedschaften
- 6 außerordentliche Mitglieder sowie
- 16 mitversicherte Kinder/ Familienangehörige.

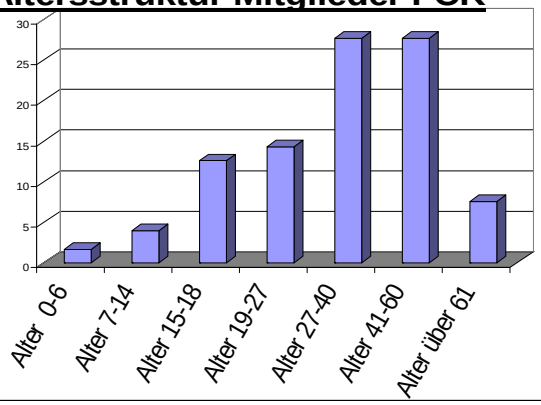
36% unserer Mitglieder sind jünger als 27 Jahre. Unter den ordentlichen Mitgliedern sind 64 Segelflieger, 18 Motorflieger sowie 13 Motorsegler-Piloten (Mehrfach-Qualifikation berücksichtigt).

Mitglied im Verein wurden 2003:

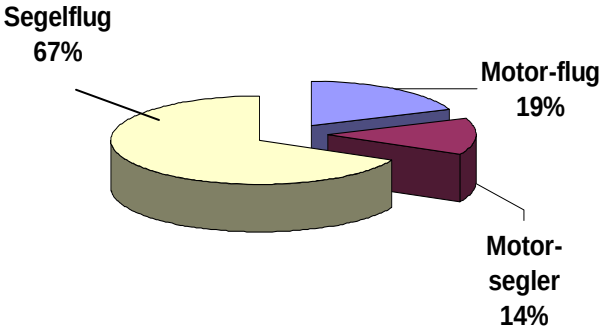
Florian Reppe (14), SF; Jörg Hegenbach (36), SF; Lilli Bergner (15), SF; Christian Peine (17), SF, Peter Peine (SF), 45und Dieter Möser (57), Segelfluglehrer, Werkstattleiter sowie Mario Ettelt,(38); Segelfluglehrer.
Wir wünschen Euch viel Glück, Geborgenheit und Erfolg.

Im Zusammenhang mit angestrebten Satzungsänderungen, die auch Mitgliederstatusfragen betreffen, sind ggf. Präzisierungen der Mitgliederstatistik im Bereich der nichtordentlichen Mitglieder zu erwarten.

Altersstruktur Mitglieder FCK



Flugsportliche Betätigung Mitglieder FCK 2003



Korrektur: Durch eine Fusion unser kontoführenden Sparkasse ist eine Korrektur der Sparkassenbezeichnung notwendig. Unsere kontoführende Sparkasse heißt Sparkasse Elbtal-Westlausitz.

Segelflug– und Motorsegler-Ausbildungsstätte in Top-Form

Bericht des Vereins-Ausbildungsleiters Carsten Hummitzsch

Im Fliegerclub Kamenz e.V. waren im Jahr 2003 sage und schreibe 29 Schüler in der Ausbildung gemeldet. Davon befanden sich 5 in der Ausbildung zum PPL - B und 24 zum PPL - C. 4 Schüler konnten ihre Ausbildung erfolgreich beenden, 6 Schüler haben sie abgebrochen. Somit befinden sich nach jetzigem Mitgliederbestand im Jahr 2004 noch 19 Schüler in der Ausbildung.
Für die Ausbildung der Schüler standen uns, laut Papier, 15 Fluglehrer und ein Segelfluglehrer - Assistent zur Verfügung. Leider stellte Kurt Friedrich seine Aktivitäten im Verein ein. Weitere 2 Fluglehrer waren im Ausbildungsjahr nicht planbar (berufsbedingt). Manfred Nabel stand unserem Verein im Jahr 2003 letztmalig als Segelfluglehrer zur Verfügung. Altersbedingt wird er seine Schulungstätigkeit einstellen, bleibt aber unserem Club als Lizenzpilot treu.
Für die vielen geleisteten Stunden als Fluglehrer möchte ich mich ganz herzlich bei Manfred bedanken.
Verstärkt wurde unser Ausbildungsteam durch Mario Ettelt und Dieter Möser. Somit stehen uns für die Saison 2004 10 planbare Fluglehrer, 3 uns "verstärkende" Lehrer und 1 Segelfluglehrer - Assistent zur Verfügung.

Mit unseren Mitgliedern erreichten wir im Ausbildungsbetrieb folgende Ergebnisse:

- 1.190 Windenstarts
- 24 F - Schlepp - Starts
- 48 Motorseglerstarts
- 138 Theoriestunden
- Zulassung als Segelfluglehrer-Assistent: Daniel Meißner
- Erwerb der PPL - B: Marko Grilz
- Erwerb der PPL - C: Martin Kumbier, Falk Wettig, Markus Eisold
- „A“ - Prüfung: M. Eisold, S. Wangemann, G. Engelhardt, M. Donath, Th. Kischko, St. Lange, R. Bohot, J. Großmann, St. Mittrach
- „B“ - Prüfung: S. Wangemann, M. Eisold, St. Mittrach
- „C“ - Prüfung: F. Wettig, S. Wangemann, M. Eisold

An dieser Stelle möchte ich natürlich das hervorragende Abschneiden unserer Nachwuchspiloten beim Sächsischen Jugendvergleichsfliegen, unter Leitung von Henry Albrecht und Uwe Waurick, erwähnen.
Unser Team, bestehend aus A. Riemer , M. Kumbier und F. Wettig erkämpfte Platz 2 in der Sachsenwertung. Falk Wettig gelang sogar die Qualifikation zum Bundesjugendvergleichsfliegen. Nochmals herzlichen Glückwunsch!
Leider kristallisierten sich einige Probleme im Jahr 2003 heraus, auf die wir unbedingt reagieren sollten. Dazu zähle ich die relativ schlechten theoretischen Kenntnisse unserer Schüler, obwohl jährlich und mit großem Aufwand die gesamte Theorie vermittelt wird.
Der für Schüler und Lehrer zeitlich vorgezogene Treff wird schlecht eingehalten und nicht immer für eine Flugvorbereitung genutzt. Unsere diensthabenden Fluglehrer sind teilweise überlastet. Wie können wir diese Probleme in den Griff bekommen?
Punkt 1, die theoretischen Kenntnisse unserer Schüler , können eigentlich nur durch Selbststudium verbessert werden. Aber dazu muss man sich natürlich auch einmal auf seine 4 Buchstaben setzen, Probleme analysieren und diese gegebenenfalls mit einem Lehrer oder auch Lizenzpiloten klären. Hilfe, so denke ich, werdet ihr in jedem Fall erhalten.
Nun hat die Fliegerei auch recht viel mit der so genannten Disziplin zu tun. Schon beim morgendlichen Treff zum Flugbetrieb muss man leider erkennen, dass wir uns immer mehr von dieser entfernen. Eine Flugvorbereitung, sofern vom Diensthabenden überhaupt vorgesehen, ist kaum möglich, da unsere Schüler den Treff 8.30 Uhr eher als "etwaigen Richtwert", nicht aber als Beginn des Flugbetriebes ansehen. Unsere Lizenzpiloten können hier auch nicht als Vorbilder herhalten, da für viele die 9.00 Uhr - Ankunft mehr Glückstreffer als Ziel ist. Versucht der diensthabende Lehrer jetzt eine Tagesplanung zu erstellen, bekommt er fast alle am Flugbetrieb Teilnehmenden zu Gesicht. Spätestens aber beim Ausräumen der Technik reduziert sich der Personalbestand wie von Geisterhand. Hier steckt der Diensthabende in seiner ersten "Tageskrise".
Um eine Entlastung zu erreichen und den Flugbetrieb überschaubarer zu gestalten, werden wir in der Saison 2004 einen Startleiter für den Flugbetrieb planen. Der Startleiter soll seine Aufgaben gemäß SBO, in Absprache mit dem diensthabenden Flugleiter und Fluglehrer, erfüllen. Zusätzlich soll ihm die Kontrolle der Dokumente aller am Flugbetrieb Teilnehmenden übertragen werden. Das heißt - jeder am Flugbetrieb Beteiligte hat sich vor Flugantritt beim Startstellenleiter mit den erforderlichen Dokumenten anzumelden. Des weiteren ist der Startleiter nach Flugbetriebsende für die Herstellung der Ausgangslage im Objekt verantwortlich. Einen Planungsentwurf werde ich etwa Mitte Februar im Vereinsheim aushängen.
Um gestellte Tagesaufgaben, egal ob für die Schulung oder den Leistungsflug, effektiver umsetzen zu können, schlage ich euch vor, dass alle am Flugbetrieb teilnehmenden Piloten und Flugschüler sich 8.00 Uhr treffen. Denkt mal darüber nach.
Soweit zu diesem Thema.
Wie ihr vielleicht mitbekommen habt, bestehen im Club teilweise Unklarheiten über den Mitgliedsstatus einiger Piloten. Grund dafür sind deren Inaktivität bzw. Nichterfüllung von Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem Verein. Deshalb strebt die jetzige Clubleitung eine SATZUNGSÄNDERUNG an. Ziel dieser Änderung soll sein, die gewählte Clubleitung zu autorisieren, über den Mitgliedsstatus oben genannter Piloten zu entscheiden (ohne Beschluss der Mitgliederversammlung). Der Änderungsvorschlag wird §3 Abs. 5, §5 Abs. 5 und § 8 Abs. 7 unserer Satzung betreffen. Den genauen Wortlaut unseres Änderungsvorschlages werden wir Anfang Februar im Club aushängen.

Viele Aufgaben im Team gemeistert

Bericht des Technischen Leiters, Ralph Wettig

Während im Jahr 2002 noch das Baugeschehen in unserem Verein maßgeblich den Ablauf der Flugbetriebe bestimmt hat, haben wir uns in diesem Jahr doch wieder mehr auf das Fliegen konzentrieren können.

Als Lohn für unsere fleißige Arbeit in den letzten Jahren hat man uns dann auch noch das passende Wetter dazu beschert. So konnten viele schöne Flüge durchgeführt werden, aber das Wetter hat von unserer Technik auch einiges abverlangt.

So hatten wir an beiden „Bocian“ staubbedingte Probleme mit den Radlagern und der Federung und bei nahezu allen Flugzeugen Probleme mit der Freigängigkeit der Seilrollen im Steuerungssystem. Auch konnten wir uns wieder auf kleinere Probleme mit der Zündung an der D-EWRZ verlassen.

Weitere Probleme haben wir uns selbst mit einer Beschädigung der Beplankung am Rumpf und einer Rippe in der Tragfläche des Bocian D-3513 organisiert. Nicht vergessen möchte ich die beiden Probleme am Ogar. Erst ist im Endanflug zur Landung (Alleinflug) der Bremsklappenhebel gebrochen (zum Glück hat er ja rechts noch einen) und als dieser repariert war platzte der Reifen vom Hauptrad beim zurückrollen nach der Landung.

Hierbei haben wir die Lagerung der Felge in der Schwinge so verbessert, dass wieder das größere und damit stabilere Rad eingebaut werden konnte (kostet aber auch etwas mehr).

Unsere H-4 hat für die extremen Wetterverhältnisse und der damit verbundene Staubbelastung eigentlich recht gut mitgespielt. Abgesehen von kleineren Defekten an der Winde, war der Ausfall der Trommellagerung auf der rechten Seite auf mangelhaftes abschmieren der Lager zurückzuführen. Ursache dafür war, dass der defekte Schmiernippel nicht erkannt wurde und damit kein Fett mehr an die Lager gelangen konnte. Leider mussten wir mitten im Sommerlager die Schleppseile wechseln. Ihr Zustand hat sich innerhalb von wenigen Tagen derart verschlechtert, dass ein weiterer Flugbetrieb mit ihnen nicht mehr zu verantworten war. Ich stand an der Stelle vor der Entscheidung den weiteren Flugbetrieb zu verbieten, oder neue Seile zu bestellen. Nach kurzer Absprache mit anderen Vorstandsmitgliedern haben wir dann doch sofort neue Seile gekauft. Dank der Mitarbeit vieler Sportfreunde haben wir sie dann am gleichen tag noch selbst in Wurzen abgeholt und kurz nach Mitternacht waren sie dann bereits gewechselt (Unser Schatzmeister fand die Entscheidung verständlicherweise nicht besonders gut, aber es ging so wirklich nicht mehr !).

Was wurde alles erreicht? Wir haben 2002/03 das erste Winterbauprogramm in unserer neuen Werkstatt durchgeführt. Parallel dazu wurde die Einrichtung vervollständigt und begonnen das Lager systematisch einzuräumen. Besonders beim letzteren wird sich dies noch bis Ende Februar hinziehen. Wir haben es weiterhin mit viel Mühe geschafft, bis zur Anreise unserer Hamburger Freunde zum Streckenfluglager im Mai die Küchenecke in unserem „Mehrzweckraum“ betriebsbereit zu bekommen. Nach der Baumfällaktion und Rückverlegung der Startstelle 21 mussten die Auflagen der Fällgenehmigung erfüllt werden. So haben Günter Groß und Boris Negodnoff und noch ein paar Helfer viele Tage damit zugebracht, gespendete Sträucher und Bäume auszugraben, zu uns zu transportieren und hier wieder einzupflanzen. So konnte auch hier der Termin 30.11.03 und die Zahl von mindestens 70 Sträuchern und 2 Bäumen gehalten werden.

Als besonderen Höhepunkt hatten wir im März 2003 eine turnusmäßige Überprüfung unserer Werkstatt durch das Luftfahrt-Bundesamt. Dank unserer fleißigen Arbeit konnten wir wieder einmal diese Kontrolle mit nur zwei kleinen Mängeln (1x Avionik-Nachprüfschein nicht in L-Akte D-EWRZ; Nachweisliste Mess- und Prüfmittel entsprach nicht den Vorstellungen LBA) absolvieren. Es wurde uns im Verlauf dieser Überprüfung und auch in nachfolgender Schulung im September klargemacht, dass der Betrieb eines Vereins (mit wenigen Vergünstigungen) dem eines gewerblichen Luftfahrtunternehmens gleichgestellt wird und dementsprechend gleiche Maßstäbe angelegt werden. Das bedeutet für uns (abgesehen von Dingen die für uns selbstverständlich sind wie: Ordnung, Sauberkeit, Werkzeugnachweis, geeignete Räume...) ein nicht unerhebliches mehr an Dokumentationsaufwand. Das beginnt beim abstempeln der Arbeiten mit der „Technikernummer“, über die Verwendung vorgegebener Formblätter bis hin zu schriftlichen Arbeitsaufträgen. Inwieweit sich dies alles umsetzten lässt wird sich in Zukunft zeigen. Auch werden ab diesem Jahr die Werkstätten jährlich auditiert.

Bei all diesen Problemen haben wir unsere Flugzeuge natürlich nicht vergessen. Endlich konnte das Funkproblem der D-EWMN gelöst werden. Da die mögliche Betriebszeit der Luftschraube an der MN erreicht wurde, musste eine neue Luftschraube angebaut werden. Zum Glück konnten wir dies durch einen „Ersatzteiltausch“ ohne Kosten für einen der beiden Vereine bewerkstelligen. Leider ist nun nach einer im September 03 noch einmal erreichten Verlängerung der Zeit bis zur GÜ diese fast abgeflogen und die LSG-EFW muss entscheiden, wie mit dieser Maschine weiter verfahren wird. An der NO wurde im Sommer die undichte Luftschraube repariert, aber noch sind die Fragen neues Gurtzeug und Austausch der abgelaufenen Schläuche nicht vollständig entschieden. Die Wilga BG hat neue Öl- und KS-Schläuche erhalten und die DL-Behälter wurden überprüft. An beiden Wilgas musste an den Luftschrauben eine LTA durchgeführt werden, wobei an der RZ auch ein Mangel zu Tage trat. An unseren Seglern wurden neben den bekannten Wartungsarbeiten noch ein paar Reparaturen ausgeführt. So haben wir es endlich geschafft die Reparatur des Foka Kabinenhaube zu Ende und das Flugzeug wieder in die Luft zu bringen (dass die Betätigung der Lüftungsklappe noch fehlte hat unser Prüfer dann in der Luft feststellen müssen).

Am Bocian 32 mussten die Hauptbeschläge nach-, bzw. auf das nächste Übermaß aufgerieben werden. Dies konnte nur mit Hilfe der Sportfreunde aus Pirna erfolgen, da nur sie über die erforderlichen Geräte verfügen. Sie haben uns dafür jedoch einen sehr fairen Preis gemacht. Nicht zuletzt und sicher von allen bemerkt wurden die Tragflächen der LS-1 nochmals mit viel Aufwand geschliffen und neu lackiert. Wie zu sehen ist hat sich die Mühe aber gelohnt. Wir hätten natürlich auch noch das eine oder andere Kratzerchen mehr beseitigen können, aber dann währen wir dieses Jahr nicht mehr geflogen. Alles in allem haben wir im letzten Jahr 18 Nachprüfungen und 44 Wartungskontrollen (zum Vergleich:2002 -24 Wartungskontrollen) sichergestellt. Sicher können wir darauf sehr stolz sein, aber leider verlangen unsere polnischen Segler danach, alle 50h auseinandergeschraubt zu werden. Die dafür notwendige Zeit könnte man mit neuerer Technik besser zum fliegen verwenden. Müssen wir aber weiter damit leben.

Welche Probleme standen sonst noch zur Lösung an? Zum einen war dies die Fertigstellung der Arbeiten rund um das Fundament unseres Neubaus (Borde, Schotter Plattenweg ...) und zum anderen der Abschluss des Umzugs aus der Werkstatt Siedlungsweg. Wegen unserer Änderung der Vereinsanschrift mussten umfangreiche Umschreibungen der Kfz-Papiere, aller Eintragungsscheine und Funkgenehmigungsurkunden unserer Flugzeuge durchgeführt werden.

Bedingt durch das sehr gute Flugwetter haben wir diese Arbeiten erst ab Ende Oktober zielstrebig in Angriff genommen. Die Arbeiten am Fundament haben wir so wie es uns das Wetter erlaubt hat fast fertig bekommen. Die damit in Verbindung stehende Neuverlegung der Stromversorgung für unsere Wohnwagen ist allerdings auf der Hälfte der Strecke „eingefroren“. Pünktlich zum 31. 12. 03 haben wir unsere alte Werkstatt dem neuen Besitzer geräumt und besenrein übergeben. Auch hier noch einmal allen die beim Umzug geholfen haben ein großes Dankeschön. Dennoch hat uns besonders der Umzug mehr belastet als ich erhofft habe, insbesondere durch den vielen Müll und Sondermüll, der geordnet entsorgt werden musste. Auch hatte ich mit ein bis zwei Tagen weniger Zeitaufwand gerechnet. Durch den notwendigen Abschluss der Außenarbeiten und den Umzug hat allerdings das eigentliche Winterbauprogramm an unseren Flugzeugen viel zu spät begonnen. Das heißt, wir können jetzt nicht einfach mal Pause machen und Luft holen, wenn wir im Frühjahr mit fliegen beginnen und nicht bis in den Sommer hinein einige Arbeiten schleppen wollen (es hat schließlich auch keiner Lust bei Superwetter in der Werkstatt zu stehen). Ich hoffe auch , dass unsere Finanzen es erlauben, bis Ende Februar alle notwendigen Ersatzteile zu bestellen.

An dieser Stelle möchte ich auch kurz noch die Arbeiten und Probleme für die nächsten Wochen auflisten ohne sie weiter zu kommentieren. Es sind dies:

- Vorbereitung D-3343 zur Übergabe nach Polen für die notwendige GÜ
- Fertigstellung „Mehrzweckraum“,
- Fertigstellung Duschabtrennung Herrendusche,
- Heizung Werkstatt

Die hier angeführten Dinge sind auf keinen Fall vollständig. Wenn ich jedes Detail beleuchten würde, wäre der Rahmen dieser Publikation gesprengt und es könnte der Eindruck entstehen, ich wäre mit allem unzufrieden. Dies ist aber keinesfalls so, es wurde sehr viel in den letzten Jahren erreicht und da ist es völlig normal, dass es in einem FREIZEIT- Verein auch das eine oder andere nicht ganz so klappt. Aber es muss darüber geredet werden. Deshalb möchte ich an dieser Stelle auch wieder ein paar Ausführungen zur Führung unserer Bordbücher machen.

Nachdem in den vergangenen Jahren sich einiges in Punkto Sauberkeit und Richtigkeit gebessert hatte, gab es in diesem Jahr einen „Rückfall“. Es wurde einige Male unsauber, oder mit durch die Seite durchschreibenden Filzstiften gearbeitet. Beim Aufrechnen der Zeiten wurden mehrmals die vollen Stunden vergessen. Beim aufrechnen der Seite wurde dann zwar richtig zusammengerechnet, aber der Fehler dann nicht korrigiert (oder nicht bemerkt). Den Negativrekord hält hier das Buch der 2427. Was allerdings größere Auswirkungen hatte war, das der Übertrag 2x von der falschen Seite übernommen wurde . Einmal haben wir es noch bemerkt, bei der 3513 wurde dadurch jedoch die fällige Kontrolle um über 20 h überzogen.

Der größte Einzelfehler trat bei der D-EWRZ auf. Hier wurden am 20.09.03 300h weggerechnet. Insgesamt haben sich die Fehler etwa 200 Starts und 400 Stunden aufaddiert ! Das fist über ein Viertel der Gesamtflugzeit. Leider wurden in den Bordbüchern mehr als 5000 geflogene Streckenkilometer nicht dokumentiert. So kommt es das wir zwar 27.377 km in der DMSt dokumentiert haben, lt. Bordbuch aber nur 23.228 geflogen sind. Eigentlich muss das Verhältnis umgedreht sein, weil aus verschiedenen Gründen nicht alle Strecken eingereicht wurden. Auch habe ich mir in diesem Jahr (wie angekündigt) nicht mehr die Mühe gemacht die fehlenden Flüge herauszusuchen und nachzutragen. Als letztes möchte ich noch auf die Spalte -2- im Bordbuch verweisen. Hier sollte Name und Unterschrift des verantwortlichen Piloten auftauchen! Bei der zulässigen Variante „Sammeleintrag am Flugtag“ hat dort die vom Vorstand dafür bestimmte Person zu unterschreiben. Das ist bei uns immer der jeweilige Startschreiber oder diensthabende Fluglehrer und hier haben viele bewiesen , dass sie das sehr gut beherrschen!

Abschließend noch ein paar kleine Bemerkungen.

- Überlegt bitte wie Ihr mit unserem neuen Objekt umgehen wollt. Sicher ist nicht alles perfekt und mancher hätte manches besser gemacht, aber man kann sich trotzdem am sauber halten durch aktive (Clubdienst) und passive (Dreckschuhe draußen lassen...) Mitarbeit beteiligen
- Umgang mit Werkzeug lässt manchmal zu wünschen übrig! Es fehlen eine Zange und ein Durchschlag am gelben Brett seit Juli und das Windenwerkzeug liegt manchmal auch über mehrere andere Kisten verteilt. Trauriger Höhepunkt waren die sieben F-Schlepp Platzrunden der Fixklammern in der linken Tragfläche des Bocian D-3513.

Überdenkt doch bitte mal die Ordnung und Sauberkeit in Winden- und Tankgarage. Es dürfte sich doch wohl von selbst verstehen ,dass Öl- und Kraftstoffeimer abends sauber gemacht werden und nicht erst dann, wenn alle voll sind.

Ich danke für Eure Aufmerksamkeit und wünsche uns eine schöne und unfallfreie Saison 2004.

Die Invasion des Hamburger Vereins für Luftfahrt 2003 in Kamenz

Dieter Gasthuber (HVL) berichtet über seine Eindrücke von den Kamenzer Sportfliegern

*E*ines der jährlichen Fliegerlager des HVL neben Niederöblarn in der Steiermark und Eskilstuna in Schweden ist Kamenz. Ständig stieg in den letzten Jahren das Interesse an diesem Streckenfluglager, diesmal waren 13 Aktive in Kamenz mit 8 Segelflugzeugen.

*W*as unterscheidet Kamenz von den anderen Fliegerlagern? Erstens ist es nicht so weit, zweitens ist eine wettbewerbsmäßige Organisation vorhanden und drittens sind Fluglehrer bereit, auch mal einen Flugschüler mitzunehmen.

Weitere Vorteile sind in den annehmbaren Kosten, sowohl für die Unterkunft als auch für den Flugbetrieb zu sehen. Die Landschaft bietet genügend Sehenswertes für Schlechtwettertage, nicht zu vergessen die Nähe zu Dresden und der Semperoper.

*B*ei unserem ersten Zusammentreffen mit den Dresdnern Segelfliegern in 1989 stellten wir erhebliche Unterschiede in der praktischen Durchführung unseres Flugsports fest. Hier eiserne Disziplin, dort „Freizeitgesellschaft“ mit etwas „Rhöngeist“. Hier geringe Typenvielfalt der Flugzeuge, dort nicht mehr überschaubare Muster. Hier eine staatlich geförderte Infrastruktur, dort zusammen gebastelte Provisorien. Bei der Auflösung der GST merkte man erst, was an hervorragendem Material vorhanden war. Sogar eine gut gewachsene und abgelagerte Kiefernbohle konnte ich für eine Holmreparatur unserer K 8 ergattern.

*I*nzwischen verwischen die Unterschiede zusehends, etwas von der Disziplin ist aber immer noch in Kamenz sichtbar. Ich versuche während dem gemeinsamen Fliegerlager unseren Vereinsmitgliedern nahe zu legen, das gemeinsame Ausräumen und die „Auswertung“ des Flugbetriebes zu übernehmen.

Im Gegenzug zeichnet sich auch in Kamenz schon ab, dass durch permanenten Wandel der Gesellschaft der gemeinsame Ganztagsflugbetrieb nicht immer durchsetzbar ist.

*L*eider verlief unser erstes Fliegerlager nicht ganz harmonisch. Der Hamburger Flugschüler Lars Degenhardt, inzwischen ist er Linienpilot, konnte bei einem missglückten Start dem Seilfallschirm nicht ausweichen und machte eine Bruchlandung. Beim HVL sind die Flugzeuge kaskoversichert, der Bruchpilot hat sich um die Reparatur zu kümmern. Die Flugzeuge des Kamenzer Fliegerklub waren zu der Zeit noch nicht kaskoversichert und die Reparatur schien unrentabel. Die Kamenzer haben den Hamburgern dankenswerterweise kein Verschulden angelastet, da sie deren Flugschüler in ihre Verantwortung übernommen hatten. Das war hier eine übliche Praxis, die uns unbekannt war.

*I*m Jahr 2003 haben zwei unserer Flugschüler den 50 km Flug absolviert, wie auch schon im Vorjahr. Der tägliche allgemeine Aufbruch zum Streckenflug und die dank der Bodenreform endlos langen Außenlandefelder machen es dem unerfahrenen Flugschüler leicht, den Platzbereich zu verlassen. Seit 1996 beteiligen wir uns schon an dem Kamenzer Streckenfluglager, bisher war lediglich eine Saison verregnet.

*E*igentlich ist es an der Zeit, dass die Kamenzer Segelflieger auch mal den Hamburgern einen Gegenbesuch abstatten. Zumal auch Peter Reichenbacher im HVL Mitglied ist und hin- und wieder Zeit zum Fliegen in Boberg findet.

Ähnlich wie es mich 1990 beruflich nach Dresden zu den Elbe-Flugzeugwerken verschlug und damit die Mitgliedschaft im Kamenzer Fliegerklub entstand, ist Peter aus Dresden bei der Deutschen Airbus in Hamburg tätig.

Einladung zur Jahreshauptversammlung und Neuwahl des Vereins-Vorstandes

Wir führen am:
Sonntag, den 7. März 2004, Beginn 9.00 Uhr
in:
01917 Kamenz, OT Zschornau, Vereins-Objekt
unsere Jahreshauptversammlung und Neuwahl des Vereins-Vorstandes durch.

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch Vorsitzenden des Vorstandes und Wahl eines Versammlungsleiters
2. Bekanntgabe der Tagesordnung
3. Rechenschaftsberichte des geschäftsführenden Vorstandes, des Ausbildungsleiters, des Technischen Leiters sowie der Revisionskommission
4. Aussprache zu den o. g. Berichten
5. Information und Abstimmung zur Jahresplanung der Verantwortlichkeiten Vereinsflugbetrieb
6. Verabschiedung von Satzungsänderungen
7. Entlastung des Vorstandes für das vergangene Geschäftsjahr
8. Wahl des neues Vereins-Vorstandes und Bekanntgabe der Verantwortlichen im Bereich der Technik und Fliegerischen Ausbildung
9. Verschiedenes

Wir bitten alle Mitglieder des Vereins um Erscheinen.

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

gez. Marko Grilz
Vorsitzender des Vorstandes

Kamenzer Motorflieger am Nordkap

Ein Ausflug besonderer Art - nach 5.500 km und 31 Flugstunden wieder wohlbehalten gelandet

Am Sonntag der 22. Juni gegen 11 Uhr nahmen wir (Günther, Heiko u. Uwe K.) unser lang ersehntes Fernziel - Nordkap in Angriff. Bei herrlichem Wetter ging es dann erst mal nach Fehrbellin um unseren vierten Mann (Lutz E.) mit an Bord zu nehmen. Pünktlich zum vereinbartem Zeitpunkt stand Lutz bereit, so das es nach einem obligatorischem Gruppenfoto weiter nach Purkshof gehen konnte. Nun waren wir mit unseren beiden Zlins in der Luft und gespannt was vor allem wettermäßig so passieren wird.

Die Z-43 vom Flugcenter Milan gechartert, diente als „Lasttier" für das Gepäck. Dadurch ist in der Z-42 etwas mehr Platz vorhanden. Die Zwischenlandung in Purkshof erfüllte den Zweck zur Flugplanaufgabe und betanken der Z-42. Mit Anflug VOR Gedser und Anmeldung bei Kopenhagen Information geht es via Flugplan im lockeren Verband über Seeland und im weitem Bogen südwestlich um die Kopenhagener Kontrollzone nach Höganäs. Am späten Nachmittag erreichen wir unser Tagesziel. Den Tag lassen wir in einer Hafenkneipe bei einem Glas leicht Öl ausklingen.

Nach dem morgendlichen Allerlei und einer vorsichtigen Streckenplanung, was das Tagesziel betrifft, erfolgte der Start mit dem Tankziel Laxa. Der Platz in Laxa war leider nicht besetzt und somit die Tankstelle geschlossen. Wir versuchten es mit den Telefonnummern welche im Tripkit angegeben waren, aber kein Erfolg. Lutz hegte schon den Gedanken etwas Sprit von der 43 in die 42 umzufüllen, als ein PKW zum Platz einbog. Aus diesem entstiegen zwei Männer welche lediglich ihre Mittagspause hier verbringen wollten. Aber mit ihrer Hilfe gelang es dann den Menschen der die Tankstelle bedient zu finden. Etwas später lief der Sprit und es konnte Richtung Härnösand weitergehen.

Die Wald- und Seenlandschaft wich langsam der sich nähernden Küste. Der Anflug auf Härnösand erforderte vollste Konzentration. Umschlossen vom Wald, in einer Hanglage und straffer Seitenwind machten die Landung etwas turbulent. Härnösand verbreitete Feldflugplatz-Feeling. Nach dem gewohnten Warten auf den Tankwart ging es dann weiter Richtung Norden, nach Umea. Wunderbares Flugwetter, blauer Himmel mit ein paar Cirren besetzt und einer kräftigen Rückenwind Komponente, ließ uns gut vorankommen. In Umea angekommen wurde erst einmal schwedisches Fastfood im Abfertigungsgebäude eingenommen und getankt. Dabei beschlossen wir das gute Wetter auszunutzen, besonders den Rückenwind der unserer Z-42 eine etwas größere Reichweite bescherte, um bis Pajala zu fliegen. Wir verließen die Küste und folgten den Ruf der Stille.

Lappland mit seinen Wäldern und Seen zog im Licht der noch herrschenden Mittsommernacht unter den Flächen durch. Pajala ein kleiner Ort in unmittelbarer Nähe der finnischen Grenze war unser Tagesziel. Schwärme winziger Mücken setzte uns beim entladen und verankern der Zlins zu. Zum Glück verhalfen uns vier bereitstehende Fahrräder, in Richtung Pajala - Ortschaft, zur Flucht. Diese Nacht verbrachten wir im Schlafsack auf dem Campingplatz Pajala.

Am nächsten Morgen radelten wir zurück zum Flugplatz. Das Ergebnis der Wetterberatung für das Nordkap lautete, CAVOK. Wenige Minuten später waren wir wieder in der Luft. Laut Flugplan musste Schweden über einen vorgegebenen finnischen Korridor (Grenzstation) verlassen werden, um nach Norwegen einfliegen zu können. Die Landschaft hatte sich rasch geändert. Der Boden wurde felsiger und die Bäume waren verschwunden. Nach 90min zeichneten sich am Horizont schneebedeckte Berge ab. Mit Annäherung an den Alta Fjord kam auch das Grün zurück.

Der Anflug auf Alta ist sehr reizvoll. Links und rechts begrenzen schneebedeckte Berge den Fjord und darin eingebettet schimmert das kalte blaue Wasser. Nach unserer Landung auf der 29 quetschte sich eine Regional-Boeing über die Rechtsplatzrunde in das Tal. Wenig später ging es voll getankt in die wundervolle Fjordlandschaft hinaus. Es war ein toller Anblick. Schneebedeckte Berge, grüne Hänge und dazwischen viele Buchten in denen sich ab und zu kleine Fischerdörfer platzierten. Je weiter wir uns dem Kap näherten, desto stärker wurde der Gegenwind. Mit ihm zog eine dünne Wolkendecke von Norden her ins Land. Wenige Minuten noch und wir hatten das Nordkap erreicht.

Da lag das steil ins Meer abfallende Plateau vor uns. Leider zum Teil durch Wolken verdeckt. Nach einem Vollkreis über dem Kap ging es schnellstens weiter nach Banak, damit die Wolken uns den Weg nicht abschneiden konnten. Der Porsangerfjord führte uns direkt zum Flugplatz Banak, welcher am Ende des Fjords lag. Die Towerbesatzung spendierte uns noch einen Kaffee. Danach ging es zurück nach Pajala. Das Wetter hatte sich etwas verschlechtert. Überall standen dicke Schauer die wir umfliegen mussten. Gedanklich hatten wir schon Kiruna als Ausweichplatz gewählt. Aber mit etwas Glück konnten wir doch noch Pajala anfliegen. Mit Unterstützung der Towerbesatzung, verbrachten wir diese Nacht im Hotel.

Das Wetter war auch an diesem Morgen wie immer schön. Mit dem guten Gefühl unser Ziel erreicht zu haben traten wir den Rückflug an.

Uwe Kretzschmar

Rundflug um Berlin

2. Platz für Besatzung Dr. Gärtner (FCK) / Rüdiger Tietze (LSC SFX)

Der Standardsatz am Anfang lautet „Wie alle Jahre wieder, so waren wir (Manfred, Uwe, Lutz, Thomas, ich und ein Fliegerkamerad aus Berlin-Schönefeld) auch diesmal vom 29.08.-31. 08. 2003 am Berlin - Rundflug beteiligt".
Freitag Abend, Schönhagen: Treffen der durchgekommenen Besatzungen; diesmal war das Wetter bei Anflug auf Schönhagen untermassig. Wie immer beim Berlin - Rundflug „großes Bankett" zur Eröffnung dieser Veranstaltung, diesmal war auch der DAeC - Präsident anwesend.

Dunkle Wolken über Schönhagen

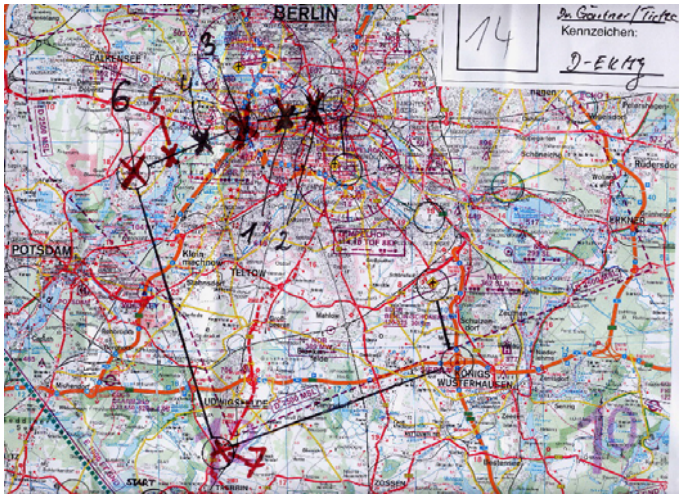
Sonnabend, Schönhagen: Nach dem Briefing und der Rechenaufgabe (Flugvorbereitung) ging es im 2 Minuten-Takt auf die Strecke außen um Berlin herum mit Abschlusslandung in Strausberg. Der Wind sorgte für „ordentliche" Landeweiten nach der Landung von der Strecke und den extra Ziellandungen. Gegen 17.00 Uhr ging es los in Richtung Tempelhof mit einem Überflug von Johannisthal, , leider in 2000 ft, wegen der Feierlichkeiten zu 100 Jahren Motorflug. Als alle Teilnehmer in Tempelhof eingesammelt waren, wurden wir mit Sack und Pack zu der Festveranstaltung 100 Jahre Motorflug gebracht, die Teilnehmer verschwitzt in Jeans und T-Shirts , die anderen im Anzug und Fliege. Beeindruckend war das multimediale Ballonglühen der Bremer Kameraden. Gegen 24.00 Uhr ging es dann endlich ins Hotel, da wir am Sonntag bereits 8.00 Uhr wieder in Tempelhof sein sollten.

Sonntag morgen in Tempelhof

Die Runde am Sonntag hatte es in sich, Start in Tempelhof, Fernsehturm, ICC, Gatow, Potsdam, Wendepunkt südlich Ludwigsfelde und dann Richtung Schönefeld. Die Karte zeigt diese Runde. Der Abflug im 2 Minuten-Takt von einem Verkehrsflughafen wie Tempelhof ist eine „interessante" Sache, besonders wenn man beim Rollen „verschlafene" Besatzungen überholen lassen muss. Die Strecke war am Anfang extrem mit Bildern belegt und einen Wendepunkt konnte man nur an der Farbe des Fußweges richtig ausmachen. Der Anflug und die Landung in Schönefeld ist Routine. Für mich hatte die Wettkampfleitung noch eine Spezialaufgabe. Ich musste noch mal nach Tempelhof mit einem Tross von 3 Zlins im Gefolge, um Walter Momper abzuholen. Der ehemalige Bürgermeister von Berlin war überrascht, wie schön seine Stadt aus relativ geringer Höhe aussieht und er auch mal der „dem Kanzler bis ins Schlafzimmer sehen" konnte, da die Route direkt am Kanzleramt vorbei führte.

Formatiosflug mit 3 Zlins, ich mit Z-43 als Führender und Walter Momper an Bord

Nach der Landung in Schönefeld begann die Siegerehrung, für unseren Klub sprang der 2 Platz raus.
Im Ergebnis der Wettkampfflüge sollten wir als Klub auch eine solche Veranstaltung ausrichten, um unseren Bekanntheitsgrad in Fliegerkreisen zu erhöhen. *Dr. Egbert Gärtner*



Wettbewerbsstrecke - über der City Berlins

Zum Beginn des Segelfluges in Kamenz

Kamenzer Flugsportveteranen erforschen regionale Flugsportgeschichte

Sie lässt sie kaum noch los - die Geschichte des Kamenzer Segelfluges. Erhard Rosenkranz (l.) (78) begann seine fliegerische Tätigkeit 1940 - hier startete er erstmals mit einer „Grunau 9“ in Ohorn. Er erwarb 1943 seinen Luftfahrerschein. Nach Ende des 2. Weltkrieges fand er Beschäftigung im Dieselmotorenwerk Kamenz und war in diesem Betrieb bis 1990 in leitenden Stellungen des Bereiches Technik und Produktion tätig.

Günter Lippar (r.) (63) machte 1955 am Hutberg seine ersten Segelflugstarts, war später im Leistungssegelflug erfolgreich und bis zum Beginn der 90-er Jahre in Kamenz Segelflugtechniker / Werkstattleiter.

Hannes Höntsch, heute 79-jährig steht den beiden mit großem Engagement, Rat und Tat zur Seite. Er war eine oder die Legende des DDR-Segelfluges. Der Pulsnitzer Gottfried Fischer, uns durch viele Besuche am Flugplatz bekannt, verstarb 80-jährig im September des vergangenen Jahres. Er schuf nach Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik im Jahr 1952 in Kamenz wesentliche Voraussetzung für den Wiederbeginn des Segelfluges. Sein Tod macht uns betroffen.

Über 150 Stunden recherchierten Rosenkranz und Lippar bisher im Kamenzer Stadtarchiv.. Die Jahrgänge des „Kamenzer Tagesblattes“ der Jahrgänge 1927—1940 enthielten viele Berichte und Mitteilungen zur Tätigkeit des Lausitzer Flugvereins - Sitz Kamenz, die inzwischen einen Aktenordner füllten. Daneben wurde viele Zeitzeugen interviewt. Die ersten Manuskripte liegen vor und der Arbeitstitel lautet: „ Kamenz und die Fliegerei 1927 bis in die Gegenwart“. Auch unser Verein machte seit seiner Gründung im April 1990 eine erfolgreiche Entwicklung. Es war für viele eine spannende, anstrengend und schöne Zeit. Geschaffenes kann sich sehen lassen und schafft auch für folgende Generationen Geschichte.

Wann konnten in Kamenz die ersten Segelflug-Aktivitäten nachgewiesen werden?

Am 30. September 1929 schreibt das „Kamenzer Tageblatt“ unter „Örtliches und Sächsisches“ folgenden Bericht:

Schulgleiter SG-38 am Hutberg

„Wie groß in Kamenz das Interesse für die Segelflieger ist, hat sich gestern vormittags gezeigt, als der Lausitzer Flugverein vom Südwestabhang der Hutbergmark Gleitflüge mit dem Segelflugzeug unternahm. Die Feldwege, die nach Lückersdorf hinunterführten, waren von Neugierigen dicht besetzt. Der Start zu den Flügen gelang stets sehr gut, die Flüge selbst waren aber nur kurz, bis 22 Sekunden Dauer. Es muss herrlich sein, auf dem motorlosen Flugzeug so frei und unbeschwert über die sonnigen Fluren zu gleiten, wenn ein günstiger Wind ein längeres Verweilen in der Luft gestattet.“

Hiermit ist der Nachweis für den Beginn des Fliegens auf dem Hutberg erbracht.

Der gleichen Zeitung ist am 4. August 1929 der erste Hinweis zu einem F-Schleppstart auf dem heutigen Flugplatz Kamenz zu entnehmen: „Etwas Neues bildete die Vorführung des „Schleppzuges der Lüfte“. Der bekannte Segelflugmeister Espenlaub brachte als Führer auf seinem eigens für diese sensationelle Luftverkehrserneuerung konstruierten Segelflugzeug, das durch eine Leine mit dem Flugzeug „Flamingo“ verbunden und von diesem in die Höhe gezogen wurde, nach Loslösen von diesem das motorlose Flugzeug im Gleitflug zum Landen.“

Das war - vor 75 Jahren - der Beginn des Segelfluges auf dem heutigen Flugplatz Kamenz.

H. Jank

Segelflugstartstelle mit SG-38. Links E. Rosenkranz (1941)

EMYL in guter Gesellschaft

Frank und Susanne Pfeil inmitten von großen und kleinen Piper´s - ein Rückblick ins Jahr 2003

Im letzten Jahr sollte unsere fliegerische Saison ja eigentlich schon in Vietnam beginnen, aber außer dem Flug mit Air France nach Hanoi war da nicht viel zu machen, denn im Lande von Ho Chi Min gibt es noch keine private Art der Fliegerei, aber vielleicht in Zukunft.
So haben wir dann im Frühjahr mit dem Training für den Formationsflug begonnen. Die ersten Versuche waren nicht so viel versprechend aus, aber nach ein paar Trainingsflüge sah die Sache zunehmend besser aus.

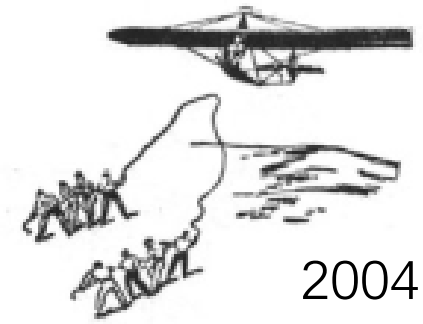
EMYL mit seinem Sparringspartner für den Formationsflug

Den ersten Auftritt hatten wir auf dem Modellflugplatz in Lehrte, eigentlich darf man da nicht landen, aber wir haben von der Landesluftfahrtbehörde eine Ausnahmegenehmigung bekommen, nachdem wir eine Ortsbesichtigung dort gemacht haben, und beschlossen haben, es auf der 130m "langen" Landebahn mal zu probieren.,
Der Flugtag selbst, war sehr beeindruckend, viele sehr schöne Modelle, von einer viermotorigen "Super Constallation" mit 5 m Spannweite, über zwei L-39 Albatros bis zu zwei F-15 mit Strahlantrieb, die Jungs mit den Jet´s haben im Verband Kunstflug vorgeführt.

Eine große und eine kleine Piper — beide Flugzeuge finden ihre Bewunderer

Über den Flugtag in Kamenz brauche ich ja nicht viel berichten, es waren ja fast alle da. Mitte September dann noch der Großflugtag in Hamburg, allein der Anflug mit dem EMYL auf einen Verkehrsflughafen ist schon recht interessant. Erst Anflug über die Sierra Strecke, (Sierra II ist die Kohlbrand-Brücke), dann 10 min kreisen über der Außenalster, weiter anfliegen bis links-quer zur Piste 23 und dann zwischen Airbus 320 von Egypt-Air und B 737 von Lufthansa schnell landen und abrollen. Auf dem Vorfeld Begrüßung, und dann erst einmal eine ganze Weile gar nichts, die Jungs waren mit dem einsortieren für die Stellplätze ein bisschen überfordert. Der EMYL rollte dann an einem Airbus Beluga vorbei, zur Lufthansa Technikhalle und fand schließlich ein Stellplatz für den Flugtag neben der Messerschmitt ME 108 Taifun. Der Techniker war so stolz auf seinen Flieger, dass er uns gleich zu einer kleinen, privaten Führung überredet hat, sehr nette Leute dort bei der Technik und die Taifun ja sowieso.
Von dort ging es dann zum offiziellen Empfang, das Essen und das Bier waren gut, nur die "Ober-Wichtigen" von der Lufthansa-Security Company haben eine Schraube locker, für die zwei Tage gab es extra einen Ausweis mit Lichtbild, leider hat die procedure dazu fast 3 Stunden gedauert, kurz vor Mitternacht waren wir dann auch "schon" im Hotel.
Afuf dem Fugtag gab es viele interessante Flieger zu sehen, angefangen bei eine noch fliegenden Aero - 145 aus Bielefeld, der Stampe Staffel (5x SV-4C) und fünf DC-3 im Verbandsflug.
Der Rückflug nach Braunschweig am Sonntag abends, verlief bis auf einen hektischen Abflug in Hamburg sehr schön und ruhig, und so endete unsere Flugsaison 2003 dann im November noch mit ein paar Gästeflügen über dem herbstlichen Harz.

Frank Pfeil



75 Jahre Segelflug im Ka-

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
* Robert Mammitzsch, Jugendwart ☎(0351) 8800954