



# Kamenzer Luftpost

5. Jahrgang \*\*\* 1. Februar 2005

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: Ostsächsische Sparkasse Dresden BLZ: 850 503 00 Konto-Nr.: 3000 011926

[www.fc-kamenz.de](http://www.fc-kamenz.de)

## Saisonstart mit neuen Aufgaben und neuen Chancen

### *Liebe Mitglieder und Freunde unseres Vereins,*

der Rückblick auf das Jahr 2004 zeigt: Wir haben gemeinsam viel für den Erfolg unseres Vereins geleistet und mussten aus unserer Mitte den Verlust von zwei uns nahe stehenden Fliegerkameraden hinnehmen. Das hat uns allen viel abverlangt.

Unser Verein bleibt weiterhin das flugsportliche Zentrum unserer Region und wird künftig zusätzlich die Betreiberschaft für den Verkehrslandeplatz Kamenz übernehmen. Das ist ein hoher Anspruch und zugleich ein Versprechen, das wir jeden Tag einlösen müssen.

Diese zusätzlichen Vereinsaktivitäten sind für uns unter den vorliegenden Bedingungen ein Stück reale Existenzsicherung, die der Vorstand und die Mitgliedschaft mit großer Mehrheit befürwortet und unterstützt.

Wir sorgen hiermit, dass wir auch in Zukunft auf „unserem“ Flugplatz gut fliegen und leben können.

Die zusätzlichen Aufgaben des Vereins haben wir gut vorbereitet. Sie sind nicht nur eine Angelegenheit weniger Mitglieder des Vereins – wir alle müssen diese Veränderungen als neue Chance begreifen und sie gemeinsam nutzen.

Trotz vieler Erfolge in der Vergangenheit, seien es die Errichtung unserer komfortablen technischen Basis oder viele bemerkenswerte flugsportliche Erfolge insbesondere im Jugendbereich, werden wir uns noch mehr ins Zeug legen müssen, um erreichte Positionen zu halten und auszubauen.

Gute Ideen, das Engagement um hohe Sicherheit, der effektive Umgang mit unseren Ressourcen sowie hervorragende flugsportliche Ergebnisse werden auch weiterhin gefragt sein. Auch das Bemühen um flugsportlichen Nachwuchs dürfen wir nicht aus dem Auge verlieren und sollten es ebenso zur Angelegenheit aller Mitglieder machen.

Ich verspreche Euch: Gemeinsam mit dem Vorstand werde ich alles tun, um die Position unseres Vereins weiter zu stärken. Wir werden uns auch nicht entmutigen lassen, wenn nicht alles auf Anhieb gelingt.

Ich freue mich darauf, gemeinsam mit Euch diese Aufgabe tatkräftig anzupacken.

Auf ein erfolgreiches, gesundes und glückliches Jahr 2005.

Euer Marko Grilz

### Grußwort des Kamenzer Bürgermeisters

#### *Sehr geehrte Mitglieder des Fliegerclubs Kamenz e. V.,*

am 1. Dezember 2004 habe ich das Amt des Kamenzer Bürgermeisters angetreten. Sicher kann ich an die gute Arbeit meiner Vorgänger anknüpfen, werde aber aus meiner Sicht auch neue Akzente setzen. Zwei wichtige Schwerpunkte sind dabei die wirtschaftliche Entwicklung in unserer Stadt und das Vereinsleben. Gerade am Schnittpunkt Flugplatz treffen sich diese beiden Interessenslagen, galt es doch nicht nur den Flugplatz für den unverzichtbaren Luftsport in Kamenz zu erhalten, sondern auch unter dem Hinblick auf den Ausbau wirtschaftlicher Faktoren die Betreuung des Flugplatzes neu zu strukturieren.

Mit der Variante der jetzigen Flugplatzbetreuung hat der Fliegerclub eine große Mitverantwortung für den zukünftigen Erhalt des Flugplatzes übernommen und ich freue mich sehr, dass von Anfang an die Mitglieder des Fliegerclubs mit großem Engagement an der Neustrukturierung der Betreuung mitgewirkt haben. Somit war es möglich, dass ausgehend von den Entscheidungen der beiden Gesellschafter – Stadt Kamenz und Landkreis Kamenz – über die Gesellschafterversammlung und den Aufsichtsrat der Flugplatz Kamenz GmbH der abschließende Zuschlag an den Fliegerclub als Betreiber erteilt wurde.

Ich gehe davon aus, dass die jetzt gefundene Lösung sich als zukunftsfähig erweist und damit die Kamenzer Luftfahrtgeschichte und die damit verbundenen Traditionen seit dem Jahr 1909 ihre Fortführung erhalten.

Ich werde im Rahmen der kommunalen Möglichkeiten das Meinige tun, damit der Flugplatz als wirtschaftlicher, sportlicher sowie kulturell-touristischer Anziehungspunkt bestehen bleibt. Ich weiß, dass dies nur in der Zusammenarbeit der vielen Beteiligten möglich ist, wobei dem Fliegerclub ein herausragende Bedeutung zukommt.

Dessen Tatkraft und Ausdauer bei der Bewirtschaftung des Flugplatzes und die von Mitgliedern des Fliegerclubs errungenen sportlichen Erfolge bzw. deren Ausstrahlungskraft bieten sehr gute Voraussetzungen für das Gelingen unseres gemeinsamen Vorhabens.

Dafür wünsche ich allen Mitgliedern der Fliegerclubs Kamenz e.V. Gesundheit, Erfolg und Durchhaltevermögen – und nicht nur für das Jahr 2005, sondern auch darüber hinaus.

Ihr Roland Dantz  
Bürgermeister  
der Kreis- und Lessingstadt Kamenz

Auch im vergangenen Jahr — fliegerische Aktivitäten des Vereins auf hohem Niveau

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

	Flugzeug	Kennzeichen	2003		2004		Veränderungen gegenüber Vorjahr	
			Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts
Segelflugzeuge	Bocian	D - 9032	159:22:00	595	109:58:00	504	69%	85%
	Bocian	D - 3513	163:05:00	797	162:25:00	785	100%	98%
	Bocian	D - 3343	0:00:00	0	0:00:00	0	-	-
	Pirat	D - 1734	110:46:00	99	103:30:00	168	93%	170%
	Pirat	D - 4775	78:26:00	58	108:23:00	82	138%	141%
	Pirat	D - 1695	108:41:00	128	81:37:00	71	75%	55%
	Pirat	D - 6728	113:01:00	80	62:37:00	65	55%	81%
	Pirat	D - 7794	153:32:00	153	51:06:00	66	33%	43%
	Puchcz	D - 7116	121:31:00	203	107:38:00	193	89%	95%
	Jantar	D - 2427	148:26:00	32	11:41:00	3	8%	9%
	Foka 4	D - 2231	12:36:00	3	28:47:00	13	228%	433%
	Cobra	D - 6307	74:03:00	31	59:19:00	23	80%	74%
	LS - 1	D - 0489	74:31:00	30	121:31:00	55	163%	183%
	Gäste	versch.		128		633		495%
		<b>Summe</b>	<b>1318:00:00</b>	<b>2.337</b>	<b>1008:32:00</b>	<b>2.661</b>	<b>77%</b>	<b>114%</b>
Motorflugzeuge	Ogar	D - K FCK	47:14:00	123	79:04:00	129	167%	105%
	Wilga	D - EWBG	20:37:00	191	33:33:00	303	163%	159%
	Wilga	D - EWRZ	52:17:00	397	35:09:00	285	67%	72%
	Z - 42	D - EWMN	119:52:00	200	17:52:00	44	15%	22%
	Z - 42	D - EWNO	0:00:00	0	53:41:00	90	-	-
			<b>Summe</b>	<b>240:00:00</b>	<b>911</b>	<b>219:19:00</b>	<b>851</b>	<b>91%</b>
		<b>Gesamt</b>	<b>1558:00:00</b>	<b>3.248</b>	<b>1227:51:00</b>	<b>3.512</b>	<b>79%</b>	<b>108%</b>

Die Segelflieger des Vereins absolvierten, bezogen auf das Vorjahr 2004, mehr Starts. Hierbei spielten die Gästestarts mit vereinsfremden Segelflugzeugen eine bedeutende Rolle.

Im vergangenen Jahr erfolgte nahezu jeder dritte Start bei den Segelfliegern durch Gäste mit ihren Flugzeugen.

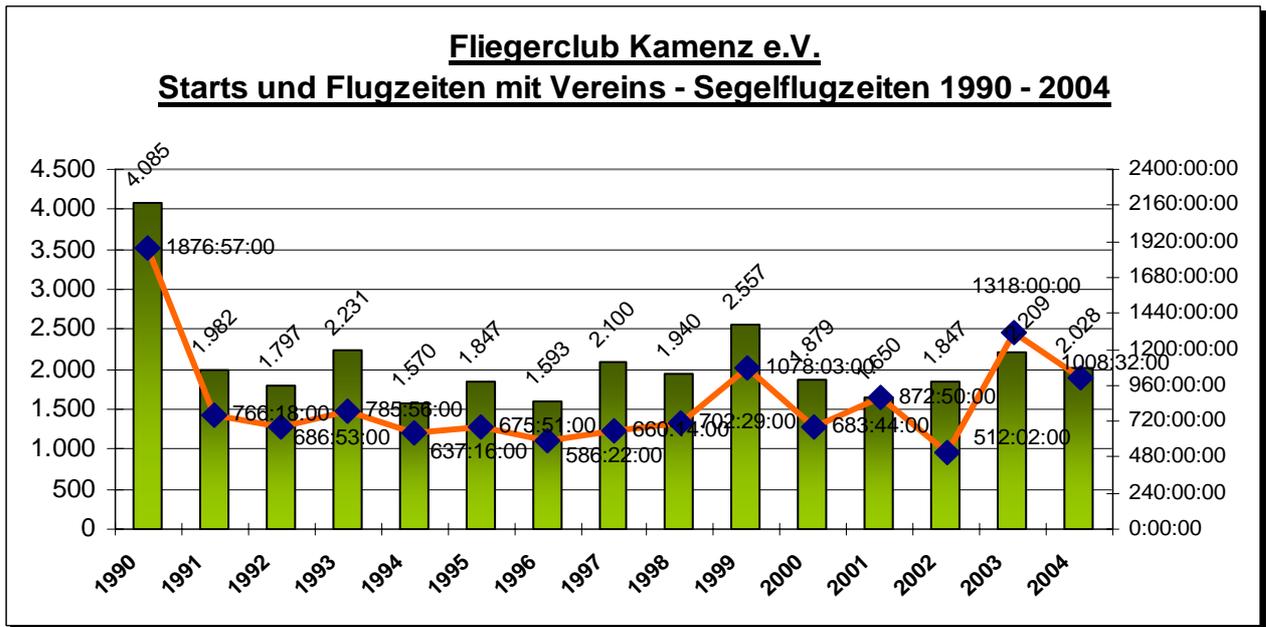
Die absolvierte Jahres-Segelflugzeit lag wetterbedingt unter dem Niveau des Vorjahres.

2004 standen dem Verein wieder 2 Zlin´s Z-42 zur Verfügung.

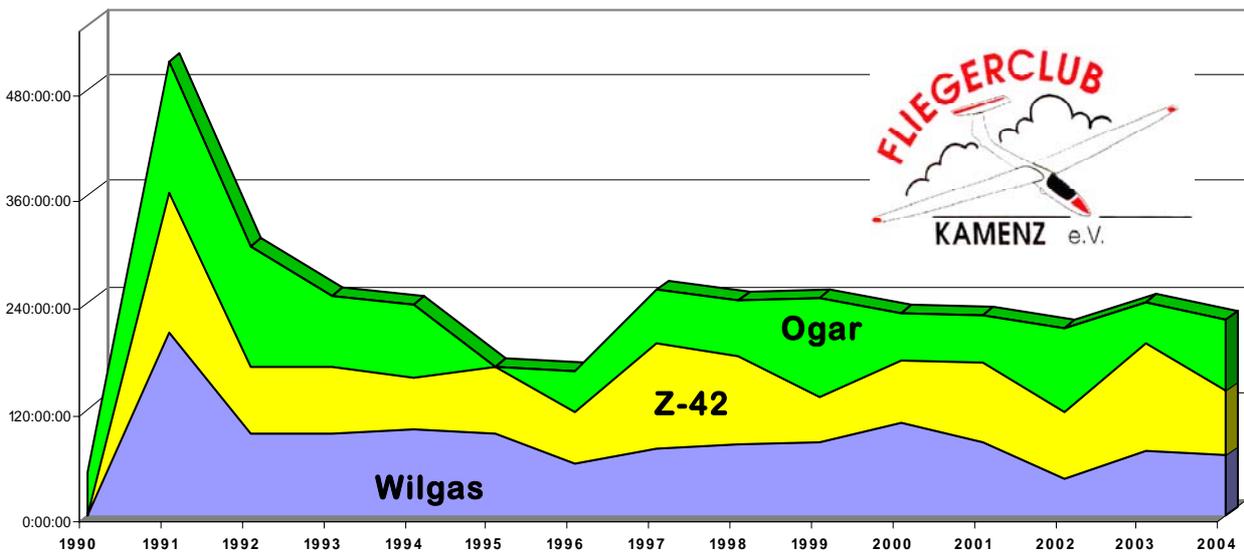
Ralph Wettig ermittelte aus den Bordbüchern einige „runde“ Höhepunkte im Leben unserer Flugzeuge:

- Unsere 3 Piraten D-1695, D-6728 und D-4775 erreichten 2004 jeweils eine Gesamtflugzeit von 2.600 h. Die Piloten waren hierbei Henry Albrecht, Olaf Heinze und Wolfgang Ferner.
- Pirat D-7794 absolvierte in der Flugsaison 2004 den 4.000. Start und erreichte bei einem Flug mit Bernd Dunkel eine Gesamtflugzeit von 2.300 h.

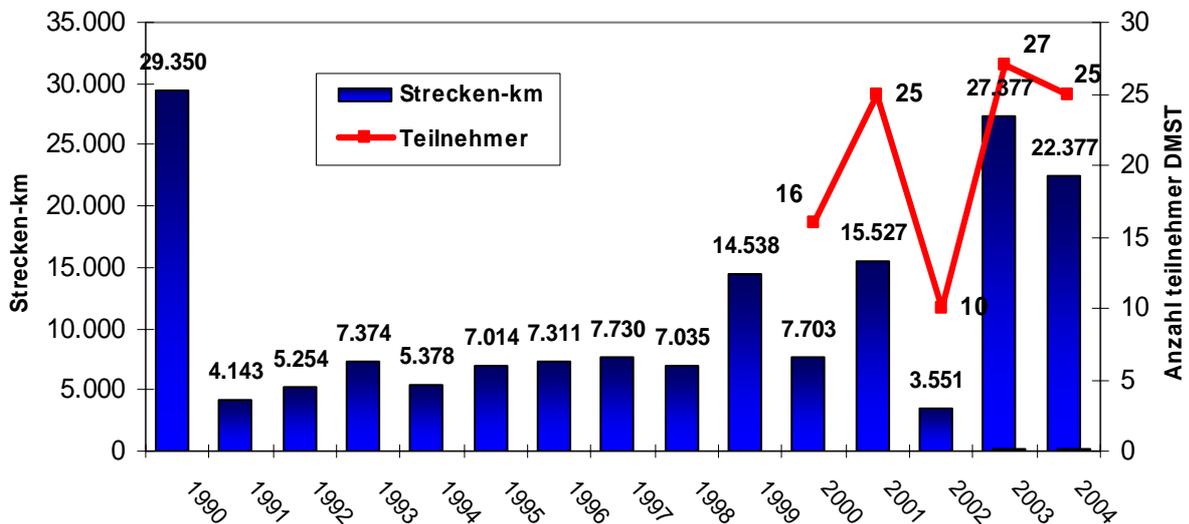
- Karlfried Gallus absolvierte die 2.800. Flugstunde mit der LS-1 D-0489. Am 27. 5. 2005 absolvierte die LS-1 den 2.000. Start mit Oliver Theilig.
- Falk Wettig erflog am 17. 4. 2004 die 2.222. Flugstunde des Puchacz D-7116. Am 22. 8. 2004 absolvierte Rolf Reichert mit diesem Flugzeug den 7.000. Start.
- Ines Wettig absolvierte am 31. 5. 2004 die 2.000. Flugstunde der Foka D-2231
- Der Bocian D-9032 erreichte mit Flügen von Uwe Waurick/ Marcel Pohl am 31. 5. den 11.000. Start sowie durch Thomas Kischko mit einem Flug am 20. 6. 2004 eine Gesamtflugzeit von 2.600h
- Der Ogar D-KFCK absolvierte am 25. 7. 2004 seine 1.6000. Flugstunde mit Jens Pirzkall.
- Die Wilga D-EWBG war am 2. 8. 2004 mit Sigmar Melcher die 2.400. Stunde in der Luft.
- Den 12.000. Start mit der Wilga D-EWRZ absolvierte Dirk Scheiling am 5. 9. 2004.



### Flugzeiten Motorflugzeuge des Vereins 1990 - 2004



### Entwicklung Streckensegelflug FCK 1990 - 2004



## Fliegerische Ausbeute hervorragend

Gelungener Streckenfluglehrgang des DAeC - Landesverbandes Niedersachsen vom 1. bis 14. August 2004 in Kamenz



Schon bei der Anreise unserer Gäste zeigte sich das Wetter von der besten Seite – ein Hoch über Russland sorgte auch während des gesamten Lehrganges für optimale Trainings – und Wettbewerbsbedingungen.

Der Fliegerclub Kamenz hatte keine Mühe gescheut und den Lehrgang sehr gut vorbereitet. Der Flugbetrieb war optimal organisiert. Anfängliche Schwierigkeiten bereitete den Niedersachsen die ungewohnte Schleppwinde bei vorherrschenden zum Teil starken Seitenwinden, die häufig Seildurchhänge im Windenschlepp verursachten.

Der zur Verfügung stehende Luftraum war für die vorgesehenen Aufgabenstellungen mehr als ausreichend. Die Ausgangslage für Streckenflüge südlich von Berlin ist günstig und wird noch besser werden, wenn in naher Zukunft die Grenze nach Polen unter vereinfachten Bedingungen überflogen werden kann.

Beinahe täglich konnten von den Teilnehmern je nach Leistungsstand Strecken bis zu 400 km und mehr geflogen werden. Als engagierte Trainer nahmen Ulf Bartkowiak, Harald Dahms, Norbert Dellinger, Torsten Föge, Hartmut Schlüter und Uwe Zehl teil. Die Teilnehmerstärke erlaubte das Fliegen in kleinen Gruppen, was den Lernerfolg verstärkt hat und zu deutlichen Leistungsverbesserungen führten.

Auch für unseren Verein war dieses hochkarätige Streckenfluglager ein doppelter Gewinn. Wir knüpften viele neue Freundschaften, lernten effektive Trainingsmethoden in Theorie und Praxis sowie sympathische, engagierte und leistungsbereite Sportflieger kennen. Unserer besonderer Dank gilt Andreas Gehb, der hier viele Kontakte knüpfte und maßgeblich für das Zustandekommen und den Erfolg dieser Veranstaltung sorgte.

Hans Jank

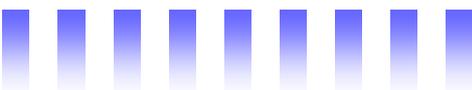
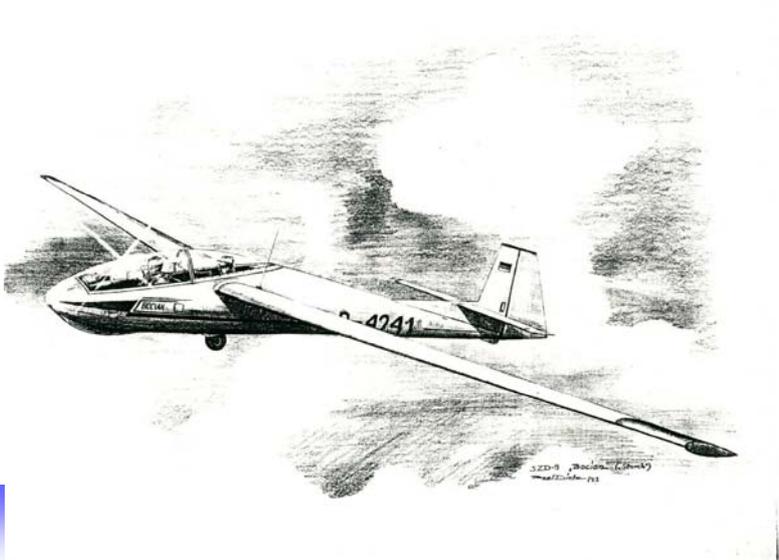
## Bocian-Pokal -Teilnahme Ehrensache

Karsten Hummitzsch / Arne Riemer belegten mit einem 322 km-Flug den 2. Platz

Am 29. Mai 2004 war Bocian-Wetter. An diesem Tage flogen sich Klaus Streichert/ Cathleen Bornowski vom Aero-Club Hoyerswerda mit einem Flug über eine Distanz von 425 km auf den ersten Rang.

Das Kamenzer Team Karsten Hummitzsch/ Arne Riemer brachten es am gleichem Tag auf hervorragende 322 km.

2004 wurden im Rahmen des Bocian-Pokals 17 Wertungsflüge registriert, die von Piloten aus 5 sächsischen Flugsportvereinen absolviert wurden. Unser Verein ging mit insgesamt 5 gelungenen Wertungsflügen in die Statistik ein. Weitere interessante Informationen können wir unter [www.bocianpokal.de](http://www.bocianpokal.de) erfahren.



# Reserven aufgespürt - Leistungssegelflug im Verein

Komfortable Luftraumsituation ist nicht selbstverständlich

## Verbesserung in der Luftraumsituation

Seit Beginn der Flugsaison 2004 haben wir erweiterte Möglichkeiten für Freigaben innerhalb des Luftraumes Dresden erhalten und auch genutzt.

Insbesondere mit dem „Sektor Guteborn“ hat sich der Abflug von unserem Platz in Richtung „NW“ vereinfacht. Auch wenn es gelegentlich Einschränkungen mit der Höhenfreigabe, oder nur zeitlich befristete Freigaben gab, haben uns diese dennoch sehr geholfen.

Damit das so bleibt oder vielleicht noch etwas verbessert wird, möchte ich dennoch jeden der Nutzer daran erinnern, sich den Luftraum und die Freigabe vor jedem Flug klarzumachen. Wir können uns hier keinerlei Verletzungen erlauben und es müsste eigentlich jedem klar sein, dass in einem derartigen Fall alle Absprachen hinfällig sind. Insgesamt haben wir im letzten Jahr an 15 Tagen das Sichtfluggebiet Kamenz und an 32 Tagen den „Segelflugsektor Guteborn“ angemeldet und eine Freigabe erhalten!

## Streckensegelflug: Verbesserungspotential vorhanden

**M**un zum Streckenflug 2004: In der Vereinswertung der DMST Sachsen sind wir auf den 5. Platz abgerutscht. Das ist zwar nichts unbedingt schlechtes, aber irgendwie doch schade.

Woran lag es? Andere Vereine haben im letzten Jahr stark aufgeholt und bei uns hat sich doch das Fehlen des Jantar bemerkbar gemacht.

**D**arüber hinaus haben wir doch wieder einige Flüge nicht zur Wertung eingereicht. Das lag zum einen an im Leistungslehrgang (durch den Unfall bedingten) fehlenden Loggern, zum anderen wurden einige Fotoflüge nicht eingereicht. (Fotoflüge wurden im letzten Jahr übrigens letztmalig in die Wertung aufgenommen, ab 2005 nur noch Logger!) Außerdem hatten wir auch bei ein paar schönen Flügen wieder Loggerprobleme sowie Probleme beim Hochladen der Flüge zum OLC (veraltete Software, Update über unseren Anschluss nicht möglich, Freenet überlastet, Computerabsturz...). Aber das waren nur einige Gründe. Andere werden mit dem Begriff „Kaffeeflüge“ umschrieben. Ich finde diesen Begriff falsch, denn wir machen eher „Nachtischflüge“ weil wir eher nicht in die Luft kommen, wegen diverser immer „unaufschiebbar wichtiger Probleme“. Dabei wird der Anschluss an andere verloren, die geplante Aufgabe wird hinfällig, man verliert die Lust und ist eben bei Zeiten wieder am Platz.

**A**us diesem Grund finde ich es auch schade, dass das Trainingslager der Sportfreunde aus Niedersachsen, welches konsequent auf Teamflug ausgerichtet war, von uns zu wenig Beachtung fand. Einzelne sind konsequent mit geflogen und haben dabei viel gelernt, andere wollten gern konnten aber aus beruflichen Gründen nicht. Leider haben einzelne aber auch Unverständnis über die „kurzen Strecken“ geäußert und damit nach meiner Meinung den Sinn der Veranstaltung nicht verstanden.

**S**icher in der Startreihenfolge hatten die Niedersachsen in dem Zeitraum Vorrang, aber für uns war mehr drin. Somit stehen wir heute wieder an fast der gleichen Stelle wie ich im letzten Jahr geschrieben habe, es findet kaum Teamflug statt. Manchmal

meint man im Team zu fliegen, ist aber 50 und mehr Kilometer voneinander entfernt und abends ist man unzufrieden, weil zwar ein Flug was gebracht hat, aber die „Team-Mitglieder“ auf der Strecke geblieben sind.

**W**äre wirklich schön, wenn im Team dem schwächsten Piloten angepasste Strecken geplant würden und dem Leistungsvermögen angepasst vergrößert werden. Sicher wird es immer Situationen geben wo einzeln geflogen wird, oder man zur Entspannung mal nur Thermik am Platz fliegen möchte ( das soll auch so bleiben!) aber dass es gemeinsam besser gehen kann hat man uns gezeigt und einige von uns haben es auch bewiesen. Wenn dies besser umgesetzt wird werden wir uns in diesem Jahr auch wieder gut platzieren.

Ralph Wettig



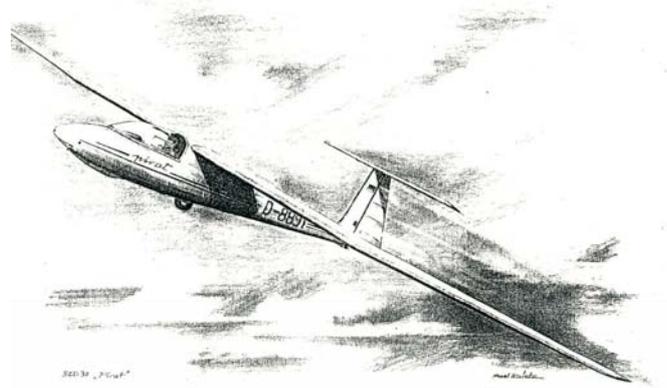
**Prima: Nachwuchspiloten flogen sich nach vorn**  
(oder: Unsere Leistungsträger in den besten Jahren werden sich etwas einfallen lassen müssen...)

25 Piloten und Pilotinnen unseres Vereins absolvierten 2004 insgesamt 115 Flüge, die in der DMST-Wertung berücksichtigt wurden. Die Gesamtdistanz der gewerteten Streckenflüge betrug 22.377 km und erbrachte den 5. Platz in der DMST-Länderwertung Sachsen.

Deutschlandweit belegte unser Verein Platz 96 von 559 segelflugbetreibenden Flugsportvereinen.

Die besten Ergebnis für unseren Verein erreichten (Rang 1bis 4):

- Martin Kumbier (18) mit 3 Piratflügen über 314/314/318 km
- Robert Mammitzsch (23) mit 3 LS-1-Flügen über 445/321/260 km
- Uwe Waurick (28) mit 3 Cobraflügen über 335/311/303 km sowie
- Falk Wettig (17) mit 3 Piratflügen über 315/290/274 km.



## Der unbequeme Weg zu Ordnung und Sicherheit

Bericht unseres Technischen Leiters, Ralph Wettig

Mit dem Jahreswechsel ging wieder eine Flugsaison zu Ende und es gibt viele Dinge über die gesprochen werden muss. Vieles ist sehr positiv, einiges ist das Gleiche wie immer ( Werkzeug, Ordnung, Sauberkeit,...) und ein Punkt war sehr traurig. Über den letzten Punkt haben wir im letzten Jahr ausgiebig gesprochen, einen abschließenden Untersuchungsbericht gibt es noch nicht und da an anderer Stelle in diesem Heft etwas dazu bemerkt wird, möchte ich nichts weiter hierzu schreiben.

Im letzten Jahr haben wir innerhalb unserer Vereinswerkstatt 1x 1000h Kontrolle am Jantar-2b, 1x 500h Kontrolle am Ogar, 4x 100h und 1x 50h Kontrolle an unseren Motorflugzeugen sowie 11x Winterwartung und 12x 50h Kontrolle an unseren Seglern durchgeführt. Außerdem wurden 17 Jahresnachprüfungen vorbereitet und durch Prüfer abgenommen. Darüber hinaus wurden natürlich auch wieder alle Fallschirme gewartet und im Herstellerwerk nachgeprüft. Auch konnten endlich die technischen Probleme an der Z-42 „NO“ geklärt werden. Im Einzelnen waren dies neue Öl- und Kraftstoffschläuche, neues Gurtzeug, neue Bereifung sowie Instandsetzung der Luftschraube und des Bugfahrwerkes bei ASF in Jahnsdorf. Ebenso haben die Wilga „BG“, der Bocian „32“ und der Ogar neues Gurtzeug, die Wilga „RZ“ neue Schläuche und einen neuen Druckluftbehälter ( einer ist durch den TÜV gefallen ) erhalten. Weiterhin gab es noch eine Vielzahl kleiner Probleme, die geklärt wurden.

Über den hierfür notwendigen finanziellen Aufwand könnt ihr euch gern bei Uwe Schädel informieren. Nicht unerwähnt lassen möchte ich die viele Arbeit, die im letzten Winter in beide Winden gesteckt wurde. Es gab zwar bei der Jahresnachprüfung einige Mängel die unnötig waren, aber es war auch deutlich zu spüren, dass beide Winden sehr gut gelaufen sind. Die bei der H-4 aufgetretenen Probleme mit 1x abgesichertem Trommelbolzen waren eher „normalem“ Verschleiß dieser Konstruktion zuzuordnen. Die aufgetretenen Probleme mit den Schleppseilen an der H-4 Anfang August und zum Saisonende sind ebenso auf konstruktionsbedingten Verschleiß ( zu kleine Umlenkrollen ) und unterschiedlicher Qualität des aus verschiedenen Produktionschargen bestehenden Seiles zurückzuführen. Durch sehr gute Einsatzbereitschaft einiger Windenfahrer konnten aber alle Probleme relativ schnell geklärt werden und wir konnten die alten Seile bis zum Saisonende noch nutzen. Die Anfang August schnell neu gekauften Seile brauchten wir somit nicht aufziehen und können nun mit neuen Seilen in die kommende Saison starten.

Beim Trainingslager der Junioren aus Niedersachsen hat sich darüber hinaus gezeigt, dass sich mit der H-4 doch saubere Schleppts und ansprechende Schlepphöhen mit Hochleistungsflugzeugen erreichen lassen, wenn der Bodenwind mal nicht genau von vorn kommt und die Windenfahrer fit sind. Was auf jeden Fall verbessert werden muss ist die Bereitstellung von Ersatzseilverlängerungen und die Verkürzung des Zeitraumes vom Auftreten eines Seilrisses bis zum nächsten Start. Es nützt keinem etwas, wenn erst mal in Ruhe für Musik und einen Sonnenschutz zum Spleißen gesorgt wird und danach die Schleppstrecke vom de-

fekten Seil beräumt wird damit wenn der Windenfahrer gute Laune hat, wieder gestartet werden kann. Ist zwar schön wenn nach knapp zwei Stunden beide Seile wieder da sind, aber für den einen Segler, der mit den bereits gestarteten auf Strecke wollte ist nun alles zu spät! An dieser Stelle haben wir erheblichen Nachholbedarf!

An positivem Geschehen gibt es natürlich auch die viele Arbeit an unserer Hängertechnik zu erwähnen. An allen Hängern wurden notwendige Wartungen und Reparaturen ausgeführt, der LS-1 Hänger mit neuen Reifen ausgerüstet, das Fahrwerk überholt und eine verbesserte Laderampe gebaut. Im April wurden alle Hänger dem TÜV vorgestellt und abgesehen von Kleinigkeiten (zu langer Weg bei Auf- und abbremsen, Anbringung von Geschwindigkeitsschildern, Anbringung von Bremsklötzen ) alle wieder zugelassen.

Erwähnenswert im letzten Jahr ist natürlich auch die Befestigung des Weges vom Hoftor zum Hallenvorfeld. Hier wurde durch die fleißige Arbeit vieler ein weiterer Problembereich besonders der feuchten Jahreszeit beseitigt. Dank gilt dabei besonders denjenigen, die nicht mal ein Auto besitzen und trotzdem die Fahrspuren der anderen beseitigt haben.

Der Umgang mit unseren Bordbüchern hat in diesem Jahr zwei Seiten. Zum einen wurde bewiesen das man doch rechnen kann, zum anderen aber wurden Eintragungen überdurchschnittlich oft im falschen Bordbuch oder auf der falschen Seite vorgenommen. Auch wurden nicht nachvollziehbare Eintragungen an Stellen wo sie nicht hingehören getätigt. Wer nicht weiß wo was hingehört sollte mal ganz nach hinten blättern, da gibt es eine „Gebrauchsanweisung“. Bei Durchführung und Unterzeichnung von notwendigen Arbeiten im Bordbuch und auf den Befundberichten muss ich mit Nachdruck auf die Verfahrensanweisungen in unserem TBH verweisen. Hier wird von uns verlangt, dass alle Arbeiten durch „sachkundige Personen“ ausgeführt bzw. kontrolliert werden müssen und dass diese die durchgeführten Arbeiten zu unterschreiben und mit ihrer Ausweisnummer abzustempeln haben.

Nun zum weniger Positiven. Es gefällt mir nicht, in welchem Zustand die Windenwerkstatt verlassen und wie gelegentlich in ihr gearbeitet wird. Über das Rauchen innerhalb unserer Räume gibt es klare Festlegungen, die für jeden verbindlich sind. Ebenso zum Umgang mit Öl- und Kraftstoffemern zu Arbeitsende ( nicht nur in der Windenwerkstatt! ) Auch sollte man sich vor Beginn von Schweißarbeiten gelegentlich mal in der Werkstatt umsehen, oder doch lieber gleich im Freien arbeiten ( gilt natürlich auch für die Arbeit mit Trennschleifer! )

Wenn zum Feierabend in der Windenwerkstatt mal die Werkbänke aufgeräumt und „entmüllt“ werden, macht ihr den Leuten, die unter der Woche fleißig sind die Arbeit leichter. Ganz besonders unschön finde ich es, wenn man von anderen Leuten ( die jederzeit von außen in die Windenwerkstatt schauen können ) auf Missstände aufmerksam gemacht wird ( und dazu gehört auch die Flasche Radeberger der jungen Flugschüler am Sonnabend Vormittag )!

(Fortsetzung von Seite 6)

Unschön finde ich es auch wenn ich blöde ange-macht werde, wo denn wieder dieses oder jenes versteckt worden sei. Jedes Werkzeug, jede Maschine und jeder Eimer hat bei uns seinen Platz und ich erwarte, dass zum Arbeitsende die Geräte wieder an ihren Platz kommen und nicht hinten in der Halle stehen bleiben, weil man sie ja in zwei oder drei Wochen noch mal gebrauchen könnte. Es gibt dankenswerterweise an nahezu jedem Wochentag jemanden, der zum Arbeiten kommt und es ist mehr als unschön, wenn dann viel Zeit mit der Suche verschwendet wird!

Ein paar Bemerkungen zu unserem Ersatzteillager. Nach wie vor gilt: „Ausgabe von Ersatzteilen und Materialien nur über Werkstatteleiter oder Technischen Leiter!“ Die Einlagerung dergleichen nur über mich! Ich finde es nicht gut, dass gelegentlich durch Personen die dort nichts zu suchen haben wild rumgewühlt wird und einiges in Unordnung gebracht wurde.

An dieser Stelle möchte ich darauf verweisen, dass zwischen Mitte Februar und Ende März die jährliche Auditierung unserer Werkstatt erfolgen wird. Hier wird bekanntermaßen geprüft, ob die Voraussetzungen für die Wartung unserer Flugzeuge und Winden gegeben sind oder im Extremfall die Werkstatt geschlossen wird.

Abschließend möchte ich noch etwas zu den elektrischen Heizkörpern in unserem Clubheim bemerken. Sicher war uns zum Zeitpunkt ihrer Installation klar, dass dies nicht die beste Lösung ist, aber es war eine Möglichkeit das Problem der Heizung vorerst zu klären. Wie sich der Energieverbrauch jetzt gestaltet, kann von jedem der die Räume nutzt beeinflusst werden. Man kann die Toiletten bei positiven Außentemperaturen mollig warm heizen oder man kann sich etwas zurückhalten. Sicher, niemand soll sich erkälten aber es muss auch nicht übertrieben werden. Im letzten Winter war es so, dass von Anfang November bis Mitte März nur wenig mehr Energie als in der einen Woche Osterlager verbraucht wurde. Um den Energieverbrauch ein wenig sichtbarer zu machen wird derzeit die Graphik im Durchgang vor dem Büro ausgehängt.

Ganz zum Ende ( eigentlich gehört es ja an den Anfang ) möchte ich mich bei allen, die mir bzw. dem Club geholfen haben die anstehenden Probleme zu bewältigen, bedanken. Ganz besonders danke ich denen die dies ohne Rücksicht auf Mindestbaustunden oder ohne viel Worte getan haben. Schön finde ich es auch, dass es immer wieder Leute gibt, die trotz extremer beruflicher oder familiärer Einspannung Zeit für den Verein finden.

So wird es uns auch in Zukunft gelingen die Formel für das Bauprogramm:

*„notwendige Arbeiten+neue Wünsche+unreale Vorstellungen geteilt durch ca. ca.80 Unbekannte = Beginn der Flugsaison“* mit Leben zu erfüllen und uns zu schönen Flügen zu verhelfen..

## **Gemeinsam erfolgreich und immer mit dabei** Bericht von Karlfried Gallus, Vorsitzender des Vorstandes der LSG Elbe Flugzeugwerke e.V.

Die Luftsportgruppe der Elbe Flugzeugwerke e.V. wurde 1998 in Dresden gegründet.

Die Mitglieder sind ausschließlich Angestellte und Mitarbeiter der Elbe Flugzeugwerke GmbH.

Der Verein ist fliegerisch betrachtet in Kamenz beheimatet und betreibt keine Ausbildung. Die Mitglieder sind im Rahmen einer Doppelmitgliedschaft im Fliegerclub Kamenz verankert.

Die LSG ist Mitglied im Luftsportverband Sachsen, im Landessportbund Sachsen, im DAeC und als assoziierendes Mitglied in der Gesamtsportgruppe von AIRBUS Deutschland.

Zur Zeit sind 15 Mitglieder im Verein organisiert, davon 8 ordentliche Mitglieder, 5 außerordentliche Mitglieder und 2 Förderer.

In den Vorstand sind Karlfried Gallus als 1.Vorsitzender, Dr. Egbert Gärtner als 2.Vorsitzender und Veit Kilimann als Schatzmeister gewählt.

Der Verein betreibt ein Motorflugzeug Zlin Z42 D-EWMN und ein Segelflugzeug LS1 D-0489.

Im Rahmen der Winterwartung erfolgt zur Zeit die Grundüberholung des Flugzeugtransportanhängers. Im April ist die Teilnahme am Streckenflugwettbewerb 'Pokal der alten Langhoren' geplant.

Unser Motorflugzeug steht unmittelbar vor einer Grundüberholung. Der Vorstand prüft verschiedene Modelle mit dem Ziel, die weitere Nutzung dieses Flugzeuges in Zukunft zu sichern.

Innerhalb der Vereinsarbeit stellt das jährlich durchgeführte Lehrlingsfliegen einen Höhepunkt dar. An örtlichen Events (Familientag Elbe Flugzeugwerke, Dresdner Messe etc.) sind unsere LSG-Sportler aktiv beteiligt.

Die Jahreshauptversammlung der LSG wurde zum 1.März 2005 einberufen.



**DaimlerChrysler Aerospace  
AIRBUS**

## **Verein „Fliegerstadt Kamenz“ e.V.**

Der Verein "Fliegerstadt Kamenz e.V." wünscht dem neuen Betreiber des Flugplatzes Kamenz, dem Fliegerclub Kamenz e.V. recht viel Erfolg bei der Bewältigung der neuen und vor allem anspruchsvollen Aufgabe.

"Fliegerstadt Kamenz" e.V. mit dem Vorstand Bernd Asselmann, Lutz Gerloff und Ralf Hähne hat sich bereits im Sommer 2004 gegründet und verfügt gegenwärtig über 30 Mitglieder. Der Verein will vor allem gemeinschaftliche Aktivitäten entfalten, die sich besonders auf die weitere Entwicklung des Flugplatzes Kamenz als integraler bzw. urbaner Bestandteil der Stadt Kamenz richten. Er versteht sich als Interessenvertretung für die Luftfahrt in Kamenz. Ein besonderer Gruß gilt den Flugleitern. Wir wünschen ihnen alles Gute, Geschick und Entschlussfreudigkeit zur Gewährleistung der Flugsicherheit.

im Auftrage des Vorstandes Manfred Nabel

## Mit Vereins-Zlin über Stockholm

Günther Engelhardt und Uwe Kretschmar trotzten vielen Wetterkapriolen

Auch im Jahr 2004 haben Uwe Kretschmar und ich uns mit der ZLIN auf Nordkurs begeben. Ziel der Reise sollte diesmal Finnland sein. Mit dem Plan, die Ostsee an der engsten Stelle, nördlich von Stockholm zu überqueren und per Inselhopping die Finnische Küste zu erreichen, starten wir in Kamenz.

Die Tagesetappe sollte im schwedischen Höganäs enden. Leider war aber weder der Meteorologe vom Dienst, noch Petrus besonders gnädig. Unsere erste Etappe Eggersdorf erreichen wir erst nach wetterbedingter Zwischenlandung in Fürstenwalde, wo wir mit Berliner Schnauze und einem breiten Lächeln des verdutzten Flugleiters mit den Worten „... na, Ihr Wettaflieja, wo kommt ija denn hea ??“ begrüßt werden.

Nachdem das woher und wohin geklärt ist, stellte sich heraus, dass die Fliegerfreunde aus Fürstenwaldes eigentlich zur selben Zeit nach Kamenz und dann weiter in die tschechische Republik wollten, aber wegen des schlechten Wetters erst gar nicht gestartet sind. Intensiv werden wir daher nach dem Wetter auf der Strecke befragt. Eine Auskunft, die wir in den nächsten Tagen noch häufiger geben müssen.

Zum Abwettern geht es erst mal in die Flugplatzkneipe, die bereits am Frühen Vormittag ungewöhnlich viele Gäste hat, denn es gibt noch mehr Wetterflieger an diesem Tag...

So haben wir uns am ersten Tag mit der Prozedur Tanken, Wettereinholen, Abwettern nur bis Purkshof durchschlagen können.

Der nächste Tag in Purkshof beginnt mit typischem Seewetter, kalt, diesig, tief hängende Wolken. Der Blick aus der Unterkunft auf den Himmel lässt mich an ein Weiterkommen nicht mehr glauben. Uwe ist optimistisch und mahnt zum Aufbruch zum Flugplatz. Dort begegnete man uns sehr freundlich. Es gibt intensives Wetterstudium mittels PC Met und belegte Brötchen, die bei der Motorsegler Rallye für die gestrandeten Kamenzer kostenlos sind. Erst gegen Mittag, nach Eintreffen einer Maschine aus Kiel, die über gute Sicht mit höherer Wolkendecke nach Norden berichtet, starten wir mit Flugplan gen Höganäs.

Nach dem Abflug in Purkshof werden wir fast euphorisch, denn die Wolkendecke sieht niedrig und aufgerissen aus. Mutig melden wir der Flugsicherung eine größere Flughöhe und wollen über den Wolken weiter fliegen. Leider währt dieses Vergnügen nur kurz, denn die dänischen Inseln drohen unter einer geschlossenen Wolkendecke zu verschwinden. Auch in Flugrichtung können wir keine Besserung ausmachen. Also schleichen wir unter den Wolken entlang. In Anbetracht der fortgeschrittenen Tageszeit beschließen wir in Höganäs zu bleiben. Das Wetter lässt über dem Öresund ohnehin nur den Blick auf eine rabenschwarze Wolkenwand in Richtung Landesinnere zu. Nachdem Uwe einem Fliegerkameraden die Wettersituation über Dänemark erklärt hat, beginnt dieser unverzüglich mit den Startvorbereitungen nach Kiel, um nicht noch einen Tag länger in Höganäs festzusitzen.

Wir bereiten das Flugzeug für den nächsten Tag vor, beziehen Quartier im „Nv. Skanes Flygklubb“ und dinieren im Hafenrestaurant des niedlichen Städtchens.

Der nächste Tag beginnt mit typischem Höganäs- Wetter. Man genießt das Frühstück auf der gemütliche Terrasse. Vereinzelt Kumulus Wolken ziehen über den Platz und versprechen einen schönen Tag. Beim Start sind es schon deutlich mehr Cumulanten. Nach einer knappen Stunde findet das Wetter, dass wir erst

mal genug geflogen sind und landen sollten. So kommt man gut in Übung im Anfliegen fremder Plätze unter schwierigen Bedingungen.

Nachdem am späten Nachmittag das Wetter sich etwas bessert und wir mit Sprit und Wetterinformationen versorgt sind, starten wir weiter in Richtung Norden. Als wir die Rückseite des hügeligen Landstrichs um Smalandstenar erreicht haben, wird das Wetter besser. Ein kurzer Tankstopp in Tidaholm, nahe des Vättern-Sees verschafft uns die notwendige Reichweite zu unserem Tagesziel Vängsö, südwestlich von Stockholm.

Hier bleiben wir ungeplanter Weise für zwei Nächte. Da die Zeit für den Weiterflug in Richtung Finnland nicht mehr ausreicht, entscheiden wir uns für eine touristische Variante und wollen Stockholm einen Besuch abstatten.

Am nächsten Tag ermutigt uns ein schwedischer Fluglehrer den Tower in Stockholm – Bromma anzurufen, um vorab den Einflug in die Kontrollzone über Stockholm zu erbitten.

Am Telefon meldet sich eine sympathische Frauenstimme, die freundlich die Daten unserer ZLIN sowie unsere Absichten erfragt. Sie erklärt, dass sie noch nie von solch einem Typ gehört hat und erläutert kurz die An- und Abflugprozedur. Erstaunlicherweise zeigt sie sehr viel Verständnis für unsere touristische Bitte, über der Altstadt von Stockholm ein paar Kreise drehen zu dürfen. Also machen wir uns zum Fotoflug über Stockholms „Gammler Stan“ auf. Am Pflichtmeldepunkt hören wir die Stimme im Funk wieder. Sie gibt uns den Einflug entlang des „Waterway“ in Richtung Altstadt frei. Nach einem Vollkreis über der malerischen Altstadt müssen wir für die SAS den Sektor frei machen. Selbst diese Aufforderung „...you may leave now...“ aus dem Mund der Lotsin klingt charmant. Wir drehen ab und landen in Barkaby, dem unkontrollierten Flugplatz im Stadtgebiet. Nach 20 min. Fußweg haben wir die U- Bahn erreicht und fahren zum Sightseeing. Aufgrund der Lage der Stadt macht man in Stockholm die obligatorische Stadtrundfahrt mit dem Schiff. An Bord erfährt man viel wissenswertes über die Stadtgeschichte, die schwedische Gesellschaft sowie die Architektur der Stadt. Da fast alle Sehenswürdigkeiten durch die Rundfahrt angeschippert werden, ist die Tour für Stockholmbesucher als Teil des Besuchsprogramms dringend empfohlen. Nach einem schönen Tag in einer noch schöneren Stadt, fitzeln wir uns am späten Abend aus dem engen Abflug von Barkaby raus und fliegen zurück nach Vängsö. Nicht ohne noch ein paar Kurven zu fliegen, um Stockholm im abendlichen Licht betrachten zu können.

Der Rückflug nach Hause bringt uns vom schöneren Wetter Mittelschwedens zurück in die Küstenregion und dem entsprechenden Wetter. Neben den Tankstops gehören ungeplante Landungen wegen Gewitter und Wetter zur Standardübung und verbessern massiv unseren Trainingszustand. Der schwierigste Teil war die Überquerung der Ostsee zwischen Gedser und Barth.

Mit Südkurs auf der Flucht vor dem Wetter erreichen wir Fehrbellin. Da der permanente Gegenwind unsere Zeitplanung gänzlich durcheinander gebracht hat, bitten wir telefonisch in Kamenz um eine Spätabfertigung und einen Wetterbericht. Nach der letzten Landung sind wir froh zu Hause angekommen zu sein. Schnell räumen wir die ZLIN vor dem herannahenden Gewitter in die Halle. Wir sind wieder um einige Erlebnisse reicher und können feststellen: Fliegen verbindet.

Günther Engelhardt

# Hoher Anspruch - Fliegerische Ausbildung im Verein

Bericht des Ausbildungsleiters Karsten Hummitzsch

Ich möchte meinen diesjährigen Bericht mit einigen Zahlen zur Mitgliederentwicklung hinsichtlich des Ausbildungsbetriebes im FCK e.V. beginnen. Im Berichtszeitraum waren 22 Schüler für eine Ausbildung zum PPL-C und 3 Schüler für eine Ausbildung zum PPL-B gemeldet. Davon wurden 6 Schüler im Laufe des Jahres neu in die Ausbildung aufgenommen. 2 Schüler haben leider ihre Ausbildung abgebrochen.

Hervor zu heben ist der Abschluss der Ausbildung von Arne Riemer. Im Jahr 2004 gab es auch unter den Ausbildern viele Änderungen. Leider verließ uns ohne Rückmeldung Dieter Möser. Verstärkt wurde unser Team durch Daniel Meißner, der seine SFL-A Ausbildung schnell und erfolgreich beenden konnte. Im kommenden Jahr wird Sven Werberger seine Ausbildung zum Segelfluglehrer beginnen. Soviel erst einmal zum Personal.

Betrachten wir als nächstes die Startzahlen und Flugzeiten. Im Jahr 2004 absolvierten unsere Mitglieder 1813 Windenstarts, 160 F-Schlepp Starts, 677 Motorflugstarts und 129 Motorseglerstarts. Wir erreichten dabei folgende Flugzeiten:

- Segelflug: 887:01h
- Motorsegler: 79:04 h
- Motorflug: 122:16 .

Das waren wie gesagt die Gesamtzahlen und -zeiten unserer Mitglieder.

Betrachten wir uns die Zahlen hinsichtlich des Ausbildungsbetriebes. Hier erreichten wir

- 1.271 Windenstarts,
- 16 F-Schlepp-Starts und
- 50 Motorseglerstarts.

Die Gesamtflugzeit in der Ausbildung betrug 372 Stunden. Von den genannten Starts wurden 714 doppelsitzig, mit einer Gesamtflugzeit von 157:09 Stunden, geflogen.

Diese Zahlen, so glaube ich, zeigen deutlich den Stellenwert des Ausbildungsbetriebes innerhalb unseres Vereins. Gleichzeitig sind insbesondere die Aufteilung der Flugzeiten Ausdruck für den hohen Ausbildungsstand unserer Flugschüler.

Aber nicht nur unsere Flugschüler waren bestrebt ihre fliegerischen Fähigkeiten zu vervollkommen. So konnten Uwe Waurick, Andreas Gehb und Daniel Meißner ihre Ausbildung zum Motorseglerlehrer abschließen. Organisiert wurden die Ausbildungslehrgänge durch den LSV Sachsen e.V..

Natürlich können wir auch auf eigene Fliegerlager zurückblicken. Diese Lehrgänge gestalten sich immer mehr zu fliegerischen Höhepunkten unseres Vereins, oder besser gesagt, bieten die Lehrgänge unseren Schülern die Möglichkeit, zügig in ihrer Ausbildung fortzuschreiten. Das wird auch zunehmend genutzt, scheitert aber oftmals an der unzureichenden theoretischen Vorbereitung. Gerade hier sehe ich den absoluten Schwachpunkt unserer Schüler, den fehlenden Willen sich theoretisch weiterzubilden und entsprechend dem Ausbildungsstand sich selbstständig vorzubereiten.

Sehr angenehm dagegen war die Organisation der Lehrgänge. Die anfallenden Probleme wurden gerade hier auf immer breiteren Schultern verteilt.

Für uns alle neu war im Jahr 2004 die Ausrichtung bzw. Sicherstellung eines Fliegerlagers für die Junioren Nieder-

sachsens. Hier noch mal mein Dank an alle Helfer, insbesondere Brigitte und Wolfgang Ferner, die sich hervorragend um das leibliche Wohl unserer Gäste sorgten. Leider war das Ziel, nein anders formuliert, die Aufgabe unseres Vereins nicht jedem klar. Durch die Uneinigkeit, oder das Ignorieren unserer Aufgaben kam es leider zu einigen Reibungspunkten, die hätten vermieden werden können. Aber genug davon. Ich denke wir konnten aus der Organisation des Lehrgangs, des Heranführens der Junioren an den Gruppenstreckenflug auch für uns viele positive und lehrreiche Impulse entnehmen.

Da ich die Junioren angesprochen habe, möchte ich natürlich das hervorragende Abschneiden unserer Mannschaft beim Sächsischen Landesjugendvergleichsfliegen nicht unerwähnt lassen. Unsere Mannschaft, vertreten durch Falk Wettig (1. Platz), Martin Kumbier (8. Platz) und Arne Riemer (10. Platz), errang den heiß umkämpften 1. Platz. Dazu nochmals Gratulation. Unterstützt wurden unsere 3 „Helden“ durch Henry Albrecht und Uwe Waurick. Besonders Uwe möchte ich hier noch einmal danken, da er sich schon seit Jahren sehr intensiv um unsere Wettkämpfer bemüht. Wie man sieht, zahlt sich dieses konstante Training aus.

Jetzt schnell noch ein paar Worte zum allgemeinen Flugbetriebsablauf. Die Sicherstellung der FB gelang uns eigentlich recht gut, auch wenn des Öfteren getauscht wurde. Absolut un schön ist jedoch die Einstellung vieler unserer Mitglieder zum pünktlichen Flugbetriebs-Beginn. Hier kommt man sich als Diensthabender dann doch schon mal veralbert vor. Das Gleich gilt auch für die Anwesenheit der Flugbetriebs-Teilnehmer an der Startstelle und die Teilnahme am Einräumen der Flugzeugtechnik. Nein, was man da auf einmal noch alles erledigen kann .... Vielleicht überdenkt jeder noch mal sein persönliches Auftreten.

Auf die Planung für das Jahr 2005 kann ich noch nicht eingehen, da mir noch einige Eckdaten fehlen. Eins aber im Voraus, die auf unserer letzten Mitgliederversammlung beschlossene Planung eines Ordnungsdienstes wird auf Grund des erweiterten Aufgabenfeldes unseres Vereins (Flugplatzbetreiber) nicht durchgeführt. Alles andere bleibt beim Alten – Zwangsplanung mit Tauschmöglichkeiten in Eigeninitiative.

Abschließend noch eine Bemerkung. Auf der diesjährigen Mitgliederversammlung werden wir erneut über eine Satzungsänderung abstimmen. Die betroffenen Punkte werden noch rechtzeitig öffentlich ausgehangen. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass die Mitgliederversammlung laut §7 Absatz 4 unserer Satzung mit 2/3 der anwesenden Stimmen die Änderung beschließen kann.

Ein letzter sehr wichtiger Hinweis für unsere Schüler. Vor dem 1. Alleinflug ist dem Verein ein Führungszeugnis und der Auszug aus dem Verkehrszentralregister vorzulegen. Überprüft bitte eure Unterlagen und beantragt, falls notwendig, schnellstmöglich diese Papiere, da ansonsten keine Alleinflüge mehr möglich sind.

## Jugendgruppe mit Leistungen zum Erfolg

Robert Mammitzsch zieht eine positive Bilanz der FCK-Jugendgruppe: „Auf uns wird auch weiterhin Verlass sein!“

Weder ist ein fliegerisches Jahr zu Ende und wie immer haben auch wir uns ein paar Gedanken zur letzten Saison gemacht.

Wir hatten uns als Jugendgruppe natürlich auch wieder einiges vorgenommen, zum Beispiel die Organisation der Lehrgänge, speziell des Sommerlagers. Wobei an dieser Stelle auch ein großes Dankeschön an Uwe Waurick und alle anderen geht. Und so konnten wir ein paar schöne Stunden auf dem Flugplatz und natürlich auch in der Luft verbringen.

Und da das mit Freunden noch mehr Spaß macht, hatten wir auch dieses Jahr wieder zahlreiche Gäste.

Wie auch in den letzten Jahre waren im Leistunglehrgang wieder die Hamburger Sportfreunde mit von der Partie. Neben einigen anderen Flugzeugen hatten Sie dieses Jahr auch einen Bergfalken mit offener Haube dabei. Und dieses Fluggefühl haben sich natürlich auch einige aus unserem Verein nicht entgehen lassen. Kurz darauf kamen dann auch gleich ein paar Fragen auf: Kann man einen Piraten ohne Haube fliegen??? Das Ergebnis dieser Diskussion steht noch in den Sternen.

Doch der eigentliche Kraftakt war unser vierwöchiges Sommerlager. Die ersten beiden Wochen waren wieder einmal die Husumer mit zahlreichen Flugzeugen und auch Leuten da. Diese zwei Wochen gab es sogar fast immer schönes Wetter. So das nicht nur die Husumer, sondern auch wir schöne Flüge machen konnten.

Und am Abend hatte man sich darüber natürlich immer etwas zu erzählen. Am besten an einem von Günters Feuern. Und wem das nicht an Wärme gereicht hat, der konnte manchmal auch eine Schluck Feuerwasser von Günter nehmen.

Nachdem die Husumer abgereist waren, dauerte es nicht lange und die nächsten Gäste standen vor der Tür. Die Niedersachsen hatten beschlossen, bei uns am Platz einen Streckenfluglehrgang durchzuführen, an dem auch wir teilnehmen konnten und wollten. Nachdem am ersten Tag erst einmal das Erkunden der näheren Umgebung angesagt war und sich Geidis Neimanis, der Lutz der Niedersachsen, die Landungen angesehen hatte, ging es auch schon los. Eingeteilt in zweier und dreier Gruppen wurden vorher festgelegte Strecken geflogen. Diese Flüge wurden dann am Abend mit den Trainern ausgewertet. Und auch hier waren einige Mitglieder der Jugendgruppe mit von der Partie. So zum Beispiel Martin Kumbier und Falk Wettig. Nach eigenen Aussagen haben beide einiges aus diesen zwei Wochen mit genommen. Und am Ende sogar noch etwas Wettkampffeeeling. Der letzte Freitag war sozusagen der Test, ob man etwas gelernt hatte. Alle Flieger gingen auf die selbe Strecke und nur die Zeit zählte. Im Team oder einzeln gab es am Ende doch manches Duell und einige schnelle (und auch tiefe) Endanflüge. Am Ende hatten alle ihren Spaß und wir haben vieles dazugelernt.

Auch auf andern Flugplätzen schlägt sich unsere Jugend gut. So waren Arne Riemer, Martin Kumbier und Falk Wettig wieder beim Landesjugendvergleichsfliegen dabei. Das fand auf dem Görlitzer Flugplatz statt und trotz des schlechten Wetters konnten sich am Ende alle über Platzierungen

im vordern Drittel freuen. Falk errang hier Ersten Platz und qualifizierte sich für das Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha.

Zusammengefasst kann man sagen, das es für die Jugendgruppe ein recht erfolgreiches Jahr war.

Und das die Jugend fast immer sehr motiviert ist, kann man am besten am Beispiel von Stefan Mittrach sehen. Trotz einiger gesundheitlicher Rückschläge kam er immer wieder auf den Flugplatz und sei es nur, um zu helfen. Ich hoffe der Puchaczflug mit Landung in Lieske hat ihn wenigstens ein wenig entschädigt. (Wer glaubt das man Krücken nicht ins den Puch bekommt der sollte mal mit Stefan reden!!!)

Leider wurde das alles vom Tod unseres Fliegerkameraden Roger überschattet. Die gesamte Jugendgruppe trauert darüber und wer ihn kannte, wird ihn sehr vermissen. Ich denke aber, das es in seinem Sinn gewesen wäre, weiter zu machen. Auch wenn es am Anfang nicht immer leicht war.

Trotzdem wünsche ich allen für das kommende Jahr immer eine sichere Landung und einen schönen Bart unter den Flächen.

## Mein erster Streckenflug

Jane Großmann (16) zum erstem Mal über Land

In meinem Ausbildungsnachweis war als Nächstes eine Streckenflugeinweisung vorgesehen. Hierauf habe ich mich schon lange gefreut und wartete schon ein wenig ungeduldig auf schönes Wetter. Als dann am 4. August der Segelflugwetterbericht gute Thermik mit Wind aus N bis NW voraussagte, hieß mein Flugauftrag Kamenz - Finsterwalde -Cottbus - Kamenz.

Mein Fluglehrer Günter Groß machte mit mir die Flugvorbereitung und erklärte mir am Boden die Besonderheiten des Puchacz, denn ich durfte dieses Flugzeug zum ersten Mal fliegen. Endlich ging es los, ich war sehr gespannt auf die neuen Eindrücke.

Wir hatten eine Auskuppelhöhe von ungefähr 500 m und kreisten erst am Platz in der Thermik, um dann mit einer Abflughöhe von 1.300 m Richtung Finsterwalde zu fliegen. Meine anfänglichen Bedenken, so ein sensibles Flugzeug richtig steuern zu können, zerstreuten sich spätestens beim Blick auf Cottbus, das wir schnell erreichten, denn das Wetter war echt super.

Wenn man mit Günter fliegt, muss man auch nie verhungern. Er bietet einem ständig Gemüse und leckre Bonbons an. Die Stadt von oben sieht toll aus und wir hatten Sicht bis nach Polen. Jetzt war eine lange Wolkenstraße vor uns und wir brauchten bis nach Kamenz fast nur geradeaus fliegen.

Wir waren nach drei Stunden schon wieder am Flugplatz und ich hatte noch keine Lust zu landen. Also sind wir noch eine Runde über Weißwasser, Klix und Königswartha geflogen. Nach viereinhalb Stunden war ich im Gegensatz zu meinem Fluglehrer dann doch k.o. und wir landeten wieder auf unserem Flugplatz.

## Einmal Pribram und zurück

Dr. Egbert Gärtner ist der Faszination tschechischer Trener auf der Spur

Seit ca. einem Jahr garte eine Idee im Kopf, nach Tschechien zu einem „Trenner“-Treffen fliegen. Recht schnell fanden sich Thomas nebst besserer Hälfte, Günter, Henry und ich zusammen, um den Flug durchzuführen.

Am 04.09.2004 war es dann für die „Zetts“ D-EWMN und D-EKMJ soweit. Tags davor Flugplan aufgegeben, Strich auf die Karte gemalt und letzte Telefonate mit den tschechischen Fliegerkameraden geführt. Am Sonnabend konnten wir die sehr unkomplizierte Zollabfertigung in Kamenz genießen, um 10.00 Uhr abgehoben und auf Berlin Information gewechselt, entsprechend des Flugplanes ging es über Dresden, Großbrückerwalde zum Grenzausflugspunkt „KILNU“, topografisch ist es in der Nähe des Fichtelberges.

Bereits über deutschen Landen wurden wir am Prag Radar übergeben und wechselten die Transponder-Codes. Der Anflug nach Karlovy Vary dauerte dann nur noch ca. 10 min., Funkübergabe von Prag Radar an Karlovy Vary Tower mit der Freigabe des Anflugverfahren über Sierra zum Flughafen. Der dortige Verkehrsflughafen diente uns als Zollabfertigung, wir wurden dem entsprechend „abgeschöpft“, da Tschechien zwar Mitglied der EU aber nicht des Schengen-Abkommens ist. Thomas holte noch einmal Kraftstoff, um mehr Sicherheit für den Weiterflug zu bekommen, da wir uns nicht sicher waren ob wir großräumig um Prag herum geführt werden würden.

Nach dem Start in Karlovy Vary meldeten wir uns bei Prag Radar zurück, um Informationen für den Weiterflug zu erhalten. Die Lotsen waren sehr kooperativ und schickten uns auf direktem Kurs nach Pribram, auch durch Beschränkungsgebiete.

Der Flugplatz Pribram ist eine gute Adresse für Fallschirmsprung in Tschechien und Deutschland. In der Historie war dieser Platz ein Ausweichplatz der Armee mit 2 Bahnen, 1x Beton/Asphalt und eine Grasbahn mit 1450 m Länge.

Wir mussten uns in die Reihe des sehr regen Klubbetriebes mit Z-142, L-200, Schlepp-Maule, L410 und AN-2 einordnen. Es war eine interessante Erfahrung, die Mischung aus tschechischen und gebrochenem englischem Flugfunk.

Nach der Landung konnten wir neben der Bahn abstellen. Der Sprungbetrieb mit zwei L-410 und einer AN-2 war wie früher der Platzrundenbetrieb in Kamenz. Wir wurden von den Fliegerkameraden in unsere Unterkunft und die Gegebenheiten am Platz eingewiesen. Der Klub Pribram besitzt den ältesten noch fliegenden Trener, wunderschön restauriert, besser als fabrikfrisch.

Aus den Gesprächen erkannten man ebenfalls sehr schnell ähnliche Probleme wie in den deutschen Klubs, Geldsorgen für die Grundüberholungen der Blaniks, Z-142, Nachwuchsrückgang, Kostendruck durch Betriebsmittel, politischer Druck durch Immobilienhändler, etc.. Im Rahmen des Klubbetriebes konnte man Kunstflug mit Z-50 und der „Swift“ sehen, war beeindruckend.

Am Sonntag wurde ab ca. 9.00 Uhr mit Rundflügen auf einer L-200 begonnen, das Flugzeug war pausenlos in der Luft.



Die befestigte Bahn wurde für Attraktionen, Stunt-Motorradfahren, Parardefahrten der Prager Polizei, Modellsport und dergleichen genutzt.

Der Flugbetrieb wurde über die Grasbahn abgewickelt. Ein Höhepunkt war der Verbandsflug von 12 Trainern der unterschiedlichsten Baujahre und Baureihen.

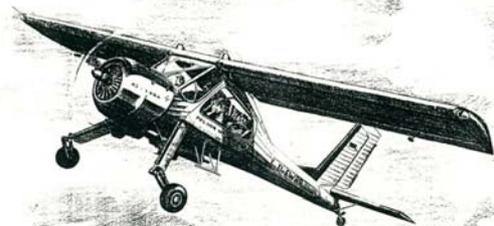
Wir flogen am Sonntag gegen 15.00 Uhr in Richtung Karlovy Vary ab, da wir einen Grenzslot gegen 17.00 Uhr geplant hatten. Das Rückflug-Procedure war analog des Hinfluges, nur mit der „Einlage“, dass wir ca.45 min auf unsere Abfertigung warten mussten, da gerade eine CSA-737 aus Moskau die Paxe entließ, es wurde knapp mit dem Slot. Wie geplant beendeten wir den Ausflug 17.30 Uhr in Kamenz, in Erwartung der geplanten Zollabfertigung.

Was hat es gebracht?:

1. die Erfahrung eines internationalen Fluges
2. Kennenlernen anderer Fliegerklubs und deren Kultur
3. Festigung der fliegerischen Fähigkeiten über unbekanntem Gelände und mit ungewohnten Kartenmaterial / Anflugblätter etc.

Die einhellige Meinung aller Teilnehmer, diese Art von Flügen sollten zur Gewohnheit werden.

*Dr. Egbert Gärtner*



## Einladung

Wir führen am:

**Sonntag, den 6. März 2005, Beginn 9.00 Uhr**

in:

**01917 Kamenz, OT Zschornau, Vereins-Objekt**  
unsere Jahreshauptversammlung durch.

### Tagesordnung:

1. Begrüßung und Wahl eines Versammlungsleiters
2. Bekanntgabe der Tagesordnung
3. Rechenschaftsberichte des Vorstandes
4. Aussprache zu den o. g. Berichten
5. Verabschiedung von Satzungsänderungen
6. Bericht der Revisionskommission
7. Entlastung des Vorstandes für das vergangene Geschäftsjahr
8. Verschiedenes

**Wir bitten alle Mitglieder des Vereins um Erscheinen.**

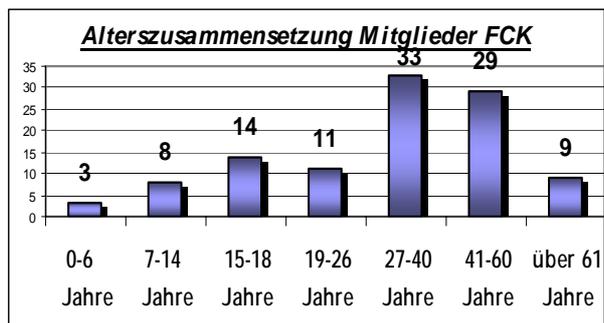
*(Diese Einladung gilt für alle Mitglieder, die unter einer Postanschrift erreichbar sind)*

gez. Marko Grilz  
Vorsitzender des Vorstandes

## Vereinsstatistik

Unser Verein hatte zu Beginn des Jahres 107 eingetragene Mitglieder. 60 von ihnen haben den Status eines ordentlichen Mitgliedes, 35 Mitglieder haben einen außerordentlichen Status, 2 Mitglieder sind Ehrenmitglieder. 10 Mitglieder sind mitversicherte Familienangehörige/Kinder.

Im Verein betreiben 59 Mitglieder Segelflug, 13 sind Motorseglerpiloten und 17 Mitglieder sind Motorflieger (Mehrfachqualifikation berücksichtigt)



Folgende Mitglieder wurden 2004 in den Verein aufgenommen:

- Tobias Bellmann (22) SF
- Wolfgang Dietz (46) SF
- Falko Eidermann (18) SF
- Andre Hofmann (14) SF
- Jana Lehmann (14) SF
- Sven Sebastian (39) SF sowie
- Uwe Waurich (43) SF.

Wir wünschen Euch im Verein Glück, Geborgenheit und Erfolg.

## Entwurf Jahressport-Kalender 2005

- |                       |                                                                                   |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 4. 3. 2005            | <b>Einsatzplanung Motorflieger</b><br>(Einladung durch Uwe Kretzschmar)           |
| 5. 3. 2005, 15.00 Uhr | <b>Fluglehrerversammlung</b> (Clubraum)                                           |
| 6. 3. 2005            | <b>Jahreshauptversammlung</b> / Jahresbriefing (Clubraum)                         |
| 12. 3. 2005           | erster Flugbetrieb / Leistungsprüfungen<br>Schleppwinden / Werkstattflüge         |
| 19. 3. 2005           | <b>Beginn regulärer Vereinsflugbetrieb</b>                                        |
| 25. 3. -3. 4. 2005    | <b>Osterlehrgang (Ausbildung)</b>                                                 |
| 29. 4.- 6. 5. 2005    | Pokal der alten Langohren (Klix)<br>(Einsatz beider Wilgas)                       |
| 14. 5.- 22. 5. 2005   | <b>Leistungslehrgang (Vorrang Streckenflug)</b>                                   |
| 23. 5.—29.5. 2005     | <b>Fortsetzung Leistungslehrgang</b> (bei genügend Interessenten)                 |
| 21. 5.—4. 6. 2005     | Deutsche Meisterschaften Standard- und<br>FAI-Klasse in Zwickau (Einsatz 1 Wilga) |
| 3. 6. 2005            | Berufsfindungstag für Schulen auf dem<br>Flugplatz (Info-Stand, Flugvorführungen) |
| 4. 6. - 5. 6. 2005    | <b>Flugplatzfest Kamenz (Infostand, Flugvorführungen, Rundflüge)</b>              |
| Termin offen          | Lehrlingsfliegen EFW, (Terminfestlegung<br>Karlfried Gallus / Dr. Egbert Gärtner) |
| 23. 7.-7. 8. 2005     | <b>Sommerlager (Ausbildung und Streckenflug) Kamenz</b>                           |
| 8. 8.-14. 8. 2005     | <b>Fortsetzung Sommerlager</b> (bei genügend Interessenten)                       |
| 25. 7. -30. 7. 2005   | Training Frauen-WM im Segelflug Klix                                              |
| 31. 7.-13. 8. 2005    | Frauen- WM im Segelflug Klix<br>(Einsatz beider Wilgas 25. 7.—13. 8. 2005)        |
| 15. 10.-23. 10. 2005  | <b>Herbstlehrgang (Ausbildung)</b>                                                |
| 23. 10. 2005          | <b>letzter Vereins-Flugbetrieb 2005</b>                                           |

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.

\*\*\*

### 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  |
| * Dieter Eisold, stellv. Vorsitzender          | ☎((035795) 31664 |
| * Uwe Schädel, Schatzmeister                   | ☎(035732) 20462  |
| * Karsten Hummitzsch, Vereinsausbildungsleiter | ☎(03578) 310169  |
| * Ralph Weltig, Technischer Leiter             | ☎(035931) 20989  |
| * Robert Mammitzsch, Jugendwart                | ☎(0179) 4969116  |