FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

Kamenzer Luftpost

6. Jahrgang ✱✱✱ 1. Februar 2006

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*

Mit vielen Erwartungen in die neue Flugsaison

Liebe Fliegerkameraden und Vereinsfreunde,
zum neuen Jahr möchte ich Euch herzlich begrüßen und allen die besten Wünsche überbringen. Für die aktive Mitarbeit am Wachsen und Werden in unserem Verein im Jahr 2005 möchte ich mich bei allen bedanken.

Wir haben ein schadens– und unfallfreies Jahr hinter uns gebracht, haben aber ein langjähriges verdienstvolles Mitglied verloren; im Juni verstarb unser Ehrenmitglied Bruno Schulz. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Das erste Jahr unserer Betreiberschaft des Verkehrslandeplatzes Kamenz lässt ein gutes Fazit ziehen und wir können zuversichtlich vorausschauen. Unser Dank gilt besonders dem Management und den ehrenamtlichen Flugleitern für Ihre Einsatzbereitschaft.

Auch die finanziellen Ergebnisse gestalten sich besser als erwartet und ermöglichten den stundenweisen Einsatz eines 3. Flugleiters.

Im Rahmen der Betreiberschaft bekamen wir in diesem Jahr einen Maßnahme mit Hartz-IV-Leuten genehmigt, die sehr fleißig arbeiteten. So konnten Verbesserungen unserer materiell-technischen Basis realisiert werden, wie es sonst nicht in diesem Zeitraum möglich gewesen wäre.

Im kommenden Jahr ist wieder eine solche Maßnahme geplant. Gäste von anderen Vereinen waren wieder zahlreich an unserem Platz aktiv. Wir freuen uns, dass unsere Fliegerkameraden immer wieder zu uns kommen und auch darüber, dass die Lager von unseren eigenen Piloten so zahlreich genutzt werden. Im Frühjahr werden wieder die Hamburger Segelflieger, im Sommer die Sportfluggruppe Husum und im August 2006 wird wieder das Land Niedersachsen sein Streckenfluglager bei uns durchführen. Letzteres ist ein besonderer Erfolg, da bisher dieses Streckenfluglager noch nie zum zweiten Mal am gleichen Ort durchgeführt wurde. Auch aus diesen Gründen wurde durch uns eine neue (alte) Winde gekauft.

Die Arbeiten an der Landebahnmarkierung wurden im Herbst begonnen und werden in diesem Jahr fertig gestellt.

Fliegerisch betrachtet war das vergangenen Jahr geprägt von hohen Startzahlen sowohl bei Windenstart als auch bei Flugzeugschlepps. Es konnten hohe Ausbildungserfolge erzielt werden und viele Lizenzen abgeschlossen werden. Unsere Jugendlichen haben sowohl beim Landesjugendvergleichsfliegen sehr erfolgreich teilgenommen (Mannschaft Platz 2, Thomas Kischko Platz 2, Arne Riemer Platz 3) als auch beim Bundesvergleichsfliegen sehr gute Ergebnisse erreicht.

Ich freue mich auf ein weiterhin gutes und erfolgreiches Zusammenwirken und stelle mich wieder zur Wahl.
Eurer Marko Grilz

Einladung zur Jahreshauptversammlung und Neuwahl des Vereins-Vorstandes

Wir führen am:
Sonntag, den 5. März 2006, 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. Entlastung des Vorstandes für die vergangenen Geschäftsjahre 2004 und 2005
6. Wahl des neuen Vereins-Vorstandes
7. 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

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

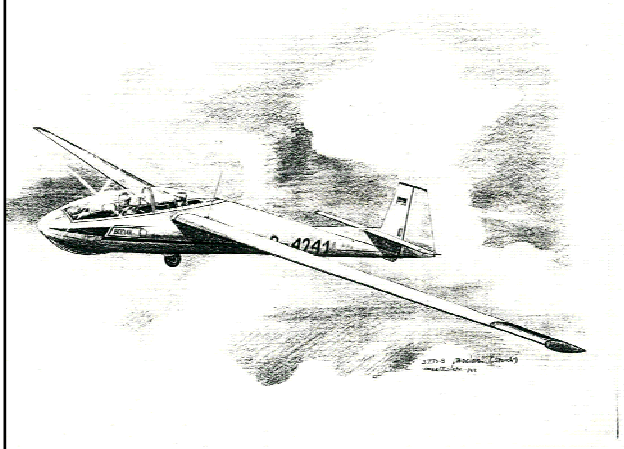
	Flugzeug	Kennzeichen	2004		2005		Veränderungen gegenüber Vorjahr	
			Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts
Segelflugzeuge	Bocian	D - 9032	109:58:00	504	113:57:00	690	104%	137%
	Bocian	D - 3513	162:25:00	785	185:19:00	1.091	114%	139%
	Bocian	D - 3343	0:00:00	0	0:00:00	0	-	-
	Pirat	D - 1734	103:30:00	168	92:28:00	146	89%	87%
	Pirat	D - 4775	108:23:00	82	59:18:00	85	55%	104%
	Pirat	D - 1695	81:37:00	71	80:44:00	103	99%	145%
	Pirat	D - 6728	62:37:00	65	112:26:00	220	180%	338%
	Pirat	D - 7794	51:06:00	66	0:00:00	0	0%	0%
	Puchacz	D - 7116	107:38:00	193	114:31:00	251	106%	130%
	Jantar	D - 2427	11:41:00	3	0:00:00	0	-	-
	Foka 4	D - 2231	28:47:00	13	20:11:00	7	70%	54%
	Cobra	D - 6307	59:19:00	23	67:20:00	33	114%	143%
	LS - 1	D - 0489	121:31:00	55	143:24:00	79	118%	144%
	Gäste	versch.		633		418		66%
		Summe	1008:32:00	2.661	989:38:00	3.123	98%	117%
Motorflugzeuge	Ogar	D - K FCK	79:04:00	129	0:58:00	1	1%	1%
	Wilga	D - EWBG	33:33:00	303	44:25:00	370	132%	122%
	Wilga	D - EWRZ	35:09:00	285	48:37:00	384	138%	135%
	Z - 42	D - EWMN	17:52:00	44	-	-	-	-
	Z - 42	D - EWNO	53:41:00	90	55:57:00	112	104%	124%
		Summe	219:19:00	851	149:57:00	867	68%	102%
		Gesamt	1227:51:00	3.512	1139:35:00	3.990	93%	114%

- 2005 wurden die meisten Starts mit Vereinsflugzeugen seit 1991 absolviert. Es kamen 10 Segelflugzeuge, ein Motorflugzeug Z-42 sowie beide Wilgas zum Einsatz. Unser Motorsegler Ogar absolvierte 2005 nur einen Start.
- Der Bocian D-3513 erreichte mit 1.091 Starts und einer Flugzeit von 185:19 h bei 80 Einsatztagen die höchste Auslastung.

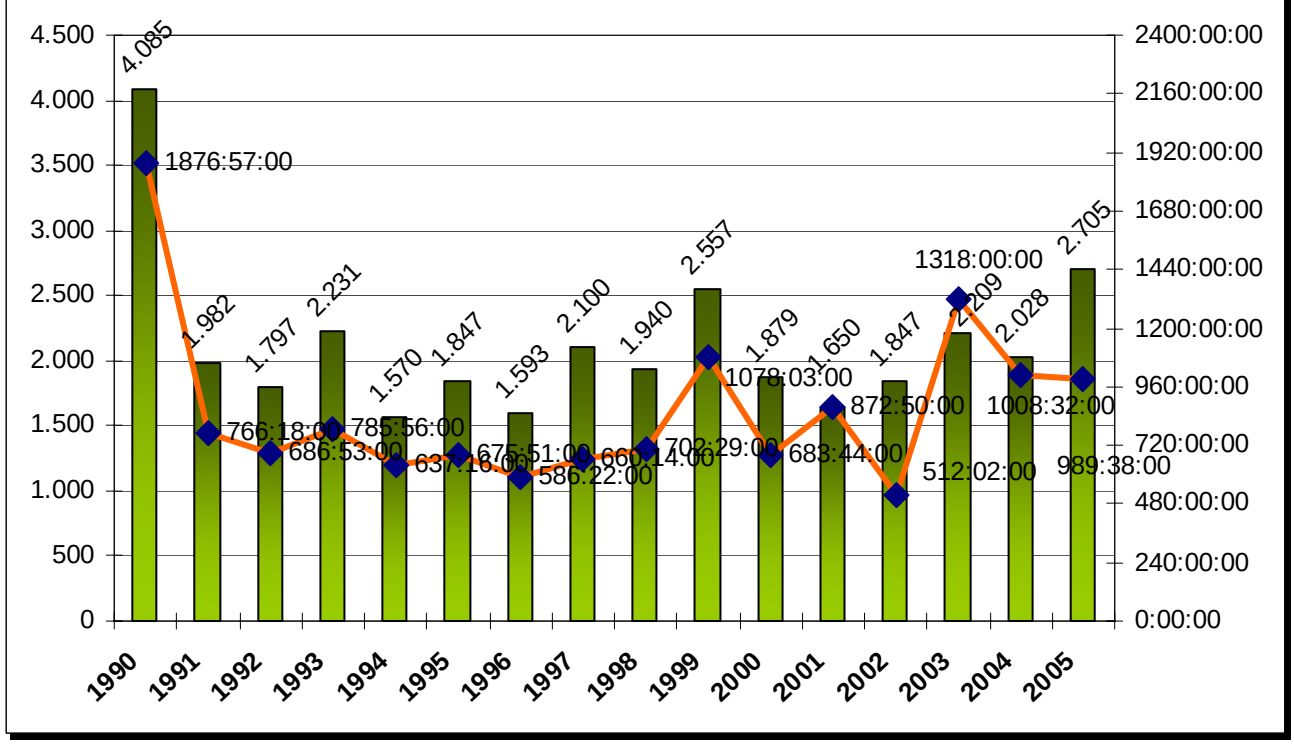
Ralph Wettig hat den Bordbüchern weitere bemerkenswerte Daten entnommen:

- Bocian D-3513 14.0000. Start am 9. 4. 2005 mit Uwe Waurick und Jane Großmann
- Bocian D 3513 15.000. Start am 21. 10. 2005 mit Jane Großmann — hier allein
- Bocian D-3513 3.000. Flugstunde am 17. 7. 2005 mit Lutz-Peter Kern und Christian Peine
- Pirat D-1734 1.5000. Flugstunde am 27. 4. 2005 mit Falk Wettig
- Z-42 D-EWNO 2.222:22 h Flugzeit am 9. 4. 2005 mit Uwe Kretzschmar

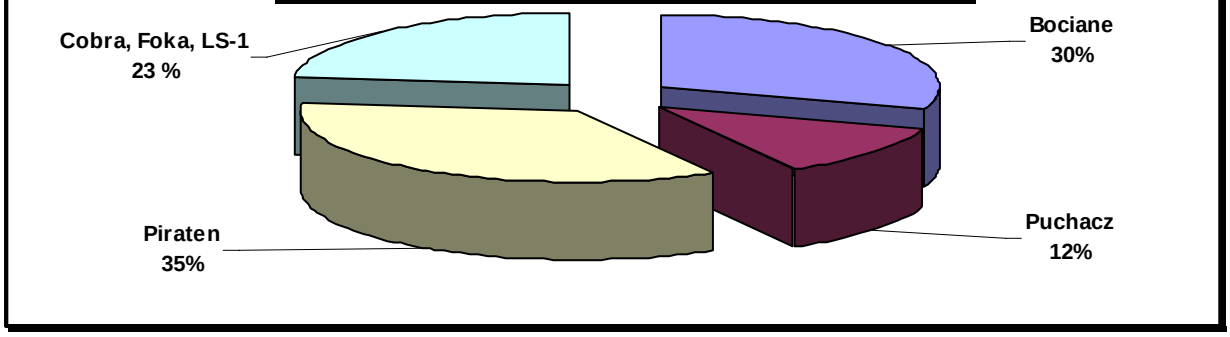
- Die mittlere Flugzeit bei einem Segelflugstart betrug 2005 21:57 min, 2004 dauerte ein Segelflugstart im Mittel 29:50 min. Der Bestwert seit Bestehen des Vereins wurde 2003 mit 35:48 min/Segelflugstart erreicht.



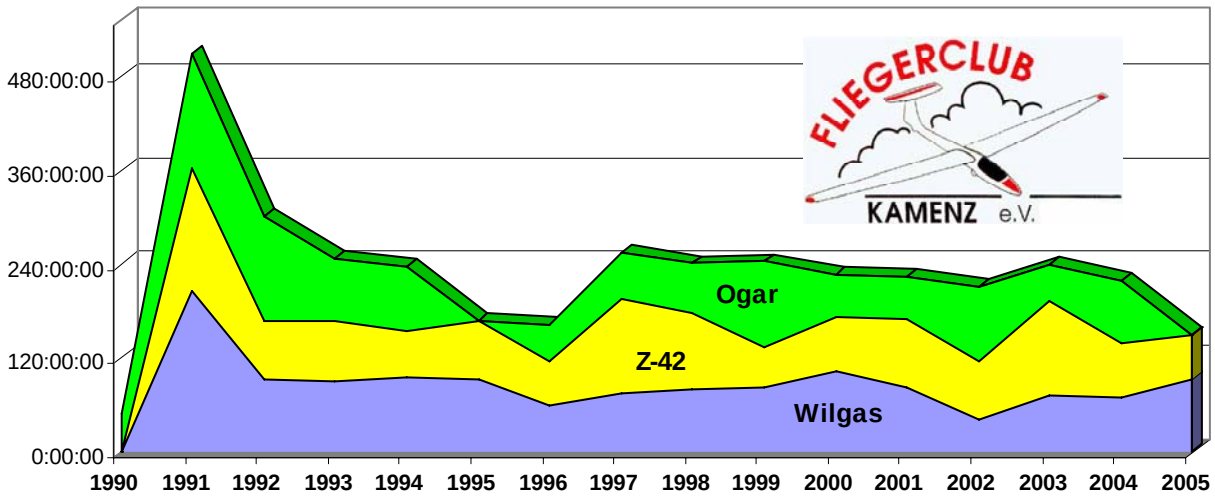
Starts und Flugzeiten mit Vereins-Segelflugzeiten 1990 - 2005



Anteilige Flugzeiten Vereins-Segelflugzeuge 2005



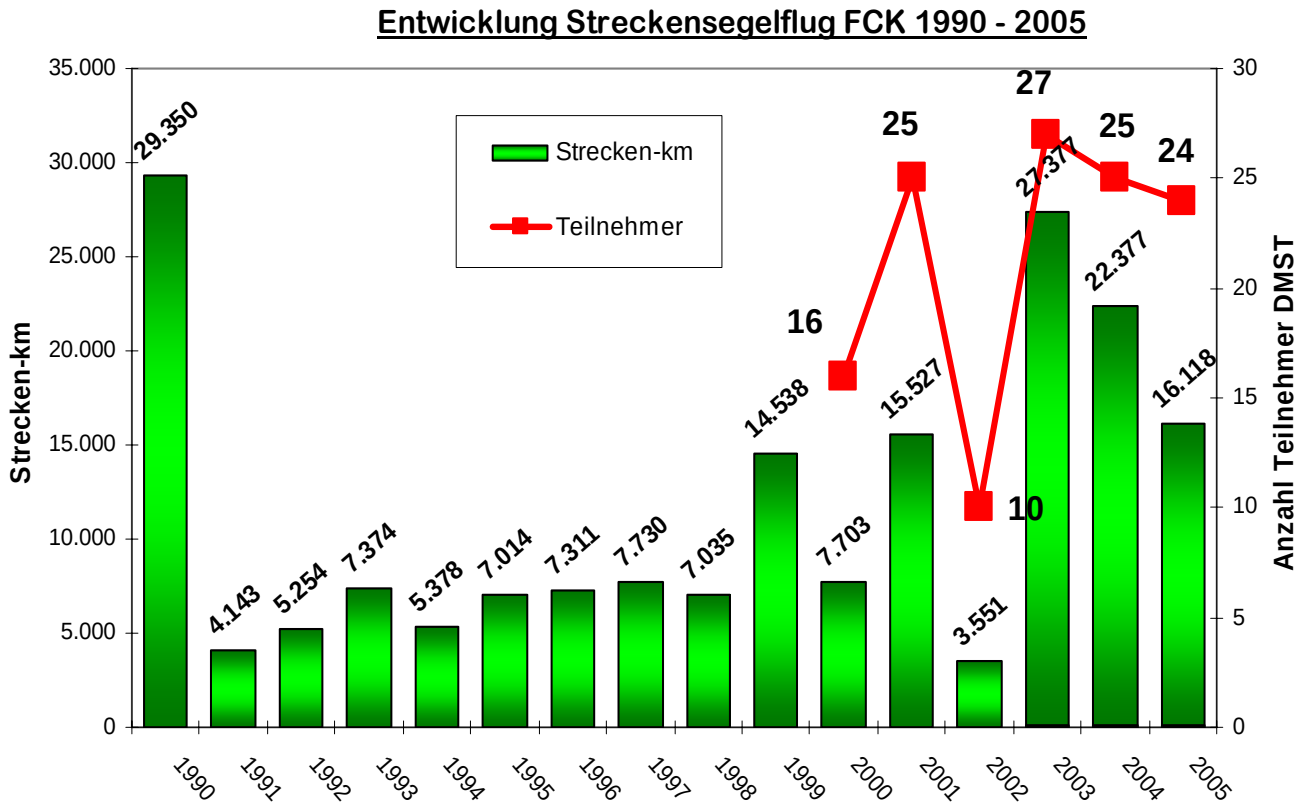
Flugzeiten Motorflugzeuge des Vereins 1990 - 2005



Vorzeigbare Leistungen der Segelflieger des Vereins

Das Wetter machte uns 2005 manchen Strich durch die Rechnung — dennoch respektable Ergebnisse erreicht

2005 beteiligten sich insgesamt 24 Segelflieger unseres Vereins an der DMST und reichten insgesamt 117 Flüge ein, die ausschließlich mit Segelflugzeugen des Vereins absolviert wurden.
In der Vereinswertung des Luftsportverbandes Sachsen erreichten wir den 6. Platz mit insgesamt 16.118 Strecken-km und haben hier gegenüber dem Vorjahr einen Platz eingebüßt..



Unser Dank für das flugsportliche Engagement und für die gezeigten flugsportlichen Leistungen gilt allen Teilnehmern sowie ihren Helfern bei der DMST 2005.
Die 10 besten Ergebnisse erreichten:

Name	Anzahl der in der Wertung berücksichtigten Flüge	Strecken-km	DMST— Wertungspunke
Robert Mammitzsch (24)	3	312,45 km; 327,89km; 319,57 km	1.020,63
Michael Lucas (23)	3	409,56 km; 298,35 km; 161,24 km	1.005,77
Olaf Heinze (40)	3	276,68 km; 240,48 km; 231,87 km	870,97
Wolfgang Ferner (54)	3	258,13 km; 186,47 km; 197,30 km	790,33
Lutz-Peter Kern (47)	3	311,85 km; 204,33 km; 155,22 km	754,81
Falk Wettig (18)	3	243,98 km; 232,38 km; 193,25 km	735,69
Tom Schubert (19)	3	228,99 km; 195,45 km; 162,26 km	687,85
Daniel Meissner (28)	3	309,85 km; 229,30 km; 88,64 km	675,71
Arne Riemer (19)	3	165,59 km; 161,37 km 100,89 km	526,37
Martin Kumbier (19)	2	217,41km; 169,77 km	479,92

(*Fortsetzung von Seite 4)*

Michael Lucas hat einige weitere Aussagen aus den bei *www.segelflugszene.de* verfügbaren statistischen Daten zusammengestellt. Das soll uns helfen, unsere Reserven, Potentiale und Chancen zu erkennen.
Nahezu die Hälfte der eingereichten Flüge wurden 2005 mit unseren Piraten absolviert. 10 von 24 Segelfliegern absolvierten 80 % der Strecken-km.

Übersicht der geflogenen Strecken nach Flugzeugtyp

Flugzeugtyp	Anzahl Streckenflüge	prozentualer Anteil am Gesamtergebnis	weiteste Strecke	Pilot mit weitester Strecke
Pirat	**53**	45,30 %	277 km	Olaf Heinze
LS 1c	**29**	24,80 %	410 km	Michael Lucas
Cobra	**13**	11,10 %	310 km	Daniel Meissner
Puchacz	**7**	6,00 %	197 km	Wolfgang Ferner/Günther Groß
Foka	**6**	5,10 %	193 km	Falk Wettig
Bocian	**5**	4,30 %	161 km	Michael Lucas/Arne Riemer
Jantar WB	**3**	2,50 %	232 km	Falk Wettig
Astir CS	**1**	0,90	229 km	Tom Schubert

Anzahl der bei der DMST eingereichten Flüge:

Pilot(in)	Anzahl der eingereichten Flüge
Falk Wettig	**19**
Michael Lucas	**13**
Robert Mammitzsch	**12**
Olaf Heinze, Tom Schubert	**8**
Wolfgang Ferner	**7**
Lutz-Peter Kern, Uwe Waurick, Thomas Kischko	**5**
Daniel Meissner, Bernd Dunkel, Ines Wettig	**4**
Arne Riemer, Karlfried Gallus	**3**
Martin Kumbier, Ralph Wettig, Uwe Waurich, Jane Großmann	**2**
Frank Pfeil, Günther Groß, Uwe Schädel, Marko Grilz, Günther Engelhardt	**1**

Top 10 — absolvierte Gesamt-Strecken-km

Rang	Pilot / weiteste Strecke	absolvierte Gesamt-Strecken-km	Prozentualer Anteil am Gesamtergebnis FCK
1	Falk Wettig / 244 km	2.506,1 km	15,5 %
2	Michael Lucas / 410 km	2.417,2 km	15 %
3	Robert Mammitzsch / 328 km	2.275,1 km	14,1 %
4	Olaf Heinze / 277 km	1.227,3 km	7,6 %
5	Tom Schubert / 229 km	985,3 km	6,1 %
6	Wolfgang Ferner / 258 km	906,2 km	5,6 %
7	Lutz-Peter Kern / 312 km	890,9 km	5,5 %
8	Daniel Meissner / 310 km	706,4 km	4,4 %
9	Bernd Dunkel / 190 km	446,1 km	2,8 %
10	Arne Riemer / 190 km	427,9 km	2,7 %
		Σ 12.789,5 km	**Σ 79,3 %**

Unsere Jugendgruppe mit Engagement in der Mitte des Vereins

Robert Mammitzsch berichtet von leistungsbereiten Talenten und ihren Wünschen

Die Jugendgruppe kann wieder auf ein erfolgreiches Jahr zurück blicken. Was wir gemeinsam erreicht haben, kann sich sehen lassen. Neben mehreren neuen Scheininhabern wären da noch die Teilnahme an Wettkämpfen, die Unterstützung bei Lehrgängen und vieles mehr. Nicht zu vergessen die aktive Beteiligung an Flugbetrieben des Vereins im ganzen Jahr.

Angefangen bei den Lehrgängen. Manchmal wäre ein wenig mehr Unterstützung durch die „Älteren“ schon hilfreich gewesen. Gerade, was das die Organisation und Sicherstellung von Diensten betrifft. So waren es wie immer die selben, die Ihre Freizeit oder den Urlaub geopfert haben. Einen großen Dank an alle, die mitgeholfen haben.

Thomas Kischko als SF-Startleiter

Bei Lehrgängen gibt es aber auch immer wieder die selben Probleme. Zum Beispiel die ewige Diskussion um Sinn und Zweck. Nur fliegen und die daraus entstehenden Erfolge oder auch mal ein freier Tag zum Baden? Ich denke, die Entscheidung darüber muss bei den Leuten selbst liegen und nicht mit den Worten abgetan werden „Ihr seid zum fliegen hier“. Das es anders geht, haben wir bei unseren Gästen gesehen! Natürlich müssen alle Dienste abgesichert sein, aber dann sollte auch so etwas ohne große Diskussion möglich sein.

Trotz dieser kleinen Kritik bleibt zu sagen, dass am Ende immer fast alle glücklich waren und dass die Erfolge sich sicher sehen lassen können! Das war nicht immer einfach. Es gab Tage an denen alles stimmte, nur nicht das Wetter oder Tage, an denen das Wetter passte und zum Beispiel die Winde in Trümmern lag. Und trotzdem ist das Erreichte doch erstaunlich!

Eine Frage hat sich mir am Jahresende auf jeden Fall gestellt. Warum fliegt eine Handvoll Leute aus der Jugendgruppe mehr als die Hälfte aller Streckenkilometer des Vereins? - obwohl wir im Verein doch eine Menge erfahrener Streckenflieger haben. Und ein Ende dieses Erfolges ist noch nicht in Sicht. Ab nächstes Jahr kommen wieder neue Leute hinzu die hoffentlich auch „heiß“ auf die ersten Strecken sind. Potenzial ist, denke ich, genügend vorhanden, so dass wir nächstes Jahr auch durchaus wieder einen besseren Platz in der DMST belegen können. Dabei wäre allerdings auch die Unterstützung der alten Hasen sehr wünschenswert. Gerade in Sachen Nachwuchsförderung gibt es im Verein einige Schwachstellen.

Es macht keinen Sinn jemanden, der gerade die Lizenz gemacht hat einen Piraten mit den Worten: „Heute fliegen wir dreihundert Kilometer“ vor die Nase zu setzen. Die Aussicht auf Erfolg ist hierbei relativ gering. Ein besserer Erfahrungsaustausch zwischen „Neulingen“ und den „Alten Hasen“ würde auch dieses Problem beheben und das Ganze für viele um einiges Interessanter machen.

Genauso wie andere, eigentlich einfache Dinge - zum Beispiel Teamflug. Auch hier sind es meistens Leute aus der Jugendgruppe, die diesen Weg gehen. Wer es probiert hat, weiß, dass die ganze Sache am Anfang zwar nicht ganz einfach ist. Am Ende kommen die meisten allerdings zu dem Ergebnis, dass die Faktoren Spaß und Leistung nicht zu kurz kommen.

Leistung haben wir auch wieder bei anderen Gelegenheiten gezeigt. Zum Beispiel beim Landesjugendvergleichsfliegen in Pirna, bei dem unser Team nur knapp der erste Platz in der Mannschaftswertung entgangen ist. Arne Riemer und Thomas Kischko konnten sich mit einem zweiten und dritten Platz für das Bundesjugendvergleichsfliegen qualifizieren, an dem Sie auch erfolgreich teilgenommen haben.

Ein Dankeschön geht hier vor allem an Uwe Waurick, der wie schon im Vorjahr als Lehrer dabei war.

Auch in Klix waren wir natürlich wieder vertreten. Wettkämpfe wie dieser bringen nicht nur eine Menge Spaß, sondern auch neue Erfahrungen. Ich weiß inzwischen zum Beispiel, dass eine kaputte Haube jede Menge Arbeit macht.

Für die kommende Saison ist natürlich wieder die Teilnahme am Vergleichsfliegen geplant. Aber auch Wettkämpfe wie in Klix oder die Blockmeisterschaften in Roitzschora sind in Planung. In Klix wird uns wahrscheinlich Falk Wettig vertreten und für Roitzschora haben sich Michael Lukas, Falk Wettig und Robert Mammitzsch angemeldet. Auch bei den normalen Flugbetrieben und Lehrgängen im Verein werden Wir natürlich wieder mitmischen.

Für das kommende Jahr wünsche ich allen unfallfreie und schöne Flüge. Wir werden auch dieses Jahr wieder die Luft „unsicher“ machen und hoffentlich alle angestrebten Ziele erreichen. Die Thermik möge uns gnädig sein.

Hals und Beinbruch
Robert

Herzlichen Glückwunsch an Falk

Falk Wettig (18) absolvierte 2005 2.506 Strecken-km und reichte insgesamt 19 Flüge bei der DMST ein. Sein flugsportliches Engagement, sein Fleiß und seine bescheidene und kameradschaftliche Art verschafften ihm viel Anerkennung.

Seine Eltern, beide aktive Kamenzer Flugsportler, erleben so im doppelten Sinne, das ihr Sohn „flügge“ geworden ist. Falk´s fliegerische Ausbildung begann mit 14 Jahren, 2003 erflog er den 2. Platz beim Landes-Jugendvergleichsfliegen und im gleichen Jahr nochmals einen vorderen Platz beim Bundesjugendvergleichsfliegen. Inzwischen absolviert er eine dreijährige Lehre als Flugzeuggeräte—Mechaniker im Elbe-Flugzeugenwerk Dresden.

Unser Verein und die Geschichte des Flugplatzes Kamenz

Flugplätze mit einer über 100 Jahre geschichtsträchtigen Vergangenheit gehören zur Seltenheit in Deutschland. Unserer Verein ist zum Teil einer solchen Geschichte geworden und wir werden in diesem Kontext auch einmal daran gemessen werden, was wir zustande gebracht haben. Uns braucht es mit unserer bisherigen Bilanz und dem Geschaffenen nicht Bange sein.

Zur Geschichte des Flugplatzes Kamenz sind in den letzten Jahren eine Reihe von Publikationen erschienen. Sie beinhalten unter anderen einen historischen Abriss vom Beginn der Fliegerei und zu hier tätigen bemerkenswerten Personen. Wir erfahren von kompetenter Seite viele Neuigkeiten mit ihren geschichtlichen Bezügen.

Im Mittelpunkt der bisher erschienen Publikationen stehen die militärische und gewerbliche Nutzung des Flugplatzes. Um die vorliegende Geschichtsschreibung um die Geschichte des Sportfluges in Kamenz zu ergänzen, gab es bereits im Jahr 2002 durch Mitglieder unseres Vereins Bemühungen, mit Kamenzer Flugsportveteranen in Kontakt zu treten, das vorhanden Wissen zu erschießen, Interessierten zugänglich zu machen und der Nachwelt zu erhalten.

Federführend durch die Kamenzer Flugsportler Günter Lippar und Erhard Rosenkranz wurde begonnen, die Geschichte des Kamenzer Flugsportes zu erschließen und hierzu ebenfalls eine Publikation herauszugeben. Hiermit schließt sich eine Lücke zu den bereits vorliegenden Publikationen.

Wir bitten hiermit alle Flugsport - Interessierten, vorhandene Bilder, Dokumente, Begebenheiten und vorhandenes Wissen zugänglich zu machen und den Autoren zugänglich zu machen. (Günter Lippar ☎ (03578) 303157, Erhard Rosenkranz ☎ (03578) 314449). Das betrifft den Zeitraum 1945 - 1990 sowie auch die Tätigkeit unseres Vereins seit seiner Gründung im Jahr 1990.

Die aktuelle Publikation „Flugplatz Kamenz“ von Gerhard Kaiser und Jürgen Bauch, die vom AERO-SHOP Jens Pirzkall herausgegeben wurde, kann

Vereins-Mitgliederstatistik

Der Verein hatte zu Beginn des Jahres 2005 116 eingetragene Mitglieder.
Sie setzten sich zusammen aus:

- 74 ordentliche Mitgliedern,
- 9 außerordentliche Mitgliedern,
- 1 Ehrenmitglied,
- 15 fördernde Mitgliedern,
- 8 ruhende Mitgliedschaften sowie
- 9 mitversicherte Kinder/Familienangehörige

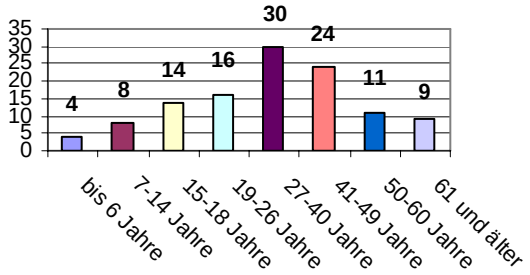
Von den 74 ordentlichen Mitgliedern sind 72 Vereinsmitglieder im Segelflug tätig, 15 Vereinsmitglieder sind Motorflieger und 16 sind Motorseglerpiloten.

2005 konnten wir 12 Neuaufnahmen als ordentliche Mitglieder verzeichnen:

*	Alexander Deutscher (14)	(SF),
*	Silke Fähnrich (36)	(SF),
*	Thomas Brinkmann (32)	(SF,MS,MF),
*	Sabrina Schütz (19)	(SF),
*	Antje Tischer (31)	(SF),
*	Marcus Krause (17)	(SF),
*	Steve Czymek (14)	(SF),
*	Sophie Sebastian (14)	(SF),
*	Robert Gärtner (13)	(SF),
*	David Kühne (15)	(SF),
*	Tony Schöne (15)	(SF) und
*	Heike Richter (14)	(SF).

Wir wünschen unseren neuen Vereinsmitgliedern Freude und Geborgenheit und ermuntern sie, sich aktiv am Vereinsleben zu beteiligen.
Den Verein verlassen haben Sven von dem Hagen (Austritt) und Bruno Schultz (verstorben).

Altersstruktur FCK



Unsere Gäste in der Flugsaison 2006 - wir freuen uns darauf

- **Streckenfluglehrgang Junioren des DAeC - Landesverbandes Niedersachsen e.V.**
  http://www.daec-lvns.de
- **Hamburger Verein für Luftfahrt e.V.**
  http://hvl-boberg.de
- **Flugsportgruppe Husum e.V.**
  http://www.husum-segelflug.de/vu/

Eine Segelflieger-Familiengeschichte

Wie Thomas Kischko und sein Großvater Günter Prignitz den Segelflug entdeckten und zu ihrer Leidenschaft machten

Der Großvater Günter Prignitz erzählt: Mit etwa 12 Jahren habe ich Flugmodelle gebaut, „Kleiner Winkler", „Baby", „Großer Winkler" und 1940, mit 15 Jahren, war ich am Hang, bin mit Grunau 9, Zögling 35 und SG- 38 geflogen.

Erste Rutscher und Sprünge waren in Weigmansdorf bei Freiberg / Sachsen. Die „A" habe ich 1940 mit 33 Starts am Wohlaer Berg bei Löbau und die „B" mit 59 Starts am Schwartenberg bei Neuhausen / Erzgebirge geflogen.

1942 ging ich nach Kleinraschütz bei Riesa und habe dort im SG 38 mit Boot und Windenschlepp die „C" geflogen. Auf dem Flugplatz Litten bei Bautzen erwarb ich die Segelflugprüfung LFS (Luftfahrerschein) beim 123. Start im Grunau Baby IIb. Im Herbst 1942 wurde ich Soldat und Fallschirmjäger.

Nach dem Krieg fand ich in Bernsdorf und Umgebung ehemalige Segelflieger und junge Freunde - wir wollten fliegen. In Laubusch stand ein SG 38, den haben wir auf einem Viehtransporter mit drei Mann, ohne jegliche Halterungen, unbeschädigt zum Hutberg nach Kamenz gebracht.

Am 1. August 1953 erfolgte dann der 1. Start mit dem Fluglehrer Martin Bitterlich von der Macherstraße in Kamenz. Von den Kamenzer Fliegerkameraden ist mir Werner Kießlich in Erinnerung. Aus Bernsdorf und Lauta waren u. a. Werner Fünfstück, Heinz Böhme und Günter Scholz anwesend.

Mit 9 Starts bekam ich damals zum zweiten Mal im SG 38 die „A" und „B". Noch im August 1953 bin ich auf dem Flugplatz in Kamenz bei den Segelfliegern der KVP mit Baby und Winde geflogen. Die Startstelle war an der Straße von Zschornau vor den ersten Bauernhöfen.

Am 08.04. 1955 habe ich mit 37 Starts (nach dem Krieg) in Neuhausen bei Cottbus zum zweiten Mal die „C" geflogen. Danach war ich in Buchwalde bei Senftenberg und in Nardt. 1959 erwarb ich die Segelflugerlaubnis Klasse I und 1962 die Klasse II und war Fallschirmwart.

Bei allen Bauvorhaben auf dem Flugplatz Nardt habe ich mich als Bauprojektant nützlich gemacht und ebenfalls den Fliegerclub Kamenz 1977, zu Zeiten von Arnold Bock, beim Bau der Ruhlandtonne (alte Werkstatt/Clubraum) unterstützt. Im Aeroclub Hoyerswerda bin ich Ehrenmitglied und es erfüllt mich natürlich mit Freude, dass mein Enkel Thomas Kischko, von mir verleitet, auch Segelflieger geworden ist.

Enkel Thomas Kischko berichtet: Wie mein Großvater fing auch ich in jungen Jahren an mich für die Fliegerei zu interessieren. Die Geschichten meines Großvaters und dessen Bücher, die ich schon recht früh las, haben mir Appetit gemacht und ich konnte es kaum erwarten, den Flugsport aktiv zu betreiben. Schon als kleiner Junge von etwa 7 Jahren nahm mich mein Großvater ab und zu mit auf den Flugplatz Nardt, wo er den dortigen Aeroclub nach seiner aktiven Zeit als Segelflieger unterstützte und noch heute unterstützt.

Meinen ersten Segelflug erlebte ich eben dort in Nardt beim Flugplatzfest am 19. Juli 1998. Es folgten weitere Gastflüge, wobei die meisten auf dem Flugplatz Kamenz stattfanden.

Mit 13 Jahren wurde ich ebenso wie mein Großvater Mitglied im Aeroclub Hoyerswerda, obwohl viel mehr dafür sprach, in Kamenz mit dem Fliegen anzufangen. Trotz dem Zureden meines Großvaters und dem Rest meiner Familie wollte ich aber unbedingt dort fliegen, wo es mein Großvater lange Zeit getan hatte. Abgesehen von ein paar Bau- und Theoriestunden und einigen wenigen Ausbildungsflügen erreichte ich fliegerisch jedoch nicht viel in dem Jahr, in dem ich in Nardt Mitglied war.

Nach kurzer Pause trat ich mit 14 Jahren dem Fliegerclub Kamenz bei. Dort absolvierte ich alle nötigen Prüfungen und sammelte jede Menge wertvolle Erfahrungen. In Kamenz brachte ich auch nach 4 Jahren am 22.Oktober 2005 meine Ausbildung zum Segelflugzeugführer mit dem Erwerb der PPL - C zu Ende.

Zum Schluss möchte ich erwähnen, dass in meiner Familie die Fliegerei immer an vorderer Stelle stand, steht und immer stehen wird. Das Paradebeispiel ist mein noch heute mit 80 Jahren flugsportbegeisterter Großvater, der es mir jedes Mal möglich machte, am Wochenende auf den Flugplatz zu kommen, im Winter zum Bauen, im Sommer zum Fliegen. Ich verdanke es Ihm zum großen Teil, dass ich mir ein Leben ohne die Fliegerei, sprich ohne Segelfliegen gar nicht mehr vorstellen kann.

Dem Großvater sei Dank! Hals und Beinbruch!

Ein Streckenfluglager, das ins Wasser fiel

Wolfgang Ferner machte sich auf den Weg nach Niedersachsen

Wir hatten 2004 die Niedersachen in Kamenz kennen gelernt und ich war von vielen ihrer Trainingsflüge, bei denen das Fliegen im Team mit den hierbei erreichbaren Leistungen im Mittelpunkt stand, begeistert. Bald wurde der Gedanke geboren, eine vorliegende Einladung zur Teilnahme an einem Streckenfluglager in Niedersachsen anzunehmen. Es fand im August beim LSV Delmenhorst bei Bremen statt. Wir planten, dort in der 2. Lehrgangswoche mit einem unserer Piraten teilzunehmen. So starteten wir, Brigitte, Henry Albrecht und ich sonnabends früh tatendurstig mit unserem gelben Piratanhänger. Andreas Gehb und Uwe Zehl hatten sich hinzu gesellt und waren bereits vor uns angereist.

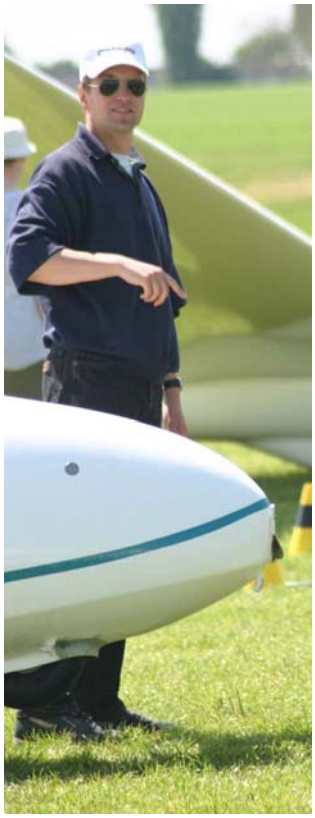
In Delmenhorst angekommen, wurden wir herzlich begrüßt. Nur das Wetter spielte leider nicht so mit, wie wir wollten. Schon in der ersten Lehrgangswoche regnete es häufig und Streckenflüge waren nicht möglich.

Die Wettervorhersagen nahmen uns den Optimismus von Tag zu Tag und es regnete nahezu unaufhörlich. Wir nutzten dann einige trockene Stunden, um zumindest den Pirat aufzurüsten und einige Platzrunden zu fliegen. Andreas schaffte es hier mit Uwe auf stolze 26 min Flugzeit.

So nutzten wir das kulturelle Angebot der Umgebung, spielten Bowling und gingen schwimmen. Da keine Wetterbesserung in Aussicht war, brachen wir den Lehrgang vorzeitig ab und kehrten nach einer Woche wieder nach Kamenz zurück. *W. Ferner*

Auf dem Weg zum Segelfluglehrer

Sven Werberger über seine Vorbereitung und „Einstand“ als Segelfluglehrer im Verein



Es begann mit dem in meinen Augen anspruchsvollsten Teil, der nochmaligen Absolvierung der theoretischen PPL/C-Prüfung. Nachdem mein Entschluss feststand, ging es ran, den Fragenkatalog PPL-C abzuarbeiten. Viel geholfen hat mir dabei meine Motorflug-Praxis. Aber ich musste auch viele Sachen und Begriffe nachlesen, denn meine letzte Theorieprüfung war im Jahre 1990 und dies mit zum großen Teil völlig anderen Begriffen.

Nach 8 Wochen 2 Stunden täglich Durcharbeitens des Fragenkatalogs am PC hatte ich den Stoff wieder aufgefrischt und absolvierte damit am 07.März 2005 die komplette PPL-C-Prüfung mit Erfolg.

Jetzt konnte der 2. Abschnitt in der Vorbereitung beginnen. Den Bocian aus der 2. Kabine zu beherrschen war das eine, die Ausmerzung einiger eingeschliffener Laxheiten in der Fliegerei das wohl anspruchsvollere. Uwe Waurick und Karsten Hummitzsch „ärgerten“ mich mit mehreren „Gemeinheiten“, doch als angehender Fluglehrer musste ich aber mehr beherrschen als bisher.

Uwe zeigte mir z.B. Ecken und Höhen am Flugplatz, welche ich noch nicht kannte. Karsten z.B. demonstrierte mir Flugbewegungen, welche ich lange nicht geübt hatte.

Zur praktischen Auswahlprüfung am 15.Mai 2005 konnte ich Lutz Kern zeigen, dass ich das Flugzeug sicher aus der hinteren Kabine beherrsche.

Der 14-Tage-Lehrgang in Laucha *(www.luftsportjugend.com)* vom 20.Mai 2005 bis zum 03.Juni 2005 (meine Urlaubszeit) war eine sehr interessante und lehrreiche Zeit. Hier prallten verschiedene Erfahrungen und Theorien aufeinander, welche nicht nur von der Herkunft der Teilnehmer aus 5 Bundesländern herrührte. Hier zeigte sich auch schnell die verzwickte Ausbildungssituation mit den 3 verschiedenen Programmen. Interessant waren auch die unterschiedlichen Auffassungen zur Fliegerei, welche schon zwischen Kamenz und Laucha bestehen. Die vielen Tipps und Hinweise die ich von Laucha mit nach Kamenz nehmen konnte, waren sehr hilfreich.

Richtig los ging es am 12.Juni 2005, nachdem ich in Laucha die Fluglehrerprüfungen bestanden hatte. Jetzt konnte ich mein erworbenes Wissen praktisch in der Ausbildung anwenden. Es zeigte sich, dass die Ausbildung sehr praxisnah war. Ich konnte mit vielen Schülerinnen und Schülern fliegen und neue Erfahrungen sammeln. Es gab schöne Flüge, aber auch einige kritische Elemente zu meistern. Ich konnte vielen Schülern helfen, ihre ersten Schritte in der Fliegerei durchzuführen, das Flugzeug beherrschen zu lernen und sich auf den ersten Alleinflug bzw. auf die PPL-C-Prüfung vorzubereiten.

Mir fiel es am Anfang nicht immer leicht, die perfekte Entscheidung zu treffen (z.B. zu welchem Zeitpunkt ich in das selbstständige Handeln der Flugschüler eingreifen muss). Viele Hinweise und Anregungen bekam und hoffe ich noch zu bekommen von meinen 3 Ausbildern Ralph Wettig, Karsten Hummitzsch und Uwe Waurick.

Am meisten kämpfe ich mit den unterschiedlichen Ausbildungsnachweisen im Verein. Es ist gar nicht so einfach, den Ausbildungsnachweis des Schülers mit meinem eignen Assistentenprogramm synchron zu halten. Aus meiner Sicht muss hier schnellstens eine Vereinheitlichung her, die nicht nur im Verein geklärt werden sollte.

Im Jahr 2006 werde ich mich auf den C-Abschnitt in der Ausbildung konzentrieren, um dann alle Ausbildungsabschnitte durchlaufen zu haben. Ich freue mich auf schöne Thermik- und Streckenflüge mit meinen Schülern.

Ein besonderer Dank gilt meiner Familie, welche mir die notwendige Unterstützung für meine Tätigkeit gibt.

Gemeinsam sind wir stark

Daniel Meissner: Teamgeist ist ein gutes Erfolgsrezept

Daniel hier als Flugleiter unseres Flugplatzes

Dass unser Sport, das Segelfliegen, ein Gemeinschaftssport ist, weiß, so denk ich, jeder. Nur endet das größtenteils, bis das Segelflugzeug abgehoben und das Winden- oder F-Schleppseil ausgeklinkt hat. Doch dabei kann man im Team gerade beim Strecken fliegen mehr erreichen als mancher Alleinflieger.

Ich erinnere mich dabei an einem Flug im September 2004, wo nur Blauthermik vorherrschte. Mit dabei Foka, Cobra, Puchacz, und LS1. Alleine wäre von uns keiner abgeflogen, zumindest nicht so weit. Zusammen haben wir es jedoch bis Niesky und zurück geschafft. Das mag jetzt nicht so extrem weit sein, aber zu erwähnen ist, das an diesem Tag kaum ein anderer in Sachsen einen Flug beim OLC eingereicht hat. Auch wenn man nicht immer ganz einer Meinung war, hat es für unseren ersten Team-Streckenflug gut funktioniert.

Wenn man sich vorher miteinander abspricht kann man an einigen Tagen bestimmt den einen oder anderen Kilometer am Abend mehr abrechnen. Vergangenes Jahr hat es auch ansatzweise gut geklappt und ich denke, wir sind auf dem besten Weg, um gemeinsam in der DMST nach vorn zu fliegen.

Daniel Meissner

Urlaub einmal anders und eine Reise in die Vergangenheit

Frank Pfeil berichtet von Urlaubsreisen der besonderen Art

Klein-Theo und Susanne auf dem Pipertreffen in Norden-Norddeich

Es ist wieder ein Jahr zu Ende, und Hans fragt wieder nach einem Beitrag für die Vereinszeitung. Da unsere kleine Familie ja nun mit Theo größer geworden ist, sind auch unsere fliegerischen Ausflüge und Urlaubsreisen anders geworden.

In diesem Jahr sind wir mit unserem „befreundeten Ehepaar" aus Dresden auf die dänische Ferieninsel Bornholm gefahren und haben uns da ein Ferienhaus gemietet. Schon die Anreise war für Jonathan und Theo ein Abenteuer. Eigentlich dachten die Eltern ja, die lieben „Kleinen" schlafen ein bisschen auf der Fähre von Rügen/Murkran nach Bornholm/Rönne. Aber nichts da, denn so ein großes Schiff ist für Jungs ja genau der richtige Spielplatz.

Jonathan hat mit Micha das gesamte Schiff erkundet, von 3.30 Uhr bis früh um 5, und Theo stand die halbe Nacht am Steuerrad der Fähre in der Spielecke. (ich glaube, dass sind die Gene vom Opa aus Rostock, denn der war schließlich Kapitän auf großer Fahrt)

Das Ferienhaus dann auf der Ostseite der Insel war perfekt für uns, und lag nur 200 m vom Strand entfernt.

Das versprochene fliegerische Highlight des Urlaubs war leider schon Geschichte. Ein alter SAS Captain hatte in der Nähe von Rö mal ein Landefeld für sich und ein paar Freunde eingerichtet, da aber in der letzten Zeit immer weniger Gäste dort gelandet sind, hat er denn Landestrip zum Golfplatz umgebaut. So ist jetzt nur noch der Flughafen von Rönne in Betrieb und ein kleines, privates Landefeld in der Nähe von Nexö. Leider haben wir dort keine näheren Informationen erhalten können, ob man dort auch mal hinfliegen kann.

Auf jeden Fall ist die Ferieninsel Bornholm immer eine Reise wert, egal ob nun mit Kindern oder allein, um die Insel mit dem Fahrrad zu erkunden. Das wir auf der Insel jeden Tag schönes Wetter hatten und natürlich auch jeden Tag Fisch gegessen haben, versteht sich eigentlich von selbst.

Doch genug davon, Ende September haben Susi, Theo und ich noch eine kleine Reise in die Vergangenheit gemacht.

Wir sind für eine Woche nach Moravska gefahren. Der Ort in Tschechien hat eine lange Tradition in der Fliegerei und war einmal das Zentrum des Motorkunstflugs. Viele Dinge erinnern noch daran. Heute kann man dort sehr gut fliegen und wandern. Der Flugzeugpark umfasst neben einem Trener und 2 Zlin Z-142 für die Basic-Kunstflugausbildung auch eine Z-50 für die erweiterte Ausbildung. Für die ganz hart gesottenen Flieger gibt es die Möglichkeit sich auf der doppelsitzigen Su-29 einweisen zu lassen und dann die Su-31 zu fliegen. Das ist dann natürlich der Hammer. Denn die Su-31 ist eins der weltbesten Kunstflugzeuge zur Zeit, und mit einem Schleudersitz ausgerüstet.

Mit einer Zlin Z-226 kann man dort eine Spornrad-Einweisung fliegen, und man hat natürlich auch die Möglichkeit, wieder einmal Trener zu fliegen.

Wir sind dort ein bisschen EMYL geflogen, denn ein Freund war so nett unseren Flieger nach Moravska zu überführen.

Das ganze Objekt ist jetzt für Touristen offen und auch eingerichtet.

Beim Stöbern in den Hangars kann man eine Menge interessante Flugzeuge sehen, es gibt einen Nachbau der Bücker 131 Jungmann mit der Bezeichnung C-104 und eine Piper L-4H. Angeblich hat die US-Army die Teile für die Piper bei Ihrem Rückzug aus Tschechen einfach dagelassen. Die Jungs dort haben die Teile dann zusammen gebaut und fliegen seitdem damit.

In einer Ecke habe ich dann noch eine Morava L-200 gefunden, diese Zweimot hat mit Abstand die schönste und größte Rücksitzbank in so einem Flieger.

Leider ist bei den heutigen Spritpreisen solch ein Flieger nicht mehr zu betreiben, deshalb steht er wohl auch schon seit zwei Jahren zum Verkauf.

Der Flugplatz von Moravska ist von Kamenz nur eine Flugstunde mit der Z-42 entfernt, allerdings muss man einen Zwischenstop für den Zoll machen. Also, wie wär´s mal mit einem Ausflug ins Nachbarland ?

Frank Pfeil

Alle Jahre wieder oder Neues vom Berlin-Rundflug

Günther Engelhardt und Uwe Kretzschmar zeigten hohes fliegerisches Können

Unser Verein war auch im Jahre 2005 mit einer vereinseigenen Zlin vertreten. Wir zeigten wie in den vergangenen Jahren Präsenz und hatten an diesen beide Tagen viel Freude und schöne Erlebnisse.

Uwe Kretzschmar und ich schwangen sich am traditionellem letzten August Wochenende in die „Z“ und wir begaben uns bei ungewöhnlich gutem Wetter auf den Weg nach Schönhagen.

Bereits an der Tankstelle in Schönhagen wurden wir mit fröhlichem „Hallo, seid Ihr auch wieder dabei?“ begrüßt. Man kennt sich, die Teilnehmer waren vielfach altbekannte Gesichter. Nach der Registrierung, Begrüßungsveranstaltung und Vorstellung der Änderungen im Wettbewerbsprogramm, ging es früh ins Bett.

Das meteorologische Briefing versprach am ersten Wettbewerbstag ungewöhnlich gute Bedingungen. Diesmal sollte es von Schönhagen Richtung Holzdorf und weiter über die Tagebaugebiete südlich von Cottbus fast bis nach Forst gehen. Anschließend weiter über den Spreewald und zum Zielbandüberflug über der alten Landebahn in Brand. Eine Landung konnte hier aus Sicherheitsgründen von der Luftfahrtbehörde Brandenburg nicht genehmigt werden. Dadurch entfiel leider auch der geplante Besuch im Tropical Island. Es erfolgte der Rückflug nach Schönhagen, wo nach über 2 Stunden Flugzeit nach der Landung die erste Wettbewerbsdisziplin abgeschlossen war.

Nach einer kurzen Erholungsphase ging es zuerst als Zuschauer zum Landewettbewerb. Hauptaufgabe war hier die Beobachtung der Konkurrenz sowie die Beantwortung der Journalistenfragen, bevor man selbst aufgerufen war, kunstvoll die schwarzen Reifen auf die weiße Linie zu platzieren. Eine Übung mit hohem gesellschaftlichem Wert, da Schadenfreude bekanntlich von Herzen kommt !

Die subjektiven Eindrücke wurden anschließend in der Sonne, beim gemütlichen Zusammensitzen ausgetauscht, bevor es zurück ins Hotel ging.

Sonntag war der Tag mit dem touristischen Teil. Ausgeschrieben war eine Navigationsübung von Schönhagen über Potsdam-Sanssouci, Gatow, in die Berliner Kontrollzone mit optionalem Wendepunkt über dem Berliner Funkturm. Von dort aus, mit Anweisung der Flugsicherung, zum Anflug auf Tempelhof. Vorher hatten die Veranstalter allerdings das geographische und allgemeine Wissen der Besatzungen über die Region Berlin-Brandenburg in einem Quiz überprüft. Wer an Heimvorteile örtlicher Besatzungen glaubte, hatte weit gefehlt !

Unvergessen bleibt uns der Einflug in die Platzrunde und die Begegnung mit der Historie Tempelhofs in Form des „Rosinenbombers“. Die „triple X-ray“ flog nach Ihrem Start, händereichend an uns vorbei. Dank des schönen Wetters an diesem Tag war sie leicht aus zumachen, es war eher eine Begegnung der ästhetischen Art.

Anflug und Landung auf der 27R in Tempelhof hat seinen besonderen Reiz, der die Insider schwärmen lassen. Touristisch angelegt war auch die anschließende Führung durch die Katakomben des Flughafens Tempelhof. Eine Besichtigung aller Facetten, der vielseitigen historischen Bausubstanz sowie Aufklärung der über die Jahrzehnte entstandenen Mythen. Eine Führung, die wir allen Lesern nahe legen können.

Anschließend erfolgte in der Lunch des Air-Service Berlin, in historischer Kulisse, die Auswertung mit Siegerehrung.

Die sich anschließende Rückreise bescherte einen Stau auf dem Vorfeld, den Rollwegen sowie in der Luft innerhalb der Kontrollzone. Ganz zu schweigen von der nun heiseren Stimme der Lotsen.

Uns bescherte der dichte Luftverkehr mehrfach überraschende Aufforderungen zur Positionsmeldung. Mit einem lapidarem „Verlassen der Frequenz genehmigt“ über dem Autobahndreieck Potsdam entlässt uns der Tower-Lotse in die Eigenständigkeit auf dem Rückflug nach Kamenz.

Günther Engelhardt

Riesenarbeit mit Bravour gemeistert

Ralph Wettig und sein Techniker-Team standen 2005 vor großen Herausforderungen

Liebe Sportfreunde,
wieder sind eine Flugsaison sowie eine Wahlperiode zu Ende und es gilt Bilanz zu ziehen. Da ich an der Mitgliederversammlung aus persönlichen Gründen nicht teilnehmen werde, möchte ich diesen Beitrag als Rechenschaftsbericht und auch Diskussionsbeitrag sehen. Sicher kann man das gesamte Geschehen in unserem Verein so oder anders betrachten und dabei alles positiv oder eher negativ darstellen. Das möchte ich nicht. Bei allen Problemen sehe ich die Entwicklung doch positiv und auch wenn, einige für meine Vorstellungen gelegentlich über die Stränge schlagen oder nicht ganz das tun, was ich gemeint habe, so sind sie dennoch in meinen Augen keine schlechten Menschen. Sie haben wie jeder andere auch eine eigene Meinung und tun vieles für den Fortschritt im Verein, ohne auf die Zeit oder auf die immer höheren Spritkosten für das eigene Fahrzeug zu schauen. Aber genug hierzu.

Wir haben im letzten Jahr wieder umfangreich an unserer Technik arbeiten müssen. Nachfolgende Arbeiten wurden dabei ausgeführt:

- Jahresnachprüfung vorbereitet an 3 Motor-, 11 Segelflugzeugen und 2 Startwinden
- 100h Kontrolle an beiden Wilgas
- Instandsetzung linker Tank an D-EWRZ
- Mitarbeit zur 500h Kontrolle an D-EWNO
- Notwendige Winterwartung an 11 Segelflugzeugen, darunter 2x 200h und 1x 300h-Kontrollen
- Arbeiten zur Betriebszeitverlängerung an Foka-4 (Einbau neuer Beschläge HLW u.a.)
- Wechsel Kabinenhaube und Einbau Zusatzfenster Puchacz (im Werk in Polen)
- Neubespannung Quer- und Höhenruder Pirat D-7794
- Winterwartung an beiden Winden
- Im Laufe der Saison 1x 50h Kontrolle an D-EWNO und 11x an Segelflugzeugen
- 2x 100h Kontrollen an Segelflugzeugen
- Aufbau elektrischer Wickelvorrichtung auf Windenmulticar (keiner hätte dabei geglaubt, dass uns das Gerät in diesem Jahr so viele gute Dienste leisten würde)
- Instandsetzung und Neulackierung Traktor

Leider haben sich die Arbeiten der Winterwartung teilweise wieder endlos hingezogen. Dies hat zum Teil seine Ursache darin, dass wir es nicht schaffen (und in diesem Winter wieder nicht), vor Ende der Flugsaison an unseren Flugzeugen eine vernünftige Befundaufnahme zu machen. Folglich kommen zur JNP viele kleine Mängel zu Tage, die uns unnötige Stunden Nacharbeit kosten. Auch werden leider immer wieder TL, WL und andere mit der Suche nach verbummeltem Werkzeug und der Herstellung einer gewissen Grundordnung beschäftigt. Allein bei mir waren das im letzten Winter über 40h, die an anderer Stelle dann einfach fehlen! Die Folge ist dann, dass andere Arbeiten ganz einfach zurückstehen müssen. So ist dies im letzten Jahr mit dem Pirat 94, dem Ogar, und dem Bocian 43 nach Rückkehr aus der GÜ geschehen.

Notwendiger Papierkram und Ärger über die Arbeitsfortschritte haben mir dann an der Flugsaison ´05 jeden Spaß genommen. Der Einsatz des 2. Bocians erst ab Ende Mai und der Foka ab Juli sind einfach unakzeptabel. Dem ganzen ist letztendlich auch der Osterlehrgang zum Opfer gefallen.

Leider kommt zu allem noch hinzu, dass beim Ogar viele Mängel zu beheben sind, zu der ohnehin alle 2 Jahre/200h durchzuführenden grundlegenden Befundung (hoffentlich kommt niemand mal auf die Idee, für dieses Gerät die Kosten einer Flugstunde auszurechnen oder die Wirtschaftlichkeit zu betrachten). Wer der Meinung ist, dass derartige noch offene Arbeiten vom Winter während der laufenden Flugsaison mit abgearbeitet werden können sollte sich doch endlich mal von dieser Vorstellung trennen! Spätestens ab Mitte Mai werden erste 50h-Kontrollen wieder fällig, von notwendigen Reparaturen reden wir erst gar nicht!

Trotz des großen Wartungsaufwand möchte ich den Flugzeugbestand nicht reduziert sehen, weil Ersatzteile und noch viel Restflugzeit bei relativ geringem Kostenaufwand zur Verfügung stehen und an Tagen mit gutem Wetter somit ausreichend Flugzeuge genutzt werden können.(Die Einführung neuerer Flugzeuge mit weniger Wartungsaufwand wäre trotzdem nicht schlecht und langsam mal an der Zeit!)

Neben den fälligen Wartungskontrollen während der Flugsaison mussten auch wieder zusätzlich Arbeiten erledigt werden. Unter anderem waren dies:

- 2x LTA am Puchacz
- 1x LTA an beiden Wilgas (in Klix, mitten in der WM der Damen!!!)
- mehrere kleine Reparaturen an Wilga (darunter einmal auch während WM!)
- mehrere kleine Reparaturen an Seglern (u.a. gebrochene Rippe Bocian D- 9032)
- viele große Reparaturen an beiden Winden in Nachtaktionen während Sommerlager
- Wechsel Schleppseile an H-4

Zu den lieben Winden muss ich leider auch noch ein paar Bemerkungen machen. Die Voraussetzungen für die Flugsaison waren denkbar schlecht. Neben Verzögerungen im Fortgang der Wartungsarbeiten, ist leider auch noch beim Laden ein fast neuer Akku explodiert (zum Glück war niemand in der Nähe), so dass nur ein paar einsatzbereite Akkus für 2 Winden zur Verfügung stand. So kam es durch Akkuumbau zu Unterbrechungen im Startbetrieb von weit mehr als einer Stunde, wenn eine andere Winde eingesetzt werden musste. Darüber hinaus wurden die verbliebenen Akkus an den Anschlusspolen durch unsachgemäße Montage auch noch geschädigt. Aber das war noch ein rela-

(Fortsetzung von Seite 12)
tiv kleines Problem.

Nach einer Super 1. Lehrgangswoche mit den Sportfreunden aus Husum und sehr vielen Starts an der H-4 (an einem Tag genau 100!) wurde das verschlissene Schleppseil langsam zum „Sicherheitsrisiko“ und darüber hinaus traten wieder einmal die altbekannten Probleme mit den Seiltrommeln auf. Auch gab es Störungen an der Kupplung sowie die im Winter neu eingebaute Dämpfungselemente sind kaputt gegangen! Da an der H-3 (die im Sommerlager wohlweislich, wenn auch mit verbrauchten alten Akkus bestückt früh mit aufgebaut wurde) dann auch noch Schäden an Spulvorrichtung und Trommelbremsen auftraten, war dann teilweise stundenlang überhaupt keine Winde nutzbar. Durch fleißige Arbeit wurde über Nacht immer wieder vieles repariert aber letztendlich hatten wir durch die Vielzahl der Ausfälle von August bis Saisonende nur eine Winde mit einer Seiltrommel einsatzbereit. Wenigstens hatte uns das im August neu aufgezogene Schleppseil einer anderen Fertigungsart nicht im Stich gelassen.

Zum Problem der Winden haben wir versucht, eine Lösung zu finden. Wie einige bereits gemerkt haben, wurde durch uns kurz entschlossen eine gebrauchte TOST-Winde gekauft. Sie soll die verbrauchsgünstige Dieselwinde H-4 (35l DK auf 100 Starts am 26.07.05) nicht ersetzen, sie ist trotz stärkerem Motor auch nicht leistungsstärker als die H-4 (Puchacz auf 750m bei 1200m Schleppstrecke am 22.10.2005). Die TOST-Winde ist aber auf jedem Fall im Höhenbereich bis 50m spritziger als die H-4, so dass wir uns hier einen Sicherheitszuwachs insbesondere an Tagen mit extremen Seitenwindbedingungen erhoffen. Außerdem ist sie doch weniger störanfällig und leistungsstärker als die H-3 und hat obwohl fast gleich alt, weniger als die Hälfte der Starts auf dem Buckel. Wie sie sich bei uns bewährt werden wir in dieser Saison sehen (Pirna hat sie sehr gute Dienste geleistet) und wie wir mit der H-3 weiter verfahren, muss der Vorstand dann entscheiden, wenn Erfahrungen mit der neuen Winde gesammelt wurden (Umbau H-3 ist nicht unbedingt preiswerter als die TOST-Winde und was er bringt wissen wir nicht!)!

Noch ein paar Worte zu der Arbeitsgruppe der Hartz-4 Leistungsempfänger. Nur wenige werden wissen, wie viel zusätzliche Arbeit unser Schatzmeister Uwe Schädel mit der Organisation dieser Sache im letzten Jahr hatte, aber ich hoffe, dass doch alle sehen, wie uns im vergangenen Jahr diese Leute geholfen haben. Über den Winter unterstützen sie uns jetzt bei der Instandsetzung unserer durch das Baugeschehen an unserem Clubheim jahrelang vernachlässigten Flugzeuganhänger. Neben der Unterstützung, die sie bei der Instandsetzung von Schäden im Vorfeld und des Spielplatzes vor dem Tower geleistet haben möchte, ich noch an folgende Punkte erinnern:

- Reinigungsdienste Clubheim,
- Organisation Verpflegung und Reinigungsdienste im Sommer- und Herbstlager,
- Instandsetzung von Bodenausrüstungen,
- Fertigstellen Absperrung Besucherplätze und Instandsetzung Bänke,
- Befestigung Zufahrtsweg und Hallenvorfeld,
- Fertigstellung der Terrasse vor Clubraum (Veredelung mit Granitplatten dann durch Günter Groß)

Und noch viele andere Kleinigkeiten, die wir so in dieser Zeit nicht geschafft hätten, denn eigentlich wollen wir ja fliegen und nicht nur arbeiten!

Zum Schluss noch etwas zum diesjährigen Fluglatzfest. Für mein Empfinden sehr ungünstig, wurde es durch den Veranstalter auf Sonnabend und Sonntag zu Pfingsten gelegt. Darüber könnte man jetzt streiten, da wir mit Behinderungen an den Streckenfluglagertagen in der Vorwoche sowie am Pfingstmontag rechnen müssen (Windenstellplätze 21 nicht nutzbar durch Auf- und Abbauarbeiten Festplatz). Ich denke aber, wir sollten nicht vergessen, dass bei diesen Veranstaltungen in der Vergangenheit doch bei allem Aufwand einiges für uns mit rausgekommen ist, eine gewisse Beteiligung von Personal durch uns natürlich vorausgesetzt!

Ich bedanke mich bei allen die mich in der Vergangenheit unterstützt haben und wünsche uns allen einen guten Start in eine schöne unfallfreie Flugsaison! *Ralph Wettig*

Fliegerische Ausbildung

Wechsel an der Spitze der Ausbildungsstätte — Dank an Karsten Hummitzsch und Andreas Gehb

der „alte“ (r.) und „neue“ (l.) Vereins-Ausbildungsleiter

Bericht des Ausbildungsleiters

Karin und Karsten Hummitzsch haben ihre Familie vergrößert und sich eine zweite Tochter zugelegt. Da ist es selbstverständlich, dass Karsten viel Zeit für seine Frauen braucht und nicht mehr so viel Zeit in den Fliegerclub investieren kann. Aus diesem Grunde habe ich im zurückliegenden Jahr die Funktion des Ausbildungsleiters übernommen.

Mit Karstens Hilfe hoffe ich diese Arbeit zu schaffen, obwohl auch meine Zeit beruflich sehr begrenzt ist.

Nun zum zurückliegenden Ausbildungszeitraum 2005. Im Berichtszeitraum waren 32 Segelflugschüler gemeldet und 3 weitere waren zur PPL-B eingereicht. Neu in die Ausbildung aufgenommen wurden 10 Schüler. 4 Schüler haben leider die Ausbildung abgebrochen.

In der Schulung wurden 84 F-Schlepps und 1.643 Winden-Starts durchgeführt. Dabei wurden 316 Stunden und 49 Minuten erflogen. Für alle die es erleben konnten, werden sicherlich die ersten Überlandflüge in Erinnerung bleiben. In der vergangenen Flugsaison wurden 11 Strecken in der Ausbildung geflogen.

Die Lizenz zum PPL-C erreichen in diesem Jahr:

- Wolfgang. Dietz,
- Günter Engelhardt,
- Jane Großmann,
- Thomas Kischko und Uwe Waurich.

Die Theorieprüfung zur PPL-C bestanden:

- Steffen Lange
- Jane Großmann,

(Fortsetzung von Seite 13)

- Thomas Kischko und Günter Engelhardt.

Zur bestandenen **A-Prüfung** haben wir 6 Flugschülern den „Hintern“ versohlt.

- Sven Sebastian
- Silke Fähnrich
- Christoph Pirzkall
- Jana Lehmann
- Florian Reppe und Andre Hofmann.

Zur **B-Prüfung** gratulierten wir:

- Sven Sebastian und Steffen Lange.

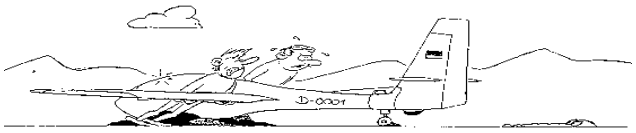
Den **C-Flug** absolvierten erfolgreich

- Steffen Lange und Christian Peine.

Sven Werberger kam einen großen Schritt in der Fluglehrerausbildung voran.

Die Ausbildung wurde von 13 Fluglehrern abgesichert, die über das Jahr eine ausgezeichnete Arbeit geleistet haben, dafür vielen Dank. Betrachtet man diese Zahlen, wird klar, dass offensichtlich die Ausbildung eine große Stärke unseres Klubs ist. Ich möchte behaupten, dass es in der Bundesrepublik keinen zweiten ehrenamtlichen Verein gibt, der 32 Flugschüler in der Ausbildung hat. Auch die Qualität der Ausbildung kann sich sehen lassen. So belegten beim Landesjugendvergleichsfliegen in Pirna Thomas Kischko den zweiten und Arne Riemer den dritten Platz und qualifizierten sich damit zum Bundesvergleichsfliegen in Boberg. Uwe Waurick übernahm dankenswerter weise den Part des Trainers und Betreuers. Diese drei belegten mit Thomas den 18. und mit Arne 24. Platz.

Die gezeigten Leistungen Ergebnisse stellen ein hervorragendes Ergebnis dar. Damit ist bewiesen, dass unsere Flugschüler in der fliegerischen Ausbildung in unserem Klub das grundlegende Handwerkszeug der Fliegerei in ausgezeichneter Qualität vermittelt bekommen und anwenden können. Kurz und knapp - mit unseren Flugschülern können wir uns sehen lassen.



Nicht so erfolgreich waren wir im bundesdeutschen Durchschnitt mit dem Leistungsflug. Das liegt sicherlich mit an unserer Technik aber auch ein gutes Stück daran, das wir die jungen Leute nach ihrer Ausbildung sich selbst überlassen. Dies zu ändern liegt nicht nur in der Verantwortung der Fluglehrer, sondern ist eigentlich Aufgabe der erfahrenen Streckenflieger.

Wir haben während des Streckenfluglehrganges der Niedersachsen in Kamenz erneut die Gelegenheit zu lernen, wie dort junge Piloten an den Streckensegelflug herangeführt werden. Gaidis Neimanis, Lehrgangsleiter praktiziert mit seinen Trainern diese Art des Teamflugs seit Jahrzehnten und nicht zuletzt deshalb ist heute Niedersachsen das führende Land im Segelflug Deutschlands. Nehmt am Lehrgang teil und versucht, so viel wie möglich zu lernen und Spaß am Fliegen zu haben. Auch wünsche ich mir, dass möglichst viele den Lehrgang unterstützen und absichern.

Auf ein eben so erfolgreiches fliegerisches Ausbildungsjahr 2006.

Euer Andreas

Jahressport-Kalender 2006

n.n	**Unfallauswertung DAeC 2005** durch DAeC-Flugsicherheitsinspektor Wolfgang Berger
11./12. 2. 2006	**Fluglehrerweiterbildung** Rabenberg
24. 2. 2006, 19.00 Uhr	**Einsatzplanung Motorflieger** Pulsnitz (Einladung durch Uwe Kretzschmar)
4. 3. 2006, 14.00 Uhr	**Fluglehrerversammlung** (Clubraum)
5. 3. 2006	**Jahreshauptversammlung** (Clubraum)
18./19. 3. 2006	**Aufrüsten, Leistungsprüfung Schleppwinden, Werkstattflüge**
25. 3. 2006	**Beginn regulärer Vereinsflugbetrieb**
17.-23. 4. 2006	**Osterlehrgang (Ausbildung)**
28. 4.- 6. 5. 2006	Pokal der alten Langohren (Klix) (Einsatz beider Wilgas)
22.- 28. 5. 2006	**Leistungslehrgang (Vorrang Streckenflug)**
29. 5-22. 6. 2006	**Fortsetzung Leistungslehrgang (bei genügend Interessenten)**
3./4. 6. 2006	**Fluglatzfest** in Kamenz
n.n.	**Lehrlingsfliegen EFW**, (Terminfestlegung Karlfried Gallus / Dr. Egbert Gärtner)
24. 7.-30. 7. 2006	**Sommerlager I (Ausbildung und Streckenflug) Kamenz**
31. 7.-13. 8. 2006	**Trainingslager Junioren Landesverband Niedersachsen, Teilnahme von Vereinsmitgliedern möglich**
6. 8. -18. 8. 2006	Deutsche Meisterschaften Segelflug-Junioren, Absicherung eine Wilga
14.-20. 8. 2006	**Sommerlager II** Kamenz
14. 10. 2006	Landewettbewerb Kamenz
16. -22. 10. 2006	**Herbstlehrgang (Ausbildung)**
22. 10. 2006	**letzter Vereins-Flugbetrieb 2006**
n.n.	Auswertung Bocian-Pokal
n.n.	DMST-Auswertung Landesluftsportverband Sachsen Rabenberg

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**

- Andreas Gehb, Vereinsausbildungsleiter ☎(03578) 312194
- Ralph Wettig, Technischer Leiter ☎(035931) 20989
- Robert Mammitzsch, Jugendwart ☎(0351) 8800954