



Kamenzer Luftpost

7. Jahrgang *** 1. Februar 2007

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

Gut gerüstet für die kommende Flugsaison

Liebe Sportfreunde,

herzlich begrüße ich Euch zum neuen Fliegerjahr und bedanke mich im Namen des ganzen Vorstandes für Eure Leistungen im vergangenen Jahr. Allen Mitgliedern wünsche ich einen erfolgreichen Start in die neue Flugsaison und maximale Erfolge.

Damit wir zum geplanten Termin beginnen können, möchte ich noch an alle appellieren, das Winterbauprogramm mit Taten zu erfüllen.

Wir haben eine unfallfreie Flugsaison ohne größere materielle Schäden hinter uns. Unser Vereinsheim hat sehr schöne Außenanlagen bekommen, z.B. ist der Gartenteich fertig gestellt worden. Auch haben wir als Anschaffung für die Erhöhung der Flugsicherheit das System FLARM (Antikollisionssystem für Segelflugzeuge) getätigt.

Der Ogar wurde im Jahr 2006 wieder in Betrieb genommen, den wir dringend auch für die Absicherung von Lehrinhalten benötigen. Unsere neue Winde konnte genutzt werden und hat insbesondere während der Fliegerlager hervorragende Dienste geleistet. Viele Mitglieder haben sich schon auf dieser Winde umschulen lassen, das ist wichtig für die Sicherstellung des Flugbetriebes.

Dem FCK als Betreiber des Verkehrslandeplatzes ist es nach jahrelangem zähen Ringen mit den Eignern im Vorjahr gelungen, dass nun die Sanierung des Vorfeldes begonnen wird. Dieses befindet sich bekanntlich in katastrophalem Zustand und die Sanierung ist überfällig. Das ist ein großer Erfolg.

Als nicht so schönen Bilanzpunkt sehe ich, dass wir keine steigende Mitgliederzahl haben, uns leider neue Flugschüler fehlen. Auch sehen wir (der Vorstand) es nicht so gern, dass der Flugplatz von einigen Jugendlichen mehr oder weniger nur als Übernachtungscamp genutzt wird und nicht an den Flugbetrieben teilgenommen wird. Diese Entwicklung müsste überdacht werden. Genauso müssten einige Mitglieder ihre Zahlungsmodalitäten überprüfen, es gibt immer säumige Zahler. Das erschwert dem Fliegerclub die Geschäftstätigkeit.

Als Ausblick für die kommende Saison ist anzukündigen, dass diesmal drei Fliegerlager stattfinden, davon zwei mit Gästen: vom 14. 7. - 20. 7. 2007 mit Fliegern aus Aukrug/Husum, vom 23. 7. - 5. 8. 2007 unser Sommerlager und vom 22. 7. - 11. 8. 2007 mit Fliegern aus Rossfels (Baden-Württemberg).

Geplant ist in diesem Jahr der Bau einer Überdachung für unsere

Motorflieger auf dem Vereinsgrundstück, dort möchten wir wieder alle Mitglieder um tatkräftige Mitarbeit bitten. Es werden uns auch wieder Personen im Rahmen von Hartz IV-Maßnahmen zur Seite stehen (max. 6 Personen).

Im Jahr 2007 wird kein Flugplatzfest stattfinden, dafür planen wir wieder einen Tag der offenen Tür in der gewohnten, durchaus erfolgreichen Art und Weise. Auf diese Maßnahmen freue ich mich und wünsche uns allen ein erfolgreiches Jahr!

Euer Marko Grizl

Auf richtigem Kurs

Christel Postrach, Geschäftsführerin der Flugplatz Kamenz GmbH zieht nach 2 Jahren Betreiberschaft des Flugplatzes Kamenz durch unseren Verein eine positive Bilanz

Liebe Mitglieder des Fliegerclubs Kamenz,

mit der Aufgabe der militärischen Nutzung des Flugplatzes Kamenz im Jahr 1991 waren sich der Landkreis und Stadt Kamenz einig darüber, dass der Flugplatz zu einem wichtigen Infrastrukturelement des Landkreises sowie der Stadt Kamenz für die allgemeine Luftfahrt entwickelt werden muss.

Nach 73 Jahren militärischer Nutzung wurde im September 1991 der Flugplatz Kamenz als ziviler Verkehrslandeplatz der Allgemeinen Luftfahrt eröffnet und gilt als Standort für die Regionalluftfahrt in Ostsachsen und regionales Luftsportzentrum.

Die im Jahr 1991 zur Betreibung des Verkehrslandeplatzes Kamenz gegründete Flugplatz Kamenz GmbH nahm in den vergangenen Jahren eine rasante und wechselvolle Entwicklung. Aus der Anfangs breiten Beteiligung von Unternehmen und kommunalen Gesellschaftern an der Flugplatz Kamenz GmbH verblieben Anfang 2000 der Landkreis und die Stadt Kamenz als alleinige Gesellschafter der Flugplatz Kamenz GmbH.

Auf Grund der wirtschaftlichen Entwicklung am Verkehrslandeplatz Kamenz und der Finanzsituation der Gesellschafter ist im Jahr 2004 die Betreibung des Verkehrslandeplatzes Kamenz öffentlich ausgeschrieben worden.

Am 16.09.2004 stimmte der Aufsichtsrat der Vergabe der Betreibung an den Fliegerclub Kamenz e.V. und am 28.10.2004 dem Betreibervertrag zwischen der Flugplatz Kamenz GmbH und dem Fliegerclub Kamenz e.V. zu. Die Unterzeichnung des Vertrages erfolgte am 10.11.2004. (Fortsetzung S. 2)

Nicht vergessen: Jahreshauptversammlung unseres Vereins am 11. März 2007 (s. Seite 3)

Fortsetzung von Seite 1

Mit Erteilung der Betriebslaubnis durch das Regierungspräsidium Dresden, Luftverkehrsamt, erfolgte die Übergabe der Betreuung durch die Flugplatz Kamenz GmbH an den Fliegerclub Kamenz e.V. zum 01.01.2005.

Rückblickend auf die ersten zwei Jahre der Betreuung durch den Fliegerclub Kamenz e.V. ist eine positive Entwicklung zu verzeichnen. Die Flugbewegungen im Jahr 2005 lagen bei 17.628 Bewegungen. Auch für das Jahr 2006 hoffen wir auf eine weitere Steigerung des Ergebnisses, wohl wissend, dass die Flugbewegungen stark vom Wetter abhängig sind.

In den vergangenen zwei Jahren der Betreuung hat der Fliegerclub Kamenz e.V. durchaus positive Signale in der Entwicklung und Bestandssicherung des Platzes getan.

Durch Erschließung weiterer Einnahmequellen konnte die Betreuung mit dem vertraglich vereinbarten Zuschuss durch die Flugplatz Kamenz GmbH gesichert werden. Im Jahr 2007 können wir eine erste Reduzierung des Zuschusses verzeichnen.

Es zeichnet sich ab, dass die Flugplatz Kamenz GmbH mit der Vergabe der Betreuung an den Fliegerclub Kamenz e.V. auf dem richtigen Weg ist.

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

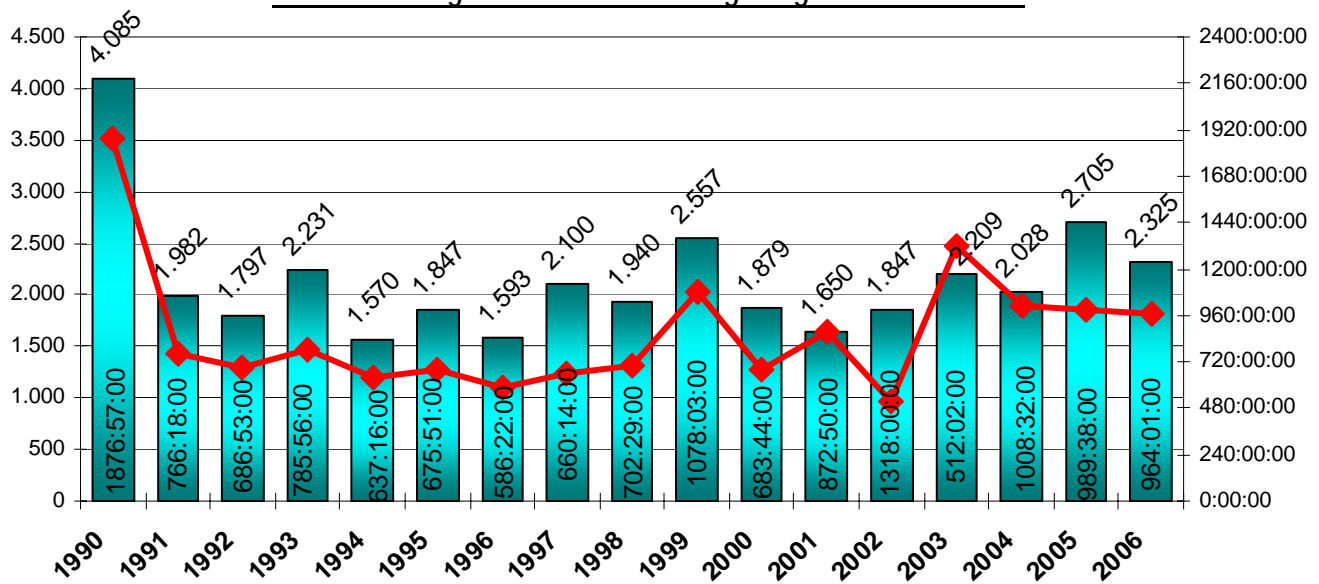
	Flugzeug	Kennzeichen	2005		2006		Veränderungen gegenüber Vorjahr	
			Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts
Segelflugzeuge	Bocian	D - 9032	113:57:00	690	131:15:00	687	115%	100%
	Bocian	D - 3513	185:19:00	1.091	0:34:00	1	0%	0%
	Bocian	D - 3343	0:00:00	0	158:05:00	738	-	-
	Pirat	D - 1734	92:28:00	146	100:20:00	173	109%	118%
	Pirat	D - 4775	59:18:00	85	97:23:00	242	164%	285%
	Pirat	D - 1695	80:44:00	103	45:27:00	60	56%	58%
	Pirat	D - 6728	112:26:00	220	64:38:00	119	57%	54%
	Pirat	D - 7794	0:00:00	0	73:10:00	84	-	-
	Puchcz	D - 7116	114:31:00	251	62:19:00	144	54%	57%
	Foka 4	D - 2231	20:11:00	7	13:45:00	10	68%	143%
	Cobra	D - 6307	67:20:00	33	70:10:00	23	104%	70%
	LS - 1	D - 0489	143:24:00	79	146:55:00	44	102%	56%
	Gäste	versch.		588		346		59 %
		Summe		989:38:00	3.123	964:01:00	2.671	97%
Motorflugzeuge	Ogar	D - K FCK	0:58:00	1	38:39:00	108	3998%	10800%
	Wilga	D - EWBG	44:25:00	370	26:55:00	239	61%	65%
	Wilga	D - EWRZ	48:37:00	384	42:39:00	297	88%	77%
	Z - 42	D - EWNO	55:57:00	112	35:01:00	86	63%	77%
		Summe		149:57:00	867	143:14:00	730	96%
	Gesamt		1.139:35:00	3.990	1.107:15:00	3.401	97%	85%

Ralph Wettig fand in den Bordbüchern und Startlisten weitere interessante Highlights

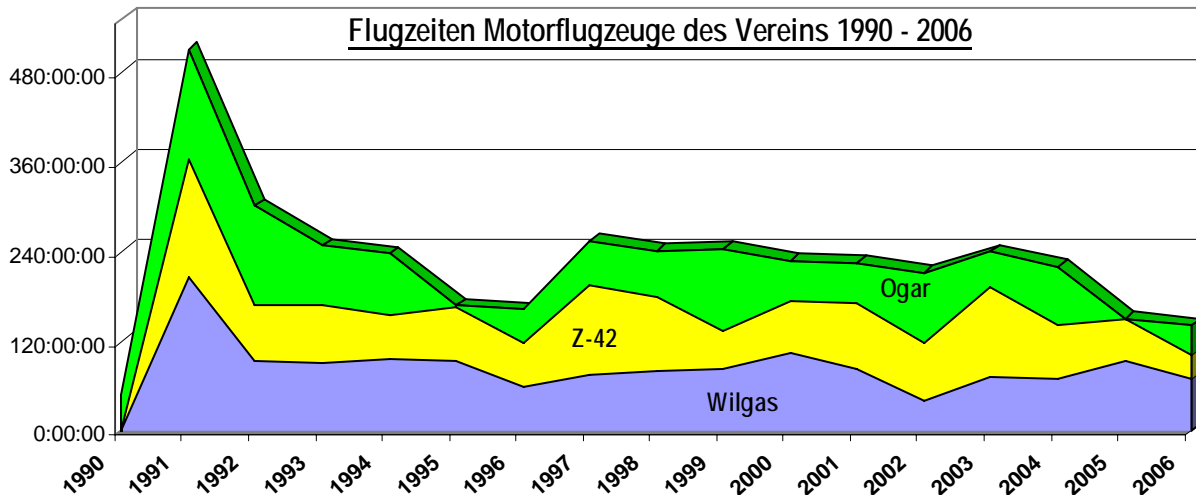
Pirat D-6728	am 24. 6. 2006	2.800 h TT	Pilot Steffen Lange
Pirat D-6728	am 16. 7. 2006	7.000. Start TT	Pilot Uwe Waurich
Pirat D-1695	am 10. 6. 2006	2.700 h TT	Pilot Arne Riemer
Pirat D-4775	am 23. 4. 2006	4.000. Start TT	Andreas Gehb
Pirat D-4776	am 24. 5. 2006	2.700 h TT	Pilot Uwe Schädel
Pirat D-1734	am 2. 6. 2006	1.600 h TT	Pilot Olaf Heinze
	- durchschnittliche jährliche Flugzeiten 1969 - 2000	38,7 h	
	- durchschnittliche jährliche Flugzeiten 2001 - 2006	79,3 h	
Wilga D-EWBG	am 1. 5. 2006	16.000. Start TT	Pilot Ralph Wettig

**1927 - 2007
80 Jahre
organisierter
Flugsport
in Kamenz**

Starts und Flugzeiten mit Vereins-Segelflugzeiten 1990 - 2006



Flugzeiten Motorflugzeuge des Vereins 1990 - 2006



Andreas Gehb vor einem Werkstattflug mit LS-4

LS - 4 in Kamenz stationiert

Die Luftsportgruppe (LSG) der Elbe-Flugzeugwerke Dresden erwarb zu Beginn des Jahres 2007 diese LS-4 (D - 1598). Dieses Hochleistungsflugzeug ist das 777. gebaute Flugzeug dieses Baumusters und absolvierte bisher 1.700 Starts und 1.900 Flugstunden. Sie ist künftig in Kamenz stationiert. Wünschen wir diesem Flugzeug sowie seinen Pilotinnen und Piloten allzeit gute Flüge.

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Wir führen am:
Sonntag, den 11. März 2007, Beginn 9.00 Uhr
 in:

01917 Kamenz, OT Zschornau, Vereins-Objekt

unsere Jahreshauptversammlung 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 Geschäftsjahr
6. Verschiedenes

Wir bitten alle Mitglieder des Vereins um Erscheinen.

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

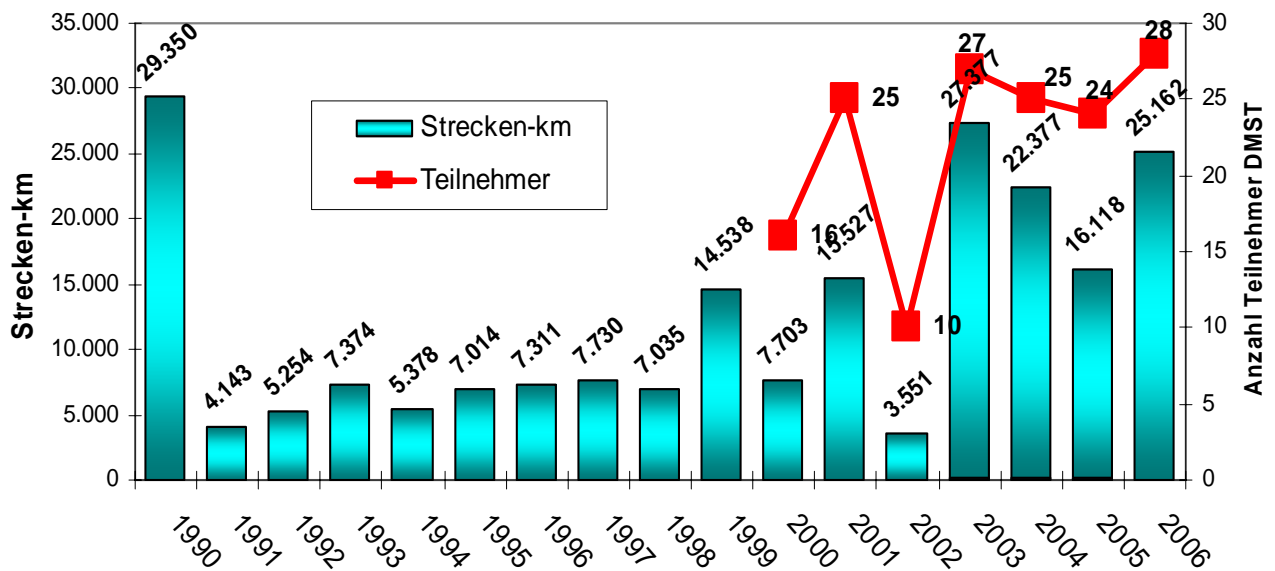
gez. Marko Grilz
 Vorsitzender des Vorstandes

Streckensegelflug — gute Fortschritte gegenüber dem Vorjahr

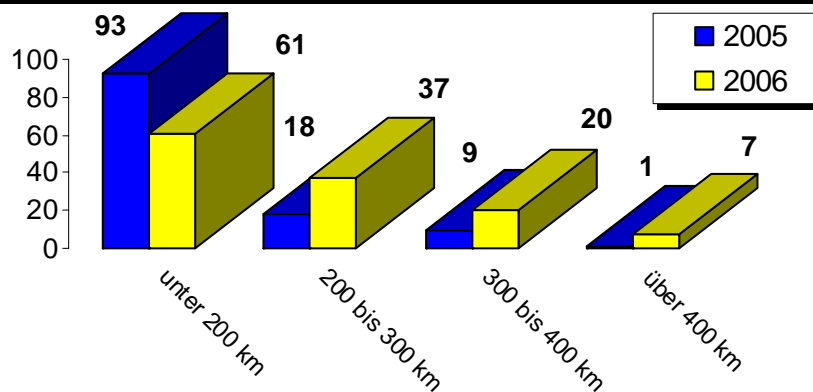
Michael Lucas stellte einige Ergebnisse und Trends der vergangenen Flugsaison zusammen

Unser Verein konnte sich bei der Teilnahme an der DMST gegenüber dem Vorjahr sowohl hinsichtlich der erreichten Ergebnisse als auch bei der Anzahl der Teilnehmer, der Anzahl der eingereichten DMST- Flüge sowie die absolvierten Gesamt-km verbessern. Auch der Anteil der eingereichten Flüge mit hohen Bewertungen (Länge der absolvierten Distanzen) hat gegenüber dem Vorjahr erfreulicherweise zugenommen.

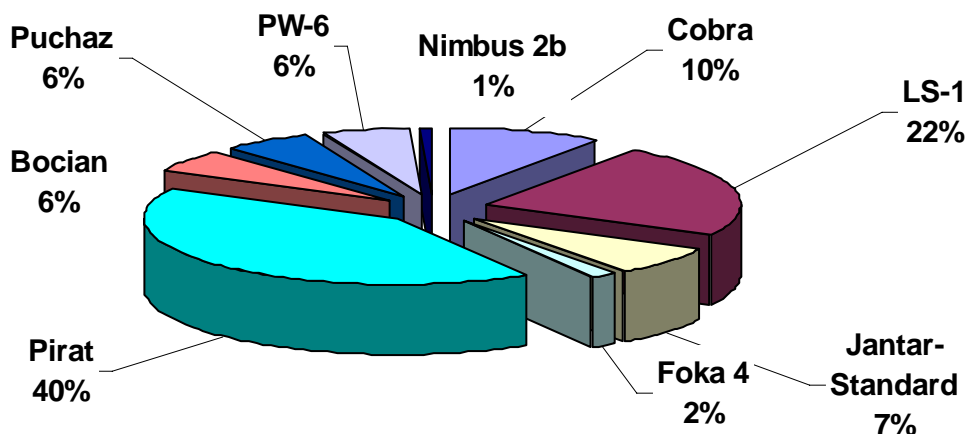
Entwicklung Streckensegelflug FCK 1990 - 2006



Streckenflüge im Vergleich nach zurückgelegten Entfernungen



eingesetzte Segelfluge im Streckensegelflug (Anzahl Flüge)





Vereinswertung Sachsen

#	pt	Flüge	Verein	km	Piloten
1	90381,50	309	Aero Team Klix	93.568,38	35
2	43824,05	163	AC Pirna	41.453,05	26
3	36358,17	98	VSS Leipzig/Roitzsch	39.219,48	12
4	33781,60	116	FC Leipzig-Taucha	30.061,68	16
5	33577,95	123	SFC Riesa-Canitz e.V.	32.526,53	16
6	27897,85	127	FC Kamenz	23.836,18	28
7	20552,36	92	Aeroklub Hoyerswerda	17.097,84	20
8	19582,29	72	FC Grossrückerswalde	19.942,06	15
9	15643,66	67	FK Roitzschjora	14.524,71	13
10	14720,41	46	Görlitzer FSC	13.224,04	8
11	13463,28	53	AC Zwickau	12.768,08	9
12	10786,48	46	FC Oschatz	10.797,42	9
13	10057,23	36	Akaflieg Dresden	8.877,70	8
14	6536,07	31	FC Großenhain	5.941,05	8
15	4152,50	28	FC Langhennersdorf	3.846,74	9
16	1607,06	17	FK Auerbach/V.	1.447,63	11
17	85,99	1	Rothenburger LSV	80,83	1



An der DMST beteiligen sich 2006 deutschlandweit 571 Flugsportvereine. Unser Verein liegt hier auf Platz 89.

Clubklasse Landeswertung Sachsen (178 Teilnehmer)

Die 5 bestplatzierten Kamenzer Piloten erreichte folgende Ergebnisse:

Rang	erreichte Punktzahl	Pilot
15	1.410,54	Michael Lucas
16	1.408,30	Falk Wettig
30	1.167,13	Karsten Hummitzsch
40	1.042,29	Robert Mammitzsch
51	875,07	Olaf Heinze

Doppelsitzer Klasse Landeswertung Sachsen (72 Teilnehmer)

Die 3 bestplatzierten Kamenzer Piloten erreichte folgende Ergebnisse:

Rang	erreichte Punktzahl	Pilot
6	1047,02	Lutz-Peter Kern
13	793,02	Karsten Hummitzsch
22	486,34	Wolfgang Ferner

Frauenklasse Landeswertung Sachsen (13 Teilnehmerinnen)

Hier erreichten unsere attraktiven Damen folgende Platzierungen:

Rang	erreichte Punktzahl	Pilotin
5	341,20	Jane Großmann
10	221,30	Ines Wettig
13	56,35	Sabrina Schütz

Juniorwertung Clubklasse Landeswertung Sachsen (67 Teilnehmer)

Die 5 besten Platzierungen für unseren Verein ergingen:

Rang	erreichte Punktzahl	Pilot
7	1.410,54	Michael Lucas
8	1.408,30	Falk Wettig
17	1.024,29	Robert Mammitzsch
29	684,13	Thomas Kitschko
33	512,08	Arne Riemer

Mannschaftwertung Junioren Landeswertung Sachsen (18 Mannschaften)

Beste Mannschaft FCK:

Rang	erreichte Punktzahl	Piloten
5	1.410,54	Michael Lucas, Falk Wettig

Mannschaftwertung Club/Doppelsitzer Landeswertung Sachsen (63 Teilnehmer)

Rang	erreichte Punktzahl	Piloten
10	1.468,80	Falk Wettig, Wolfgang Ferner, Karsten Hummitzsch

Nun die Top 10- Ranglisten jeweils in der DMST (beste 3 Flüge) und im OLC (beste 6 Flüge) unseres Vereins:

DMST		
Rang	Punkte	Pilot
1	1.410,54	Michael Lucas
2	1.408,30	Falk Wettig
3	1.316,92	Karsten Hummitzsch
4	1.047,02	Lutz-Peter Kern
5	1.042,29	Robert Mammitzsch
6	888,0	Wolfgang Ferner
7	875,07	Olaf Heinze
8	746,17	Thomas Kischko
9	668,08	Daniel Meißner
10	659,50	Uwe Waurick

OLC		
Rang	Punkte	Pilot
1	2.442,63	Michael Lucas
2	2.361,23	Falk Wettig
3	1.809,60	Karsten Hummitzsch
4	1.656,57	Robert Mammitzsch
5	1.531,78	Lutz-Peter Kern
6	1.231,9	Thomas Kischko
7	996,18	Wolfgang Ferner
8	939,63	Olaf Heinze
9	850,46	Daniel Meißner
10	817,15	Uwe Waurick

**Die weitesten Strecken je Segelflugzeugtyp ergingen 2006:**

- ◆ 330 km mit einem Puchacz (Wolfgang Ferner und Michael Lucas)
- ◆ 261 km mit einem Bocian (Lutz-Peter Kern und Wolfgang Dietz)
- ◆ 474 km mit einer Cobra (Michael Lucas)
- ◆ 356 km mit einem Piraten (Karsten Hummitzsch),
- ◆ 257 km mit einer Foka (Ralph Wettig) sowie
- ◆ 426 km mit einer LS-1 (Falk Wettig)

OLC- League - Segelflug Mannschafts-Wettbewerb

Eine relativ junge Variante des Streckensegelfluges ist die (2001 ins Leben gerufene) Segelflug-Bundesliga (OLC-League). Dieser Mannschaftswettbewerb für Vereine wird als dezentraler Wettbewerb auf einer Online-Plattform ausgetragen. Dabei fliegen die Piloten deutschlandweit in circa 19–20 Wochenrunden um die Punkte.

Gewertet werden die jeweils drei schnellsten Flüge eines Vereines, wobei die Berechnung der Geschwindigkeit in einem Zeitfenster von zweieinhalb Stunden erfolgt und dieser Schnitt mit einem Flugzeugindex bewertet wird.

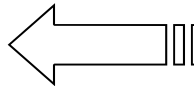
Gewertet wird in der 1. Bundesliga (circa 30 Vereine), der 2. Bundesliga (circa 500 Vereine) und der jeweiligen Landesliga der 16 Bundesländer.

In dieser Disziplin wird bei einem Streckenflug die höchste Geschwindigkeit über eine Zeitdauer von 2,5 Stunden ermittelt. Diese Schnittgeschwindigkeiten werden von den jeweils 3 besten Piloten des Vereins addiert und ergeben einen Vereinsschnitt. Je nach Anzahl der Vereine in den Bundesländern werden Punkte vergeben.

In Sachsen werden das 6 Punkte für den Ersten und 1 Punkt für den Sechsten pro Wertungstag vergeben. Hieraus ergibt sich dann eine Mannschafts-Gesamtwertung für den Verein. Für das Jahr 2006 stellt sich die Situation wie folgt dar; unser Verein konnte im Ranking bezogen auf den DMST- Auswerte-Modus hier Boden gutmachen und belegte den 4. Platz im Land Sachsen.

Landesliga Sachsen — Gesamtwertung OLC

#	pt	Mannschaft	km/h
1	51	Aero Team Klix (SN)	2639.91
2	39	SFC Riesa-Canitz e.V (SN)	2209.37
	39	VSS Leipzig/Roitzsch (SN)	1698.72
4	33	FC Kamenz (SN)	1956.48
5	25	FC Leipzig-Taucha (SN)	1593.06
6	24	Görlitzer FSC (SN)	1610.30
	24	FK Roitzschjora (SN)	1589.40
8	18	Aeroklub Hoyerswerda (SN)	1394.42
9	16	AC Zwickau (SN)	1054.87
10	15	FC Grossrückerswalde (SN)	1298.61
11	9	Akaflieg Dresden (SN)	954.26
12	7	FC Großenhain (SN)	674.25
13	6	FC Langhennersdorf (SN)	524.99
14	6	FC Oschatz (SN)	470.40
15	1	Rothenburger LSV (SN)	36.47



Die 5 schnellsten Kamenzer Segelflieger (OLC)

Pilot	Wertungstag	OLC-Schnitt- geschwindigkeit	Gesamt – geschwindigkeit	Distanz	SF-Typ
Karsten Hummitzsch	22. 7. 2006	95,23 km/h	62,80 km/h	355,58 km	SZD 30 Pirat
Michael Lucas	22. 7. 2006	94,56 km/h	55,42 km/h	349,21 km	SZD 30 Pirat
Falk Wettig	1. 7. 2006	88,37 km/h	81,44 km/h	415,89 km	LS 1-c
Robert Mammitzsch	22. 7. 2006	83,29 km/h	71,25 km/h	296,64 km	LS 1-c
Karsten Hummitzsch / Uwe Waurick	1. 7. 2006	83,18 km/h	69,72 km/h	319,04 km	SZD 50 Pucacz

Streckenflugsaison 2006 im Fliegerclub Kamenz

Einige persönliche Anmerkungen von Michael Lucas



Mit über 9.000 Strecken-km mehr als im vorhergehendem Jahr und einer Leistungssteigerung vieler Teilnehmer war die Flugsaison 2006 erfolgreich.

Unser Verein konnte nach Klix die meisten gemeldeten Teilnehmer (28) im Streckensegelflug (DMST) im Land Sachsen verbuchen, was eine große Beteiligung und ein hohes Engagement unserer Segelflieger zeigt.

Die Vereinskilometer waren dementsprechend wieder auf mehr Piloten als im Jahr 2005 verteilt, was sehr erfreulich ist. Ebenfalls haben unsere frischgebackenen Lizenzpiloten schon einige gute Leistungen erzielen können.

Es wurden ein- als auch dopsitzig anspruchsvolle Strecken in Angriff genommen und auch die Schnittgeschwindigkeiten waren öfters sehr beachtlich.

Ca. die Hälfte unserer Strecken -km erflogen wir mit unseren Ausbildungsflugzeugen Pirat (40%) sowie Bocian und Puchacz (je 6%). So sind die von uns erreichten Ergebnisse um so erfreulicher, da sie ein breites Fundament haben und allemal steigerungsfähig sind.

Besonders deutlich wird die qualitative Steigerung im angeführten Vergleich mit 2005. Diese positive Entwicklung sollte durch Streckenflugtheorie im Winter weiter ausgebaut werden — hierzu sind die ersten Termine schon vereinbart.

Der Teamflug wurde an einigen Tagen sehr gut praktiziert, andererseits wurde festgestellt, dass dies keine einfache Sache ist und Vorbereitung und klare Absprachen nötig sind. Wir werden im Winter als auch aktiv in der Luft gemeinsam daran arbeiten.

2006 war auch unser erstes Jahr, indem wir PC-Met und TopTherm zur Wettervorbereitung und Streckenplanung nutzten. So konnten wir das Wetter besser einschätzen, ausnutzen und damit bessere Leistungen erzielen. Für die Zukunft sollte PC-Met auf jeden Fall beibehalten werden.

Einige engagierte Piloten nahmen auch an Wettkämpfen teil, was natürlich einen ungemeinen Erfahrungszuwachs möglich machte. Zu nennen sind:

- Falk Wettig (Klix und Heidepokal),
- Lutz-Peter Kern (Streckenflugwoche Canitz) und
- Michael Lucas (Heidepokal, und tageweise Canitz).

Die PC-gestützten OLC / DMSt - Meldungen verliefen ohne Schwierigkeiten, und auch mehr Piloten führen das jetzt selbstständig durch.

Die Logger-Nutzungsliste wurde angenommen und fast immer richtig ein- und ausgetragen. Die Logger wurden fast immer genutzt, und auch die Bedienung stellt für die meisten keine Probleme mehr dar.

Was aber noch verbessert werden muss ist die Nachbereitung. Der Logger fliegt nicht von selbst vom SKP oder Büro in den Loggerschrank und der Akku an die Ladestation.

Noch ein Wort zu unseren fliegenden Damen:

Da die weibliche Konkurrenz in Sachsen nicht sehr groß ist, wäre es ein Leichtes, in der Frauenwertung ganz oben zu stehen. Dies wäre ein weiterer Gewinn für unseren Verein und würde uns sehr stolz machen. Traut euch! Wir stehen mit Rat und Tat zur Seite.

Für die kommende Saison:

Unser Leistungsniveau halten und weiter verbessern, gezielt FAI-Dreiecke ausschreiben, damit Bonuspunkte sichern und den Teamflug optimieren. Und vor allem unser größtes Verbesserungspotenzial ausschöpfen, nämlich den morgendlichen Ablauf. Da gehört zum einen die individuelle Vorbereitung dazu, das heißt wenn die Hallentore aufgehen, sollten Wetter, Strecke und Teampartner klar sein.

Zum anderen können viele zeitraubende Details durch bessere Vorbereitung in der Wintersaison, am Tag zuvor oder vorm Ausräumen vermieden werden.

Es ist schade Zeit und damit Kilometer am Morgen zu verschenken, besonders auch durch daneben stehen und nur quatschen. Wenn wir am Morgen konzentriert allen anliegenden Aufgaben nachgehen, ist der Tag für uns gewonnen, und sobald alle Flugzeuge in der Luft sind, bleibt genug Zeit für alles andere.

Mein Fazit:

Bessere Vorbereitung, Mitdenken und einfach aus der Suppe kommen.



Trotz schlechtem Wetter ein gutes Jahr

Robert Mammitzsch, Jugendleiter im Verein, zieht eine positive Bilanz und mahnt bessere Unterstützung an

Nachdem wir im letzten Jahr mit relativ schlechtem Wetter zu kämpfen hatten, sind die Leistungen der Jugendgruppe wieder Spitzenklasse. Im Bereich des Streckensegelfluges waren die Junioren in unserem Verein wieder ganz vorn mit dabei. Und das obwohl das Wetter für den Streckensegelflug alles andere als ideal war.

Besonders zu nennen wären dabei vor allem Falk Wettig und Michael Lucas. Nachdem Falk im Mai seinen ersten Wettkampf in Klix mit geflogen ist, war es im August auch für Michael soweit. In Roitzschjora haben die beiden unseren Verein würdig vertreten.

Auch in Kamenz ging es für einige Jungstreckenflieger gut voran. So haben sich zum Beispiel Jane Großmann, Arne Riemer, Thomas Kischko und noch einige andere erste Erfahrungen im Streckenflug erflogen.

Dass diese Strecken in den Augen einiger erfahrener Streckenflieger als Kaffeeflüge abgetan werden, kann ich dabei nicht verstehen. Jeder hat mal angefangen und vielleicht sollten sich diejenigen mal überlegen, warum bei dem ein oder anderen nicht mehr heraus kommt. Könnte es vielleicht auch an der teilweise fehlenden Förderung unserer Jugend liegen? Damit meine ich nicht bessere Flugzeuge, sondern vielmehr den Erfahrungsaustausch zwischen den Alten Hasen und den Neueinsteigern. Denn der lässt meistens sehr zu wünschen übrig. Das sollten wir in Zukunft auf jeden Fall noch verbessern.

Ansonsten waren wir wieder bei allen größeren Events auf dem Flugplatz dabei. Sei es bei den verschiedenen Lehrgängen oder zum Beispiel beim Flugplatzfest im Juni.

Auch wenn es darum ging, den Verein in der Öffentlichkeit zu präsentieren, waren fast immer nur Mitglieder der Jugendgruppe vertreten. Unser Verein wäre ohne die Jugendgruppe wohl nicht z.B. auf dem Altmarkt, am Regierungspräsidium oder vor dem Gymnasium in Kamenz vertreten gewesen. Bei diesen Veranstaltungen waren es meistens immer dieselben Mitglieder die ein Flugzeug aufgerüstet und den ganzen Tag Fragen beantwortet haben.

Das sicherlich größte Highlight fand allerdings im November statt. Die Hallenfeier in unserer Vereinswerkstatt. Beim Programm, der Vorbereitung und dem Aufräumen am nächsten Tag waren wir natürlich auch dabei. Und das Programm hat denke ich jedem gefallen. Dafür geht natürlich ein besonderes Dankeschön an Michael, Daniel und allen anderen die an dieser gelungenen Veranstaltung mitgewirkt haben.

Im kommenden Jahr warten wieder einige neue große Herausforderungen auf uns. Zahlreiche Gastvereine werden uns allen wieder viel Arbeit bei der Vorbereitung und Durchführung abverlangen. Darüber hinaus sollten wir auch in der Ausbildung und im Streckenflug wieder alles daran setzen unsere Leistungen vom Vorjahr zu wiederholen und zu verbessern.

Da ich im kommenden Jahr nicht mehr für das Amt des Jugendleiters zur Verfügung stehe, möchte ich mich auf diesem Weg bei allen für die gute Zusammenarbeit bedanken. Es hat mir immer viel Spaß gemacht, unsere Jugendgruppe zu vertreten.

Hals- und Beinbruch, Euer Robert

13. Heidepokal mit Kamenzer Beteiligung

Michael Lucas und Falk Wettig waren mit dabei

Vollgepackt mit Dingen für das leibliche Wohl, einer Frisbeescheibe und Badehose, auch den Laptop sollte man nicht vergessen, rollten die Hänger für LS-1 und Jantar in Roitzschjora ein, um an dem 2-wöchigen Segelflugwettbewerb teilzunehmen (www.vss-leipzig.de).



Unser Quartier bezogen wir im Vereinsheim des Fallschirmspringerclubs Eilenburg direkt am Platz. Die Vierbettzimmer waren in Ordnung, Küche und Dusche konnten mit benutzt werden, und das für 5 €/Tag und Nase war wirklich gut.

120 Teilnehmer aus Deutschland, Holland und Dänemark wollten sich die nächsten 10 Tage mit uns in der Luft messen. Schon nach den ersten zwei Tagen war uns klar, dass für uns Neulinge bei diesen hochkarätig besetzten Wettbewerben außer Sammeln von vielen Erfahrungen nicht viel zu holen ist. Eine Tagesplatzierung unter den ersten Zehn war mal drin, in der Gesamtwertung spielten wir im Kampf um die vorderen Plätze keine Rolle - gelohnt hat es sich für uns in jedem Falle.

Unglaublich viele „Aha“-Momente in der Luft, am Boden und auch beim Plausch mit anderen an der Bar machten für uns diesen Segelflugwettbewerb sehr wertvoll.

Großer Dank gilt nochmals allen unseren Helfern Eric, Harald und Michael-Kumpels von uns. Auch Arne und Thomas waren einige Tage vor Ort. Und vor allem Lutz und Anne, die so manche Tour gefahren sind. Nicht zu vergessen Ines und Ralph, die uns „nur“ besuchen wollten und dann gleich mal Falk in Torgau holten.

Wir hatten viel Spaß, kamen zum Fliegen und haben dabei noch viel gelernt. Somit eine rundherum gelungene Sache

Michael Lucas / Falk Wettig

Herzlichen Glückwunsch

Neuer Landesjugendleiter des LSV Sachsen vom FC Kamenz

Bei der Mitgliederversammlung des Luftsportverbandes Sachsen e.V. am 13.01. 2007 in Dresden wurde Michael Lucas zum sächsischen Landesjugendleiter gewählt, und hat ebenfalls in der Fachgruppe Segelflug die Funktion des Referenten für Jugend und Breitensport übernommen. In seiner 3-jährigen Amtszeit wünschen wir ihm viel Erfolg.

Auch in der FCK-Jugendgruppe wurde am 24. Februar 2007 gewählt. Hier werden künftig ebenso Michael Lucas sowie Daniel Meißner die Geschicke der 22-köpfigen Jugendgruppe leiten. Robert Mammitzsch wurde für sein bisheriges Engagement an der Spitze der Jugendgruppe gedankt.

Im Mittelpunkt der Tätigkeit der Jugendgruppe sollen weiterhin flugsportliche Aktivitäten, Mitwirkung bei der Ausbildung, Projekte zur Mitgliederwerbung und die aktive Teilnahme an den Höhepunkten im Vereinsleben stehen.

Unsere Gäste in der Flugsaison 2007

- Luftsportverein Roßfeld e.V.
www.lsv-rossfeld.de
 - Segelflug Aukrug e.V.
www.segelflug.de/vereine/aukrug
- Wir freuen uns darauf.**

Eine Erfolgsstory - Fliegerische Ausbildung im Verein

Ausbildungsleiter Andreas Gehb zieht eine positive Bilanz

Auch das Jahr 2006 war für unsere Flugschüler sehr erfolgreich. Jederzeit war die Sicherheit gewährleistet und es wurden gute fliegerische Leistungen erbracht. Dafür ein großes Dankeschön allen Fluglehrern, Windenfahrern, Startstellenleitern und auch unseren Technikern.

Begonnen haben wir das Jahr auf dem Papier mit 25 Flugschülern. 2 davon erschienen aber nie auf dem Flugplatz. Im Laufe des Jahres haben dann noch einmal 4 Flugschüler die Ausbildung abgebrochen, 2 sind im laufenden Jahr in die Ausbildung eingestiegen. Insgesamt wurden in der Ausbildung 33 F-Schlepps und 1.461 Windenstarts absolviert und 365 Flugstunden erfolgen.

Steffen Lange und Christian Peine beendeten erfolgreich ihre Ausbildung und sind nun stolze PPL-C-Piloten.

Folgende Prüfungen wurden erfolgreich absolviert:

- **Silke Fähnrich** B- und C-Prüfung
- **Jana Lehmann** B-Prüfung
- **Alexander Deutscher** A- und B-Prüfung
- **Robert Gärtner** A- und B-Prüfung
- **Toni Schöne** A- und B-Prüfung
- **Sven Sebastian** C-Prüfung
- **Andre Hofmann** B- und C-Prüfung
- **Florian Reppe** B- und C-Prüfung
- **Christoph Pirzkall** B- und C-Prüfung
- **Marcus Krause** C-Prüfung

Sehr viele Starts und auch abgeschlossene Übungen wurden in diesem Jahr in den Lehrgängen geflogen. Alle Lehrgänge wurden von den Schülern gut besucht. Besonders hervorzuheben ist der Herbstlehrgang. Durch das außergewöhnlich gute Wetter wurde er von vielen Schülern noch einmal zum Ablegen von 6 fliegerischen Prüfungen genutzt.

Gut durchgehalten haben wir unseren Anspruch die Theorieausbildung mit einem Flugspiel vor dem Flugtag zu untermauern. Es ist inzwischen selbstverständlich geworden, sich vor Flugbeginn hinzusetzen und die Theorie zu den geplanten Flugübungen durchzusprechen.

Abgesichert wurden diese Leistungen von 10 aktiven Fluglehrern. Unser Fluglehrer Jörg Egel war beruflich so ausgelastet, dass er nicht mit schulen konnte. Aus diesem Grund fehlen ihm natürlich die Flugerfahrungen als Lehrer und auch als Pilot. Im nächsten Jahr soll er als Pilot wieder Erfahrungen sammeln und wird vorerst noch nicht wieder schulen. Dafür wird Uwe Zehl wieder als Lehrer mitarbeiten.

Mehr vorgenommen hatte ich mir in der Windenfahrerausbildung. Mit viel Elan haben 7 Windenfahrerschüler an der Theorieausbildung teilgenommen. Die geforderten 10 Ausbildungstage mit je 10 Starts haben dann aber nur 2 geschafft. Natürlich ist der Lohn der Windenfahrerausbildung oftmals Einzelhaft auf der Winde, was nicht das große Ziel eines Jeden ist. Dennoch brauchen wir jeden Windenfahrer. Ich erwarte, dass nächstes Jahr an dieser Front verstärkt weitergearbeitet wird. Wir werden von unserem Ziel, dass jeder Lizenzpilot auch Winde fahren kann nicht abgehen.

Auf dem Schauplatz Streckenflug sind wir weitergekommen. Es gibt einen stabilen Kern von Streckenfliegern, die sich auch intensiv mit der Streckenflugtheorie beschäftigen. Vielen Dank an Michael Lucas, der schon für März 2007 einen weiteren Lehrgang mit

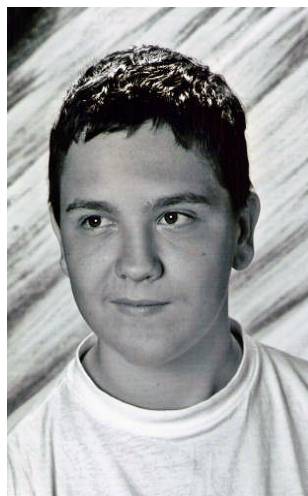
Uwe Zehl als Dozent organisiert hat. Gespannt war oftmals das Verhältnis zwischen unseren Flugschülern und den Leistungsfliegern. Die Flugschüler haben stets die Leistungsflieger unterstützt, hatten aber dann oft das Gefühl bei schlechtem Wetter von den Leistungspiloten alleingelassen zu sein. Hier ist bestimmt noch Gesprächs- und Handlungsbedarf.

Ein Problem haben wir alle noch! In diesem Jahr haben wir bisher noch keinen Neuanfänger für unsere Segelflugausbildung. Dies war auch der Grund dafür, dass wir dieses Jahr keine eigene Theorieausbildung durchgeführt haben. Abgesprochen war, dass unsere Schüler jederzeit in Nardt an den gewünschten Unterrichtsthemen teilnehmen können. Leider wurde davon nur sehr wenig Gebrauch gemacht. Hoffen wir, dass mit Beginn der nächsten Ausbildungsperiode noch viele Schüler kommen. Wir werden selbstverständlich den benötigten Unterrichtsstoff vermitteln. Im Winter 2007/ 2008 wird dann das gesamte Lehrprogramm wieder in Kamenz gelehrt werden.

Ich wünsche mir für 2007 ein ähnlich erfolgreiches und sicheres Ausbildungsjahr wie es 2006 war.

Mein erster Alleinflug

Robert Gärtner (15) berichtet über seinen ersten Alleinflug und bedankt sich bei seinen Fluglehrern und Fliegerkameraden



Herbst, die Jahreszeit, in der man bunte Wälder und malerische Landschaften betrachten kann, ist für einige die schönste Zeit zum fliegen. Er bietet sich auch ideal zur Platzrunden-schulung an. So konnte ich auch mein Ziel, die „A“ zu fliegen, im letzten Herbstlehrgang erreichen.

Nach dem Ruf des Startleiters: „Mach die fertig...“ stieg ich zusammen mit meinem Fluglehrer Günter Groß in den Bocian ein. Er hat, außer dem Flugauftrag vor dem Start, bis zur Landung nichts mehr gesagt. Nach der

Landung stieg er mit zufriedenen Gesicht aus und meinte: „Ich glaube, Du brauchst mich nicht mehr, ich steige jetzt aus“.

Man steht er bevor - mein erster Alleinflug. Langsam steigt meine Nervosität, die ich mit Mühe unterdrücken kann. Start-Check - Seil einkuppeln und nach einem kurzen Handzeichen schaltet der Startleiter die gelbe Rundumleuchte ein. Ich beobachtete noch ein Telefongespräch mit dem Windenfahrer Bernd Dunkel. Das Seil strafft sich und das Flugzeug setzt sich in Bewegung.

Schnell erreiche ich eine Auskuppelhöhe von knapp 500m. Eine herrliche Aussicht verdrängt die Nervosität und schnell finde ich meine Ruhe wieder. Nach einigen Kreisen rechts und links, Positionsmeldung und Landeinteilung folgte die Landung - geschafft. Es folgten noch 2 weitere Flüge, bevor meine Tagesaufgabe erfüllt war.

Der erste Alleinflug ist sicherlich etwas, was man im Leben nicht vergessen wird, man kann ihn aber auch sehr schwer beschreiben.

Hohe Einsatzbereitschaft der Technik - ein Gewinn für alle

Techniker-Team um Ralph Wettig hatte wieder alle Hände voll zu tun

Liebe Sportfreunde,

wie jedes Jahr an dieser Stelle gibt es wieder einen kleinen Rückblick auf die vergangene Saison und damit Rechenschaft über die Arbeit des Technischen Leiters. Dieser Bericht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Alles zu erwähnen und zu beleuchten würde den Rahmen dieser Zeitung und auch jeder Mitgliederversammlung sprengen.

Wie in allen Jahren haben wir wieder umfangreich an unserer Technik arbeiten müssen. Unter anderem wurden dabei nachfolgende Arbeiten geplant und ausgeführt:

- Jahresnachprüfung vorbereitet an 3 Motor-, 11 Segelflugzeugen und 3 Startwinden
- 100h Kontrolle an beiden Wilga
- Abschluss der 200h Kontrolle am Ogar mit „kleineren“ Reparaturen
- Notwendige Winterwartung an 10 Segelflugzeugen
- Funkeinbau und Inbetriebnahme Bocian 3343 nach GÜ
- Neubespannung Höhen- und Seitenruder sowie Teillackierungen an Foka-4
- Teillackierungen an Leitwerk Puchacz
- Mitarbeit bei 3000h Kontrolle an LS-1 (bei LTB Oberlausitz durchgeführt)
- Winterwartung an Winden H-4 und H-3
- Instandsetzung Spulvorrichtung, komplette Neulackierung, Erneuerung Dokumentation TOST-Winde
- Im Laufe der Saison 10x 50h Kontrollen an Segelflugzeugen
Leider 1x „sinnlos“ eine 50h-Kontrolle an einem Pirat durchgeführt, weil nicht richtig auf die Restzeiten geschaut wurde!
- Beim Bocian 32 leider hinteres Auskuppelseil mit großem Aufwand gewechselt weil es versehentlich zerschnitten wurde! Nur das Vordere sollte gewechselt werden!

Dank des langen Winters sind im letzten Jahr außer Foka und Ogar nahezu alle Flugzeuge mit Saisonbeginn fertig zum Flugbetrieb gewesen, jedoch gab es wie in allen Jahren zuvor Verzögerungen und Mängel bei JNP die nicht nötig sind. Meist sind dies fehlende Unterschriften in den Kontrolllisten und noch nicht abgearbeitete Punkte die vor der JNP und nicht während dieser zu erledigen sind, wie Rudereinstellungen, -kraftmessungen und Schwingungsmessungen!

Neben den fälligen Wartungskontrollen mussten wie leider üblich auch wieder „Sonderkontrollen“ und unnötige Reparaturen ausgeführt werden. Unter anderem waren dies:

- 1x LTA am Puchacz
- Reparatur Bocian 3513 Rumpf, nach Rückkehr aus GÜ in Polen blauer Bodenstaubsauger wahrscheinlich ganz von allein in Rumpf gerollt!
- Druckluftventil und Auskuppelseil bei „BG“ gewechselt
- Spornsteuerseil gewechselt und Tank links bei „RZ“ instand gesetzt
- mehrere kleine Reparaturen an Seglern und Motorsegler durch „Räumschäden“
- Probleme mit „lockerem“ Antriebshebel an Höhenflosse Pirat 75
- Wechsel einer geplatzen Trommel an H-4
- Wechsel 1x Dämpfungsscheibe Seiltrommel H-4
- Notwendige Reparatur an Hinterachse Benz kurz vor Sommerlager!

Über den Preis sollten sich einige „Raser“ mal beim Schatzmeister erkundigen!

Besonders unschön im letzten Jahr war, dass ein gestellter Arbeitsauftrag für Wartungskontrolle und notwendige Reparaturen am Bocian 32 einfach nicht ausgeführt wurde. Zur JNP wird jeder nicht korrekte Nivellierpunkt korrigiert und jeder Fliegenklecks an einer Bremsklappe entfernt, aber mitten in der Saison wird gern über bestehende Mängel hinweggesehen, obwohl eindeutig die Behebung dieses Mangels im Befundbericht aufgeführt wurde! Abgesehen davon, dass im TBH eindeutig festgelegt ist wer die Behebung anstehender Mängel aussetzen darf, finde ich es unschön, dass das Flugzeug wieder fliegt und auf meinem Tisch ein Zettel liegt mit dem Hinweis, „Unterschreib doch mal im Bordbuch die Kontrolle“ obwohl sie ja noch nicht abgeschlossen ist. Aber ich denke doch, dass sich dies nicht wiederholen wird!

Der Umgang mit unseren Segelflugakku's ist im letzten Jahr nicht besonders gut gewesen. Oft wurden Akku's im Flugzeug oder SKP vergessen, oder gedankenlos an das Ladegerät angeschlossen ohne zu überprüfen, ob denn der Akku auch geladen wird. Das Ergebnis war, dass schlecht oder gar nicht geladene Akkus wieder zum Einsatz kamen, bereits nach kurzer Zeit ausfielen und somit offensichtlich mehrfach tief entladen wurden! Durch diese Verfahrensweise sind im letzten Jahr 11 unserer 16 Akkus ausgefallen und müssen durch neue ersetzt werden! Übrigens sind für unsere Logger die gleichen Akkus seit 5 Jahren ohne Störung in Betrieb. Offensichtlich geben wir uns hier etwas mehr Mühe sie pfleglich zu behandeln.

Was gab es sonst noch so? Bocian 32 ist zu wenig geflogen, dafür die neue 3343 zu viel! Damit steht uns die 32 entgegen der Erwartung 2007 noch voll zur Verfügung und Bocian 3513 kann noch etwas geschont werden.

Motorsegler Ogar ist (nach Abschluß der Kontrolle) im Vergleich zu anderen Jahren auch relativ wenig geflogen worden. Jeder sollte bedenken, dass im August 2007 bereits die nächste Kontrolle (alle 200h oder 2 Jahre) wieder fällig ist!!!

Die Zlin 42 „NO“ wurde ebenso nur sehr wenig genutzt. Nach Triebwerkwechsel und Luftschraubeninstandsetzung sowie der erfolgten 600 h Kontrolle im letzten Jahr, der mit viel Mühe und Aufwand gerade erfolgten Avionikrüstung und der doch relativ geringen Flugzeit im Jahr, kann ich den Vorwurf einer zu großen Segelfluglastigkeit des Vereins so nicht gelten lassen. Zur Verfügung steht sie, aber rausräumen und fliegen muss dann schon jeder selbst, wenn er es möchte.

Zu den lieben Winden möchte ich auch in diesem Jahr ein paar Bemerkungen machen. Wie sicher keinem entgangen haben wir mit gehöriger Skepsis einiger Mitglieder in Pirna eine gebrauchte TOST-Winde erworben. Der Umbau auf „unseren Standard“ und kleinere Reparaturen waren notwendig, aber ich glaube doch, dass dies alles sich gelohnt hat. Ganz besonders an einem Tag hatten wir die Möglichkeit im Vergleich zur H-4 nach mehreren Startabbrüchen zu sehen wie viel mehr Leistung die Winde im unteren Schlepfbereich bei Seitenwind zur Verfügung hat. Obwohl die TOST-Winde doch um einiges älter als die H-4 ist, „nur für schönes Wetter geeignet“ und in der Handhabung vielleicht etwas umständlicher erscheint hat sie jedoch die Erwartungen erfüllt und nachdem alle Windenfahrer eingewiesen waren ein deutliches Plus an Sicherheit gezeigt.

Auch haben sich befürchtete Störungen durch die anders geartete Trommelbremse und die Seilführung nicht eingestellt. Einen richtigen Megafitz hat es wohl nur an einem Tag gegeben und auch das bereits gebrauchte Seil hat deutlich besser gehalten als erwartet.

Fortsetzung von S. 11

Fortsetzung v. S 11

Seilrisse sind überwiegend dann erfolgt, wenn eine Kleinigkeit beim Anschleppen übersehen wurde (Seil um Windenstützen gelegt) oder viel zuviel Gas gegeben wurde.

Leider ist zum Saisonende ein Bremsseil einer Trommel gerissen, aber dies ist auf normalen Verschleiß zurückzuführen. Ist eben doch eine wenn auch alte aber bewährte Konstruktion! Mit der H-4 hatten wir nur einmal eine Störung mit einer geplatzten Trommel. Hier hat die Reparatur nur leider viel zu lange gedauert und die Bereitstellung einer fertig montierten Austausch Trommel ist leider bis heute noch nicht abgeschlossen. Ein Problem trat noch während des Herbstlehrganges mit einer defekten Dämpfungsscheibe an einer Seiltrommel auf. Hier wurde dankeswerter Weise noch am Abend eine neue Scheibe eingebaut, so dass die Winde am nächsten Tag wieder zum Einsatz gelangen konnte. Bei unseren Winden gilt aber auch leider das gleiche wie für die Segler, es gibt zu viele kleine Mängel bei der Nachprüfung, deren Behebung zu viel Zeit in Anspruch nimmt! Meist waren diese bereits im Vorfeld bekannt.

Auch im letzten Jahr stand uns wieder eine Arbeitsgruppe der Hartz-4 Leistungsempfänger zur Seite. Ich hoffe doch, das viele gesehen haben mit wie viel „Kleinigkeiten“ uns diese Leute wieder geholfen haben (Vorfeld Garagen, Teich, Sitzgruppe, Reinigungsarbeiten, Küche ...). Dafür auf jeden Fall ein Dankeschön!

Einigen Sportfreunden scheint aber entgangen zu sein, dass die Maßnahme seit Mitte Dezember zu Ende ist und wir nun wieder selbst für die Reinigungsarbeiten im Clubheim zuständig sind!

Ein großer Dank gilt, neben vielen anderen auch Uwe Waurick (als Werkstatteleiter zuständig für Wartung und Reparatur unserer Segler, sowie Nummer 1 am neuen Schweißgerät) und Steffen Lange, der sich sehr um den Umbau der TOST-Winde und Pflege / Reparatur der Hänger gekümmert hat, sowie einige notwendige Wartungskontrollen unter der Woche mit abgesichert hat.

Ein letztes Wort zu den Rasenflächen auf unserem Vereinsgelände und dem Flugplatz. Mit viel Aufwand wurden sie instand gesetzt bzw. neu angelegt. Dies sollte doch jeder besonders im Winterhalbjahr bei Matschwetter berücksichtigen und sein Auto nur auf den befestigten Wegen fahren oder auf ihnen abstellen. Das Abstellen der Autos ist natürlich auch weiterhin vor den Garagen auf der dortigen Wiese möglich. Ganz besonders sollte das Fahren in Verlängerung unseres Rollweges Richtung Piste und umgekehrt, sowie seitlich neben dem Rollweg unterbleiben! Diese Flächen sollen auf keinen Fall wieder durch Autos bei Matschwetter zerfahren werden, da sie im Winter für das Rollen des MDR-Fliegers zu und von unserem Gelände nötig sind. Genauso bitte ich darum, dass bei schlechtem Wetter und aufgeweichtem Boden unser „Lepo“-Weg nicht unnötig befahren wird.

Ich bedanke mich bei allen, die mich im letzten Jahr unterstützt haben und wünsche uns allen einen guten Start in eine schöne unfallfreie Flugsaison!

Ralph Wettig

Dokumentationen - eine wichtige Angelegenheit

Startlisten werden immer noch zu unsauber und fehlerhaft geführt! Hier wird der Grundstein für fehlerhafte Flugabrechnungen gelegt. Es werden falsche Eintragungen zur Art des Fluges gemacht, es sollte hier nur stehen:

- Ü – Übungsflug
- S – Schulflyg
- L – Leistungsflug (Strecken)
- V – Verrechnung zu Lasten Verein (hier ist eine Bestätigung durch Vorstand erforderlich!)
- G – Schnupperflug von Gästen und hierbei sollte auch eindeutig ein Vermerk über die Art und Weise der Bezahlung des Fluges zu finden sein, wie z.B. Nummer Flugscheinbeleg, Quittungsnummer, Hinweis auf wessen Rechnung der Flug erfolgte wenn Clubmitglieder ihn bezahlen sollen, oder eine Rechnungsnummer eingetragen werden wenn eine solche gestellt wird! Oder wollen wir uns weiterhin Bezahlung von Flügen entgehen lassen? Nach diesen Kürzeln richtet sich übrigens auch die Höhe der Landegebühren, die nun mal leider in Rechnung gestellt werden muss.

Vor jedem neuen Tag sollte in den Listen eine Zeile freigelassen werden. So könnte verhindert werden, dass Flugzeiten vom Vortag auf den neuen Tag noch mal aufgerechnet werden (im letzten Jahr geschehen)!

Bei Schleppensätzen außerhalb wurden besonders in den letzten beiden Jahren entgegen der durch den Vorstand getroffener Festlegungen durch einzelne Piloten keine Startliste geführt. Die Erfahrungen vieler Jahre haben jedoch gezeigt, dass besonders bei Wettbewerben die örtlichen Startschreiber mitunter den Überblick verlieren und einzelne Flüge nicht geschrieben wurden.

Durch vorlegen unserer selbst mitgeschriebenen Startlisten konnten wir jedoch in allen Fällen eine Korrektur und damit auch die Bezahlung des Schleppts erwirken! Wenn die Liste jedoch nicht geschrieben wurde und damit auch nicht belegbar ist welcher Segler geschleppt wurde klappt dies aber nicht! So geschehen in mindestens zwei Fällen in Neuhausen im letzten Jahr. Sind zwar nur ca. 60 € die wir nicht bekommen haben, aber den verfliegenen Sprit haben wir bezahlt!

Ganz nebenbei stimmt auch oft die durch örtliche Startschreiber geschriebene Flugzeit nicht! Ich habe selbst hier schon Abweichungen bei 12 F-Schleppts von bis zu 20 Minuten an nur einem Tag erlebt. Weiterhin möchte ich wiederholt darum bitten im Bordbuch wie auch in den Listen Klartext zu schreiben und keine Kürzel für Flugplätze zu verwenden. Ganz besonders möchte ich daran erinnern im Bordbuch wie vor Jahren schon festgelegt die geflogenen Kilometer einzutragen (auch Motorflug und Motorsegler)! Dies hat im letzten Jahr überhaupt nicht geklappt und hat bei der Abrechnung sehr viel zusätzliche Mühe gekostet!

Jeder private Flugzeughalter mag über die Listen, das Gemache und mein schreiben den Kopf schütteln, aber als Verein und zugelassener Ausbildungsbetrieb sind wir an ein behördliches Meldesystem gebunden, haben dies zu erfüllen oder verlieren unsere Zulassung!

Darüber hinaus funktioniert über die Listen die Abrechnung der Flüge und damit die Rechenschaftslegung über den Verbrauch letztendlich der Mitgliedsbeiträge gegenüber den Mitgliedern des Vereins und damit der Entlastung des Vorstandes. Auch dies braucht ein privater Flugzeughalter sich nicht antun, aber im Verein ist es nun mal so und ein besseres System haben wir noch nicht.

Ralph Wettig



Daniel Meißner und Falk Wettig bei Wartungsarbeiten an einem Pirat

Vor 80 Jahren - Beginn des organisierten Flugsportes im Kamenz

Gründung des Flugvereins Lausitz - Sitz Kamenz am 8. Mai 1927 / Bericht von Günter Lippar (FCK)



Foto des Autors dieses Berichtes aus seiner Zeit als aktiver Segelflieger in Kamenz (1962)

In diesem Jahr begehen wir den 80. Jahrestag der Gründung des Lausitzer Flugvereins und damit den Beginn des organisierten Flugsports in Kamenz.

Am Sonntag, den 8. Mai 1927 fand anlässlich einer Zusammenkunft ehemaliger Flieger die Gründung des Lausitzer Flugvereins statt. Ziel des Vereins war es, den Kamenzer Flugplatz wieder zu beleben und flugsportlich zu nutzen.

Als erste Maßnahme beschloss man die Durchführung eines Flugsporttages am 31. Juli 1927. Für die Durchführung dieses Flugtages konnte die Aero-Express Luftbetriebsgesellschaft m.b.H. aus Leipzig gewonnen werden. Die Leipziger schickten eine Dietrich DP IIa, eine Dietrich DS 1, eine Mark R IIa und eine Caspar CT2 mit ihren Piloten nach Kamenz.

Schwerpunkt bildeten die Kunstflugdarbietungen und Ballonrammen. Höhepunkt war der Fallschirmabsprung von Lola Vorecu (erster Fallschirmabsprung in Kamenz). Der Flugtag war ein voller Erfolg. Es wurden über 10.000 Eintrittskarten verkauft.

Am 14. August 1927 hielt der Flugverein seine Hauptversammlung ab und beschloss seine Satzung. In den Vorstand wurden Persönlichkeiten wie Johannes Haufe aus Elstra als Vorsitzender, Horst Steudel aus Kamenz für Platz und Flugzeugbau und Wilhelm Böttcher aus Kamenz für Jugend und Segelflug gewählt.

Auf Grund des Erfolges des Flugtages beschloss man, 1928 wieder einen Flugtag durchzuführen. Die Eintragung in das Vereinsregister erfolgte am 27. Oktober 1927.

Der Flugverein ist seit seiner Gründung Mitglied des deutschen Luftfahrtverbandes DLV. Die erste Generalversammlung fand im April 1928 statt. Hier beschließt man den Kauf eines Schulgleiters vom Typ „Zögling“ Die Taufe dieses Flugzeuges auf den Namen „Lausitz I“ fand am 27. September 1928 statt. Danach gab es einen Fliegerball im Hotel „Stadt Dresden“.

Die Stadt Kamenz stellt in der Volksschule einen Unterrichtsraum für die theoretische Ausbildung zur Verfügung. Auch wurde auf dem Flugplatz eine frühere Kohlehalle zu einer Flugzeughalle und Werkstatt umgestaltet worden.

Der zweite Kamenzer Flugtag fand am 30. Juli 1928 statt und wurde wiederum ein voller Erfolg. 15.000 Eintrittskarten wurden

verkauft.

Ein großes Ereignis des Jahres 1929 war der Besuch des Ozeanfliegers Hermann Köhl in Kamenz. Auch die Rekordfliegerin Elly Beinhorn besuchte unsere Stadt. Beide Besuche gaben dem Flugverein weiteren Auftrieb. Am 3. August 1929 wurde der dritte Flugtag in Kamenz abgehalten. Auch diese Veranstaltung war ein voller Erfolg.

Eine neue Faszination war der „Schleppzug der Lüfte“. Segelflugmeister Espenlaub führte diesen Flugzeugschlepp mit einem eigens dafür konstruierten Segler durch. Als Schleppmaschine diente eine UDET U-12 „Flamingo“.

Ab 1929 beginnt dann die reguläre Segelflugausbildung. Gestartet wurde mit dem klassischen Gummistartseil — einer sehr harten und anspruchsvolle Schulmethode.

Nachdem auf dem Flugplatz Halle und Werkstatt zur Verfügung standen, begann der Bau von Flugzeugen. So wird unter der Leitung von Hans Besser in zweijähriger Bauzeit eine flügelgesteuerte S-10, eine Konstruktion von Harth-Messerschmitt, gebaut. Es fehlt aber bis heute ein Nachweis, ob dieses Flugzeug auch zum Einsatz kam.

1931 wurde unter der Leitung von Fluglehrer Hans Besser ein Schulgleiter ESG-29 (Grunau 9) gebaut und auf den Namen „Fürst Pückler“ getauft. Das gesamte Material wurde von am Bau interessierten Firmen kostenlos zur Verfügung gestellt. 1932 beschloss man den Bau eines weiteren Flugzeuges. Eine Gruppe arbeitssuchender Jugendlicher baut auf Veranlassung des Arbeitsamtes Kamenz ein Flugzeug vom Typ „Zögling“. Die Leitung dieses Baues lag in den Händen von Hans Haufe. Anlässlich der Hallenweihe am 4. November 1934 auf dem Hutberg wurde der 12m-Zögling auf den Namen „Kamenz 1“ getauft.

Auf dem Hutberg herrscht nun reger Flugbetrieb. 1932 befindet sich die erste Frau unter den Flugschülern. Es fliegen nach 1932 auch fremde Vereine auf dem Hutberg. Auch werden jetzt Lehrgänge mit Zeltlager durchgeführt. Geschult wird auf dem Hutberg bis zur B-Prüfung. Für C-Flüge war der Hang zu klein, obwohl am Hang Flüge bis eineinhalb Stunden absolviert wurden.



An Flugzeugtypen waren in dieser Zeit vorhanden: Grunau 9, verschiedene Zöglingtypen, Schulgleiter SG-38 (s.o.) und ein Baby II. Aber auch solche seltenen Exemplare wie die „Grüne Post“ von Lippisch und RSG (Rumpf-Schulflugzeug Grunau) konnte man sehen.

Mit der „Grünen Post“ wurde der Nachweis erbracht, dass man am Hutberg auch hangsegeln kann. Die RSG wurde aus der Grunau 9 entwickelt. So flog man auf dem Hutberg bis 1945.

Nach dem zweiten Weltkrieg begann man 1952 auf dem Hutberg und 1953 auf dem Flugplatz Kamenz wieder mit dem Segelflugsport.

Vereins - Mitgliederstatistik

Unser Verein hatte zu Beginn des Jahres 2007 115 eingetragene Mitglieder. Die Mitgliedschaft setzt sich zusammen aus:

- 66 ordentlichen Mitgliedern
- 7 fördernden Mitgliedern
- 30 außerordentlichen Mitgliedern und
- 1 Ehrenmitglied.

2 Mitglieder haben einen ruhenden Status. Weiterhin sind 9 Kinder bzw. Familienangehörige über eine Mitgliedschaft im Verein versichert.

Den Verein haben im letzten Jahr verlassen:

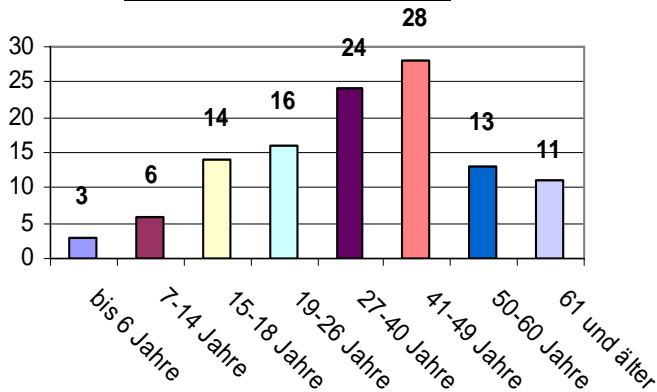
- Dr. Thomas Müller (Austritt).

In den Verein wurden 2007 neu aufgenommen:

- Andreas Merker (44) SF
- Dr. Uwe Carsten Zehl (57) SF/AO
- Martina (49) und Volker (49) Höhn (fördernd)
- Max Heilmann (16) SF sowie
- Andreas Menzel (35) SF

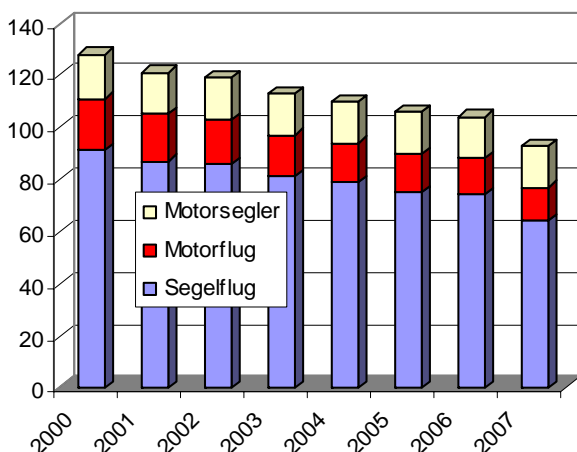
Wir wünschen unseren neuen Mitgliedern viele fliegerische und persönliche Erfolge und ermuntern sie, die hervorragenden Möglichkeiten für eine fliegerische Betätigung zu nutzen und sich in die Gemeinschaft einzubringen.

Altersstruktur FCK



Mitgliederentwicklung FCK

(Segel- und Motorflieger sowie MS-Piloten)



Jahressportkalender 2007

3. 3. 2007	Vereinsheim / Termin s. Ausgang Vereinsheim	Seminar Streckensegelflug Ansprechpartner Michael Lucas, Dr. Zehl
9. 3. 2007	Einladung durch Uwe Kretzschmar	Beratung / Einsatzplanung Motorflieger
10. 3. 2007	13.00 Uhr Vereinsheim	Schulung Windenfahrer / Einsatzplan Fluglehrer
11. 3. 2007	9.00 Uhr Vereinsheim	Jahreshauptversammlung
17. 3. 2007	9.00 Uhr	Frühjahrsputz, Aufrüsten Segelflugzeuge
18. 3. 2007	9.00 Uhr	Leistungsüberprüfung Schleppwinden, Werkstattflüge
24. 3. 2007	9.00 Uhr	Erster Vereinsflugbetrieb Flugsaison 2007
6.-15. 4. 2007	Flugplatz Kamenz	Frühjahrslehrgang (vorrangig SF-Ausbildung)
27. 4.-5. 5. 2007	Flugplatz Klix	SF-Wettbewerb „Alte Langohren“ Einsatz beider Wilgas
14.-20. 5. 2007	Flugplatz Kamenz	Leistungslehrgang (vorrangig Streckensegelflug) bei Bedarf Verlängerung bis 27. 5. 2007
17.-28. 5. 2007	Flugplatz Bronkow	SF-Wettbewerb 1 Wilga angefragt
24. 6. 2007	Flugplatz Kamenz	Tag der offenen Tür ZLIN-Treffen (CZ, D) Ansprechpartner Dr. Gärtner
23. 7.- 4. 8. 2007	Flugplatz Kamenz	Sommerlehrgang Strecken-Segelflug, Ausbildung)
27. 7.-4. 8. 2007	Flugplatz Klix	Internationaler SF-Wettbewerb „Hexencup“ Einsatz beider Wilgas
4. 8. 2007	Vereinsheim	Festveranstaltung 80 Jahre Sportflug in Kamenz
6.-13.10. 2007	Flugplatz Kamenz	Herbstlehrgang /vorrangig SF-Ausbildung)
20. 10. 2007	Flugplatz Kamenz	Landewettbewerb
28. 10. 2007	Flugplatz Kamenz	Letzter Vereinsflugbetrieb 2007
3. 11. 2007		Navi-Ralley
4. 11. 2007		Abrüsten / Start Winterbauprogramm

vereinsinterne Publikation des Fliegerclubs Kamenz e.V.

erstellt von © Hans Jank (hans.jank@freenet.de) 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
- * Michael Lucas, Jugendwart (0176) 23989511