FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

Kamenzer Luftpost

9. Jahrgang ✶✶✶ 1. Februar 2009

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

Mit großen Erwartungen in die neue Flugsaison

Liebe Sportfreunde,

wie schnell doch so ein Jahr vergeht….

Ein schöner Spruch wie ihn jeder sicherlich kennt und er oft Verwendung findet, wenn man einen Rückblick vornimmt um zu schauen, was hat es im letzten Jahr an Anstrengungen, Herausforderungen und Erfolgen, an gut oder weniger gut Gelungenen gegeben.

Genau solche Dinge sind mir durch den Kopf gegangen, als ich zum Jahreswechsel meine eigene „Rückschau" gehalten habe und natürlich auch einen Blick ins neue Jahr wagte.

Doch zunächst möchte ich auf diesem Wege allen Mitgliedern unseres Vereins und deren Angehörigen ein gesundes, erfolgreiches und natürlich von fliegerischen Höhepunkten gekröntes Jahr 2009 wünschen. Also, alles Gute im neuen Jahr und das uns alle guten Vorsätze (falls vorhanden) auch gelingen werden.

Einige Höhepunkte stehen in unserem Jahressportkalender ja schon fest und sind teilweise echte Herausforderungen. Ich denke dabei besonders an den geplanten Leistungslehrgang im Streckenflug aber auch an die Fliegerlager mit Gästen usw..

Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir auch in diesem Jahr an den fliegerischen Erfolgen der vergangenen Saison anknüpfen werden. Mindestens gleich gute fliegerische Ergebnisse stelle ich mir als ehrgeiziges Ziel vor. Das bedarf unbedingt des Engagements und der Initiative jedes Einzelnen. Es wäre aus meiner Sicht auch erstrebenswert, den anspruchsvollen vereinsinternen Wettbewerb der Segelflieger in der bewährten Form fortzuführen.

Nicht nur im sportlichen Bereich haben wir letztes Jahr neue Wege beschritten. Auch in der Führung des Vereins ist der Staffelstab übergeben worden, um unsere Vereinsgeschichte mit einer etwas anderen Handschrift fortzuschreiben.

Mit viel Enthusiasmus und auch neuen Ideen im Kopf ist es der neuen Führungsmannschaft gelungen, in diesem – zumindest für mich – neuem Metier, die ersten Schritte zu gehen. Mit jedem neuen Schritt hat sich dabei immer eine neue Sicht erschlossen und sich zu einem Gesamtbild gefügt.

Die Herausforderungen waren und sind groß, so dass es ein stetiger Prozess sein wird, den anstehenden Aufgaben des Vereins und der Betreibung des Verkehrslandeplatzes in dem erforderlichen Maße gerecht zu werden. Diese anspruchsvolle Aufgabe zu meistern, kann aber nicht nur das Werk Einzelner sein. Hier sind wir als Team gefordert und damit meine ich nicht nur den Vorstand.

Unser gemeinsames Hobby macht es allein schon erforderlich, dass wir alle Teamspieler sein müssen, können, dürfen und sollten.

Diesen notwendigen Teamgeist und die entsprechende Verhaltensnormen zu fördern, sowie die dazu notwendigen Rahmenbedingungen zu erhalten und zu verbessern, sehe ich daher als eines der Hauptziele unserer Vereinsarbeit an.

Viel ist noch zu tun und auch zu lernen. Doch Stück für Stück wird es uns gelingen, immer besser Fuß zu fassen und voran zu kommen.

An dieser Stelle möchte ich mich persönlich bei allen Mitstreitern unseres Leitungsteams sowie bei all den fleißigen Helfern im Hintergrund bedanken, welche erst ein derartig an Erfolgen reiches, schönes und abwechslungsreiches Vereinsleben möglich machen.

Auch dieses Jahr soll uns in einem späteren Rückblick sagen können, es war ein gutes Jahr mit vielen schönen Erlebnissen und Erfolgen. Ob es gelingt, hängt ganz allein von uns ab.

Euer Uwe Waurich

Allzeit gute Landungen, Latten- und Spantenbruch für 2009

Von Arnold Bock, Geschäftsführer der Flugplatz Kamenz GmbH

Es war in 2003 zu meiner Amtszeit als Bürgermeister der Kreisstadt und Mehrheitsgesellschafter des Verkehrslandeplatzes Kamenz. Notwendige Verbesserungen der Kostenstruktur bei der Betreibung des Flugplatzes Kamenz standen auf der Tagesordnung. Einer Einladung in dieser Angelegenheit folgte der Vorstand des FCK, hörte sich artig mein Anliegen an, war aber zunächst nicht zur freiwilligen Betreibung des VLP zu bewegen. Warum auch!

2004 erhielt selbiger nach Ausschreibung zum Ärger anderer Bewerber den Zuschlag durch die Gesellschafterversammlung, Bürgermeister (60%) und Landrätin (40% Anteil am VLP).

4 Jahre Betreibung bewiesen, wie der FCK, ihre hauptamtlichen und ehrenamtlichen Flugleiter, die vielen Flugsportler diese Aufgabe schulterten. Große Gratulation.

Am 29.10.2008 folgte per Beschluss die Gesellschafterversammlung dem Antrag des FCK, nicht jährlich, sondern einer gesicherten Perspektive wegen den Betreibervertrag bis 2014 zu verlängern. Wenn das kein Vertrauensbeweis der Eigentümer dem Betreiber gegenüber ist!

Fortsetzung s. Seite 2

Nicht vergessen: 8. März 2009, 9.00 Uhr Jahreshauptversammlung (s. Seite 14)

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

	Flugzeug	Kennzeichen	2007		2008		Veränderungen gegenüber Vorjahr	
			Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts	Flugzeit	Starts
Segelflugzeuge	Bocian	D - 9032	120:47:00	529	49:27:00	174	41%	33%
	Bocian	D - 3513	00:00:00	0	50:14:00	244	-	-
	Bocian	D - 3343	137:02:00	627	134:53:00	621	98%	99%
	Pirat	D - 1734	46:45:00	108	57:28:00	24	123%	22%
	Pirat	D - 4775	119:04:00	185	73:29:00	79	62%	43%
	Pirat	D - 1695	35:43:00	60	60:43:00	53	170%	88%
	Pirat	D - 6728	80:08:00	133	69:45:00	136	87%	102%
	Pirat	D - 7794	25:37:00	41	0:00:00	0	-	-
	Puchacz	D - 7116	83:58:00	143	131:09:00	365	156%	255%
	Foka 4	D - 2231	21:28:00	9	27:07:00	10	126%	111%
	Cobra	D - 6307	64:54:00	24	99:25:00	43	153%	179%
	LS - 1	D - 0489	128:58:00	50	156:02:00	44	121%	88%
	LS- 4	D -1598	189:05:00	77	208:27:00	73	110 %	95 %
	Astir	D- 4888	89:07:00	121	134:52:00	131	151 %	108 %
	private Halter-schaft & Gäste	versch.		777		403		52 %
		Summe	1.142:36:00	2.107	1.253:01:00	2.400	110%	95%
Motorflugzeuge	Ogar	D - K FCK	48:41:00	155	20:35:00	62	42%	40%
	Wilga	D - EWBG	46:19:00	431	36:31:00	337	79%	78%
	Wilga	D - EWRZ	44:04:00	362	57:47:00	387	131%	107%
	Z - 42	D - EWNO	46:39:00	89	37:35:00	73	79%	81%
		Summe	185:43:00	1.037	152:28:00	859	81%	82%

Fortsetzung von Seite 1

Den Verkehrslandeplatz Kamenz zeichnet aus, dass er kommunales Eigentum ist und bleibt. Das ist der gewerblichen Klugheit und Weitsicht der ehemaligen Landrätin Frau Andrea Fischer zu verdanken, auch wenn Filetstücke wie die beiden Flugzeughallen durch das Bundesvermögensamt an Privat veräußert wurden.

Es wurde viel, meist sinnvoll investiert, spürbar heute leider an der Schuldenlast von fast einer halben Million Euro. Allein für einen Kredit mussten 2008 mehr Zinsen gezahlt werden als der jährliche Zuschuss zur Betreibung durch den FCK beträgt!

Der Flugplatz ist unsere Produktionsbasis mit guten Betriebsflächen, attraktiv durch verfügbare Flächen zur Bebauung und Vermietung von Nutzungsrechten. Wir haben im Sinne der Haushaltssanierung nichts zu verschenken, aber dem Betreiber alle erforderliche Unterstützung zu gewähren. Dafür sind Einnahmen zu sichern. Daher gehören Rabatte gleich welcher Art weder in den Haushalt noch in die Gebührensatzung, Versicherungen sind durch den Versicherungsnehmer zu tragen usw..

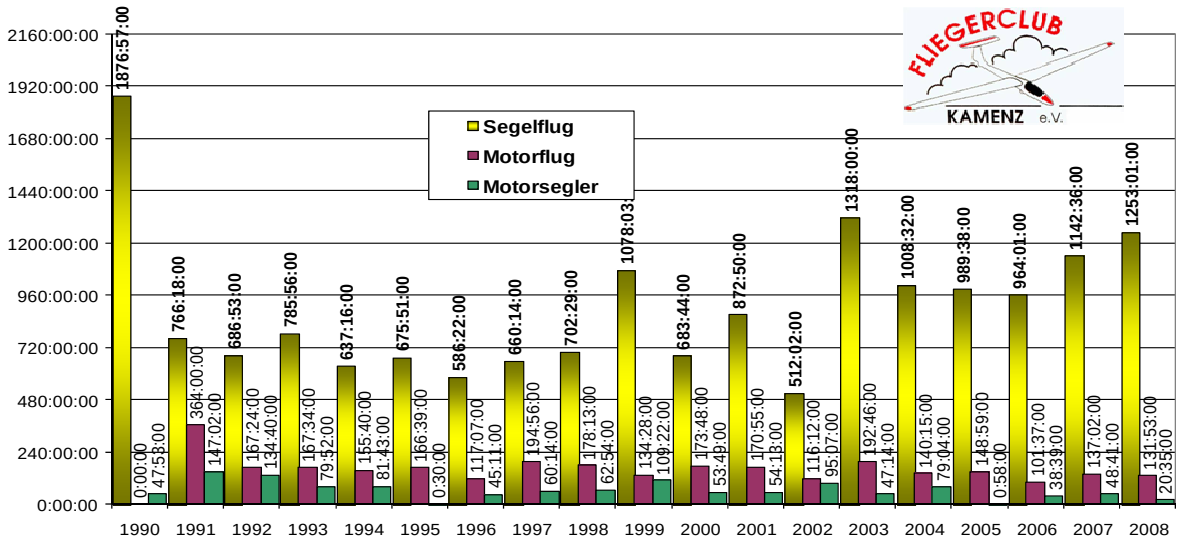
Unsere Zukunft ist gesichert durch Euch - den FCK, durch die Motivation der gesellschaftlichen Träger der allgemeinen Luftfahrt, dem wirtschaftlichen Bedarf am VLP Kamenz für Personen- und Gütertransport und letztendlich durch Sicherung der Hangarierung.

Wesentliche Veränderungen sind hoffentlich bei guter Thermik in 2009 in Sicht.

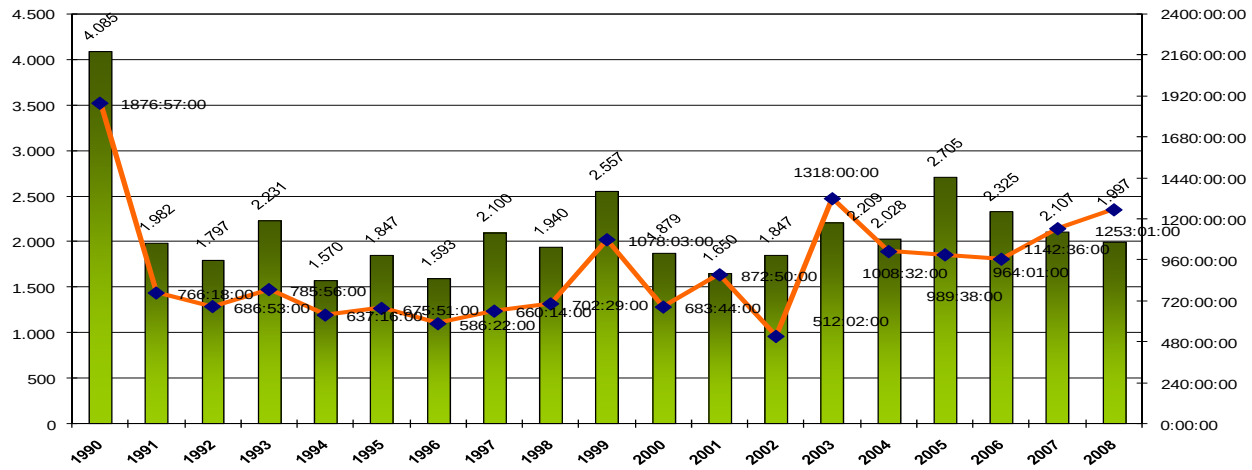
Alles Gute Euer Arnold Bock

2008 absolvierte jedes Vereins-Segelflugzeug im statistischen Mittel 37:39 min/Start. Das ist seit Bestehen des Vereins ein Bestwert, bezogen auf die absolvierte Flugzeit eines Fluges/Startaufwand.
Im Verein kamen 2008 12 Segelflugzeuge, ein Motorsegler sowie 3 Motorflugzeuge zum Einsatz.
Die LS-4 der LSG absolvierte 2008 über 200 Flugstunden. Dass ist ein verspätetes Dankeschön an die Initiatoren des Erwerbs dieses Flugzeuges. Auch insgesamt erreichten wir bei Segelflugzeugen im statistischen Mittel eine jährliche Einsatzzeit von ≈ 100 Flugstunden/Segelflugzeug; das ist in etwa die untere Grenze des wirtschaftlichen Einsatzes unserer Sportgeräte (Segelflugzeuge). Im Einzelfall sieht hier die Situation natürlich differenzierter aus.
Auch beim gecharterten Astir fehlten entsprechend den Bedingungen des Chartervertrages ca. 400 €, bezogen auf die Kostendeckung durch anfallende Fluggebühren. Dennoch ist die Charterung dieses Flugzeuges eine gute Antwort auf die Bedürfnisse insbesondere des flugsportlichen Nachwuchses, wobei wir uns bemühen wollen, für 2009 bessere Charterkonditionen zu erhalten.

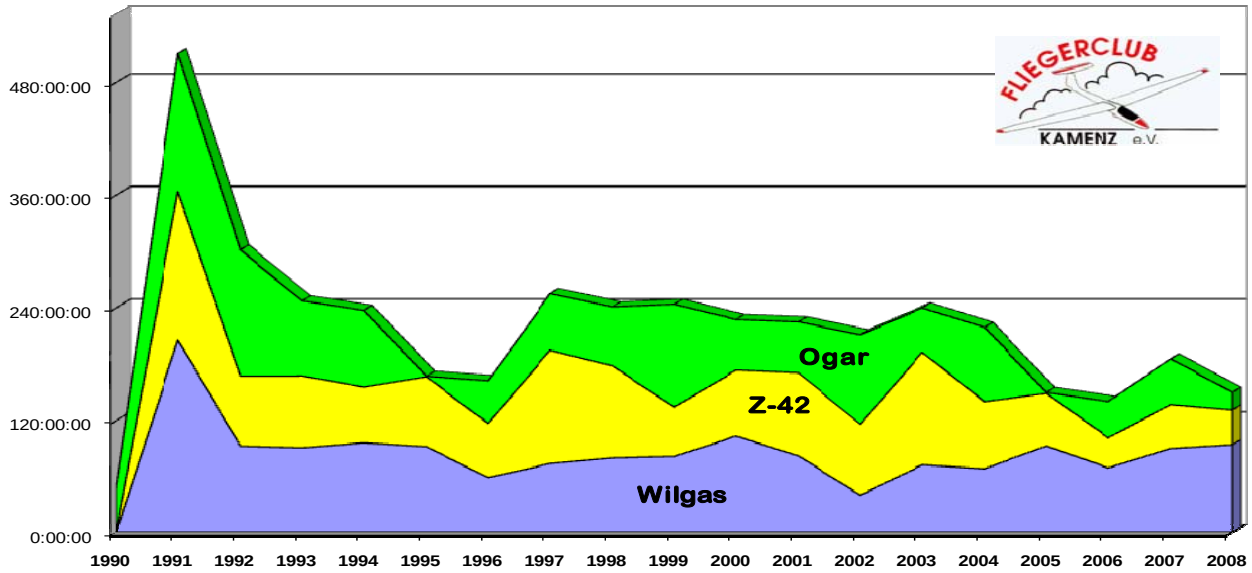
Flugzeiten Vereins-Segelflugzeuge, Motorflugzeuge und Motorsegler des Vereins (FCK und LSG)1990 - 2008



Starts und Flugzeiten mit Vereins-Segelflugzeiten 1990 - 2008 (FCK und LSG)



Flugzeiten Motorflugzeuge des Vereins 1990 - 2008



Durchgestartet

Noch vor wenigen Jahren hätte eine Prognose der sportlichen Leistungen der Segelflieger des Vereins für das Jahr 2008 dazu geführt, dass ein Holzhammer die Runde gemacht hätte — um sich derartige Gedanken aus dem Kopf zu schlagen.

Für eine derartige Leistungsbilanz muss vieles stimmen: talentierte und leistungsbereite Flugsportler, denen die Aufgabe Spaß macht, Organisation, Technik und natürlich spielt auch das Wetter ein Rolle. Windenfahrer, Techniker, F-Schlepp-Piloten und Rückhol-Teams müssen mitspielen.

Die folgenden statistischen Aussagen widerspiegeln wichtige Trends und Entwicklungen unserer flugsportlichen Aktivitäten.

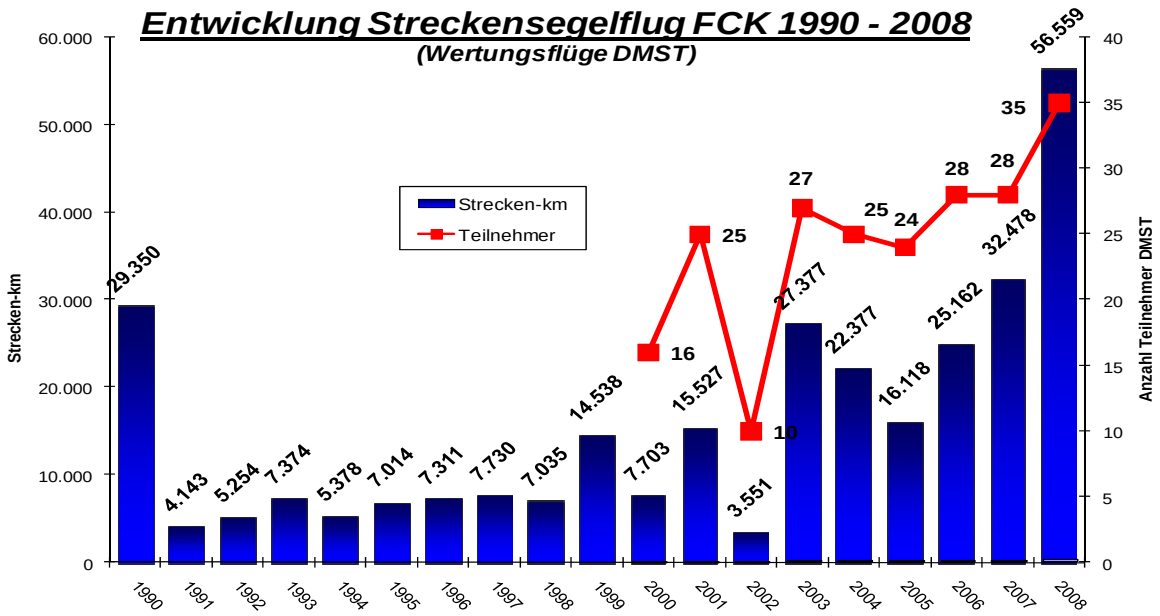
Warum befassen wir uns damit?

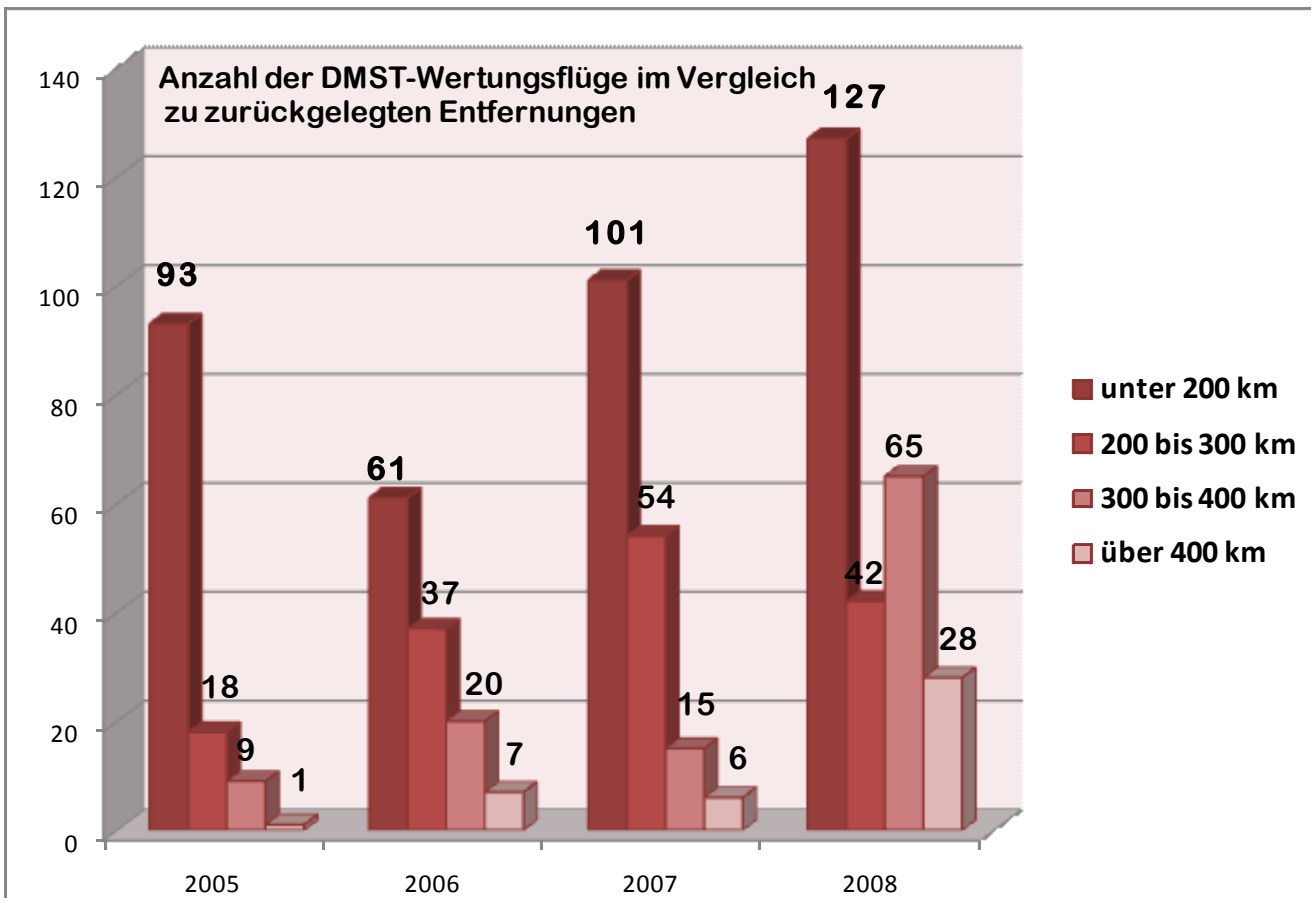
Zunächst wollen wir unsere Chancen und Potenziale für weitere Entwicklungen erkennen und unsere Ergebnisse in den Kontext mit unseren Mitwettbewerbern stellen.

Schließlich wollen wir noch etwas mehr des vorhandenen Sportsgeistes unserer Mitglieder aus der Flasche lassen. Gewinner dieser Entwicklungen ist der gesamte Verein mit seinen Mitgliedern, die hier Lebensqualität und Selbstverwirklichung finden.

Dennoch verlieren wir die Reihenfolge wünschenswerter Entwicklungen nicht aus dem Auge: ➔Unversehrtheit unserer Mitglieder / sicheres Fliegen ➔ Engagement für andere im Verein, ➔ Streben nach hohen flugsportlichen Leistungen und ➔die Einbindung unseres Verein in die Kamenzer Kulturlandschaft.

Hans Jank





Unser Verein im Spiegel der Sportstatistik

Eigentlich sind es 4 Kapitel: Teilnahme an der DMST, Teilnahme am OLC, Kamenzer Segelflieger bei Segelflug-Wettbewerben und unser vereinsinternen Wettbewerb. Insgesamt scheint der vereinsinternen Wettbewerb und das Fliegen nach den OLC-Regularien an Attraktivität zugenommen zu haben.
Dem vereinsinternen Wettbewerb ist ein gesonderter Artikel gewidmet.

Teilnahme an den dezentralen Deutschen Meisterschaften im Segelflug (DMST)

Hier erreichten wir in der Vereinswertung des Freistaates Sachsen einen dritten Rang von 17 Vereinen, deutschlandweit den 39. Rang vom 770 teilnehmenden Vereinen. Beeindruckend sind die Steigerungen gegenüber dem Vorjahr: bei der Anzahl der Flüge +49 %, bei der Teilnehmerzahl +25 %, bei den absolvierten Strecken-km +74% und den erreichten Wettbewerbspunkten +70 %.

DMST-Vereinswertung Sachsen				
Rang	Punkte	Verein	Strecken-km	Anzahl Wertungsflüge
1	98.543,42	Aero Team Klix	99.764,74	308
2	68.707,01	AC Pirna	64.104,04	240
3	61.873,99	Fliegerclub Kamenz	56.559,09	262
4	35.264,32	SFC Riesa-Canitz	32.684,90	132
5	34287,55	VSS Leipzig/Roitschjora	40.119,97	83

OLC-Vereinswertung

Hier erreichten wir in Sachsen den 2. Platz von 16 teilnehmenden Vereinen, deutschlandweit Rang 50 von 653 teilnehmenden Vereinen.

Rang	Punkte	Verein	Strecken-km	Anzahl Wertungsflüge
1	83.015,42	Aero Team Klix	94.062,15	279
2	59.816,53	Fliegerclub Kamenz	59.906,47	260
3	51.426,34	Aero-Club Pirna	53.799,66	192
4	33.518,04	SFC Riesa-Canitz	33.514,08	129
5	25870,43	Aeroclub Hoyerswerda	26.039,76	118

Erster Platz in OLC Landesliga

In der OLC Landesliga Sachsen erreichte unser Verein einen Ersten Platz von 13 teilnehmenden sächsischen Vereinen, deutschlandweit ist das in der Quali-Liga der 29. Rang von 528 teilnehmenden Vereinen.

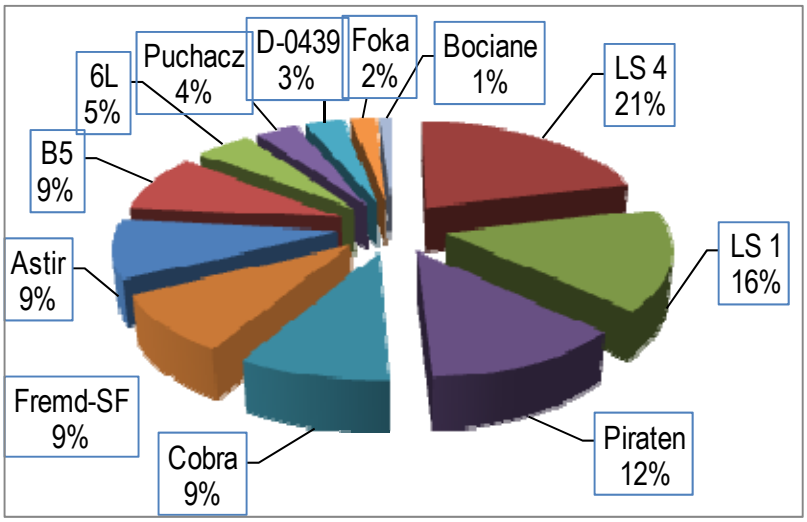
Rang	Punkte	Speed	Verein
1	55	2466,90	Fliegerclub Kamenz
2	40	1879,57	SFC Riesa-Canitz
3	37	2043.29	FC Leipzig-Taucha
4	34	1766,87	Görlitzer FSC
5	31	1474,80	FK Auerbach/V.

Weitere Highlights

- Von 20 zu vergebenden Plätzen bei der D/E Kader-Platzierung des Luftsportverbandes Sachsen gingen 5 nach Kamenz. Das sind Tom Schubert, Falk Wettig, Max Heilmann, Christian Peine und Arne Riemer.
- Erstmals nahm mit Tom Schubert ein Kamenzer Segelflieger an einem nationalen Segelflug-Wettbewerb teil (Deutsche Meisterschaften der Junioren im Segelflug). Er war hier zweitbester ostdeutscher Teilnehmer.
- Auch der erste Rang in der Juniorenwertung der DMST-Wertung Sachsen ist nicht hoch genug einzuschätzen.
- Der Anteil der flugsportlich hoch bewerteten Streckenflüge im Segelflug hat sich kontinuierlich erhöht. 2008 stieg der Anteil der Streckenflüge über 300 km gegenüber 2007 von 9 auf 25 %.

Uwe Waurick und Lutz-Peter Kern bereiten sich für einen Bocian-Flug vor

Anteil der absolvierten Strecken-km nach Flugzeugtyp



Weiteste Strecken je nach Flugzeugtyp		
Segelflugzeugtyp	Distanz	Pilot
LS 10	605 km	Tom Schubert
LS 4	577 km	Tom Schubert
LS 1	529 km	Michael Lucas
Cobra	472 km	Falk Wettig
Astir	448 km	Max Heilmann
HPH304c	436 km	Lutz-Peter Kern
Pirat	425 km	Falk Wettig
Foka	374 km	Falk Wettig
Puchacz	365 km	Bernd Dunkel
Bocian	302 km	Olaf Heinze

Piloten mit den meisten Strecken-km	
Name	zurückgelegte Strecken-km
Max Heilmann	9.466,36 km
Michael Lucas	8.222,28 km
Falk Wettig	7.640,74 km

Bewertung der jeweils besten 3 DMST-Flüge nach Punkten		
Rang	Name	Punkte
26	Max Heilmann	1.558,27
28	Falk Wettig	1.528,17
33	Tom Schubert	1.485,04
38	Michael Lucas	1.477,86

Teilnahme Kamenzer Segelflieger an Wettbewerben		
Wettbewerb	Pilot	Rang
Deutsche Junioren Meisterschaften im Segelflug	Tom Schubert	19 von 41 Teilnehmer
1. Pirat-Pokal	Max Heilmann Bernd Dunkel	1 von 7 Teilnehmer 5 von 7 Teilnehmer
15. Heidepokal	Falk Wettig Max Heilmann Michael Lucas	17 von 33 Teilnehmer 24 von 33 Teilnehmer 27 von 33 Teilnehmer
16. Gliding-Cup Klix	Robert Mammitzsch Falk Wettig	22 von 43 Teilnehmer 23 von 43 Teilnehmer
15. Streckenflugwoche	Lutz-Peter Kern	12 von 34 Teilnehmer

Hier geht es um unsere Zukunft — Vereinsausbildungsstätte im Mittelpunkt unserer Bemühungen

Sven Werberger, stellv. Vereins-Vorsitzender, setzt auf Kontinuität und Attraktivität in der fliegerischen Ausbildung

Anja Werberger (15) absolvierte 2008 ihre ersten Alleinflüge

Es ist für den „Vater"-Fluglehrer schon ein aufregendes Gefühl, auf der Winde sitzend seine eigene Tochter zu Ihrem ersten Alleinflug in den Himmel zu schleppen. Ich konnte im Herbstlehrgang von der Winde aus beobachten, wie meine Tochter die ersten Kreise allein macht. Wohl wissend, dass ich ihr nicht helfen kann, doch auch in der Gewissheit, dass Lutz ihr für den ersten Alleinflug den letzten Schliff gegeben hat.

Anja selbst erzählte mir, dass sie endlich nach einem Jahr Ausbildung mit voller Begeisterung allein geflogen ist. „Ich habe voller Freude und Aufregung im Flugzeug gesungen.", so ihre Worte.

Es ist der Lohn für die viele Arbeit aller meiner Fluglehrerkollegen, dass Anja neben Robert Rietscher und David Kühne dieses Jahr zum ersten Alleinflug starten konnten. Es macht Spaß, im Verein tätig zu sein, wenn z.B. scherzhaft gesagt „Flugschweine" (Vielfliegerschüler) wie Robert und Amir da sind und darauf drängen, in ihrer Ausbildung weiter zu kommen - wohl wissend, dass auch sie eine anstrengende Woche in der Schule hinter sich hatten.

Auch die Fluglehrer sind vielfach beruflich stark eingespannt und unsere Rentner müssen mit ihrer Freizeit ebenso gut haushalten. Job, Familie und Hobby unter einen Hut zu bekommen, ist auch ohne die Unterstützung unserer Partner nicht möglich.

Wir haben als Verein traditionell eine sehr gute personelle und technische Basis für die fliegerische Ausbildung im Segelflug, welche wir einfach besser nutzen müssen - dazu gehört natürlich auch eine stärkere Beteiligung der Lizenzpiloten an der Sicherstellung des Flugbetriebes. Ausbildungsbetrieb und flugsportliche Aktivitäten können sich auch hier besser ergänzen und alle können gegenseitig voneinander partizipieren. Der Schlüssel zum Erfolg ist auch hier der Team-Gedanke.

Schlimm trifft es die Fluglehrer, die schon die meisten Dienste haben, wenn geplante Ausbildungstage gerade so abgesichert werden konnten oder aus Mangel an Beteiligung an der fliegerischen Ausbildung abgesagt werden mussten.

Es muss uns im kommenden Jahr gelingen, die Ausbildung an jedem Wochenende durchführen zu können - so wird sie auch geplant. Wir haben schon mit höheren Landegebühren als im Umland zu kämpfen, darum muss sich unser Verein auf anderen Gebieten um Attraktivität bemühen bzw. sie erhalten.

Der Vereinsvorstand wird zur Problematik der zu entrichtenden Landegebühren (ca. 4.000 €/Jahr) mit den Eigentümern des Flugplatzes weiter im Gespräch bleiben. Es gibt keinen plausiblen Grund, die Kamenzer Flugsportler von der Zusage an alle Kamenzer Sportvereine, kommunale Sportstätten kostenlos zu nutzen, auszuschließen.

Ehrentafel

Pilotinnen und Piloten unseres Vereins erreichten 2008 in der DMST-Landeswertung Sachsen folgende Ergebnisse:

Einzelwertung Standardklasse (39 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
9	Olaf Heinze	1.178,31
10	Lutz-Peter Kern	1.171,58
11	Tom Schubert	1.162,59
12	Andreas Gehb	1.098,38
14	Max Heilmann	1.067,00

Einzelwertung Club-Klasse (184 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
10	Max Heilmann	1.558,27
12	Falk Wettig	1.528,17
18	Michael Lucas	1.477,86
24	Tom Schubert	1.358,18
28	Christian Peine	1.320,38

Einzelwertung Junioren Standardklasse (7 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
2	Tom Schubert	1.162,59
3	Max Heilmann	1.067,00
4	Falk Wettig	695,33
5	Christian Peine	472,49

Einzelwertung Junioren Clubklasse (49 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
5	Max Heilmann	1558,27
6	Falk Wettig	1.528,17
10	Tom Schubert	1.353,18
13	Christian Peine	1.320,38
24	Arne Riemer	660,49

Einzelwertung Frauen (21 Teilnehmerinnen)

Rang	Name	Punkte
5	Ines Wettig	686,27
14	Karin Hummitzsch	125,78
20	Petra Grilz	56,74
21	Jane Großmann	55,84

Doppelsitzerklasse (102 Teilnehmer)

Rang	Name	Punkte
6	Bernd Dunkel	985,20
27	Olaf Heinze	389,54
30	Uwe Waurick	382,53
45	Wolfgang Dietz	279,69

Mannschaftswertung Junioren (25 Mannschaften)

Rang	Namen	Punkte
1	Max Heilmann, Falk Wettig, Tom Schubert	1.634,56
10	Christian Peine, Arne Riemer, Thomas Kischko	912,62

Mannschaftswertung Standardklasse (27 Mannschaften)

Rang	Namen	Punkte
5	Dr. Uwe Zehl, Olaf Heinze, Tom Schubert	1.344,85
9	Andreas Gehb, Lutz-Peter Kern, Max Heilmann	1.212,76
10	Robert Mammitzsch, Michael Lucas, Wolfgang Ferner	1.059,76

Mannschaftswertung Club- und Doppelsitzerklasse (50 Mannschaften)

Rang	Namen	Punkte
5	Max Heilmann, Michael Lucas, Falk Wettig	1.643,06
13	Tom Schubert, Bernd Dunkel, Ines Wettig	1.486,04
16	Christian Peine, Karsten Hummitzsch, Oliver Theilig	1.386,44
24	Olaf Heinze, Dr. Uwe Zehl, Robert Mammitzsch	1.255,33
30	Uwe Waurick, Lutz-Peter Kern, Daniel Meißner	1.056,62
42	Arne Riemer, Ralph Wettig, Steffen Lange	831,39

„Lima Sierra Fox 10 Kilometer!“

Tom Schubert (22) Teilnehmer der Deutschen Segelflug-Meisterschaften der Junioren auf der Hahnenweide

Tom mit LS-4 im Landeanflug

Der Blick nach unten fällt mir schwer, ein leichtes Kribbeln im Bauch macht sich breit, die mittlerweile doch recht groß gewordenen Bäume welche unter der Fläche hinweg zischen, lassen keine Zeit zum Eichhörnchen zählen. Höchste Konzentration, nur nicht kurz vor dem Ziel alles vergeigen, „das muss passen!“.
Die Hangkante im Blick, irgendwo dahinter muss es doch sein, zumindest der Logger sagt es seien augenblicklich noch 10,1 Kilometer vor mir. Nur ein Atemzug noch - jetzt: „Hahnweide Wettbewerb, Lima Sierra Fox 10 Kilometer“. „Lima Sierra Fox“ hallt es aus dem Lautsprecher. Die Hangkante pfeift knapp unter mir weg und der Blick auf die Ziellinie wird endlich klar. Ein kurzer Gedanke „das klappt“ und die letzte Höhe wird optimal in Fahrt umgesetzt um ja nichts zu verschenken.
Kurze Zeit später überfliege ich mit einem breiten Grinsen im Gesicht die Linie und lande sicher, zufrieden und glücklich auf der Hahnweide. Mein erster Wettbewerbsflug auf einer deutschen Meisterschaft liegt hinter mir!

Dies ist nur ein winziger Moment von den fliegerisch interessantesten Wochen, die ich im letzten Jahr erleben konnte. Die deutsche Meisterschaft der Junioren auf der Hahnweide bei Stuttgart war eine großartige neue Erfahrung für mich. Fliegen auf der Schwäbischen Alb, ungewohnt und mit höchsten Anforderungen. Zähneknirschendes kilometerlanges Fliegen in Baumwipfelhöhe, ausharren und kämpfen bei immer stärker werdender Abschirmung, hohen Windgeschwindigkeiten und nicht zuletzt dem starken und leider viel zu häufig auftretenden Regen, welcher mit Regelmäßigkeit das Camp mehr in eine Schlammarena als einen gemütlichen Campingplatz mitten im August verwandelte. Das allerdings tat der guten Stimmung während des gesamten Wettbewerbs keinen Abbruch.

Die sehr engagierten Veranstalter ließen keinerlei Wünsche offen, und schufen eine äußerst lockere und angenehme Atmosphäre.
Unerfreulicherweise war die fliegerische Ausbeute aufgrund des Wetters mit nur 4 Wertungstagen nicht sehr hoch. Das zum Teil schwierige Gelände mit tiefer Basis war meist nichts für die „indexbevorzugte LS4“, so rollte das Rad am letzten Wertungstag leider schon knapp 50 Kilometer vor der Linie in der tiefsten schwäbischen Provinz aus und brachte mir einen 19. Gesamtplatz von immerhin 41 Teilnehmern in der Clubklasse, womit ich bei meiner ersten Deutschen Meisterschaft durchaus zufrieden sein kann.

Solche Leistungen wären nie ohne die tatkräftige Unterstützung von Familie, Verein und Freunden möglich geworden, bei denen ich mich auf diese Weise auch noch mal besonderes bedanken möchte. Gerade das offene, vertrauensvolle Miteinander, die konstruktive Kritik und das stetigen Streben nach Verbesserung haben die Fähigkeiten im Streckenflug im gesamten Verein gesichert und ausgebaut. Darauf können wir mit Recht stolz sein und sollten diese positive Entwicklung auf jeden Fall weiterhin betreiben.

Eine gute Möglichkeit seine Fähigkeiten zu festigen und sich wieder richtig „einzufliegen“ bot das Kadertrainingslager, welches dieses Jahr in Pirna stattfand. Das Trainerteam mit Ingo Trentelj aus Klix sowie dem „Pirnesischen Topduo“, Kai Glatter und Thomas Melde stellte uns vor neue Aufgaben und demonstrierte auf eindrucksvolle Weise den Kampf gegen die Schwerkraft. So wurde unter Wettbewerbsbedingung in kleinen Teams jeweils mit einem Trainer geflogen, und bestimmte Taktiken konnten direkt ausprobiert werden. Dementsprechend wurden es für alle Beteiligten äußerst lehrreiche Flüge, die ins Erz- und Riesengebirge sowie uns gleich an zwei Tagen hintereinander um die sächsische Landeshauptstadt führten.

Das Wetter und die Absicherung des AC Pirna war wirklich grandios. Die gemütlichen Grillabende mit den nicht enden wollenden Fliegergeschichten über Wolkenjagden und Außenlandungen rundeten die Woche erstklassig ab.
In den Wintermonaten können wir jetzt den Grundstein für den Erfolg des nächsten Jahres legen.
Wir sollten uns Zeit dafür nehmen um Vergangenes auszuwerten und uns auf neue Ziele intensiv vorzubereiten. Abzuwarten bleibt, welche Highlights die Saison 2009 bringen wird und vielleicht können wir ja dann auch erzählen wie es nördlich von Berlin aussieht….

Tom Schubert 2008

Schwabenflieger in Kamenz

Luftsportverein Rossfeld e.V. plant sein drittes Fliegerlager in Kamenz – ein Bericht von Eberhard Scheu

Den Schwaben eilt ja der Ruf voraus, sparsam, auf schwäbisch sagt man gar „knickig“ zu sein. Das Lebensmotto des Schwaben lautet „schaffa – schaffa – Häusle baua“. Wenn es jedoch ums Fliegen geht, vergisst der schwäbische Segelflieger sehr schnell diese Tugenden, verlässt sein landschaftlich wunderschön und quasi vor der Haustür liegendes Segelfluggelände, scheut auch keine 600 km Hängerfahrt in die Lausitz um für zwei Wochen seine Zelte auf dem ideal gelegenen Flugplatz Kamenz aufzuschlagen.

Die Flieger des LSV Rossfeld e.V. haben ihre Heimat in Metzingen, etwa 30 km südlich des Stuttgarter Flughafens, fliegen auf dem 800 m hoch gelegenen Rossfeld direkt am nördlichen Rand der Schwäbischen Alb. Die Winden-Schleppstrecke ist 800 m lang, zwischen Winde und Start liegen 30 m Höhendifferenz, der Windenfahrer sieht sein zu schleppendes Flugzeug erst in etwa 30 m Höhe, das Gelände ist an drei Seiten von den Hängen des Albtraufs begrenz, für Motorsegler-, UL- und Motorflugbetrieb müssen 450 m Startstrecke reichen, bei sommerlichen 25 Grad kommt schnell eine Dichtehöhe von über 4.000 ft zustande und der Motorflugbetrieb erreicht dabei auch die Grenzen der Luftfahrzeug-Performance. Dass die Hangkanten wunderbare Turbulenzen produzieren können, erklärt sich fast von alleine. Aber, die Schwäbische Alb und im Westen der Schwarzwald sind gerade auf Grund dieser topografischen Gegebenheiten ein Eldorado für den Segelflug. Über Jahrzehnte gewachsene gesunde und harmonische Strukturen zur Flugsicherung ermöglichen es, dass im Umkreis von 50 km um den Flughafen Stuttgart mit ca. 160.000 Flugbewegungen pro Jahr trotzdem noch 63 Luftsportvereine auf 32 Segelfluggeländen mit über 3.700 Piloten fliegen. Von den knapp 900 dort stationierten Luftfahrzeugen sind davon 640 Segelflugzeuge.

Was bewegt nun einen – schwäbischen – Luftsportverein dazu, 600 km Überland zu fahren? Nun, unser Mitglied Ronny Milke hatte in Kamenz Fliegen gelernt und bei der Suche nach einem Platz für das Sommerfluglager 2007 seinen Heimatplatz Kamenz vorgeschlagen. Unser Ausbildungsleiter Timo Kuhn hat sich daraufhin mit Dieter in Verbindung gesetzt und die Möglichkeiten eines zweiwöchigen Schulungs- und Trainingslagers in der Lausitz abgeklärt.

Timo und Ebbe Scheu sind dann im Frühjahr mit dem Falken nach Kamenz geflogen um sich selbst den Platz, es ist ja immerhin ein Verkehrslandeplatz mit 1.100 m Betonbahn, anzusehen und um Infos zu Unterkunfts-, Zelt-, Verpflegungs-, Schlepp- und Unterstellmöglichkeiten einzuholen. Schon der erste Eindruck beim Anflug, nach der Landung und bei den ersten Gesprächen auf der Terrasse war so, dass es eigentlich kein Zurück mehr gab. Die Freundlichkeit, Offenheit und Kameradschaftlichkeit kam sofort rüber. Hauptfaktoren für unsere Entscheidung waren im Hinblick auf die Infrastruktur:

- es muss Winden- und F-Schleppbetrieb geben,
- die Kosten müssen so sein, dass es für unsere Flugschüler in tragbarem Rahmen bleibt,
- Übernachtungs- und Campingmöglichkeit am Platz incl. Sanitäreinrichtung,
- Verpflegungsmöglichkeit am Platz,
- Hallenplätze für unsere Doppelsitzer und den Motorsegler
- Gemeinschaftsraum für Schlechtwetter.

Alle diese Faktoren sind in Kamenz geradezu ideal.

Was wir dann während des Lagers noch feststellten war, dass das flache Gelände der Lausitz und das weit nach Westen, Norden und Osten angrenzende Flachland für uns aus dem Mittelgebirge kommenden Segel- und Motorseglerpiloten neue lehrreiche Erfahrungen bietet.

Wetter, Thermik und Navigation bieten hier für ein Schulungs- und Trainingslager neue Entwicklungsmöglichkeiten für jeden Piloten. Der Alleinflieger hat für Start- und Landung einen riesigen Platz vor sich, der in der Gesamtfläche mindestens um Faktor drei größer ist als das heimische Rossfeld. Für einen Seilriss bleibt in Kamenz mehr Zeit für die Entscheidungsfindung.

Erste Überlandflugerfahrungen unter neuen Bedingungen fordern und fördern jeden, dessen Flugstundenzahl und Erfahrungen auf diesem Gebiet noch nicht groß sind.

Die Luftraumstruktur zwischen Dresden und Berlin ist akzeptabel und verständlich. Flughafeneinweisungen in Dresden oder Flüge durch die sächsische Schweiz waren für alle ein Highlight, für unsere Kamenzer Kameraden sicherlich nichts besonderes mehr. Wir haben auch gelernt, mit viel Fingerspitzengefühle mit Winde und Rückholer umzugehen. Das Wort „Pfitz“ ist auf dem Rossfeld ein bis zwei mal pro Jahr auch zu hören.

Als Fazit möchten wir einfach rüberbringen:

Uns hat es in Kamenz so gut gefallen, dass wir uns dieses Jahr zum dritten Mal in Folge für EDCM entschieden haben. Auf diesem Weg auch ein ganz herzliches Dankeschön an die vielen helfenden Hände in Kamenz, die uns solche schöne Fliegerlager erst ermöglichen.

Das fängt beim gemeinsamen Frühstück an und endet beim Grillabend und Lagerfeuer. Fairerweise möchten wir aber auch sagen, dass wir uns für nächstes Jahr eventuell wieder nach einem neuen Platz umschauen. Unsere seitherigen Plätze lagen ebenfalls in einem plus-minus-600-km-Radius zwischen der Lüneburger Heide über Lüsse, Vrchlabi, Jhilava bis Slovenje Gradec.

Allen Freunden in Kamenz wünschen wir eine unfallfreie und erfolgreiche Flugsaison 2009. Wir freuen uns auf die beiden ersten Augustwochen.

Eure Rossfeld-Flieger aus Schwaben.

Mein erster Alleinflug

Robert Rietscher (15) bewältigte ihn mit Bravour

Am 12.10.2008 war der lang ersehnte Tag endlich gekommen. Es war ein ruhiger Flugbetrieb, wenig Wind. Das beste Wetter für meinen lang ersehnten ersten Alleinflug dachte ich.

Ich machte an diesem Tag den 1. Windenstart mit Jens Pirzkall und wir haben im Anschluss noch eine Runde gedreht. Nach den beiden Starts mit Jens, und einen weiteren Überprüfungsstart mit Karsten Hummitzsch war es endlich soweit.

Die beiden haben mich gefragt, ob ich nicht mal Lust hätte, alleine zu Fliegen, natürlich habe ich dies auch getan. Um 8:55 Uhr ging es los, das Seil straffte sich, und ich schoss in die Höhe. Es war am Anfang etwas ungewohnt, allein zu fliegen, doch ich habe schnell erkannt, das es sehr viel angenehmer ist, ohne meckernden Fluglehrer zu fliegen.

Es folgen 2 weitere Starts und es war geschafft — es gratulierten mir alle zur bestanden A-Prüfung, doch ich hatte ein mulmiges Gefühl, denn ich wusste, was mich am Abend erwartet. Als wir eingeräumt hatten, standen schon 2 Wassereimer da und schon ging es los.

Ich habe einen Wassereimer in die Hose geschüttet bekommen und ich hatte schon Tränen in den Augen, bevor es begann. Alle anwesenden hauten genüsslich auf meinen Allerwertsten, immer wieder auf die gleiche Stelle und der erwartete heftige Schmerz hatte sich bestätigt.

Als es dann endlich vorbei war, bin ich so schnell wie möglich geflüchtet und habe am nächsten Flugbetrieb einen Kuchen mitgebracht. Das war er — mein erster Alleinflug.

Großes Engagement unserer Jugendgruppe

Wir kommen nicht umhin — Gewinnung neuer Vereins-Mitglieder vordringliche Aufgabe aller Mitglieder des Vereins

An einem Winterabend nach dem Baudienst wurde aus einer spontan angeregten Diskussion innerhalb der Jugendgruppe über Nachwuchsgewinnung ein wirklich zukunftsträchtiges Projekt.
Vom 27. bis 29.06. 2008 fand in Kamenz zum ersten Mal ein „Airlebnis-Wochenende“ statt. Es meldeten sich 10 Jugendliche im Alter von 12 bis 20 Jahren an, darunter auch 3 Mädchen.
Am Freitagabend wurden die Zelte aufgebaut und Volleyball gespielt. Der Samstag konnte genutzt werden um die jungen Interessenten am „Airlebnis“ aktiv teilhaben zu lassen.
Nach kurzer Einweisung in Flugplatz, Flugzeug und Flugbetrieb wurde mit allen ein Windenstart durchgeführt. Der Funke sprang bei manchen direkt über und einige Jugendliche wollten unbedingt noch einen zweiten Start machen.
Am Nachmittag standen bodensportliche Aktivitäten und Kennenlernen in lockerer Atmosphäre auf dem Plan: Volleyball, Frisbee, Bogen- und Luftgewehrschießen begeisterten unsere jungen Gäste und das Eis zu unserer Jugend war schnell gebrochen.
Am Abend wurde gemütlich gegrillt und wir lauschten der Gitarre am Lagerfeuer. Die Zeit verging für alle viel zu schnell, und so hieß es am Sonntagvormittag Abschied nehmen vom schönen Kamenzer Flugplatz.
Leider hat sich bisher keiner der Jugendlichen als Flugschüler bei uns gemeldet. Dennoch heißt es für uns dranbleiben, und so werden wir weiterhin versuchen, junge Leute auf unser schönes Hobby aufmerksam zu machen. 2009 wird auf jeden Fall das zweite „Airlebniswochenende“ stattfinden. Ich bedanke mich bei allen für die Unterstützung der Veranstaltung. *Michael Lucas*

aus „Eulenspiegel 1/09 mit etwas verändertem Ansinnen....

Herbstlager der Segelflieger

Vom 18. – 26. Oktober 2008 fand das traditionelle Herbstlager der Kamenzer Segelflieger statt. Die tiefstehende Sonne in den Nachmittagsstunden und früher Einbruch der Dunkelheit taten dem Spaß und den erreichten Erfolgen kaum Abbruch.
Von 12 geplanten Flugbetriebstagen konnte lediglich am 22. Oktober nicht geflogen werden, da der ganze Tag verregnet war. Ansonsten kann sich die fliegerische Bilanz sehen lassen: 256 Windenstart und 19 F-Schleppstarts mit einer Gesamt-Segelflugzeit von 65:27 h.
Insbesondere die Segelflugausbildung war sehr effektiv und die Teilnahme an unseren Herbstlehrgängen ist die beste Empfehlung an unsere Flugschüler.
So absolvierten u.a. Amir (14) 39 Starts, Robert Gärtner (16) 35 Start, Robert Rietscher (14) 34 Starts und Anja Werberger (15) 22 Starts.
Falk Wettig startete am 25. Oktober zum 2.000. Windenstart der diesjährigen Flugsaison. Auch mehrere Thermikflüge wurden der herbstlichen Witterung abgetrotzt so z.B. Robert Gärtner mit einer Flugzeit von 1:45 h.
Anja Werberger machte ihre ersten Alleinflüge und absolvierte ihre A-Prüfung- hierzu gratulieren wir Anja und wünschen ihr für Ihre fliegerische Zukunft alles Gute.
Das Fluglehrertrio Sven Werberger, Bernd Dunkel und Günter Groß hielten die fliegerischen Fäden zusammen und Max Heilmann und Sven sicherten größtenteils die Besetzung der Winde ab.
Die längeren Abende ließen auch mehr Platz für geselliges Beisammensein. Alles im allem eine runde Sache – so die einstimmige Meinung der Teilnehmer. *Hans Jank*

Silvester im Verein

FCK-Jugendgruppe startete gemeinsam ins Neue Jahr

Eine Ewigkeit soll es her sein, dass der Jahreswechsel auf dem Flugplatz in Kamenz gefeiert wurde.
Nach einer gelungenen „Zelt-Premiere“ zur Streckenflugfeier, hatte die Jugendgruppe die Idee, auch Silvester dieses tolle Ambiente zu nutzen. Aus Gedanken wurden Taten und mit viel Fleiß wurde eine überaus gelungene Silvesterparty.
Eine bunte Mischung von Fliegern und Freunden des Vereins ließen sich vom Motto Hawaii anstecken und mehr als 40 Paar Füße tanzten sich ins neue Jahr. Selbst Segelflieger aus Görlitz, Neuhausen und Jena nahmen den Weg trotz der sibirischen Kälte auf sich, um mit ihren Kamenzer Freunden zu feiern. Mit dieser unvergesslichen Veranstaltung haben wir uns mal wieder selbst übertroffen und wie immer Lust auf mehr gemacht.
Wir bedanken uns bei allen fleißigen Händen und freuen uns schon auf die nächste Zelt-Party. *Michael Lucas*

Das liebe Geld - Vereins-Finanzen im Griff?

Der Finanzbereich muss sich mit den Einnahmen und Ausgaben des Vereins auseinandersetzen. Im Gegensatz zu „gewerblichen Vereinigungen“ wie einer GmbH oder einer Aktiengesellschaft stehen in einem gemeinnützigen Verein nicht die Erwirtschaftung von Gewinn, sondern die Befriedigung der Bedürfnisse seiner Mitglieder im Vordergrund. Wir wollen alle unseren Sport mit einer möglichst geringen finanziellen Belastung betreiben aber andererseits sozialen, kulturellen und technischen Komfort im Verein auch nicht missen.

Weiterhin vollzieht der Vereinsvorstand treuhänderisch Mitgliederinteressen. Daraus ergeben sich umfassende Informationspflichten zu allen finanziellen Dingen des Vereins in umfassender und verständlicher Form an den Souverän des Vereins - das sind seine Mitglieder. So gesehen ist unser Verein auch eine Halter-, Eigentümer- und Vertrauensgemeinschaft.

Den ordentlichen Vereinsmitgliedern wird als Beilage dieser Publikation eine Zusammenstellung der Aufwendungen und Erlöse des Vereins für das Geschäftsjahr 2008 zur Verfügung gestellt. Sie können sich hiermit ein Bild über die finanzielle Situation des Vereins machen und werden ermuntert, sich hiermit auseinander zu setzen.

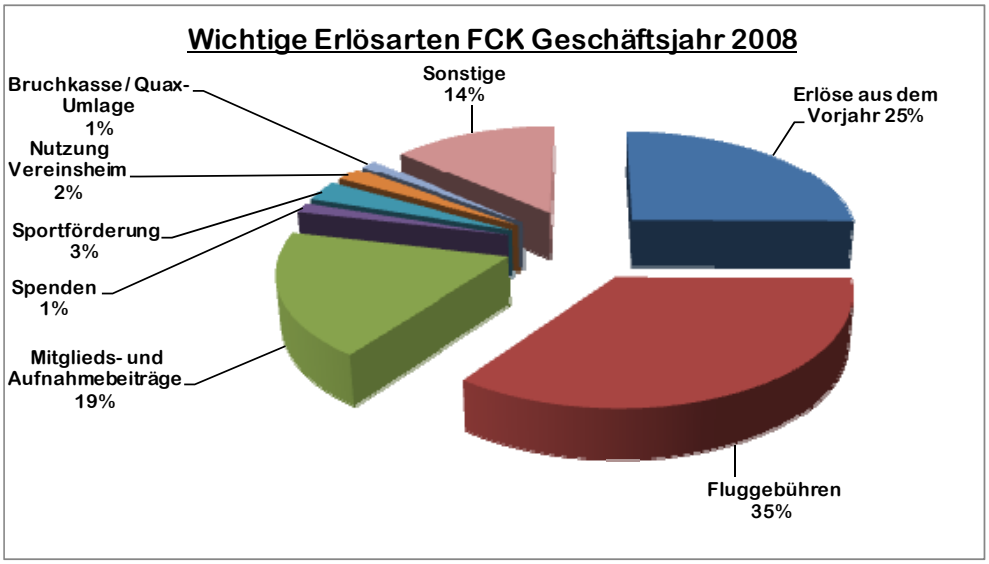
Wir konnten 2008 alle finanziellen Verbindlichkeiten begleichen und eine Reihe von Anschaffungen tätigen. Hierzu zählt die Finanzierung eines Kraftstoff-Flugfeldanhängers, die erste Rate für eine Grundüberholung eines Bocians im polnischen Herstellerwerk sowie die Errichtung eines Kamins in unserem Vereinsheim.

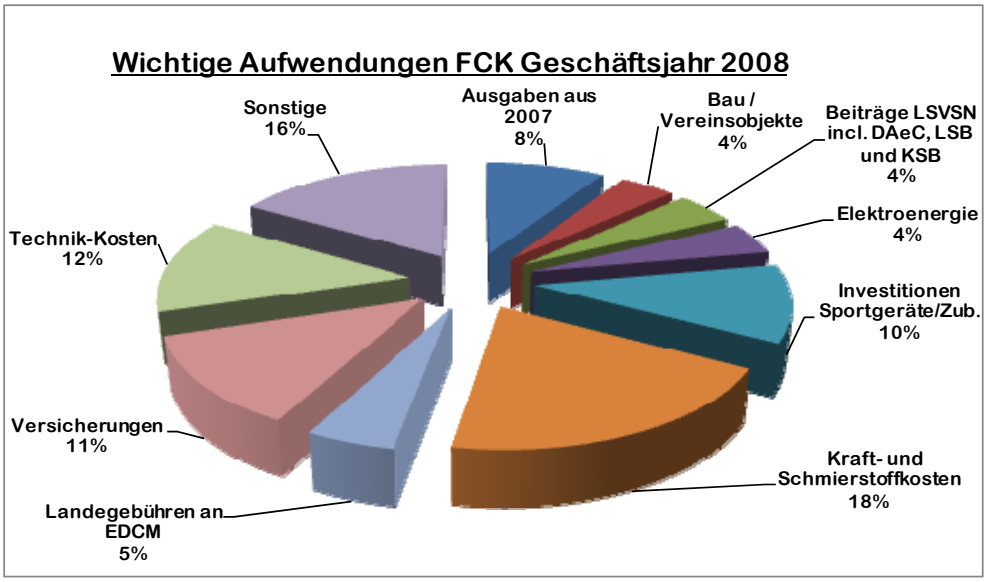
Der Schatzmeister ist angehalten, die finanziellen Ausgaben des Vereins konsequent auf die „satzungsgemäße Tätigkeit“ zu fokussieren, zu den Quellen und Senken der finanziellen Geschäften und den wichtigsten Kostentreibern Analysen zu erstellen und Vorschläge zu erarbeiten.

Wenn es dann noch gelingt, das „Mitgliederverhalten“ in Richtung eines sparsamen und effektiven Einsatzes unserer Ressourcen zu beeinflussen, gehen die Bemühungen - so denke ich - in die richtige Richtung.

Auch müssen wir neben der einfachen Reproduktion (finanzielle Absicherung der bestehenden materiellen Bedingungen) planmäßig und mittelfristig an eine erweiterte Reproduktion denken, denn ein Teil unserer Sportgeräte und des Zubehörs haben eine hohe Nutzungsdauer. Damit steigen in der Regel die Aufwendungen zu ihrer Erhaltung – auch unsere talentierten und erfolgreichen Segelflieger wollen auch weiterhin vom technischen Fortschritt moderner Sportgeräte partizipieren, denn sie fliegen schöner, schneller und weiter...

Hans Jank





Papa — wie schmecken Wolken ?

Fliegen mit Kindern — ein Bericht von Frank Pfeil, stolzer Papa von 3 Jungen

Die Frage nach dem Geschmack von Wolken stellte mir Theo im Frühjahr 2007 nachdem wir von unserer Reise aus Australien zurück waren. Also höchste Zeit sich einmal Gedanken darüber zu machen. Wie wollen wir als Familie in Zukunft fliegen?
Die technische Voraussetzung hatten wir ja mit dem Wiederaufbau der Piper TriPacer, unserer ENNI, geschaffen.

Nun sind Flüge mit Singapore-Airlines um die halbe Welt sicher etwas anderes, als Flüge mit der Einmot zum Flugplatzfest in Wilsche, aber ein paar Grundregeln haben wir inzwischen gelernt.
Eine gute Vorbereitung der ersten Flugreise, in unsrem Fall gleich nach Australien, ist wichtig. Wir haben Theo vorher mehrfach erzählt, was wir vorhaben und wie die Reise verlaufen wird. Damit haben wir bei ihm ein bisschen die Reiselust geweckt und ihm sicher auch eine bisschen die Angst vor solch einer großen Reise genommen.

Die Reisezeit haben wir so gelegt, dass die Reise früh in Langenhagen mit der Autofahrt nach Frankfurt begann. Bei der Anfahrt zum Flughafen haben wir schon die ersten Flugzeuge gesehen. Den weiteren Verlauf mit Leihwagen abgeben, Einchecken und Sicherheitskontrolle kannte Theo schon aus seinem Kinderbuch „Connis erster Flug“. Mittags ging es dann los. Nach dem Einsteigen muss sich ein guter Pilot anschnallen, Kopfhörer aufsetzen, die Triebwerke anlassen und dann zum Start rollen, da wusste Theo auch schon Bescheid. Der Flug verlief dann recht gut mit Essen, Spielen, kleine Pixi-Kinderbücher vorlesen und Schlafen.

Da man beim Zwölf-Stundenflug nach Singapur der Zeit entgegen fliegt, kommt man morgens auf dem Airport des Inselstaates an. Dort wird viel für die kleinen Passagiere getan. Es gibt mehrere Spielplätze und Ruheecken. Im Transithotel am Airport gibt es sogar die Möglichkeit den Pool zu nutzen und sich zu entspannen, was wir auf der Rücktour auch getan haben. Der Weiterflug nach Australien ging auch recht schnell um. Bei der Ankunft am Abend in Brisbane sind wir von einem Arbeitskollegen abgeholt und zur Ferienwohnung gebracht worden. Die Umstellung auf den Zeitunterschied von zehn Stunden dauerte etwa drei Tage, aber das ist bei einem Aufenthalt von zehn Wochen nicht schlimm.

Doch nun zurück zur Frage nach dem Geschmack der Wolken. Theo hatte in Australien zusammen mit uns und einem Arbeitskollegen einen Rundflug in dessen Pa-28 unternommen. Dabei sind wir über Brisbane und die vorgelagerten Inseln geflogen, die Gegend ist traumhaft von oben. Theo ist mit seinen 2 ½ Jahren auch ohne große Fragen wie selbstverständlich eingestiegen, aber beim Rückflug über der Skyline der Stadt dann doch eingeschlafen.

Zurück in Deutschland wollte Theo dann unbedingt EMYL mit mir fliegen. An einem schönen Maitag sind wir dann alle nach Braunschweig gefahren. Theo hat geholfen, die Piper-Cub aus dem Hangar zu schieben und ist mutig eingestiegen. Als das Triebwerk dann lief und wir über den ganzen Platz zum Rollhalt 26 gerollt sind, schrumpfte der Mut etwas. Der Rundflug wurde dann nur eine kurze Platzrunde und bei der Landung musste ich seine Hand halten. Was recht schwierig ist, mit rechts den Steuerknüppel halten und mit dem linken Ellenbogen das Gas betätigen, die linke Hand hält das Kind.

Im Nachhinein sind mir dann mehrere Fehler, die ich bei dem Flug mit Theo gemacht habe, klar geworden. Der Hauptfehler war sicher die Sitzposition. In der Cub sitzt der Pilot hinten und der Gast vorn, sicher kein Problem bei Erwachsenen. Aber Theo war damals erst 2 ½ Jahre alt und einen Meter groß, daher konnte er beim Fliegen mich nicht sehen und nach vorn war die Sicht durch das Instrumentenbrett versperrt. Wenn er dann eine Frage hatte, sprang das sprachgesteuerte Intercom nicht immer an, da er nicht laut genug sprach. Und sehen konnte man von hinten auch nicht, wenn er versuchte, etwas mitzuteilen. Nachdem mir all diese Dinge klar geworden sind, habe ich den nächsten Flug besser vorbereitet.

Im Sommer 2007 habe ich den nächsten Ausflug mit Theo unternommen. Wir, Theo und sein Kumpel Noah und dessen Vater Micha, sind von Braunschweig nach Dessau in das Flugzeugmuseum von Hugo Junkers geflogen. Diesmal allerdings schon mit der ENNI. Dabei hat Theo hinten rechts und Noah hinten links gesessen, damit hatte jeder Vater seinen Sohn im Blick. Und auch die Jungs konnten die Papas sehen und notfalls anfassen. Dazu gab es nach dem Abflug aus der Kontrollzone von Braunschweig im Entertainmentprogramm eine Kinderlieder-CD vom Discman im Kopfhörer. Dabei vergehen die vierzig Minuten Flugzeit bis Dessau dann wirklich wie im Fluge. Dazu kann man unterwegs den Jungs ja auch noch einiges zeigen. Denn von der hinteren Sitzbank aus haben sie eine gute Schrägsicht nach unten. Damit das so ist, haben wir die Kindersitze aus dem Auto auf die Rücksitzbank gestellt und die Kinder mit den Flugzeuggurten angeschnallt. Das hatte ich bei der Grundüberholung des Fliegers vorher ausprobiert und die Gurte entsprechend bestellt.

Beim Flug von Braunschweig nach Dessau gab es eine abgestellte IL-18 bei Helmstedt, den Flugplatz Magdeburg nebst Stadt an der Elbe zu bewundern. Der Besuch des Museums war für die Kinder auch ein Highlight, denn wo kann man schon in einer JU-52 herumtoben. Auf dem Rückflug ist Noah nach der Abflugkurve und Theo bei Magdeburg eingeschlafen. Aufgewacht sind die Beiden beim Abstellen des Triebwerkes vor der Halle in Braunschweig.
Danach haben wir noch einige weitere Flüge zusammen unternommen. So z.B. im letzten Jahr am Pfingstsonntag der Flug von Kamenz nach Prag Letnary mit Susi und Opa. Wir sind nach der Landung in Prag zum Museum nach Kebly gelaufen und nach einem verspäteten Mittagessen zurück nach Kamenz geflogen.

Ende Juni 2008 gab es dann einen weiteren Höhepunkt für die Familie. Wir hatten uns entschlossen zum Flugplatzfest nach Wilsche mit der ganzen Familie zu fliegen. Der Flugplatz ist nur fünfzehn Flugminuten von Braunschweig entfern und damit ein guter Einstieg für das Fliegen mit Pius. Das Aushallen der ENNI fand Pius auch noch Klasse. Als dann aber alle im Flieger saßen und ich den Motor anließ, wurde es Pius dann aber doch mulmig zu mute. Wir mussten dann auf dem Vorfeld anhalten und ihn beruhigen wozu Theo´s Fliegen-ist-doch voll-cool-Meinung und ein Tauschen der Headsets beigetragen haben. Vorm Rückflug in Wilsche war Pius dann erster beim Einsteigen und wild aufs Losfliegen. Dennoch hat er es geschafft von den fünfzehn Flugminuten zwölf zu verschlafen.
Im September bin ich dann mit Theo und einem Kollegen und dessen Tochter zum Flugplatzfest nach Bautzen geflogen. Auf dem Rückflug nach Braunschweig sind wir ab Magdeburg bei 3/8 Bewölkung VFR on top geflogen und ich konnte Theo zeigen, wie Wolken schmecken. Dazu muss man das Seitenfenster öffnen, die kleine Hand raushalten und wenn Papa dann die Tragflügelspitze kurz in die Zuckerwattenwolke eintaucht, bleibt immer ein bisschen von der Wolke an den Fingern hängen... .

Piratenjagd in Görlitz

Max Heilmann (19) Sächsischer Jugendmeister 2008

Der Görlitzer FSC lud vom 11. bis 18.07. 2008 zum 1.Pirat-Pokal ein. Ein Wettbewerb für Luftsportler jeden Alters, allerdings nur auf dem Muster SZD-30. Unter den Teilnehmern bis 25 Jahre wurde gleichzeitig der sächsische Jugendmeister ermittelt. Insgesamt nahmen 7 Piloten teil.

Teilnehmer unseres Vereins an diesem Segelflug-Wettbewerb waren Bernd Dunkel und Max Heilmann, unterstützt von Alexander Deutscher und Michael Lucas.

Der erste Tag fiel direkt ins Wasser und die Tagesaufgabe bestand darin, Wetterfenster auszumachen, um die Piraten einigermaßen trocken nach Görlitz zu fahren.

Leider wurde der Regen zum ständigen Begleiter für den gesamten Wettbewerb.

Der Samstag bot eine geschlossene Wolkendecke ohne Aussicht auf Thermik, sodass der obligatorische Landewettbewerb durchgeführt wurde.

Ein weiteres Highlight war das Stapeln aller Piraten in der kleinen Görlitzer Halle, da es abzusehen war, dass der Sonntag nur Regen bringen wird.

Am 14.07. schrieb die Wettbewerbsleitung um Benjamin und Heinz-Dieter Schüch eine RacingTask mit 109 km aus. Petrus hatte aber anderes vor und die Helfer nutzten den Tag um Görlitz von oben zu sehen. Der Dienstag versprach die Machbarkeit der Aufgabe vom Vortag. Die Strecke Görlitz - Klix-Rothenburg - Reichenbach- Görlitz konnte ich nach ca. 2 Stunden als erster Pilot umrunden und holte damit den Tagessieg. Bernd belegte einen guten 4.Platz.

Die Thermik der Folgetage reichte nicht aus, um eine weitere Aufgabe zu umrunden. Wir versuchten alles möglich zu machen, doch leider war der Lohn dieser Tage nur Außenlande-Bier.

Die Siegerehrung am Freitag, den 18.07. erfüllte mich mit Stolz. Ich durfte den Pokal als sächsischer Jugendmeister 2008 entgegen nehmen und mein Vater überraschte mich mit seiner Anwesenheit.

Alles in Allem hatten wir einen wenig stressigen Wettbewerb in Görlitz, welcher ohne Alex nicht möglich gewesen wäre.

Ich hoffe auch nächstes Jahr am Pirat-Pokal teilnehmen zu können, und wünsche mir neben besserem Wetter vor allem weitere Kamenzer Mitstreiter.

Max Heilmann

Landesjugendvergleichsfliegen 2008

Ein Bericht von Michael Lucas

Ein spannendes Wochenende erlebten wir vom 13. bis 15. Juni 2008 in Auerbach.

Den Weg ins Vogtland fanden Max Heilmann und Alexander Deutscher als Piloten, sowie Robert Rietscher als Helfer. Als Landesjugendleiter war ich natürlich auch vertreten.

Der Samstag versprach wechselhaftes Wetter mit starkem Wind. Das ungewohnte Fluggelände bereitete vor allem im ersten Durchgang vielen Schwierigkeiten. Man konnte vom Start aus die Winde nicht sehen, die Einteilung der Platzrunde durch die Hügellandschaft war schwierig und gegen leicht ansteigendes Gelände zu landen war ebenfalls anspruchsvoll. Hier zeigte sich der klare Vorteil und sehr gute Übungszustand der einheimischen Piloten, die am Ende die Nase eindeutig vorn haben würden.

Der erste und zweite Durchgang verlief zügig, dank der guten Organisation des Heimatvereins. Ein Regenschauer zwang uns eine Pause auf und alle versteckten sich unter ihren Flugzeugen, aber der Himmel klarte schnell auf und es konnte weitergehen. Wir kamen überraschenderweise trotzdem sehr zügig durch, sodass noch vor dem Abendbrot der Theorieteil durchgeführt werden konnte. Somit konnte am Abend ausgelassen gefeiert werden. Eine Band in Kombination mit einigen Getränken sorgte für sehr gute Stimmung.

Es feierte eine große Luftsportjugend bis in die frühen Morgenstunden. Für alle eine unvergessliche Veranstaltung.

Die Siegerehrung am Sonntagmorgen war für manchen viel zu früh und auch weniger interessant, da die Auerbacher Piloten das Geschehen des Vortages dominierten.

Max (l.) und Alexander (r.) waren die Teilnehmer unseres Vereins beim diesjährigen Landesvergleichsfliegen

Platz 1 und 2 ging an die Gastgeber und Platz 3 nach Großrückerswalde.

Max Heilmann belegte einen sehr guten 5. Platz und Alexander einen guten 13. Platz von 28 teilnehmenden Piloten. Auch in der Mannschaftswertung von insgesamt 9 Mannschaften siegte Auerbach. Fast hätten wir den Mannschaftspokal geholt, aber durch Strafpunkte für Thermikfliegen in der Platzrunde reichte es nur für Platz 3.

Bye-bye - unser Bocian D-9032 wurde am 12. Juni 2008 nach 35 Dienstjahren außer Dienst gestellt, da die maximale Betriebszeit von 3.000 h erreicht wurde. Dieses Flugzeug wurde langzeitkonserviert und kann nach einer Grundüberholung im polnischen Herstellerwerk nochmals für 1.000 h zum Einsatz kommen.

Erfolg gab Initiator(en) Recht

Vereinsinterner Streckenflugvergleich der Segelflieger beflügelte gesamten Verein

Einer der maßgeblichen Organisatoren unseres vereinsinternen Streckenflugwettbewerbes war Michael Lucas. Am Anfang stand die Fragestellung: Was bringt uns im Verein weiter voran und wo wollen wir unsere Erfolge suchen?
Was liegt näher, die flugsportlichen Aktivitäten in den Mittelpunkt unseres Vereinslebens zu stellen. Hier finden wir die besten Antworten für die talentierten und leistungsbereiten Segelflieger des Vereins und es ist kein Zufall, dass die meisten von Ihnen auch in der Technik oder bei notwendigen Diensten für andere ihren Mann bzw. Frau stehen.
Der Teamgedanke war ein weiteres Argument. Bei den Segelfliegern funktioniert kaum etwas ohne den oder die andere(n).
Der Analyse folgte die Suche nach Lösungsvorschlägen. Die Auseinandersetzung mit Wetter und Taktik im Morgenbriefing und das gemeinsame Fliegen von geplanten Aufgaben, waren Dinge, die bislang von nur wenigen Piloten konsequent verfolgt wurden.
Nicht so 2008. Durch die im Verein organisierte Weiterbildung im Streckensegelflug und die wunderbare Motivation zum sportlichen Fliegen - hier beim Strecken-Segelflug - konnten wir viele gute Ergebnisse in der DMST bzw. OLC erreichen. Der vereinsinterne Wettbewerbsmodus (s. Tabelle) basiert auf einer Teamwertung von jeweils 6 SegelfliegerInnen, deren beste Flüge nach den Kriterien der DMST und des OLC eingehen. Das Konzept ist aufgegangen: Wir haben uns 2008 selbst übertroffen. Wettbewerb und die Streckenflugfete sind zu einer festen Größe im Vereinsleben geworden.
Für die nächste Saison besteht der Wunsch, die Teamzusammenstellung beizubehalten, allerdings werden sich kleine Änderungen nicht vermeiden lassen.
Der erste Entwurf der Teamzusammenstellung wird zur Jahreshauptversammlung vorgestellt. Im Laufe des Jahres ist es wünschenswert, ein Team-Name und ein Team-Foto zu erstellen.
Nochmals Dank an alle Beteiligten für ihr Engagement. Freuen wir uns auf einen spannenden Wettbewerb in der kommenden Flugsaison. *M. Lucas/H. Jank*

Rang	Team	1	2	3	Summe
1	Team 1	1.000,00	830,95	959,92	2.790,87
2	Team 2	841,31	883,23	887,65	2.612,19
3	Team 3	670,56	1.000,00	812,08	2.482,64
4	Team 4	801,72	654,77	1.000,00	2456,49
5	Team 5	683,86	839,47	902,58	2425,91

Sieger der Mannschaftswertung 2008 war das Team 1 mit Falk, Ines und Ralph Wettig, Uwe Waurick, Bernd Dunkel und Arne Riemer.

Neuwahl des Vereinsvorstandes

Dank an alten Vorstand für geleistete Arbeit

Im vergangenen Jahr wurde am 2. März satzungsgemäß ein neuer Vereins-Vorstand gewählt. Die Vorstandswahl ergab Veränderungen in den Funktionen des Vorsitzenden, des Stellvertretenden Vorsitzenden sowie des Schatzmeisters. Als Vorsitzender des Vereins wurde Uwe Waurich, als stellvertretender Vorsitzender Sven Werberger sowie als Schatzmeister Hans Jank gewählt. Vorsitzender der Revisionskommission/Kassenprüfung wurde Wolfgang Ferner.
Den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern Marko Grilz, Dieter Eisold und Uwe Schädel wurde für Ihre geleistete Arbeit, Ihr Engagement und positives Wirken im Verein gedankt. Sie werden dem Verein auch weiterhin mit Rat und Tat zur Verfügung stehen.

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Wir führen am:
Sonntag, den 8. März 2009, 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 das vergangene Geschäftsjahr 2008
6. Verschiedenes

Wir bitten alle Mitglieder des Vereins um Erscheinen.
(*Diese Einladung gilt für alle Mitglieder, die unter einer Postanschrift erreichbar sind)*
gez. Uwe Waurich
Vorsitzender des Vorstandes

DEUTSCHER AERO CLUB E.V.
Büro für Flugsicherheit

Mehr als 50 Jahre Engagement in der Flugunfallverhütung

Thema Flugsicherheit – alle Jahre wieder?

Ein nachdenklicher Beitrag von Wolfgang Berger, zuständiger DAeC-Flugsicherheits-inspektor

Seit 17 Jahren arbeite ich als FSI beim DAeC. Seit 17 Jahren kenne ich Unfallschwerpunkte und –statistiken. Sie haben sich in diesem Zeitraum nur unwesentlich geändert.
Die Negativschlagzeilen in 2007 waren 23 getötete Segelflugpiloten. Im Jahr 2008 waren es 25 UL-Piloten, die ihr Hobby leider nicht überlebten. Die Summe aller Unfälle ist relativ konstant geblieben.
Die Schwerpunkte der tödlichen Unfälle in der allgemeinen Luftfahrt treten unverändert in folgenden Zusammenhängen auf:

- Unkontrollierte Fluglagen
- Boden/Hindernisberührung in kontrollierter Fluglage (oft bei Schlechtwetter)
- Kollisionen im Flug
- Startunterbrechungen, Triebwerksausfälle
- Versagen Flugwerk, Steuerung

Warum ist das so? Was können wir tun?

Welche Ziele, welche Probleme fallen Euch als erstes ein, wenn Ihr über das Fliegen nachdenken?

Der Menschheitstraum, die Schönheit und Freiheit des Fliegens; Leewellenstreckenflüge zum Altvatergebirge; 3000 km im Segelflugzeug; 270 km/h Reisefluggeschwindigkeit und Flugmassen beim UL; die steigenden Kosten; der enger werdende Luftraum; EASA, CAMO; JAR-FCL und LuftPersV; Lust und Frust im Verein sind die Themen, die uns bewegen.

Und wie viel Zeit verwendet Ihr für Überlegungen und Diskussionen im Kreis der Piloten zum Thema „wie man das Fliegen überleben kann“?

Wie oft habt Ihr Euch in der gedanklichen Auswertung eines Fluges mit Euren Fehlern beschäftigt? Nicht über taktische Fehler im Wettbewerb, sondern über banale fliegerische Alltagsfehler. Über die vergessene Mütze an einem sonnigen Flugtag, über die nicht entwässerte Kraftstoffanlage bei der Vorflugkontrolle; über die Alkoholmenge am Vorabend; über die 4 Personen in der vollgetankten Wilga; über die nicht verriegelten Bremsklappen oder die gezogene Vergaservorwärmung beim Start; über Eure Aufmerksamkeitsverteilung vor der beinahe Kollision; über Eure zu spät getroffene Außenlandeentscheidung; über die Wetterbedingungen in die Ihr freiwillig hineingeflogen seid; über die falsche Anfluggeschwindigkeit und das fast vergessene Fahrwerk bei der etwas unsanften Landung.

Ach ja, Entschuldigung, wir gehören doch zu den guten Piloten, wir machen ja keine Fehler! Oder bemerken wir sie nur nicht??

Wie oft beschäftigen wir uns mit Notverfahren, mit notwendigen Handlungsabläufen die zur Selbstrettung in schwierigen Situationen erforderlich werden können?

Beziehen wir vor jedem Start ein Abbruchverfahren mit den konkreten Windbedingungen und Geländeverhältnissen in unseren Startcheck mit ein?

Kennen wir die Checklisten der Flughandbücher für Notverfahren? Können wir schnell, ohne nachdenken zu müssen, das Haubennotabwurf-System unseres Segelflugzeuges bedienen?

Haben wir als „erfahrene Flugprofis“ es überhaupt nötig uns mit solchen unbequemen Überlegungen zu beschäftigen, oder ist das nur für Anfänger und Feiglinge angebracht?

Warum sterben die meisten Piloten im Zusammenhang mit unkontrollierten Fluglagen, obwohl niemand ernsthaft anzweifelt, dass die Schwerkraft uns vom Himmel holt, wenn wir die Fluggeschwindigkeit nicht der Situation anpassen?

Warum verzichten so viele Motorflugpiloten auf das Anlegen der Schultergurte, obwohl von zahlreichen Crashtests im Kfz-Bereich wir sehr gut über wirkende Kräfte bei einem geringen Aufprall informiert sind?

Warum kollidieren Flugzeuge am Himmel und am Boden, obwohl wir mit unseren TÜV-geprüften Augen unseren Kollisionspartner bei normalen Sichtverhältnissen bereits auf min. 3 km Entfernung erkennen können?

Warum starten wir ohne gültige Lizenzen oder Berechtigungen?

Fachliches Wissen und handwerkliches Können allein reicht nicht aus, um nicht zufällig als wesentliches Bestandteil einer Fehlerkette in der Unfallstatistik zu landen. Systemische Kenntnisse sind vom Piloten und im Luftsportverein erforderlich, um mit gut funktionierender Kommunikation, mögliche Fehlerketten rechtzeitig unterbrechen zu können.

Das Büro Flugsicherheit steht mit seinen überwiegend kostenlosen Leistungsangeboten allen interessierten Vereinen zur Verfügung:

- Flugsicherheitsseminare zu gewünschten Themenstellungen
- FLY-TOP Kurse
- Audit Flugsicherheit
- Praktische Flugsicherheitstrainings

Weitere Info’s unter www.daec.de/flusi

Ein gutes, erfolgreiches Jahr 2009 wünscht Wolfgang Berger.

Mit Sicherheit ist Fliegen schön!

Einsatzbereitschaft in der Technik kaum zu toppen

Ralph Wettig berichtet über die nicht endenden Bemühungen um Ordnung und Sicherheit

Führung unserer Dokumente so nicht hinnehmbar

Ich würde mir wünschen, das meine Ausführungen in den Publikationen der vergangen Jahre auch gelesen und berücksichtigt würden. Das würde uns (und mir) eine Menge Arbeit ersparen. Allein im letzten Jahr mussten in unseren Bordbüchern über 200 Fehler und Folgefehler korrigiert werden. Diese Zahl ist einfach unakzeptabel. Deshalb hier wieder einmal stichpunktartig Hinweise und Bitten:

Eintragungen erfolgen in der Regel am Abend zentral durch Startschreiber / Tagesfluglehrer, die man hierbei in Ruhe lassen soll.

Wir nehmen Sammeleintragungen auf Grundlage der Startlisten vor, d.h. das z.B. nur der Startort eingetragen wird und in der Spalte Landeort der Vermerk Platzflüge oder Schulflüge auftaucht (nicht Gästeflüge oder sonstiges).

Bei Sammeleinträgen kommt vorn der Name, Vorname und Unterschrift des den Sammeleintrag durchführenden in die Spalte für den verantwortlichen Piloten. Ihr müsst also nicht immer dem letzten oder einzigen Piloten wegen der Unterschrift hinterher rennen.

Bei Streckenflügen werden Startort, Landeort und geflogene Kilometer eingetragen und nicht jeder umrundete Wendepunkt, Flugplätze bitte in Klartext eintragen.

Bei Motorflugzeugen und Motorseglern bitte Betankungen mit Kraftstoff eintragen und dabei Hinweis, ob Mogas oder AVGAS getankt wurde. Dies ist zwingend erforderlich, da wir mit Ausnahmegenehmigung andere als im Flughandbuch vorgeschriebene Kraftstoffe verwenden. Der Nachweis der Betankung mit Öl ist im Bordbuch nicht erforderlich (aber in unseren Tanklisten).

Wenn eine Seite im Bordbuch voll ist und ein Übertrag angelegt werden muss, dann bitte in Ruhe oder lasst es bleiben. Es nutzt nichts wenn in Hektik aufgerechnet wird, keine Kontrollrechnung gemacht wird und damit falsche Zeiten auf die neue Seite übertragen werden. Es nützt auch nichts, wenn Zusammenrechnungen einer Seite richtig erfolgen, dann aber dem Aufrechenfehler der Seite angepasst werden.

Bitte sauber und passend in die richtigen Spalten schreiben. Durch überschreiben der Spaltenbreite wurden bei der LS-4 aus 1.908 Starts dann mal eben 19.082 Starts gemacht.

Bitte keine Einträge mit Faser- oder Tintenschreibern. Diese schlagen auf die Rückseite des Blattes durch und lassen sich im Falle eines Fehlers mit Korrekturrollern nicht auf Dauer überdecken.

Nachlesen kann man die Hinweise auch in jedem Bordbuch.

Im Falle von Unklarheiten fragt bitte mich (Ralph) oder Daniel. Falls wir (ich) dabei maulen, wir meinen es nicht so. Im Zweifelsfall bitte gut sichtbar einen Zettel ins Bordbuch legen.

Unsichtbare Anstrengungen in der Technik — sichtbare Erfolge für alle

Wie schon in meinem anderen Artikel habe ich die Bitte, gegebene Hinweise doch mehr zu berücksichtigen. Ich möchte mich aber auch gleich am Anfang bei allen fleißigen Helfern bedanken die, mit hohem Zeitaufwand, den am Ende kaum jemand sieht, sich der Wartung und Reparatur unserer Technik widmen.

Im letzten Jahr haben wir wieder 30 Wartungskontrollen im Rahmen des Winterbauprogramms und in der laufenden Saison an unseren Flugzeugen durchgeführt, sowie 21 Nachprüfungen an Flugzeugen und Winden vorbereitet.

Unsere gesamte Hängertechnik war in diesem Jahr wieder zum TÜV fällig und hat selbigen auch wieder bekommen. Leider mussten auch wieder mehrere Reparaturen unter anderem bedingt durch Zündungsprobleme an Wilga und Z-42, defekter Zylinderkopf und Wärmetauscher am Ogar sowie Schäden u.a. am Randbogen des Bocians D-3513 durchgeführt werden.

Wir haben es nicht geschafft, den Pirat 7794 dieses Jahr zum fliegen zu bekommen. Gefehlt hat er uns ein paar Tage im Sommerlager, sonst war es zu verschmerzen. Ich würde mir wieder mehr Sorgfalt beim Umgang mit unser Sicherstellungstechnik wünschen. Es geht nicht an, das mit dem Lepo nur gefahren wird und auftretende Fehler im Ansatz einfach ignoriert werden. Auch bitte ich Euch darum, Fahrzeuge nie mit eingelegtem Gang in der Halle bzw. im Freien abzustellen.

Aus Kleinigkeiten können durchaus große Folgeschäden entstehen und unser Geld können wir für andere Dinge viel dringender gebrauchen. Besonders beim Betanken unserer Fahrzeuge mit Betriebsstoffen aller Art bitte Augen auf!

Ich hätte nicht für möglich gehalten, das mal ein Fahrzeug bei uns mit dem falschen Sprit betankt wird. Zum Glück sind wir hier mit einem blauen Auge davongekommen. Passiert uns das mal mit einem Motorflugzeug, geht das gewiss anders aus!

Verbesserungswürdig ist gegenwärtig auch die tägliche Pflege an unseren Flugzeugen. Nicht nur das Segler mehrfach ungereinigt in den Hänger verpackt wurden oder kleinere Schäden nicht behoben oder wenigstens gemeldet wurden, gibt es Wochenendgruppen, denen das Abdecken der Flugzeuge in der Halle mit Bezügen oder wenigstens Kabinenplanen und das Herausnehmen der Fallschirme und Bord-Akkus offensichtlich fremd sind.

Schade, das hat in den vergangenen Jahren oft besser geklappt. Hier müssen der Tagesfluglehrer und Startleiter mehr Einfluss nehmen. Auch unsere Wilgas sind im letzten Jahr an vielen Tagen nicht gereinigt worden was nicht nur ich als unkameradschaftlich empfinde. Einige Probleme hatten wir im letzten Winter wie auch gegenwärtig mit der Absicherung der Baudienste durch einen Verantwortlichen Werkstattleiter. Durch den Meisterlehrgang von Uwe Waurick und meinen Dienstplan sowie die berufliche Anspannung vieler anderer ist hier mehr Initiative der Anwesenden gefordert.

Es kann doch nun wirklich nicht zu schwer sein aufzuräumen, das Werkzeug zu kontrollieren und mal unnötiges Licht auszuschalten: Also bitte Augen auf und schaut mal auf euren Nachbar, der vielleicht noch nicht ganz das Gespür hat. Aber genug gemeckert.

Wir haben es geschafft, unsere Technik so vorzubereiten, dass die hervorragenden Flugergebnisse im letzten Jahr überhaupt erst möglich waren.

Wir müssen uns aber auch Gedanken um Vereinfachungen machen. Es ist schon ärgerlich wenn früh zeitig bestes Streckenwetter herrscht und an einem Flugzeug noch eine 50 h-Kontrolle fertiggestellt werden muss. Wir kommen ja schließlich, um uns beim Fliegen zu erholen oder Spaß zu haben und nicht, um am Wochenende oder im Fliegerlager zu arbeiten.

Das es anders auch geht, zeigen uns LS-1, uns LS-4 und der geborgte Astir sowie (mit Einschränkungen) der Puchacz.

Abschließend möchte ich noch auf gegenwärtige Probleme bei der Umstellung der Wartung und des Betriebes unserer Technik auf einheitliche europäische Standards verweisen. Wir haben die Chance, unsere Werkstatt weiterhin als zugelassenen Betrieb zu betreiben. Was uns das aber kostet (besonders die dann jährliche Kontrolle durch LBA/EASA) und welchen Aufwand wir dann betreiben müssen (oder es überhaupt noch können), ist so richtig immer noch nicht klar.

Auch sind bestimmte Verfahrensweisen in unserem nichtgewerblichen Betrieb bezogen auf überwachte Umgebung oder eigenständige Überwachung der Lufttüchtigkeit leider immer noch nicht endgültig klar. Auch sind in diesem Zusammenhang die zu erwartenden Kosten für die fälligen Nachprüfungen bzw. Ausstellung von „Lufttüchtigkeitsfolgezeugnissen“ immer noch nicht richtig überschaubar.

Fortsetzung S.17

Fortsetzung von S. 16

Wir sind auf jeden Fall bemüht, für uns die optimalste Variante zu finden.

Sonstige Höhepunkte 2008 (mehr oder weniger zum Schmunzeln):

- Frühjahr 08: Tost- und H-4 Winde gleichzeitig in der Wiese versenkt. Alle wussten von der weichen Wiese, nur der Fahrer nicht.
- Ein Sommertag 08:, wir haben die Chance vergeben, alle drei Winden an einem Tag außer Gefecht zu setzen! Die gute alte H-3 hat dann als letzte Rettung durchgehalten.
- Juni 08: D-EWRZ steht ohne Ruderscheren, Staurohrbezug, Kabinenplane, Drosselhebel auf Vollgas, Geräte nicht arretiert, Kraftstoff und Druckluft OFFEN und Hauptschalter EIN abgestellt auf Wiese neben Halle.
- Bocian D-9032 hat im Mai seine möglichen 3.000 Flugstunden erreicht und wurde außer Betrieb genommen. Als Ablösung für ihn haben wir gegenwärtig einen Bocian mit nur der Hälfte Flugzeit in Polen zur Grundüberholung (mit ihm ist dann auch wieder einfacher Kunstflug möglich)
- Im Februar versuchen zwei fleißige Sportfreunde vergeblich länger als eine halbe Stunde Luft auf den Reifen eines Pirat aufzufüllen. Auch die Zuhilfenahme aller verfügbaren Ventilverlängerungen und Auffüllvorrichtungen brachte keinen Erfolg. Der zu Hilfe geholte Uwe Waurick hat dann die Schutzkappe vom Ventil abgeschraubt und schon war das Problem behoben. Ähnliches passierte dann nochmals an einen Anhänger.
- B.+ O. sprechen sich ab, nicht zu zeitig im F-Schlepp auszukuppeln und es „Sicher" zu machen. Ergebnis: zu zeitig ausgekuppelt, fast noch vor der Wilga unten und doch zweiter Schlepp nötig! Schlepper und Schatzmeister freut´s!
- Wenn mehr Blumen zum Einpflanzen in die Kästen als nötig vorhanden, kippen wir einfach die gerade gepflanzten Kästen wieder aus und schon ist wieder Platz vorhanden.

Also noch mal - Allen, die bei der Lösung technischer Probleme geholfen haben meinen herzlichen Dank. Sicher werden wir wieder mit bestem Wetter und schönen Flügen dafür belohnt!

Erfolgreiches Kamenzer Luftfahrtunternehmen

Bernd Ohloff, Mitglied unseres Vereins, leitet seit 10 Jahren das Flugcenter Milan

Bernd Ohloff (63) ist seit 1959 fliegerisch tätig, sein Flugbuch zählt über 13.00 Flugstunden, die er zu großen Teil als Motorfluglehrer absolvierte. Nach Beendigung seiner Tätigkeit in der in Kamenz stationierten TAS - 45 und des Beginns der zivilen Nutzung des Flugplatzes Kamenz blieb er hier tätig und machte sich selbstständig.

1991 nahm Bernd Ohloff als Debütant am Deutschlandflug teil und belegte hierbei gleich Platz 3.

Bekannt wurde er auch durch einen vom ihm durchgeführten Überführungsflug einer einmotorigen, mit Zusatztanks nachgerüsteten Commander 114 im non-stopp-Flug aus den USA über Neufundland, Grönland und Irland nach Kamenz. Bei einem weiterem Überführungsflug wurde er später von einem Fernsehteam begleitet.

1998 gründete er das Flugcenter Milan. Hier kann man das Führen von Motor- und Ultraleichtflugzeugen lernen und Rund-, Geschäfts– oder Fotoflüge buchen. Eine große Tafel mit Namen und Fotos derjenigen, die hier das Fliegen lernten, zeugt vom Erfolg dieser Bemühungen.

Auch von der Charterung dieser Flugzeuge wird gern Gebrauch gemacht - diese Flugaktivitäten sind heute eine Hauptstütze beim Flugbetrieb des Kamenzer Verkehrslandeplatzes.

Hans Jank

4 Jahre Betreibung des Flugplatzes Kamenz durch unseren Verein

Erfolgsstory , zufriedene Kunden und Anspruch für die Zukunft

Daniel Meißner, einer unser beiden Flugleiter im Tower des Flugplatzes

Unser Verein beteiligte sich 2004 an einer Ausschreibung zur Übernahme des Betriebes des Verkehrslandeplatzes Kamenz und bekam in der Folge den Zuschlag. Uns bewegten hierbei im wesentlichen Fragen der Existenzsicherung des Vereins. Unsere Argumente und unser Potenzial überzeugten die Eigentümer des Flugplatzes: Kompetenz, Sachverstand, sowie hohe Einsatzbereitschaft aller Beteiligten. Sie schlugen sich folgerichtig auch in einer erheblichen Senkung der Kosten für die Betreibung nieder, wobei hier Personalkosten eine besondere Rolle spielen.

Die personelle Absicherung des Betriebes mit 2 angestellten Flugleitern mit einem intakten, auch auf dem Flugplatz agieren Flugsportvereins im Rücken war und ist eine große Herausforderung. Gegenwärtig sind wir dabei, den in vergangenen Jahren verringerten Personaleinsatz durch Erhöhung der Effizienz bei vielen zeitaufwendigen Verwaltungsaufgaben zu kompensieren. Die Einführung einer neuen anspruchsvollen Verwaltungssoftware, die durch Mitglieder des Fliegerclubs begleitet wird, soll helfen, diesen Aufwand zu reduzieren.

Der Sachverstand und das Engagement des seit Beginn des vergangenen Jahres agierenden Geschäftsführers der Flugplatz Kamenz GmbH, Arnold Bock, ist ein weiterer Baustein dieser erfolgreichen Entwicklung.

Alle Jahre seit 2004 waren störungs– und unfallfrei. Woraus schöpfen wir unsere Zuversicht für eine weitere erfolgreiche Entwicklung?

1. Intakte wirtschaftliche Verhältnisse aller am Flugplatz ansässischen Unternehmen und erfolgreiche Ansiedlungspolitik weiterer Interessenten und Unternehmen.
2. Fortsetzung der erfolgreichen flugsportlichen Entwicklung des Fliegerclubs Kamenz. Mit einer beeindruckenden flugsportlichen Bilanz des Jahres 2008 ist hier der Verein auf dem richtigen Wege und befindet sich in der Spitzengruppe sächsischer Flugsportvereine. Besonders hervorzuheben ist, dass der Verein hier besonders von den Leistungen im Jugendbereich lebt.
3. Entwicklung des Flugplatzes in der Kamenzer Kulturlandschaft mit seiner 100-jährigen fliegerischen Tradition.

Das Zusammenwirken dieser Faktoren wird weitere Synergien freilegen, die die Entwicklung des Flugplatzes und seiner Nutzer weiter voranbringt.

Der bestehende Betreibervertrag zwischen dem Eigentümern des Flugplatz und unserem Verein gewährleistet für alle Partner ausreichende Planungssicherheit auch für in die Zukunft reichenden Aufgabenstellungen.

Hans Jank

Segelflieger sind Freunde überall auf dem Erdball

Der folgenden Beitrag entstammt aus dem AZblog ANblog des Online-Angebotes der Aachener Zeitung & Aachener Nachrichten. Leider konnten wir noch keinen Kontakt zum Verfasser herstellen.

Segelfliegen verbindet. Ja, so ist es, wenn man einem alten Schulfreund in einem Schaltjahr am 29. Februar 2008 gratuliert. Erinnerungen kommen hoch, die man längst vergessen glaubte und die oft so unwahrscheinlich klingen, sich aber trotzdem zugetragen haben.

Meinem Schulfreund in einem kleinen Ort bei Dresden, geboren am 29. Februar 1928, gratulierte ich zur Vollendung des 80. Lebensjahr. So plauderten wir, dank Flatrate, etwas länger auch über unsere Jungendzeit, die im eigentlichen Sinne gar nicht eine solche war, denn es herrschte Krieg und wir Jugendlichen, halbe Kinder noch, sollten den Braunen da aus Österreich und das Vaterland „verteidigen“, obwohl die Armeen der Amerikaner und der Engländer im Westen unseres Landes und die Russen bereits im Osten unsere Landes standen. Wahnsinn. Viele Opfer mussten noch gebracht werden von jung und alt, Männer und Frauen, alles sinnlos, so wie jeder Krieg sinnlos ist.

Ich nahm Anfang 1943 an einer Segelflieger-Ausbildung in Kamenz, nahe Dresden, dort auf dem Hutberg, statt. Freundschaft herrschte unter uns, den „Segelfliegern“. Dann Kriegsende. Lang erwartet, damit das Töten endlich beendet wurde.

Deutschland wurde besetzt. Vier Besatzungszonen entstanden, die englische, französische und die amerikanische sowie die russische. Viele waren froh, der Russischen den Rücken zu kehren, kehren zu können. Die Gründe dafür sind bekannt.

Geflogen werden durfte nicht mehr von den Deutschen. Die noch intakten Segelflugzeuge und Schulgleiter wurden zum größten Teil vernichtet. Aus war des Segelfliegers letzter Traum. Und da geschah etwas Einmaliges in Kamenz in der sowjetisch besetzten Zone. Dort hatte ein russischer Stadtkommandant, jung an Jahren, die Befehlsgewalt über diese Stadt übernommen. Er war Segelflieger. Und er lernte den Hutberg kennen, sah dort die noch nicht zerstörten Segelflugzeuge und gab bekannt, dass Interessierte, ehemalige Segelflieger, doch dahin kommen sollten, um zu fliegen. Die Jugendlichen in und um Kamenz, die einst in der Segelfliegerschule dort waren und dort geschult hatten, hatten zunächst Angst.

Aber dann wagte man sich doch auf den Berg. Und das Unglaubliche geschah. Der junge russische Kommandant hatte einige junge russische Soldaten, im Volksjargon „Iwans“ genannt, mitgebracht, die für ihn und die deutschen Segelfliegerkameraden die Seil- und Haltemannschaft stellten. Und es begann ein richtiger Flugbetrieb. Die deutschen Jugendlichen brachten, trotz einer damaligen großen Lebensmittelknappheit, Butterbrote und auch schon einmal eine Flasche Schnaps für diese jungen Männer, die wohl auch lieber bei ihren Eltern in der russischen Heimat geblieben wären, mit. Und es entwickelten sich so richtige Freundschaften, bis dass dann die damaligen Siegermächte in Potsdam das sogenannte Potsdamer Abkommen (vom 17.Juli bis 02. August 1945) beschlossen, in dem die „Demilitarisierung“ von Deutschland festgelegt wurde. Daraufhin musste der Flugbetrieb eingestellt werden. Die Maschinen wurden demontiert und vernichtet.

Interessant war noch, dass ich von Gottfried erfuhr, dass dieser junge Kommandant sogar russische Militärlastwagen zur Verfügung stellte, damit in einem kleinen Ort in der Nähe von Dresden Ersatzteile von Maschinen, die dort irgendwo in einem Saal gelagert waren und aufgefunden wurden, zum Hutberg gebracht werden konnten, um die Betriebsfähigkeit der dort stationierten Segelflugzeuge aufrechtzuerhalten.

Das alles erzählte mir mein nunmehr 80-jähriger Jugendfreund und bestätigte mir damit Aussagen von einem ehemaligen Segelfliegerkameraden aus Kamenz, der mir vor einigen Jahren dieses, so Unglaublich klingende, erzählt hatte.

Nein, die Menschen wollen keine Kriege und gegenseitige Vernichtung, sondern wollen im Frieden leben. Und ein Wort meines Großvaters fällt mir, mittlerweile auch schon achtzig Jährchen alt, hier beim Schreiben dieser Zeilen wieder ein: „Der Krieg ist für die Reichen, die Armen stellen die Leichen.“

Der Stadtkommandant von Kamenz, ein Mensch mit Herz und Verstand. Ihm sollte man auf dem Hutberg ein Denkmal setzen, ihm, der der Völkerfreundschaft in wohl der schwersten deutschen Zeit ebenfalls ein Denkmal setzte.

Mit den Wolken auf Du und Du

Erste Chronik über Kamenzer Sportfliegerei fertiggestellt

Der Sächsischen Zeitung /Lokalausgabe Kamenz konnten wir am 17. 12. 2008 folgende Information von Reinhard Kärbsch entnehmen:

Die Autoren Günter Lippar und Erhard Rosenkranz haben es vollbracht! Ihre umfangreiche und detaillierte Chronik über die Kamenzer Sportfliegerei und deren Akteure liegt vor. Sie hat 53 große Seiten, 130 Fotos, sieben Abbildungen, sechs Dokumente und Skizzen sowie vier Karikaturen. Dem Text angefügt sind eine Aufstellung aller im Vereinsbetrieb von 1952 bis 2007 genutzten Segelflugzeuge, Biografisches von Oskar Knofe, Arno Vogel und Johannes Höntsch, die wesentlich die Kamenzer Sportfliegerei mitprägten, sowie eine Anekdotenseite.

Eigene Dokumentensammlung

Und nur Lippar und Rosenkranz, selbst Segelflieger in den 30er beziehungsweise 50er Jahren geworden und bis heute mit diesem Sport eng verbunden, konnten diese historischen Fakten zusammentragen, ordnen, bewerten – und aufschreiben. Eine wesentliche Quelle waren dabei ihre eigenen Sammlungen an Dokumenten und Fotografien über diese ziemlich einmalige Fliegergeschichte. So sind die Segelflieger ausführlich beschrieben, die bis heute den hiesigen Flugsport dominieren. Zahlreiche Leistungen, einschließlich der Rekordflüge, sind aufgeführt. Auch die Totalverluste und der eine Tote am 7. Mai 1964.

Fast nichts haben Lippar und Rosenkranz vergessen. Was allerdings fehlt, sind die Namen derjenigen, die gegen die häufigen Flugsperren und Sicherheitsüberprüfungen mit Austritt protestierten. Das waren 1979 Fliegerclub-Chef Arnold Bock und seine Mitstreiter Horst Kny, Klaus Lorenz und Albert Figura.

Die Autoren erweisen den Ultraleichtfliegern, seit 1990 in Brauna unter Führung von Horst Kny existent, mit zwei Seiten ihre Referenz. Auch die Drachen-, Privat-, Hobby- und sonstigen Sportpiloten sowie Ballonfahrer finden Erwähnung.

Pioniere des Fallschirmsports

Der Fallschirmsport, der in Kamenz eine größere Rolle bei der militärischen Pilotenausbildung spielte, wird zweimal erwähnt: Am 31. Juli 1927, dem ersten Flugsporttag in Kamenz, springt Lola Voréscou aus 500 Meter Höhe ab, für Kamenz eine Sensation. Den ersten Fallschirmsprung der DDR-Geschichte absolvierte Bruno Schulz 1954 in Kamenz. Bis in die 90er Jahre war er Fallschirmwart im Fliegerclub Kamenz.

(Bezug: Aeroshop Flugbedarf Pirzkall GmbH)

Einführung einer neuen professionellen Verwaltungs-Software

Viele Jahre haben wir im Verein die anfallenden Flugdaten und die Berechnung der Fluggebühren mit einer Software auf Basis einer Access-Datenbank, die von Undine und Andreas Gehb entwickelt wurde, erfasst und verarbeitet.
Eine Generation von Startschreibern hat sich "gequält" und überwiegend nach Flugbetriebsende fleißig alle Starts aus dem handgeschrieben Hauptflugbuch in den PC eingegeben.
Die Erstellung der Fluggebührenrechnungen erfolgte in einem weiteren Schritt mit Hilfe von generierten Excel-Listen incl. der Serienbrieffunktion von Microsoft Office.
Der Aufwand, die vorhanden Daten zu den Flugbewegungen des Vereins und die Mitgliederdatei sowie Gebührenordnung zusammenzuführen, Rechnungen und weitere statistische Erhebungen zu erstellen, war erheblich.
Ein analoger Handlungsbedarf stellte sich auch bei der Verwaltung des Flugplatzbetriebes heraus. Auch hier stehen wir vor der Aufgabe, personellen Aufwand für Verwaltungsaufgaben einzusparen und die Arbeit der beiden Flugleiter zu erleichtern.
Es war Zeit, eine möglichst einheitliche Software für diese beiden Anwendungsgebiete zu suchen und sie auf Anwendbarkeit zu prüfen.
Wir haben uns entschieden, dass am meisten genutzte Verwaltungsprogramm für Flugsportvereine und auch für kleinere Flugplätze AMEavia zu erwerben und anzuwenden. Wir sind hier mit über 150 weiteren Flugsportvereinen Deutschlands und Österreichs im Bunde.
Auf Grund der guten Erfahrungen mit der Erfassung von Starts und Landungen mit Hilfe eines Notebooks unmittelbar an der Startstelle werden wir neben dem Basismodule und der Finanzbuchhaltung auch das Startmodul einsetzen.
Ralph Wettig hat schon gedanklich die Stromversorgung an beiden Startstellen konzipiert und wartet jetzt nur noch auf schöneres Wetter, um mit den Schachtarbeiten für die Verlegung je eines Stromkabels zu beginnen.
Ich freue mich, dass ich bei der Einführung des Programmes auf die Erfahrung und Unterstützung von Andreas Gehb zurückgreifen können. Andreas und ich werden sich um die Darstellung des fliegerischen Teiles kümmern. Mit Hans Jank zusammen werde ich das Finanzbuchhaltungs- und das Mitglieder-Modul einrichten.
Als erstes Ergebnis der Einführung habt Ihr bestimmt schon die neuen Mitgliederlisten auf unserer Vereinshomepage gesehen. Die Rechnungserstellung und -verwaltung für die Mitgliedsbeiträge, Quax-Umlage und weiterer Entgelte für das erste Halbjahr 2009 werden bereits mit der neuen Software erstellt.
Andreas, Hans und mir ist es bewusst, dass die Einführung eines solchen Programmes einer Einführung von z.B. SAP in der gewerblichen Wirtschaft gleichkommt, sehr aufwendig ist und auch nicht alles auf Anhieb klappen wird. Wir hoffen aber, dass es nach der Phase der Einführung für alle Erleichterungen bringen wird.
Sobald alle Module richtig eingerichtet sind, werden wir die Startschreiber beim Vereinsflugbetrieb aber auch unsere Flugleiter in die Software einweisen. Ich wünsche uns viel Erfolg bei der Einführung und Nutzung.

Sven Werberger

vereinsinterne Publikation des Fliegerclubs Kamenz e.V.
erstellt von © Hans Jank *(hans.jank@freenet.de)*
Mit freundlicher Unterstützung der BASF Schwarzheide GmbH

Vereins-Vorstand
- Uwe Waurich, Vors. des Vorstandes ☎(03528) 410302
- Sven Werberger, stellv. Vorsitzender ☎(0351) 8888526)
- Hans Jank, Schatzmeister ☎(035752) 7159
- Andreas Gehb, Vereinsausbildungsleiter ☎(03578) 312194
- Ralph Wettig, Technischer Leiter ☎(035933) 39229
- Michael Lucas, Jugendwart ☎(0176) 23989511

Jahressportkalender 2009

7. Feb. 2009, 14.00 Uhr	Flugsicherheitsseminar durch den zuständigen DAeC-Flugsicherheitsinspektor Wolfgang Berger / Vereinsheim FCK
7. März 2009; 13.00 Uhr	Unterweisung/ Auswertung Fluglehrer und Motorflieger / Vereinsheim
7. März 2009; 14.00 Uhr	Fluglehrerversammlung / Vereinsheim
8. März 2009; 9.00 Uhr	Jahreshauptversammlung / Vereinsheim
14. März 2009; 9.00 Uhr	Aufrüsten Segelflugzeuge
15. März 2009; 9.00 Uhr	Leistungsprüfung Winden / Werkstattflüge
21. März 2009	Start in die Flugsaison 2009 des Vereins
10.-19. April 2009	Osterlehrgang Flugplatz Kamenz
1.-9. Mai 2009	17. International Gliding Cup Klix, Einsatz beider Wilgas
18.-24. Mai 2009	Leistungslehrgang Flugplatz Kamenz (Streckensegelflug)
25.– 30. Mai 2009	Option Verlängerung Leistungslehrgang
n.n.	Airlebniswochenende in Kamenz
29. Juni - 11. Juli 2009	Trainingslager Streckenflug Landesverband Niedersachsen (Teilnahme FCK möglich)
11.-17. Juli 2007	2. Piratpokal & Sächsische Jugendmeisterschaft in Görlitz
20. Juli - 2. August 2009	Sommerlehrgang Flugplatz Kamenz
19.-21. Juli 2009	Landesjugendvergleichsfliegen in Roitzschjora
26. September 2009	Landewettbewerb des Vereins (offen), Organisation mit Verein „Fliegerstadt Kamenz e.V."
12.- 18. Oktober 2009	Herbstlehrgang Flugplatz Kamenz
25. Oktober 2009	Letzter Vereinsflugbetrieb Flugsaison`09
31. Oktober 2009	Abrüsten Segelflugzeuge / Beginn Winterbauprogramm / Siegerehrung Segelflug-Wettbewerb & -Party

Vereinsflugbetrieb weiterhin an allen Wochenenden und Feiertagen in der Flugsaison und nach Vereinbarung. Wir ermuntern unsere Mitglieder, sich im Verein mit weiteren sportlichen Aktivitäten einzubringen.
Aktualisierung des Jahressportkalenders unter www.fc-kamenz.de/verein

Vereins - Mitgliederstatistik

Der Verein hatte zu Beginn des Jahres 2009 insgesamt 115 eingetragene Mitglieder. Sie setzten sich wie folgt zusammen:

- 62 ordentliche Mitglieder,
- 8 ruhende Mitgliedschaften (außerordentlich)
- 33 fördernde Mitgliedschaften,
- 1 Ehrenmitgliedschaft sowie
- 11 mitversicherte Kinder.

Neuaufnahmen:
Im vergangenen Jahr wurden Amir Akbari (14) Segelflug), Harald Stehr (20) (Segelflug) und Martin Kuntze (13) in den Verein aufgenommen. Wir wünschen ihnen viel Erfolg bei ihrer fliegerischen Ausbildung und Wohlfühlen im Verein.
Den Verein verlassen haben:
Nicole Georgi, Roman Bohut, Michael Bedrich (verstorben), Marcus Krause, Falko Eildermann und Matin Kumbier.