FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

Kamenzer Luftpost

12. Jahrgang 4. März 2012

Vereinsinterne Publikation Fliegerclub Kamenz e.V. , Auenweg 13, 01917 Kamenz
Mitglied im Deutschen Aeroclub e.V., im Luftsportverband Sachsen e.V., im Landessportbund Sachsen e.V. und im Kreisportbund Bautzen e.V.

fliegerclub.kamenz@freenet.de www.fc-kamenz.de

Fliegerclub mit neuer Führung weiterhin im Aufwind

Hallo liebe Luftsportfreunde, hinter uns liegt ein interessantes aber auch anspruchsvolles Jahr. Nach der Wahl im März wurde uns schnell die Größe des Vereins und die Vielzahl der Aufgaben bewusst. Glücklicherweise standen uns die „alten Hasen“ immer zur Seite und halfen mit Rat und Tat. Leider musste Sven Werberger den Verein doch früher als erwartet verlassen. Ich möchte mich an dieser Stelle bei ihm und den anderen ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern für ihre Arbeit der letzten Jahre bedanken. Dadurch war uns ein guter Start möglich. Als neuen zweiten Vorsitzenden haben wir Uwe Waurick benannt, den wir auf der kommenden Versammlung noch als Stellvertreter bestätigen werden.

Als eine unserer Aufgaben empfanden wir die Entlastung unserer beiden Flugleiter. Ihre Arbeit war immer zum Vorteil des Flugplatzes, auch wenn es aufgrund der hohen Belastung für die Beiden nicht immer einfach war. Ende des Jahres hat uns der Aufsichtsrat der Flugplatz Kamenz GmbH dann die Einstellung eines dritten Flugleiters ermöglicht. Um das zu erreichen hat vor allem Michael Lucas mehrere Nachtschichten eingelegt. Aber auch der Aufsichtsrat, an seiner Spitze Roland Dantz, ist uns in den wichtigsten Dingen entgegen gekommen. Auch dafür meinen Dank. In der kommenden Saison hoffen wir auf eine deutliche Entlastung der Flugleiter wie auch des Schatzmeisters.
Aus sportlicher Sicht war es spannend bis zum Schluss. Wir haben den zweiten Platz in der Vereinswertung Sachsen nur um Haaresbreite verpasst. Die außerordentlichen Ergebnisse unserer Junioren machen diese kleine Niederlage aber mehr als wett. Als Beispiel sei hier nur der zweite Platz „Junioren Mannschaftswertung Deutschlandweit“, der zweite und dritte Platz in der sächsischen Clubklasse von Marcus Menge und Tom Schubert oder Max Heilmanns neunter Platz in der Standardklasse der deutschen Juniorenwertung. Wer sich die sächsische DMSt ansieht, wird noch mehr Kamenzer Piloten auf den vorderen Rängen finden. An diese Erfolge wollen wir 2012 anknüpfen.
Für eine Verbesserung wird wohl auch unser neuester Zugang sorgen. Kurz vor Ende des letzten Jahres stand bei segelflug.de ein Junior zum Verkauf. Nach einigen Überlegungen und Abwägungen war recht schnell der Entschluss zum Kauf gefasst. Und nach einer Besichtigung vor Ort waren auch die letzten Zweifel ausgeräumt. Dieser Kauf soll der erste Schritt zur Verjüngung unserer Flotte sein. Eine Verjüngung, die aufgrund unserer recht alten Technik nötig ist.
Am Ende möchte ich mich noch bei allen Helfern bedanken, die uns, meistens unbemerkt von anderen, immer tatkräftig unterstützt haben. Ich hoffe wir können auch in diesem Jahr auf eure Hilfe zählen.
Lasst uns gemeinsam weiter an der positiven Entwicklung unseres Vereins arbeiten. In diesem Sinn wünsche ich uns allen eine erfolgreiche Saison 2012.

Robert Mammitzsch | 1. Vorsitzender

Jahreshauptversammlung am 4. März 2012

Grußwort des Kamenzer Oberbürgermeisters

Liebe Mitglieder des Fliegerclubs Kamenz e.V., werte Leserinnen und Leser der „Luftpost“,

ein herausragendes Jahr liegt hinter uns. Für die Flugsportbegeisterten unter uns war es ein ganz besonderes. Sowohl der „Tag der Sachsen“ als auch das Jubiläum „100 Jahre Fliegen in Kamenz“ haben das Jahr 2011 geprägt. Die Fliegerstadt Kamenz – und hier insbe-sondere der Fliegerclub Kamenz e.V. – haben bei beiden Festen Flagge gezeigt. Rund 10.000 Besucher konnten z.B. im Juli bei bestem Wetter Flugshows, Flugplatzführungen, Modellflieger und Heißluftballons erleben. Zuvor war Kamenz Etappenort für den 100. Deutschlandflug der ältesten Motorflugveranstaltung Deutschlands. Dessen Teilnehmer werden sich sicher gern an ihren Aufenthalt in Kamenz zurückerinnern.

Begonnen hatte das Jubiläumsjahr mit der feierlichen Einweihung der Ehrentafel für Oswald Kahnt auf dem ehemaligen Garnisonsplatz. Natürlich erinnern wir uns daran, dass dabei mit Sigmund Jähn eine Persönlichkeit in Kamenz weilte, die landesweit für Aufmerksamkeit sorgte und die auf ihre unverwechselbare Art zum Gelingen des Fliegerjahres 2011 beitrug.

Auch wirtschaftlich ging es auf dem Verkehrslandeplatz Kamenz im vergangenen Jahr voran. Auf einer Fläche von rund 18,5 ha wurde eine Photovoltaikanlage aus 38.000 Modulen errichtet. Gepachtet auf einer Fläche der Flugplatz Kamenz GmbH wurde sie von der ewag kamenz errichtet. Über dieses schöne Beispiel der Zusammenarbeit von zwei kommunalen Unternehmen kann man sich freuen, denn beide Partner profitieren davon – die Flugplatz Kamenz GmbH über die Pachterträge und die ewag kamenz, indem sie einen weiteren Schritt unternimmt, ihre Energieversorgung ökologisch nachhaltig auszurichten.

In Zusammenarbeit von Flugplatz Kamenz GmbH und städtischer Wirtschaftsförderung ist es ebenfalls gelungen, den Wirtschaftsstandort „Verkehrslandeplatz“ weiter zu stärken. So baute die Flugsportzentrum Bautzen GmbH & Co. KG eine Produktionsstätte mit Service-Center für Ultraleichtflugzeuge, deren feierliche Eröffnung im Mai 2011 stattfand. Weiterhin siedelte sich die Weinhold Feuerwehrbedarf GmbH am Verkehrslandplatz an. Schritte, die zeigen, dass die Anziehungskraft dieses Geländes weiter steigt.

Passend zum Jubiläumsjahr konnte der Betreiber des Verkehrslandeplatzes – der Fliegerclub Kamenz e.V. – die höchste Zahl an Flugbewegungen in der zivilen Nutzung des Flugplatzes verzeichnen: über 18.600 Starts und Landungen. Dazu herzlichen Glückwunsch!
Wie wichtig beiden Gesellschaftern – Stadt Kamenz und Landkreis Bautzen – der Verkehrslandeplatz ist, zeigt sich u.a. daran, dass ab 2012 die Zuschüsse für die Betreibung erhöht werden und somit ein dritter Flugleiter angestellt werden kann. Damit kommen wir der Verantwortung für unseren Verkehrslandplatz nach.
Ohne das engagierte Zutun des Fliegerclubs wäre das natürlich nicht möglich. Seit nunmehr sieben Jahren bringen sich die Mitglieder des Clubs erfolgreich in die Betreibung des Verkehrslandeplatzes ein. Aber nicht nur mit der Betreibung leistet der Fliegerclub Kamenz e.V. einen wichtigen Beitrag. Auch durch flugsportliche Leistungen auf Spitzenniveau sorgt er dafür, dass die Lessingstadt weiterhin ein Magnet für Flugsportbegeisterte aus ganz Deutschland bleibt.
All dies sind sehr gute Voraussetzungen, um gemeinsam den eingeschlagenen Weg fortzusetzen. Wenn alle – Landkreis und Stadt, Geschäftsleitung der Flugplatz Kamenz GmbH, Betreiber und Vereine sowie die am Verkehrslandeplatz ansässigen Unternehmen –an einem Strang ziehen, dann muss uns um die Zukunft des Kamenzer Verkehrslandplatzes nicht bange sein. Gerade diesem Zusammenwirken ist es zu verdanken, dass es den Verkehrslandeplatz in seiner heutigen Form gibt und er als gute Adresse nicht nur unter den Fliegern Deutschlands, sondern auch des Auslands gilt.

In diesem Sinne wünsche ich den Mitgliedern des Fliegerclubs und allen Flugsportenthusiasten sowie den Piloten für 2012 die besten fliegerischen Voraussetzungen, das schönste Flugwetter und vor allem viel Freude am Fliegen.

Ihr Roland Dantz
Oberbürgermeister der Lessingstadt Kamenz
und Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flugplatz Kamenz GmbH

Bericht Ausbildungsleiter

Das Jahr 2011 ist Geschichte und ich möchte heute die Gelegenheit wahrnehmen einen kurzen Überblick über das Erreichte zu vermitteln.

Im Berichtzeitraum waren in unserem Verein 16 Schüler zur Ausbildung zum Segelflugzeugführer gemeldet. Davon wurden immerhin 5 Schüler neu in die Ausbildung aufgenommen und 2 konnten ihre Ausbildung erfolgreich beenden. Zusätzlich zu den genannten Schülern ist Britta Drechsler wieder fliegerisch aktiv geworden, mit dem Ziel der Wiedererlangung der Lizenz.

Im Folgenden sind die Ergebnisse unserer Ausbildung dargestellt: Sollte ich jemanden vergessen haben, so bitte ich dies zu entschuldigen. Wie wurden diese Ergebnisse erreicht? Im Schulbetrieb wurden immerhin 1291 Windenstarts und 47 F-Schlepps mit einer Flugzeit von rund 203 Stunden durchgeführt. Für die Ausbildung standen uns 3 Doppelsitzer und 5 Einsitzer zur Verfügung. Personell kann ich auf 17 Segelfluglehrern (SFL) bzw. Assistenten zurückgreifen. Theoretisch klingt das gut, sieht aber in der Praxis anders aus. Von den genannten 17 Personen sind für mich leider nur 10 Segelfluglehrer, davon ein Gastfluglehrer, planbar. Für unsere Zukunft haben wir mit aktuell 4 Assistenten vorgesorgt, die aber jetzt noch nicht voll einsetzbar sind.

Sven Werberger musste unseren Verein aus beruflichen Gründen verlassen. Jens Pirzkall ist aufgrund seines Mitgliedsstatus leider nicht planbar. Was mir ganz besonders nahe geht – Günter Groß hat seine aktive fliegerische Laufbahn beendet. An dieser Stelle möchte ich mich ganz persönlich bei Günter für seine langjährige Tätigkeit in unserem Verein bedanken. Er stand uns über viele Jahre als aktiver Segelfluglehrer zur Verfügung, absolvierte unzählige Starts mit unseren Schülern und bereicherte unser Vereinsleben mit seinen vielen Facetten. Die entstandene Lücke wird schwer zu schließen sein.

Natürlich haben an unseren fliegerischen Erfolgen auch die Windenfahrer einen erheblichen Anteil. Derzeit stehen uns 16 Windenfahrer und unsere 4 SFL-Assistenten für die Planung zur Verfügung. Es wurden im Jahr 2011 Silke Fähnrich und Florian Heilmann zu Windenfahrern ausgebildet. Robert Gärtner und Amir Ali Akbari stehen kurz vor dem Abschluss der Ausbildung.

Mit unserem gesamten „Personalbestand“ ist es uns gelungen 63 Flugbetriebstage, 4 Segelfluglehrgänge, das „Airlebnis-wochenende“, „100 Jahre Fliegen in Kamenz“ und den „Tag der Sachsen 2011“ abzusichern. Ein mächtig volles Programm und ein riesiges Dankeschön an alle Beteiligten.

Die Planung und Durchführung unserer Lehrgänge ist uns in der vergangenen Saison meiner Meinung nach besser gelungen, als im Jahr zuvor. Leider stand die endgültige Lehrgangsbesetzung oft erst kurz vor Beginn der Lehrgänge fest. Meist verhindern berufliche Gründe eine weit vorausschauende Planung. Trotzdem wurde alles sichergestellt und soweit es das Wetter zuließ auch viel geflogen.

Unser Airlebniswochenende, initiiert von der Jugendgruppe, war sehr erfolgreich. Wir konnten vielen Jugendlichen die Schönheit des Fliegens nahe bringen und zwei davon gleich in unseren Verein aufnehmen. **SUPER !** ☺

Ein weiterer Höhepunkt des Jahres 2011 war das Landesjugendvergleichsfliegen in Großrückerswalde. Unsere Mannschaft, bestehend aus Anja Werberger, Robert Gärtner und Florian Heilmann, erkämpfte einen erfolgreichen 3. Platz. Robert belegte in der Einzelwertung sogar Platz 1 und war somit für das Bundesjugendvergleichsfliegen qualifiziert. Hier errichte er immerhin Platz 16. Ich denke, das kann sich sehen lassen.

Noch abschließend ein paar Worte zu unseren Flugbetrieben. Organisation und Absicherung haben weitgehend funktioniert. Doch leider haben einige in unseren Reihen noch nicht begriffen, dass sie selber einen Tauschpartner suchen müssen, wenn sie einen Dienst nicht wahrnehmen können. Hier sollte besser miteinander kommuniziert werden.

Die Auswertung der Flugbetriebe hat sich wesentlich verbessert. Negativ hier – man erreicht nicht mehr alle. Ein ganz gehöriger Teil unserer Flugbetriebsteilnehmer verlässt leider vor der Auswertung den Flugplatz. Diese Tendenz gefällt mir überhaupt nicht.

Unseren Schülern möchte ich für die kommende Saison noch Folgendes mit auf den Weg geben:

- bereitet euch **vor** Flugantritt besser auf eure Übungen vor
- haltet die nächtlichen Ruhezeiten ein
- stellt **vor** Flugbetriebsbeginn eure Essensversorgung sicher

So gerüstet kann es nur noch klappen. Ich wünsche allen einen guten Start in die Saison 2012, große Erfolge und natürlich Spaß.

Karsten Hummitzsch

Herzlichen Glückwunsch

PPL-C:	Anja Werberger, Amir Ali Akbari
Windenfahrer:	Silke Fähnrich, Florian Heilmann
Umschulungen:	
Pirat:	Christian Delenk
	Tom Putzke
	Erik Eichhorn
	Martin Mittendorf
Cobra:	Marcus Menge
LS 4:	Alexander Deutscher

Segelfluglehrerassistent:
Michael Lucas, Tom Schubert, Falk Wettig

Tom Putzke, Theresa Mittendorf; Sven Meißner, Maria Wartmann, Maximilian Fuchs

Tom Putzke, Erik Eichhorn

Anja Werberger, Selina Lange

Von einem der ausflog die Mühle in den Wind zu drehen

Als ich dieses Jahr einmal mehr die Kamenzer Gastfreundschaft genießen durfte und dabei mein altes (und noch aktuelles) Flugbuch durchblätterte, fiel mir auf, dass sich in 2011 meine Segelfliegerlaufbahn zum 25. mal jährte!
Ja ich weiß, manche meinen so alt könne ich noch nicht sein. Aber tatsächlich habe ich 1986 diesen wunderbaren Flugsport begonnen und möchte euch ein paar Stationen aus diesem viertel Jahrhundert berichten:

Irgendwie ist mir die Liebe zur Fliegerei in die virtuelle Wiege gelegt worden. Mein Großvater begründete das GST Ausbildungszentrum in Gera und war dort jahrelang Fluglehrer und Ausbildungsleiter. Somit kam meine Mutter auch schon früh zu dem Vergnügen, Wochenenden am Flugplatz zu verbringen.
Als ich dann im Rahmen der Berufsorientierung im Alter von 14 Jahren gefragt wurde, was ich mal werden möchte, nannte ich meinen Berufswunsch: Berufspilot! Am Tag darauf besuchten einige mir bis dahin unbekannte Herren meine Schule, ließen mich aus dem Unterricht ins Büro des Schuldirektors rufen und sondierten meine ‚politische Tauglichkeit'. Trotz meines gehegten Wunsches konnte ich mich nicht dazu durchringen, zu diesem Zeitpunkt mich auf eine Laufbahn bei der damaligen NVA festlegen zu lassen. Ich wolle erst mal mit dem Segelfliegen beginnen und schauen ob es mir überhaupt liegt.

Zu der damaligen Zeit war mein Großvater seit knapp zwei Jahren verstorben; sein Geist wehte aber noch über dem GST-Ausbildungs-zentrum in Gera-Leumnitz. Diesem Umstand ist wohl zu verdanken, dass ich nach einer kaderpolitischen Überprüfung (Jahre später durfte ich die dafür angelegte Stasi-Akte einsehen) und dem Bestehen der medizinischen Kontrolle ausnahmsweise als Nicht-Offiziersanwärter im Februar 1986 die theoretische Ausbildung anfangen durfte.
Die Ausbildung fand knackig vormilitärisch statt: sechs Uhr wecken, fünfzehn Minuten später mussten die Betten gebaut und im Sportzeug zum Frühsport angetreten sein. Bei Temperaturen teils unter -20 Grad mussten wir uns im Trainingsanzug schon ganz schön anstrengen, warm zu werden. Die Tage waren dann voll mit Theorie und Sport, dazwischen mussten die Kohleheizung versorgt und die Küche, Toiletten und Schulungsräume geputzt werden.
Im Sommer 1986 durfte ich dann, nach vielen weiteren Theoriestunden, absolvierten Prüfungen und etlicher per Hand an den Start zurück geschobenen Bocianen, endlich auf dem vorderen Sitz zu meinem Erstflug Platz nehmen. Gestartet wurde damals fast ausschließlich im F-Schlepp, zur Winde kam ich dann erst viele Jahre später. Ich erinnere mich gut an meinen ersten Segelflug: 800m Auskuppelhöhe über Gera, unter mir die Stadt, ein Fußballplatz, eine Wiese mit Kühen. Zur Landung sagte mein Fluglehrer: „Jetzt hat uns die Erde wieder!" und dieser Ausspruch begleitet mich bis heute in der Wahrnehmung der dritten Dimension, die wir Segelflieger so privilegiert erfahren dürfen. In Gera wurde neben Segelflug auch Fallschirmsport betrieben und das eine oder andere mal wurden die mit Rundkappen in unserer Start- und Landebahn aufgeschlagenen Sprungschüler mittels roter Leuchtmunition aus der Signalpistole zur Eile angetrieben. Die wiederum revanchierten sich dann, als sie mit der An-2 laut knatternd über die 1.Mai-Tribüne flogen, während wir armen Flugschüler am Fuße dieser im Schweiße unseres Angesichts einen Bocian auf Kuller vorbei am nach oben blickenden Publikum über die Straße schoben.

Nach knapp zwei Jahren hatte ich meine Segelfluglizenz erflogen, es folgten Doppelschleppeinweisung, der erste 5h-Flug in Blauthermik, Windenumschulung, die ersten Streckenversuche. Damals durften wir von Gera nur nach Osten oder Norden fliegen, wir hatten gen Westen und Süden strikte Grenzen, die auf unserer Karte und der Flugvorbereitung mit einer dicken rot schraffierten Markierung die Limitationen der fliegerischen Freiheit zeichneten und ab und an sah ich mich trotz mit der russischen Flugsicherung in Altenburg abgesprochenen Höhenfreigaben mit Hubschraubern und Kampfjets auf Augenhöhe konfrontiert. Dauer- und Streckenflüge wurden mit mühselig berußten Barographen dokumentiert und die Auswertung der schwarz-weißen Wendepunktfotos war nur einigen wenigen vorbehalten – Luftbilder waren ansonsten ja verboten. Nach bis zu sechs Stunden Flugzeit lief mir des öfteren auch mal eine undefinierbare Mischung aus Kondensat und Schweiß aus den Kopfhörern des Sprechgeschirrs, die wir damals noch für den Funkverkehr im Cockpit nutzten.
Meiner Begeisterung für den Flugsport kann ich auch meinen PKW-Führerschein verdanken: in Gera herrschte ein Mangel an Führerscheininhabern, die das einzige Rückholfahrzeug für den Bocian-Anhänger, einen W50, fahren durften und somit machte ich meine Fahrschule nicht in einem BMW oder Golf wie heutzutage, sondern auf einem LKW – ohne ABS, ohne Servolenkung.
Die Folgejahre waren von fliegerischen Entbehrungen gekennzeichnet: wegen Studiums in Bremen und diverser Nebenjobs zur Finanzierung meines Lebensunterhalts hatte ich kaum noch Zeit in Gera zu fliegen. Meinen Scheinerhalt stellte ich nicht wenige male nur durch die Mindestanforderungen oder gar Prüfflüge mit Sachverständigen in Gera, Greiz oder Taucha sicher.
Während meiner Studienzeit (ich wurde dann doch kein Berufspilot mehr) folgten Stationen auf der Großen Höhe in Delmenhorst, wo ich mich von K8 auf K6 ‚hocharbeiten' musste und Gastflugrechte in Osterholz-Scharmbek.
Eine besondere Episode ist mir in Erinnerung geblieben: einmal wurde ich auf der Großen Höhe einsitzig mit einer Ka13 mittels einer mau motorisierten Morane knapp über die Baumwipfel direkt in eine Hagelfront geschleppt. Anstatt mich vom Schleppflugzeug

um die Schauer herum ziehen zu lassen, entschied ich mich zum Auskuppeln in 300m und einer verkürzten Segelflugplatzrunde. Das war das Letzte, was die entsetzt zuschauenden Leute am Boden von mir und der Ka13 sahen, bevor ich in der weißen Wand, die den Platz in Windeseile mit Donner und Blitz überrollte, verschwand.
Eine Viertelstunde später fand ich mich von erstaunten Gesichtern umgeben: die Ka13 stand wohlbehalten mitten auf dem Platz und selbst die Bespannung hatte keine sichtbaren Hagelschäden erlitten. Es folgte Schimpfe, Flugverbot – aber auch heimliche erleichterte Schulterklopfer.

Im Frühsommer 1998 zog ich von Bremen nach Dresden und bald hatte ich Kontakt zu Gehbchen, Egbert, Michael Drechsler und Veit Kilimann aus der „königlich-sächsischen Luftfahrzeugmanufaktur“ geknüpft. Veit brachte mich schließlich auch nach Kamenz, wo ich noch 1998 in den Verein eintrat.
Selbst als ich Ende 2000 für über vier Jahre nach Paris zog, standen mir immer die Türen im Fliegerclub offen und der eine oder andere Streckenkilometer wurde Jahr für Jahr erflogen. Mit Veit grub ich mich für den Bocian-Pokal aus 170m über Doberlug-Kirchhain mit einer ‚positiven Null’ derart aus, dass ich am Abend immer noch eine schwarze Handinnenfläche vom Gummi des Steuerknüppels hatte. Selbst in 2011 hatte ich auf dem letzten Schenkel ein paar mal abends ein Außenlandefeld kurz vorm Flugplatz unter mir, um dann noch einen rettenden Bart nach Hause zu erwischen.
Mit Roger Lehmann stand ich mal nach 20km bei schönster Thermik auf einem (jungen) Maisfeld, weil wir zu forsch mit dem Bocian à la Jantar 2b losgeprescht waren (und andere über 300km an diesem schafften). Bei Schönewalde versorgte ich meine Rückholer einen Tag nach dem „Internationalen Mühlentag“ mit Bratwürsten, Bier und einer extra für uns arrangierten Besichtigung der Paltrock-Windmühle, die sogar für uns vom Mühlenmeister in den Wind gedreht wurde.
Mehr als einmal zog ich mutig alleine im Bocian auf Strecke, diverse male saß ich bei Niesky auf dem Acker; schaute mir Wolkenbilder und Sternenhimmel an, wenn die Rückholer schulterzuckend mit einem Pirat-Anhänger aus der dunklen Nacht vor mir auftauchten.
Mit Falk gings im Blauen per Pirat im Minipulk nach Peitz und dort zwischen stinkenden Wolkenfetzen im Kraftwerksrodeo jenseits der Feinvariometer-Begrenzung hoch; mit Max lernte ich das Elbsandsteingebirge und die Höhe von Windrädern besser kennen und über die letzten Jahre konnte ich von Kamenz aus in Piraten diverse bis zu 400km reichende Flüge unternehmen.
Über all die Jahre konnte ich, nicht zuletzt durch das Entgegenkommen und die Unterstützung der Kamenzer, meine Segelfluglizenz aktiv halten und kontinuierlich Stunden, Starts und Strecken-km meinem Flugbuch hinzufügen.
Neben meiner fliegerischen Aktivität habe ich mich immer versucht so gut wie möglich in die allfälligen Vereinsaufgaben einzubringen, beim Bauen der neuen Segelflugwerkstatt und des Klubraums, in Wartungsprogrammen oder als Startleiter.
Ich habe viele Kinder und Jugendliche im Verein heranwachsen sehen; Familiengründungen erlebt und Partnerschaften entstehen und zerfallen gesehen. Letztendlich kann ich daran feststellen, dass es bereits wirklich mehr als zehn Jahre alleine in Kamenz geworden sind.
Ich muss sagen, dass ich bis heute keinen anderen so gastfreundlichen Verein kennengelernt habe! Jedes Jahr durfte ich, egal ob als Vollmitglied oder mit einer temporären Mitgliedschaft, den Flugzeugpark nutzen. Jedes mal stand mir ein Bett, eine Bleibe im Wohnwagen oder dem neuen Schlafraum zur Verfügung. Selbst meine Freunde und Eltern, die mich bei meinen Lehrgangsaufenthalten in Kamenz besuchen kamen, durften unbürokratisch Gästeflüge unternehmen.
An dieser Stelle drücke ich hiermit allen, die mich stets mit offenen Armen empfangen und all dies ermöglicht haben oder mich tags wie nachts vom Acker geholt haben, meinen herzlichen Dank aus. Ich freue mich auf noch viele gemeinsame Tage und Erlebnisse.

Oliver Theilig

DMSt Ergebnisse 2011

Clubklasse Sachsen 157 Teilnehmer

#	Name	Summe
2	Marcus Menge	1867,11
3	Tom Schubert	1865,82
9	Florian Heilmann	1684,85
11	Max Heilmann	1658,25
12	Falk Wettig	1656,05
14	Michael Lucas	1577,99
23	Wolfgang Dietz	1319,64
33	Lutz-Peter Kern	1065,59

Standardklasse Sachsen 39 Teilnehmer

#	Name	Summe
6	Max Heilmann	2006,51
10	Tom Schubert	1451,70
17	Alexander Deutscher	800,97
22	Wolfgang Ferner	606,82
24	Andreas Gehb	592,11
35	Bernd Dunkel	133,10

Offene Klasse Sachsen 19 Teilnehmer

#	Name	Summe
4	Robert Mammitzsch	1538,37
8	Karsten Hummitzsch	1160,40
11	Falk Wettig	1075,97
18	Olaf Heinze	239,55

DMSt-Rangliste Sachsen 246 Teilnehmer

#	Name	Summe
7	Max Heilmann	2274,73
18	Tom Schubert	1867,57
19	Marcus Menge	1867,11
24	Falk Wettig	1757,13
27	Florian Heilmann	1684,85
35	Michael Lucas	1577,99
37	Robert Mammitzsch	1538,37
51	Wolfgang Dietz	1319,64
64	Karsten Hummitzsch	1160,40
70	Lutz-Peter Kern	1065,59

Flugschülerabschlussbericht

Amir (17) absolvierte erfolgreich die letzten Hürden

Alles hat mal ein Ende – so auch die Flugschülerzeit. Wieder ein Abschnitt geschafft – endlich Lizenz.
Nachdem sich das Jahr mit dem guten Wochenendwetter doch eine Menge Zeit gelassen hat, ging die Übungsstreckenfliegerei doch eher suboptimal vonstatten, was ein kleiner Stapel von unfertigen Flugaufträgen in meiner FCK-Schublade erahnen lässt. Naja, irgendwann klappte es dann mit der ersten Übungsstrecke, die dank top Wetter auch kein Problem darstellte.
Dann am 16.07, ausgerechnet an meinem Geburtstag, blieb ich noch auf dem Flugplatz, weil der Wetterbericht einen guten Flugtag voraussagte. Nun war die Strecke Klix und zurück dran. Leider bin ich erst gegen halb zwei gestartet, was den Anschluss an den nun schon fortgeschrittenen Thermiktag mit Basishöhen von 1700-1900m schwierig machte. So krackselte ich zusammen mit Jens Pirzkall, der seinen Jantar flog, eine Dreiviertelstunde im Platzbereich herum, dann hatte ich endlich Anschluss an die Wolken gefunden und konnte Richtung Klix abfliegen. Da die Wolken im Süden nicht so gut aussahen musste ich einen kleinen Umweg fliegen. Dabei bin ich eigentlich nicht einmal wirklich tief gekommen. Aus dem Gleitbereich des Flugplatzes herauszufliegen ist zwar eine neue Erfahrung, aber solange man an den Wolken dranbleibt fühlt man sich in sicheren Höhen geborgen. Komischerweise fand ich den Hinflug nach Klix trotzdem etwas beschwerlich, da irgendwie die "etwas besseren" Bärte gefehlt haben.
Schließlich bin ich dann über den Flugplatz Klix geflogen und trat nun den Heimweg an. Der Rückflug war dann eigentlich relativ unspektakulär, nach 52 "ausgeschriebenen" Kilometern und 73 DMST-Kilometern rollte dann der Pirat wieder auf der Kamenzer Wiese aus.
Alles in Allem hatte ich also einen sehr schönen Geburtstagsflug, außerdem war der 50km-Flug für die Lizenz im Kasten, ein weiterer wichtiger Meilenstein war geschafft. Weiterhin wurden an dem Tag mehrere 500er geflogen, so ist Flo zusammen mit Micha sein erstes 500er geflogen.
Die nächsten Wochen bin ich dann noch einige Übungsstrecken geflogen, um die benötigte Anzahl an Selbigen zu erreichen. Dann war es endlich soweit: Der Ausbildungsnachweis war komplett, die Anmeldung zur praktischen PPL-C Prüfung wurde ausgefüllt und abgeschickt.
Dann am 3. Oktober gegen 13 Uhr rief Lutz vom Fluglehrerlehrgang aus Oschatz an, mein Prüfer habe bereits das Schreiben von der Landesdirektion bekommen und da nicht mehr viele Flugbetriebstage waren und sich das Wetter verschlechtern sollte, fragte er mich ob ich in den nächsten 2-3 Tagen Zeit hätte nach Oschatz zu kommen.
Die Gelegenheit am Schopf gepackt, stand ich 15:30 Uhr auf dem Flugplatz in Oschatz. Dort konnte ich dann endlich mit meinem Prüfer die 3 Flüge machen. Soweit hat alles gepasst und zufrieden konnte er mir als Erster zur bestandenen Lizenzprüfung gratulieren.
Endlich geschafft! Von diesem Moment träumt jeder Flugschüler...
Am nächsten Wochenende gabs dann in Kamenz noch den obligatorischen Distelstrauß und bald hielt ich meine Lizenz in den Händen. Ein tolles Gefühl!
"Lizenzer" zu sein heißt einerseits unabhängig zu sein von Fluglehrern und endlich vollkommen alleine fliegen zu können, andererseits aber auch eine ganz neue Verantwortung zu haben, man ist nun vollständig für sich selbst verantwortlich.
Insgesamt kann ich eigentlich auf eine schöne Flugschülerzeit

zurückblicken: Highlights wie der erste Alleinflug, der DuoDiscus-Flug oder das erste Mal an einer Wolkenbasis werden sicher noch lange in guter Erinnerung bleiben.
Ich denke, dass sich in Sachen Ausbildung bei uns so Einiges in den letzten Jahren getan hat: als ich angefangen habe, musste man sich als Flugschüler noch selber sehr viel kümmern, um halbwegs voranzukommen; heute wirkt alles organisierter und orientierter, was mitunter auch nicht zuletzt der erfreulich großen Anzahl an Flugschülern geschuldet ist.
Auf jeden Fall freue ich mich riesig auf die kommende Saison, dann kann's richtig losgehen. In dem Sinne allen eine unfallfreie Flugsaison 2012 mit maximalen Erfolgen!

Amir Ali Akbari

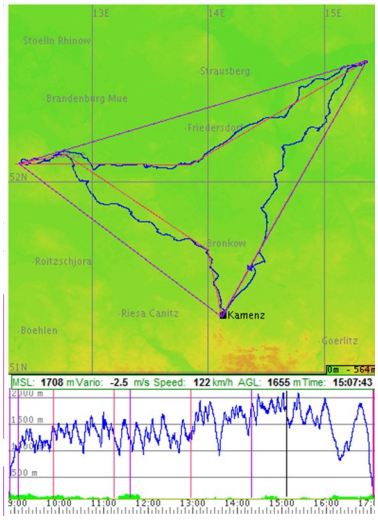
Jahressportkalender 2012

03.03.	Versammlung Windenfahrer und Fluglehrer
04.03.	Jahreshauptversammlung
24.03.	Leistungsprüfung Winden und Werkstattflüge
31.03.	Erster Flugbetrieb
06.04. - 15.04.	Osterlehrgang
12.05. - 20.05.	Leistungslehrgang
15.06. - 17.06.	Airlebniswochenende
28.07. - 11.08.	Sommerlager
12.08. - 19.08.	Streckenfluglehrgang für Gäste
20.10.	Landewettbewerb
20.10. - 26.10.	Herbstlehrgang
27.10. - 28.10.	Abrüsten
10.11.	Streckenflugparty
15.12.	Weihnachtsfeier

Voneinander lernen – Ein toller Lehrflug mit Blondi

Die erste Ferienwoche war schon fast vergangen und somit auch die erste Woche des Sommerlehrgangs 2011.
Das Wetter war die ganze Woche lang durchwachsen und endlich sollte es soweit sein, mal richtig lang zu fliegen. Mit dem Hintergedanken, noch ein wenig für die Quali der Junioren in Stölln zu üben, warteten wir sehnsüchtig auf einen wunderbaren Tag, welcher der 16.07.2011 zu sein schien. Am 15.07. schauten wir am Abend erwartungsvoll in den „Top-Therm“ und „Wetter-Jetzt“. Mit dem Wissen und der Analyse von Tom, Blondi und Max schien klar, dass der 16.07 ein richtig guter Tag werden soll.
Also bereiteten wir am Abend noch die wichtigsten Sachen vor und gingen pünktlich schlafen, um unnötigen Stress am Morgen zu verhindern. Motiviert standen wir auf und räumten die Halle aus, es war bereits sehr warm und die ersten Cumulis waren zu sehen. Alle halfen dabei die Leistungsflieger aufzurüsten und fertig zu machen, damit auch der Schulungsbetrieb wieder fortgeführt werden konnte. Nun galt es sich noch Gedanken um eine sinnvolle Strecke zu machen. Ich fragte Blondi, ob er mir etwas empfehlen würde und rief Max an, damit ich eine möglichst gute Strecke planen konnte. Dabei hatte ich die Idee, dass man ja auch was von den Erfahrenen lernen könnte. Somit entschloss ich mich Blondi zu fragen, ob wir gemeinsam fliegen wollen. Eigentlich wollte er schon mit Robert fliegen, jedoch entschied er sich, mit mir einen Teamsegelflug zu machen. Wir einigten uns auf eine gemeinsame Quatschfrequenz, planten die ungefähre Abflugrichtung, aber ließen uns alle Streckenoptionen offen. Alles gecheckt und eingepackt, saßen wir auch schon in unseren Fliegern am Start. Blondi flog die LS4 und ich die LS1-39.

Seil straff! Und schon ging es in die Luft, es war ein aufregendes Gefühl, zu wissen, dass man mit jemandem fliegt, der viel mehr Flugerfahrung hat und sich an so einem tollen Tag bereit erklärte im Team zu fliegen.
Als Erstes wollten wir auf den Fläming und flogen über Bronkow in Richtung Lüsse. Die Steigwerte waren mäßig und teilweise war es schwer die Bärte zu finden. Da fing Lektion 1 an. Wie finde ich unter welchen Wetterbedingen den Bart? Des Weiteren erklärte mir Blondi die wichtigsten Grundlagen des Teamfluges, damit wir über den Tag auch gut zusammen arbeiten konnten. Da ich auf dem Muster LS1 so gut wie keine Erfahrung hatte, war es schwer auch alle Bärte gut zu kurbeln. Mit viel Geduld und Spucke gab mir Blondi zahlreiche Tipps. Nach einigen weiteren Bärten funktionierte die ganze Sache dann auch schon viel besser. In Lüsse trafen wir Max, er flog von Görlitz aus gemeinsam mit Benjamin Schüch. Wir standen nun vor der Frage, ob wir um Berlin fliegen oder eher südlich von Berlin nach Polen düsen und dann wieder heim. Letztendlich entschieden wir uns für die polnische Variante. Weiter ging es in Richtung Nedlitz, jedoch mussten wir schon zeitig die erste Wende setzen, da die Steigwerte stark nachließen. Also ging es mit Tempo südlich an Berlin vorbei nach Polen.
Mit hervorragender Sicht auf Berlin und den Fernsehturm mussten wir zusehen, unseren Zeitplan gut auszufliegen, denn Blondi setzte uns die zweite Wende spätestens 16:30 Uhr bei Trezebow in Polen. Der Fläming ließ uns nicht im Stich. Er bot uns sehr gute Möglichkeiten und Steigwerte, um schnell voranzukommen. Kurz vor der Oder dann ein blaues Loch. In Polen bot sich uns aber eine fantastische Wolkenoptik. Also ab und durch! Angekommen mussten wir zusehen, einen möglichst guten Einstiegsbart zu finden. Da kam es uns gerade recht, als Benny uns den „Bart des Tages“ an der neuen Raststätte durchgab. Als wir ankamen sah man nur noch einen Rotax-Falken wegsteigen. Wir dachten uns, wenn der so gute steigt, dann können wir das schon lange. Nach ein paar Zapplern schlug das Vario voll an und wie im Fahrstuhl ging es nach oben.
Es war ein atemberaubendes Gefühl. Bis auf 1900m sind wir gekommen und dann mit Speed weiter ins fremde Land. Polen war für mich neu, Blondi hingegen konnte uns mit seinem sicheren navigatorischen Umgang und seiner Erfahrung super voranbringen. 16:30 wendeten wir und hatten noch 179 km bis nach Hause auf dem PDA stehen. Für mich schien das Alles unglaubwürdig, aber Blondi beruhigte mich und wir glitten die Wolkenstraßen entlang und mussten kaum kurbeln. Es machte sich der unfassbare Gedanke breit, das erste Mal über 500 km in meinem Leben geflogen zu sein. Um mir das Verantwortungsgefühl im Teamflug beizubringen, ließ er mich die weiteren Entscheidungen treffen, sodass wir bei Eisenhüttenstadt wieder über die Grenze nach Deutschland flogen. Die Steigwerte waren mittlerweile abgeschwächt, aber wir kämpften weiter. Nun wurden die Sprünge zwischen Wolken immer größer und der vertikale Abstand machte sich langsam bemerkbar, sowie der Leistungsunterschied von der LS1 zur LS4. Blondi kam nun immer höher an und irgendwann merkte ich vor Spremberg, dass es nicht mehr reicht. AGL hatte ich nun nur noch eine Höhe von 680m. Für die letzten 30 bis 40 km nach Hause hätten diese nicht gereicht.
Blondi war schon ein Stück vorausgeflogen und ca. 150m höher. Ich scheute mich nicht zu fragen, ob er warten würde. Er nahm das Tempo raus, suchte für mich mit nach Steigen, bis wir beide ziemlich tief über Spremberg hingen. Ich war in diesem Moment so aufgeregt und glücklich zugleich, da Blondi als echter Kamarad half und sich selber in diese Höhe begab, nur um mich nicht allein zu lassen und uns nach Hause zu bringen. Mit 0,1m/s Steigen motivierte mich Blondi über Spremberg, dass wir es sicher irgendwie schaffen würden. Das war dann wohl die Kurbelprüfung, bei der ich alles über den Tag Gelernte anwenden musste. Wir kämpften und kämpften, bekamen jedoch keinen Anschluss. Wir trennten uns, um ein größeres Arial nach Steigen abzusuchen. Es war nichts zu finden. Mögliche Außenlandefelder checkten wir, bis es auf einmal zappelte.
Neu motiviert kreisten wir links ein und siehe da mit 0,5m/s schienen wir noch eine Chance zu haben. Im weiteren Verlauf stieg die Nadel bis auf teilweise 2m/s und wir waren wieder im



Rennen. Es ging noch einmal bis auf 1800m und diese Erleichterung in uns ließ uns nicht mehr los.
Über den Tagebauseen machten wir noch ein kleines Fotoshooting, wobei Blondi einige sehr tolle Schnappschüsse machte. In Kamenz angekommen, nach 8 Stunden und 6 Minuten, konnte ich mir mein Grinsen nicht verkneifen. Hierbei möchte ich mich noch einmal bei allen Flugbetriebsteilnehmern für die tolle Unterstützung bedanken, sowie bei meinen Eltern für das Flugzeug und Blondi für seine Geduld und den wunderbarsten Flug, den ich bisher hatte!

Florian Heilmann

Der kleine Traum vom Fliegen

Maria Wartmann (14)über die ersten Eindrücke im FCK

Mein „kleines Abenteuer“ vom Fliegen begann Mitte Juli, im Sommerlehrgang. Es eröffnete sich eine komplett neue Welt für mich! An meinem ersten Tag ging am Anfang irgendwie wohl noch nichts los, es war 10Uhr morgens und wir hatten einen Pavillon aufgebaut, um uns vor der brennenden Sonne zu schützen und saßen nun gemütlich darunter, um die Hitze etwas erträglicher zu machen. Ungefähr eine halbe Stunde später ging dann der Flugbetrieb los und zwar mein erster als Flugschüler. Ich durfte Seil-einkuppeln und beim Flugzeugschieben an der Fläche stehen (das war wahnsinnig spannend für mich!). Begeistert hat mich jedoch immer noch am meisten der Windenstart, wie steil die Flieger in den Himmel starteten und wie viel Kraft das dünne Stahlseil wohl aushalten musste. Jeder half mir, wo er konnte, wenn ich ein Problem hatte.
Allmählich wurde mir auch schon der Funk erklärt, naja eher sowas wie Alpha, Delta, Bravo – die Kennzeichen der Flugzeuge. Ein paar der anderen Flugschüler zeigten mir auch den Innenaufbau des Flugzeugs Bocian, inklusive die einzelnen Instrumente. Auch das kam mir am Anfang sehr viel vor, meine ersten Gedanken daher: „Wie soll man sich auf das alles konzentrieren können?“ und „Bald werde ich mit sowas fliegen können!“.
Während der Mittagspause saß ich dann mit ein paar anderen unter den Tragflächen und unterhielt mich ein wenig (der Schatten unter der Tragfläche schien mir doch noch der kühlste Ort auf dem ganzen Flugplatz). Nach der kleinen Pause versuchte ich so oft zu helfen, wie ich konnte. An diesem Tag landeten auch sehr viele Motorflugzeuge, dazu auch noch eine Antonov 2, der größte Doppeldecker der Welt! Das war schon sehr spannend. Der Tag neigte sich dann allmählich dem Ende zu, die letzten Segler starteten in die untergehende Sonne und den rot getränkten Himmel. Zum Fliegen kam ich an diesem Tag leider nicht mehr, doch es war bis dahin auch so schon spannend genug. Nach dem Einräumen kam auch noch eine kleine Auswertung des Tages. Am Abend saßen wir dann alle noch gemütlich am Tisch und unterhielten uns, bis schließlich um 11Uhr Bettruhe angesagt war – zumindest für die Flugschüler. Ich konnte den nächsten Tag kaum noch erwarten.
Früh um 8:30Uhr ging es dann auch schon wieder für die Flugschüler los: das Briefing. Wir setzten uns mit einem der heutigen Fluglehrer draußen an einen Tisch in der Morgensonne, jeder holte seinen Ausbildungsnachweis heraus und er schaute nach, was jeder Schüler heute so benötigte und welche Flugzeuge in Frage kommen (bei mir stand logischerweise noch nichts drin). Mein erster Punkt war beispielsweise das Geradeausfliegen. Dann stellte der Fluglehrer – je nach Zeit – eine Frage, die der Schüler auf seinem Ausbildungsstand wissen müsste (was manchmal schon echt lustig sein konnte). Gegen 9Uhr kamen dann auch die Lizenzpiloten und Windenfahrer dazu. Schon doof, als eingeteilter Windenfahrer muss man den ganzen Tag bei der Hitze auf der Winde sitzen und kommt nicht zum Fliegen. Nach ein paar Besprechungen über die Startrichtung (30° oder 210°), über Windstärke und wie viele Leute anwesend sind, wurde dann auch die Halle ausgeräumt und der Start aufgebaut, ich half beim Aufbau der Startfähnchen (links neben der Startbahn) und des Lande-T’s (links neben der Landebahn).
Dann begann auch schon wieder der Flugbetrieb. An dem Tag erlebte ich sogar meinen ersten Seilriss (als Betrachter von unten, natürlich). Es sah schon spektakulär aus, wie die Flugzeuge von einer steilen Lage von oben in einen beinahe Sturzflug übergingen, was mir später mit „Fahrt aufholen“ erklärt wurde. Der restliche Tag verlief derweilen „normal“, es war wieder sehr warm und die Sonne brannte, bis ich am Abend dann doch als Letzte noch ins Flugzeug steigen durfte. Es war ein tolles Gefühl, vorne in so einem Segelflugzeug zu sitzen. Ich wurde angeschnallt, mein Fluglehrer stieg ein und dann ging es auch schon los (den Startcheck bekam ich dann auch das erste Mal mit). Ich hörte ein „Seil straff“; das Seil wurde angezogen; „Fertig“; da rollte der Flieger auch schon los, das kam mir vor wie Achterbahnfahren. Kaum nach einer halben Minute oben angekommen, erschloss sich für mich eine neue Welt – von oben! Ich war regelrecht begeistert von dem Anblick von Kamenz und Zschornau, wie klein die Häuser auf einmal waren… Dann folgte auch gleich die 1. Kurve, danach die 2. Und jetzt kommen wir auf eine wichtige Sache zurück – das Geradeausfliegen. Jaja, das klingt vielleicht ziemlich leicht – ist es aber am Anfang wirklich nicht, wenn man noch kein Gefühl für das Flugzeug hat! Kaum war ich am Steuer, drehte sich das Flugzeug echt überall hin weg – nur nicht in die Richtung in die ich wollte! Nach ein paar verzweifelten Versuchen, das Flugzeug zu steuern, hatten wir dann nur noch 200m. Das war die Höhe, in der wir allmählich landen mussten. Der Fluglehrer übernahm das Steuer und flog die 3. Kurve, dann die 4., bis wir in den Landeanflug kamen. Die Landeklappen wurden ausgefahren und wir begannen zu sinken. Nach dem Aufsetzen und Ausrollen kamen schon alle an, um das Flugzeug in die Halle zu schieben. Nachdem ich ausgestiegen war, war ich zugleich total begeistert, jedoch auch deprimiert – begeistert, wie toll das Fliegen ist und deprimiert, wie kurz der Flug doch gewesen ist (mir fiel auf, dass ich nicht mal dazu gekommen war mir die Instrumente im Flug richtig anzusehen). Nach dem Einräumen der Flugzeuge kam wie gehabt eine kleine Auswertung. Ein sehr spannender Tag für mich!
So komme ich zu dem Entschluss – als Segelflieger muss man nicht nur keine Angst vor der Höhe haben, man muss auch ein klein wenig lebensmüde sein ;)

Maria Wartmann

18. Canitzer Streckenflugwoche

Kamenzer Junioren ganz vorn dabei!

Wieder einmal können die Kamenzer Segelflieger stolz auf ihre Jugendarbeit sein. Bei der in Riesa stattfindenden Streckenflugwoche holten sich Kamenzer Juniorpiloten gleich in 2 Wertungsklassen den Siegerpokal.

Mittlerweile ist die Teilnahme „der Kamenzer“ bei der Streckenflugwoche schon zu einem festen Bestandteil in der jährlichen Planung geworden. Die freundschaftliche, entspannte und familiäre Atmosphäre wissen mittlerweile immer mehr zu schätzen, was das mit über 50 Teilnehmern besetzte Starterfeld aus dem gesamten Bundesgebiet deutlich zeigt.

Mit vielen positiven Erinnerungen verbleibt auch die letzte Streckenflugwoche in den Köpfen der Teilnehmer, es konnte an 7 Wertungstagen geflogen werden.

Lutz kämpfte sich frohen-mutes jeden Tag aufs Neue mit dem „Piraten 75“ durch das Wolkenmeer und die Oberlausitz. Sehr zur Freude aller, schaffte er es jeden Tag die Canitzer Segelwiese zu erreichen. Dies allein ist angesichts der nicht immer einfachen Bedingungen eine wahre Meisterleistung. Ein echter Piratflieger ohne Furcht und Tadel eben!

Die Junioren sorgten einmal mehr für positive Schlagzeilen. Marcus Menge absolvierte in der kleinen Clubklasse einen Wettbewerbseinstand, der sich sehen lassen kann. Sicherlich haben die Gestandenen und Wettbewerbserfahren nicht mit diesem Namen gerechnet. Seine Unbefangenheit gepaart mit einem guten Leistungsstand machten die LS1 „LG“ zur wahren Rennmaschine und so zauberte er Tag um Tag atemberaubende Rennen in den Himmel. So sicherte er sich mit Bravour den 1.Platz.

Florian Heilmann startete ebenfalls in der kleinen Klasse mit einem Astir. Er konnte dort mit einem guten 8. Platz ebenfalls viel Erfahrung sammeln und merkte, dass kleine Fehler bei einem Wettbewerb schnell mit schlechteren Platzierungen oder gar Landungen im Vorgarten bestraft werden können-kein Problem jedoch in Riesa, zum Tagessieg oder eben als Trostpreis gibt es einen großen Sack Nudeln für den Sportler.

In der großen Clubklasse wurde der Fliegerclub ebenfalls würdig vertreten. Max Heilmann und Tom Schubert standen in den Startlöchern und waren heiß die leeren Studentenmägen mit der begehrten Teigware des Hauptsponsors zu füllen.

Dies gelang ihnen dank eines äußerst harmonischen und effektiven Teamfluges sensationell gut. Die Erfahrungen, welche beide einige Wochen zuvor bei der Polnischen Staatsmeisterschaft gesammelt hatten, konnten wirkungsvoll umgesetzt werden, ein Flug mit einem 112 km/h Schnitt sowie 5. Tagessiege (von 7 möglichen) konnten auf das Teamkonto gebucht werden.

Somit war der Weg zum Gesamtsieg für die beiden gesichert und die Wettbewerbskennzeichen „9“ und „LSF“ haben einen bleibenden Eindruck hinterlassen.

Letztendlich doch ein kaum noch zu übertreffendes Ergebnis, bleibt abzuwarten wie es im nächsten Jahr läuft und wenn nicht dann ist Riesa trotzdem immer eine Reise wert. Das große Engagement, mit dem der kleine Verein diesen Wettbewerb ausrichtet, ist wirklich beeindruckend. Wo wird man sonst bei der Landemeldung mit dem Vornamen begrüßt.

Tom Schubert

Wettbewerbsauftakt 2011 in Klix

Wie jedes Jahr machte sich eine kleine Gruppe von uns auf nach Klix. Gleich der erste Wertungstag weckte uns mit viel Sonnenschein. Der Optimismus war groß und wir konnten es kaum erwarten in die Lüfte zu kommen. Nach dem Eröffnungsbriefing eilten wir ins Grid. Die Jantare warteten bereits und nach 131km zum Aufwärmen mit einem 90er Schnitt waren wir gerüstet für die nächsten Tage. Den zweiten Tag lief es dann nicht so gut für uns. Vielleicht war es auch nur der benötigte Anlauf, welcher uns am dritten Tag ganz nach vorne bringen sollte. Dieser bescherte uns typisches Jantar-Wetter, der etwas straffere Wind pustete die Libellen weg und uns nach vorn. Kilometer für Kilometer ging es geradeaus, bei 2000m Basis ein Genuß. Am Ende des Tages waren wir absolut zufrieden, was auch glatt mit dem Tagessieg belohnt wurde.

Die nächsten Tage konnten wir leider nicht fliegen. Am 03.05. wurden wir sogar von regem Schneetreiben geweckt. Deshalb versuchten wir uns mal im Geo-Caching am Löbauerberg.

Ganz so einfach sollte es jetzt nicht mehr werden, schwieriges Wetter, bei dem ein Kaltfrontausläufer interessante Wolken an den Himmel und uns Eis auf den Flächen bescherte, machten uns zu schaffen - Landwirtschaftliche Nachforschung auf Ackerflächen inklusive. Dies sollte aber noch nicht alles gewesen sein, eine weitere AAT Aufgabe über 450km mit einem guten Mittelfeld-Platz machten Mut für die letzten beiden Tage in schwacher Blauthermik.

Jedoch wurde durch große Pulks die Freude deutlich getrügt und die Teamfliegerei etwas erschwert.

Am Ende muss man sagen, dass wir wiedermal gute Leistungen zeigen konnten und ein guter Teamflug „uns“ den „Pokal des besten Juniors“ einbrachte. Nicht zu vergessen sind natürlich unsere beiden Wilga Piloten Ralph, Dirk und natürlich dem Flugleiter Lutz, welche wieder einmal eine große Hilfe waren und mit dazu beigetragen haben, dass Klix 2011 für uns in guter Erinnerung bleibt.

Max Heilmann / Tom Schubert

Falk mit der IFR im schnellen Endanflug auf Klix

Streckenflugentwicklung im Verein

Der Streckensegelflug in Kamenz ist ein Selbstläufer geworden. Nur die Andeutung einer guten Wetterlage reicht aus, um ein morgendliches Treiben an den Anhängern auszulösen. Dank der breiten Akzeptanz und den guten Rahmenbedingungen muss niemand an einem guten Tag die Wolken nur vom Boden aus beobachten. Auch Wettervorbereitung, Streckenplanung und die Nutzung der modernen Medien und Navigationstechnik ist für die meisten zur Routine geworden, sodass auch 2011 wieder sehr gute Vereins- und Einzelleistungen erbracht wurden. In der DMSt-Vereinswertung verfehlten wir zwar nach einem knappen Kopf an Kopf Rennen den 2. Platz, waren aber trotzdem Sieger der Herzen, da einige Flüge aus verschiedenen Gründen nicht in die Wertung eingingen, die das Rennen für uns entschieden hätten.

Im Vergleich zum Vorjahr konnten wir die Vereinsleistung wieder leicht steigern, trotz der wettertechnisch verkürzten Streckenflugsaison. Das gute Wetter lag 2011 in den Monaten Mai und Juni und nach einem letzten Wetterglück Mitte Juli, verabschiedete sich die Thermik fast vollständig. Der anschließende goldene Herbst war aber leider für die thermisch zu kurz Gekommenen nicht wirklich eine Entschädigung. Naja, nächstes Mal. Der sehr gut praktizierte Teamflug und der offene Erfahrungsaustausch der Wissensträger führten vor allem im Juniorenbereich wieder zu sehr guten Ergebnissen. Im Sachsenkader platzierten sich wie seit Jahren wieder 6 Kamenzer Piloten und diese belegten wie gewohnt die vordersten Plätze in den sächsischen Juniorenwertungen. Der größte Erfolg ist der bundesweit erzielte 2. Platz in der Juniorenmannschaftswertung bei 757 teilgenommen Mannschaften. Sogar der Sieg war in greifbarer Nähe, aber leider wurde im Mai bei der Streckenplanung auf das falsche Pferd gesetzt und die erhoffte zweite Chance stellte sich dann in der zweiten Jahreshälfte nicht mehr ein. Schade.

Dass man auf einem Wettbewerb meist mehr lernt als in einer ganzen Streckenflugsaison am Heimatplatz beweisen mal wieder unsere Piloten, die auf 5 verschiedenen Wettbewerben mit 15 Teilnahmen glänzten und dort sogar zu den Besten gehörten. Diese Piloten sind es dann auch, die von Kamenz aus die größten und schnellsten Strecken an den Himmel zaubern.

Das Erfliegen von Leistungsabzeichen wurde 2011 so gut wie gar nicht verfolgt, obwohl im Jahr zuvor das Bewusstsein dafür eigentlich geschärft wurde. Für 2012 sollten wir uns in dem Punkt wieder ins Zeug legen mit mehr Konsequenz im Erfliegen ausgeschriebener Strecken.

Betrachtet man die Verteilung der erbrachten Streckenflug-kilometer mit Vereinsflugzeugen und Flugzeugen in privaten Haltergemeinschaften bzw. Charterungen, dann setzt sich der letztes Jahr angedeutete Trend weiter fort. Bereits etwas mehr als die Hälfte der für Kamenz gemeldeten Kilometer werden auf „Nicht-Vereinsflugzeugen“ erbracht. Ich hoffe, dass wir diesen Vergleich in den nächsten Jahren wieder zu Gunsten des Vereins verschieben können. Mit der Neuanschaffung des Juniors ist da sicher der erste Schritt in diese Richtung getan.

Zum Abschluss noch ein Appell an alle Mitglieder, die sich im jährlichen Dienstplan wiederfinden. Der Plan wird Anfang des Jahres bekannt gegeben und ist per Aushang und Internet für jeden verfügbar. Im Allgemeinen wird der Plan auch gut eingehalten, aber die Ausnahmen (Vergessen, Verschlafen, Verlesen,…) können vor allem an Tagen, an denen mit viel Optimismus auf einen Streckenflug gehofft wird und der Tag dann auf der Winde endet, doch zu ungewolltem Frust führen. Also bitte: Plan lesen, und einhalten. Und falls mal ein Tausch notwendig ist, dann rechtzeitig. Freitagabend rumtelefonieren, wer Samstag den Dienst übernehmen kann, zählt nicht als rechtzeitig. Ich denke eine Woche vorher ist Teil des guten Umgangs miteinander, den wir stets pflegen sollten.

Michael Lucas

Aufteilung der Streckenflugkilometer

Vereinsflugzeuge (12 Flz.)				
Flugzeug	**Flüge**	**Anteil FCK**	**km**	**Anteil FCK**
Pirat	36	15,79%	5230	9,76%
LS 1	31	13,60%	8333	15,55%
LS 4	25	10,96%	7884	14,71%
Cobra	14	6,14%	2538	4,73%
Puchacz	7	3,07%	955	1,78%
Foka 4	3	1,32%	424	0,79%
Bocian	2	0,88%	276	0,51%
Σ	**118**	**51,75%**	**25641**	**47,84%**
Mitglieder FCK mit Privat- oder Charterflugzeug (10 Flz.)				
Flugzeug	**Flüge**	**Anteil FCK**	**km**	**Anteil FCK**
D-9609	29	12,72%	7460	13,92%
D-2497	17	7,46%	5370	10,02%
D-2287	16	7,02%	4049	7,55%
D-8031	10	4,39%	1878	3,50%
D-9951	10	4,39%	1661	3,10%
D-0439	8	3,51%	2545	4,75%
D-7692	7	3,07%	1367	2,55%
D-4555	6	2,63%	2505	4,67%
D-2207	4	1,75%	727	1,36%
D-4157	3	1,32%	395	0,74%
Σ	**110**	**48,25%**	**27958**	**52,16%**
Σ	**228**	**100,00%**	**53598**	**100,00%**

Man könnte meinen eine Fotomontage. Weit gefehlt. Fotografengeschick mit Fliegerglück vereint. *:)*

Bericht Schatzmeister

Das Amt des Schatzmeisters nimmt in allen Vereinen eine zentrale Rolle ein, da er als Erster wichtige Trends und Fehlentwicklungen anhand der Einnahmen und Ausgaben entdecken kann. Auf diese muss der Vorstand dann mit viel Fingerspitzengefühl, aber auch mit klarer Linie reagieren, um den Spagat zwischen einer wirtschaftlichen Führung und den vielen verschiedenen Bedürfnissen und Erwartungen der Mitglieder zu schaffen.

Im letzten Jahrzehnt war die Schatzmeisterei im Fliegerclub Kamenz neben den inhaltlichen Herausforderungen auch mit vielen Befindlichkeiten behaftet. Mit der Neuwahl des Vorstandes im März 2011 fand ein wichtiger Generationswechsel statt, der endlich viel mehr Ruhe in den Verein brachte .

Die Übernahme aller Schatzmeisteraufgaben meines Vorgängers erfolgte schrittweise, sodass ich mich nach und nach in das komplexe Aufgabenfeld einarbeiten konnte, was aber sehr gut strukturiert auf Basis moderner Technik geführt wurde. Ich konnte sozusagen in einen bereits aufgespürten guten Bart einsteigen, um diesen nun optimal zu zentrieren. Was wurde nun im Jahr 2011 konkret erreicht? Um diese Frage zu beantworten muss man das Tätigkeitsfeld des Schatzmeisters klar unterteilen in den Flugsportverein und die Flugplatzbetreibung.

Fangen wir mit der Betreibung an, da hier der größere Teil der Arbeit zu bewältigen war. Wichtigste Aufgabe war es, das Problem der längst bekannten personellen Unterbesetzung zu lösen, damit der Verein die Betreibung erfolgreich fortführen kann. Mit großen Anstrengungen und langen Gesprächsrunden mit dem Aufsichtsrat der Flugplatz Kamenz GmbH konnte schließlich ein Konsens gefunden werden, sodass der Betreiberzuschuss die Festanstellung eines dritten Flugleiters ab 2012 möglich macht. Dafür möchte ich mich nochmal im Namen der Flugleiter und des Vorstandes ausdrücklich bei den Gesellschaftern bedanken. Auf dieser neuen personellen Basis sind nun viele Verbesserungen im Gange, damit die Flugleiter zukünftig auch den Bereich der Finanzverwaltung selbstständig führen können. Insgesamt zeigte sich im Geschäftsjahr 2011 eine gute Entwicklung des Flugplatz Kamenz mit sehr positivem Trend der Flugbewegungen (über 18.600, so viel wie noch nie seit zivilem Bestehen). Auf dieser Basis konnte eine stabile Einnahmensituation in der Betreibung erzielt werden.

Kommen wir nun zum Flugsportverein. Neben der Einarbeitung in alle Zahlungsvorgänge galt es die bestehende Mitgliederverwaltung und Flugdatenbank, bisher von Sven Werberger geführt, zu übernehmen. Ich lernte die AMEavia Software als sehr effektives und hilfreiches Werkzeug schnell kennen und schätzen. Auch fand ich wertvolle Unterstützung bei der Erstellung der Flugabrechnung bei Karin Hummitzsch und Andreas Gehb. Danke dafür.

Viele kleine Verbesserungen, aber auch eine Große (Gebäudeversicherung) konnten im Bereich der Versicherungen erzielt werden. Auf Basis einer detaillierten Analyse aller bestehenden Versicherungen wurden Leistungserhöhungen bzw. Kostenersparnisse realisiert. Hier nochmal vielen Dank an Silke Fähnrich, die mich dabei sehr gut unterstützt hat. Durch den Verkauf verschiedener nicht mehr benötigter Vereinstechnik und die Ersparnisse der Bruchkasse der letzten Jahre konnten wir uns kurz vor Weihnachten noch ein sehr schönes Geschenk aus Warschau abholen. Ich denke mit dem Kauf des Juniors haben wir genau ins Schwarze getroffen und ich bin überzeugt, dass er ab 2012 zu den am meisten geflogenen Flugzeugen im Verein gehören wird. Insgesamt zeigt sich das Kostenbild des Vereins ausgeglichen und das Erzielen von jährlichen Rücklagen ist möglich, zum Beispiel das nächste Projekt, der Erneuerung des Fußbodens der Segelflughalle. 2011 wurden zwar kleinere Erhöhungen in der Gebührenordnung beschlossen, aber im sachsenweiten Vergleich bleibt der FCK weiterhin sehr günstig. Die wichtigste und größte Position der Einnahmen sind die Mitgliedsbeiträge und Fluggebühren. Es ist ganz wichtig, dass unsere Vereinsflugzeuge gut ausgelastet sind, um die kontinuierlich steigenden Fixkosten und Wartungskosten zu decken. Abschließend schaue ich auf ein erfolgreiches Jahr 2011 zurück. Für diese Erfolge war aber auch sehr viel persönliches Engagement nötig, unter dem der nächtliche Schlaf und das Privatleben öfters mal leiden mussten.

Mein Ziel für das kommende Jahr ist es, die vielfältigen Schatzmeistertätigkeiten in überschaubare Aufgabenpakete zu untergliedern und auf mehrere Schultern zu verteilen, so dass das Schatzmeisteramt im Fliegerclub Kamenz sich wieder zu einem zumutbaren Ehrenamt entwickelt. Ich hoffe auf eure Unterstützung.

Michael Lucas

Vorsitzender und Schatzmeister im Rathaus zur Festveranstaltung 100 Jahre Fliegen in Kamenz.

Bericht Technischer Leiter

Liebe Sportfreunde,
alles beim Alten! Mehr bräuchte ich eigentlich gar nicht schreiben! Da wären aber ganz bestimmt diejenigen sauer, die ganz fleißig gearbeitet, ihre übernommenen Projekte pünktlich zu Ende gebracht und nicht nur ihre Pflichtstunden abgearbeitet haben. Danke dafür, ihr habt das nicht für mich getan sondern für Euch, bzw. die Mitglieder des Vereins, die dann mit viel Freude fliegen konnten. Wie viel Freude dabei ist sieht man an den Flugleistungen, die auf den Vereinsflugzeugen erbracht wurden und an den vielen Prüfungen, die unsere Flugschüler erflogen haben.
Das soll auch gleich ein Punkt sein, an dem ich einhaken möchte. Es müssen unbedingt durch unsere erfahrenen Techniker und sachkundigen Personen unsere jungen Sportfreunde enger in das Winterbauprogramm an der Flugzeug- (und Winden-) Technik eingebunden werden. Nur so können wir erreichen, dass unsere doch recht wartungsaufwändige Technik pünktlich zu Saisonbeginn startbereit ist. Leider haben wir das im letzten Jahr wiederrum nicht geschafft, LS-4 (23.05.), Bocian 13 (23.04.) und TOST-Winde (13.07.) sind einfach viel zu spät fertig geworden. Das lag bestimmt nicht daran, dass wir mit der 1000 h Kontrolle am Puchacz sehr viel zu tun hatten, sondern dass eben helfende qualifizierte Hände gefehlt haben. Die Beteiligung an den Baudiensten im Herbst 2010 war zu gering und Ende Februar und im März lässt sich das nicht mehr aufholen. Das ist keine neue Erkenntnis, sondern zeigt sich jedes Jahr aufs Neue! Wir brauchen gleichmäßigere Beteiligung am Baudienst über den ganzen Winter und nicht im Frühjahr plötzlich pro Tag 25 Personen, die dann auch noch andere von der Arbeit abhalten. Also bitte mal darüber nachdenken.
Leider hatten wir gleich zu Saisonbeginn auch noch erheblichen Ärger mit unseren Motorflugzeugen. Erst war bei der Wilga RZ ein Zündkabel gegen Masse durchgeschlagen und musste gewechselt werden, dann war der Unterbrecherabstand im Zündmagneten falsch. An der BG viel die Anzeige für die Öltemperatur aus und damit fehlte uns die Maschine im April auch noch. Später kam es zu allem Überfluss dann noch zu einem Ausfall des Öldruckgebers wiederrum an der RZ. Das ganze Jahr hat uns weiterhin eine Undichtheit in der Druckluftanlage der RZ beschäftigt. Vor wenigen Tagen konnte nun endlich der Fehler (defekte Dichtung am Kompressor) gefunden werden. Dazu musste aber der Kompressor aus- und anschließend wieder eingebaut werden. Zum Glück dürfen wir und können auch dank zugelassener Techniker solche Arbeiten selbst erledigen. Ich möchte nicht wissen, was uns die zwei Tage Arbeit in einer Werft gekostet hätten.
In Vorbereitung auf die, sowie während der Flugsaison, haben wir in bzw. über unsere Werkstatt 26 Wartungskontrollen an unserer Flugtechnik durchgeführt und 19 Prüfungen der Lufttüchtigkeit an Flugzeugen und Winden in unserer Werkstatt vorbereitet. Ebenso wurden alle Fallschirme wieder nach Seifhennersdorf ins Werk geschafft und dort mit Unterstützung durch unser Personal geprüft. Die größten Brocken bei der Wartung unserer Technik waren die 1000 h Kontrolle am Puchacz (die aufgefundenen Mängel haben aber auch gezeigt wie notwendig sie war!) und die alle zwei Jahre oder 200 h fällige große Kontrolle am Ogar. Uns hat es gefreut, dass der Ogar nun wieder fliegt, einige Anwohner freut es eher nicht. Die Reparatur der Tragfläche des Bocian 3343 haben wir (leider nur) mit Hilfe des Werkes „ZS -Jezow“ pünktlich vor Saisonbeginn hinbekommen. Das hat natürlich dann auch wieder etwas Geld gekostet, was so nicht geplant war.

Zwei während der Saison an unseren Wilgas fällige Wartungskontrollen haben wir in der an unserem Flugplatz ansässigen Werft SAS erledigen lassen. Zeitlich hätten wir dies während des Streckenfluglagers und Einsatzes in Riesa Canitz nicht so schnell hinbekommen. Gleiches wird wohl auch in der kommenden Saison passieren müssen. Auch hier ist entsprechend der Flugzeit zu erwarten, dass gleich nach dem Einsatz in Klix die erste Kontrolle an einer Wilga fällig ist. Die fällige 100 h Kontrolle an der Z-42 im letzten Jahr haben wir selbst erledigt. Hier gilt es aber zu bemängeln, dass sich das Ganze viel zu lange hingezogen hat.
Positiv erwähnen möchte ich natürlich auch den Umbau und die Neulackierung des Mercedes-Busses zum neuen SKP. Hier hat das Team im letzten Winter sehr viel Zeit und Arbeit reingesteckt und das Ergebnis kann sich sehen lassen. Viel gelernt haben die Jungs dabei über die Funktion einer Bremsanlage und Spaß gab es auch bei der Instandsetzung der festgerosteten Handbremse. Ich hoffe, dass wir es diesen Winter noch schaffen die Restarbeiten (Sonnenmarkise, Dokumentenregal, Akkuregal,…) zu erledigen. Ein wenig Zeit bleibt ja noch und sicher wird es in der Halle auch bald wieder wärmer.
Weitere Höhepunkte bei Betrieb und Wartung unserer Flugzeuge waren die verkeilte Achse des Cobra-Rades, der Reifenplatzer am Ogar beim Rollen auf der „A“ während des FP-Festes, gerissener Dämpfergummi Spornsteuerung Wilga RZ, undichte Bremse, die nicht undicht war, sondern nur der Bremsbelag zu dünn und damit der Kolben zu weit ausgefahren an der RZ sowie die LTA zu den Piraten (Einschränkung Betriebserlaubnis). Im Herbstlehrgang hat uns dann wieder mal die Lichtmaschinenaufhängung der TOST-Winde auf Trapp gehalten. Nachdem dann auch noch der Keilriemen kaputt war und die Fachwerkstatt natürlich den falschen bestellt hatte, konnten wir uns zum Glück mit einem uralten ☺ DDR-Riemen behelfen und der Herbst-Lehrgang war gerettet. Natürlich hätten wir noch die H-4 gehabt, aber hier waren die Seile verschlissen. Die neuen haben wir zwar schon da, nur kurz vor der Winterwartung sollten diese nicht mehr aufgezogen werden.
Unschön sind auch immer wieder neue Einschläge in den Luftschrauben der Motorflugzeuge, die wahrscheinlich auf das (beobachtete) Rollen über staubige Wege am Rande unseres Flugplatzes zurückzuführen sind. Hier müssen unsere Motorflieger aufmerksamer werden und auch alle anderen sind gefragt, Steine (Steinchen), die auf dem Flugplatz rumliegen, zu beräumen. Auch möchte ich die Motorflieger wieder darauf aufmerksam machen die Flugzeuge nicht übervoll zu betanken. Die Wilga`s gehen kaum mal auf eine lange Strecke. Sie fliegen überwiegend im Schleppeinsatz am Platz und da ist überflüssiger Ballast (besonders an warmen Tagen) nicht so gut. Darüber hinaus läuft der Sprit, wenn das vollgetankte Flugzeug dann erst mal zwei Stunden in der Sonne steht, über die Entlüftung wieder auf die Wiese (und in einigen Fällen eben auch in die Flugzeughalle). Welche Brandgefahr dabei entsteht und was uns der unnütz vertropfte Sprit unter dem Strich kostet, müsste

eigentlich jedem klar sein. Nur 5 Liter unnütz verbrauchter Sprit am Tag macht bei zwei Wilga und 60 bzw. 65 Einsatztagen 625 l und bei einem Preis von ca. 1,50 €/l sind das dann 937,50 € die dann einfach so versickern!
Am Windenmulticar ist ein Defekt an der Kupplung aufgetreten. Bei der Reparatur mussten wir feststellen, dass beim letzten Wechsel der Kupplungsscheibe diese falsch montiert wurde und dadurch vorzeitig verschlissen ist.
Wir sind mit der Instandsetzung des (ehemals) gelben Pirat -Hängers weitergekommen. Er wartet jetzt nur noch auf die Lackierung, die wir im Frühjahr, sobald es das Wetter zulässt, vornehmen werden.
Höhepunkte im Leben unserer Flugzeuge waren die jeweils 3000. Flugstunde des Pirat 95 am 16.07. (Alexander Deutscher in Görlitz) und des Puchacz am 11.09. (Robert Mammitzsch mit Gast) sowie die 3800. Flugstunde der LS-1 (Marcus Menge) am 06.07. Die LS-1 ist damit der Segler mit der meisten Flugzeit, dicht gefolgt vom Bocian 43, der wohl im März oder Anfang April die 3800. h erreicht. Der Pirat 75 wird im kommenden Jahr die 3200 h erreichen. Entsprechend Beschluss der Leitungssitzung vom 12.01.2012 soll er dann, so sich nichts anderes ergibt, in die Reserve gehen. Bis dahin werden wir unseren jüngsten Piraten (1734) als Reserve stehen lassen.
Nach Rückgabe des geborgten Astir an den Rothenburger LSV haben wir uns weiter nach einer für viele Piloten und auch Flugschüler nutzbaren Alternative umgeschaut. Im November 2011 konnten wir in Warschau in Form eines Junior eine Ergänzung für unsere Flotte entdecken. Nach einer recht abenteuerlichen Tour nach Warschau zur Besichtigung des Flugzeuges stand dann fest, dass dies eine Alternative wäre. Das Flugzeug ist frisch grundüberholt und komplett neu lackiert, also Zustand neuwertig. Viel Zeit zum Überlegen war aber auch nicht, da es im dortigen Verein doch einige Nachfragen gab. Nachdem wir im letzten Jahr dann auch den alten SKP, überzählige Hängertechnik und die nicht mehr genutzter Winde H-3 ☹ verkauft hatten, war es dann möglich, dieses Flugzeug zu erwerben. Natürlich half uns hier auch die in der Vergangenheit gebildete Rücklage. Also eine zweite Abenteuertour mit Anhänger (ohne Rumpfwagen ☺) nach Warschau und 24h später war er dann hier. Ich denke, dass wir mit dem Flugzeug sehr viel Freude haben werden. Vom Standpunkt der Wartung her wird es sicher eine Entlastung sein. Auf jeden Fall war 2x Warschau und zurück eine sehr interessante Erfahrung. Nicht nur aus verkehrstechnischer Sicht, 600 km fährt man nun mal in Polen nicht in 5 Stunden, sondern auch dort nette Menschen kennenzulernen und zu sehen, wie es in einem polnischen Verein zugeht. Beim SZD-Poker zwischen Falk und Marek konnten wir bei den hölzernen Oldies ganz gut mithalten, bei der Anzahl der Piraten und Wilga´s sowie dem fliegenden Ogar klar punkten, waren aber bei den neueren Typen wie auch bei der Gesamtanzahl von Flugzeugen (etwa 45) klar abgeschlagen. Ist eben der Aeroclub der polnischen Hauptstadt.
Zurück zu uns. Erfreulich war im vergangenen Jahr natürlich auch der Fortgang der Arbeiten an unserer Motorflughalle. So hat der Zwischenbau nun ein Dach, die Torschiene konnte fertiggestellt werden, das Hoftor funktioniert wieder. Toll war auch das Team um Uwe und seine Minihelfer (rinnen) bei der Verlegung der schon seit Jahren gelagerten Betonsteine vor der Motorflughalle. Aber auch hier gab es ungenügende Absprachen, sodass unnötigerweise oft Technik zur Vorbereitung des Unterbaus ausgeliehen werden musste. Dies kostet unnütz Nerven und den Verein natürlich auch Geld. Unterm Strich ist aber alles gut und wir konnten endlich eine Müll-ecke (wo die Steine gelagert waren) beräumen und das Hallenvorfeld ist nun fertig.
Dank gilt natürlich auch dem Team um Henry, Robert,M., Uwe,W. (1) und Daniel, die sich sehr um die Renovierung des Gästezimmers gekümmert haben. Der nächste Schritt gilt nun unseren Duschen. Wer es nicht glaubt, wir nutzen das Ganze nun schon 10 Jahre!
Unsere Werkstatt wurde im vergangenen Jahr auch wieder Kontrollen unterzogen. Zum Einen war das ein betriebsinternes Audit im Herbst 2011 und ganz frisch am 01.02.12 ein Audit durch das Luftfahrtbundesamt.
Beide Veranstaltungen haben wir unbeschadet überstanden (natürlich mit kleinen Mängeln wie z.B.: kein Ablaufdatum auf einer Farbspraydose, Winkelmesser zur Rudereinstellung nicht kalibriert, ein Nusskasten nicht richtig gekennzeichnet, …). Das war natürlich für Uwe, Lutz und mich wieder mit viel Arbeit verbunden, aber schön war auch, dass am Wochenende vorher alle Anwesenden mal kurz mit aufgeräumt haben. Oft bekomme ich die Frage gestellt, ob wir das eigentlich brauchen. Kurze Antwort: Nein! Aber wir wollen viel fliegen, gut fliegen und das Ganze natürlich auch preiswert gestalten, soweit wir darauf Einfluss haben. Auf den Spritpreis und die Versicherungskosten haben wir keinen Einfluss (jedoch wurden auch die Versicherungskosten im letzten Herbst erheblich korrigiert), aber die Kosten der Wartung können wir beeinflussen. Wir haben (noch?!) gut ausgebildetes Personal und im Rahmen unserer Werkstattzulassung können wir viele Arbeiten (legal) selbst und damit kostengünstig, ohne vorher jemanden groß fragen zu müssen, erledigen. Beispiele dafür hatten wir in der Vergangenheit genug und wer meine Berichte liest kann dies dort auch erkennen.
Abschließend noch ein paar Worte in eigener Sache. Alle Probleme, die bei der Nutzung der Technik zu Tage treten, müssen an einer zentralen Stelle bekannt gegeben werden. Nur so können wir erreichen, dass sie schnellstmöglich behoben werden oder vorbeugende Maßnahmen ergriffen werden können. Diese zentrale Stelle ist für die Technik (auch wenn mir das gelegentlich nicht gefallen mag) eben der Technische Leiter. Er muss (unter Umständen in Abstimmung mit dem Vorstand) entscheiden wann, was und wie erledigt wird. Er erteilt Aufträge zur Durchführung von Reparaturen, Wartungskontrollen oder auch wenn nötig zur Fremdvergabe von Arbeiten bzw. dem Einkauf von Ersatzteilen. Ich möchte damit keineswegs Eigeninitiativen (mitdenken im Rahmen der Vorgabe ☺) unterbinden, jedoch möchte ich über derartiges informiert werden. Es nützt mir nichts, wenn wie im vergangenen Jahr im Zuge einer Hau-Ruck Aktion die (offensichtlich lange bekannte) Pirat LTA umgesetzt wird und mir anschließend gesagt wird, es sei alles erledigt. Ein halbes Jahr später bekomme ich Mängelaufstellungen für die Winterwartung mit dem Hinweis, dass die LTA-Listen mal auf Stand gebracht werden müssen. Beim Nachkontrollieren stellt sich dann heraus, dass noch viel mehr nicht in Ordnung ist (Flughandbücher, Wartungshandbücher, Bordbucheinträge…). Derartiges schafft Frust und natürlich doppelte Arbeit, weil jetzt alles wieder von vorn aufgerollt und korrigiert werden muss. Besser wäre gewesen, alles vorher ordentlich abzusprechen und gleich vollständig zu erledigen. Gleiches trifft auch auf viele andere kleine Probleme zu. Schäden, die auch an sonstiger Technik verursacht werden (oder eben gelegentlich durch Verschleiß auftreten), gehören angesagt und der Verursacher sollte sich auch nach Absprache um die Behebung des

Schadens kümmern oder wer einen Schaden entdeckt dies eben mal kurz ansagen.
Ich hoffe und denke, dass derartiges immer mehr der Vergangenheit angehört (allerdings hatten wir da auch schon mal manches besser im Griff). Ich bitte darum, dass auch noch mal mein Artikel vom vergangenen Jahr gelesen wird. Genügend Zeitungen sind ja noch im Umlauf, bzw. auf unserer Homepage abrufbar.
Nicht zuletzt (aber eben doch am Ende) möchte ich mich hier ausdrücklich noch bei den Leuten bedanken, die es mir mit viel Verständnis, Unterstützung und Geduld ermöglicht haben, neben meinem zeitaufwendigen Job als Flugleiter und meiner privaten Baustelle in Neschwitz, noch Zeit für die Funktion des TL und gelegentlich auch noch zum Fliegen zu finden.
In der Hoffnung, dass nun einiges weiter oben gesagtes berücksichtigt und unseren jungen Sportfreunden (und nicht nur diesen) noch besser vermittelt wird, wünsche ich uns eine schöne, störungsfreie und mit vielen Streckenwetterlagen garnierte Flugsaison.

Ralph Wettig

Des Segelfliegers Surferparadies

Max im Jantar in der Welle über dem Altvatergebirge

Im Frühjahr hatte mein Vater die Idee an einem Wellenfluglager seiner Kollegen in Tschechien teilzunehmen. Natürlich sagte ich gleich zu. Also fing ich an, mir Gedanken übers Wellefliegen zu machen. In dessen Vorfeld gab es einiges zu organisieren. Die theoretische Vorbetrachtung zum Thema Welle und das damit verbundene Verständniss für Wetteroptik, -änderung, etc. haben eine menge Zeit in Anspruch genommen, aber eine intensive Vorbetrachtung ist für diese Art von Fliegerei definitiv notwendig.
Nachdem alle Probleme geklärt waren, konnte die Wellensaison kommen. Geplant waren die letzte Oktoberwoche und die erste Novemberwoche. Also machten wir uns auf nach Krnov im Altvatergebirge. Leider hatten wir in unserer ersten Woche absolutes Wetterpech. So beschäftigten wir uns mit Wandern, Knoblauchsuppe und Theorie. Doch dann endlich gab es am 25.10. abends die Ansage, Halle ausräumen 6.00 und erster Start kurz nach Sunrise. Für uns waren erstmal die Einweisungsflüge im Doppelsitzer geplant. Ich war gleich als Erster von uns dran. Ich hatte die Ehre im L23 Superblanik zu fliegen.

Das war wirklich ein absolut klasse Erlebnis. Die Wetterlage war bombastisch. Es gab klare Rotorstrukturen und das Lenticularissystem reichte höher als 6000m. Nach knapp 2h Flugzeit ging es zurück nach Krnov, denn da stand ja der Jantar startbereit und in diesen habe ich mich dann auch gleich reingeschwungen. Am Ende des Fluges standen 155km im Logger und knappe 5800m auf dem Höhenmesser. Damit hatte ich endlich die Gold-C Bedingung komplett erfüllt.
Es wäre auch noch mehr an diesem Tag drin gewesen, doch leider musste ich wegen Sunset landen. Am nächsten Tag hatten wir gleich wieder die Chance zu fliegen. Leider hatten wir Südost Wind, damit war die Welle nur sehr schwach ausgeprägt, so ging es maximal auf 3600m und dann hieß es nur noch heil nach Krnov zurück zu kommen.
Ich hatte da noch Glück, ein paar der anderen Piloten mussten die letzten 15km im Hangflug zurücklegen und hatten es wirklich schwer wieder zurück zukommen.
Danach kam schlechteres Wetter, welches einen Besuch des Segelfliegertages in Darmstadt ermöglichte. Augenscheinlich brachte ich dann gutes Wetter mit zurück.
Direkt am 2.11. ging es wieder los-Welle, ein schöner Flug bis auf 3800m. Doch der Tag der Tage kam am 3.11. Ich startete 20min nach Sunrise und konnte direkt auf 4000m steigen. Daraufhin bin ich zusammen mit zwei tschechischen Kollegen Richtung Eulengebirge abgeflogen. Damit sind wir erstmal 70km abgeglitten und sind dann in 3000m wieder in der nächsten Welle auf 4200m gestiegen. Diesen Ritt machten wir dann gleich nochmal, aber der Einstieg ins Altvatergebirge fiel uns wirklich schwer, denn unter 1800m redet man da schon fast von Hangflug, aber auch das wurde bewältigt und es ging am Ende gemütlich zurück nach Krnov. Schließlich standen 455km im Logger, über 6h auf der Uhr und maximal 4300m auf dem Höhenmesser. Das beste Ergebnis an dem Tag schaffte Tomas Suchanek mit über 800km in der Welle.
Am nächsten Tag schaffte ich die Neuni dann ins Winterquartier und beendete die Saison für mich.
Ich muss festhalten, dass Wellefliegen im Altvatergebirge richtig viel Spaß bereitet und die Leute vor Ort unglaublich hilfsbereit und nett sind. Für jeden, der mal Lust hat Welle zu fliegen, kann ich die Gegend nur empfehlen.
Auf jeden Fall findet das Wellencamp nächstes Jahr wieder statt und die Organisation auf deutscher Seite läuft über mich. Also wer Lust und Interesse hat, kann sich einfach bei mir melden. Bis dahin wünsche ich allen einen ruhigen Winter und eine erfolgreiche und zufriedenstellende Saison 2012.

Max Heilmann

Herbstlehrgang 2011

Der diesjährige Herbstlehrgang des Fliegerclub Kamenz startete an einem kühlen, leicht winterlichen Samstagmorgen, dem 15 Oktober. Die Flugschüler und ihre Lehrer, sowie das Bodenpersonal versammelten sich 9 Uhr zum täglichen Briefing im gemeinsamen Vereinsraum. Hier besprach man, welche Wetterlagen uns an diesem Tag erwarten werden, was es für Besonderheiten auf dem Platz gibt und legte die Flugaufträge für jeden einzelnen Schüler fest. Danach konnte nun endlich der Start aufgebaut werden, wo jeder wusste, was er zu tun hat und somit folgte auch der erste Start des Tages.
Die Flugschüler organisierten sich untereinander. So wurde eine Rückholmannschaft gebildet, die jedes gelandete Flugzeug sofort wieder an den Start zog, damit es keine Unterbrechungen gab. Ein anderes Team stand dann schon bereit, um die Seile einzukuppeln und der Segler stieg wieder in die Luft. Dies ermöglichte es, den Tag effektiv zu nutzen und so bekam jeder Schüler zwischen 4 und 5 Starts.
Die schönsten Flüge des Lehrganges wurden gegen Abend bei Sonnenuntergang geflogen. So ein Bild wie dieses sind immer wieder faszinierende Augenblicke für einen Piloten, wenn das

Reich der Lüfte von der Sonne mit solchen wunderschönen Farben erfüllt wird. Dann spürt man wieder, was einen als Piloten auszeichnet, nämlich das fliegerische Können und der Himmel, der auf seine ganz eigene Art etwas Magisches hat. Ein weiteres Highlight waren sicherlich die „Höhenschlepps“ bei kräftigen, herbstlichen Winden.
Nach Ende des Flugbetriebes fand man sich dann wieder im Vereinsraum zusammen, kochte gemeinsam das Abendbrot und lies es sich nachher bei einem spannenden Film

schmecken. Drei unserer Flugschüler haben sich im Herbstlehrgang bis kurz vor ihre C-Prüfung geflogen, leider fehlte ihnen die Theorie, um ihre letzte Prüfung vor der Lizenz zu erfliegen. Jedoch ist das kein Problem für unsere drei Piloten, somit geht es für sie damit in der neuen Saison weiter und bekommen, hoffentlich auch nächstes Jahr ihre Lizenz überreicht. Leider lief im Herbstlehrgang nicht alles so glatt, der Flugbetrieb wurde mehrfach unterbrochen aufgrund von Problemen mit der Startwinde und Kommunikations-problemen mit dem Windenfahrer. Dank verschiedener Personen konnten die Schäden schnell behoben werden und der Flugbetrieb konnte weitergehen. Ein weiteres Highlight des Herbstlehrganges war der Besuch von zwei An-2. Eine von ihnen legte eine elegante Landung auf der Grasbahn hin.
Alles in allem war es wieder ein gelungener Lehrgang, sowohl für die Flugschüler als auch für unsere Fluglehrer, Fluglehrerazubis und Windenschüler. Wir schafften immerhin beachtliche 334 Starts.
Desweiteren möchte ich an dieser Stelle auch einen Dank an alle fleißigen Helfer, die diesen Lehrgang ermöglicht haben, aussprechen.

Tom „Purzel“ Putzke

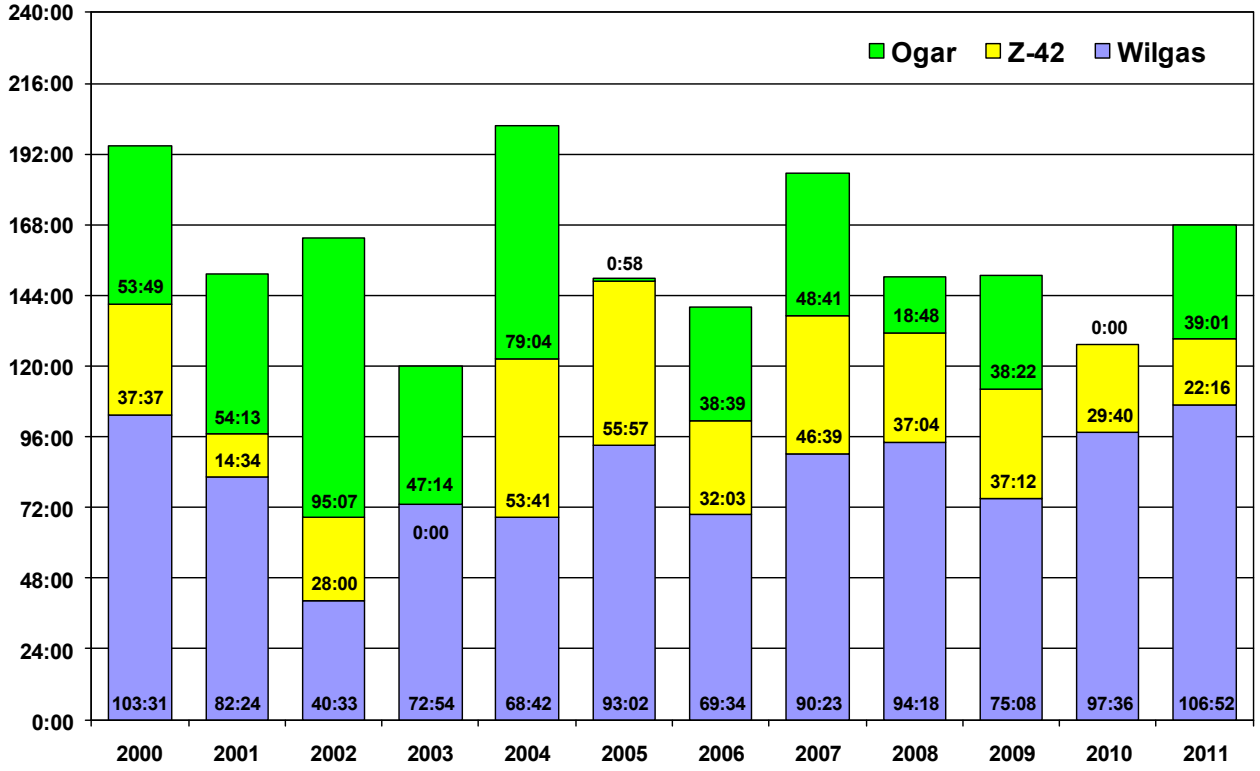
Nachruf für Erhard Rosenkranz

Erhard Rosenkranz wurde am 09.08.1925 in Kamenz geboren und verstarb am 20.03.2011 im Alter von 86 Jahren. Er lernte Dreher im Motorenwerk in Stendal und ging 1940 zu den Segel-fliegern, flog am Kamenzer Hutberg und auf anderen Plätzen und schaffte es bis zum Luftfahrerschein. 1943 wurde er zur Luftwaffe eingezogen und nach Kriegsende kam er erst 1947 aus der Gefangenschaft zurück. Nach dem Krieg qualifizierte er sich bis zum Diplomingenieur und arbeitete als leitender Ingenieur der Technologie im Motorenwerk Kamenz bis zum Ende seiner beruflichen Laufbahn 1990.
Doch von Ruhestand keine Spur. Erhard erarbeitete eine umfangreiche Betriebschronik vom Kamenzer Motorenwerk, die Teil der Geschichte der Stadt Kamenz wurde. Sein ganzes Leben war von schöpfender und fleißiger Tätigkeit geprägt und im Nachruf der Sächsischen Zeitung vom 02.04.2011 wurde das angenehme Wesen von Erhard sehr treffend beschrieben: „In den durchlebten Gesellschafts-ordnungen ist es ihm gelungen, das jeweilige Gute zu erkennen und zu entwickeln. Die Wurzeln dafür lagen sicher in der Einfachheit seines Lebens und in seiner freundlichen und hilfsbereiten Lebensweise.“
Die Verbindung zum Fliegerclub Kamenz wurde durch ein Treffen der Flugsportveteranen am 24.08.2002 wieder belebt. Dort steckte man sich das hohe Ziel, eine Chronik des Sportfluges in Kamenz zu erstellen, wobei Erhard natürlich wieder eine wichtige Rolle einnahm. Durch ihn und seinen Bekanntenkreis wurden viele Fotos und Erlebnisberichte aufgearbeitet, die sehr zur Lebendigkeit der Chronik beitrugen.
Am 04.08.2007 fand dann die Veranstaltung „80 Jahre organisierter Flugsport in Kamenz“ im Vereinsheim in Zschornau statt, was vielen Flugveteranen der Region eine wundervolle Gelegenheit bot, sich nach vielen Jahrzehnten wiederzusehen. Ebenfalls konnte zu dieser Veranstaltung der erste gedruckte Entwurf der Flugsportchronik mit dem Titel „*Mit Wind und Wolken auf Du und Du – eine Chronik des Kamenzer Flugsports*“ von den Autoren Erhard Rosenkranz und Günther Lippar vorgestellt werden.
Durch den Beschluss der Mitgliederversammlung des Fliegerclub Kamenz im Jahr 2009 wurde Ehrhard Rosenkranz und Günther Lippar schließlich die Ehrenmitgliedschaft verliehen. Damit ehrte der Verein die jahrelangen umfangreichen und intensiven Bemühungen beider ehemaliger Kamenzer Flugsportler zur Erstellung einer Chronik des Kamenzer Flugsportes. Wir danken Erhard für seine wertvolle Mitarbeit. Ohne ihn wären sonst so manche interessante Dinge der Geschichte unwiederbringlich verloren gegangen.
Der Wunsch von Erhard war es, dass die Fliegerkameraden der heutigen Generation die Chronik des Flugsports fortführen.

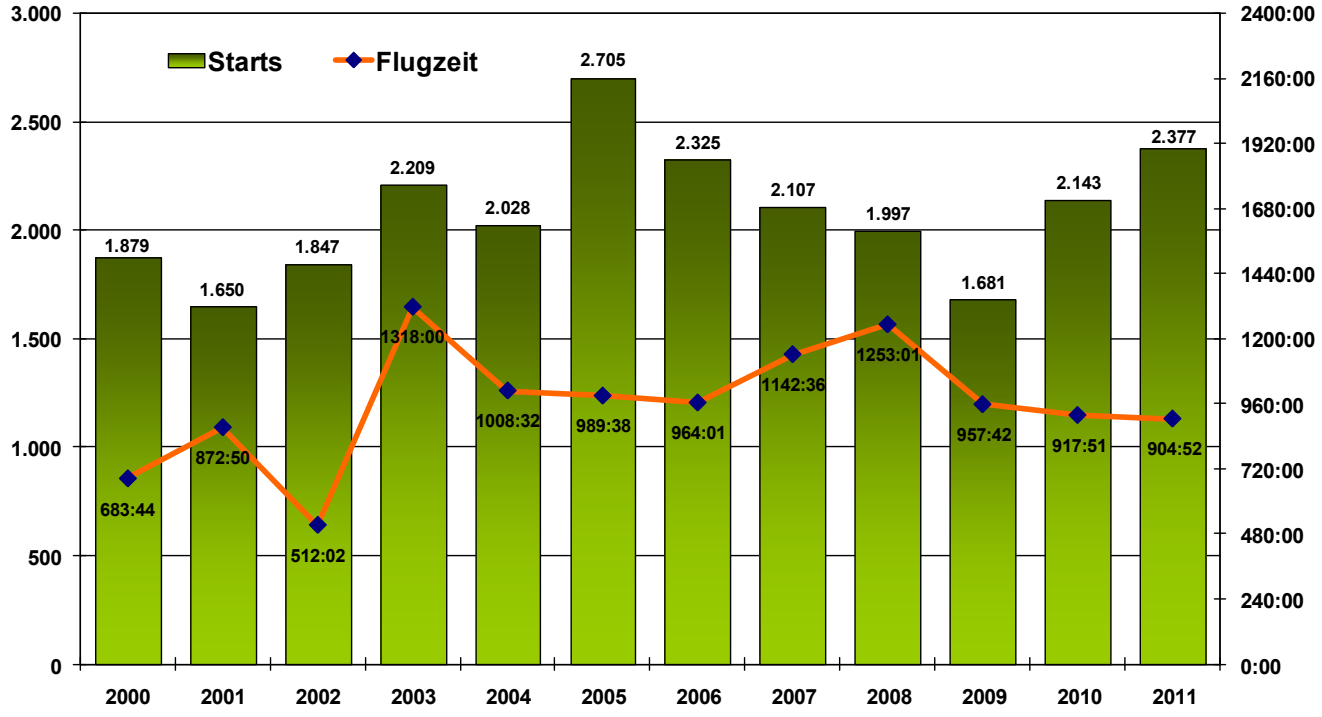
Günther Lippar und Michael Lucas

Statistiken und Zahlen 2011

Flugzeiten Motorflug 2000 - 2011

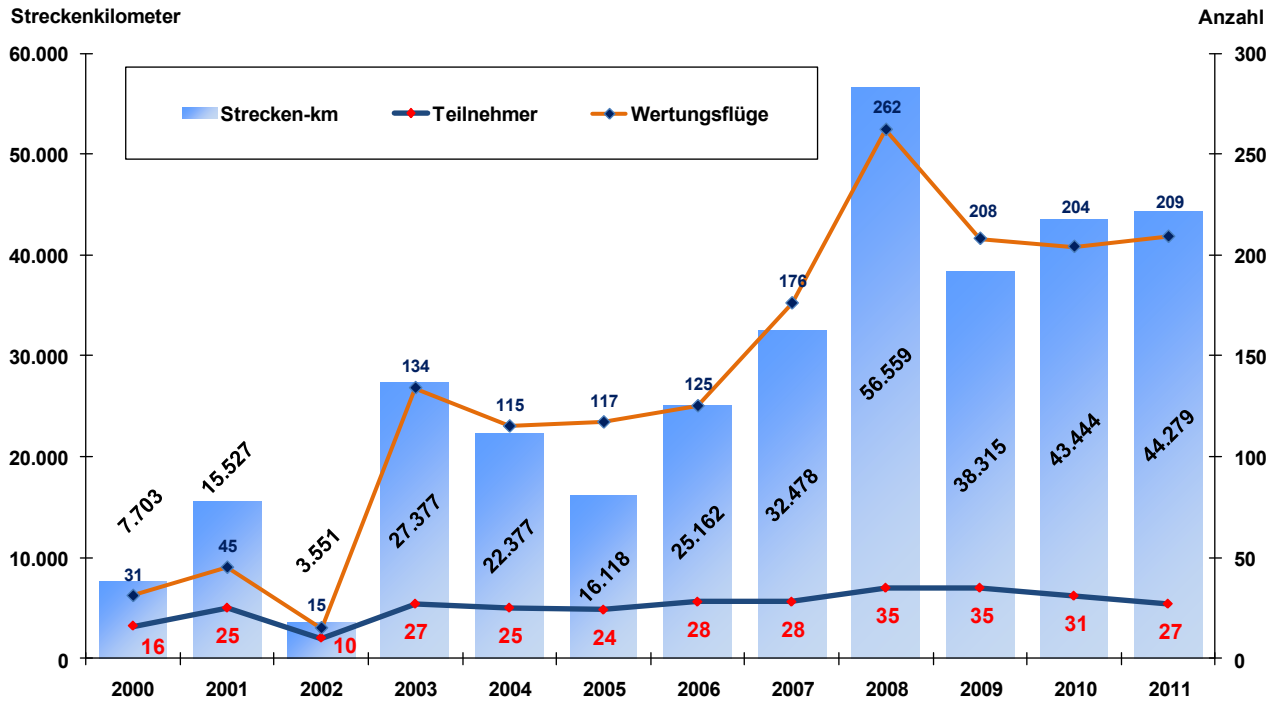


Starts und Flugzeiten Segelflug 2000 - 2011



Übersicht Flugzeiten und Starts Vereinsflugzeuge 2011 mit Vergleich Vorjahr								
	Flugzeugtyp	Kenn-zeichen	Flugzeiten in Stunden			Anzahl der Starts		
			2010	2011	Änderung	2010	2011	Änderung
Segelflug	Bocian	D - 3513	123:14	127:12	03:58	739	731	-8
	Bocian	D - 3343	89:23	119:53	30:30	595	749	154
	Summe Bocian		212:37	247:05	34:28	1.334	1.480	146
	Pirat	D - 1734	42:58	40:57	-02:01	56	82	26
	Pirat	D - 4775	09:17	81:57	72:40	5	197	192
	Pirat	D - 1695	96:21	39:42	-56:39	112	89	-23
	Pirat	D - 6728	66:29	53:58	-12:31	113	89	-24
	Pirat	D - 7794	54:27	27:35	-26:52	83	89	6
	Summe Pirat		269:32	244:09	-25:23	369	546	177
	Puchacz	D - 7116	97:43	85:06	-12:37	272	242	-30
	Foka 4	D - 2231	14:44	11:52	-02:52	8	8	0
	Cobra	D - 6307	03:26	48:41	45:15	4	21	17
	LS 1	D - 0489	93:20	145:38	52:18	30	43	13
	LS 4	D - 1598	157:39	122:21	-35:18	53	37	-16
	Astir	D - 4888	68:50	00:00	-68:50	73	0	-73
	Summe Segelflug		917:51	904:52	-12:59	2.143	2.377	234
Motorflug	Wilga	D - EWBG	28:24	53:31	25:07	271	441	170
	Wilga	D - EWRZ	69:12	53:21	-15:51	525	381	-144
	Summe Wilgas		97:36	106:52	09:16	796	822	26
	Ogar	D - KFCK	00:00	39:01	39:01	0	88	88
	Z 42	D - EWNO	29:40	22:16	-07:24	91	49	-42
	Summe Motorflug		127:16	168:09	40:53	887	959	72
Summe Segelflug und Motorflug			1045:07	1073:01	27:54	3.030	3.336	306

DMSt - Streckenkilometer 2000 - 2011



Schnellster Flug nach OLC-Liga 2011				
#	**Pilot**	**SF-Typ**	**Datum**	**km/h**
1	Tom Schubert	LS 4	04.06.	115,6
2	Max Heilmann	Jantar Std. 3	04.06.	115,3
3	Karsten Hummitzsch	Jantar 2b	12.06.	107,7
4	Falk Wettig	Jantar Std. 3	12.06.	105,6
5	Marcus Menge	Cobra	24.04.	94,6
6	Robert Mammitzsch	Jantar 2b	16.04.	91,7
7	Andreas Gehb	LS 4	22.04.	87,8
8	Michael Lucas	LS 4	16.07.	87,1
9	Florian Heilmann	LS 1	16.07.	87,0
10	Wolfgang Ferner	HPH 304c	31.05.	78,0

Größte Strecke nach OLC 2011				
#	**Pilot**	**SF-Typ**	**Datum**	**Strecke**
1	Tom Schubert	LS1	05.05.	668,5
2	Max Heilmann	Jantar Std. 3	23.05.	645,2
3	Karsten Hummitzsch	Jantar 2b	24.04.	617,5
4	Michael Lucas	LS 4	16.07.	614,4
5	Robert Mammitzsch	Jantar 2b	12.07.	609,1
6	Falk Wettig	Jantar Std. 3	12.06.	563,3
7	Florian Heilmann	LS 1	16.07.	560,8
8	Marcus Menge	LS1	23.05.	524,7
9	Alexander Deutscher	LS 4	06.07.	355,7
10	Olaf Heinze	Jantar 2b	29.05.	323,9

DMST-Vereinswertung

DMST-Deutschland Platz 50 von 646 Vereinen / DMST-Sachsen Platz 3 von 17 Vereinen

#	Punkte	Club	km	Flüge	Piloten
1	79.143,69	Aero Team Klix	67.287,82	245	31
2	54.285,96	SFC Riesa-Canitz	46.863,52	190	20
3	**54.040,53**	**FC Kamenz**	**44.278,87**	**209**	**27**
4	34.443,11	Görlitzer FSC	27.455,13	104	14
5	28.967,95	AC Pirna	25.177,25	111	21

OLC Champion FC Kamenz 2011

#	Name	Summe	#	Name	Summe
1	Max Heilmann ☺	3842,73	15	Bernd Dunkel	957,91
2	Tom Schubert ☺	3834,74	16	Uwe Waurick	763,95
3	Falk Wettig	3255,97	17	Uwe Zehl	728,51
4	Marcus Menge	2943,67	18	Oliver Theilig	582,18
5	Florian Heilmann	2862,29	19	Henry Albrecht	448,53
6	Michael Lucas ☺	2285,20	20	Silke Faehnrich	373,21
7	Lutz-Peter Kern	1999,20	21	Ralph Wettig	361,84
8	Wolfgang Dietz ☺	1689,01	22	Olaf Heinze	310,91
9	Robert Mammitzsch	1679,34	23	Anja Werberger	262,41
10	Alexander Deutscher	1565,03	24	Jens Pirzkall	261,06
11	Karsten Hummitzsch ☺	1562,96	25	Amir Ali Akbari	169,76
12	Wolfgang Ferner	1170,52	26	Robert Gärtner	169,31
13	Andreas Gehb ☺	1111,66	27	Daniel Meißner	158,68
14	Peter Simon ☺	970,03	28	Michael Hantke	97,80
☺ Mitglied im OLC- Förderverein					

Mitgliederentwicklung im Verein

Unser Verein hatte zum 01. 01. 2012 insgesamt 138 eingetragene Mitglieder.

Übersicht Mitgliederstatus

Mitgliederstatus	Anzahl
Ehrenmitglieder	1
Fördernde Mitglieder	53
Kinder	9
Ordentliche Mitglieder	75
davon Modellflug	16
davon Flugschüler Segelflug	14
Summe	**138**

Neue Mitglieder 2011

Name	Mitgliedsstatus
Janis Herbst	ordentlich Segelflug
Dieter Spiegelberg	förderndes Mitglied
Ellen Urban	Flugschüler Segelflug
Theresa Mittendorff	Flugschüler Segelflug
Martin Mittendorff	ordentlich Segelflug
Maria Wartmann	Flugschüler Segelflug
Julius Schneider	Flugschüler Segelflug
Frank Menschner	Flugschüler Segelflug
David Schönert	ordentlich Modellflug

Änderungen im Mitgliedsstatus zum 01.01.2012

Name	Statusänderung
Janis Herbst	von ordentlich zu fördernd
Martin Kumbier	von ordentlich zu fördernd
Britta Drechsler	von fördernd zu ordentlich
Erhard Rosenkranz	Verstorben (Ehrenmitglied)
Hans-Jürgen Bosdorf	Austritt (förderndes Mitglied)
Markus Donath	Austritt (förderndes Mitglied)
Katja Eisold	Austritt (förderndes Mitglied)
Nadine Teuber	Austritt (förderndes Mitglied)
Mathias Grilz	Austritt (Kind)

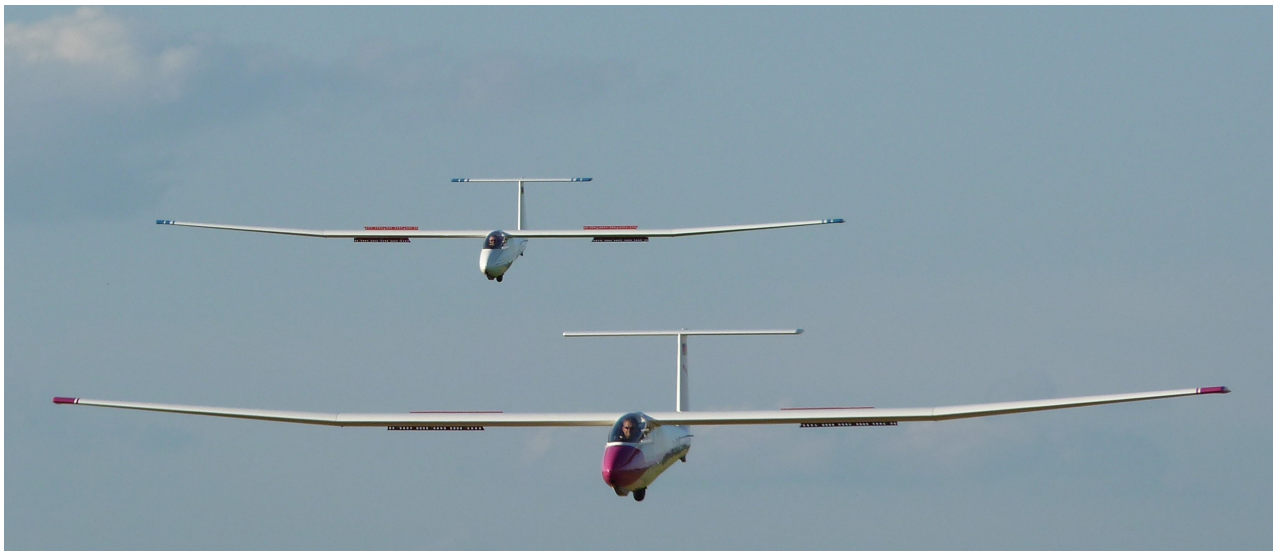
Vereinsinterne Publikation Fliegerclub Kamenz e.V.

erstellt von Tom Schubert :) und Michael Lucas :)

Mit freundlicher Unterstützung durch:
Ostsächsische Sparkasse Dresden

Vorstand Fliegerclub Kamenz e.V.

- Robert Mammitzsch: Vorsitzender
- Uwe Waurick: Stellv. Vorsitzender
- Michael Lucas: Schatzmeister
- Karsten Hummitzsch: Ausbildungsleiter
- Ralph Wettig: Technischer Leiter
- Henry Albrecht: Jugendleiter



Allen Vereinsmitgliedern und Kamenzer Piloten eine wundervolle Saison 2012!

Schneller ans Ziel mit dem
Sparkassen-Finanzkonzept.
Sicherheit, Altersvorsorge, Vermögen.
Ostsächsische
Sparkasse Dresden
Sie wollen in Richtung Zukunft starten? Gemeinsam bestimmen wir zuerst mit dem Finanz-Check Ihre Position und legen dann mit dem Sparkassen-Finanzkonzept Ihren individuellen Kurs fest. So bringen wir Sie auf dem schnellsten Weg an Ihr Ziel. Mehr dazu in Ihrer Filiale oder unter www.ostsaechsische-sparkasse-dresden.de. Wenn's um Geld geht - Sparkasse.