Kamenzer Luftpost

Höhenrausch

Wolfgang und der Tanz mit der Welle

L"air"woche

Ein Teilnehmer berichtet

Streckenflug

Amir und die erste Außenlandung

Neue Horizonte

Kamenzer Flügel über der Tatra

FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

13. Jahrgang 1. Februar 2013

Ein kleiner Jahresrückblick 2012

Liebe Mitglieder und Luftsportfreunde,

ein interessantes und anspruchsvolles Jahr liegt hinter uns. Als Erstes möchte ich an das Wichtigste erinnern: Wir haben eine störungs- und unfallfreie Saison mit vielen sportlichen Highlights hinter uns. Nachdem wir im letzten Jahr nur knapp den zweiten Platz verpasst haben, konnten wir uns in diesem Jahr einen sehr guten zweiten Platz in der Vereinswertung der sächsischen DMSt sichern. Zu verdanken haben wir das unserer gemeinsamen Leistung an vielen Wochenenden, in mehreren Lehrgängen auf unserem Flugplatz und zahlreichen Wettkämpfen, an denen unsere Piloten teilgenommen haben. Allen Piloten, die ihre persönlichen Ziele erreicht haben, spreche ich meinen Glückwunsch aus.

Gutes Jahr - Gute Laune !

Neben der Streckenfliegerei kam auch unsere wichtigste Aufgabe im Verein nicht zu kurz: die Ausbildung unseres Nachwuchses. Vor allem durch den persönlichen Einsatz unserer Fluglehrer konnten wir wieder drei Ausbildungslehrgänge durchführen. Falk Wettig konnte seine Ausbildung zum Fluglehrer abschließen. Tom Schubert und Michael Lucas stehen kurz vor dem Abschluss Ihrer Assistententätigkeit und werden uns dann ebenfalls als planbare Fluglehrer zur Verfügung stehen. Um uns für die Zukunft aufzustellen, haben wir uns entschlossen im nächsten Jahr Max Heilmann als Fluglehrer auszubilden.

Ein besonderer Lehrgang, die L“air“woche, wurde in der vergangenen Saison zum ersten Mal durch Tom Schubert und Michael Lucas organisiert. Die Aus- und Weiterbildung von Segelflugpiloten zum Streckenflieger war das ambitionierte Ziel dieses Lehrgangs. Das Feedback der Teilnehmer war durchweg positiv. Nicht zuletzt wegen der zahlreichen Helfer und natürlich auch dem fantastischen Wetter. Auch im kommenden Jahr ist wieder ein solcher Lehrgang geplant.

Beim Thema Flugzeugflotte haben wir mit dem Kauf des Junior‘s den ersten Schritt zur Verjüngung getan. Der Flieger wurde in der letzten Saison gut angenommen. Das Handicap des fehlenden Hängers werden wir diesen Winter beheben. Mit der Einführung des Junior‘s in unsere Flotte geht aber auch eine Ära zu Ende. Der Pirat D-4775, der in diesem Jahr seine maximale Flugzeit bis zur Grundüberholung erreicht hat, wird stillgelegt. Wir haben uns zu diesem Schritt und gegen den Verkauf entschieden, um den Flieger bis auf Weiteres im Eigentum des Vereins zu belassen.

Die Verjüngung unserer gesamten Flotte wird auch in Zukunft eine der vorrangigen Aufgaben des Vorstandes sein müssen. Im kommenden Jahr wird es aber nicht nur um unsere Flugzeuge gehen. Neben der Fertigstellung der Tore unserer Motorflughalle ist auch die Erneuerung des Hallenfußbodens in der Segelflughalle geplant. Das soll eine der letzten größeren Investitionen in unserer Infrastruktur in den nächsten Jahren sein.

Mit unseren Gebäuden und Hallen hatten wir im letzten Jahr allerdings weniger Glück. Eine geplatzte Leitung an den Boilern sorgte für Wasserfallgefühle im Bad und hat die Erneuerung der gesamten Isolierung, sowie der Decke zur Folge. Ein anderes „Highlight“ war der Wassereinbruch im gesamten neuen Komplex während eines gewaltigen Regenfalls. Zum Glück war an diesem Tag auch Leitungssitzung und wir konnten uns mit „Wasserspielen“ vom Vorstandsalltag ablenken. Durch das eindringende Wasser wurde der Fußboden in unserer Werkstatt so beschädigt, dass wir die Hälfte des Bodens komplett erneuern mussten. Durch den Einsatz zahlreicher Helfer konnten wir diese Schäden relativ schnell beheben. Der Werkstattfußboden war pünktlich zum Winter erneuert und die Decke des Bades ist ebenfalls fast fertig.

Auch in der Betreibung lief das letzte Jahr insgesamt gut, und auch der Aufsichtsrat Flugplatz Kamenz GmbH ist mit der Entwicklung des Flugplatzes zufrieden. Durch unseren neuen Flugleiter Michael Herhold konnten entscheidende Verbesserungen für eine auswogene Aufgabenverteilung umgesetzt werden.

Abschließend möchte ich mich bei den Mitgliedern des Vorstandes und bei all denen bedanken, die uns im letzten Jahr bei der Entwicklung des Vereins mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben. Durch euer Wirken haben wir in den letzten Monaten den Verein wieder ein gutes Stück voran gebracht. Mir eurer Hilfe werden wir unseren Verein weiter entwickeln und hoffentlich noch viele schöne Momente miteinander verbringen.

In diesem Sinne wünsche ich Euch im Namen des gesamten Vorstandes eine erfolgreiche Saison.

Robert Mammitzsch | Erster Vorsitzender

Jahressportkalender 2013

02.03.	**Fluglehrerversammlung ab 13 Uhr**
03.03.	**Mitgliederversammlung ab 9 Uhr**
16.03. - 17.03.	**Aufrüsten aller Flugzeuge**
23.03.	**Erster Flugbetrieb**
01.04. - 05.04.	**Osterlehrgang**
06.05. - 10.05.	**Leistungslehrgang (optional 2 Wochen)**
21.06. - 23.06.	**Airlebniswochenende**
20.07. - 04.08.	**Sommerlager FCK**
27.07. - 10.08.	**Sommerlager Rossfeld**
19.10.	**Landewettbewerb**
21.10. - 25.10.	**Herbstlehrgang**
26.10.	**Abrüsten**
	Einweisung Winterbau ab 16 Uhr
	Streckenflugfeier ab 19 Uhr
14.12.	**Weihnachtsfeier ab 16 Uhr**

Bericht Ausbildungsleiter

Ich möchte hiermit die Gelegenheit nutzen, euch einen Überblick über das Ausbildungsjahr 2012 zu verschaffen. Im FCK waren im Jahr 2012 immerhin 18 Segelflugschüler zur Ausbildung gemeldet. Von diesen Schülern haben vier die Ausbildung im Verein neu begonnen, davon eine Wiedererlangung der Lizenz. Im Schulbetrieb absolvierten wir 1415 Winden-, 30 F-Schlepp- und 4 Motorseglerstarts mit einer Gesamtflugzeit von 229 Stunden und 33 Minuten.

Herzlichen Glückwunsch

Segelfluglehrer: Falk Wettig

Windenfahrer: Robert Gärtner, Amir Ali Akbari, Harald Stehr, Tom Putzke

BZF II : Maximilian Fuchs, Jan Heelemann, Sven Meißner, Frank Menschner, Tom Putzke, Julius Schneider, Sophie Sebastian, Ellen Urban, Maria Wartmann

A - Prüfung
Ellen Urban, Frank Menscher

B - Prüfung
Maximilian Fuchs, Jan Heelemann, Sven Meißnerm Maria Wartmann

C - Prüfung
Christian Delenk, Sven Meißner, Tom Putzke, Maria Wartmann

Für die Sicherstellung des Ausbildungsbetriebes standen mir 10 Fluglehrer, 3 Segelfluglehreranwärter und zwei Fachlehrer zur Verfügung. Im Folgenden möchte ich die Ergebnisse unserer Ausbildung darstellen: Mit unserem „planbaren Personalbestand“ ist es uns gelungen, 66 Flugbetriebstage, vier Vereinslehrgänge, das „Airlebnis-wochenende“ und, neu im Programm, einen Streckenfluglehrgang für „Dritte“ sicherzustellen. Grundlage für unsere fliegerischen Erfolge war natürlich die Theorieausbildung. Hier wurden wir durch zwei Fachlehrer (Kai und Henry) unterstützt, bei denen ich mich ganz herzlich bedanken möchte.

Kai übernahm die komplette Durchführung eines BZF II Lehrganges für unsere Flugschüler. Das Ergebnis kann sich sehen lassen – alle Flugschüler haben auf Anhieb die Prüfung bestanden. Weil´s so schön war, haben wir diesen Lehrgang für Januar 2013 gleich noch einmal in die Planung genommen.

Henry übernahm den Posten Human Factors, ein recht schwieriges und „trockenes“ Thema. Durch seine Beziehungen zum flugmedizinischen Institut in Königsbrück gelang es ihm, dieses Thema mit allerhand praktischen Einlagen unseren Schülern nahe zu bringen. Ein toller Erfolg und da auch hier ein großes Interesse an einer Wiederholung besteht, werden wir diesen Unterricht mit Henry in der Wintersaison 2012/2013 ein zweites Mal durchführen.

Die Sicherstellung unserer Flugbetriebe, aber auch unserer Lehrgänge ist uns diese Saison besser gelungen. Wünschenswert wäre es aber, wenn die Beteiligung in den Lehrgängen etwas mehr in die Breite gehen würde. Unser Airlebniswochenende war ein weiterer Höhepunkt der Saison. Leider wurde das Ganze von zu wenigen gestemmt. Dennoch war dieses Wochenende für die Teilnehmer ein voller Erfolg und wir konnten interessierten Jugendlichen die Schönheit unseres Hobbys nahe bringen.

Beim diesjährigen Landesjugendvergleichsfliegen in Oschatz wurde unser Verein durch Anja, Maria, Amir, Tom P., Christian und Florian vertreten. Die Ergebnisse können sich sehen lassen: Platz 1 in der Mannschaftswertung mit Maria, Amir und Tom Putzke. Und Platz 3 in der Einzelwertung durch Tom, der sich damit auch gleich für das Bundesjugendvergleichsfliegen in Neuruppin qualifizierte. Nochmals Herzlichen Glückwunsch!

Die erflolgreichen Kamenzer beim LJVF in Oschatz

Um weiterhin eine gute Ausbildung sicherstellen zu können, haben wir uns entschieden Max Heilmann zum Segelfluglehrer auszubilden. Von den drei Segelfluglehrerassistenten des letzten Jahres hat Falk die praktische Ausbildung in Rekordzeit beendet und ist somit seit Jahresmitte als Fluglehrer vollwertig verfügbar gewesen. Tom und Michael sind ebenfalls sehr gut in der praktischen Ausbildung vorangekommen und werden wohl in der kommenden Saison Ihre Ausbildung zum Segelfluglehrer beenden können. In dieser Beziehung sind wir also gut gerüstet.

Die Situation der Flugschüler ist ebenfalls positiv. Deren Zahl hat sich zum Vorjahr von 14 auf 20 Flugschüler gesteigert, wobei sich unter den sechs Neuen ein Wiedererlanger befindet. Für das Jahr 2013 ist auch zu erwarten, dass mehrere Schüler ihre Ausbildung erfolgreich abschließen werden. Damit wir uns diesen guten und konstanten Zuwachs erhalten, den wir auch immer brauchen, den von und mit unseren Flugschülern lebt der Verein, rührt bitte stets fleißig die Werbetrommel.

Zur Organisation der Flugbetriebe in der kommenden Saison werde ich in der Mitgliederversammlung ein paar Ausführungen machen. Damit aber fliegerisch alles reibungslos und ohne Verzögerung läuft, bitte ich alle Flugschüler, sich entsprechend ihres Ausbildungsstandes auch theoretisch intensiv vorzubereiten.

In diesem Sinne wünsche ich allen einen guten Start in die neue Saison.

Karsten Hummitzsch | Ausbildungsleiter

Faszination Segelfliegen... es geht noch mehr!

Ein gelungener Streckensegelflug vom heimatlichen Flugplatz aus, das ist schon was. Dass man dieses Glücksgefühl noch gehörig steigern kann, durften wir erfahren, als wir uns auf Empfehlung von Max dieses Jahr im Oktober zum Wellenfliegen nach Krnov in das Altvatergebirge aufmachten. Wir, das waren Andreas Marko von Nardt, Gerd Eilrich, ein bekanntes Gesicht aus dem diesjährigen Streckenfluglehrgang, Guido Althoff, Fluglehrer aus dem Club von Gerd, Gitti und Wolfgang.

Wie auch beim heimatlichen Streckensegelflug braucht man zum Wellensegelfliegen das passende Wetter. Tage mussten wir darauf warten. Und über Nacht kam dann noch der Winter mit Schnee. Doch mit ihm stand die Welle.

Wir hatten die Tage des Wartens für die theoretische Einweisung und die Besichtigung der Außenlandefelder genutzt, für den Fall, dass es nicht nach Hause reicht. Jetzt harrten wir gespannt auf unseren Einweisungsflug. Von der Welle war nichts zu sehen. Sie stand ca. 35 km vom Platz entfernt. F- Schlepp auf verschneiter Piste bedeutet, dass man durch den vom Propeller aufgewirbelten Schnee der Schleppmaschine fliegt. Die ersten Meter bis zum Abheben waren sportlicher Blindflug. Bereits kurz nach dem Abheben das zweite Erlebnis: Eine wunderschöne verschneite Berglandschaft! Die Spannung stieg. Wie sieht denn nun ein Rotor in natura aus? Das Schleppflugzeug flog Kilometer für Kilometer ins Altvatergebirge. Unter unserem Segelflugzeug glitten verschneite Täler und Bergrücken hindurch. Vergeblicher war der Versuch, mögliche Außenlandefelder zu lokalisieren. Verschneit sah alles anders aus als bei unserem Check per Auto. Der Instructor wies noch auf wichtige Bodenorientierungen hin. Aber letztendlich war an allen Tagen das PDA die ausschließlich funktionierende Orientierungsmöglichkeit. Für einen Neuling sehen alle Täler, wenn sie verschneit sind, gleich aus. Und man sollte beim Heimflug schon das richtige Tal erwischen.

Der Rotor, eine riesige Wolkenwurst, stand kurz vor dem Praded, dem mit 1490 m höchsten Berg des Altvatergebirges. Durch die lange Schleppstrecke hatten wir bereits 2700m und überflogen den Rotor. Ausklinken und feinfühlig suchte der Instructor das Steigen. Die Welle war schwach und reichte nur dafür, sich in der Höhe zu halten und sich für die kommenden zwei Stunden das Handwerkszeug anzueignen. Beim Rückflug galt es, das Ausweichen der Bereiche mit starkem Sinken zu trainieren und das Abfliegen von Bergrücken mit kleinen Wolkenfetzen, die erstaunlich gut trugen.

Mit den Erfahrungen dieses Fluges ausgerüstet, ging es sofort an den Start mit der B5. Sportlicher F-Schlepp, genießen verschneiter Berglandschaft, über den Rotor der ersten Welle hinweg, ausklinken und... Glücksgefühl pur! Es ist ein unbeschreiblich beeindruckendes Erlebnis, im gleißenden Sonnenschein über den Wolken zu fliegen. Dies übertraf mit Abstand alles bis dahin erlebte Glück beim Fliegen. Ein seit langem gehegter Traum ging für mich in Erfüllung: Fliegen über den Wolken. In den kommenden Tagen gab es ebenfalls nur schwach ausgeprägte Wellen mit maximalen Höhen bis 2700 m. Es gelangen mir noch drei weitere Starts. Alle mit den gleichen beeindruckenden Erlebnissen. Der Urlaub war ein voller Erfolg: den Schritt von der Theorie zur Praxis geschafft, Ausrüstung getestet und viele beeindruckende Bilder mit nach Hause gebracht. Danke Max für deine Anregung und die Organisation im Vorfeld, und danke an die Sportfreunde vom Aeroklub Krnov, die uns diese Erlebnisse ermöglichten.

Wolfgang Ferner

Alex macht Fliegerurlaub in Nardt

Unterwegs im Team mit der LS 3 von Klaus und Andreas

Sommer. Hitze. Arbeitsstress. Endlich kam der lang ersehnte Urlaub. Also alle Sachen gepackt und zurück in die geliebte Heimat. Erste Station, wie könnte es anders sein: Der Flugplatz. Leider war das Wetter nicht der beste Freund des Fliegers an diesem Tag, was für mich auch nicht weiter schlimm war, da ich noch „geJÜPt“ werden musste.

Für die erste Urlaubswoche war natürlich Fliegen geplant, aber ohne Aussicht auf einen Windenfahrer und keiner verfügbaren Wilga schien das nichts zu werden. Doch da kam TimTom um die Ecke, mit der Idee, die ganze Woche in Nardt zu starten. Kurze Rücksprache mit dem Vorstand und noch am Sonntagabend ging die LS4 dank Andreas Marko nach Nardt.

Montag früh packten Tom, Flo und ich dann auch die LS1 in den Hänger und wir fuhren nach Nardt. Dort angekommen ging es gleich ans Aufrüsten von vier Flugzeugen und um 9 Uhr war Briefing. Die Temperaturen waren unerträglich, und der frühzeitige Start brachte uns in die angenehm kühle Höhenluft.

Also ab geht’s auf Strecke. Aber schon nach kurzer Zeit merkte ich, dass Tom, Flo und Andreas ein wenig zu schnell für mich waren und ich meinen eigenen Weg suchen musste. Doch immerhin sind an dem Tag 250 km für mich rausgesprungen und für die anderen weit über 400 km.

Der nächste Tag war wieder blau und ich wollte mit Klaus Streichert gemeinsam auf Strecke gehen. Allerdings brach er schon auf dem ersten Schenkel ab und so flog ich alleine weiter und schaffte es wenigstens noch nach Klix und Schwarzheide. Der Mittwoch war mit angekündigten 36°C zu viel des Guten und ich legte einen Tag Pause ein. Am Donnerstag kamen dann endlich wieder Wolken. Klaus durfte wieder die LS3 und Tom wie gehabt die LS1 reiten und so ging es los. Leider mal wieder nicht so gut wie gehofft. Trotzdem flogen wir einige Kilometer und Regentropfen auf der Haube machten uns nix aus. Als dann aber die Blitze wenige Kilometer neben uns in den Boden einschlugen, drehten wir um. Nach der Abkühlung konnte der Freitag ja nur noch gut werden. Aber von wegen, er wurde sehr gut. Es blieben nur noch Andreas und ich übrig zum Fliegen, was die Routenplanung schnell erledigen lies. Es sollten 450 km FAI werden mit Start auf dem Schenkel. Zahna, irgendein Ort in Polen und Niesky waren unsere Wenden. Sobald die ersten Wolken am Himmel zu sehen waren starteten wir. Ich flog übrigens das erste Mal mit 40 Liter Wasserballast. Der erste Schenkel ging ruck zuck und so waren wir sehr euphorisch, den Rest auch noch zu packen. Über "Altes Lager" stockte es ein wenig, aber das war nicht der Rede wert. Aber Richtung Polen wurden die Wolken weniger und wir fingen an zu grübeln. Schließlich entschieden wir uns dafür, weiter zu machen, denn was in Deutschland an Wolken fehlte war in Polen doppelt da. Unter riesigen Wolkentürmen waren Vorfluggeschwindigkeiten von 150 - 160 km/h angesagt. So konnten wir schnell zur Wende und weiter Richtung Niesky. In Deutschland wieder angekommen hangelten wir uns von Tagebau zu Tagebau, bis wir schließlich Boxberg erreichten. Im Kraftwerksbart erreichten wir mit 1900 m die größte Höhe des Tages. Nun lag nur noch Niesky vor uns und wir flogen durch absolut tote Luft dorthin und wieder zurück nach Boxberg. Dort in Kühlturmhöhe wieder angekommen ging zum Glück gleich einer raus und wir konnten in den Endanflug gehen. Um 19:30 Uhr öffnete ich die Wasserhähne und kurz nach 19:45 Uhr rollte ich nach über 7 h Flug in Nardt aus.

Alles in Allem war es eine sehr schöne, intensive (1700 km, 22 h) und lehrreiche Woche für mich. Und auch die Fliegerkameraden in Nardt waren sehr freundlich und hilfsbereit.

Alexander Deutscher

Luftiger Wandertag

Am 12.10.12 besuchten die Klassen 9a (17 Schüler) und 9b (18 Schüler) vom Gymnasium Dreikönigschule aus Dresden Neustadt an ihrem Wandertag den Fliegerclub Kamenz. Petrus war an diesem Herbsttag gut gelaunt und es ist sonniges und trockenes Wetter mit etwas Wind. Fast alle Schüler wollen fliegen und auch die beiden Lehrerinnen lassen sich den Spaß nicht nehmen mit dem Segelflugzeug am Windenstart in die Lüfte zu steigen. Alle sind begeistert und erzählen vom dem tollen Kribbeln beim Start, dem lautlosen Gleiten durch die Lüfte und der überraschend sanften Landung auf der Grasbahn. Die tolle Idee dazu hatte unsere Flugschülerin Maria zusammen mit ihrer Mitschülerin Almut Jäschke.

Michael Lucas

Viele freudige Gesichter nach dem schönen Flugerlebnis

Schöner Acker mit langer Wartezeit

„Dienstag wird groß“, sagte Max noch am Telefon. Montag Abend trafen wir, also Max, Flo und ich uns schon auf dem Flugplatz. Letzte Vorkehrungen wurden noch für den kommenden Tag getroffen, Strecken geplant und das Wetter beurteilt. Dann schnell ins Bett, denn der Wecker war auf 6:45 Uhr gestellt.
Kaum aufgestanden ging es auch los, schnell fertig gemacht, gefrühstückt und dann ging´s ans Aufrüsten und Flieger fertigmachen. Indessen waren auch Tom und Kausche, der so nett war uns hoch zu schleppen, auf den Flugplatz gekommen. Bereits früh war der Himmel mit Flusen bedeckt, die aber noch sehr niedrig und kaum nutzbar waren. Dann ging es endlich los, die Wilga war startklar und es starteten Tom und gleich danach Max. Leider gab es noch ein kleines technisches Problem, welches den Start von Flo und mir noch etwas verzögerte, aber kaum war Flo gestartet und die Wilga wieder gelandet, konnte auch ich endlich starten. Danke nochmal an Daniel fürs Flächehalten. ☺

Kausche schleppte mich in einen wunderbaren Bart, nach dem Klinken in 550 m hab ich zwei Kreise mit Vario am Anschlag gemacht und hatte dann bereits die erlaubten 900 m erreicht. Da die Basis noch sehr niedrig war, hätte es sowieso keine Sektorfreigabe gegeben. Um den Abflugsektor zu treffen, bin ich erst noch zum Deutschbaselitzer Großteich geflogen, um dann meine Aufgabe zu beginnen. Danach habe ich mich erst in 400 m in der Segelflugplatzrunde wiedergefunden, nach kurzem Kurbeln ging es dann aber weiter Richtung Bernsdorf. Der Weg war mühsam, einerseits war es schwer gute Bärte zu treffen, die Wolken waren nicht ganz so klar definiert, andererseits sind erlaubte maximale 900 m mit dem Piraten auch keine allzu große Höhe zum Abgleiten, vor allem bei der vorhandenen Gegenwind-komponente. Deswegen bin ich, anstatt im Sektor weiter Richtung Schwarzheide zu fliegen, erstmal aus dem Sektor rausgeflogen und habe mich dann über einer Steingrube aus 500m auf gute 1400m hochgeschraubt, wobei der Bart nach oben hin immer besser wurde. In sicherer Höhe angekommen musste erstmal die Lage geklärt werden. In Richtung Doberlug (wo ich ja hinwollte) sah es gar nicht gut aus. Ein riesiges blaues Loch befand sich zwischen mir und meinem Ziel; ein viel zu großer Sprung. Im Norden stand hingegen eine vielversprechend aussehende Wolkenstraße, die ich, einmal angeflogen, weit bis zur Wende mitnehmen konnte. Gesagt, getan: Ich flog hin und meine Über-legung hat sich als gut erwiesen. Die Wolkenstraße ging gut, ich musste nur wenig kurbeln und konnte viel Steigen im Gerade-ausflug mitnehmen, auch sehr gute „3,5er“-Bärte waren dabei. Trotzdem war auch hier die Basis nicht höher als 1400m. Ich bin dabei quasi meinen geplanten zweiten Schenkel ein Stück rückwärts geflogen, voll gegen den Wind ging es leider auch nur sehr träge voran. Daher sagte ich mir: Nichts wie ab nach Doberlug, dort wenden und dann diese Wolkenstraßen wieder mit Rückenwind mitnehmen, das würde gut laufen. Bis kurz vor Doberlug war noch alles gut, ich blieb an den Wolken dran, Finsterwalde lag endlich hinter mir und die Wende einen Katzensprung vor mir. Doch zu früh gefreut. Kurz vor der Wende war das Wolkenbild gar nicht mehr gut. Viele sich auflösende oder breitlaufende Wolken, großflächiges Sinken. Kurz vor der Wende fand ich mich in 350 m über Doberlug wieder, an einer Seekante versuchte ich mein Glück und konnte mich wieder auf knapp 800m ausgraben. Dann habe ich schnell die Wende mitgenommen. Die Wolken sahen leider nicht besser aus, im Gegenteil: die einzige Wolke, die etwas vielversprechend aussah, hat sich auch gerade abgebaut, was mir weiteres Saufen einbrachte. So kam ich immer tiefer und habe mir langsam ein Feld ausgesucht. Als mich dann der letzte Versuch an einer Waldkante in 300m mit einer -3.5m/s in Empfang nahm war die Entscheidung zur Außenlandung klar. Ich sagte noch schnell über Funk bescheid: „95, es reicht nicht mehr, ich geh aufs Feld.“

Kurze Zeit später, nach nur zwei Stunden Flug, um 13:40, rollte der Pirat auf dem wirklich nicht schlechten Acker bei Doberlug-Kirchhain aus. Er war eben, trocken (hart) und es gab keine größeren Steine. Nur ein bisschen Staub. Was macht man wenn man gelandet ist? Nun, das klingt vielleicht komisch, aber die ersten Minuten bin ich erstmal sitzen geblieben, um zu realisieren

was gerade passiert war: Ich bin das erste Mal außengelandet. Dann bin ich ausgestiegen und habe mich erstmal umgesehen. Ist dem Flieger was passiert? Nein. Höchstens ein bisschen Staub. Der Boden war wirklich sehr trocken, es hatten sich sogar Risse im Boden gebildet. Der Acker lag gut zu erreichen an einer Hauptstraße, außerdem war der direkt angrenzende Feldweg asphaltiert. Noch schnell die GPS-Koordinaten abgeschrieben (für alle Fälle, war aber wirklich nicht nötig) und ein bisschen den Flieger aufgeräumt. Im Funk hörte ich noch schwach verständlich (ohne Rauschsperre) den Rest der Flieger und wie gut es teilweise ging, also das Funkgerät gleich abgedreht, hören konnte mich sowieso keiner mehr.
Was macht man so die ganze Zeit? Es kamen (dafür, dass es nur ein Feldweg war) einige Leute vorbei, teilweise mehr interessiert, teilweise weniger. Ein Ehepaar fragte mich z.B., ob ich notgelandet bin und ich Hilfe bräuchte, dann wurde natürlich erstmal alles erklärt. So habe ich mit einigen Leuten geredet, die teilweise auch sehr interessiert waren. Einer fragte mich, warum nicht einfach wieder ein F-Schlepper auf dem Acker landen könne und mich wieder hochziehen könne, aber so eine rechte Antwort wusste ich da auch nicht. Mit Solitär, Jawbreaker und Age of Empires auf dem PDA habe ich mir auch maximal eine halbe Stunde vertrieben, so recht hatte ich keine Lust und es wurde langweilig. Also im Flieger rumgedöst. Den Ort habe ich kurz erkundet, bin aber schnell wieder zurück, da doch relativ viele Leute am Flieger vorbeikamen und ich ihn nicht alleine stehen lassen wollte, Essen und Trinken hatte ich fürs Erste noch genug.

Einmal kamen zwei Jungs im Alter von 12-13Jahren vorbei, die sehr interessiert und hin und weg vom Flugzeug waren. Es wurden viele Fragen gestellt und beantwortet. Natürlich durfte jeder mal Pilot spielen und ausprobieren, wie es so ist im Flieger zu sitzen. Vielleicht hat Finsterwalde ja nächstes Jahr einen neuen

Flugschüler. So langsam stand die Sonne immer tiefer, immer mal wieder in den Funk reingehört, es waren noch alle in der Luft und mittlerweile auf dem Heimweg.

Dann kam als Erstes der Anruf von Flo, der als Erster gelandet war. Tom und Max würden auch bald landen. 18:15 Uhr rufte mich Max dann an, die Wegbeschreibung wurde durchgegeben und die Rückholcrew machte den Hänger fertig und fuhr los. Da Florian am nächsten Tag seine Deutsch Abiturprüfung hatte, und es für ihn zu spät werden würde und sich ein Pirat mit drei Leuten schlecht rüsten lässt, sprang Marcus ein. Er kam dafür extra aus Meißen (!) nur zum Abrüsten zusammen mit Christian Teich. An dieser Stelle ein riesengroßes Dankeschön für diese Kameradschaft! Es dämmerte und wurde sehr schnell ziemlich kalt. Also wieder Jacke, Mütze und Handschuhe angezogen und in den Flieger gelegt.

Eine Weile später kam der eine ältere Mann, mit dem ich mich am Nachmittag gut unterhalten hatte und hat mir ein geschmiertes Mettbrötchen und heißen Tee gebracht. Das fand ich wirklich sehr nett und ich konnte mich gar nicht genug bedanken. Dann haben wir noch geredet und ich habe ihm ein bisschen von der Fliegerei erzählt, er fand das alles sehr spannend. Noch zu DDR-Zeiten war er hier Förster und war schon immer an der Fliegerei interessiert, ist aber nie selber geflogen. Er verabschiedete sich und auch wenn ich ihn wahrscheinlich nie wiedersehen werde, erinnere ich

mich gern daran, wenn ich das nächste Mal über Doberlug fliege. Ein Anruf von Max kam noch: „Wir sind unterwegs, Treff halb zehn aufm Acker“. Ganz schön spät.

Nun war es dunkel, ich bin in den Ort und die Strecke abgelaufen, die auch meine Rückholer fahren würden, und auf diese Weise wurde mir auch nicht kalt. Gerade als ich wieder am Acker angekommen bin, habe ich ein Auto mit Hänger gesehen, Tom und Max. Endlich. 15 Sekunden später kam Marcus mit Christian an. Was für ein Timing. ☺

Der Hänger wurde zum Flieger geschafft und im Scheinwerferlicht haben wir die 95 abgerüstet. Vorher hatte ich bereits das Klebeband entfernt und alle Ruder abgeklemmt, sodass der Flieger wirklich nur noch ausgeräumt und auseinandergezogen werden musste. Pinky war im Hänger und nach kurzem Plaudern haben wir uns von Marcus und Christian verabschiedet und fuhren los. Kurz nach Mitternacht waren wir dann in Kamenz. Müde und erschöpft ging es ins Bett. Nochmal vielen Dank an Marcus, Tom, Christian und Max fürs Zurückholen!

So ein Tag auf dem Acker gibt einem schon viel Zeit zum Nachdenken und ist definitiv ein Erlebnis für sich (auch wenn es vielleicht nicht so klingt). Klar, vom fliegerischen Standpunkt ärger(t)e ich mich ein wenig, vielleicht hätte ich die Aufgabe abbrechen sollen oder im guten Wetter warten sollen. Trotzdem hat mir die Außenlandung insgesamt sehr viele neue Erfahrungen gebracht, die ich nicht missen möchte.

Amir Ali Akbari

Ein Abstecher zu den Räucherkerzen

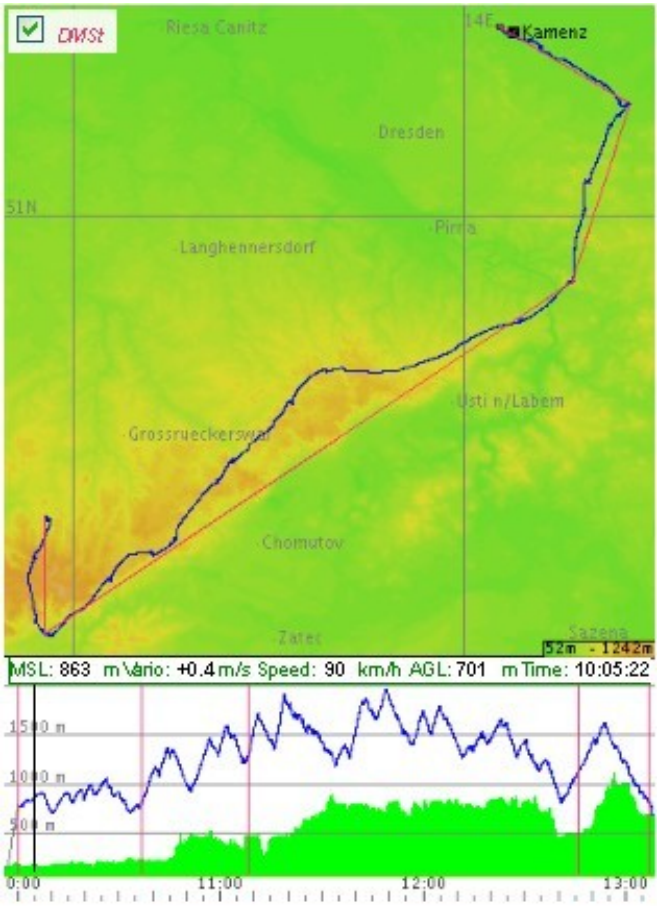
Ein Auszug aus einer wundervoll witzigen Außenlandegeschichte geschrieben in sehr unterhaltsamer Mundart des Piloten Marcus Menge, die zum Kürzen zu schade ist aber zum hier Abdrucken zu lang. Die ganze Geschichte findet ihr auf unserer Jugendseite.

... Nun stellte sich die Frage wo ich den eigentlich bin? Hinter mir befand sich der Neubaublock an dem ich vorbei geflogen bin. Nahezu jeder Bewohner schaute aus dem Fenster heraus um zu sehen, was passiert war. Meine Karte verriet mir, dass ich wahrscheinlich in Crottendorf gelandet war. Am Rand des Feldes erkannte ich zwei Jungspunde, also lief ich auf Sie zu. Bei ihnen angekommen erkundigte ich mich nach dem Namen der Ortschaft. „Das ist Crottendorf.“- Gut das habe ich mir schon gedacht. Und wie heißt die Straße zu dem Neubau. „Straße des Friedens.“ Super Sache, das war also geklärt. Sogleich habe ich versucht Ali anzurufen, er wollte mich zurückholen. Großes Damentennis! Ali geht nicht ans Telefon. Also rief ich Michael auf dem Turm in Kamenz an, um meine Außenlandemeldung abzugeben, mit der Bitte diese an Ali weiterzuleiten. Es war mittlerweile 15:40 Uhr. In der Zwischenzeit habe ich mit den Jungs den Flieger vom Hügel runter geschoben, näher an die Straße und den Neubaublock heran. Die Mieter des Blocks bestaunten mich, oder zumindest die Else immer noch. Irgendwie fühlte man sich wie im Zoo.

Nach und nach kamen dann auch, wie bei jeder Außenlandung die ersten Kinder. Und dann sagt man erst einmal seine Standardsätze auf: „ Nein, der Wind war nicht alle. Ich bin auch nicht abgestürzt das ist mehr oder weniger normal (für mich zumindest) und nein, das Ding hat keinen Motor usw.“ Irgendwann kam dann noch eine Rasselbande von kleinen Knirpsen mit ihren Muttis an. Diese erzählten mir, dass ich ganz knapp über den Kindergarten geflogen sei und jetzt die Attraktion des Dorfes bin. So muss das sein. „Von woher kommen Sie denn?“ - Aus Kamenz. „Von so weit her?“ - Nu. Dann habe ich ein wenig meinen Flugweg beschrieben und wo ich eigentlich noch hin wollte. „Soweit können Sie fliegen.“- Ja eigentlich aber heute anscheinend nicht ganz so weit. Naja so ist das halt. Nachdem die wichtigsten Fragen der schaulustigen befriedigt waren, erkundigte ich mich nach der nächsten Kneipe um erst mal dann gröbsten Durst mit einem kühlen Radler zu löschen. ...

Eine Mutti lud mich auf meine Frage gleich zu sich nach Hause in den Garten ein. Dieses Angebot konnte ich natürlich nicht ausschlagen. Ich musste mich ja noch gedulden bis meine Rückholer da sind und allein auf dem Acker neben dem Flieger zu warten, wollt ich nicht. Bei der Dame angekommen bekam ich zunächst Kaffee, Kuchen und Wasser serviert. Besser konnte es einfach nicht sein. Aus der Not eine Tugend machen. Wir saßen gemütlich im Garten unterhielten uns sehr nett. Läuft.

Irgendwann rief mich dann endlich Ali zurück und informierte mich, dass sie gegen 17:00 Uhr losfahren und ca. 2,5- bis 3 h brauchen werden. Meine Rückholer waren Ali, Anja und Eva. An der Stelle vielen Dank.



01.08.2012 auf zum Sightseeing ins Erzgebirge

Nachdem ich über 2 h im Garten bei der „Mutti“ gesessen habe und sie dann einen Termin wahrnehmen musste, haben wir uns verabschiedet.

So lief ich das kurze Stück zur LS 1 zurück. Auf dem Weg traf ich noch eine alte Dame, die mich sofort als den Piloten identifiziert hatte, ohne mich zuvor gesehen zu haben. Manchmal ist es schon seltsam. Aber der „Blödihut“ ist wahrscheinlich das Merkmal eines Segelfliegers mit dem auch Fliegerlaien einen solchen erkennen können. Ich musste ihr meine ganze Geschichte, wie ich nach Crottendorf gekommen bin, auch erzählen. Anschließend machte ich mich weiter auf den Weg, ich eigentlich wollte ja nach dem Rechten schauen.

Die LS 1 schon fest im Blick, da fingen mich plötzlich viele alte Omas auf dem Weg ab und boten mir an, auf der Bank vor dem Neubau neben Ihnen Platz zu nehmen. Sie hielten mir als Lockmittel gleich ein Bier hin. „ Na klar setzt ich mich zu Ihnen.“ „Vielen Dank fürs Bier.“ Herrlich so ein kühles Bier. So saßen wir da, die LS1 stand nur ein paar Meter von uns entfernt. Die Omas sagten Sie hätten auf den Flieger aufgepasst, dass sich ja keiner daran vergreift. Sie seien noch die Hausgemeinschaft von damals und würden in Ihrem Block für Ordnung sorgen und treffen sich jeden Tag. Ah ja. Was für ein Glück für mich. Ich war Kaffeetrinken und die Omis passen auf den Flieger auf. So muss das sein.

Auf meine Frage, ob Crottendorf nicht bekannt für die Räucherkerzenproduktion ist, entschwand sofort eine Oma und brachte mir aus ihrer Wohnung zwei Päckchen Räucherkerzen mit. Die anderen meinten nur: „Sei nicht so geizig, warum gibt’s du dem jungen Mann nur zwei Päckchen.“ Schon “sauste“ die nächste los, um noch zwei Päckchen für mich zu holen. Zudem erfuhr ich alles was man über Räucherkerzen wissen muss. Die mit Weihrauch seien die Besten und das Original. Der neumodische schniggi-schnaggi-Duft sei alles Scheißdreck. Aber früher in den 70-igern hätten die Räucherkerzen sowieso besser gerochen. So ist das eben früher war alles besser.

Mittlerweile war die Zeit schon weit voran geschritten, ich saß beim dritten Bier und die Damen hatten Ihre Bilanz auf 3 leere Flaschen Sekt erhöht und machten sich sogleich über die Vierte und letzte Flasche Sekt her. Die Stimmung war dementsprechend sehr heiter. Ich hoffte nur, dass meine Rückholer bald kommen werden, damit die älteren Damen mich nicht restlos unter den Tisch trinken. Bald darauf rumpelte es auf dem Zufahrtsweg zu meinem Feld und da kamen Sie auch schon. Ich war froh, dass Sie da waren! ...

Florian beim Heidepokal ganz vorn dabei

Vom 26. Juli an sollte also auch 2012 wieder der beliebte Heidepokal in Roitzschjora stattfinden und mit schönem Wetter die Gemüter der Streckensegelflieger erfreuen. Auch meine Wenigkeit, sowie Kausche & Brigitte, sowie Lutz und meine beiden tollen Helfer hofften auf 10 sonnige und fliegerisch nutzbare Tage. Nachdem schon im Winter die ersten Vorbereitungen getroffen wurden, bezüglich der Übernachtung bei den Eilenburger Fallschirmspringern und formellen Angelegenheiten, konnte ich mich also den Rest des Jahres auf dieses Ereignis freuen. Die Reise für meine Helfer, und mich, die 39 nicht zu vergessen, begann am 25. Juli. Wir machten uns auf den Weg und nach 2:30 Stunden Fahrt kamen wir endlich auf dem Segelflugplatz in Roitzschjora an. Es waren 35°C, die Sonne schien brutal und die Warmluft machte das Atmen schwer, dennoch flogen viele Segelflieger an diesem Trainingstag. Wir genossen, nach unserer Ankunft und der Einquartierung im idyllischen Bereich der Fallschirmspringer, erst einmal ein Bad in der häuslichen Kiesgrube und begannen so unseren Urlaub. Die darauf folgenden Tage sollten viel Spaß, abwechslungsreiches Wetter und viel Spannung im Wettbewerb mit sich bringen.

Es war der 26. Juli, und damit der erste Wertungstag. Nachdem meine Helfer und ich das Rüsten des Fliegers am Vortag noch übten, konnten wir nach 10 Minuten Rüstzeit die 39 auch schon ins Grid schieben. Danach gab es Frühstück mit Brigitte und Kausche, die sich auch bei den Fallschirmspringern einquartiert hatten. Hier gleich ein riesen Dankeschön an Brigitte und Kausche für die tolle Hilfe über den ganzen Wettbewerb!

Nach dem Briefing war klar, dass die Anforderungen hoch sind, sehr hoch. An unserem ersten Tag, an dem Gewitter und Regenschauer vorausgesagt waren, sollten wir eine AAT (Assigned Area Task) zwischen 209 km und 394 km fliegen.

Mit 232 km und einem guten Schnitt landete ich gleich auf dem 8.Platz in der Tageswertung, was mich freute und motivierte. Der 27. Juli sorgte gleich für Aufregung. Die Clubklasse bekam eine Racing- Task über 435,8 km! Ich dachte erst ich höre nicht recht, aber es war so. „Sind die verrückt?“ ,fragten mich meine Helfer. Darauf wusste keine richtige Antwort, außer, dass dies der Tag wird, wo man rumkommen muss, um am Ende gut dazustehen. So war es letztendlich auch! Bei knalligen 30° C warteten wir im Grid auf den Start und die ersten Cumuli. Sicher war, Gewitter wird es geben, weniger Wolken und gegen Abend ein zeitiges Thermikende.
Als im Grid mein PDA den Geist aufgab, wurde mir ganz unwohl. Tom meinte mal zu mir, wenn dies der Fall sei, einfach fliegen, das wird schon. Da ich mit Uwe Szoebb schon vorher ein kleines Team gebildet hatte, konnte er mir helfen, die Wendepunkte richtig zu treffen. Wir flogen also gemeinsam von A nach B und waren sehr zügig unterwegs. Schon auf dem zweiten Schenkel sahen wir ein riesiges Gewitter in Richtung Roitzschjora und tiefstehende Cumuluswolken, welche ich im Geradeausflug noch mitnahm. Dann auf einmal sah ich gar nichts mehr, ich war im Regen. Nur noch wenige Kilometer trennten mich vom Platz und ich schaffte es, denn die Höhe reichte aus, um schnell durch den Regen zu fliegen. Ein wahnsinniger Tag ! Am Ende gab es 11 Rumkommer, von 22 Teilnehmern. Ich kam auf den Tagesplatz 6. Ein super Ergebnis.
Die nächsten beiden Tage wurden neutralisiert, danach wurde drei Tage geflogen, dann wurden wieder zwei neutralisiert und wieder einer geflogen. Die freien Tage verbrachten wir mit Ausflügen nach Leipzig oder tollen Orten in der Region. Langweilig wurde uns nie, denn die Kiesgrube sorgte für tollen Bade- und Angelspaß. An den Abenden wurde gegrillt und ein geselliges Beisammensein rundete diese tolle Zeit ab. Letztendlich wurde ich 7. Platz, was über meinen Erwartungen lag. Dies war ein Urlaub mit tollem Wetter und effektivem Fliegen zugleich. Tolle Leute und Helfer machten diese zwei Wochen zu einem ganz besonderen Erlebnis.

wussten, dass der Heimweg sehr spannend wird. An der vorletzten Wende, noch 140 km von da an bis nach Hause, machte sich die Warmluft bereits stark bemerkbar. Wir mussten einen Gang rausnehmen, um uns an diesem Punkt nicht aus dem Rennen zu schießen. Nun hieß es, 99 km nach Torgau, der letzten Wende, zu fliegen und dort den Endanflug einzuleiten. Das Problem war, die letzten Wolken standen ca. 30 km vor Torgau und eine über dem Schießgebiet bei Holzdorf. Wir kämpften uns vor und gerieten tatsächlich immer mehr in den Schatten des bereits am frühen Nachmittag bemerkten Gewitters. Vom Schießgebiet aus waren es noch 45 km um die Wende nach Roitzschjora. Uwe hatte ich kurz zuvor verloren und ohne PDA musste ich die Wende in Torgau instinktiv mitnehmen. Es wurde ruhig und dunkel im Flieger, als ich auf den finalen Kurs wendete. Vor mir eine schwarze Wand, nur die Seen hinter dem Platz waren rotreflektierend wiederzuerkennen. 1300 m und noch 35 km.

Ich wusste, dass ich ankommen würde, wenn da nicht dieses Gewitter wäre. Der Wind war kaum zu merken, aber dennoch hatte ich ein mulmiges Gefühl. Lutz meldete Windstille und keinen Regen vom Platz aus. Das was ich sah, waren nur die Seen, sonst nichts. Ich hatte keine andere Wahl und flog geradezu in Richtung Roitzschjora. Vor dem Gewitter bildeten sich

Bedanken möchte ich mich noch einmal bei meinen tollen Helfern, sowie Blondi für die Kontakte zu den Fallschirmspringern, Tom für seine Wettbewerbsvorbereitungsliste, Brigitte und Kausche für die tolle Unterstützung beim Kochen und Rückholen und bei meiner Familie.

Florian Heilmann

Wissen ist das einzige Gut, dass sich vermehrt, wenn man es teilt!

Ein Erlebnisbericht von der Kamenzer L"air"woche

Anfang Mai lese ich einen Kurzartikel im Magazin „Segelfliegen" über einen Streckenfluglehrgang in Kamenz und entscheide mich spontan die gebotene Gelegenheit zu ergreifen. Einige erfahrene Kamenzer Streckenflieger hatten sich entschlossen, die nach eigener Aussage teilweise selbst mühsam erworbenen Streckenflugerfahrungen an Interessierte weiterzugeben.
Als Spätstarter im Alter von 53 Jahren - erst im Frühjahr 2011 habe ich meine Lizenz erworben - muss ich mich etwas sputen, um Fortschritte zu machen. Das Studium von einschlägiger Literatur wie Bernhard Eckeys „Streckenflug leicht gemacht" alleine hilft nur bedingt die emotionalen Hemmungen abzubauen. Als Scheinpilot ist man häufig allein gelassen mit den Herausforderungen des Streckenfluges. Der noch fehlende Blick für geeignete Landeflächen, Fragen der optimalen Flugwegwahl und der entsprechenden Vorbereitung des Flugtages ließen meine Ausflüge vom heimischen Platz zwar immer äußerst spannend, aber für mein Verständnis etwas zu nervenaufreibend werden. Bei den durchgeführten Flügen von 150 - 200 km war ich immer sehr angespannt. Im Heimatverein möchte man die alten Hasen nicht bei ihren eigenen Streckenflügen bremsen. Da kommt mir die hier angebotene professionelle Hilfe gerade recht.

Wie sich später herausstellte, hatten die Kamenzer für alle Leistungsstufen etwas zu bieten. Neben solchen „Anfängern" wie mir war alles vertreten, von Jung bis Alt und von gerade Lizenz erhalten bis bereits erflogene 500er oder mehr.

Bereits einige Wochen im Voraus wird mein Leistungsstand über einen Fragebogen abgefragt. Auch werden Informationen über den Flugplatz, Luftraum und Wendepunktinformationen bereitgestellt. Damit viel die Vorbereitung leicht und das Trainerteam war am Anreisetag bestens vorbereitet.

Voller Erwartung und gespannt auf die fliegerischen Aufgaben erreiche ich am späten Samstagnachmittag Kamenz. Der Flugbetrieb ist noch in vollem Gange und der Empfang ist herzlich. Mir wird gleich der Zeltplatz zugewiesen. Den Anhänger mit der Vereins-LS4 stelle ich in dem eigens dafür vorbereiteten Bereich ab und lerne dort auch gleich einige der weiteren bereits eingetroffenen Teilnehmer kennen. Nach einem Eröffnungsbriefing steht das gemeinsame Abendessen auf dem Programm, was auch die weiteren Abende vorzüglich war. Die persönlichen Ziele werden ausgetauscht und alle freuen sich auf eine schöne Woche.

Die soll es dann auch werden, denn das Wetter zeigt sich von der besten Seite. Nach einem keine Wünsche offen lassenden gemeinsamen Frühstück beginnt das tägliche Training mit einem ausführlichen Wetterbriefing. Tom und Michael erledigen das ganz souverän und erläutern uns, welche Informationen von Bedeutung sind, um einen erfolgreichen Streckenflugtag zu planen. Die Gruppen sind klein, ein Trainer für je 2 Teilnehmer. Die von den Trainern festgelegten Tagesaufgaben sind den vorangegangenen Leistungen angepasst und werden in den einzelnen Gruppen ausführlich besprochen.

Dem Leistungsstand angemessen, hat mein Trainer Uwe für Marc und mich ein 170 km FAI Dreieck für den ersten Tag vorgesehen. Nach der anfänglichen Nervosität und Unsicherheit gewöhnen wir uns langsam an das Fliegen in unserer Dreiergruppe. Die Abstimmung über Funk, das gemeinsame Kreisen und die ungewohnte Umgebung fordern unsere ganze Konzentration. Nach und nach klappt es immer besser und wir sind am Ende ein Dreieck mit knapp über 200 km geflogen. Auch die anderen Gruppen waren ähnlich erfolgreich und so gibt es nur strahlende Gesichter. Die Aufgaben wurden während der Woche von den Trainern den gezeigten Leistungen angepasst und gesteigert. Dabei kam in einem täglichen Debriefing zur Sprache was gut und was weniger gut gelaufen ist. Ohne dass ein allzu großer Druck aufgebaut wurde, haben alle Teilnehmer spürbar Fortschritte gemacht und nach und nach ihre bisherigen Bestleistungen überboten. Die Eigendynamik, die sich durch das Fliegen im Team entwickelt und die positiven Erfahrungen, haben dann auch im Laufe der Woche dafür gesorgt, dass ich meine erste Strecke über 300 km geflogen bin. Das hätte ich mir am Anfang der Saison nicht träumen lassen.

Auch die Fortgeschrittenen sind voll auf ihre Kosten gekommen. Fabian und Matthias haben es mit der Unterstützung von Tom geschafft, durch optimiertes Vorfliegen und die richtige Linienwahl ihre Schnittgeschwindigkeit deutlich zu erhöhen. Dieses Top-Team hat mehrfach in der Woche Flüge über 500 km erreicht. Nachdem wir 4 Tage hintereinander fliegen konnten und dabei von bester Wolkenthermik bis hin zu schwacher Blauthermik alles erleben und erfliegen durften, stand der Donnerstag ganz im Zeichen der Theorie. Alle waren froh, dass der Wettergott für uns eine Pause eingeplant hatte. Die Trainer hatten viel Interessantes vorbereitet: sehr anschauliche Erklärungen über das Interpretieren von Wolkenbildern zum Auffinden des besten Steigens und der tragenden Linien, das richtige Kreisfliegen, den optimierten Endanflug, Wettervorbereitung und vieles mehr.

Das Gelernte sollte bereits am nächsten Tag wieder erprobt werden. Trotz des anspruchsvollen Wetters wurden die Teilnehmer angehalten vermehrt ihre eigenen Entscheidungen zu treffen und der helfende „Flügel" des Trainers wurde nur im Notfall beansprucht. Somit konnten alle ihr selbstständiges Fliegen weiter festigen und ihr fliegerisches Selbstbewusstsein stärken.

Die Kamenzer Initiatoren Tom und Michael zusammen mit den anderen Trainern Chris, Hartmut und Uwe und natürlich der rührige Kamenzer Verein mit einer tollen Jugendgruppe haben dafür gesorgt, dass die Woche für alle Teilnehmer eine Erfolgsgeschichte wurde. Eine tolle Idee und ein großes Dankeschön für dieses Engagement.

Gerd Eilrich

Die Teilnehmer der ersten L"air"woche

Kamenzer Flügel über Fatra und Tatra

Die atemberaubende Landschaft der Fatra

Nachdem in den letzten beiden Jahren bereits erste Gedanken bezüglich eines fliegerischen Ausfluges in die Slowakei gereift sind, so entscheiden wir uns nach den bekräftigenden Worten von Andreas und Wolfgang, welche dieses Gebiet bereits 2011 für sich entdeckten, für einen Osterausflug in die faszinierende Bergwelt der Fatra und Tatra.

Als idealer Ausgangspunkt stellte sich der Flugplatz Prievidza heraus. Auf diesem wurde 2010 die Weltmeisterschaft im Segelflug veranstaltet und eine entsprechend gute Infrastruktur fanden wir vor. Beheizbare Blockhütten, ausreichend Platz, sowie ein gutes und günstiges Flugplatzrestaurant waren hervorragende Ausgangsbedingungen für die ersten beiden Wochen im April. Nach der gut neunstündigen Fahrt kribbelte es beim Anblick der noch verschneiten Bergwelt mächtig und wir konnten es kaum abwarten, diese bezaubernde Gegend uns fliegerisch zu erschließen. Nach einer kurzen und freundlichen Einweisung konnte es auch am nächsten Tag zu einem kleinen Schnupperflug losgehen. Nach nur einer halben Stunde zwang uns eine Schneefront, welche sich innerhalb weniger Minuten über den Hausberg schob, zur Landung. Jedoch stand bereits nach diesen ersten Minuten fest: Wir wollen mehr!

Zwei Tage später war es soweit, wir zogen unsere geliebten weißen Gleiter an den Startpunkt. Der erste Storch des Jahres kreiste munter über der Startstelle und als der erste Cumulusfetzen am Hausberg erschien gab es kein Halten mehr. Wir konnten endlich wieder fliegen! Fasziniert und beeindruckt von der sich bietenden Sicht flogen wir zaghaft die ersten Höhenzüge entlang. Nachdem man sich an den Anblick der verschneiten Bergnähe etwas gewöhnt hatte, genossen wir an diesem Tag noch das Gleiten über Skipisten, Schneemassive und den ersten Blick auf Europas kleinstes Hochgebirge: Die Große Tatra.

An den darauf folgenden Tagen konnten wir auch das Potential dieses Gebietes erleben, so waren bereits in der ersten Aprilwoche Flüge bis an die 500km Marke möglich und durch die Hilfe der von der Abendsonne beschienenen Hänge konnten wir bis zum Sonnenuntergang das stille Gleiten genießen. Hierbei zeigte sich der Erwerb einer Fußsohlenheizung bei -10°C und der Flugzeit von sechs Stunden mehr als lohnenswert.Der Urlaub wurde durch weitere Flüge sowie entspannte Tage mit Wanderungen abgerundet. Eine reizvolle Gegend mit unkomplizierten netten Leuten, tollem fliegerischen Potential, sowie genügend Beschäftigungsmöglichkeiten für die nicht fliegenden Mitreisenden haben Lust auf mehr gemacht. Slowakei, ich freu mich schon wieder auf dich!

Tom Schubert

Endlich wieder Fliegen

Ein Bericht von Flugschülerin Maria Wartmann (15 J.)

Der 1. April 2012: Für mich begann mit diesem Tag meine zweite Saison des Segelfluges. Mit dem befreienden Gefühl, endlich den Winter mit der Werkstattluft überstanden zu haben, startete ich in den Tag. Zu unserer Überraschung war gerade dieser ein super Flugtag mit Cumuluswolken ohne Ende und straffer Wind von vorn. Besser geht's nicht! Wir bauten wie gewohnt den Start auf und freuten uns, endlich wieder fliegen zu können. Nach ein paar Starts der anderen war es auch schon soweit – mein erster Flug in der neuen Saison. Mit einem etwas mulmigen Gefühl im Bauch stieg ich in den Bocian – und mit dem Gedanken, was viele Leute über den ersten Flug sagen: „Man hat das meiste wieder vergessen“ oder „man muss nochmal von vorne anfangen“. So schlimm stellte sich die ganze Sache dann doch nicht heraus – nur ein paar Feinheiten fehlten.

Nach einem Monat Übung (und ein paar Seilrissübungen) durfte ich auch wieder alleine fliegen. Ich hatte meine Übung vom letzten Jahr wieder ein, und konnte endlich wieder mit meinen Übungen in der Ausbildung fortfahren. Ein paar Kreiswechsel und ein bisschen Schnellflug – und ich war schon an der B-Prüfung angelangt. Der längste Übungsabschnitt war nämlich der A-Abschnitt – und den hatte ich in der letzten Saison schon nach 2 Monaten gemeistert. Bevor ich diese jedoch fliegen konnte, sollte ich meine Thermikflugübung erst mal mit einer Stunde Alleinflugzeit abschließen. Eigentlich war dafür ein super Tag, ernüchternd war jedoch, dass die Wolkenthermik viel zu hoch, um sie beim Windenstart zu ergreifen, erst richtig anzog. Nur durch riesen Glück erwischte ich nach dem Windenstart direkt Aufwind vom Boden, der mich hochdrückte – und kam so in das eigentliche Aufwindgebiet der Wolken. So flog ich dann wirklich sehr knapp eine Stunde Thermik – und die B folgte gleich am selben Tag. Ich absolvierte meine B-Prüfung allerdings in vier Flügen – die letzte Landung war nämlich etwas zu weit. Das lag allerdings nicht unbedingt an mir, sondern eher an der Thermik, die sich im letzten Moment nochmal dazu entschied, mich nach oben zu drücken. Als ich deprimiert nach dem 3. Flug ausstieg und zum Fluglehrer ging, um zu hören, nicht bestanden zu haben, sagte er auch nur: „Du darfst nochmal. Ich hab‘ dich zwischen der 3. und 4. Kurve nur wegsteigen sehen und das trotz Brems-klappen.“ Normalerweise würde man nach der 4. Kurve noch einen Slip machen, wenn man zu weit landen könnte, jedoch ist das in der B-Prüfung nicht vorgesehen. Mit dem 4. Flug klappte dann auch alles und ich hatte bestanden.

Auf die B-Prüfung folgte dann auch schon das Highlight im neuen Abschnitt – nämlich meine Piratumschulung. Darauf hatte ich mich schon die Saison davor riesig gefreut! Diese schien aber eventuell zu platzen, da zu straffer Wind herrschte. Schon sehr nervös am Start stehend, unterhielten sich die Fluglehrer darüber, ob ich die Umschulung machen konnte. Letztendlich haben sie sich dazu entschieden es zu tun – der Wind war zwar sehr stark, kam aber genau von vorn. Mit einem starken kribbeln im Bauch schloss ich die Haube und machte meinen Startcheck, während das Seil eingekuppelt wurde. Ich gab das Handzeichen dafür, dass ich fertig war. Ich hörte von draußen nur noch ein „Seil straff!“, die Winde zog an und durch die große Kraft wurde ich an den Sitz des Pirat genagelt. Ich führte den Start normal durch. Oben angekommen verwandelte sich mein nervöser Gesichtszug in ein breites Lächeln – endlich fliege ich Pirat! Vor mir die untergehende Sonne, jedoch nicht richtig sichtbar, da das Sichtfeld im Pirat etwas anders aussieht.

Zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber schön. Die restlichen zwei Flüge vergingen auch sozusagen wie im Fluge und ich hatte endlich meine Umschulung. Nach dieser Umschulung folgten auch viele längere Alleinflüge im Pirat – u.a. mein neuer Rekord mit 1h und 37min. Solange war ich noch nie in der Luft. Mein nächstes schönes Erlebnis war dann im August, zwei Monate nach der Umschulung – nämlich meine C-Prüfung. In der Zwischenzeit durfte ich aber spüren, dass man sich um Theorie kümmern muss , denn ohne was Schriftliches gibt's auch keine praktische Prüfung.

Da B- und C-Abschnitt nicht weit voneinander entfernt waren, musste ich mich dann doch sputen, dies noch zu schaffen. Zweimal schreiben musste ich dann doch: Meteorologie hatte ich nämlich mit einem Punkt weniger gerade so nicht bestanden. Da bloß ein Themengebiet gefehlt hatte, lies sich der restliche Stoff schnell nachholen und ich bestand beim zweiten Mal. So, nun zur C. Die drei Flüge waren eigentlich bloß Übungsflüge für mich, die im Pirat sehr gut gelaufen sind. Bis der Fluglehrer letztendlich zu mir kam und sagte: „Herzlichen Glückwunsch zur bestandenen C-Prüfung". Gott sei Dank hatte ich noch eine Wechselhose mit. Das kann nämlich gefährlich werden, nicht zu wissen, dass man verhauen wird. Am Abend gab es dann – wie zur B-Prüfung – das standartmäßige „Verstärken" des Hosenbodengefühls. Leider waren an dem Tag mehr Leute da als bei der B – und vor allem einer mehr mit einer Kamera, der sich auf die Winde setzte und Fotos der Prozedur machte. Trotz des Rituals war ich am Abend sehr froh, auch noch meine C zu haben.

Kommen wir zurück zur Theorie: damit saß ich für 2012 fest, da ich meine PPL-C Theorie noch nicht hatte, um Strecke fliegen zu können. Leider wurde die Streckenflugeinweisung so schnell auch nichts. Ich machte nur noch meine Starts auf einem fremden Platz und konzentrierte mich auf das Landesjugendvergleichsfliegen. Die Starts auf einem fremden Platz in Klix liefen leider nicht so gut. Wer weiß, was da los war. Ich hatte so ziemlich fast alles vom Bocian oder einer ordentlichen Platzrunde vergessen. Das war schon blöd , aber naja, jeder hat mal so einen Tag.

Kommen wir zum Landesjugendvergleichsfliegen, bei dem im Gegensatz zu Klix alles super lief. Wir kamen so gegen 17 Uhr an dem Freitag an, um nochmal einen Einweisungsflug zu machen. Dann kamen die standartmäßige Einweisung und das Abendbrot. Am nächsten Tag ging es früh los – wir hatten jede Menge Starts vor, und mussten noch unseren Piraten aufrüsten. Die erste Runde war ich von der Punktzahl her sogar Platz 1 in der Gesamtwertung – naja, Übermut tut selten gut, und landete am Ende auf Platz 3 der Frauenwertung und Platz 12 insgesamt. Schade, die Chancen standen nämlich nicht schlecht. Am Abend wurde dann noch ordentlich gefeiert und am Sonntagmorgen kamen die Auswertung und die Abreise. Insgesamt hat es mir super gefallen, es war eine tolle Erfahrung und ich werde nächstes Jahr wieder hingehen – nur das Ergebnis fand ich ein wenig ärgerlich. Letztendlich wars das schon mit der Saison, bis auf ein paar Starts im Herbst, in denen die Erde schön bunt gefärbt war. Das war ein toller Anblick. Es gab nur noch ein sehr lustiges Erlebnis am letzten Flugtag: Der SKP fuhr nicht von alleine , also wurde er vom Multicar an den Start gezogen. Wir hatten übrigens Startaufbau 03. Der Multicar fuhr dann direkt wieder hinter in den Verein und der Flugbetrieb begann ganz normal. Am Ende hatten die Flugschüler die Aufgabe, den Start abzubauen. Die Lizenser flogen währenddessen alle Flugzeuge hinter. Was aber keiner bedacht hatte: keiner von uns Flugschülern kann den SKP fahren, es gab kein Schleppfahrzeug mehr hinten und die Batterie war leer. Wir saßen dann hinten allein im SKP auf 03. Erst nachdem wir später durch Funk mal „Kamenz Info von Kamenz Start?" anfragten, schoss der Feroza vom Vereinsgelände hinter zu uns. Als wir dann die Flugzeughalle ansahen, bemerkten wir, dass ihnen entweder erst nach der Funkmeldung aufgefallen ist, dass der SKP fehlt, oder als dieser nur noch in der Halle gefehlt hatte, weil noch zu viel Platz übrig war, als wir für gewöhnlich hatten. Insgesamt war das eine super Saison, ich bin wieder sehr weit gekommen und freue mich auf die Nächste, in der ich meine Streckenflüge mache und voraussichtlich die Lizensprüfung schreibe und fliege. Gelernt habe ich allerdings, dass man sich sehr zeitig um die Theorie kümmern muss.

Verteilung der Streckenkilometer auf die Flugzeuge

Mit unseren Vereinsflugzeugen erfliegen wir in etwa die Hälfte der Gesamtkilometer. Der Trend hat sich im Vergleich zum letzten Jahr wieder etwas zu Gunsten des Vereins verschoben, vor allem durch den Junior.

Vereinsflugzeuge FCK und LSG				
Flugzeug	**Flüge**	**Anteil FCK**	**km**	**Anteil FCK**
Pirat	40	15%	4677	8%
Junior	17	7%	1999	4%
LS 1	27	10%	7608	13%
LS 4	37	14%	10791	19%
Cobra	7	3%	2051	4%
Puchacz	12	5%	1579	3%
Foka 4	1	0,4%	82	0,1%
Bocian	2	0,8%	150	0,3%
Σ	**143**	**55%**	**28937**	**51%**
Mitglieder FCK mit Privat- oder Charterflugzeug				
Flugzeug	**Flüge**	**Anteil FCK**	**km**	**Anteil FCK**
D-9609	10	4%	3524	6%
D-2497	12	5%	3534	6%
D-2287	13	5%	1991	4%
D-8031	16	6%	3329	6%
D-9951	17	7%	3502	6%
D-0439	30	12%	7739	14%
D-2207	4	2%	932	2%
D-4157	2	1%	285	1%
Charter SF	13	5%	2916	5%
Σ	**117**	**45%**	**27752**	**49%**
Σ	**260**	**100%**	**56689**	**100%**

Zusammenfassung zum Streckenflugjahr 2012

In der DMSt-Vereinswertung haben wir in der letzten Saison einen tollen zweiten Platz belegt und im Vergleich zum Vorjahr konnten wir unsere Streckenflugleistungen (Anzahl der Flüge und erreichte Kilometer) um ca. 20 % steigern. Dabei ist besonders lobenswert, dass wir einen Zuwachs von 14 teilnehmenden Piloten hatten, die ihre Flüge online bei OLC und DMSt gemeldet haben.

Die Kamenzer Piloten waren ebenso erfolgreich auf zentralen Wettbewerben in Riesa Canitz zur Streckenflugwoche, in Görlitz zum Piratpokal, in Roitschjora zum Heidepokal und in Jena und Stendal auf Qualifikationswettbewerben vertreten. Gratulation vor allem an Max Heilmann der sich für die Deutsche Meisterschaft der Senioren 2013 in der Standardklasse qualifiziert hat. Unsere Juniorenmannschaft ist nun im fünften Jahr in Folge an der Spitze von Sachsen und in den Kader 2013 haben es wieder vier junge Kamenzer Piloten geschafft (Max und Florian Heilmann, Alexander Deutscher und Marcus Menge).

Die Juniorenmannschaft bei der Jugendsportlerehrung 2012

Diese tollen Ergebnisse beruhen vor allem auf dem gezielten Weitergeben und Heranführen durch die Erfahrungsträger. Der Teamfluggedanke wird sehr gut gelebt und das gemeinsame Sammeln von Erfahrungen, Erreichen von tollen Leistungen und das Teilen von schönen Flugerlebnissen werden stets angestrebt und umgesetzt. Aus diesen Gedanken heraus ist die erste L“air“woche im August 2012 entstanden, wobei vorrangig Piloten aus anderen Vereinen aus dem gesamten Bundesgebiet in die Kunst des Streckenfliegens in der Oberlausitz eingeweiht wurden. Dieser Lehrgang war ein voller Erfolg für alle Teilnehmer. An dieser Stelle nochmals einen großen Dank an alle Helfer.

Dass eine gute Wetterlage im Anmarsch ist, lässt sich im Internet schnell herausfinden. Eine gezielte Wettervorbereitung am Vortag bringt viel Entspannung in den morgendlichen Ablauf des Flugtages. Es ist wichtig dies regelmäßig zu üben, und sich eine eigene Meinung zum Wetter zu bilden. An solchen Tagen lohnt es sich auch schon vor halb neun im Verein zu sein um alles Notwendige für den Flugtag für sich und mit anderen abzuklären.

Das wichtigste Instrument für lange und Streckenflüge ist der Wecker. (An diesen Tagen steh ich ausnahmsweise gleich beim ersten Klingen auf ☺)

Den einwandfreien Zustand des Flugzeuges und dessen Dokumente vorausgesetzt kann es losgehen. Alle persönlichen Dinge klar, Wetter klar, Luftraum klar, Aufgabe klar, Deklaration mit Start-, Wendepunkt- und Zielsektoren klar, Teampartner und Frequenz klar, Logger und PDA klar, und auch alle Vorkehrungen für eine eventuelle Außenlandung klar. Der letzte Punkt wird von manchen Kameraden gern vergessen. Frei nach dem Motto: „Die holen mich schon.“ Bitte auch dafür alle notwendigen Dinge ordentlich vorbereiten und klare Absprachen treffen.

Nach einem tollen Flug sind dann die Freude und das Mitteilungsbedürfnis darüber oft sehr groß. Damit aber alle gemeinsam das abendliche Beisammensein genießen können, hat jeder Pilot dafür zu sorgen, dass die von ihm benutzten Dinge wieder an den richtigen Platz kommen. Bordbuch geschrieben und Logger mit Zubehör ordentlich verpackt im jeweiligen Schrank, alle Akkus und das PDA an der Ladestation und auch benutzte SD-Karten zum Auslesen der Flüge wieder aufgeräumt. Bitte die FLARMs im Flugzeug belassen und nur über SD-Karte oder PDA auslesen. Bitte nicht ausbauen!
Auch das Auslesen des Loggers und das Hochladen der Flüge ist eine Kleinigkeit, die jeder Streckenflugpilot beherrschen muss. Zumal dieses Verfahren der Flugmeldung seit bereits zehn Jahren in der Anwendung ist. (Kostenpflichtige Nachschulungen können bei mir angefragt werden ☺)

Ehrentafel Leistungsabzeichen 2012

Zielstreckendiamant
Tom Schubert (329 km am 04.09.12)
Florian Heilmann (425 km am 23.07.12)

Mit nur zwei Streckendiamanten hatte Kamenz im Wettbewerb der Leistungsabzeichen des LSV Sachsen die Nase vorn, und der Siegerpreis, ein Butterflydisplay, ist nun in der LS1 zu bewundern. Auch in der Flugsaison 2013 sollten möglichst viele Piloten ihre Silber - C, Diamanten und vielleicht sogar Gold - C versuchen zu erfliegen. Dafür ist es ganz wichtig das Deklarieren der Logger und FLARMs zu beherrschen und das Einstellen der richtigen Sektoren zu beachten und die Original IGC - Datei auf einem privaten Datenträger zu sichern, denn diese muss mit den korrekt ausgefüllten Formularen eingereicht werden. Dies am besten zeitnah nach dem Flug erledigen.

Die sehr guten Rahmenbedingungen am Flugplatz Kamenz für den Start zu schönen Streckenflügen am Wochenende und unter Woche schätzen alle Mitglieder und auch Piloten aus Nachbarvereinen und Gastvereinen. Diese gilt es zu erhalten und all denen zu danken, die dies stets möglich machen. Auf tolles Wetter und schöne Flüge.

Michael Lucas

Bericht Technischer Leiter

Liebe Sportfreunde,

die Flugsaison 2012 ist zu Ende und deren tolle Ergebnisse sind wieder in dieser Zeitung dargestellt. Um dies alles zu erreichen waren wieder vielfältige Aktivitäten auch auf technischem Gebiet erforderlich. So wurde die Winterwartung an 13 Vereins-segelflugzeugen im Rahmen unserer Werkstattzulassung, sowie an unseren beiden Winden, den Fahrzeugen und der Bodentechnik erledigt. Aufwändig waren hierbei die alle zwei Jahre fällige Überprüfung aller Höhenmesser, sowie zu Saisonbeginn die Abarbeitung der Wartungskontrolle am Puchacz nach Rückkehr aus dem Werk in Jezow. Dort wurden am Flugzeug Spiele in Tragflügel- und Leitwerkaufhängung beseitigt, ein Spornrad eingebaut und eine TM realisiert. Wir haben im Winter diverse Pflegearbeiten und kleinere Reparaturen an unseren Motorflugzeugen erledigt. Leider haben wir es wieder nicht geschafft sie vor Beginn der kalten Jahreszeit mal gründlich zu reinigen (nicht nur von außen, sondern vor allem den Triebwerksraum). Hier ist zu Saisonende ein wenig mehr Aktivität gefragt. In diesem Herbst hat das etwas besser geklappt. Gearbeitet haben wir an Vorbereitung und Durchführung von 17 Prüfungen der Lufttüchtigkeit an unseren Vereinsflugzeugen sowie an beiden Schleppwinden. Dies bedeutet nicht nur, dass die Flugzeuge vom Prüfer kontrolliert werden, sondern auch, dass ein Mehrfaches dieser Zeit mittlerweile für die Erledigung des „Papierkrames“ erforderlich ist. Leider sehen dies nur die wenigsten und haben oft kein Verständnis für die ordnungs-gemäße Abzeichnung der erledigten Arbeiten in den Arbeits-aufträgen und Kontrolllisten (wie auch Kompensierberichte und Flugprotokolle). Hier ist leider immer noch zu viel Nacharbeit erforderlich. Nicht vergessen möchte ich den Hinweis auf die Arbeit unserer Fallschirmpacker. Sie haben es auch wieder geschafft an nur einem Tag mit allen Vereins- und diversen privaten Fallschirmen im Werk Seifhennersdorf die Nachprüfung und notwendige Kleinreparaturen zu erledigen. Pünktlich zu Saisonbeginn waren dann auch alle Fallschirme wieder gepackt. Während der Flugsaison haben wir 13 Wartungskontrollen (im Rahmen der Pilot-Eigentümerrechte) an unseren Flugzeugen ausgeführt. Anmerken möchte ich hier, dass es uns gelungen ist die zwei fälligen Wartungskontrollen an den Motorflugzeugen und am Motorsegler in relativ kurzer Zeit abzuarbeiten. Für die fleißige Arbeit nicht nur hierbei gilt allen Beteiligten mein Dank. Mit Unterstützung des an unserem Flugplatz ansässigen Wartungsbetriebes wurden auch einige kleinere Fehler, die an den Motorflugzeugen bei Wartungskontrollen und im Flugbetrieb entdeckt wurden, zügig behoben. Auch hierfür möchte ich mich bei dem dortigen Personal ausdrücklich bedanken.

Leider hat uns wieder mal die Wilga RZ zu Saisonbeginn mit verölten Zündkerzen und unrundem TW-Lauf auf Trab gehalten. Dieses Flugzeug mag einfach keine langen Standzeiten. Ich hoffe, dass es uns gelingt sie diesen Winter mal in kürzeren Abständen in Betrieb zu nehmen und damit das Problem zu beheben.

Weitere Großprojekte im letzten Jahr waren die Neumarkierung der Rasen SLB mit versenkten Betonplatten, die Verlängerung des Strom- und Telefonanschlusses an der Startstelle 03, sowie die Ergänzung der Stromzähleranschlüsse am Wohnwagen-stellplatz. Ab 01.01.2013 wird nun der Stromverbrauch der Wohnwagen nicht mehr über eine Pauschale, sondern über den realen Verbrauch abgerechnet. In diesem Zusammenhang wurden auch alle nicht mehr intakten Wohnwagenanschlusskabel abgeklemmt! Weiterhin haben wir nach Beschwerden von

Anwohnern an der Westseite der Flugzeughalle Regenfallrohre umverlegt und neben der Motorflughalle eine große Sickergrube angelegt. Hier werden auch im kommenden Frühjahr noch weitere Arbeiten notwendig sein.

Leider sind auch wir von den ergiebigen Wassermassen einiger Unwetter nicht verschont geblieben. Neben der mehrfachen Überflutung des Hallenvorfeldes war bei einem Unwetter Anfang Juli die Dachrinne zwischen Flugzeughalle und Werkstatt überfordert und es kam zum Wassereinbruch in das Clubheim. Glücklicherweise fand zu diesem Zeitpunkt eine Vorstandssitzung statt. Sie wurde natürlich sofort abgebrochen und der Kampf gegen die Wassermassen aufgenommen. Besonders betroffen wurden dabei die Duschen auf der Herrentoilette und der Fußboden in der Werkstatt. Die Verkleidungspaneele und die Dämmung in den Duschen mussten komplett erneuert werden. In der Werkstatt ist durch Risse viel Wasser unter den Estrich gelaufen bzw. in diesen eingedrungen, sodass wir hier ein Viertel des Fußbodens entfernen und neu einbauen mussten. Dies alles hat uns natürlich sehr viel Geld gekostet, da unsere Versicherungen für derartige Schäden nicht aufkommen. Von der vielen notwendigen Arbeitszeit und dem gigantischen Staub in der Werkstatt nach dem Ausstemmen des alten und Schleifen des neuen Fußbodens möchte ich gar nicht erst reden. Um derartige Überflutungen zukünftig zu vermeiden haben wir die Regenrinne nun mit einem einfachen Überlauf versehen. Dieser hat seine Bewährungsprobe im Zusammenhang mit Schnee, Tauwetter und Eis nun auch schon bestanden.

Zu allem Überfluss hatten wir im August pünktlich zu Beginn der L“air“woche ein geplatztes (kurz vorher neu eingebautes) Überdruckventil an unserer Warmwasseranlage auf dem Boden. Hier wurden weitere 20 m² Dämmung geflutet und mussten in der Folge auch getauscht werden. Die Arbeiten dazu haben sich bis Mitte Dezember hingezogen.

Dies war aber bei weitem noch nicht alles. Ende Januar stand wieder das turnusmäßige Audit unserer Werkstatt durch das LBA, Außenstelle Berlin an. In Vorbereitung darauf war bürotechnisch

doch wieder sehr viel zu tun. Das Vorhalten geprüfter Messmittel (Messschieber, Waagen, Kraftmesser u.ä.), deren Verwendung und die Nachweißführung über diese sind für uns sehr kostspielig und aufwändig. Im Zuge des Audits hat man uns bescheinigt, dass der Zustand unserer Werkstatt und unsere Arbeit „Gut“ sind. Dennoch gab es kleinere Mängel wie z.B.: fehlende Ablaufdaten an einer Fett- und einer Sprühdose für Farb- Rissprüfverfahren, fehlende Werkzeugkennzeichnung und falsch gesetzte Stempel in Wartungspapieren. Alles in allem können wir jedoch mit dem Erreichten zufrieden sein, müssen aber sehr viel dafür tun, diesen Stand zu halten. Ob wir auch in Zukunft unseren Werkstattstatus aufrechterhalten werden lassen wir derzeit offen. Mittlerweile sind Regelungen getroffen worden, die es gestatten an ELA-1 Flugzeugen, also alles kleiner 1,2 t MTOW und technisch „unkompliziert“, die gesamte Instandhaltung außerhalb zugelassener Werkstätten zu erledigen. Überhaupt gibt es auf diesem Gebiet derzeit Bewegung und Bestrebungen(EASA - LBA - DaeC) doch einiges wieder zu vereinfachen. Ganz besonders denke ich dabei an die Problematik der neu zu erstellenden Instandhaltungsprogramme.

Ganz erfreulich war im letzten Jahr, dass es uns gelungen ist den neu erworbenen Junior, nach der Bestätigung des Kaufes durch die Mitgliederversammlung, innerhalb von knapp 4 Wochen von der Kennzeichenvormerkung bis zur Verkehrszulassung zu bringen. Nahezu pünktlich zu Saisonbeginn konnten wir ihn dann auch fliegen.

Ich muss aber an dieser Stelle doch darauf verweisen, dass getroffene Absprachen und Festlegungen durch den Technischen Leiter (oder andere verantwortliche Personen) über auszuführende Arbeiten einzuhalten sind. Andernfalls kommt es eben zu Verzögerungen oder Verärgerungen.

Erfreulicherweise haben viele Mitglieder das Flugzeug genutzt und es wurden auch einige Strecken geflogen, obwohl der Anhänger für das Flugzeug noch nicht ganz fertig ist. Hier müssen wir diesen Winter noch einiges tun.

Weniger schön für ein Flugzeug (und seinen Lieblingspiloten) ist jedoch seine vorläufige Stilllegung. Sicher tut es auch mir etwas weh, wenn der Pirat D-4775 nach 41 Dienstjahren 3195 Flugstunden und 4889 unfallfreien Landungen, stets zugehörig zu unserem Verein, „in Ehren“ außer Dienst gestellt wird, aber notwendiger Wartungsaufwand im Vergleich zu jüngerer Technik, Kosten für notwendige Verlängerung, wie auch die weitere Verfügbarkeit von vier Flugzeugen gleichen Musters und eben auch die Anschaffung des jüngeren Juniors lassen dies doch vernünftig erscheinen.

Im vergangenen Jahr konnte nun endlich auch die Lackierung des zweiten Pirat-Hängers fertiggestellt werden. Nach Abschluss der Restarbeiten, die bereits laufen, kann er in der kommenden Saison wieder genutzt werden. Fertiggestellt wurde im letzten Herbst nun endlich auch der Durchgang von der Flugzeughalle zur Windenwerkstatt. Begonnen wurde im Oktober der Bau der Tore für die Motorflughalle, nachdem endlich Einigkeit über die auszuführende Variante erzielt wurde. Die Fertigstellung wird sich aber bei allem Optimismus und dem im Winter zu erwartenden Wetter doch bis ins späte Frühjahr hinziehen.

Abschließend möchte ich noch auf Folgendes eingehen: An dem Verlauf der Baudienstbeteiligung (im November / Dezember zu gering, im Frühjahr dann mitunter zu stark) scheint sich kaum etwas zu ändern. Auch verlassen sich manche trotz aller Hinweise darauf, ohne Ziel zu kommen und darauf zu warten, dass sie jemand an die Hand nimmt, damit sie ihre Pflichtstunden erreichen. Das kann auch mal schiefgehen! Weiterhin ist der Umgang mit Werkzeug ein Dauerbrenner. Werkzeuge aus den Werkstätten haben nichts in den Wohnwagen oder privaten Fahrzeugen zu suchen. Sollte es doch mal notwendig sein sich was auszuborgen, ist für alle sichtbar ein Hinweis zu hinterlegen. Zum Glück findet sich alles meist noch am gleichen Tag wieder an, aber die Verursacher fehlen immer bei der Suche!!! Werkzeug sollte auch nicht zweckentfremdet verwendet werden. Die am Brett für das Spezialwerkzeug angebrachten Dinge sollen auch nur für den beschriebenen Zweck verwendet und nicht z.B. in die Windenwerkstatt entführt werden. Sollte es notwendig sein, ein Werkzeug für einen bestimmten Zweck umzuarbeiten, so soll dafür nicht das Allgemeine (an den Brettern gekennzeichnete), sondern welches aus unserem Lagerbestand verwendet werden. Anschließend macht es Sinn diese Werkzeuge für den entsprechenden Zweck zu kennzeichnen.

Zum Schluss möchte ich mich bei allen, die meine Arbeit tatkräftig unterstützt haben, bedanken. Ich hoffe, dass als Lohn unserer Mühen auch im kommenden Jahr wieder viele schöne unfallfreie Flüge gelingen und es zufriedene Gesichter gibt.

Ralph Wettig | Technischer Leiter

Weite Reise mit Wilga RZ

An den 26. Flugtagen auf dem LSV Rossfeld am 8. und 9. September 2012 nahm auch unserer Verein teil, vertreten durch unsere beiden Motorflieger Siegmar und Dieter. Zusammen mit der mitgereisten Fangemeinde bestehend aus Vereinsmitgliedern (Günter Groß, Selina und Steffen Lange) und den Pilotenfrauen verbrachten sie ein tolles Wochenende auf dem Rossfeld. Unsere Wilga war natürlich sehr beliebt und auch ein echter Hingucker. Zwischen den beiden Vereinen FC Kamenz und dem LSV Rossfeld besteht seit vielen Jahren ein sehr freundschaftliches Verhältnis.

Michael Lucas

Unsere „RZ“ auf dem Rossfeld

Startlisten, Bordbücher, Flugbetriebsabrechnung

Die Grundlage für die Führung der Bordbücher und die Abrechnung der Flüge euch gegenüber bilden die Startlisten. Um diese auch am Abend und Wochen später noch deuten zu können, ist es notwendig, dass sie folgende Eigenschaften haben:

- deutlich geschrieben (z.B. Mammitzsch und Hummitzsch oder 0 und 6 lassen sich bei unsauberer Schrift schlecht unterscheiden)
- eindeutig (z.B. Eisold, Wettig und Hummitzsch kommen mehrfach vor – hinterher ist es schwer nachvollziehbar, wer geflogen ist. Also bitte wenn notwendig auch den Vornamen vermerken)
- Kennzeichnung, wer bei doppelsitzigen Übungsflügen die Rechnung zahlt (wenn nichts dasteht oder unterstrichen ist, zahlt der verantwortliche Flugzeugführer)

Zu einem schönen Flugbetrieb gehört danach auch das Führen der Bordbücher. Hier werden die Flüge mit Ihrer Tageszeit und Startanzahl erfasst. Aus diesen Zahlen ermitteln sich dann z.B. notwendige Kontrollen der Maschine und die Gesamtflugzeit des Flugzeuges. Seit einigen Jahren haben wir ein gutes Rechenhilfsmittel für die Tagesabrechnung – unser Abrechnungsprogramm AMEavia. Das Programm ist eine schöne Hilfe, vor allem bei 60 Starts, 10 verschiedenen Flugzeugen und 30°C im Schatten. Allerdings kann die Software nur das auswerten, was eingegeben wird. Also bitte nach Eingabe nochmal sorgfältig kontrollieren ob Zeiten, Kennzeichen, Piloten, Flugarten und Kostenverteilung richtig eingetragen wurden. Eine zusätzliche Kontrolle durch kurzes Kopfrechnen der Startanzahl in der Startliste und der Tagesflugzeit und ein Vergleich der Ergebnisse gibt die Gewähr, alles richtig gemacht zu haben, um dann die Zahlen in das Bordbuch zu übertragen. Auch hier kann ruhig ab und zu ein Blick auf die Eintragungen der Seite geworfen werden, ob alles logisch ist und sich nicht plötzlich 1000 Stunden oder Starts mehr eingeschlichen haben. Verschiedene Rechenfehler waren in den Bordbüchern aber doch zu finden. Die Flugbetriebstage am 16.06.12 und 03.08.12 fielen besonders auf, da an diesen Tagen Fehler in fast allen Bordbüchern auftraten. Hier hat letztlich der verantwortliche Fluglehrer dafür Sorge zu tragen und zu kontrollieren, dass die Aufgabe richtig erledigt wird. Folgende Fehler waren öfters in den Bordbüchern zu finden:

- Falsche Aufrechnung der Tagesflugzeit per Hand und Übertragung dieser ins Bordbuch
- Falsches Zusammenrechnen der Flugzeit in der Startliste und Übertragung dieser ins Bordbuch
- Falsches Zusammenrechnen der Gesamtflugzeit bzw. der Gesamtstartzahl im Bordbuch
- Eintragung von Logger-Flugzeiten bzw. selbst notierten Flugzeiten bei Streckenflügen, die nicht identisch mit der Startliste waren

Der vorbildliche Pilot führt natürlich selbstständig das Bordbuch des Flugzeuges, welches er am Tag geflogen ist (wie auch sein persönliches Flugbuch). Allerdings ist an den Regelflugbetrieben (geplante Wochenenden und Lehrgänge) der diensthabende Fluglehrer verantwortlich, dies zu kontrollieren. Mit Unterstützung von Startschreiber und Startleiter hat er den Überblick zu wahren, dass alle Bordbücher richtig und vollständig geschrieben sind und nicht noch irgendwo im Flugzeug oder in der privaten Flugtasche vergeblich darauf warten, geschrieben zu werden. Das mag zwar für die jeweiligen Personen an dem Abend belastend sein, aber hier muss einer die Fäden in der Hand halten. Deshalb diese Leute im Büro in Ruhe lassen und nicht mit unnötigen Kleinigkeiten stören. Im Idealfall sollte es so sein, dass mit Ende des Einräumens auch die Abrechnung steht und die gemeinsame Tagesauswertung stattfinden kann.

Falls die Abrechnung länger dauert, kann die Zeit von den anderen Flugbetriebsteilnehmern genutzt werden für die allgemeine Ordnung in Halle, Objekt und vor allem in der Küche. Der Flugbetrieb ist dann zu Ende, wenn die Tore zu sind, die Küche ordentlich und die Abrechnung fertig ist – fangt also rechtzeitig mit allen Aktivitäten an. Alles andere ist gegenüber einzelnen Personen sehr unfair, die, nachdem alle anderen schon beim Feierabendgetränk sitzen oder bereits auf dem Weg nach Hause sind, noch die offenen Restarbeiten erledigen müssen.

Nach Abschluss der Tagesdokumentation ist das Büro ordentlich zu verlassen und alle Bordbücher sind nicht auf dem Tisch liegen zu lassen, sondern in den Schrank in der Flugzeughalle zu bringen und die Startlisten und Flugbetriebspläne sind im Büro an den dafür vorgesehenen Platz ordnungsgemäß zu verstauen.

Es gibt aber auch Flugbetriebstage, an denen es abends einfach schon zu spät ist und die eigene Rechenmurmel auf dem verbrannten Nacken einfach zu verbraucht ist, um Zahlen sinnvoll zusammen zu zählen. Da ist es besser, wenn möglich am nächsten Morgen die Abrechnung zu machen oder am Sonntagabend einen deutlich sichtbaren Zettel mit klarer Botschaft zu hinterlegen und auf die Abrechnung zu verzichten, bevor man sich lange quält, um doch nur Fehler zu machen, die später wieder korrigiert werden müssen. Dies soll nicht die Regel sein, ist aber wohl die effektivste Ausnahme.

Ralph, Karin, Micha

Wir gratulieren dem Brautpaar

Am 21.04.12 gaben sich Uwe und Silke ganz offiziell das Ja-Wort. Viele Vereinsmitglieder folgten ihrer Einladung diesen tollen Tag gemeinsam zu feiern. Natürlich durfte das obligatorische Foto des Brautpaares vor einem Flugzeug nicht fehlen. Wir wünschen den Beiden alles erdenkliche Gute.

Bericht Schatzmeister

Mein zweites Jahr als Schatzmeister liegt hinter mir. Im Vergleich zum ersten sehr intensiven Lehrjahr liefen die Dinge in 2012 doch wesentlich runder. Ich selbst konnte meine Aufgaben effektiv und routiniert erledigen und durch die in 2011 erreichten positiven Veränderungen entstand eine deutlich bessere Aufgabenverteilung. Nebenbei noch auf dem Weg zum Fluglehrer und der ganz persönliche Wunsch von annähernd 100 h Flugstunden und schönen Streckenflügen konnte auch erfüllt werden. Damit zeigt sich, dass mein erklärtes Ziel im Bericht vom letzten Jahr, mein Amt zu einem zumutbaren Ehrenamt zu machen und die Aufgabenfelder des Schatzmeisters besser auf mehrere Schultern zu verteilen, erreicht wurde.

Geschäftsbetrieb der Betreibung

Die Flugbewegungen am Verkehrslandeplatz Kamenz lagen 2012 im guten Durchschnitt der letzten Jahre, was zu einer stabilen finanziellen Situation im Geschäftsbetrieb der Betreibung führte. Auch die Zusammenarbeit mit der Flugplatz Kamenz GmbH und dem Aufsichtsrat verlief angenehm und problemlos. Mit dem dritten Flugleiter wurden für die Betreibung „normale“ Arbeitsverhältnisse geschaffen und auf dieser Basis die Aufgabenverteilung deutlich verbessert. Die Abwicklung der alltäglichen Finanzverwaltung läuft jetzt in Eigenregie der Flugleiter und ebenfalls komplett softwaregestützt mit WISO und AMEavia. Ein großer Meilenstein wurde auch im Bereich der Statistik der Flugbewegungen gesetzt. Erstmalig lief die Auswertung auf komplett digitaler Basis, was zukünftig zu einer deutlichen Vereinfachung führen wird.

Flugsportverein

Unser Wunschkind Junior schaffte direkt im ersten Jahr den Sprung nach ganz vorn und ist einer von drei Einsitzern, die eine jährliche Flugzeit von über 100 h erreicht haben. Das unterstreicht die richtige Entscheidung der Anschaffung. Die Gesamtzahl der Flugstunden und Starts unserer Vereinsflugzeuge blieb 2012 konstant gut und liegen leicht über denen der letzten Jahre, was zu einer stabilen Einnahmensituation führte. Die geplante Erneuerung des Hallenfußbodens in der Segelflughalle wird mit den erzielten Überschüssen möglich sein.

Mit Hilfe der Software AMEavia und den „Fleißmeisen“, die das Programm stets mit den richtigen Eingaben gefüttert haben, lief die Rechungsstellung im Verein reibungslos mit geringem nachträglichen Korrekturbedarf. Allerdings könnte die pünktliche Bezahlung so mancher Rechnung besser sein. Nach vier Wochen die offenen Rechnungen nochmal zu versenden, mit der Bitte um Bezahlung, ist für mich unnötige Arbeit. Immerhin haben sich schon 43 Mitglieder für das Lastschriftverfahren entschieden. Das macht die Arbeit deutlich leichter und ist in vielen Vereinen ohne Wenn und Aber Pflicht für jeden. Deswegen hier der Aufruf an die Mitgliedschaft, sich für das Lastschriftverfahren zu entscheiden bzw. Rechnungen pünktlich zu überweisen.

Die gesamte Buchhaltung des Vereins und der Betreibung läuft softwaregestützt und in Zusammenarbeit mit dem Steuerbüro Mangold. Jeder Vorgang mit dazugehörigem Beleg wird einzeln gebucht. Daraus ergeben sich leicht nachvollziehbare Unterlagen für die Revisionskommission zur jährlichen Prüfung, die auf Knopfdruck schnell verfügbar sind. Somit ist die Transparenz aller finanziellen Vorgänge stets gegeben.

Zukünftig gilt es, die Balance zwischen den finanziellen Aspekten, den zeitlichen Aufwänden für Reparaturen und Wartungen und den Mitgliederwünschen für unseren Flugzeugpark durch eine gute Auslastung und zukunftssichere Ausrichtung aller Flugzeuge zu optimieren, was auf lange Sicht auch mit Neuanschaffungen verbunden sein wird. Auf Basis einer genauen Analyse sind dafür kluge Entscheidungen zu treffen.

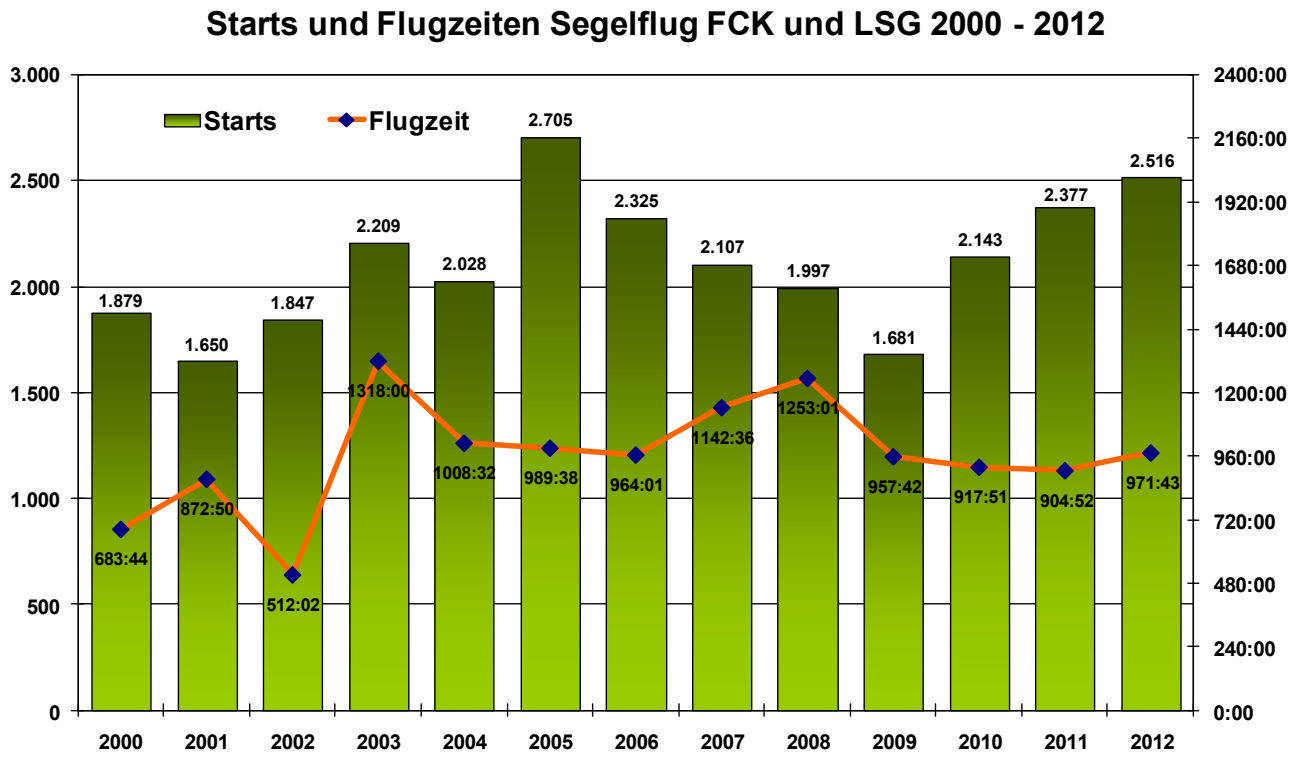
Michael Lucas | Schatzmeister

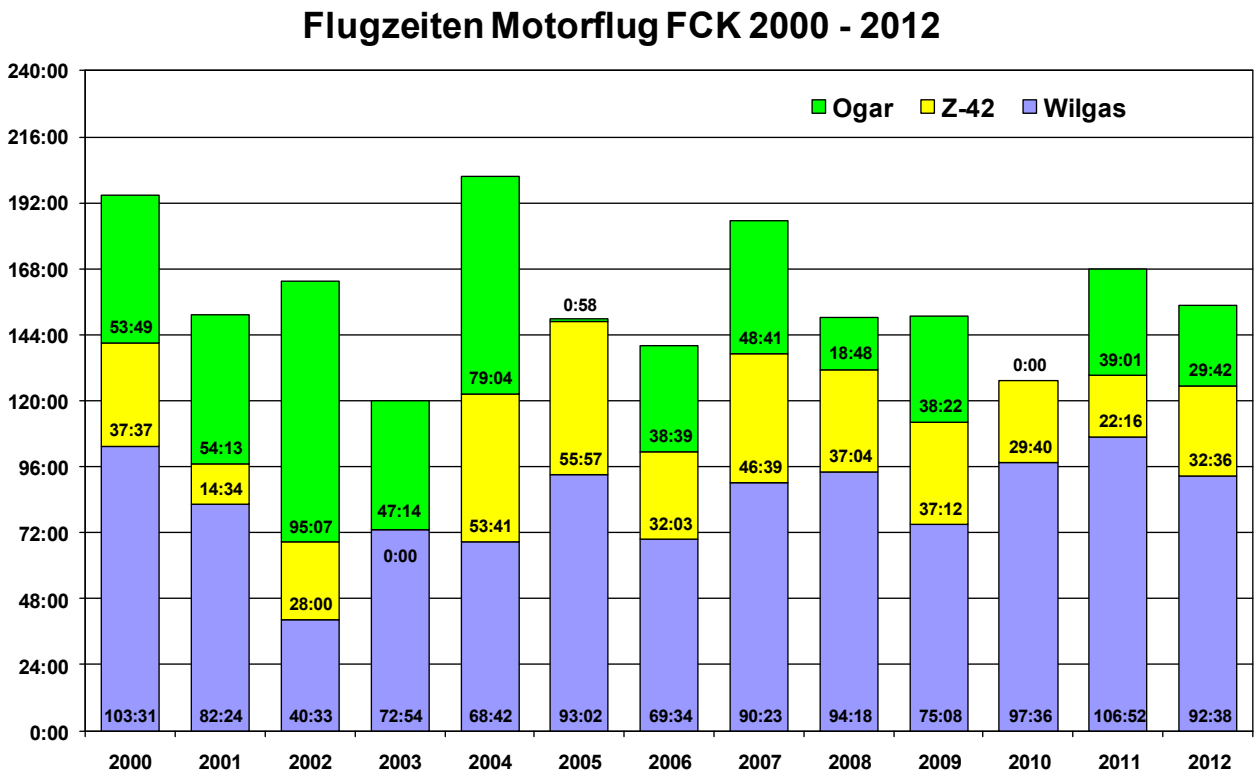
Flugzeiten und Starts Vereinsflugzeuge FCK und LSG

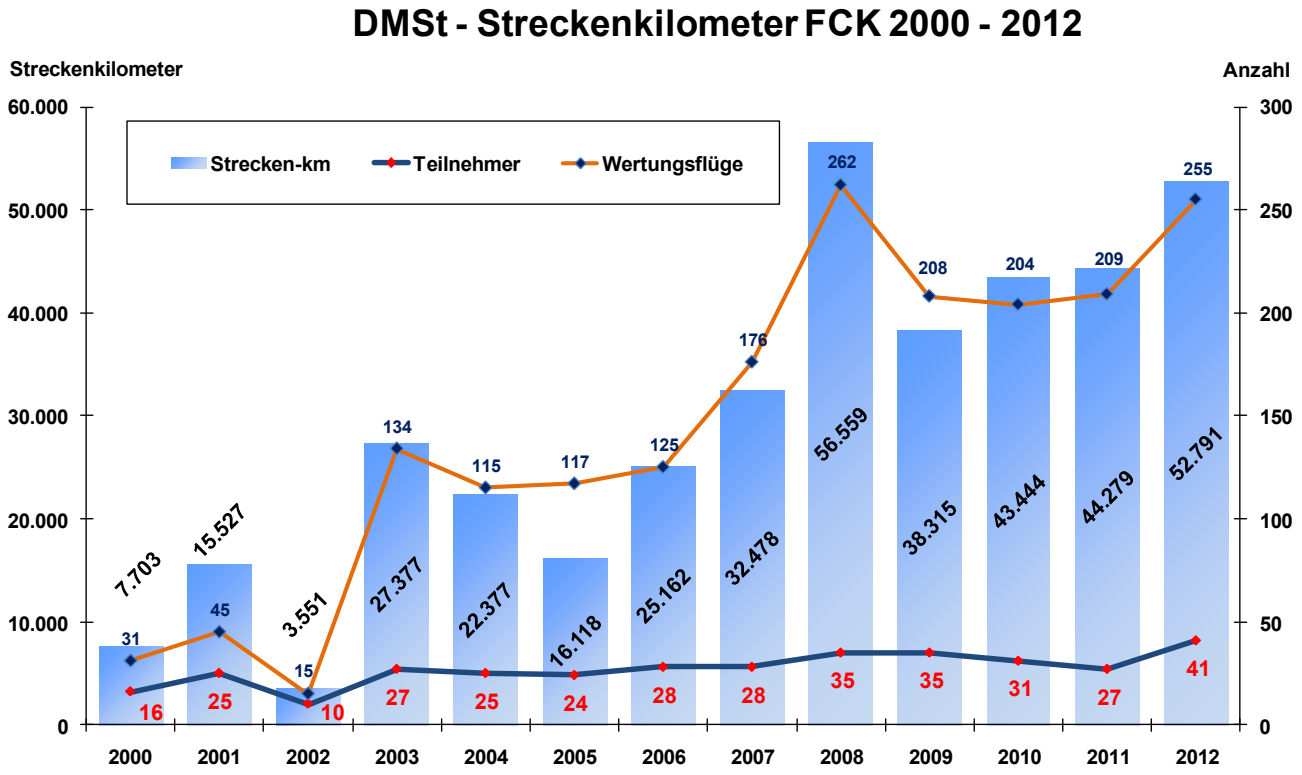
	Flugzeugtyp	Kennzeichen	Flugzeiten in Stunden			Anzahl der Starts		
			2011	2012	Änderung	2011	2012	Änderung
Segelflug	Bocian	D - 3513	127:12	105:26	-21:46	731	747	16
	Bocian	D - 3343	119:53	104:39	-15:14	749	626	-123
	Summe Bocian		247:05	210:05	-37:00	1.480	1.373	-107
	Pirat	D - 1734	40:57	19:51	-21:06	82	9	-73
	Pirat	D - 4775	81:57	70:17	-11:40	197	121	-76
	Pirat	D - 1695	39:42	59:46	20:04	89	176	87
	Pirat	D - 6728	53:58	64:01	10:03	89	192	103
	Pirat	D - 7794	27:35	30:30	02:55	89	132	43
	Summe Pirat		244:09	244:25	00:16	546	630	84
	Puchacz	D - 7116	85:06	76:57	-08:09	242	208	-34
	Foka 4	D - 2231	11:52	07:57	-03:55	8	9	1
	Cobra	D - 6307	48:41	36:04	-12:37	21	8	-13
	LS 1	D - 0489	145:38	124:09	-21:29	43	33	-10
	LS 4	D - 1598	122:21	170:48	48:27	37	51	14
	Junior	D - 7534	00:00	101:18	101:18	0	204	204
	Summe Segelflug		904:52	971:43	66:51	2.377	2.516	139
Motorflug	Wilga	D - EWBG	53:31	29:09	-24:22	441	278	-163
	Wilga	D - EWRZ	53:21	63:29	10:08	381	441	60
	Summe Wilgas		106:52	92:38	-14:14	822	719	-103
	Ogar	D - KFCK	39:01	29:42	-09:19	88	59	-29
	Z 42	D - EWNO	22:16	32:36	10:20	49	91	42
	Summe Motorflug		168:09	154:56	-13:13	959	869	-90
Summe Segelflug und Motorflug			1073:01	1126:39	53:38	3.336	3.385	49

Flugzeiten und Starts privater Segelflugzeuge von Vereinsmitgliedern FCK

	Flugzeugtyp	Kennzeichen	Flugzeiten in Stunden			Anzahl der Starts		
			2011	2012	Änderung	2011	2012	Änderung
Segelflug privat	LS 1	D-0439	47:10	120:08	72:58	12	35	23
	Foka 5	D-2207	21:00	21:17	00:17	9	13	4
	Jantar Std. 3	D-2287	67:25	49:13	-18:12	25	23	-2
	Jantar 2b	D-2497	92:17	61:27	-30:50	36	22	-14
	Jantar Std. 2	D-4157	13:06	08:58	-04:08	18	12	-6
	LS 4	D-8031	45:52	57:08	11:16	11	28	17
	Jantar Std. 3	D-9609	120:56	47:23	-73:33	32	12	-20
	HPH 304 C	D-9951	39:13	68:19	29:06	25	29	4
Summe Segelflug privat			446:59	433:53	-13:06	168	174	6


Starts und Flugzeiten Segelflug FCK und LSG 2000 - 2012
Starts
Flugzeit
3.000
2.500
2.000
1.500
1.000
500
0
2400:00
2160:00
1920:00
1680:00
1440:00
1200:00
960:00
720:00
480:00
240:00
0:00
1.879
1.650
1.847
2.209
2.028
2.705
2.325
2.107
1.997
1.681
2.143
2.377
2.516
683:44
872:50
512:02
1318:00
1008:32
989:38
964:01
1142:36
1253:01
957:42
917:51
904:52
971:43
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012


Flugzeiten Motorflug FCK 2000 - 2012
Ogar
Z-42
Wilgas
240:00
216:00
192:00
168:00
144:00
120:00
96:00
72:00
48:00
24:00
0:00
53:49
37:37
103:31
54:13
14:34
82:24
95:07
28:00
40:33
47:14
0:00
72:54
79:04
53:41
68:42
0:58
55:57
93:02
38:39
32:03
69:34
48:41
46:39
90:23
18:48
37:04
94:18
38:22
37:12
75:08
0:00
29:40
97:36
39:01
22:16
106:52
29:42
32:36
92:38
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012



DMST-Vereinswertung

DMST-Deutschland Platz 35 von 636 Vereinen / DMST-Sachsen Platz 2 von 17 Vereinen

#	Punkte	Club	km	Flüge	Piloten
1	75.761	SFC Riesa-Canitz	64.353	279	27
2	**67.428**	**FC Kamenz**	**52.829**	**256**	**41**
3	64.801	Aero Team Klix	58.201	202	30
4	43.360	AC Pirna	36.264	165	23
5	41.907	Görlitzer FSC	35.277	152	19

OLC Flugplatzwertung Sachsen

Sachsenweit Platz 5 von 18 Flugplätzen / Deutschlandweit Platz 32 von 558 Flugplätzen

#	Punkte	Flugplatz	km	Flüge	Piloten
1	208.353	Klix	203.955	786	201
2	153.269	Roitzschjora	168.439	500	117
3	141.291	Riesa Canitz	122.475	509	81
4	**75.659**	**Kamenz**	**63.092**	**278**	**69**
5	45.460	Pirna	42.002	231	76

OLC Liga

OLC-Landesliga Sachsen Platz 2 von 16 Vereinen / OLC-Qualiliga Deutschland Platz 25 von 501 Vereinen

#	Punkte	Speed	Verein
1	72	2.936	SFC Riesa-Canitz
2	**54**	**2.052**	**FC Kamenz**
3	51	1.968	AC Pirna
4	37	1.634	Görlitzer FSC
5	27	1.263	VSS Leipzig/Roitzschjora

OLC Champion FC Kamenz (Summe der besten 6 Flüge)

#	Name	Summe	#	Name	Summe
1	Tom Schubert ☺	3709	22	Robert Gärtner	524
2	Max Heilmann ☺	3567	23	Robert Mammitzsch	460
3	Florian Heilmann	3402	24	Daniel Meißner	412
4	Marcus Menge	3296	25	Jens Pirzkall	346
5	Michael Lucas ☺	2901	26	Amir Ali Akbari	327
6	Lutz-Peter Kern	2597	27	Rolf Reichert	312
7	Olaf Heinze	2516	28	Selina Lange	301
8	Alexander Deutscher	1876	29	Uwe Waurich	282
9	Falk Wettig	1506	30	Erik Eichhorn	280
10	Uwe Zehl	1437	31	Andreas Menzel	231
11	Wolfgang Ferner	1380	32	Ellen Urban	200
12	Peter Simon ☺	1337	33	Tom Putzke	161
13	Michael Hantke	1316	34	Steffen Lange	160
14	Bernd Dunkel	1290	35	Anja Werberger	156
15	Uwe Waurick	1144	36	Ulrich Scheffler	119
16	Ralph Wettig	1038	37	Ines Wettig	103
17	Silke Fähnrich ☺	945	38	Christian Delenk	87
18	Karsten Hummitzsch ☺	942	39	Alexander Schacht	83
19	Harald Stehr	649	40	Karin Hummitzsch ☺	78
20	Andreas Gehb ☺	603	41	Jane Großmann	64
21	Wolfgang Dietz ☺	574			
☺ Mitglied im OLC- Förderverein					

Meisten Flüge nach OLC Top 10

#	Punkte	Name	km	Flüge
1	11.231	Tom Schubert	9.589	30
2	10.101	Max Heilmann	8.767	34
3	8.199	Florian Heilmann	6.761	28
4	5.692	Marcus Menge	4.574	17
5	5.389	Michael Lucas	4.762	18
6	3.468	Lutz-Peter Kern	2.791	11
7	2.516	Olaf Heinze	2.199	6
8	2.433	Falk Wettig	2.424	15
9	1.876	Alexander Deutscher	1.558	6
10	1.685	Wolfgang Ferner	1.436	9

Schnellsten Flüge nach OLC-Liga Top 10

#	Pilot	km/h	Datum	SF-Typ
1	Tom Schubert	124	12.05.	LS4
2	Max Heilmann	117	28.05.	Jantar Standard 3
3	Michael Lucas	112	27.05.	LS4WL
4	Marcus Menge	97	12.05.	LS1
5	Florian Heilmann	96	14.08.	Jantar Standard 3
6	Lutz-Peter Kern	98	27.05.	HPH304C
7	Olaf Heinze	95	28.05.	Jantar 2b
8	Alexander Deutscher	88	26.07.	LS4
9	Uwe Zehl	76	13.08.	LS4WL
10	Wolfgang Ferner	72	13.08.	HPH304C

DMST - Wertungen Sachsen (Summe der besten drei Flüge)

Clubklasse 188 Teilnehmer

#	Name	Summe
1	Tom Schubert	2265
2	Marcus Menge	2109
3	Florian Heilmann	2095
10	Max Heilmann	1855
23	Michael Lucas	1576
32	Lutz-Peter Kern	1343
43	Peter G Simon	1145
63	Ralph Wettig	829
68	Bernd Dunkel	698
70	Uwe Waurick	669
79	Silke Fähnrich	513
84	Michael Hantke	504

Standardklasse 43 Teilnehmer

#	Name	Summe
5	Max Heilmann	1750
7	Tom Schubert	1654
9	Alexander Deutscher	1493
14	Lutz-Peter Kern	1193
15	Michael Lucas	1088
25	Olaf Heinze	806
27	Uwe Zehl	751
28	Wolfgang Ferner	678
29	Michael Hantke	652
31	Andreas Gehb	429

Offene Klasse 23 Teilnehmer

#	Name	Summe
8	Olaf Heinze	1239
12	Karsten Hummitzsch	759
14	Falk Wettig	719
18	Robert Mammitzsch	460

DMSt - Rangliste 287 Teilnehmer

#	Name	Summe
5	Tom Schubert	2265
9	Max Heilmann	2170
10	Marcus Menge	2109
12	Florian Heilmann	2095
18	Andreas Marko	1999
45	Michael Lucas	1576
49	Olaf Heinze	1530
51	Lutz-Peter Kern	1525
53	Alexander Deutscher	1493
80	Peter Simon	1145
100	Michael Hantke	1017

Frauenwertung 14 Teilnehmer

#	Name	Summe
6	Silke Fähnrich	513
12	Ines Wettig	84
13	Anja Werberger	75
14	Karin Hummitzsch	52

Junioren Clubklasse 59 Teilnehmer

#	Name	Summe
1	Marcus Menge	2109
2	Florian Heilmann	2095
4	Max Heilmann	1855
27	Harald Stehr	456
31	Falk Wettig	331
32	Robert Gärtner	327
35	Amir Ali Akbari	269
44	Alexander Deutscher	138
54	Anja Werberger	75

Junioren Standardklasse 6 Teilnehmer

#	Name	Summe
2	Max Heilmann	1750
3	Alexander Deutscher	1493
6	Marcus Menge	153

Junioren Mannschaft 26 Mannschaften

Junioren Team 1 auf Bundesebene Platz 10 von 783

#	Mannschaft	Summe
1	M. Heilmann, A. Deutscher, F. Heilmann	2345
7	M. Menge, F. Wettig, S. Lange	1353
16	E. Eichhorn, H. Stehr, R. Gärtner	617
20	T. Putzke, A. Ali Akbari, A. Werberger	303

Mannschaft Club-/DoSi-Klasse 86 Mannschaften

#	Mannschaft	Summe
2	M. Heilmann, T. Schubert, F. Heilmann	2426
6	M. Menge, M. Lucas, L.-P. Kern	1958
21	P. Simon, M. Hantke, R. Wettig	1336
32	O. Heinze, W. Ferner, U. Waurick	903

Mannschaft Stand.-15m-Klasse 23 Mannschaften

#	Mannschaft	Summe
2	M. Heilmann, A. Deutscher, A. Marko	2253
5	T. Schubert, O. Heinze, L.-P. Kern	1659
13	M. Lucas, M. Hantke, U. Zehl	984
18	W. Ferner, A. Gehb, M. Menge	583

Mitgliederentwicklung im Verein

Unser Verein hatte zum 01.01.2013 144 eingetragene Mitglieder.

Neue Mitglieder im Verein

Name	Mitgliedsstatus
Christian Teich	Flugschüler Segelflug
Stephan Melzig	Flugschüler Segelflug
Stefan Braniek	Flugschüler Segelflug
Thomas Wolf	Flugschüler Segelflug
Eva-Maria Clauß	Flugschüler Segelflug
Jens Freudenberg	ordentlich Motorflug
Rainer Trojan	ordentlich Segelflug
Sebastian Retschke	ordentlich Modellflug
Klaus Streichert	förderndes Mitglied

Mitgliedsstatus	Anzahl	Änderung Vorjahr
Ehrenmitglied	2	+ 1
Förderndes Mitglied	54	+ 1
Kind	8	- 1
Ordentliches Mitglied	80	+ 5
davon Modellflug	17	+ 1
davon Flugschüler	20	+ 6
Summe	**144**	**+ 6**

Änderungen im Mitgliedsstatus

Name	Statusänderung
Dirk Scheiling	Austritt (ordentliches Mitglied)
Tony Schöne	Austritt (förderndes Mitglied)
Karlfried Gallus	Austritt (förderndes Mitglied)
Alexander Schacht	von ordentlich zu fördernd
Martin Mittendorff	von ordentlich zu fördernd

Vereinsinterne Publikation Fliegerclub Kamenz

erstellt von Tom Schubert *:)* und Michael Lucas :)

Mit freundlicher Unterstützung durch:
Ostsächsische Sparkasse Dresden

Vorstand Fliegerclub Kamenz

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

Goldrichtig.
Ostsächsische
Sparkasse Dresden
MEINS!
Ostsächsische
Sparkasse Dresden
GOLDENES
SPARKASSENBUCH