Kamenzer Luftpost

Erfolg

Fliegerclub ist Sachsenmeister

Nachwuchs

Familie Hummitzsch vollständig in der Luft

Streckenflug

Das Haus vom Nikolaus

Wettbewerb

Max bei der DM in Lüsse

FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

14. Jahrgang 18. Februar 2014

Ein kleiner Jahresrückblick 2013

Liebe Luftsportfreunde,
hinter uns liegt eines der erfolgreichsten Jahre in der Vereinsgeschichte. Nicht nur die Einzelleistungen unserer Piloten sind im sächsischen und deutschlandweiten Vergleich konstant hoch. Auch in der Mannschaftswertung konnten wir wieder zahlreiche vordere Plätze verbuchen. Der für den Verein mit Abstand größte Erfolg ist jedoch der Gewinn der Vereinswertung in Sachsen. Nachdem wir uns im letzten Jahr nur knapp den Riesaer Sportfreunden geschlagen geben mussten, konnten wir in diesem Jahr den Sieg nach Kamenz holen. An dieser Stelle ein großes Dankeschön an alle Kamenzer Piloten. Ohne die vielen großen und kleinen eingereichten Flüge wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen.

Nachdem wir in diesem Jahr wegen der schlechten Wetterverhältnisse erstmals in der Vereinsgeschichte keinen Osterlehrgang durchführen konnten, wurde das restliche Jahr für unsere Flugschüler trotzdem noch ein Erfolg. Viele geflogene Prüfungen und eine beständig hohe Beteiligung unserer Schüler an den Flugbetrieben sprechen für die gute Ausbildung in unserem Verein. Dieser hohe Standard wurde auch im letzten Jahr wieder durch unsere Fluglehrer umgesetzt. Trotz der zum Teil mäßigen Beteiligung von Lizenzpiloten, konnten die geplanten Flugbetriebe immer sicher durchgeführt werden. Grund hierfür waren auch unsere geplanten Dienste und deren Wahrnehmung. Nachdem in den letzten Jahren so mancher diese Dienste auch gern mal verpasste, ist dieser Trend in diesem Jahr definitiv gebrochen.
Eine Entwicklung, die wir als Vorstand sehr begrüßen. Unsere zahlreichen Lehrgänge haben wir wieder gewohnt souverän gemeistert. Dank dem Einsatz unserer Fluglehrer und der Jugendgruppe konnten alle Lehrgänge sicher durchgeführt werden. Die 2012 erstmals durchgeführte L“air“woche war auch im Jahr 2013 wieder stark gefragt. Hier geht ein besonderer Dank an Tom Schubert und Michael Lucas. Viele schöne Flüge und zufriedene Gäste sprechen eine eindeutige Sprache. Diese Art von Lehrgang hat Zukunft.

Robert Mammitzsch – 1. Vorsitzender ist zufrieden mit dem Erreichten.

Für unsere Ausbildungslehrgänge wäre eine höhere Beteiligung unserer Lizenzpiloten wünschenswert. Für die nächsten Jahre müssen wir hier neue Wege für die Sicherstellung dieser Lehrgänge gehen. Legen sie doch den Grundstein für unser aktives Vereinsleben und die gute Ausbildung unseres Nachwuchses.
Einer der Höhepunkte des Jahres war sicherlich das durch den Verein zusammen mit der EWAG organisierte Flugplatzfest. Geboren aus einer kleinen Runde Ende letzten Jahres kamen schnell zahlreiche Ideen zusammen. Die Kombination aus Blaulichtmeile, Flugplatzfest und EWAG- Jubiläumsfeier kam nicht nur bei den beteiligten Organisatoren gut an. Besonders würdigen möchte ich an dieser Stelle die tolle Arbeit des Organisationsteams um Daniel Meißner. Nach vielen Stunden der Vorbereitung konnte sich das Ergebnis mehr als sehen lassen. Auch die Beteiligung aller Mitglieder bei der Sicherstellung an diesen beiden anspruchsvollen Tagen war sehr beeindruckend. Es zeigt einmal mehr den Zusammenhalt im Verein und die Bereitschaft zu helfen. Im Namen des gesamten Vorstandes hier nochmal ein großes Dankeschön an alle großen und kleinen Helfer. Ohne Euch wären diese beiden Tage nicht so erfolgreich geworden.

Auch in Sachen Infrastruktur gibt es Erfreuliches zu berichten. Unsere Motorflughalle hat nun endlich Tore bekommen. Die Restarbeiten sollten bis zum Anfang der Saison abgeschlossen sein. Dieser vorerst letzte Neubau auf dem Vereinsgelände hat in den letzten Monaten noch einiges an Engagement von allen Beteiligten verlangt. Mit der Fertigstellung stehen uns für die Zukunft ausreichend überdachte und abgeschlossene Abstellmöglichkeiten für unsere Flugzeuge zur Verfügung. Auch den Fußboden in unserer Segelflughalle konnten wir nun endlich komplett erneuern. Damit gehört das Schieben unserer Flugzeuge über den alten unebenen Fußboden der Vergangenheit an. Der Unterschied war bei den letzten Flugbetrieben deutlich spürbar.

Seit September ist der Fliegerclub Kamenz Trägerverein des Landesleistungszentrum Segelflug für Sachsen. Nachdem das Aeroteam Klix diese Aufgabe über viele Jahre wahrgenommen hatte, nun aber personell nicht mehr abdecken konnte, stand ein Wechsel an. Der Luftsportverband Sachsen und die Fachgruppe Segelflug entschieden, diese Aufgabe an den Fliegerclub Kamenz zu übergeben. Als Leiter des Stützpunktes wurde Tom Schubert benannt. Diese Entscheidung spiegelt den guten Ruf und die erbrachten Leistungen unserer Piloten wieder. Wir wünschen Tom bei der Erfüllung dieser anspruchsvollen Aufgabe alles Gute und werden ihn als Vorstand natürlich unterstützen.

Als Letztes möchte ich einen Ausblick auf eine der Herausforderungen der nächsten Jahre geben. Der Bestand an Motorflugzeugen in unserem Verein ist im Vergleich zu vielen anderen Vereinen recht hoch. Zudem nähern sich die Betriebszeiten mehrerer Motorflugzeuge in den nächsten Jahren bestimmten Grenzen für Grundüberholung oder Ablaufgrenzen, die eine sinnvolle Möglichkeit zur Weiterbetreibung in Frage stellen. Den Anfang macht die Wilga D-EWBG. Die verbleibenden Stunden der Zelle werden nur noch für wenige Jahre reichen. Auch die Z-42 und unser Ogar haben ein stattliches Alter erreicht, wo wir in den nächsten Jahren Entscheidungen treffen müssen, wie es weitergehen wird. Nur der unermüdlichen Arbeit von Ralph und den anderen Technikern in unserem Verein ist es zu verdanken, dass diese Flieger in so einem guten Zustand sind. Die Ersatzteilbeschaffung wird allerdings zunehmend schwieriger und der Aufwand für Pflege und Wartung immer höher. Hier gilt es gute Lösungen zu finden für die Erhaltung und Erneuerung unserer Motorflugflotte. Wir werden dieses Thema auf der nächsten Mitgliederversammlung ansprechen und mögliche Wege vorschlagen. Fakt ist, für die bevorstehenden Veränderungen müssen wir auch bereit sein uns von den bisher gewohnten Ansichten zu trennen und für neue Dinge offen sein, wenn wir diese wichtige Wende schaffen wollen.
Im Segelflugzeugpark haben wir schon erste Schritte vollzogen

mit dem Austausch Junior gegen Pirat und der Erneuerung eines Bocians. Wir hoffen aber auch in Zukunft den mehrheitlichen Wünschen unserer Mitglieder gerecht zu werden, ohne dem Einzelnen zu viel abzuverlangen.

An dieser Stelle möchte ich mich bei den Mitgliedern des Vorstandes für die Arbeit im letzten Jahr bedanken. Die Zeit vergeht auf Leitungssitzungen immer schnell und die Flut der anstehenden Aufgaben wird größer. Auch wenn wir uns nicht immer gleich in allem einig waren, haben wir doch am Ende immer als Team entschieden und gehandelt. Ich hoffe wir können diese erfolgreiche Arbeit in Zukunft fortsetzen.
Für das kommende Jahr wünsche ich uns allen eine erfolgreiche und sichere Flugsaison und wieder ein tolles Miteinander im täglichen Vereinsleben. Zusammen wollen wir viele schöne Flüge und Stunden erleben und dabei auch an der Entwicklung unseres Vereins arbeiten.

Robert Mammitzsch | 1. Vorsitzender

Bericht Ausbildungsleiter

Ich möchte hiermit die Gelegenheit nutzen, euch einen Überblick über das Ausbildungsjahr 2013 zu verschaffen.

Karsten Hummitzsch
Ausbildungsleiter FC Kamenz

Im FCK waren im Jahr 2013 20 Segelflugschüler zur Ausbildung gemeldet. Von diesen Schülern haben vier die Ausbildung im Verein neu begonnen und zwei Schüler haben leider ihre Ausbildung abgebrochen.
Im Schulbetrieb absolvierten wir 1159 Winden-, 59 F-Schlepp- und 25 Motorseglerstarts mit einer Gesamtflugzeit von 257 Stunden und 44 Minuten.
Für die Sicherstellung des Ausbildungsbetriebes standen mir 11 Fluglehrer, zwei Segelfluglehreranwärter und zwei Fachlehrer zur Verfügung. Im Folgenden möchte ich die Ergebnisse unserer Ausbildung darstellen:

Mit unserem „planbaren Personalbestand“ ist es uns gelungen, 63 Flugbetriebstage, vier Vereinslehrgänge, das „Air“lebnis-Wochenende, die L“air“woche und das Flugplatzfest sicherzustellen. In der Theorieausbildung wurden wir durch zwei Fachlehrer (Kai und Henry) unterstützt, bei denen ich mich ganz herzlich bedanken möchte. Kai übernahm auch dieses Jahr die komplette Durchführung eines BZF-II-Lehrganges und Henry brachte in Königsbrück unseren Schülern wieder das Fach Human Factors mit allerhand praktischen Einlagen nahe.
Die Sicherstellung unserer Flugbetriebe, aber auch unserer Lehrgänge ist uns diese Saison ganz gut gelungen. Wünschenswert wäre es aber, wenn die Beteiligung in den Lehrgängen etwas mehr in die Breite gehen würde, nicht nur an „Hammertagen“. Weiterhin wäre es schön, wenn für die Lehrgänge bei Zeiten eine Planung machbar wäre und sich die Leute auch an ihre eigene Planung halten.
Unser „Air“lebnis-Wochenende war ein weiterer Höhepunkt der Saison. Für die Teilnehmer war es ein voller Erfolg. Unserem Ziel der Nachwuchsgewinnung sind wir in diesem Jahr mit dieser Aktion aber nicht näher gekommen. Für die Zukunft sollten wir hier

„Air“lebnis-Wochenende - die Faszination weitergeben!

mehr auf Flugschülernachwuchs setzen, als auf ein reines Spaßwochenende.
Beim diesjährigen Landesjugendvergleichsfliegen in Auerbach wurde unser Verein durch Maria, Selina, Amir, Tom, Christian und Jan vertreten. Mit ihrem 1. Platz in der Mannschaftswertung konnten sie den Pokal wieder mit nach Kamenz bringen.
Von den zwei Segelfluglehrerassistenten des letzten Jahres wurde die geforderte praktische Ausbildung beendet und die Unterlagen werden derzeit für die Bestätigung in der Landesdirektion Dresden vorbereitet. Um weiterhin eine gute Ausbildung sicherstellen zu können, hatten wir uns entschieden Max Heilmann zum Segelfluglehrer auszubilden. Leider hat Max seine Ausbildung aufgrund der fehlenden Theorieprüfung vorläufig abgebrochen.

Wir können auf vier Neuzugänge verweisen, davon zwei Schüler von BSZ Freital mit Fachrichtung Luftfahrt, und zwei die ihre praktische Ausbildung in 2014 beginnen werden. Damit wir weiterhin konstant Zuwachs haben, ist die Nachwuchsgewinnung von Flugschülern eine der wichtigsten Aufgaben im Verein. Deshalb nochmals die Bitte an alle, sich aktiv daran zu beteiligen.

Unsere fortgeschrittenen Flugschüler möchte ich auffordern, sich schnellstmöglich der Theorieprüfung zu stellen, damit im nächsten Jahr das Ziel Lizenzerwerb auch erreicht werden kann. Bitte nutzt die Zeit im Winter richtig.
Die Windenfahrerausbildung unserer Nachwuchspiloten wurde fortgesetzt. Den Windenfahrerschein erworben hat allerdings nur Maria. Alle anderen stecken noch mitten in der Ausbildung. Diese sollte 2014 schnellstmöglich beendet werden, um die anfallenden Dienste auf breitere Schultern verteilen zu können.
Zur Organisation der Flugbetriebe in der kommenden Saison werde ich in der Mitgliederversammlung ein paar Ausführungen machen. In diesem Sinne wünsche ich allen einen guten Start in die neue Saison.

Karsten Hummitzsch | Ausbildungsleiter

Herzlichen Glückwunsch

A - Prüfung:
Stefan Braniek, Eva-Maria Clauß

B - Prüfung :
Frank Menschner

C - Prüfung
Jan Heelemann

Windenfahrer:	Maria Wartmann
BZF II :	Thomas Wolf, Christian Teich
PPL-C:	Tom Putzke
PPL-C Theorie:	Maria Wartmann, Sven Meißner

Neue Saison - Neues Glück

Meine bereits dritte Saison im Segelflug begann mit einem entspannten Flugbetrieb mit schönem, sonnigen Wetter. Meine Ziele für dieses Jahr waren klar gesetzt: meine Windenfahrer-prüfung und die Lizenz. Fangen wir mit dem ersten Punkt an. In der Saison zuvor fehlten mir nur noch drei Tage auf der Winde, bis ich diese absolvieren konnte. Die versuchte ich sobald wie möglich zu machen, jedoch funktionierte unsere H4 leider bis Mitte der Saison nicht. Somit machte ich kurzerhand die Umschulung auf unsere TOST-Winde, auf der ich später auch die Prüfung absolvieren sollte. Gewöhnungsbedürftig war diese schon, durch die schwergängigen Trommeln und das andere Gangeinlegen war mir eine helfende Hand immer willkommen. Nachdem ich mich an die TOST gewöhnt hatte, folgte im Sommerlehrgang auch meine Windenfahrerpüfung, die ich erfolgreich absolvierte, um am darauffolgenden Tag konnte ich mich gleich als Windenfahrerin vom Dienst beweisen. Ein tolles Gefühl, aber aus Erzählungen von anderen weiß ich, dass dieses Hochgefühl Windenfahrer sein zu dürfen nachlassen wird.

Im Mai fand noch ein sehr schönes Ereignis für mich statt. Nämlich meine navigatorische Streckenflugeinweisung in unserem Ogar. Es war für mich das erste Mal, dass ich meinen Heimatflugplatz mit einem Flugzeug verließ. Ich durfte sogar selber den Funkverkehr regeln, was für mich auch eine wertvolle Erfahrung darstellte. Etwas gemein war allerdings, dass es an dem Tag sehr neblig war - somit war Klix nicht ganz so leicht aufzufinden, wie ich es mir vorgestellt hatte. Nach langer Sucherei half mir mein Fluglehrer auf die Sprünge, damit ich meine Außenlandeübung auf diesem Platz machen konnte. Bei dieser verschätzte ich mich aber doch ein wenig, wodurch wir das Ganze später noch einmal in Nardt versuchten. Aber erstmal ging es vom Flugplatz Klix nach Welzow. Mir wurde sogar ein Apfel versprochen, wenn ich den Flugplatz allein auffinde. Mit dieser Motivation und dem sich auflösenden Nebel in Richtung Norden begaben wir uns auf die Suche nach dem Flugplatz Welzow, den ich auch auf Anhieb fand. Meinen versprochenen Apfel sollte es nun doch erst in Nardt geben, wo dann die zweite Außenlande-übung nach Aufsuchen des Platzes stattfand. Diesmal sah diese auch schon besser aus und wir machten uns wieder auf den Weg nach Kamenz, dem schönen rotgefärbten Sonnenuntergang entgegen. Die Landung durfte ich mit abgestelltem Motor selbst machen, nur muss man beim Ausschweben mit dem Ogar den Steuerknüppel etwas drücken und nicht ziehen, was für mich sehr ungewohnt war, wodurch die Landung leider nicht ganz so elegant aussah.

Nun fehlten mir nur noch die meteorologische Streckenflug-einweisung und die Theorieprüfung, bis ich meine Streckenflüge endlich fliegen durfte. Vorher aber kam im Juli wieder das Landesjugendvergleichsfliegen, welches dieses Jahr in Auerbach stattfand. Mein Ziel, diesmal unter die ersten Zehn zu kommen, konnte ich erfüllen - ich ging mit einem guten 7. Platz in der Gesamtwertung nach Hause und wir konnten wie auch immer letzten Jahr die Mannschaftswertung und den tollen Pokal gewinnen. Noch einmal, dann dürfen wir ihn behalten. Wäre toll wenn das klappt. Es stellte sich auch in Auerbach als eine kleine Herausforderung dar, das erste Mal auf einer Betonpiste und dann noch bergauf zu landen. Dies war letztendlich aber doch nicht so schwierig, wie vermutet. Den Abend verbrachten wir in gemeinsame Runde mit der Jugend der anderen Vereine, was für mich persönlich ein Highlight darstellt, da man sich ja nur einmal im Jahr sieht.

Am darauffolgenden Montag folgte dann auch schon meine theoretische PPL-C Prüfung, die ich leider durch Navigation und Luftrecht nicht gleich bestand. Nach langem Üben der Aufgaben und Rechnungen bestand ich dann die Nachprüfung im August mit 97%. Da ich diese im Sommerlehrgang nachgeschrieben hatte, konnte ich gleich am nächsten Tag die meteorologische Streckenflugeinweisung bei Blauthermik machen und meine durch die navigatorische Einweisung erworbenen Kenntnisse der Umgebung nun anwenden.

Vor meinen Übungsstrecken sollte ich jedoch noch bei längeren Flügen im Platzbereich mein Sitzfleisch trainieren, da ich dies noch nie wirklich alleine gemacht hatte. So erflog ich mir im Sommerlehrgang noch zwei vierstündige Thermikflüge, bei denen ich mir im Gleitbereich diesmal alleine Königswartha, Wittichenau und Bernsdorf anschauen konnte. Es war eine super Erfahrung, mal alleine mit richtig guter Thermik durch die Gegend zu fliegen und die Freiheit zu genießen.

Leider konnte ich meine Streckenflüge nicht mehr im selben Jahr absolvieren, da das entsprechende Wetter ausblieb. So wurde das leider doch nichts mehr mit meiner Lizenz, die ich aber definitiv Anfang der Saison 2014 machen möchte. Zum Saisonabschluss begann ich dann im Herbstlehrgang noch mit meiner F-Schleppausbildung und genoss die schöne Aussicht von oben ein letztes Mal für dieses Jahr, mit rot und gelb gefärbten Bäumen und einem schönen Sonnenuntergang.

Maria Wartmann

Lutz hat mir versprochen …

Ich bin das ganze Jahr mit auf dem Flugplatz und schaue zu, wie die anderen fliegen. Das muss schön sein. Im Sommer hat mir der Lutz dann versprochen, dass er mit mir in den Herbstferien mit dem Ogar fliegen will. Jetzt musste ich auf die Herbstferien warten. Am ersten Sonntag in den Ferien waren wir dann auf dem Flugplatz und machten beim Herbstlager mit. Es war kein Lutz zu sehen. Am Dienstag kam er dann und ich fragte ihn, wann wir endlich fliegen. Er hatte es mir ja versprochen. Er vertröstete mich auf Donnerstag, da er dann den ganzen Tag da sein wollte.
Dann war es endlich soweit. Lutz wollte noch auf den Flugplatz Schwarzheide und ich durfte mitfliegen. Mama und Lutz haben mich im Ogar angeschnallt. Lutz hat mir alles erklärt. Dann ging es los. Wir rollten zur Startbahn und dann wurde es ganz laut. Wir

Wer ist hier wohl aufgeregter? Pilot oder Begleiter?

stiegen immer höher und alles wurde immer kleiner, wie auf einer Eisenbahnplatte. Oben sind wir neben den Wolken geflogen. In Schwarzheide sind wir nach der Landung ausgestiegen und in die Flugzeughalle gegangen. Der Lutz hat sich da was angeschaut. Dann sind wir wieder eingestiegen und es ging zurück. Auf dem Rückweg hat mir Lutz den Senftenberger See und den Flugplatz, wo er mit Mama schon mal gelandet ist, gezeigt. Dann sind wir wieder in Kamenz gelandet. Es war ganz toll!

Saskia Hummitzsch

Vom Modellflug zum Segelflug

Es gibt wahrscheinlich keinen Menschen, der sich nicht auch mal Gedanken über die Fliegerei gemacht hat. Bei mir wurde das Interesse zur Fliegerei vor ca. 9 Jahren geweckt, als meine Eltern mit mir die „Modell-Hobby-Freizeit"-Messe in Leipzig besuchten. Und eins war klar, es sollte ein Flugzeug gekauft werden. Den Flugmodellsport betreibe ich seitdem bis heute. Früher nahm ich auch erfolgreich an Wettkämpfen teil, so war ich dreimal in Folge „Ost-Sachsenmeister". Aus dem Hobby und der Faszination für das Fliegen war mir klar, dass mein weiterer schulischer und beruflicher Weg in Richtung Luftfahrt gehen soll. So bewarb ich mich am Beruflichen Schulzentrum in Freital mit der Spezialisierungsrichtung Luftfahrttechnik. Nebenbei bekam ich die Chance eine Segelflugausbildung im Fliegerclub Kamenz zu absolvieren. Dort wurde ich herzlich empfangen und konnte so mit bester Gesellschaft um mich herum meine Ausbildung beginnen. Punkt für Punkt wurde so in meinem Ausbildungsnachweis abgetragen, bis dann meine A-Prüfung vor der Tür stand. Daniel war an diesem Tag Fluglehrer und meinte, dass das Wetter perfektes A-Flug-Wetter sei. Ich war schon ziemlich aufgeregt. Doch die Anspannung legte sich schnell, als ich nach dem Ersten Alleinflug wieder heil unten angekommen war. Und somit freue ich mich auf die nächsten Ausbildungsabschnitte auf dem Weg zur Lizenz.

Stefan Braniek

Wie ich nicht schwer genug war…

Seit meiner Geburt bin ich auf dem Flugplatz und muss zusehen, wie die anderen mit den Segelflugzeugen fliegen. Nach dem Flug erzählen sie wie schön das war – na toll! Ich habe Papa schon ein paar Mal gefragt ob er mich mitnimmt. „Erst wenn du 40kg wiegst", bekam ich immer als Antwort. Clevererweise haben meine Eltern keine Waage zu Hause, aber bei meinen Judowettkämpfen werde ich regelmäßig gewogen. Im Frühjahr hatte ich die 40kg endlich geschafft und erzählte dies meinem Papa. Am 15. Juni war es dann so weit. Papa kam zu mir und sagte, ich solle in den Bocian einsteigen. Anja schnallte mir den Fallschirm an und erklärte mir alles. Dann wurden die Hauben geschlossen und es ging los. Ich war ganz schön aufgeregt. Es ging steil in den Himmel. Nach dem Auskuppeln wurde es ruhiger und ich sah alles ganz winzig von oben. Leider ging der erste Flug viel zu schnell vorbei und wir mussten wieder landen. Aber wir haben gleich noch einen hinterher gemacht. Es war einfach schön.

Lea Hummitzsch

Freudiger Blick vor dem ersten Start mit der Tochter.

Jahresbericht des Technischen Leiters

Das Jahr 2013 ist nun Geschichte und wenn man abergläubisch wäre, könnte man denken, dass die Zahl 13 ihrer Bedeutung alle Ehre gemacht hat. Einige Ausfälle und Störungen haben uns ganz schön auf Trab gehalten. Gleich Mitte Januar an einem schönen Wintertag hatten wir mit der Wilga RZ einen unrunden TW-Lauf beim F-Schlepp und später im Mai dann Zündstörungen infolge defekter Zündkabel. An der Wilga BG zerlegte sich eine Zündkerze und dadurch wurde ebenfalls ein Zündkabel beschädigt. Beide Schäden haben wir mit sehr viel Arbeitszeit und tatkräftiger Unterstützung des an unserem Flugplatz ansässigen Wartungsbetriebes behoben.

Die Winde Herkules-4 hatte uns dann ebenfalls mit einem nicht rund laufenden Motor und ungenügender Leistung am ersten Flugtag geärgert. Nach vielen Stunden Fehlersuche, Wechsel der Einspritzpumpe und Behebung eines kleinen Montagefehlers hat sie dann ihren Dienst getan. Dank der Tost-Winde konnten wir aber trotz allem an dem Tag fliegen, nur mussten wir während der Saison an ihr ca. 300 m Seil wechseln, da hier ein starker Drall nicht zu beheben war. Leider sind durch diese recht zeitaufwendigen Reparaturen wieder mal einzelne Sportfreunde nur sehr wenig zum Fliegen gekommen.

Mitten im Jahr landete der Lepo dann infolge zu forscher Fahrweise im Zaun des Dammwildgeheges. Der Fahrer kam mit dem Schrecken davon und der Lepo mit kleinen Schrammen. Nur der Zaun hatte etwas mehr abbekommen. Die Reparatur übernahm am Ende eine Firma und die Rechnung wurde von der Vereinshaftpflichtversicherung übernommen. Insgesamt war die Aktion ziemlich überflüssig und bei besserer Absprache hätte die Reparatur der Verursacher auch selbst erledigen können.

An unseren Segelflugzeugen wurden ein Variometer und ein Fahrtmesser durch etwas zu unsanften Umgang mit den Auskuppelgriffen beschädigt. Repariert wurden die Geräte in sehr kurzer Zeit im Herstellerwerk in Polen. Ich möchte darum bitten, dass man beim Kontrollkuppeln nach dem Windenstart den Griff nicht unnötig „schnippen“ lässt. Dies ist der Moment, an dem er in die Geräte einschlagen kann. Dies trifft auch ganz besonders auf den Junior zu. Die Federkräfte sind in seinem Kuppelsystem relativ stark und hier wird die Grifführung regelrecht vernietet, was eine Demontage für Wartungsarbeiten praktisch unmöglich macht. Das Ein- und Auskuppeln muss bei diesem Flugzeug also „sanft“ erfolgen!

Weiterhin kam es am Junior während einer Vorflugkontrolle zum Bruch der Trimmfeder. Das Flugzeug konnte natürlich nun an diesem Tag nicht mehr fliegen, aber es zeigt sich an dem Beispiel doch der Sinn einer ordentlichen Vorflugkontrolle. Dank sehr guter Kontakte zum polnischen Herstellerwerk konnte das Flugzeug nach kurzer Zeit wieder fliegen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch noch einmal an den Umgang mit den Kontrollkarten erinnern. Täglich soll hier die „Vorflugkontrolle“ dokumentiert werden und auch entsprechend einer Festlegung unserer Vereinsvorstände alle Ab- und Aufrüstvorgänge. Leider gibt es hier doch immer wieder mal Lücken und folglich unklare Situationen. Besonders bei einer Außenlandung soll **SOFORT** (nicht erst am nächsten Tag!) das Abrüsten dokumentiert werden.

Ungeachtet aller Probleme und dem schlechten Wetter im Frühjahr wurden doch wieder recht viele Starts und Flüge absolviert. In deren Folge mussten auch wieder einige Wartungskontrollen durchgeführt werden. Hier gilt allen Beteiligten der Dank für den zügigen Abschluss der Arbeiten. Selbst die recht aufwändige 100h-Kontrolle am Ogar wurde im Vergleich zu anderen Jahren schnell erledigt. Eine notwendige Wartungskontrolle an der Z-42 haben wir während des Sommers aus Zeitgründen allerdings in der an unserem Flugplatz ansässigen Werft erledigen lassen.

Unbedingt verbessert werden muss aber der Arbeitsablauf in der Winterwartung. Es soll so sein, dass, wenn ein Flugzeug die Werkstatt verlässt, es auch „flugbereit“ ist! Das bedeutet nicht nur, dass alle notwendigen Arbeiten erledigt sind, sondern auch dass die Gerätebretter wieder eingebaut, Bodenbretter u.ä. montiert, Kabinenhauben poliert, die „Ausrüstung“ vollzählig ist und vor allem die Papiere fertiggestellt sind. Hier hatten wir in den letzten beiden Jahren an einigen Flugzeugen doch zu viele vermeidbare Nacharbeiten an Technik und Dokumentation.

Wenn ich jetzt hier Robert M. für die viele Arbeit an den Winden, Micha D. und Kausche für die vielen Stunden an den Wilga`s in der kalten Halle, Karsten, Falk, Anja, Wolfgang D. und F. und Tom S. dafür dass sie „ihre“ Flugzeuge zügig fertig hatten bzw. mehr als an einen Flieger die Wartung erledigt haben, Steffen, Markus und Tom P. für die Arbeit an den Fahrzeugen und Hängern, Karin, Britta, Ines und Daniel für ihre „Nähereien“ und die Fallschirmwartung, sowie nicht zuletzt Lutz für seine „Prüferei“ danke, fürchte ich, dass mir doch ein paar weitere Namen vielleicht grad nicht eingefallen sind. Dies möge man mir verzeihen. Nicht vergessen darf man natürlich auch die Leute die, für manch einen unsichtbar, hinter den Kulissen den riesigen Verwaltungsaufwand unseres Vereins bewältigen. Erwähnt seien aber auch ein paar andere Sportfreunde, die besonders im Winter, auch etwas aktiver sein könnten.

Weiterhin wurde auch die Sanierung der Herren-Duschen im Clubheim realisiert. Hier gilt der Dank Wolfgang F. , der mit seinem Arbeitskollegen nach Feierabend hier für den nötigen Baufortschritt gesorgt hat. Als Nächstes müssen nun bei den Damen auch die Dusche saniert und die Fußbodenfliesen erneuert werden. Auch Clubraum und Büro müssen in absehbarer Zeit wieder mal renoviert werden.

Das frühlingshafte Wetter um die Weihnachtszeit und Neujahr und der gute Wille einiger Sportfreunde haben geholfen das Bauvorhaben des Tores der Motorflughalle auf die Ziellinie zu bringen. Dafür gilt dem Konstrukteur, dem Schweißer (Major und Uwe Wk.), den vielen „Malern“ und den Schraubern (Robert, Andreas, Henry, Tom P.) unser Dank. Auch darf hier Dieter nicht

vergessen werden, der die notwendige Transport- und Krantechnik zur Verfügung gestellt und auch einige bauliche Probleme mit abgearbeitet hat. Abschließend müssen noch die Spalten oben und an den Seiten geschlossen werden, was bis zum Frühjahr zu schaffen sein sollte.
Bis zum Saisonbeginn werden wir es auch schaffen den Umbau des Junior-Anhängers zu beenden. Nach mehreren Beinahe-Außenlandungen in den letzten beiden Jahren hatten wir mit dem Flugzeug dann doch eine Landung in Welzow auf dem Flugplatz. Zum Glück ist unser Universalanhänger so universal, dass auch der Junior ohne Probleme darauf gepasst hat!
Was gibt es sonst noch so zu bereden? Dauerbrenner bleibt doch immer wieder der Umgang mit unserem Werkzeug und auch sonstigen Geräten. Unnötige Werkzeugsuchen zu Feierabend könnten uns erspart bleiben, wenn einige Sportfreunde doch etwas konzentrierter arbeiten würden. Beispiel ist hier immer wieder das Werkzeug, welches mit dem Putzlappen in die Putzlappenkiste „entsorgt“ wird. Auch sollte man darauf achten, dass beim Aussaugen der Flugzeuge mittels Staubsauger und diversen Düsen diese aus dem Flugzeug auch (gleich und nicht erst bei der nächsten Kontrolle) wieder herauskommen! Hier auch noch einmal die Erinnerung daran, dass an jedem Baudiensttag vor Beginn der Arbeiten und zum Feierabend eine Werkzeugkontrolle durchzuführen ist und diese auch dokumentiert werden soll. Hat mal der Baudienstleiter an einem Tag verpennt, so sollte sich doch jemand verantwortlich fühlen und bevor Arbeiten beginnen das Werkzeug kontrollieren. Leider hatten wir gerade schon wieder drei Tage, an denen das eben nicht der Fall war.

Eine weitere Sache die mir besonders im letzten Jahr aufgefallen ist war der Umgang mit unseren Segelflugzeugen auf dem Flugplatz. Im Winter wird mit großem Aufwand und oft mit viel Liebe zum Detail die Wartung durchgeführt. Am ersten Flugbetriebstag wird dann gleich einiges wieder zunichte gemacht. Frisch gewaschene Bezüge landen im Dreck, Kabinenplanen werden nicht richtig befestigt oder entfernt, sodass sich die Befestigungsbänder am Kuller verklemmen und abreißen. Oft wird der erste Flug im Jahr mit Stiefeln oder Schuhen; die ein sehr grobes Profil haben; durchgeführt. Dadurch wird viel Schmutz in die Kabine befördert und eben am Abend auch leider nicht aus dieser entfernt. Vielleicht könnte man ja für den ersten Flug auch mal das Schuhwerk wechseln oder vor dem Einsteigen die Schuhe etwas abklopfen! Sollten Segelflugzeuge grad mal nicht eingesetzt werden oder wenn wegen starkem Wind der Flugbetrieb unterbrochen wird oder aber wenn ein Flugzeug längere Zeit allein am Start stehen bleibt, müssen sie unbedingt gesichert (verankert) werden. Dies soll aber nicht nur mit einem Kissen oder Sandsack (die schnell von den gut polierten Flächen abrutschen), sondern mit dem im SKP vorhandenen Verankerungsmaterial erfolgen. Wer nicht mehr weiß, wie er das anstellen soll, kann mal ältere Sportfreunde fragen oder einfach mal im Flughandbuch nachlesen. Die polnischen Flugzeughersteller haben hier Vorschläge für das sichere Verankern aufgeschrieben! Mitunter standen Flugzeuge ohne ausgefahrene Bremsklappen, ohne Kabinenplane und eben auch an Tagen mit starkem Wind und ordentlichen thermischen Ablösungen völlig ungesichert und leider auch mehrfach unbeobachtet auf der Wiese. Das Ganze trifft natürlich auch auf Flugzeuge zu die ausgeräumt, aber an dem Tag nicht benötigt, vor der Halle stehen gelassen wurden. Gerade dort haben wir genügend Möglichkeiten sie über den Tag gesichert stehen zu lassen. Also hier doch bitte mehr die Augen auf! Das ganze Gegenteil ist die Sicherung der gelegentlich über Nacht draußen stehenden Flugzeuge. Hier wurde alles ordentlich gesichert. Problem war nur, dass im letzten Sommer keiner bereit war, die mit viel Mühe und Liebe mal vor Jahren typgerecht zusammengestellten Verankerungspakete auch morgens wieder zusammenzupacken. Teilweise wurden sie auch einfach auf mehrere Flugzeuge aufgeteilt, obwohl doch für solche Fälle im SKP genügend Material vorhanden ist. Das Ergebnis ist, die Pakete existieren nicht mehr! Wir werden sie diesen Winter wieder neu erstellen, aber das sind wieder eigentlich unnötige Arbeiten nur wegen der Bequemlichkeit.
Erfreulicherweise haben wir nun endlich einen neuen Fußboden in der alten Flugzeughalle. Nun sollte doch auch verstärkt darauf geachtet werden, dass er nicht durch auslaufendes Öl oder andere Flüssigkeiten verunreinigt wird. Da die Oberfläche leicht versiegelt ist lassen sich Flecken auch recht gut entfernen. Allerdings macht es keinen Sinn einfach nur Ölbindemittel auf den Fleck zu geben, sondern es sollte eben kurz mehrfach darüber gekehrt und dann auch gleich entsorgt werden. Bleibt es länger liegen gibt es hier keine bessere Wirkung, der Dreck verteilt sich einfach nur in der ganzen Halle! Auch mit einem Putzlappen kann man auf dem neuen Fußboden viel erreichen!
Erinnert sei hier auch wieder einmal an den Nachweis der Betankungen unserer Technik. Während es bei den Flugzeugen mittlerweile klappt, gibt es auf dem „Fahrzeugsektor“ doch immer noch Differenzen. Beispiele sind hier die Betankung des Trabants mit Kraftstoff und die Betankung der Fahrzeuge und Winden mit Öl. Von Vorteil ist es auch, wenn in den Bestandslisten richtig gerechnet wird, nur so kann rechtzeitig für Nachschub gesorgt werden. Auch den Umgang mit Fahrzeugen und Winden hatten wir schon besser im Griff. Es gibt nichts dagegen einzuwenden wenn sie abends, wie wir es mit unseren Segelflugzeugen auch tun, mal gewaschen werden. Es sollten auch alle nicht mehr benötigten Dinge wie z.B. Stahlseilreste, Gras im Kofferraum, Kaffeetassen, Papier und sonstiger Unrat entfernt werden. Wenn dann noch alle Fenster und Türen geschlossen werden, können unsere Katzen dann auch keine Mäuse und andere Dinge im Fahrzeug verstecken!
Ein Dauerbrenner sind auch immer wieder die Knoten in den F-Schleppseilen. Es sollte sich doch mittlerweile herumgesprochen haben, dass sie nicht mehr(wie vor über 25 Jahren) als Sollbruchstelle fungieren. Diese Aufgabe haben Sollbruchstellen aus Metall übernommen. Also bitte, auch wenn es bei Superthermik schnell gehen soll, immer die Seile vor dem Einkuppeln kontrollieren.
Beim Stichwort Thermik bin ich auch beim letzten Problem angekommen, worüber ich hier schreiben möchte. Mag sein, dass Mancher kaum noch mit einer Karte aus Papier klarkommt und unbedingt seinen privaten Bordcomputer benötigt. Wenn dabei aber die Sicherheit auf der Strecke bleibt verstehe ich eigentlich keinen Spaß. Im letzten Jahr gab es Beispiele für die Befestigung der Geräte an Kabinenhauben, insbesondere im Pirat, wo ein Notabwurf der Haube wahrscheinlich nicht möglich gewesen wäre. Andere lassen die Frage aufkommen, ob sie einen etwas rasanteren Windenstart überstehen würden. Denkt mal darüber nach. Jetzt ist die Zeit, sich Gedanken zu machen wie man Ausrüstung sicher befestigen kann, wenn die Thermik brüllt ist es wieder zu spät! Kann sein, dass ich auch mal einen Start mit solchen abenteuerlichen Konstruktionen verbiete. Nicht nur aus der Sicht des TL auf die Vereinsflugzeuge, sondern auch aus der Sicht eines BfL!
Ein letztes Wort zu unserer Werkstatt. Zum 31.12.2013 haben wir uns (wie schon eher mal angedeutet) entschlossen, den Status der „zugelassenen Betriebsstätte“ innerhalb des „Luftsport Service Center Ost“ aufzugeben. Nach Einführung der ELA-1 Regularien ist es uns nun möglich die komplexe Instandhaltung an unseren

Flugzeugen (außer Wilga) außerhalb einer zugelassenen Werkstatt durchzuführen. Das heißt zum Einen, dass wir nun keine aufwendigen Audits bestreiten müssen, zum Anderen aber nicht dass nun jeder alles machen darf! Alle Arbeiten, die über die Pilot- / Eigentümerrechte hinausgehen, dürfen auch weiterhin nur durch zugelassenes Personal durchgeführt oder überwacht und durch dieses freigegeben werden! Unsere Werkstatt werden wir auch weiter wie bisher betreiben, Werkzeugkontrollen durchführen, Mess- und Prüfmittel unter Verschluss halten und wo notwendig kalibrieren. Dies alles wird auch zukünftig eine gute Voraussetzung dafür sein, das wir stets mit sicherem Gefühl dank einwandfreier Technik im Verein fliegen können. Ich wünsche uns allen einen pünktlichen Abschluss der Winterwartung und wieder viele schöne und unfallfreie Flüge.

Ralph Wettig I Technischer Leiter

Bericht Jugendleiter

Liebe Jugendgruppe,
leider ist die Saison wieder einmal vorbei. Naja daran kann man auch nichts ändern, bekanntlich ist nach der Saison vor der Saison. Ich möchte nun kurz die Gelegenheit nutzen, das Jahr aus Sicht der Jugendgruppe zusammenzufassen. Derzeit umfasst die Jugendgruppe 32 aktive Mitglieder. Wir freuen uns besonders Philipp Gräser, Erik Standfuß und Maximilian Wunderlich als „Neulinge“ begrüßen zu können. Begonnen hat das Jahr mit der Jugendgruppenversammlung am 09.02.2013. Wir werteten die vorangegangene Saison aus, steckten uns Ziele für Jahr 2013 und wählten einen neuen Jugendleiter.

Ein starkes Team! Die Jugend von Fliegerclub Kamenz

Was haben wir geschafft?
Nach vielen Diskussionen und einigen Meinungsverschiedenheiten, etwa in Bezug auf die Außenwirkung von Designvorlagen, konnten wir uns letztlich doch auf ein Jugendgruppen T-Shirt einigen.
Die Mithilfe der Jugendgruppe bei der Durchführung des „Air“lebnis-Wochenendes war sehr gut. Vielen Dank an alle fleißigen Helfer, weiter so! Vom Nachwuchs profitieren der Verein, die Jugendgruppe und der Segelflug insgesamt. Die Unterstützung war auch notwendig, da mit 22 Teilnehmern die Resonanz sehr hoch war. Für das nächste Mal wollen wir die Ausrichtung der Aktivitäten neben dem Spaßfaktor mehr mit den Inhalten der Segelflugausbildung füllen um gezielter neue Flugschüler zu finden. Auch beim Organisieren der Tagesabläufe haben wir noch Verbesserungspotentiale festgestellt.
Unser lieber Tim Tom machte den Vorschlag, einen Jugendgruppen-Stammtisch ins Leben zu rufen, mit dessen Hilfe wir den Zusammenhalt in der Jugendgruppe noch weiter stärken können. Folglich haben wir die Idee auch in die Tat umgesetzt und uns mit Drei-Gänge-Menüs verwöhnt, sind ins Kino gegangen bzw. haben einfach die Zeit mit Spielen und Gesprächen gemeinsam verbracht. Es ist eine wunderschöne Sache, da Segelfliegen gerade auf Teamgeist aufbaut. Nun ein kleiner Tipp: Wenn ich mal zu dem Termin nicht da sein kann, könnt ihr euch auch selbstständig organisieren und auch die Älteren in der Jugendgruppe (über 20 Jahre) dürfen gern öfter da sein. Und für all diejenigen, die es noch nicht wissen oder schon wieder vergessen haben, der Stammtisch findet am ersten Freitag des Monats statt.
Wir hatten auch einen Ausflug nach Rothenburg geplant. Da haben wir aber leider keinen Zeitpunkt gefunden um alle unter einen Hut zu kriegen.

Zum Thema Öffentlichkeitsarbeit haben auch wir uns Gedanken gemacht und eine Präsentation über unseren Verein für die Webseite der Stand Kamenz in der Rubrik Vereine erarbeitet und eine Beitrag in der Schülerzeitung vom Lessing Gymnasium Kamenz erstellt. Offen ist noch die Neugestaltung des Vereinsflyers, was wir uns für dieses Jahr vorgenommen haben.

Unsere fliegerischen Leistungen
Nun möchte ich die hervorragenden fliegerischen Leistungen der Jugendgruppe hervorheben, die wieder im sachsen- und deutschlandweiten Vergleich glänzten. Unser Purzel erreichte einen hervorragenden 4. Platz beim LJVF 2013 in Zwickau und in der Mannschaftswertung errungen Amir Ali Akbari und Christian Delenk, sowie Tom Putzke den ersten Platz. Dies spricht für die gute Ausbildung im Verein und euer fliegerisches Können. Herzlichen Glückwunsch.
Unser Florian hat es als erster Kamenzer und seit langem mal wieder ein „ostdeutscher“ Pilot in die Sportfördergruppe der Bundeswehr geschafft und viele fliegerischen und menschlichen Erfahrungen gesammelt. Sogleich schnitt er sehr erfolgreich bei diversen Wettbewerben ab. Tolle Leistungen zeigte auch Max Heilmann mit seinem Abschneiden bei der Deutschen Meisterschaft der Senioren in Lüsse (Standard-Klasse), sowie durch seine Qualifikation für die Junioren Deutsche Meisterschaft (Club-Klasse) in der Saison 2014. Hinzu kommt sein 750 km Diplom, welches er am 23. Mai 2013 erflogen hat.
Alexander Deutscher hatte sich den kompletten August 2013 freigenommen um möglichst viel zu fliegen. Er schaffte in den vier Wochen viele schöne Streckenflüge und über 70 Flugstunden und nahm auf seiner ersten Junioren Quali in Zwickau teil.
Auch in der DMSt-Wertung waren wir wieder sensationell gut dabei. So gingen die Titel *Sächsischer Meister* und *Vizemeister* Club-Klasse, *Sächsischer Meister der Junioren* Club-Klasse, *Sächsischer Vizemeister* Standard-Klasse, *Sächsischer Meister und Vizemeister der Junioren* Standard-Klasse nach Kamenz. In der Junioren Mannschaftswertung belegten Max, Flo und ich den dritten Platz von 735 Mannschaften aus ganz Deutschland. All diese Leistungen verdienen ihre Anerkennung, aber ohne unseren Verein und unsere Kameraden wäre das so nicht möglich gewesen. Dafür meinen herzlichen Dank an alle Schlepppiloten, Windenfahrer, Flugleiter, Startleiter, Techniker, Fleißmeisen und die Jugendgruppe.
Ich hoffe, dass diese Leistungen die Jüngsten unter uns in der Jugendgruppe inspirieren, es den Älteren nachzumachen, sowohl in der Luft als auch am Boden. Viele von euch haben ihre ersten Streckenflüge absolviert oder stehen davor – die Lizenz in der Tasche oder in greifbarer Nähe. Ich glaube viele von euch haben

richtig Lust auf Streckensegelflug. Damit wünsche ich euch allen eine wunderbare, erfolgreiche und unfallfreie neue Saison 2014.

Marcus Menge I Jugendleiter

Auf dem Weg zur Lizenz

2013 war ein Jahr mit vielen Erfolgen für mich. Aber irgendwie mochte uns der Wettergott zu Beginn der Saison nicht ganz so. Es

Tom Putzke nach geglückter Außenlandung

dauerte ziemlich lange bis ich kleinere Übungsstrecken fliegen konnte um Erfahrungen für die 50 km Strecke zu sammeln. Endlich kam mal ein Tag, an dem es auch Wolken gab, die richtig gute Thermik versprachen. Also hab ich schnell meine Flugvorbereitung zusammengepackt, im Piraten verstaut und los ging es. Am Anfang habe ich das Wetter erstmal etwas vorgefühlt und dann doch den Sprung unter die nächste Wolkenstraße gewagt. Es war eine ganz gute Entscheidung, bis das Wetter plötzlich umschwenkte und ich aus Gründen der Sicherheit gelandet bin.

Als nächstes Highlight des Jahres kam das Landesjugend-vergleichsfliegen in Auerbach. Hier konnten wir uns als Verein mit einem hervorragenden Sieg in der Mannschaftswertung präsentieren. Zurück in Kamenz versuchte ich so oft es ging auf dem Flugplatz zu sein um endlich meine Lizenzstrecke zu schaffen. In Vorbereitung auf den nächsten Flugbetrieb habe ich mich mit Marcus über das Thema „Angst vorm Abfliegen“ unterhalten und er hat mir den Tipp gegeben „Wenn der Sprung zur nächsten Wolke möglich ist, soll man ihn ruhig wagen“. Die Thermik setzte an dem Tag ziemlich spät am Nachmittag ein. Ich im Piraten, auf dem Weg zum Ziel und versuchte mein Glück trotz der geringen Thermik. Bloß blöd, dass die Thermik nicht mehr so wollte wie ich und die Höhe nahm immer mehr ab. In meiner ganzen fliegerischen Laufbahn bin ich noch nie außengelandet und hatte ein bisschen Angst davor. Aber ich habe mir ein schönes Feld gesucht und bin sicher bei Saalau gelandet. Danke an die Rückholer für die schöne Tour und den lustigen Abend.

Das Beste des Jahres war das 220 km-Dreieck mit Blondi und Silke. Ich habe noch nie so viel von Sachsen gesehen wie bei diesem Flug. Das Wichtigste für mich war jedoch so viel wie möglich von Blondi über das Streckenfliegen zu lernen. Als Lehrer in unserer Trippel-Pirat-Formation hat er seine Sache echt super gemacht. Hier nochmal ein großes Dankeschön an ihn. Dieser Flug hat mir noch vor der Lizenz die Silber C gebracht, einfach nur spitze. Damit habe ich meine Lizenzstrecke erfüllt und mich für die praktische Prüfung angemeldet. Mitte August war es soweit, der Prüfer stand im Vereinsheim. Ich war so aufgeregt, aber als ich im Flieger saß war alles vollkommen ruhig und die Anspannung verflogen. Drei Prüfungsflüge, ich dachte es kommt kein Ende, aber der Prüfer und ich hatten viel Spaß. Deshalb sind wir mehr als nur einmal getrudelt und naja, der Seitengleitflug war das Einzige, was nicht so wollte. Nach drei anstrengenden Flügen war es geschafft, der Prüfer gratulierte mir zur bestandenen Lizenzprüfung. Zum Feiern blieb nicht viel Zeit, da ich schon zwei Stunden später zusammen mit Florian Heilmann zur Junioren Qualifikation nach Zwickau aufbrechen wollte. Mein erster Wettkampf, bei dem ich als Helfer dabei sein durfte. Wir hatten alle sehr viel Spaß zusammen. Alle Wertungstage endeten mit schönen Flügen und guten Ranglistenpunkten und Florian stieg immer mit einem Lächeln aus seinem Discus 2b Sportgerät aus. Alles in allem war es ein sehr erfolgreiches Jahr für mich. Zusätzlich konnte ich noch meine F-Schlepp-Ausbildung abschließen. Das war der krönende Abschluss des Jahres und nun werden wir schon voller Vorfreude die Flugzeuge für die kommende Saison vorbereiten.

Tom Putzke

Jahressportkalender FCK 2014

02.03.14 9 Uhr	Mitgliederversammlung
02.03.14 14 Uhr	Fluglehrer- und Windenfahrerversammlung
22.03.14	Aufrüsten und Windenprüfung
23.03.14	Werkstattflüge
29.03.14	Erster Flugbetrieb
18.04. - 27.04.14	Osterlehrgang
24.05. - 31.05.14	Leistungslehrgang
01.06. - 07.06.14	optionale Verlängerungswoche
11.07. - 13.07.14	„Air“lebnis - Wochenende
26.07. - 10.08.14	Sommerlager FCK + Pasewalk
02.08. - 16.08.14	Sommerlager Rossfeld
18.10. - 24.10.14	Herbstlehrgang
25.10.14 9 Uhr	Abrüsten
25.10.14 16 Uhr	Einweisung Winterbauprogramm
25.10.14 19 Uhr	Streckenflugfeier
13.12.14	Weihnachtsfeier

20. Streckenflugwoche in Riesa Canitz

Nachdem der Winter uns besonders lange lieb gehabt hatte und Schneeballschlachten im April die bessere Wahl waren, als Gedanken an die Fliegerei zu verschwenden, sollte es im Mai doch endlich mal mit der Höhenluft klappen. So freute ich mich doch sehr auf die diesjährige Streckenflugwoche in Riesa-Canitz, welche sich bereits zum 20. Mal jährte. Der herzliche Empfang und die mittlerweile vertrauten Gesichter ließen gleich zu Beginn eine familiäre Atmosphäre und eine große Freude auf die bevorstehenden Tage entstehen.
Dieses Jahr durften die Kamenzer Nasen natürlich auch nicht fehlen und so kam es, dass Peter seiner Foka etwas Frischluft gönnte, unser Lutz sich die HPH von Wolfgang schnappte, Blondi die LSF entführte, Max, der seinen Jantar verchartert hatte und die Tage mit fremdem Gerät unterwegs war und natürlich ich, der die Möglichkeit hatte dieses Jahr mal einer LS1f vom Thüringischen Landesverband zu fliegen. Freundlicherweise stellte uns Petrus pünktlich zum ersten Wertungstag fliegbares Wetter zur Verfügung. Ein interessanter Tag, der leider für das gesamte Kamenzer Team mit einem Besuch auf dem Reinsdorfer Flugplatz endete. Glücklicherweise sammelte uns Rainer ein und wir konnten uns entsprechend selber holen. Vielen Dank an dieser Stelle für die schnelle Hilfe. Nachdem wir durch die unendlichen brandenburgischen Weiten gefahren sind, um uns selbst zurück zu holen, konnten wir noch vertraute Gesichter aus Klix in der Dunkelheit erspähen und das gut ausgebaute Tankstellennetz schätzen lernen. Seitdem tankt unser lieber Lutz sicher ein paar Liter mehr vor der Rückholtour und falls nicht, so weiß er wenigstens, dass ein 5l-Kanister gerade so durch die Klappe des Nachtschalters der Tankstelle passt.

Danach wurde das Wetter leider etwas launischer und bescherte uns ziemlich abwechslungsreiche Tage, die von kurzen Wetterfenstern und Neutralisieren geprägt waren. Jedoch verstand die Wettbewerbsleitung es, die Laune der Teilnehmer aufrecht zu erhalten und mit viel Witz und Engagement war jedes Briefing auch bei Regenwetter das Highlight des Tages. Das Bergfest bot mit einer sensationellen Jet-Modellflugvorführung von den in Modellfliegerkreisen bestens bekannten und uns als Segelflieger vertrauten „Grinsebacke“ Ralph Losemann (Lmen) einen wahren Augenschmaus. Herausragend war der letzte Wertungstag, der 23.5.13. Die Prognosen waren gigantisch und der Bierwagen war am Vorabend bereits um 22:30 Uhr menschenleer - das muss was bedeuten. Das emsige Treiben im Morgengrauen auf der Fliegerwiese, auf der noch Reif lag, bestätigte dies. Eine wunderbare, störungsfreie kalte Luftmasse hatte uns erreicht und bereits um kurz nach 7:00 Uhr standen die ersten Fetzen am Himmel. Max flog an diesem Tag vom Wettbewerb losgelöst sein 750 km-Diplom und startete gegen halb zehn, als wir noch beim Briefing saßen und ungeduldig mit den Füßen scharrten. Als wir endlich in der Luft waren hielt uns nichts mehr. Das Einzige was fehlte war das Wasser in den Flächen. Dennoch konnten in 5,5 Stunden über 510 Wertungskilometer abgespult werden. Ein toller Tag, an dem in Deutschland einige Tausender gefallen sind. Eigentlich fast schade, dass man an so einem Tag auf einem Wettbewerb fliegt.
Leider gingen die schönen Tage wieder viel zu schnell rum, jedoch wurde die Jubiläums-Streckenflugwoche noch gebührend gefeiert und so wurde beim Abschlussabend ausgiebig geklatscht, Tränen gelacht und mit der Flugplatzkapelle aus Stölln ein gebührender Abschluss vollbracht. Die Wertung endete mit zufriedenstellenden Ergebnissen. Peter flog sich auf einen 14. in der Kleinen Clubklasse. In der großen Clubklasse wurde Lutz 16., Blondi flog sich auf den 6. und ich habe mit dem 4. Platz einen Podestplatz nur knapp verpasst.
Nach wie vor ist dieser Wettbewerb ein absoluter Geheimtipp, der mittlerweile sehr an Qualität gewonnen, aber nicht an Originalität verloren hat - ich hoffe ich kann 2014 wieder mit dabei sein.

Tom Schubert

Endanflug: der Genuss nach einem anstrengendem Flug

2. Kamenzer L“air“woche - Ein Erfahrungsbericht

Ich lernte Chris Klein vor einigen Jahren kennen. Ich steckte zu jener Zeit noch in meiner Streckenflugausbildung. Er erzählte stets von Flügen mit Freunden und wieviel Laune es machen würde. Wir schafften es seitdem aber nie, auch nur einen Flug gemeinsam zu organisieren. Es gab tausend Gründe, die dazwischen kamen.

Aber dieses Jahr sollte es klappen. Er machte mich wieder, wie auch im Jahr zuvor, auf die Kamenzer L“air“woche aufmerksam, und dieses Jahr passte alles: der Terminkalender der Arbeit ließ es zu und auch mein Schatzi gab mich frei. Dann eben los, grüner konnte es nicht werden.

Also, die Anmeldung zu Tom geschickt und er bestätigte prompt. Nun musste nur noch der Juli kommen. Das Warten aber war schwierig. Wir wollten bei uns in Lüsse eine Woche vor Ostern die Saison eröffnen – ging nicht: Schneefall. Gut, dann eben Ostern zum Osterlehrgang: ging nicht: erst Schneefall, dann Tauwetter, dann Sauwetter – Platz weich, zu weich eben. Mit einem Monat Verspätung ging die Saison los, aber dann auch eben sehr verhalten. Sollte das so weiter gehen, dachte ich mir, würde die L“air“woche wohl eher theoretischer Natur werden. Aber dann. Die Langzeitvorhersage sah sehr gut aus. Hoffentlich hatte der DWD da nicht mal wieder den Praktikanten drangesetzt. Es blieb jedoch bei dieser guten Vorhersage und wie wir heute wissen: es war echt gutes Wetter. So gut, dass wir am Donnerstag der L“air“woche zufrieden waren, dass das Wetter mal nicht hervorragend war und uns eine Verschnaufpause bescherte.

Abgesehen davon, dass Chris und ich seit Jahren einmal gemeinsam fliegen wollten, machte ich mir auch so meine Gedanken, was ich in der L“air“woche erreichen wollte. Klar: erst einmal fliegen, fliegen, fliegen. Und dann? Ein paar Gedanken weiter entwickelte ich so meine Liste der Erwartungen: Teamflugmethoden lernen und anwenden, endlich mal einen Flug von mehr als 300 km machen, besser kurbeln lernen, höheren Schnitt erfliegen, Sachsen als Segelfluggebiet erfliegen, Erfahrungsaustausch mit anderen Segelfliegern. Und was ist dabei herausgekommen? Nach einigen Startschwierigkeiten, die stets dafür sorgten, dass ich mich in den ersten Tagen immer als Letzter in die Startaufstellung einreihte, kam die Sache in Schwung. Nach drei Tagen war der Teamflug richtig kuschelig geworden: alleine zu kurbeln wurde langweilig – mehr als 1 km Distanz zu den Teampartnern erzeugte gefühlte Einsamkeit. Wie bereits erwähnt, war das Wetter so gut, dass wir fast schon die Nase voll vom Fliegen hatten. Mit den 300 km hat es gleich am ersten Tag geklappt und am dritten Tag waren die 400 km erreicht – mit einem Schnitt von 81km/h! Das war für mich ein echtes Lernerlebnis – so funktionierte das also mit dem schnellen Schnitt: lass die schwachen Bärte stehen. Nun, es war eine Sache dies in einem Buch zu lesen, eine andere es wirklich zu erfahren bzw. zu erfliegen. Auch konnte ich am Kraftwerk Schwarze Pumpe endlich mal die eindrucksvolle Kraftwerksthermik erfahren. Außerdem hatte ich die Möglichkeit, mich mit meinem Teamkollegen über die Navisoftware LK8000 auszutauschen,wo wir uns gegenseitig einige Funktionen beibrachten. So wichtig, wie die Flüge am Tage, waren auch die abendlichen Gespräche zur Nachbereitung. Noch einmal den Tag durchgehen, alle Entscheidungen erneut bewerten – das hat viel zum Lernen beigetragen!

Am Ende bleibt eine schöne Erinnerung an eine intensive Woche für den Streckenflug. Besonders dankbar bin ich für das Glück, solch ein Wetter gehabt zu haben und noch mehr dafür, dass ich an der L“air“woche teilnehmen durfte, für die sich der Kamenzer Fliegerclub und die befreundeten Fluglehrer so sehr ins Zeug gelegt haben, um dieses Trainingsformat zu entwickeln. Danke! Und hoffentlich bis zum nächsten Jahr!

Arndt Wilke vom FCC Berlin

Höhenluft auf der Südhalbkugel

"Ok, let's go. Run, run, run." und schon waren wir in der Luft. So hießen die Anweisungen am 22. November 2013 als ich mit einem Gleitschirm vom Signal Hill in Kapstadt / Südafrika gestartet bin. Doch bevor mein Pilot John und ich starten konnten, wurde ich kurz eingewiesen. Ich bekam einen riesengroßen Rucksack angeschnallt und auch einen Helm auf den Kopf. Dann sagte mir John: „Wir müssen uns beeilen, der Wind wird immer stärker. Vielleicht ist das für heute der letzte Flug." John erklärte mir, dass man anhand des Meeres ganz einfach erkennt, ob der starke Wind näher kommt. Man sah im Meer eine weiße Grenze, brausende Wellen, die immer näher rückten. Vor uns startete noch

Anja während ihres Fluges mit dem Gleitschirm in Südafrikanischer Luft

ein Gleitschirm und ich konnte Johns Anweisung, schnell zu laufen und auf keinem Fall hinsetzen bevor er es sagt, total verstehen. Der Pilot muss sonst das gesamte Gewicht des Gastes mit tragen. Der Startplatz, eine große grüne Matte, war jetzt für uns frei. Ein paar einheimische Helfer zogen den Gleitschirm etwas hoch und schon strömte der Wind in den Schirm. John hatte ganz schön zu tun, da die Kraft vom Wind dann doch sehr stark war. Da der Gleitschirm sich jetzt vollständig aufgebaut hatte, ging es los. Ich lief so schnell es ging, aber schon nach etwa fünf Metern waren wir sicher in der Luft. John sagte, dass ich mich jetzt hinsetzen kann. Der große Gleitschirmrucksack entpuppte sich als bequeme Sitzgelegenheit. Jetzt waren wir in der Luft und meine Beine baumelten frei herum. Ein sehr schönes Gefühl von Freiheit.

Nach ein paar Metern geradeaus fliegen meinte John, dass wir jetzt versuchen etwas Höhe zu gewinnen. Schon bog er nach links und versuchte am Hang Aufwinde zu finden. Nach dem ersten Kreis hörte ich immer deutlicher das mir bekannte "Piep piep piep". Das Piep-Geräusch wurde immer schneller mit höher werdenden Tönen. Ihr wisst ja, was das bedeutet. Ich fand es sehr beeindruckend, wie nah wir an dem Berg waren. Gefühlt konnte ich am Hang entlang laufen, aber in Echt hatten wir bestimmt einen Abstand von drei bis fünf Metern. Wir gewannen etwa 100 Meter Höhe, bis der Hangaufwind nicht mehr wollte. John meinte: „Genieß jetzt den Flug." Machte ich ja schon die ganze Zeit. Wir flogen jetzt auf das Meer zu und schwebten direkt über dem Stadtteil Sea Point. Es ist ein beeindruckendes Erlebnis, einfach so in der Luft zu hängen ohne irgendetwas drumherum. Ich finde so hat man noch mehr als in einem Segelflugzeug das Gefühl zu fliegen.

John meinte: „Wir müssen noch Fotos machen." Ich hatte das schon fast vergessen. Und nach dem kurzen Fotoshooting mit der GoPro-Kamera mit Teleskopstab durfte ich selber mal fliegen. Total aufgeregt nahm ich die Schlaufen, an denen die Steuerleinen befestigt sind, zum Lenken in die Hand. Zog ich an der linken Steuerleine ging es nach links, zog ich an der Rechten ging es nach rechts. Eigentlich ganz einfach. Zum Gas geben sollte ich beide Schlaufen nach oben machen, so veränderte sich das Profil und wir wurden etwas schneller. Beim Bremsen, an beiden Schlaufen ziehen, mussten wir aufpassen, dass wir nicht zu langsam zu werden. Langsam heißt beim Gleitschirmfliegen etwa 20 km/h. Durchschnittlich sind wir etwa 40 km/h geflogen, man kann aber mit Wettkampfschirmen bis zu 70 km/h schnell fliegen.

In einer Höhe von etwa 100 Metern übernahm John wieder die Steuerleinen. Inzwischen waren wir schon über dem Meer. Direkt an der Küste war eine große Wiese, was unser Landeplatz werden sollte. Wir flogen eine kleine Platzrunde. Auch beim Landen sollte ich nicht gleich stehen bleiben sondern weiter laufen. Die Schirmkappe bremste ab und mit etwa 20 km/h setzten wir auf. Leider bin ich über meine eigenen Füße gestolpert und bremste uns mit meinen Knien komplett ab. John lachte laut und sagte: „Das passiert öfters mal." Und da ich nur kleine Kratzer am Knie hatte, konnte ich mit lachen. Die Schirmkappe fiel langsam zusammen und wir schnallten uns vom Rucksack ab. Schon kam ein Helfer und packte mit John den Schirm zusammen. Mit einem Transporter fuhren wir wieder den Berg hinauf. Oben angekommen bezahlte ich noch den Flug und bekam ein Eis von John ausgegeben. John hatte kaum Zeit sein Eis zu genießen, denn die nächsten Gäste warteten schon. Ich war sehr froh, den Flug gemacht zu haben, auch wenn es nur 15 Minuten waren. Obwohl es schon ziemlich spät war, gingen John und sein Chef nochmal in die Luft. Die Kasse muss ja florieren. Ich unterhielt mich noch mit einem anderen Piloten. Er erzählte mir, dass er auch aus Deutschland kommt und jetzt im deutschen Winter in Südafrika sein Geld durch Gästeflüge verdient. Im Sommer ist er dann in Europa und nimmt an vielen Kunstflugwettbewerben teil. So ein Leben wünscht sich doch jeder Flieger. Auf nach Südafrika.

Anja Werberger

Zusammenfassung zum Streckenflugjahr 2013

Erstmalig Sachsenmeister in der Vereinswertung. Neuer Träger des Landesleistungszentrum Segelflug in Sachsen. Der Fliegerclub Kamenz steht damit an der sächsischen Streckenflugspitze. Was ist das Erfolgsgeheimnis? Ganz einfach. Was man sät, das erntet man. Wir haben in den letzten Jahren sehr kontinuierlich die Begeisterung und das Wissen über das Streckenfliegen im Verein gestreut und dieses Engagement trägt nun große Früchte. Der gemeinsame Streckenflug im Team wird sehr oft praktiziert und viele fühlen sich einsam, wenn nicht ein paar andere Flieger neben einem her schweben. Die Wissensweitergabe am Boden und in der Luft ist selbstverständlich und jeder, der Interesse hat, wird mit ins Boot geholt oder besser gesagt mit in den Bart. Viele unserer Mitglieder, egal ob alt oder jung, sind begeisterte Strecken -flieger. Es ist ein tolles Miteinander und wir haben im Verein und am Flugplatz Kamenz optimale Rahmenbedingungen. Dafür, wie jedes Jahr, ein großer Dank an alle die das möglich machen. Mit viel Energie haben wir uns das geschaffen, aber genauso viel Energie werden wir brauchen um uns dies zu erhalten.

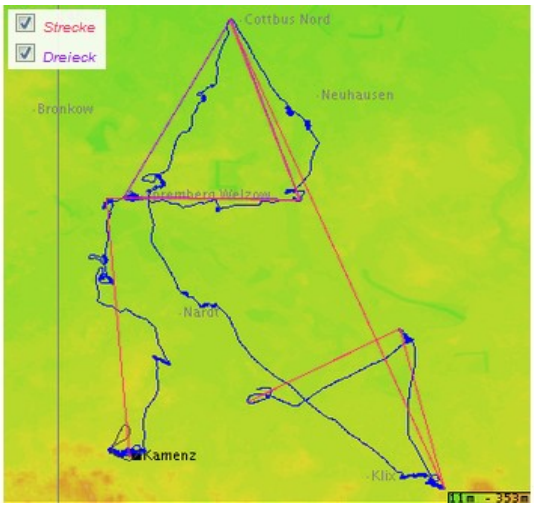
69 Piloten sind 2013 vom Flugplatz Kamenz für 275 Flüge gestartet und haben in der OLC-Flugplatzwertung über 82.000 Punkte geholt. Deutschlandweit erreichten wir damit Platz 35 von 551 Flugplätzen. So ist der Startplatz Kamenz im gesamten Bundesgebiet ganz vorn dabei und ohne, dass wir Ausrichter eines Wettbewerbes sind. Die ortsansässigen Segelflieger und auch viele Gäste nutzen den Flugplatz Kamenz einfach zu gern, um in die tollen Thermikräume unserer Region zu starten. Besonders unsere Kamenzer L“air“woche hat eine tolle Außenwirkung. Obwohl 2013 erst im zweiten Jahr hat sich die Qualität des Lehrganges schnell in Sachsen und auch darüber hinaus rumgesprochen und die Fortsetzung dieser Erfolgsstory in 2014 ist bereits voll ausgebucht.
Wettertechnisch war die Streckenflugsaison um ca. sechs Wochen verkürzt. Durch den späten Winter ging es nicht wie gewohnt Anfang April, sondern erst Anfang Mai richtig los und Ende Mai / Anfang Juni waren weitere zwei Wochen kaum nutzbar durch anhaltend Schlechtwetter mit heftigen Regenfällen und daraus folgend nicht benutzbaren Startplätzen. Aber die zweite Saisonhälfte war dann umso besser. Besonders der Juli zeigte sich von seiner schönsten Seite, indem wir ein gutes Drittel unser Jahresstreckenleistung erflogen. Allen voran wieder unsere Junioren. Hier eine Auflistung ihrer erbrachten Leistungen in 2013:

- Unsere erste Juniorenmannschaft mit den Piloten Marcus Menge und Max und Florian Heilmann erreichte deutschlandweit bei 735 teilnehmenden Mannschaften einen tollen dritten Platz. Wie auch 2011 war der Sieg zum Greifen nah, aber am 11.06.2013 hatten die „Heilmannschen“ Logger einen „Deklarations-Virus“ und wichtige Bonuspunkte gingen verloren. So blieb uns wieder der Förderpreis des Vereins der Alten Adler über 1.000 € verwehrt. Wir bleiben dran.
- Unsere erste Juniorenmannschaft wird zum sechsten Mal in Folge Sachsenmeister und zur Jugendsportlerehrung des Kreissportbund Bautzen als Mannschaft ausgezeichnet. In die Kaderauswahl haben es drei junge Kamenzer Piloten geschafft (Max und Florian Heilmann und Alexander Deutscher).
- Florian Heilmann wurde nach erfolgreicher Bewerbung einer von zwei Sportsoldaten der Bundeswehr und nahm als nominierter Spitzensportler des Deutschen Aeroclubs an europaweiten Trainingslagern teil. Er erreichte viele vordere Platzierungen auf Wettbewerben und erflog sich die Qualifikation für die Deutsche Juniorenmeisterschaft 2014.
- Max Heilmann startete, nach Qualifikation in 2012, bei der Deutschen Meisterschaft der Senioren in der Standardklasse in Lüsse und erzielte Platz 33 von 42 Teilnehmern. Ebenfalls holte er sich beim Wettbewerb in Lachen Speyerdorf einen Quali-Platz für die Deutsche Juniorenmeisterschaft 2014.
- In der Junioren-Clubklasse wurde Marcus Menge, wie auch 2012, Sachsenmeister.

Beim Wettbewerb der Leistungsabzeichen reichten die Kamenzer Piloten wieder recht viele Flüge ein. Am Ende fehlte aber doch ein Flug, um sich vor Langhennersdorf zu setzen. Hier die Bitte nochmal an alle für 2014 zu prüfen, welche Piloten noch keine Silber-C, Gold-C oder Diamantstrecken eingereicht haben und dies dann bitte zu tun. Ganz wichtig im Nachgang die Original-Flugdatei sichern, denn diese muss mit den Antragsdokumenten zur Wertung eingereicht werden.

„Wir fliegen morgen das Haus vom Nikolaus.“ Klingt komisch, ist aber so. Einfach mal alle bekannten Wertungsformen hinter sich gelassen und diese verrückte Strecke in den Logger programmiert. Es ist eine tolle Idee, um den Spaß am Fliegen mit dem Leistungsgedanken zu kombinieren. So ist man immer in Flugplatznähe und trotzdem kommen schnell 100, 200 oder auch mehr Kilometer zusammen. Und ganz wichtig: man hat immer einen Wendepunkt als nächstes Ziel, um konsequent zu fliegen.

Denn wie bekannt: wie will man ein Ziel treffen, das man gar nicht kennt ? Und das Beste an der Sache: Spaß im Überfluss über das gemalte Flugbild.



Das nicht ganz vollendete Haus vom Nikolaus am 03.08.2013

Für tolle Flüge und große Strecken braucht es aber nicht immer moderne Plastikflugzeuge. Auch mit unseren Piraten kann man schöne Strecken größer 300 km erreichen. Die Gleitzahl des Piraten verzeiht aber weniger Fehlentscheidungen als die der Plastikflieger und so muss man einfach überlegter fliegen, um weit zu kommen. Und um alle Höhen und Tiefen des Fluges und manchmal auch eine Außenlandung auf sich zu nehmen, muss der Pilot schon eine gute Portion Engagement mitbringen.

Egal welchen Flieger man für den Tag bekommen hat, wichtig ist, dass alle Abläufe am Boden sitzen. Und dies sollte man an den weniger guten Tagen trainieren, damit es an den super Tagen funktioniert und man nicht unnötig die Hilfe anderer in Anspruch nimmt, für Sachen, die man eigentlich mit besserer Vorbereitung und Übung selber machen kann. Am Abend zuvor liegen bereits alle Wetterdaten für den nächsten Tag vor. So kann man sich schon ein klares Bild vom Thermikraum und dessen Eigenschaften machen und eine entsprechende Streckenführung legen, egal ob man Pirat oder LS4 fliegen wird. Wer sich diese Zeit nimmt hat am nächsten Tag den Kopf frei, um sich voll auf die morgendlichen Abläufe des Flugbetriebes zu konzentrieren, damit alle zügig in die Luft kommen. Und nach dem tollen Flug will man zwar immer viel erzählen, aber wichtiger ist es erst einmal alles Notwendige zu tun, damit die vielen kleinen und großen Dinge sauber und ordentlich zurück an ihren Platz im Verein kommen, damit sie am nächsten tollen Tag wieder funktionsfähig zur Verfügung stehen. Natürlich will dann noch jeder Pilot seinen erfolgreichen Flug im OLC online bewundern und auch dafür gilt es alles zu beherrschen, was notwendig ist. Für all diese Dinge der Vorbereitung und Nachbereitung und zu weiteren Themen wie Wetter, Flugtaktik, Teamflug, usw. werden im Februar im Verein Schulungen angeboten, die ich euch rechtzeitig ankündigen werde.

Michael Lucas

Kamenz wird Landesleistungszentrum

Viele Jahre war das Aeroteam Klix Träger des Landesleistungszentrums im Segelflug und gute Kadertrainer haben sich als Leiter für den Nachwuchs und dessen Weiterbildung im Streckensegelflug eingesetzt. Mit dem Saisonende 2013 stand Klix für diese Aufgabe nicht mehr zur Verfügung. Nach vielen Gesprächen in- und außerhalb des Kaders wurde versucht einen Nachfolger zu finden. Kamenz hat sich in den letzten Jahren in der sächsischen Vereinslandschaft als junger, motivierter und mittlerweile sehr angesehener Verein hervorgetan. Der Leistungsflug ist angekommen, aber dennoch werden die Wurzeln der Fliegerei, nämlich die konsequente Ausbildung junger Flugschüler und einwandfreie Technik, nicht vernachlässigt. Dies garantiert eine gesunde Grundlage, um die Motivation des Leistungssegelfluges weiterzugeben.

Nach Ermunterung von mehren Seiten, habe ich meine Bereitschaft für die Tätigkeit als Leiter eines zukünftigen Landesleistungszentrums in Kamenz signalisiert. Diese Entscheidung wurde von der Fachgruppe Segelflug herzlich begrüßt. Unterstützung für dieses Ehrenamt kommt aus Görlitz. Benjamin Schüch entlastet mich bei wichtigen Aufgaben als Fachtrainer und steht den Kaderpiloten ebenso zur Verfügung. Gemeinsam sind wir gerade erst selbst dem Kader entwachsen und hoffen somit bestens auf die Bedürfnisse der jungen sächsischen Kaderpiloten eingehen und nach bestem Wissen und Gewissen unterstützen zu können. Persönlich freue ich mich auf die kommenden Aufgaben und auch darüber, dass der Fliegerclub Kamenz mit der Benennung zum Landeleistungszentrum Segelflug in Sachsen ein würdiges Aushängeschild für die gute Infrastruktur im Verein und die geleistete Arbeit in den letzten Jahren erhält.

Tom Schubert

Schnupperurlaub in den französischen Seealpen

Die Idee nach Frankreich zum Fliegen zu fahren entstand, als der Prievidzaurlaub platzte. Durch Vater Heilmann erfuhren wir, dass unsere bekannten Fliegerfreunde vom Wellenfliegen in Krnov im August nach Frankreich fahren und Guido für Gerd, ebenfalls Gebirgseinsteiger, als Trainer fungierte. Das war unsere Chance für einen anspruchsvollen Urlaubsersatz. Wir kennen alle den Fliegerspruch von Günter: „*Wenn du wieder nach Hause kommst, und damit meinte er, wenn du nicht vom Acker geholt werden musst, hast du alles richtig gemacht.*“

Für das Gebirgsfliegen lautet der Spruch: Wenn du aus dem Gebirgsfliegerurlaub heil und gesund zurückkommst und das noch mit ganzem Flugzeug, bist du erfolgreich geflogen. Wie viel Wahrheit in dem Spruch liegt mussten wir bereits am ersten Tag erleben, an dem zwei deutsche Fliegerkameraden außenlanden mussten.

Was war unsere Ambition: Ich wollte einen ersten Kontakt zum Gebirgsfliegen, den vorhandenen Respekt fürs Fliegen im Gebirge durch praktische Erfahrungen untermauern. Gitti und ich wollten testen, ob der Aufwand den fliegerischen Spaß rechtfertigt, herausfinden ob es als Familienurlaub geeignet ist, schauen was dies alles kostet und ob es für die Zukunft für uns ein fliegerisches Ziel sein kann. Da unsere Fliegerfreunde zelteten, haben wir ebenfalls gezeltet. Und es war ein tolles Erlebnis, am Abend nach einem beeindruckenden Sonnenuntergang gemeinsam zu sitzen und im Kreise der Fliegerfreunde den Tag Revue passieren zu lassen. Fliegerisch war es möglich, an allen Tagen zu fliegen. Von den 11 Tagen waren wir neun in der Luft. Es waren tolle und beeindruckende Erlebnisse mit enorm viel Erfahrungszuwachs.

„Fliegen wie Gott in Frankreich“

Unser Fazit: Sisteron ist ein gutes Einstiegsgebiet für das Fliegen im Gebirge. Der Flugplatz hat alle Voraussetzungen für Gäste. Auch für Nichtflieger ist es Erholung pur. Gute Wettervoraussetzungen, kaum Regentage, die einen am Boden halten. Überwiegend von deutschen Fliegerfreunden genutzt, fliegerisch keine Sprachbarrieren. Auf jeden Fall einen Urlaub wert. Erfolgreich und befriedigend, jedoch nur mit einem erfahrenem Trainer.“

Wolfgang und Brigitte

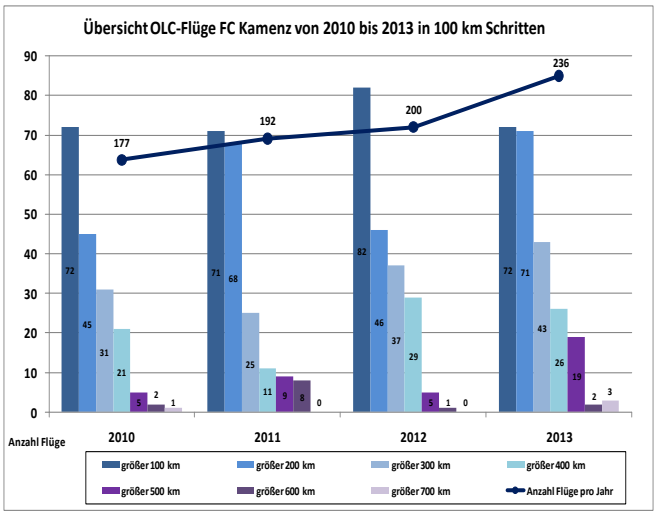
Sommerlager in Kamenz

Als ich in Kamenz als Flugschüler im Jahr 1996 anfing, habe ich schnell mitbekommen, dass man neben dem Abfangen Eines auf keinen Fall verpassen darf: das jährliche Sommerlager. Es waren fast alle aktiven Vereinsmitglieder durchgehend da und vor allem jeder Flugschüler. Und der Zaun um den Flugplatz war wohl weniger dafür da, um Anderen den unerlaubten Zutritt zu verwehren, als vielmehr die Verrückten von der Segelwiese sicher drin zu verwahren. Sommerlager war einfach immer der Höhepunkt des Jahres.

Wie sieht das heute aus. Ganz anders. Die Individualität der Mitgliederbedürfnisse ist gewachsen. Man hat eigene Flieger, was es damals so noch nicht gab, und damit fliegt man gern mal außerhalb von Kamenz auf Wettbewerben oder auf Fliegerurlauben im In- und Ausland. Die Fliegerei unter der Woche hat sich etabliert und ein guter Thermiktag wird damit kaum noch verpasst. Alles schöne Dinge. Doch damit wird natürlich schon im Laufe des Jahres viel Pulver verschossen und es bleibt weniger übrig für ein Sommerlager im Juli oder August. Somit wurde Platz für den aktuellen Trend der Gastfluglager. In den letzten Jahren hatten wir öfters die Rossfelder bei uns zu Gast, die sich bei uns sehr heimisch fühlen und wir uns auch immer freuen, wenn sie bei uns sind. Für nächstes Jahr haben sie sich auch wieder angekündigt und zusätzlich hat der Verein aus Pasewalk bei uns angefragt. Da unser eigenes Sommerlager aus den genannten Gründen in den letzten Jahren so schwach besetzt war, haben wir ihnen zusagt, mit uns gemeinsam zwei Wochen Sommerlager in Kamenz zu verbringen.

Dies soll hier kein Loblied auf die gute alte Zeit sein, sondern vielmehr ein neutraler Vergleich. Beides sind funktionierende Modelle und welchen Weg wir als Verein gehen möchten oder welche neuen Kombinationsmöglichkeiten wir vielleicht noch finden werden, liegt ganz bei uns.

Michael Lucas



Nicht nur die Zahl der Flüge hat sich erhöht, sondern auch die erzielten Kilometer pro Flug wächst beständig an.

Deutsche Meisterschaft 2013 Lüsse

Dieses Jahr hatte ich die Möglichkeit an der Deutschen Meisterschaft der Standardklasse in Lüsse vom 13.08. bis 22.08. teilzunehmen. Die Qualifikation hierfür erflog ich mir im Mai 2012 in Jena.
Lüsse war bis dato mein anspruchsvollster Wettbewerb. Es galt sich in einem Teilnehmerfeld von über 40 Top-Piloten zu beweisen. Klar war von Anfang an, dass mich ein Niveau erwarten würde, welches ich zuvor auf noch keinem anderen Wettbewerb angetroffen habe. Glücklicherweise hatte ich schon im Vorfeld einen Teampartner gefunden. Mit Sören Nölke aus dem Schwarzwald wollte ich so gut es geht zusammen fliegen.

Von Beginn an war eine gewisse Anspannung unter allen Teilnehmern zu spüren. So eine Deutsche Meisterschaft ist schon was Anderes. Insgesamt sollten uns sieben Wertungstage erwarten. Es war vom Wetter her alles dabei, von Blauthermik bis hin zu Cumulus mit Überentwicklung. Gleich der erste Wertungstag offenbarte, dass jeder aus dem Teilnehmerfeld ganz vorn landen kann. Trotz Pech bei unserer Flugtaktik und vieler Regenschauer, konnten wir auf Platz 9 und 10 in der Tageswertung fliegen. Eigentlich ein wirklich gelungener Start in den Wettbewerb. Doch sollte der zweite Wertungstag die Grundlage für eine nicht wirklich zufriedenstellende Endplatzierung legen. Ich musste leider nach der zweiten Wende außenlanden.

Das sorgte für den vorletzten Tagesplatz. In der Gesamtwertung war ich damit entsprechend weit hinten. Sören dagegen behauptete sich in der „Top Ten“ der Gesamtwertung. Nun hieß es Nerven behalten und versuchen sich wieder nach vorn zu arbeiten bzw. Sören ganz vorn zu festigen. Das Zweite gelang uns super, das Erste eher nicht. Sören schloss die Deutsche mit Platz 4 ab und sicherte sich so einen Startplatz in der Nationalmannschaft und für die Europameisterschaft. Ich war am Ende auf Platz 33 von 42. Sicherlich hatte ich mir etwas mehr erhofft, doch bin ich mit den meisten Tagesleistungen und den vielen gewonnenen Erfahrungen sehr zufrieden.

Mein persönliches Highlight des Wettbewerbs war der letzte Wertungstag. Nach der Landung machte ich vor Freude einen Purzelbaum und alle Anspannung der letzten Tage war verflogen. Es galt 322 km zu bewältigen. Trotz Sören´s guter Ausgangsposition wollten wir uns nicht auf irgendwelche Taktikspielchen einlassen, sondern einfach weiter unsere eigenen Entscheidungen treffen. So flogen wir weit hinter die Abfluglinie, um uns von den anderen zu lösen, um dann als Letztes zu starten. Schon der Abflug war perfekt und dann meinte es der Wettergott wirklich gut mit uns. Er präsentierte uns grandiose Linien und wir konnten unsere Stärken voll ausfliegen. Nach der ersten Wende in Welzow überholten wir schon einige andere Piloten und es ging super weiter nach Eisenhüttenstadt. Von dort hieß es über Brandt zurück nach Lüsse fliegen. Wir hatten noch 100 km zur Ziellinie und kurbelten einen guten Dreier, doch den hätten wir wahrscheinlich gar nicht mehr gebraucht, da es danach einfach grandios im Geradeausflug ging. Auf diesem Stück erreichten wir einen Schnitt von 178 km/h und auf die gesamte Aufgabe 130 km/h. Damit flogen wir uns auf einen fantastischen ersten und zweiten Platz in der Tageswertung.

Eine kleine Zusammenfassung: Eine tolle Zeit mit Familie und Freunden verbracht, Spaß beim Fliegen gehabt und dabei noch viel gelernt. Aber Segelfliegen, was nur Hobby ist und bleibt, wird in diesem Leistungsbereich wirklich teuer. Für Camping, Meldegebühr, F-Schlepp und Flugzeug wird es ganz locker vierstellig. Dafür könnte man auch irgendwo zwei Wochen am Meer liegen. Aber naja, dafür kann man mehr fliegen, als nur hin und zurück als Passagier. Weiterhin ist die Flugzeugdichte auf so einem Wettbewerb schon wirklich hoch und es kommt doch des Öfteren zu engen und stressigen Situationen. Das lässt sich wohl nicht vermeiden bei teilweise mehr als 30 Maschinen in einem Bart.

Zu vergessen ist bei all der Fliegerei nicht, dass man so einen Wettbewerb nicht ohne eine super Bodencrew bestreiten kann. Deswegen ein riesen Dankeschön an meine Eltern, welche mich seit Jahren toll unterstützen. Ohne sie wären all diese klasse Flüge und Ergebnisse in den letzten Jahren nicht möglich gewesen. Genauso geht der Dank an mein Bruderherz, welcher mittlerweile wahrscheinlich schon besser fliegt als ich. Danke auch an meinen Edelhelfer Robert vom Verein aus Großrückerswalde. Er hatte für mich immer die richtigen aufbauenden Worte nach der Landung gefunden, auch wenn es mal nicht so lief. Ein letzter Dank geht an Thomas Schart aus Schönebeck, dessen Discus 2b ich fliegen durfte.

In der kommenden Saison wartet schon die nächste Herausforderung: mein Bruder und ich haben uns 2013 für die Deutsche Meisterschaft der Junioren 2014 in Zwickau qualifiziert. Dort wollen wir als Team antreten. Ich bin gespannt wo wir uns einreihen können.

Max Heilmann

Mein Jahr als Sportsoldat kurz zusammengefasst

Sportsoldaten sind deutsche Leistungssportler, die vorwiegend olympische Randsportarten betreiben und von der Deutschen Bundeswehr gefördert werden. Jedoch fördert die Bundeswehr auch einen kleinen Teil nichtolympischer Sportarten. Jeder Sportsoldat durchläuft, genau wie jeder andere Soldat, eine militärische Grundausbildung und auch Weiterbildungen. Der Dienstherr stellt den Sportler von vielen militärischen Diensten frei, sodass der Sportler trainieren kann. Er bekommt den normalen, seinem Dienstrang zugeordneten Sold.

Ich hatte die Ehre, im Jahr 2013 einen von zwei freien Plätzen der Förderung für den Segelflug zu bekommen. Was haben wir gemacht? Welche Erfolge konnte ich verzeichnen?

Nach der Grundausbildung, welche für uns auf sechs Wochen verkürzt war, lebten wir nach einem ausgearbeiteten Trainingsplan. Im März waren wir auch schon auf einem unserer größten Trainingslager, in Südfrankreich. Auf dem kleinen Flugplatz in Puimoisson lernten wir den Alpensegelflug näher kennen. In drei Wochen eigneten wir uns sehr viel Wissen und Fähigkeiten rund um das Hochgebirge an.
Um daran anzuknüpfen verlegten wir danach nach Lienz-Nikolsdorf. Der österreichische Flugplatz liegt in Kärnten. Dort hatten wir wieder zwei Wochen Zeit, das Fliegen im Gebirge zu üben. Ich konnte über 500 km fliegen und somit sehr zufrieden sein.

Die Hauptsaison in Deutschland rückte näher und für mich begann der erste Wettkampf. In Klix musste ich mich in der Clubklasse mit internationaler Besetzung behaupten. Von Anfang an war ich voll dabei und konnte am Ende einen 2. Platz in der Gesamtwertung feiern. Ein super Start! Zudem wurde ich als Bester Junior geehrt. In Hockenheim ging es gleich mit dem nächsten Wettkampf weiter. Wieder startete ich in der Clubklasse. Dieses Mal hatte ich keinen Heimvorteil und musste mich in einer mir fremden Gegend beweisen. Ich flog konstant und konnte jede Aufgabe erfolgreich beenden. Das wurde mit dem 2. Platz in der Gesamtwertung belohnt. Ich war also in der Wettbewerbsfliegerei gut dabei.
Um mich auf die kommenden Wettkämpfe gut vorbereiten zu können, fuhr ich zu unserem Trainingslager nach Winzeln (Schwarzwald). Da das Wetter nicht so gut war, musste ich mich mit nur einem Flug zufrieden geben.

Die Hauptsaison in Deutschland war nun voll im Gange. Dennoch flüchteten wir, also die Sportsoldaten und DaeC-Förderpiloten, woanders hin. Nach Bosnien! Dort kannte sich keiner von uns aus, sonst aber auch kaum ein anderer. Es war ein tolles, unvergessliches Abenteuer, bei dem wir Strecken um die 700 km fliegen konnten. Dennoch war die eine Stunde entfernte Adria an der kroatischen Küste eine super Möglichkeit, mal abzuschalten.
Voll entspannt fuhren wir zurück nach Deutschland. An unserem ersten Tag machten wir Halt auf der Hahnweide. Wir flogen bei mäßigem Wetter über 700 km. Der Wahnsinn! Ausruhen gab es aber nicht, denn in Holzdorf fand die Internationale Militärmeisterschaft statt. Dort nahm ich wieder in der Clubklasse teil. An acht tollen Wertungstagen wurde um jeden Punkt gekämpft. Letztendlich verpasste ich das Podium nur knapp. Mit dem 4. Platz wurde ich als Bester Junior geehrt und war sehr zufrieden. Direkt von Holzdorf ging es nach Roitzschjora, wo ein Juniorenqualifikationswettbewerb stattfand. Selbst-verständlich flog ich in der Clubklasse mit. An fünf Wertungstagen riss der Faden nie ab und mit dem 2. Platz erreichte ich ein Top-Ergebnis.

Ende August ging es dann zum letzten Wettkampf. In Zwickau wollte ich mich zusätzlich für die Standardklasse zur Deutschen Meisterschaft der Junioren qualifizieren. Unerwartet hatten wir so gutes Wetter, dass wir wieder acht Wertungstage bekamen. Am Ende stand ich wieder auf dem Treppchen. Dieses Mal mit Rang drei. Zufrieden konnte ich auf die Wettkampfsaison zurückblicken und mit Zwickau ein tollen Schlussstrich ziehen.

Mein letzter Ausflug ging in das nicht allzu weit entfernte Tschechien. Im Altvatergebirge fand ein Wellenflugtraining statt. Zwei Wochen lang konnte ich mich noch einmal richtig austoben und erreichte in sechs Flügen knapp 40 Flugstunden. Davon sogar einen Flug über 6000 m MSL mit fast 650 km Wertungsstrecke. Ein perfekter Abschluss für ein bezeichnendes Jahr mit überwiegend Höhen aber auch ein paar Tiefen.

Es gibt so viele Leute, die mich dieses Jahr sehr gefördert und unterstützt haben. Nicht zu vergessen der Fliegerclub Kamenz mit seinen engagierten und tollen Mitgliedern. Danke dafür an alle.

Ausblick auf 2014: Max und ich nehmen zusammen an der Deutschen Juniorenmeisterschaft teil. Als Team möchten wir ganz vorne dabei sein. Dafür trainieren wir bei unserem Sächsischen Kadertraining und dem Qualifikationswettbewerb in Jena. Wir hoffen auf viel Spaß und Erfolg in der kommenden Saison!

Florian Heilmann

Bericht Schatzmeister 2013

Zu großen Teilen könnte ich meinen Bericht vom letzten Jahr wiedergeben, da dort alle wesentlichen Punkte enthalten sind, die meine regelmäßige Arbeit für den Verein und die Betreibung ausmachen. Um die notwendigen Aufgaben zu erledigen bedarf es schon einer fast täglichen Auseinandersetzung mit der Vielzahl von Themen, liegt aber dankt der gut aufgebauten Aufgabenteilung im machbaren Bereich für einen engagierten Ehrenamtler, so dass für mich auch Zeit für Privatleben und Fliegerei bleibt.

Geschäftsbetrieb der Betreibung

Der Flugplatz Kamenz ist ein gut funktionierendes Infrastrukturelement der Region und zugleich ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, das zeigt die stetige Ansiedlung verschiedener Firmen. Wir als Betreiber leisten dafür einen sehr wertvollen Beitrag. Die gesamte technische Einrichtung ist stets gut gewartet und einsatzbereit und die freundlichen und kompetenten Flugleiter sind für ihren guten Service bekannt. Die Flugbewegungen sind im Vergleich zu den Vorjahren weiterhin stabil und zeigen sogar einen leicht positiven Trend im motorisierten Bereich. Die Flugleiter führen die laufenden Geschäftsvorgänge größtenteils selbstständig durch und der Vereinsvorstand übernimmt die Zusammenarbeit mit Flugplatz Kamenz GmbH und dem Aufsichtsrat. Je nach Themenlage gestaltet sich diese mehr oder weniger anstrengend. Nach langem Hin und Her konnte dann Ende 2013 die neue Gebührenordnung für den Verkehrslandeplatz zum Abschluss gebracht werden. Ab 2014 gelten nun leicht erhöhte Landeentgelte, aber im Vergleich zu unseren Nachbarflugplätzen immer noch im angemessenen Bereich. Im letzten Jahr hat sich auch eine Optimierungsnotwendigkeit für den Kauf und Verkauf vom Flugkraftstoff aufgetan, die wir angehen müssen. Im Jahresrückblick wird immer wieder aufs Neue klar, dass die Führung aller notwendigen Geschäftsvorgänge der Flugplatzbetreibung für ein Ehrenamt eine sehr anspruchsvolle und verantwortungsvolle Aufgabe ist, die der Vorstand des Fliegerclub Kamenz nun schon im zehnten Jahr wahrnimmt. Perspektivisch müssen sich Eigentümer und Betreiber gemeinsam überlegen, unter welchen Rahmenbedingungen dies für einen gemeinnützigen Verein mit ehrenamtlichem Vorstand auch weiterhin die richtige Konstellation ist.

Flugsportverein

Mit den Abläufen und Ergebnissen im Flugsportverein bin ich sehr zufrieden. Wir haben ein gut eingeschwungenes System, was von Anfang bis Ende klasse funktioniert. Ein großer Dank an alle, die mich hierbei unterstützen. Folgende Meilensteine wurden im Jahr 2013 gesetzt:

- Die Erneuerung des Hallenfußbodens mit SAB Förderung wurde erfolgreich durchgeführt.
- Wir konnten drei neue Funkgeräte anschaffen. Zum Einen über die Projektförderung der Sparkasse und zum Anderen über die Förderung des LSB Sachsen für Großsportgeräte.
- Der Bezug von Elektroenergie für die Wohnwagen läuft mit Beginn 2013 nur noch über registrierte Stromzählerabrechnung und nicht mehr, wie in der Vergangenheit, über eine Pauschale. Somit zahlt nun jeder entsprechend seinem Verbrauch.
- Die Einnahmen aus Fluggebühren waren 2013 um einiges höher als im Vorjahr. Dies liegt an der besseren Auslastung von Ogar und Z-42, sowie den guten Einnahmen von unseren Fluglagergästen. Ich hoffe, dass dies auch zukünftig so bleibt.

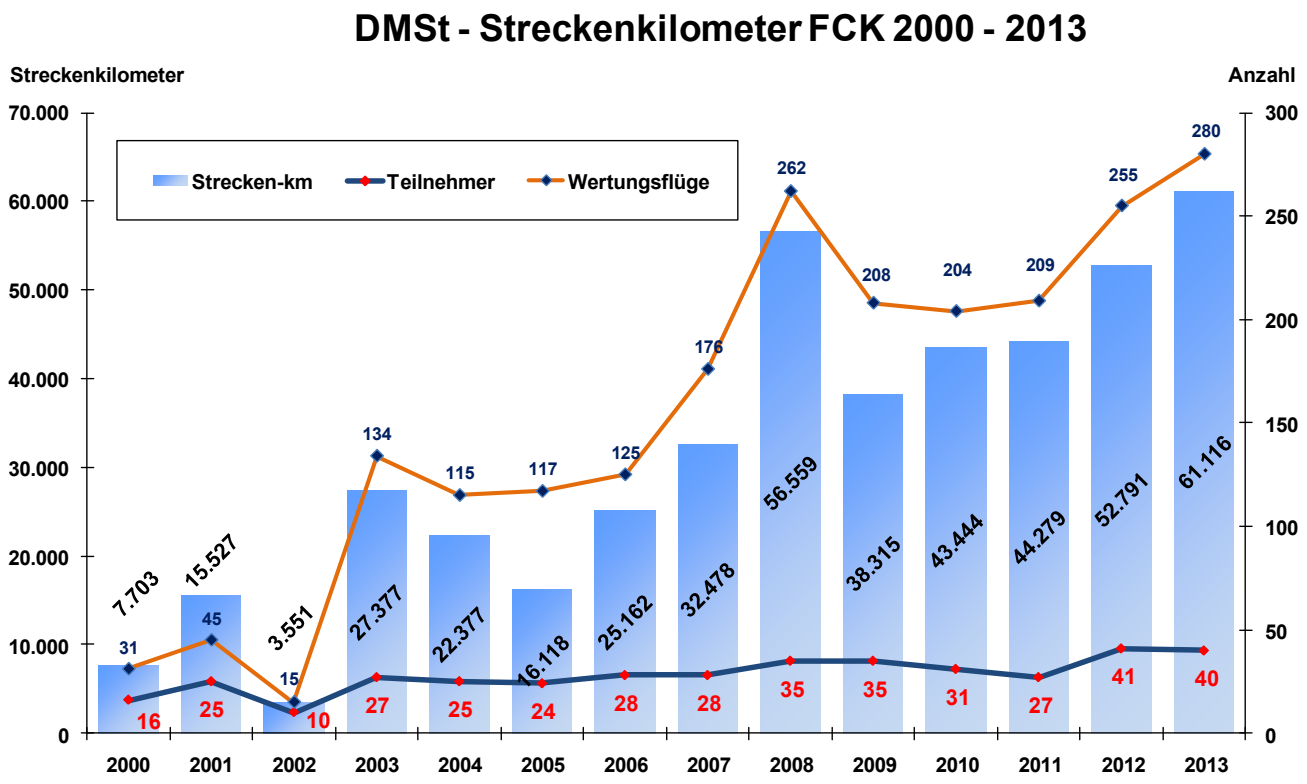
Welche Aufgaben liegen vor uns? Ich denke die Situation der Vereinsgebäude ist in einem guten Zustand und bietet alles was wir brauchen, so dass für die nächsten Jahre das Hauptaugenmerk im Bereich Flugzeugpark liegt. Meiner Meinung nach ist für unsere Vereinsstruktur ein Minimum von 30 bis 50 Flugstunden pro Jahr pro Flugzeug ein gesundes Maß, damit sich der finanzielle und vor allem der ehrenamtliche Arbeitsaufwand lohnen. Dafür ist es natürlich notwendig den Vereinsflugzeugpark entsprechend attraktiv für möglichst viele Mitglieder auszurichten, so dass mit den Flugzeugen viele Starts und Stunden erflogen werden. Insbesondere das Thema Motorsegler / Motorflugzeug / F-Schlepp ist ein brisantes Feld. Hier sollten wir uns ernsthaft die Frage stellen, ob wir die nächsten zwanzig Jahre mit den gleichen Flugzeugen wie in den letzten zwanzig Jahren fliegen wollen. Können wir die Wartung und Reparatur der in die Jahre gekommenen Technik weiterhin personell und finanziell sicherstellen? Haben wir zukünftig ausreichend viele Piloten und Techniker für alle Maschinen? Was sollten wir verändern, damit neben dem Segelflug auch der motorisierte Bereich für viele Mitglieder ansprechende Technik zur fliegerischen Betätigung bietet? Auf eure Ideen und eine rege Diskussion mit euch bin ich gespannt.

Michael Lucas I Schatzmeister

Projektförderung Sparkasse

Über die Regionalstiftung „Jugend und Sport“ der Ostsächsischen Sparkasse Dresden konnte im Jahr 2013 eine Projektförderung für unseren Verein durchgeführt werden zum Kauf zwei neuer Funkgeräte vom Typ Becker AR 6201. Die Geräte werden im Zuge der Winterwartung in unsere Ausbildungsflugzeuge Bocian und Pirat eingebaut und mit Beginn der Flugsaison 2014 zum Einsatz kommen. Ein besonderer Dank geht an den Herrn Helmar Frei von der Sparkasse, der uns in seiner Funktion als Regionalvertreter beim Ankurbeln von diesem Projekt unterstützt hat. Durch die Vorgaben der europäischen Luftaufsichtsbehörde Eurocontrol ist es notwendig, bis spätestens 2018 alle Vereinsflugzeuge mit den neuen Funkgeräten auszurüsten. Damit wir diese Vorgabe bis dahin für alle 15 Vereinsflugzeuge umsetzen können, müssen wir langfristig planen und jedes Jahr ein bis zwei neue Geräte anschaffen. Wir hoffen, dass dies auch zukünftig von der Ostsächsischen Sparkasse Dresden unterstützt werden kann.

Links im Bild Michael Lucas als angehender Segelfluglehrer zusammen mit Flugschülerin Maria Wartmann (17 Jahre) vor dem zweisitzigen Ausbildungssegelflugzeug vom Typ „Bocian“.



OLC-Champion FC Kamenz (Summe der besten 6 Flüge)

#	Name	Summe	#	Name	Summe
1	Tom Schubert ☺	3977	21	Bernd Dunkel	796
2	Max Heilmann ☺	3855	22	Olaf Heinze	716
3	Florian Heilmann ☺	3738	23	Uwe Waurich	638
4	Klaus Streichert ☺	3402	24	Ralph Wettig	609
5	Marcus Menge	3348	25	Uwe Waurick	565
6	Michael Lucas ☺	3274	26	Tom Putzke	550
7	Falk Wettig	2627	27	Karin Hummitzsch ☺	536
8	Alexander Deutscher	2440	28	Silke Fähnrich ☺	456
9	Peter G Simon ☺	1774	29	Ulrich Scheffler	258
10	Karsten Hummitzsch ☺	1560	30	Anja Werberger	257
11	Wolfgang Dietz ☺	1399	31	Henry Albrecht ☺	247
12	Robert Gärtner	1266	32	Steffen Lange	238
13	Andreas Gehb ☺	1137	33	Rolf Reichert	186
14	Robert Mammitzsch	1086	34	Maria Wartmann	169
15	Lutz-Peter Kern	1067	35	Ines Wettig	166
16	Wolfgang Ferner	965	36	Sven Meißner	151
17	Daniel Meißner	936	37	Christian Delenk	138
18	Rainer Trojan	885	38	Stephan Melzig	115
19	Jens Pirzkall	876	39	Erik Eichhorn	71
20	Michael Hantke	857			
☺ Mitglied im OLC- Förderverein					

Übersicht Flugzeiten und Starts Vereinsflugzeuge FCK und LSG								
	Flugzeugtyp	Kennzeichen	Flugzeiten in Stunden			Anzahl der Starts		
			2012	2013	Änderung	2012	2013	Änderung
Segelflug	Bocian	D - 3513	105:26	77:31	-27:55	747	502	-245
	Bocian	D - 3343	104:39	82:13	-22:26	626	505	-121
	Bocian	D - 7093	00:00	01:01	01:01	0	3	3
	Summe Bocian		**210:05**	**160:45**	**-49:20**	**1.373**	**1.010**	**-363**
	Pirat	D - 1734	19:51	64:55	45:04	9	77	68
	Pirat	D - 4775	70:17	00:00	-70:17	121	0	-121
	Pirat	D - 1695	59:46	42:06	-17:40	176	207	31
	Pirat	D - 6728	64:01	39:16	-24:45	192	80	-112
	Pirat	D - 7794	30:30	50:37	20:07	132	119	-13
	Summe Pirat		**244:25**	**196:54**	**-47:31**	**630**	**483**	**-147**
	Junior	D - 7534	101:18	82:02	-19:16	204	151	-53
	Puchacz	D - 7116	76:57	91:14	14:17	208	261	53
	Foka 4	D - 2231	07:57	12:56	04:59	9	9	0
	Cobra	D - 6307	36:04	19:34	-16:30	8	9	1
	LS 1	D - 0489	124:09	77:31	-46:38	33	18	-15
	LS 4	D - 1598	170:48	175:10	04:22	51	50	-1
	Summe Segelflug		**971:43**	**816:06**	**-155:37**	**2.516**	**1.991**	**-525**
Motorflug	Wilga	D - EWBG	29:09	31:05	01:56	278	287	9
	Wilga	D - EWRZ	63:29	53:12	-10:17	441	371	-70
	Summe Wilgas		**92:38**	**84:17**	**-08:21**	**719**	**658**	**-61**
	Ogar	D - KFCK	29:42	64:33	34:51	59	123	64
	Z 42	D - EWNO	32:36	46:35	13:59	91	108	17
	Summe Motorflug		**154:56**	**195:25**	**40:29**	**869**	**889**	**20**
Summe Segelflug und Motorflug			**1126:39**	**1011:31**	**-115:08**	**3.385**	**2.880**	**-505**

Übersicht Flugzeiten und Starts privater Segelflugzeuge von Vereinsmitgliedern FCK								
	Flugzeugtyp	Kennzeichen	Flugzeiten in Stunden			Anzahl der Starts		
			2012	2013	Änderung	2012	2013	Änderung
Segelflug privat	LS 1	D-0439	120:08	99:34	-20:34	35	25	-10
	Foka 5	D-2207	21:17	41:02	19:45	13	19	6
	Jantar Std. 3	D-2287	49:13	47:36	-01:37	23	19	-4
	Jantar 2b	D-2497	61:27	89:48	28:21	22	24	2
	Jantar Std. 2	D-4157	08:58	15:55	06:57	12	15	3
	LS 4	D-8031	57:08	48:14	-08:54	28	13	-15
	Jantar Std. 3	D-9609	47:23	140:15	92:52	12	35	23
	HPH 304 C	D-9951	68:19	74:05	05:46	29	29	0
	Charter SF	D-XXXX	39:49	241:41	201:52	13	53	40
Summe Segelflug privat			**473:42**	**798:10**	**324:28**	**187**	**232**	**45**

DMSt Vereinswertung

DMSt Deutschland Platz 27 von 628 Vereinen / DMSt Sachsen Platz 1 von 16 Vereinen

#	Punkte	Club	km	Flüge	Piloten
1	74.898	FC Kamenz	61.116	280	40
2	71.227	Aero Team Klix	62.968	231	33
3	58.855	Riesa-Canitz	53.464	210	24
4	29.243	Görlitzer FSC	26.037	112	14
5	27.446	AC Pirna	23.091	102	20

OLC Landesliga

OLC Landesliga Sachsen Platz 1 von 15 Vereinen / OLC Qualiliga Deutschland Platz 25 von 497 Vereinen

#	Punkte	Speed-Punkte	Verein
1	73	2.543,44	FC Kamenz
2	52	1.740,86	AC Pirna
3	47	1.681,76	Görlitzer FSC
4	31	1.247,02	FC Grossrückerswalde
5	25	1.209,37	FC Langhennersdorf

Übersicht 2013 Streckenkilometer und Flüge je Flugzeugtyp

Vereinsflugzeuge (12 Flz.)				
Flugzeug	**Flüge**	**Anteil FCK**	**km**	**Anteil FCK**
Pirat	27	9%	3153	4%
Junior	14	5%	1532	2%
LS 1	15	5%	4587	7%
LS 4	37	13%	11446	16%
Cobra	4	1%	649	1%
Puchacz	10	3%	1666	2%
Foka 4	2	0,70%	225	0,30%
Bocian	1	0,30%	122	0,20%
Σ	**110**	**38%**	**23381**	**33%**
Mitglieder FCK mit Privat- oder Charterflugzeug (16 Flz.)				
Flugzeug	**Flüge**	**Anteil FCK**	**km**	**Anteil FCK**
D-9609	26	9%	7657	11%
D-2497	19	7%	5452	8%
D-2287	13	4%	2426	3%
D-8031	8	3%	1654	2%
D-9951	21	7%	4422	6%
D-0439	23	8%	6383	9%
D-2207	11	4%	1844	3%
D-4157	5	2%	732	1%
Charter SF	53	18%	16360	23%
Σ	**179**	**62%**	**46930**	**67%**
Σ	**289**	**100%**	**70311**	**100%**

Meisten Flüge nach OLC Top 10

#	Punkte	Name	km	Flüge
1	19.747	Florian Heilmann	17.962	58
2	10.842	Max Heilmann	9.708	35
3	6.733	Tom Schubert	5.689	15
4	6.637	Michael Lucas	5.515	19
5	4.931	Falk Wettig	4.484	23
6	4.748	Alexander Deutscher	4.235	17
7	3.902	Klaus Streichert	3.392	9
8	3.720	Marcus Menge	3.149	8
9	2.039	Wolfgang Ferner	1.830	15
10	1.955	Peter G Simon	1.430	8

Schnellsten Flüge nach OLC-Liga Top 10

#	Pilot	SF-Typ	Datum	km/h Punkte	km/h
1	Florian Heilmann	DG 100	02.07.	119	119
2	Max Heilmann	Discus 2	22.08.	111	117
3	Alexander Deutscher	LS 4a	29.08.	101	104
4	Tom Schubert	LS 1f	23.05.	99	99
5	Marcus Menge	HPH 304C	11.06.	97	100
6	Michael Lucas	LS 4a	23.05.	96	99
7	Robert Gärtner	Puchacz	29.08.	87	76
8	Klaus Streichert	LS 3a	05.05.	86	90
9	Falk Wettig	Jantar 2b	09.07.	85	94
10	Daniel Meißner	LS 1d	22.07.	78	77

DMSt Sachsen Mannschaft Junioren

Junioren Team 1 erreichte auf Bundesebene Platz 3 von 735

#	Mannschaft	Summe
1	Marcus Menge, Max Heilmann, Florian Heilmann	2769
3	Alexander Deutscher, Robert Gärtner, Tom Putzke	1247
16	Anja Werberger, Christian Delenk, Maria Wartmann	332
20	Sven Meißner, Erik Eichhorn	114

DMSt Sachsen Mannschaft Club- / DoSi-Klasse

#	Mannschaft	Summe
1	Marcus Menge, Tom Schubert, Florian Heilmann	2793
5	Max Heilmann, Karin Hummitzsch, Michael Lucas	1913
18	Peter G Simon, Robert Gärtner, Daniel Meißner	1191
23	Ralph Wettig, Tom Putzke, Falk Wettig	983
27	Rainer Trojan, Silke Fähnrich, Uwe Waurick	900

DMSt Sachsen Mannschaft Standard- / 15m-Klasse

#	Mannschaft	Summe
1	Max Heilmann, Michael Lucas, Klaus Streichert	2598
4	Florian Heilmann, Tom Schubert, Andreas Marko	1768
8	Alexander Deutscher, Lutz-Peter Kern, Andreas Gehb	1431
14	Marcus Menge, Michael Hantke, Wolfgang Ferner	872

DMSt Sachsen Mannschaft Offene Klasse

#	Mannschaft	Summe
6	Falk Wettig, Karsten Hummitzsch, Robert Mammitzsch	1426

DMSt Sachsen Rangliste(Besten drei Flüge)

#	Name	Summe
3	Max Heilmann	2495
4	Tom Schubert	2442
7	Marcus Menge	2277
10	Florian Heilmann	2185
12	Klaus Streichert	2127
17	Michael Lucas	1990
37	Andreas Marko	1457
41	Falk Wettig	1396
49	Alexander Deutscher	1335

Leistungsabzeichen 2013

Tom Putzke: Silber C am 26.07.13

Tom Schubert: 500 km Streckendiamant am 11.06.13

Michael Lucas: 500 km Streckendiamant am 11.06.13

Marcus Menge: 500 km Streckendiamant am 11.06.13

Max Heilmann: 750 km Diplom am 23.05.13

DMSt Sachsen Junioren Clubklasse

#	Name	Summe
1	Marcus Menge	2277
3	Florian Heilmann	2067
4	Max Heilmann	1664
20	Tom Putzke	437
27	Robert Gärtner	298
30	Anja Werberger	226

DMSt Sachsen Frauenwertung

#	Name	Summe
5	Silke Fähnrich	410
10	Anja Werberger	226
12	Maria Wartmann	123
13	Ines Wettig	117

DMSt Sachsen Clubklasse

#	Name	Summe
1	Tom Schubert	2442
2	Marcus Menge	2277
6	Florian Heilmann	2067
11	Max Heilmann	1664
16	Michael Lucas	1370
25	Peter G Simon	1176
43	Falk Wettig	880
51	Wolfgang Dietz	774
53	Daniel Meißner	745

DMSt Sachsen Standardklasse

#	Name	Summe
2	Max Heilmann	2168
4	Michael Lucas	1936
10	Florian Heilmann	1384
11	Alexander Deutscher	1335
12	Tom Schubert	1285
19	Andreas Gehb	863
22	Lutz-Peter Kern	786
25	Wolfgang Ferner	618
31	Marcus Menge	461

DMSt Sachsen Offene Klasse

#	Name	Summe
8	Falk Wettig	1396
9	Karsten Hummitzsch	1095
10	Robert Mammitzsch	867
13	Olaf Heinze	634

Mitgliederentwicklung im Verein

Unser Verein hatte zum 01.01.2014 146 eingetragene Mitglieder.

Neue Mitglieder im Verein

Name	Mitgliedsstatus
Andreas Marko	förderndes Mitglied
Alexander Suhrbier	ordentlich Motorflug
Maximilian Wunderlich	Flugschüler Segelflug
Karsten Uhlitzsch	Flugschüler Segelflug
Philipp Gräser	Flugschüler Segelflug
Erik Standfuß	Flugschüler Segelflug

Änderungen im Mitgliedsstatus

Name	Statusänderung
Günther Engelhardt	von fördernd zu ordentlich
Siegmar Melcher	von ordentlich zu fördernd
Ellen Urban	von ordentlich zu fördernd
Theresa Mittendorff	von ordentlich zu fördernd
Maik Boden	von ordentlich zu fördernd
Julius Schneider	Austritt (Flugschüler)
Stephan Giessner	Austritt (fördernd)
Thilo Gottschald	Austritt (Modellflieger)
Uwe-Carsten Zehl	verstorben (fördernd)
Walfried Pfeiffer	verstorben (Modellflieger)

Mitgliedsstatus	Anzahl	Änderungen in 2013		Anzahl
	2013	plus	minus	2014
Ehrenmitglied	2	0	0	2
Fördernd	54	4	2	56
Kind	8	0	0	8
Ordentlich	80	7	7	80
davon Modellflug	17	0	2	15
davon Flugschüler	20	4	5	19
Summe	**144**	**11**	**9**	**146**

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
- Marcus Menge Jugendleiter

Unsere Sportförderung: Gut für die Region.

Ostsächsische Sparkasse Dresden

Sport ist so vielfältig wie unser Leben. Um diese Vielfalt zu stärken, unterstützt die Ostsächsische Sparkasse Dresden zahlreiche Vereine und Initiativen. Damit ist sie der größte Sportförderer in unserer Region. Setzen Sie auf dieses Engagement – ganz in Ihrer Nähe!