Kamenzer Luftpost

L“air“woche

Eine Erfolgstory setzt sich fort

Nachwuchs

Dreifacher Pokalsieg beim sächsischen Vergleichsfliegen

Streckenflug

Von Kraftwerk und Wagenheber

Warum Kamenz

Fliegen macht glücklich

FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

15. Jahrgang 2015

Der Vorstand berichtet - Jahresrückblick 2014

Liebe Luftsportfreunde,

wieder ist ein Jahr vergangen und ich möchte an dieser Stelle die Gelegenheit nutzen, das vergangene Jahr in wenigen Worten Revue passieren zu lassen. Außerdem möchte ich einen kurzen Ausblick für die nächsten Monate geben.

Die Saison begann wie immer mit einem großen Kraftakt. Es galt vor dem ersten Flugbetrieb die Flugzeuge aufzurüsten, die Winden abzunehmen und die komplette Technik auf die vielen bevorstehenden Einsatztage vorzubereiten. Vor allem an den Winden wurde das, wie nun fast jedes Jahr, eine Herausforderung für alle Beteiligten. An beiden Winden mussten alters- und verschleißbedingt viele kleine Reparaturen durchgeführt werden. Am Ende konnten wir die Tost leider nicht zum ersten Flugbetrieb fertigstellen, sondern erst einige Zeit später. Hier zeigte sich wieder die Notwendigkeit von Nachwuchs im Bereich Technik.

Um hier zumindest im Bereich Segelflugtechnik Abhilfe zu schaffen, hatten wir uns schon kurz nach Ende des Bauprogramms dazu entschieden Junglizenzpiloten zu Segelflugwarten auszubilden. Maria Wartmann, Sven Meißner und Frank Menschner haben erfolgreich diesen Lehrgang absolviert und werden uns in Zukunft an der Segelflugtechnik unterstützen.

Robert Mammitzsch – 1. Vorsitzender blickt optimistisch in die Zukunft

Im Bereich Motorsegler wird dieses Jahr als eher Negatives in die Geschichtsbücher des Vereins eingehen. Nachdem Andreas und Bernd einen Start wegen zu hoher Triebwerktemperatur abbrechen mussten, begann die Fehlersuche und der Tausch von Einzelteilen zusammen mit den Experten des ortsansässigen LTB. Nachdem alle Beteiligten mit ihrer knappen Freizeit zu kämpfen hatten, konnte die Reparatur im Januar 2015 mit dem Werkstattflug durch Ralph endlich beendet werden. Damit steht uns auch dieses Sportgerät wieder zur Verfügung.

Unsere Lehrgänge liefen weitestgehend ordentlich und ruhig und die teilnehmenden Flugschüler konnten entsprechend gute Fortschritte machen. Hier wünsche ich mir generell mehr Planungssicherheit für die Organisatoren. Wer sich für zwei Wochen in einen Lehrgang einschreibt und dann nur kurz oder gar nicht da ist, belastet damit die anderen Teilnehmer enorm. Leider wird unser Sommerlehrgang weiterhin vor allem durch Flugschüler genutzt, was die Absicherung der Dienste und Versorgung zunehmend schwierig macht.

Wir haben uns daher entschlossen den Sommerlehrgang auf eine Woche zu verkürzen. Erfreulicherweise haben sich unsere Freunde vom Rossfeld entschieden, ihr Sommerlager wieder bei uns zu verbringen. Eine Doppelbelastung wie in diesem Jahr mit zwei Gastvereinen gilt es dabei in Zukunft zu vermeiden.

Am Ende der Saison standen wieder beachtliche Ergebnisse zu buche. Der zweite Platz in der sächsischen Vereinswertung, beweist das hohe Engagement aller Streckenflieger unseres Vereins. Daneben stehen andere Erfolge wie der Sieg in der Mannschaftswertung der Junioren und ein sehr guter zweiter Platz von Florian in der Clubklasse der Junioren. Viele unserer Piloten finden sich ebenfalls auf den vorderen Rängen der Wertungslisten. Hier gilt es in den nächsten Jahren vor allem die Nachwuchsarbeit auf dem konstant hohen Niveau zu halten und auszubauen.

Während der letzten Mitgliederversammlung wurde auch das Thema Motorflugtechnik intensiv diskutiert. Um mögliche Wege für die Zukunft zu ergründen, nahm die Konzeptgruppe bald Ihre Arbeit auf. Die Lösungsfindung gestaltet sich schwierig, da sich die Rahmenbedingungen für diesen Bereich der Fliegerei ständig ändern. Ziel ist die Erhaltung von benötigter Technik bzw. die Erneuerung von ausgedienten Flugzeugen.

Eine konstant gute Leistung erbrachten wie auch in den letzten Jahren unsere Flugleiter. Neben der Absicherung des Flugbetriebs stehen zunehmend Instandhaltungsmaßnahmen im Vordergrund der täglichen Arbeit. Stellvertretend für den Zustand der Technik soll hier unser Traktor genannt werden. Zweimal musste dieser in die Werkstatt überführt werden. Mit den durchgeführten Reparaturen sollte die Einsatzbereitschaft für die nächsten Jahre gesichert sein.

Im letzten Jahr gab es auch Veränderungen bei der Flugplatz Kamenz GmbH. Arnold Bock hat nach vielen Jahren intensiver Arbeit für den Flugplatz seinen Posten an Richard Pötschke übergeben und sich in den verdienten Ruhestand verabschiedet. Wir danken Arno für die geleistete Arbeit und wünschen uns für die Zukunft ein weiterhin gutes Miteinander. In 2015 feiern wir zehn Jahre Betreibung durch den Fliegerclub. Aus unserer Sicht hat sich dieses Modell mehr als bewährt. Die Symbiose aus Verein und Betreibung ermöglicht die flexible Reaktion auf viele Herausforderungen.

Am Ende bleibt zu sagen, ich bin sehr stolz auf das Erreichte. Wir alle haben im letzten Jahr viel geschaffen. Viele große und kleine Erfolge stehen zu Buche und wir können optimistisch in die Zukunft schauen.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen einen guten Start in die Flugsaison 2015 und ein unfallfreies Jahr.

Robert Mammitzsch | 1. Vorsitzender

Wetterprognose 2015: Flugwetter an jedem Wochenende!

Ausbildungsbericht

Das Jahr 2014 ist Geschichte und ich möchte die Gelegenheit nutzen euch einen kurzen Überblick über die Erfolge, bezogen auf die Ausbildung im Verein, zu geben.
Im Fliegerclub Kamenz waren im gesamten Jahr 2014 immerhin 23 Schüler zur Ausbildung gemeldet. In Bezug auf diese Schülerzahlen gab es jedoch ganz schön Bewegung. So konnten von diesen 23 Schülern drei ihre Ausbildung erfolgreich beenden, vier haben die Ausbildung zum Segelflugzeugführer neu begonnen und fünf haben leider ihre Ausbildung abgebrochen. Somit sind derzeit für unseren Verein 15 Schüler für die Ausbildung zum Segelflugzeugführer gemeldet.
Sichergestellt wurde die Ausbildung durch 13 Segelfluglehrer. Auch in diesem Bereich gab es mächtig Bewegung. So können Michael Lucas und Tom Schubert seit 2014 den Verein als voll ausgebildete Fluglehrer unterstützen. Leider hat Peter Simon zum 31.12.2014 den Verein verlassen. Grund dafür ist die große Entfernung zwischen seinem Wohnort Großenhain und Kamenz. Peter hat sich für eine weitere fliegerische Tätigkeit in Riesa entschieden, wofür wir ihm viel Erfolg wünschen.
Verstärkt wird unser Ausbildungsteam in Zukunft durch Klaus Streichert und Andreas Marko, was die Situation bezüglich der Sicherstellung der Jahresplanung etwas entspannt. Unser lieber Daniel wird auf Grund des zweiten Kindes für 2015 etwas kürzertreten, bleibt unserem Verein aber als Fluglehrer erhalten.

Karsten Hummitzsch - als Ausbildungsleiter hat er alles im Blick

Zusammengefasst können wir im Jahr 2014 auf immerhin 185 Flugstunden, 995 Windenstarts und 56 F-Schleppstarts in der Ausbildung zurückblicken. Höhepunkt der Flugsaison waren natürlich unsere Fliegerlager, das Airlebnis-Wochenende und das Landesjugend- bzw. später das Bundesjugendvergleichsfliegen.

Soweit es der Wettergott zuließ, wurde während der Lehrgänge ordentlich geschult. Schwierigkeiten bereitet leider die Planung der Lehrgänge. So waren wir, vor allem im Sommerlager, doch zeitweise etwas dünn besetzt. Hier werden nach wie vor unsere Aushänge für die Planung erfolgreich ignoriert. Irgendwie scheint sich keiner – oder besser – ein Teil unserer Mitglieder nicht planen zu wollen und wenn, dann halten sich vor allem unsere jüngeren Piloten schlecht an ihre eigene Planung. Warum?
Dadurch kommt es natürlich zu Engpässen in der Sicherstellung. Teilweise kann erst unmittelbar vor Lehrgangsbeginn gesagt werden, ob personell alles abgesichert ist. Das ist eine denkbar schlechte Grundlage. Genau dadurch kam es zu einigen „Fehlinterpretationen“, die Unruhe in den Verein gebracht haben.
Versucht doch bitte mehr miteinander zu reden. Genug davon.

Für mich besonders erfreulich war die Teilnahme unserer Flugschüler und Junglizenzpiloten am Landesjugendvergleichsfliegen in Pirna. Von 26 Startern aus ganz Sachsen waren immerhin sechs Piloten aus unserem Verein. Diese Piloten konnten zum dritten Mal in Folge die Mannschaftswertung für unseren Verein gewinnen. Maria (3), Tom (1), Christian (5), Maximilian (10), Sven (14) und Jan (17) kämpften gemeinsam um die Punkte und sicherten mit ihren Ergebnissen das super Abschneiden der Kamenzer Piloten. Gleichzeitig qualifizierten sich Maria, Tom und Jana Enge (AC Zwickau) für das Bundesjugendvergleichsfliegen im hessischen Breitscheid. Auch hier wurden sehr gute Ergebnisse erflogen. Glückwunsch an unsere Sachsen zum siebten Platz in der Bundeslandwertung.
Weiterhin ist es uns gelungen im Jahr 2014 zwei Windenfahrer vollwertig auszubilden und mit drei Vereinsmitgliedern die Windenfahrerausbildung zu beginnen. Als eindeutiger Schwachpunkt kristallisierte sich die Fähigkeit des Spleißens der Windenseile heraus. Da war das Staunen ganz schön groß, wer alles nicht spleißen kann. Naja, wir haben das Problem erkannt und in diesem Winterhalbjahr praktischen technischen Unterricht eingeführt. Wir hoffen, damit einige „Lücken“ schließen zu können.
Unser Techniker-Team wurde auch kräftig verstärkt. So haben Maria, Frank und Sven erfolgreich an der Ausbildung zum Segelflugzeugwart und Karin an der Ausbildung zum Fallschirmwart teilgenommen.
Ein weiterer Punkt, den ich heute ansprechen möchte, ist die Schnupperfliegerei. Alle zugelassenen Piloten sollten sich während der gesamten Saison darüber informieren, ob sie sich im Bereich der gültigen Vereinsbedingungen befinden.
Weiterhin möchte ich darauf hinweisen, dass kein Lizenzpilot (soweit kein Fluglehrer) berechtigt ist, Flüge mit minderjährigen Flugschülern durchzuführen. Warum? Wir als Verein haben lediglich die Erlaubnis der Eltern, ihre Kinder zum Segelflugzeugführer auszubilden, das heißt, sie fliegen mit oder unter Aufsicht eines Fluglehrers. Sollten hiervon Abweichungen gewünscht werden, bringt bitte die Einverständniserklärung der Eltern für solche Fälle mit.

Das Jahr 2014 war das Letzte, in dem nach reinem nationalen Recht geschult und ausgebildet wurde. Wie bereits mehrfach angesprochen, werden wir in Zukunft nach EU-Recht ausbilden. Seit dem 5. Dezember 2014 ist der LSV Sachsen e.V. als zugelassene Ausbildungsorganisation mit der Nr. DE.SN.ATO 210 zertifiziert. Somit gelten in Zukunft neue Ausbildungsrichtlinien. Einen genauen Überblick werde ich euch zur Mitgliederversammlung am 1. März 2015 geben. **Auf jeden Fall sollte allen klar sein, dass nach dem 8. April 2015 keiner mehr fliegen darf, der nicht im Besitz einer gültigen EU-Lizenz ist.** Wer bis dahin keinen Antrag auf Umwandlung der Segelflugzeugführerlizenz gestellt hat, sollte sich auf eine praktische Prüfung zum Lizenzerwerb einstellen.
Über die aktuellen Neuerungen werde ich euch, soweit verfügbar, ebenfalls zur Mitgliederversammlung unterrichten. Ich bitte alle, vor allem aber alle Fluglehrer, am 1. März 2015 zu erscheinen, damit wir uns mit den Neuerungen der Ausbildung auseinandersetzen können und somit eine solide Grundlage für die Saison 2015 haben.
Bis dahin wünsche ich allen ein erfolgreiches Winterbauprogramm, eine gute Theorieausbildung und eine schnelle Bearbeitung eurer Lizenzumwandlungsanträge.

Karsten Hummitzsch | Ausbildungsleiter

Im Team durch den Spätsommer

Schon lange träumten Florian Heilmann, Robert Gärtner, Amir Ali Akbari und ich davon, mal einen gemeinsamen Teamflug zu machen. Die Planung für unsere Unternehmung begann bereits am Dienstag, den 19. August mit der Beobachtung der Wetterentwicklung für die kommenden drei Tage. Zunächst schien der kommende Donnerstag ein guter Tag für unser Vorhaben zu sein, doch unter der Einbeziehung weiterer Wetterdaten sollte der Freitag noch besser geeignet sein.

Der Freitagmorgen begrüßte uns bereits mit strahlendem Sonnenschein. Voller Freude auf den kommenden Flug räumten wir gemeinsam unsere Flugzeuge aus der Halle und klärten die Verteilung der Flieger untereinander. Florian fliegt den Pirat „28“, Robert den Junior, Amir und ich teilten uns gemeinsam den Puchacz.

Als nächstes schoben wir unsere Flieger in die Startaufstellung, räumten alles in die Maschinen und machten noch ein gemeinsames Feldbriefing. Nun waren wir startbereit und unser F-Schlepper Ralph kam mit der Wilga vorgerollt. Dann ging alles ganz schnell, wir kuppelten die Seile ein und flogen los. Florian ließ sich über den Großteich schleppen um nach Thermik zu suchen, fand aber leider nur leichtes Steigen. Wir anderen drei ließen uns Richtung Biehla schleppen, zunächst war die Thermiksuche sehr mühsam, aber gemeinsam fanden wir einen guten Thermikbart und stiegen auf unsere geplante Abflughöhe.

Gemeinsam durch die Lüfte - im Team macht es eben mehr Spaß !

Der Abflug war gesichert und wir starteten unseren Teamflug in Richtung Schwarzheide. Dort angekommen führte uns unser Weg weiter über die Lausitzer Seenplatte und Spremberg nach Neuhausen. In Neuhausen mussten wir leider feststellen, dass das Wetter Richtung Norden immer schlechter wurde. Gemeinsam beschlossen wir den Flugweg über das Kraftwerk Boxberg nach Klix zu suchen. Der Teil unseres Fluges verlief relativ gut, und das Zusammenspiel im Team funktionierte. Kurz hinter Neuhausen fanden wir nochmal einen starken Thermikbart, der uns auf rund 1700 m brachte.

Wir beschlossen mit der gewonnen Höhe das Kraftwerk Boxberg auf direktem Kurs anzufliegen, um dort ein letztes Mal Höhe zu gewinnen, bevor wir den Flugplatz Klix erreichen. Jedoch zogen auf dem Weg immer mehr dunkle Wolken auf, das Wetter wurde merkbar schlechter. In Boxberg angekommen enttäuschte uns dann auch noch das Kraftwerk, welches sonst ein guter Hotspot ist. Wir entschieden uns weiter Richtung Klix zu fliegen und fanden kurz vor dem See am Kraftwerk nochmal ein Steigen von rund 0,5 m/s.

Im Steigen schafften wir es auf knapp 1000 m hoch zu kommen und flogen dann weiter. Auf dem Weg nach Klix trug dann die Luftmasse nicht mehr ganz so gut, trotz des schlechten Wetters hatten wir vier eine ganze Menge Spaß zusammen. Wir erreichten den Flugplatz in rund 300 m, fächerten uns auf, um unter den Wolken noch das letzte Steigen zu finden, um nicht landen zu müssen. Robert war der einzige von uns, der im Junior rund 100 m höher ankam.

Gemeinsam fanden wir noch einen Bart mit knapp 0,1 Meter Steigen pro Sekunde. Florian in seinem Pirat schaffte es, die geringen Steigwerte zusammen mit Robert auszukreisen. Robert konnte dann direkt nach Kamenz fliegen, aber Florian kam nicht richtig hoch, und machte nach uns auch noch eine Zwischenlandung in Klix. Amir und ich mussten uns leider in unserem schweren Doppelsitzer geschlagen geben und landeten in Klix. Aber das war kein Problem, wir wurden herzlich begrüßt und sofort auf eine Tasse Kaffee eingeladen.

Wir überlegten nun, wie wir die Flieger am besten wieder nach Hause bekommen und kamen zu dem Entschluss, den Anhänger zu holen, bis uns der Startleiter aus Klix einen kostenlosen Windenstart anbot. Wir überlegten nicht lange, schoben den Flieger an den Start und machten uns auf den Weg.

Die Wolken sahen nicht sehr optimistisch aus, aber trotz dessen fanden wir schwaches Steigen. Mit zunehmender Höhe wurden die Steigwerte immer besser, bis wir auf rund 1600 m waren. Wir beide überschlugen kurz, bei dem Wind, der aktuellen Höhe und der Gleitzahl müssten wir sicher bis nach Hause kommen.

Kurz nach unserem Abflug fanden wir noch eine Wolkenstraße, die uns super getragen hatte und flogen nach Kamenz. Florian hatte nach dem Windenstart in Klix leider keinen vernünftigen Thermikanschluss gefunden und schaffte es nur bis Königswartha. Wir erreichten den Flugplatz in Kamenz mit rund 550m Höhe und entschieden uns, in den langen Endanflug auf die Piste 21 zugehen. Nach knapp vier Stunden waren wir wieder sicher zu Hause angekommen und kaum hatten wir unser Cockpit geöffnet begann es auch zu regnen. Alles in allem war unser gemeinsamer Ausflug ein sehr schönes Erlebnis von dem wir noch lange erzählen können.

Tom Putzke

Locker, Frei und Spontan

Florian berichtet von seinen fliegerischen Höhepunkten 2014

2014 war für mich ein Jahr, in dem ich mich wieder gut weiterentwickeln konnte. Wie immer lagen die Schwerpunkte bei den Wettkämpfen, aber auch beim freien Fliegen. Wetter lesen, verstehen und somit optimal nutzen. Unter freiem Fliegen verstehe ich eine grobe Zielsetzung für den jeweiligen Tag, wobei ich mir alle Optionen für spontane Entscheidungen offen halte. Mit dieser Taktik verfolge ich nicht große FAI-Dreiecke zu fliegen, sondern dem guten Wetter zu folgen und neue Gegenden zu erfliegen. Hier zwei große Strecken in 2014.

696 km am 18.06.14

Die Wetterlage war zwar nicht ideal für ein großflächiges Dreieck, aber versprach einen breiteren Streifen über die Sandachse (Fläming-Rothenburg) mit sehr guter Thermik. Somit entschied ich mich alles entspannt anzugehen. Ich startete kurz vor 12 Uhr lokal und folgte der schönsten Optik in Richtung Osten. Die Basis war bei 1300 Meter und die Wolken sahen toll aus. Mit guten Steigwerten flog ich 160 km bis an den Luftraum von Wroclaw und wendete dort. Es war mein erstes Mal in dieser Gegend und ich war sofort begeistert von der guten Thermik. Für den weiteren Flug blieben mir zwei Optionen. Entweder würde ich über die klassischen Wege auf den Fläming fliegen oder den mir unbekannten Weg über das Zittauer Gebirge in Richtung Erzgebirge wählen.

Streckenhungrig - Florian Heilmann in seiner LS 1 „39“

Entschieden habe ich mich für den Zweiten. Touristisch wertvoll war der Weg allemal, thermisch jedoch schlecht. Meine Idee war es südlich um Dresden zu fliegen, mit der Option noch einmal den Fläming zu erreichen. Da ich im Süden Dresdens leider keinen guten Anschluss fand, entschied ich mich für den nördlichen Weg um Dresden.

Im Elbsandsteingebirge überraschte mich ein guter Bart, der mich auf 2300 Meter brachte. Da die Optik in Richtung Fläming vielversprechend war, entschloss ich mich in diese Richtung zu fliegen. Wieder an Kamenz vorbei nach Oehna.

Das Wetter wurde besser und die Basis höher. Bis Oehna konnte ich super durchgleiten und unterwegs einige gute Bärte kurbeln. Es war mittlerweile 17:30 Uhr lokal. Mit Rückenwind hatte ich fast schon Endanflughöhe auf Kamenz. Doch landen wollte ich noch nicht. Ich realisierte, dass knapp 700 km möglich waren. So blieb ich immer ganz oben und kurbelte meinen letzten Bart vor Bautzen bis auf 2400 Meter um 19 Uhr lokal. Diese Höhe glitt ich einfach ab. Erst nach Löbau, um den Schenkel zu verlängern und danach nach Kamenz zur Landung. Kurz vor 20 Uhr lokal landete ich nach 696 km. Mit einem Flugzeug der Clubklasse war ich noch nie eine so große Strecke geflogen. Ein tolles Erlebnis!

724 km am 23.06.14

An dem Tag flogen ich im Team mit meinem Bruder Max. Er flog die LS4 und ich den Jantar. Vorhergesagt war ein eher schmaler Streifen mit gutem Wetter, der direkt auf der Sandachse lag.

Die Entscheidung ein Jojo zu fliegen fiel uns daher sehr einfach. Da ich von Legnica in Polen als erste Wende überzeugt war, was wohl an meinem Flug vom 18.06. lag, konnte ich Max dazu überreden. Da wir es für realistisch hielten, schrieben wir uns eine 750 km Diplomstrecke aus. Jedoch sagten wir uns, dass wir entspannt fliegen und das gute Wetter nicht verlassen wollten. Nach dem Start lief der erste Schenkel mit Rückenwind ganz gut, trotz der mäßigen Thermik. In Legnica gewendet, ging es auf nach Nedlitz. Dies war die zweite Wende unserer Aufgabe. Der Schenkel war knapp 300km lang. Das zieht sich!

Anfangs lief der Schenkel gar nicht gut. Einmal waren wir sogar ziemlich tief, 500 Meter waren es, die uns vom polnischen Erdboden trennten. Doch wir behielten die Nerven, bekamen einen ruppigen Bart gut zentriert und fanden erneut Anschluss.

Danach lief es sehr gut. Zusammen flogen wir nach Nedlitz. Leider hatte sich unbemerkt, ohne optische Veränderungen, eine andere Luftmasse reingemogelt. Wir waren nicht allzu hoch und mussten Steigen unter zwei Meter annehmen, um die Wende gut zu erreichen. Da wurde uns schon klar, dass wir im Zeitplan weit nach hinten gerutscht sind. 16 Uhr lokal wendeten wir und hatten noch knapp 320 km vor uns. Rechnerisch, wenn man die Tageslänge und den langen Rückenwindschenkel berücksichtigt, war die Aufgabe noch möglich. Wir hielten uns alle Optionen offen. Sollten wir die letzte Wende, Luban, nicht oder nur schwer erreichen, wollten wir den Rest des Tages auf der Sandachse fliegen. Ab Holzdorf lief es dann aber wieder richtig gut. Die Steigwerte blieben bei drei Metern und mit einer Basis

von 1800 Meter konnten wir schnell Luban erreichen. Von Nedlitz bis Luban flogen wir einen 105er Schnitt. Der Zeitplan passte wieder! 18:20 Uhr lokal wendeten wir in Richtung Kamenz. Dann kam der wohl größte Fehler des Tages.

Zwei Wege boten sich uns an. Über Rothenburg und Boxberg zurück in die Heimat, oder direkt über die Königshainer Berge. Auf Beiden standen Flusen und Richtung Boxberg sogar noch tolle Aufreihungen. In Richtung Bautzen standen nur noch Flusen. Wir wählten den direkten Weg. Erst passte alles und wir kamen mit schwachem Steigen immer wieder hoch. Doch über den Königshainer Bergen war dann leider Schluss und wir entschieden uns zur Landung in Görlitz. Die Luft schien tot, trotz noch guter Optik über Görlitz. Wahrscheinlich wäre der Weg über Rothenburg der Bessere gewesen. Doch froh darüber, einen solch tollen und spannenden Flug erlebt zu haben, munterte uns auf. Wir hatten beide ein Lächeln im Gesicht, als uns Werni nach den 724km in Görlitz empfing. Auch unser Vati kam von einem Wilgaflug zurück, sodass es sogar noch ein kleines Familientreffen wurde.

Nach einem Rückschlepp holte ich Max ab. Damit ging mein längster Streckenflug und ein wundervoller Fliegertag zu Ende. Ein riesen Dank an die Görlitzer für die tolle Unterstützung und natürlich unseren treuen Kamenzer Schlepppiloten und Flügelhaltern!

Florian Heilmann

Bundesjugendvergleichsfliegen

Dieses Jahr fand es im hessischen Breitscheid Ende September statt. Unsere drei sächsischen Piloten Maria und Tom vom FC Kamenz und Jana Enge vom Aeroclub Zwickau hatten sich beim Landesjugendvergleichsfliegen in Pirna qualifiziert. Von unserer Jugendgruppe waren zusätzlich noch Amir, Jan, Alex, Christian mit seiner Freundin Natalie und Tom´s Eltern als Ehrenmitglieder und ich selbst dabei.
Wir entschieden uns dazu den Segler Typ Junior aus Zwickau zu nehmen. Jana und der von der Jury verlangte Fluglehrer Sepp waren also für den Flieger zuständig. Jetzt mussten wir nur noch klären, wie wir eigentlich nach Breitscheid kommen. Liegt ja nicht gerade um die Ecke. Lutz Kern vom Luftsportverband Sachsen organisierte für uns einen Kleinbus bei Jürgen Müller. Vielen Dank an beide!
Also konnte es jetzt in Dresden los gehen. Tom und ich sammelten erst Amir und Maria ein und später dann auch Lucy vom AC Zwickau. Mit Benjamin Blümchen und Bibi und Tina Kassetten im Gepäck fuhren wir also einmal quer durch Deutschland. Ab der zweiten Seite von der Kassette schnarchten alle hinter mir. Aber wir kamen gut durch den Verkehr und waren dann pünktlich gegen 18 Uhr in Breitscheid.
Wir bauten alle unsere Zelte auf und die Piloten meldeten sich beim Ausrichter an. Dann gings ab zum Abendbrot und da fuhren auch schon unsere Fliegerfreunde vom Roßfeld auf den Hof. Auch von den Roßfeldern hatten sich zwei Piloten Marek Schiller und Dennis Dost für das Bundesjugendvergleichfliegen qualifiziert. Nach einer ausgedehnten UNO-Kartenrunde und vielen lustigen Geschichten ging es für uns alle ins Bett.
Jana und Sepp kamen am Freitagmorgen mit dem Junior in Breitscheid an. Heute standen für unsere drei Teilnehmer die Einweisungsflüge an. Wegen des schlechten Wetters zog sich alles etwas nach hinten, aber am Ende konnten alle drei sogar noch einen zusätzlichen Start mit dem Junior machen.

So gut vorbereitet ging es am Samstag bei ganz passablem Wetter mit dem Wettbewerb los. Unsere Piloten waren allesamt natürlich etwas aufgeregt, aber sie flogen sich souverän durch den Tag. Es entstand ein kleiner Wettbewerb unter den Helfern. Wer konnte seinen Flieger am schnellsten und coolsten aus der Landebahn holen. Eindeutig gewonnen haben die Helfer aus Schleswig-Holstein, die ihre leichte Ka 8 samt Pilot einfach zusammen angehoben haben und vom Feld trugen.

Nach allen drei Durchgängen sollte es noch ein Juryfliegen geben. Die Teilnehmer durften jetzt die Jury ins Schwitzen bringen. Endlich. Für uns durfte Maria die stets trainierten und alle Übungen beherrschenden Fluglehrer bewerten. Einige Fluglehrer absolvierten die Übung natürlich perfekt, aber der ein oder andere versaute auch mal den Landeanflug. Nach einem doch recht schönem Tag (mit zeitweise guten Thermikwolken am Himmel) ging der Abend nach dem leckeren Essen in einen tollen Tanzabend über. Traditionell wurden noch einige Landesfahnen geklaut. Unsere konnten wir erfolgreich verteidigen. Team Sachsen hat es eben drauf!
Etwas müde versammelten wir uns alle am sonnigen Sonntag zur Siegerehrung. Beste Pilotin wurde Jana(Platz 24) und ganz knapp dahinter unsere Maria(Platz 26). Tom holte sich den besten Platz, den sich je ein Sachse geholt hatte: Platz 13. Durch die Spitzenleistung von unseren drei Piloten holte Team Sachsen in der Mannschaftswertung den siebten Platz. Auch unsere beiden Roßfelder Piloten schnitten super ab und erreichten sogar Platz drei der Teamwertung. Gratulation.

Nachdem wir gepackt hatten und abfahrbereit waren, gingen wir zum Abschied noch mit den Rossfeldern zusammen etwas essen und uns für die lange Fahrt zu stärken. Wir verabschiedeten uns und Fahrer Amir brachte uns dann wieder sicher zurück in die Heimat. Ich finde, das Vergleichsfliegen ist immer eine super Gelegenheit, um die Segelflieger der anderen Bundesländer kennen zu lernen.
Vielleicht schaffen es die Nachwuchspiloten unseres Vereins dieses Jahr ja wieder sich mit vorderen Plätzen beim Landesjugendvergleichsfliegen in Klix vom 28. bis 30. August 2015 für eine Teilnahme zum Bundesjugendvergleichfliegen zu qualifizieren. Und ich hoffe, dass das Helferteam wieder so groß sein wird. ☺

Anja Werberger | Jugendleiterin

**Die erfolgreichen Kamenzer Piloten.
v.l.n.r. Christian, Maria und „Purzel“ Tom P.**

Aller guten Dinge sind Drei
-L“air“woche 2014-

Als ich Ende 2011 über segelflug.de auf die erste L“air“woche aufmerksam wurde, las sich für mich die Anzeige sofort sehr interessant. Da ich erst relativ spät mit dem Segelflugsport begonnen habe und die jugendliche Unbekümmertheit in Bezug auf Streckensegelflug bei mir nicht mehr aufkommen wollte, suchte ich nach etwas, was mich über das erweiterte Platzrunden fliegen hinaus bringen würde und wenig Wettbewerbscharakter hatte. Hemmungen und Bedenken beim vom Platz wegfliegen sollten abgebaut werden um somit an die schönste Seite des Segelfluges herangeführt zu werden. Dem Streckenfliegen! Für mich und ich denke auch für die meisten anderen, die bereits die L“air“woche besucht haben, standen diese oder ähnliche Faktoren im Vordergrund.

Mit einem gespannten Gefühl, was mich wohl erwarten würde meldete ich mich also an. Im August 2012 hieß es dann Anhänger anhängen und ab, 650 km vom Schwarzwald Richtung Thermik-

paradies Lausitz und Umgebung. Mir war damals noch nicht bewusst, welch tolle Landschaft und was für optimale Bedingungen ich vorfinden würde, um das schönste Hobby der Welt ausüben zu dürfen. Ein tolles Team, nette Teilnehmer, sowie eine perfekte Organisation lösten meine Anspannung in Rekordzeit auf. Seitdem gelte ich bei der L“air“woche als Dauergast. Auch für Tom und Blondi, und alle anderen, die die L“air“woche ins Leben gerufen, war wohl damals noch nicht absehbar, welchen durchschlagenden Erfolg diese Veranstaltung haben würde.

Auch 2014 sympathisierte Petrus, sowie bereits in den zwei vorhergehenden Jahren, wieder mit dem Segelflugsport während der L“air“woche. Ich habe Stimmen gehört, die bereits jetzt von einem „L“air“wetter“ sprechen. In der Zeit vom 29.06. bis 05.07.2014 durften an 4 Tagen 12 Schüler mit sechs Trainern 68 Starts, 16796 Streckenkilometer und 279 Flugstunden leisten. Dies kurz zu den Fakten.

Vom FAI Dreieck bis zu 160 km gerade aus nach Polen rein, wurden Aufgaben geplant, die dem Wetter des jeweiligen Tages angepasst waren. Also flogen wir los. Die Bedingungen schienen optimal. Vor uns lag in direkter Flugrichtung eine Wolkenstraße, die kein Ende zu haben schien.

So schwabbelten wir uns gemütlich Richtung Wende, kurbelten hier und da mal ein wenig, wobei der Kurbelanteil auf ein Minimum sank. Es hätte so schön sein können. Aber leider, oder auch Gott sei Dank, steht beim Heimflug das Team im Vordergrund. Das zusammen Fliegen und das Rücksicht aufeinander nehmen. So passierte es, dass trotz dieser optimalen Bedingungen, mein Schülerkollege auf einmal anmeldete, ihm sei nicht so wohl, des Weiteren sei ihm beim F- Schlepp sein Trinksack ausgelaufen und somit säße er relativ feucht in einem kleinen See aus Wasser und Eistee.

Der ausschlaggebende Punkt für ihn umdrehen zu wollen, war wohl, dass sich sein Handy verabschiedet hatte, welches er zur Navigation nutzte. Florian, unser Trainer versuchte ihn aufzubauen und versprach ihm, dass wir die Navigation für ihn mit übernehmen würden und ihn keinesfalls alleine ließen.

Florians Überzeugungsversuche waren gut, aber sie reichten in dieser Ausnahmesituation leider nicht aus. Also ca. 60km vor der Wende umdrehen und heim. Wie man sich in dieser Situation fühlt, wenn man so richtig, bis über beide Ohren, „fluggeil“ ist, kann sich wohl jetzt jeder Segelflugpilot vorstellen. Nichtsdestotrotz bekam dieser Flug auf seinem Rückweg seinen Lehrcharakter, als wir in Schwarze Pumpe in ca. 300 bis 400 Metern Höhe ungefähr 30 Minuten auf den erlösenden Kraftwerksbart warten mussten.

Mittlerweile hatten sich die Wolkenstraßen aufgelöst und es war blau mit optimistisch geschätzt mittlerer Thermik. Nachdem wir diesen Hammer Kraftwerksbart „geritten“ hatten, stand der Heimkehr nach Kamenz nichts mehr im Wege. Wie ihr sicherlich an meinen Formulierungen gemerkt habt, stehe ich auf Kraftwerksbärte. Ruppig, eng und irre Steigwerte. Einfach nur Spaß. Des Weiteren sollt jeder einmal darüber nachdenken mit welcher Instrumentierung er in seinem Flugzeug sitzt. Neben Fahrtmesser und Vario gehört für mich das Navigationsgerät zu den wichtigsten Instrumenten in einem Flugzeug. Es muss ja nicht immer teuer sein, aber es sollte immer zuverlässig sein.

Aber nicht nur viele Kilometer und Flugstunden zu erfliegen, sondern vielmehr die Heranführung an den Streckenflug in praktischer und theoretischer Weise standen im Vordergrund dieser Woche. Das ganze Team vom Fliegerclub Kamenz hat es wieder einmal geschafft, für alle Teilnehmer eine tolle Woche zu organisieren, sowie Abläufe und Verpflegung sicher zu stellen. Die Trainer haben Gruppen zusammengestellt, die leistungsmäßig zusammen passten, Aufgaben geschneidert, die deren Leistungsstand entsprachen und die Teams forderten, aber nicht überforderten. Des Weiteren wurden an zwei nicht fliegbaren Tagen Theorieinhalte vermittelt. Themen wie Thermik sehen und verstehen, menschliches Leistungsvermögen, Technik, Wetter und viele weitere interessante Beiträge weckten das Interesse der Teilnehmer. Denkanstöße wurden vermittelt, dass beim Streckensegelflug nicht nur Thermik finden und zentrieren einen wichtigen Faktor spielt, sondern dass der Streckenflug, oftmals über viele Stunden am Stück, eine Belastung für Pilot und Material

Marc in seiner ASW 20 über der Oberlausitz im Hintergrund der Flugplatz Klix

darstellt und vorab berücksichtigt werden sollte. Die Flugtage selbst gliederten sich in Aufbau der Flugzeuge, einem ordentlichen Frühstück, Briefing sowie fliegen, fliegen und nochmals fliegen. Abends wurde dann der Flugtag in den Teams vom Trainer sowie den Schülern analysiert. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse konnten dann oftmals direkt am Folgetag ausprobiert bzw. umgesetzt werden. Hierdurch konnten alle Teilnehmer ihren Leistungsstand steigern und das Erlernte sofort in die Flugplanung einbauen. Die sechs Trainer schafften es hervorragend die Teilnehmer an den Streckensegelflug heran zu führen. Hemmungen wurden abgebaut und das Verständnis für den taktischen Segelflug aufgebaut.

Einen herzlichen Dank möchte ich, und ich denke ich darf auch im Namen aller Teilnehmer sprechen, all denen aussprechen, die ihre Freizeit und Urlaub geopfert haben um die bisher drei L“air“wochen (2012-2014) zu ermöglichen und zu organisieren. DANKE für unvergessliche Flugstunden, das Vermitteln von unbezahlbaren Erfahrungen im Streckensegelflug und ein ganz tolles „Drumherum“.

Marc Beckmann (LSV Schwarzwald)

Endanflug

Mein (Un)wort des Jahres 2014

Warum ist Endanflug für mich das Unwort des Jahres? Eigentlich bin ich doch recht gut vertraut mit Diesem und deren Einschätzung. Tja, dieses Jahr wohl eher nicht.
So begann das Jahr mit der Qualimeisterschaft in Jena. Zusammen mit meinem Bruder Florian sollte der Weg für die nächste Deutsche Meisterschaft geebnet werden. Um es gleich zu sagen, ja wir haben uns für die nächste DM qualifiziert. Von Beginn an lief es gut für uns. Flori unterwegs mit der LS 1d „7X“ von Ronny Scholz aus Riesa und ich auf der „39“ konnten schon am ersten Tag punktgleich auf Platz sieben fliegen.
An den nächsten vier Wertungstagen konnten wir uns immer unter den ersten fünf platzieren. Damit hatten wir vorm letzten Tag Platz eins und zwei inne. Dabei rangierte ich auf dem ersten Platz und hatte einen beruhigenden Vorsprung auf Platz drei von fast 300 Punkten. So war der Plan für den finalen Flug klar, zügig und konsequent fliegen und Flori´s zweiten Platz sichern. Naja, leider habe ich etwas spät an meinen ersten Platz gedacht.

So nahm das Unheil seinen Lauf. Wir waren super unterwegs und konnten den Pulk nicht nur einholen, nein sogar überholen. Dann kam es zum Endanflug und trotz Flori´s Hinweise suchte ich einen eigenen Weg, abseits vom Pulk und anderen Fliegern. Ein fataler Fehler. Denn dieser Versuch endete direkt am Zielkreis auf einem Acker zu Fuße des Flugplatzes Jena. Auf die Frage wie ich mich danach fühlte, kann ich nur sagen, dass ich niemandem ein solches Erlebnis wünsche! Eine Mischung von Wut, Enttäuschung und Selbstzweifel machte sich in mir breit. An dieser Stelle ein riesen Dank an meine Familie, vor Allem meine Freundin Dina, ohne ihre Unterstützung wäre ich an diesem Abend wohl dem ein oder anderen Bier zu viel zum Opfer gefallen. Doch sie alle bauten mich sofort wieder auf. Das war auch nötig, denn ich musste mich ja als Pilotensprecher auch noch dem gesammelten Teilnehmer-feld stellen. Am Ende hat Flori gewonnen, so bleibt der Pokal in der Familie und ich konnte mich, dank des vorher erarbeiteten Vorsprungs noch auf den siebten und zum Glück letzten Qualiplatz retten. So viel zu Station eins mit misslungenen Endanflügen.

Der wichtige Rückhalt fliegt mit.

Tja nun folgte Riesa, hier erlebte ich zum Glück keinen falsch kalkulierten Endanflug, im Gegenteil, jeder passte wirklich gut. Vielleicht auch, weil sie zu 95% von Dina erflogen wurden. Wir stellten uns dem Experiment, zusammen in einer DG 505 unseren ersten gemeinsamen Wettbewerb zu fliegen. Welches Ziel stand hinter der Teilnahme? Wir wollten gemeinsam Zeit genießen und Spaß haben. Nebenbei sollte Dina einen Einblick in die Wettbewerbsfliegerei bekommen. Das gelang uns beiden mit Bravour. Wir hatten jeden Wertungstag viel Spaß. Zahlreiche schöne Stunden konnten wir im Team mit Tom, Blondi, Flori und Lutz erleben. Am Ende standen mit Flo auf Platz drei, Tom auf Platz zwei und Dina mit mir auf dem ersten Platz, drei Kamenzer auf dem Treppchen. Das hatte es zuvor auch noch nicht gegeben. Man muss feststellen, dass wir als großes Kamenzer Team in der Luft sehr gut harmoniert haben und es sehr viel Spaß gemacht hat, am Abend alle mit grinsenden Gesichtern zu sehen. Station zwei ging also ohne Probleme zu Ende.

Das Treppchen gehört Kamenz!

Vor Station drei, der deutschen Meisterschaft der Junioren, gab es noch einen wunderbaren Flug zusammen mit Flo. Wir flogen 725 km von Kamenz aus. Flo im Jantar „9“ und ich in der LS 4 „LSF“. Leider endete der Flug auch im Endanflug, zumindest bezogen auf seine Gesamtlänge, 50 km vor Kamenz in Görlitz. Trotz schöner Optik schenkten uns die letzten Wolken über Görlitz keine Thermik mehr und so setzten wir gegen 19 Uhr in Görlitz auf.
Zum Glück konnte Flo einen Rückschlepp machen und mich dann mit dem Auto holen. So waren wir 24 Uhr fertig mit Abrüsten in Kamenz und gegen ein Uhr endlich in Dresden im Bett. So hätten wir auch hier wieder einen etwas unglücklichen Endanflug.

Nun zu Station drei, dem eigentlichen Endanflug der gesamten Saison. Diese Station sollte zum Highlight des Jahres und meiner Juniorenzeit werden. Wir, Flo und ich, machten uns Hoffnungen auf einen der vorderen Plätze, mit etwas Glück sogar einer Platzierung auf dem Treppchen. Doch es kam komplett anders. Ich schloss den Wettbewerb auf Platz 38 und Flo auf Platz 24 ab. Den ausführlichen Weg zu diesen Platzierungen hier zu berichten, würde jeden Rahmen sprengen.
Zusammengefasst kann man sagen, ich war mental überall, aber nicht auf der DM. Darunter musste unser Team doch deutlich leiden. Denn im Gegensatz zu Jena, kam ich auch fliegerisch nicht so recht in den Wettbewerb. Am Ende bedarf es einer genauen Analyse zwischen Flo und mir. Ihr könnt mir glauben, dass diese auch stattfindet und wir werden auf der DM im Jahr 2015 wieder alles auf Anfang setzen und erneut angreifen. Wir bekommen zum Glück die Möglichkeit der aktiven Ergebnisverarbeitung am gleichen Flugplatz, denn wie die Junioren DM 2014, findet auch die Senioren DM 2015 in Zwickau statt. Mit den lokalen Verhältnissen, sowohl aus der Luft, als auch am Boden kennen wir uns also sehr gut aus.

Betrachtet man nun die drei Stationen und vergleicht diese mit einem Flug, ist erkennbar, dass der Abflug, Station eins, nicht ganz nach Plan verlief. Der Flug an sich, Station zwei, lief dafür umso besser und es konnte aufgeholt werden. Doch all das wurde im Endanflug, Station 3, zunichte gemacht. Deswegen, sollte auf einen ordentlich kalkulierten Endanflug nie verzichtet werden!

Ich möchte mich bei allen bedanken, die mich das ganze Jahr unterstützt haben. Dieser Kreis reicht von meiner Familie, meiner Freundin, Vereinskameraden und weiteren guten Freunden. Wenn man sich auf so viele Leute verlassen kann, wird man bei jedem Misserfolg aufgefangen und wieder aufgebaut. An dieser Stelle noch einmal ein riesen Dank an meine Freundin. Sie stand mir in jeder Sekunde dieser Saison zur Seite und hat mich unterstützt.

Ach übrigens war der Endanflug der Saison 2014 dann doch recht erfolgreich, denn nachdem ich nach meiner letzten Außenlandung in Zwickau keinerlei Lust hatte in ein Flugzeug zu steigen, fuhr ich Ende Oktober doch noch zum Wellefliegen nach Krnov in Tschechien. Dort konnte ich nochmals ca. 20h in der Luft verbringen. Damit gelang mir dann doch ein versöhnlicher Abschluss mit der Saison 2014.

Max Heilmann

Jahressportkalender FCK 2015	
01.03.15 9 Uhr	Mitgliederversammlung im Anschluss Fluglehrerversamml.
21.03.15	Aufrüsten und Windenprüfung
22.03.15	Werkstattflüge
28.03.15	Erster Flugbetrieb
04.04. - 12.04.15	Osterlehrgang
09.05. - 17.05.15	Leistungslehrgang
18.05. - 22.05.15	optionale Verlängerungswoche
26.06. - 28.06.15	„Air“lebnis - Wochenende
25.07. - 31.07.15	Sommerlager FCK
01.08. - 16.08.15	Sommerlager Rossfeld
17.10. - 23.10.15	Herbstlehrgang
24.10.15	9 Uhr Abrüsten 16 Uhr Einweisung Winterbau 19 Uhr Streckenflugfeier
12.12.15	Weihnachtsfeier

Das Spiel mit der Technik

Ein weiteres Jahr mit vielen tollen Erfolgen und persönlichen Erlebnissen ist zu Ende gegangen. Gleich an erster Stelle möchte ich wieder, ohne diesmal Namen zu nennen, all denen danken, die sehr viel Zeit und Nerven in die Vorbereitung gesteckt und natürlich auch während der Flugsaison bei der Durchführung notwendiger Wartungsarbeiten und Reparaturen aktiv mitgearbeitet haben.
Ganz besonders natürlich auch denen, die sich um die Objektpflege, Grasmahd, Reparatur des Zufahrtsweges und natürlich auch um die Fertigstellung der Außenanlage an der Motorflughalle bemüht haben. Leider ist der Kreis derer, die hier maßgeblich aktiv sind, nur wenig größer und die Zahl der anderen, die mitunter nur widerwillig und lustlos bestimmte Aufträge ausführen, oder eben außer fürs Fliegen kaum Zeit haben, nicht wirklich kleiner geworden. Letztere möchte ich doch bitten darüber mal nachzudenken, denn um im Verein (und damit auf unserem Flugplatz) fliegen zu können, sind doch immer bestimmte Arbeiten nun mal notwendig.

Um die in dieser Zeitung aufgeführten Ergebnisse zu erreichen, haben wir an unserer Technik insgesamt 31 Wartungskontrollen (davon 12 während der Flugsaison) durchführen müssen. Die dicksten Brocken hierbei waren:

- Vorbereitung und Transport des LS-1 Rumpfes zu und von der Lackierwerkstatt in Polen mit vorheriger Reparatur der Querkraftbolzen in einer anderen auswärtigen zugelassenen Werkstatt
- Unterstützung bei der Wartung der Wilga BG in einem auswärtigen LTB mit sehr großem Zeit- und Fahraufwand
- Durchführung der spätestens alle zwei Jahre fälligen 200h Kontrolle an unserem Motorsegler Ogar
- Weiter wurden im Clubheim in der Damentoilette die Dusche und die Fußbodenfliesen erneuert.
- An der Motorflughalle wurde die Abdichtung der neuen Tore gegen die Seitenwände vorgenommen. Dies ist aber während der Flugsaison leider nicht fertiggestellt worden, so dass hier noch weitere Aktivitäten notwendig sind. Auch der Innenanstrich ist noch nicht erfolgt.

Während der Flugsaison gab es leider auch wieder einige Reparaturen, die ich nachfolgend aufliste:

- Instandsetzung des Mähwerkes für die Grasmahd auf den Flugbetriebsflächen
- Instandsetzung Anlasser und Kupplung des blauen Multicar
- Instandsetzung der Hauswasserversorgung (Brunnenpumpe)
- Instandsetzung stark undichter Trommellagerung der TOST-Winde
- Probleme mit der Zündung an der Wilga RZ (wie jedes Jahr und Instandsetzung der gebrochenen Bremspedalfeder an der Wilga BG)
- Temperaturprobleme am Motor des Ogar, die unser leider von Juni bis Dezember beschäftigt hat, bis das Problem behoben war.
- Einige Mängel bei TÜV unserer Anhänger und notwendiger Nacharbeit
- Bruch einer Spularmlagerung an der TOST-Winde

Die Reparatur des Spularmes an der TOST-Winde wurde noch im Herbstlehrgang erfreulicherweise sehr zügig erledigt, so dass wir sie an den letzten Flugbetriebstagen wieder einsetzen konnten.

Das war gut so, da die Seile auf der H-4 verschlissen sind und wir so dann doch von einigen Seilrissen im Herbstlehrgang verschont wurden. Interessant war ein Reifenschaden an unserem Doppelsitzer-Hänger. Dank der guten Straßenlage des Hängers gab es dabei auch keine großen Probleme oder besser man bemerkte es erst als der Reifen davonflog. Vorausgegangen war eine Außenlandung mit dem Puchacz und anschließender super Verladung des Flugzeuges auf den Anhänger durch ein Team, was dies noch nie getan hatte. Das soll jetzt kein Witz sein, sondern Anerkennung für das überlegte Handeln. Pech eben nur der unverschuldete Reifenschaden zwei Kilometer vor Zschornau. Das Fazit ist, bei Umschulungen sollte unbedingt mehr Augenmerk auf die Verladung auf einen Anhänger und auch auf den Umgang mit dem Anhänger (z.B. wo befindet sich der Wagenheber) gelegt werden.
Im letzten Jahr hatte ich wie schon so oft auf den Umgang mit der Bordbuchkontrollkarte u.a. nach Außenlandungen hingewiesen. Hier noch einmal der entsprechende Auszug:
„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.“
Am Pirat D-7794 ist nach Außenlandung am 25.05.2014 dies wieder nicht beachtet worden und er somit ohne Nachweis (und Kontrolle?) wieder in den Flugbetrieb gegangen. Leider wurden im letzten Jahr mehrfach auch keine Vorflugkontrolle und Rüstvorgänge an der LS-1 dokumentiert.

Werden bei der Vorflugkontrolle oder während des Betriebes mal Fehler oder Mängel an den Flugzeugen festgestellt und in unseren Kontrollkarten entsprechend dokumentiert, so ist dies sehr gut. Es sollte nur beachtet werden, dass das entsprechende Flugzeug erst nach Behebung der Mängel und entsprechendem Austrag wieder fliegen darf. Austragen oder aber Aussetzen des Fehlers bis zur nächsten Wartungskontrolle darf nur durch „freigabeberechtigtes Personal“ oder den „Technischen Leiter“ erfolgen!
Dies bitte ich unbedingt zu beachten. Auch ist vor der Durchführung von Wartungskontrollen, besonders während der Flugsaison, immer der Technische Leiter oder sein Vertreter, der Werkstattleiter, zu kontaktieren!
Beim Eintragen der Betriebszeiten wurden an zwei Piraten 600 bzw. 400 Starts mal aufgeschlagen. Bitte hier auch mehr Aufmerksamkeit. Wenn dies keiner korrigiert kommt es dann schnell mal dazu, dass wir laut Papieren mit abgelaufenen Kupplungen fliegen, obwohl dies ja nicht so ist.

An unserem Junior wurde im letzten Jahr zweimal die TEK Düse bei Flugbetriebsende so ungünstig in die Kabine gelegt, dass sie beim Schließen der Haube zerquetscht wurde. Also liebe Piloten und Fluglehrer, bei Umschulungen bitte etwas mehr auch auf Kleinigkeiten eingehen und die erfahreneren Sportfreunde sollten

ihr Wissen bitte an die Jüngeren auch entsprechend weitergeben. Das ist übrigens nur ein Beispiel von vielen ähnlichen Fällen!

Die nicht nur im letzten Jahr angeführten Punkte zum Umgang mit Werkzeug, abstellen der Flugzeuge am Start, Umgang mit Kabinenplanen besonders auch beim Einräumen der Flugzeuge in die Halle (Bänder wickeln sich um Kullerräder und Planen werden gnadenlos zerrissen), könnte ich komplett wieder herüber kopieren. Dies würde aber den Rahmen dieser Zeitung sprengen. Also bitte lest doch einfach mal nach, geht entsprechend besser damit um oder gebt euer Wissen bitte an jüngere Sportfreunde weiter, auch wenn dies manchmal für alle etwas nervig sein mag.

Also jedes Jahr immer das Gleiche, wären da plötzlich nicht die Schleppversuche vom Hallenvorfeld „hinunter“ zum Flugplatz mit beinahe Einschlag in das Schleppfahrzeug. Die (in diesem Fall ganz) jungen Sportfreunde können es nicht wissen bzw. tun manchmal, was die Älteren ihnen auftragen. Um zu verdeutlichen, warum wir die Flugzeuge vom Hallenvorfeld zum Flugplatz schieben und erst dann mit Fahrzeug schleppen, habe ich mal einen „zusammenfassenden“ Schadensbericht von 1981 angefügt. Die Einzelberichte der beteiligten Sportfreunde können gern bei mir eingesehen werden. Übrigens, den Rollweg haben wir planiert und nun rollen die Flugzeuge, besonders die mit Spornkuller, noch besser!

Den dazugehörigen Bericht findet Ihr als Beilage.

Im letzten Jahr haben wir einen Käufer für den Bocian D-3343 gefunden. Er wird nun seine Heimat in Brünn (CZ) haben und ich denke er ist dort in „Gute Hände“ gekommen. Entsprechend unserer Zusage haben wir im Herbst zügig noch die notwendige Wartungskontrolle durchgeführt und ihn dann per Anhänger überführt. Dafür gilt allen Beteiligten ein Dankeschön.

Nicht zum Schluss möchte ich erwähnen, dass Karin H. sich zum Fallschirmwart hat ausbilden lassen und dass wir drei weitere Sportfreunde für eine Ausbildung zum Zellenwart gewinnen konnten. Maria W., Sven M. und Frank M. haben ihre Ausbildung in Laucha bzw. Dessau mit Unterstützung durch den Verein erfolgreich absolviert. Dazu meinen herzlichen Glückwunsch. Alle vier stehen uns nun bei der Wartung der Technik noch aktiver zur Seite.
Mein Dank gilt auch an alle aktiv im laufenden Bauprogramm beteiligten Sportfreunde. Wir sind in der Wartung der „Bociane“ schon sehr weit gekommen und sollten doch diesmal deutlich vor dem ersten Flugbetrieb damit fertig sein.
Der Junior ist fertig und hat bereits den Werkstattflug hinter sich, Bocian 93, Foka-4, LS-4 und Pirat 34 sind auch so gut wie fertig. (Stand Dez. 14)
Die in einem auswärtigen Betrieb durchgeführte Wartungskontrolle an unserer Wilga RZ war eine große Leistung. Danke an die fleißigen Helfer.

Abschließend möchte ich alle Mitglieder bitten, noch mehr auf gegebene Hinweise zu achten, vorhandenes Wissen an Jüngere weiterzugeben und die weniger Aktiven sich mehr einzubringen. So werden wir es schaffen Mitte März unsere Technik startklar zu haben für eine erfolgreiche Flugsaison 2015.

Ralph Wettig I Technischer Leiter

Warum Kamenz ?

Oft genug wurde ich gefragt, weshalb ich mir immer den weiten Weg mache um von Berlin nach Kamenz zu kommen. Warum nicht einfach irgendwo in der Nähe von Berlin einen Verein suchen. Jedoch kam das für mich nie in Frage. Warum also Kamenz ? Vom ersten Tag an wurde mir sehr viel Unterstützung entgegengebracht. Von allen Seiten habe ich das Gefühl bekommen, dass sie gut finden, was ich mache und gaben mir das Gefühl, es schon irgendwie zu schaffen.

Als ich einen Teil der Jugendgruppe zum ersten Mal im Hochseilgarten in Dresden kennenlernen durfte, fühlte ich mich sofort wohl und wollte dieses tolle Gemeinschaftsgefühl so oft wie möglich wieder erleben. Schon mein erster Sommer 2012 in Kamenz war großartig. Eigentlich wollte ich nur ein paar Tage

Eva kurz vor dem Start. Mit den Gedanken bereits bei den Wolken ?

meine Cousine Anja besuchen, doch nachdem ich ein paar Flüge mit Falk mitfliegen durfte, stand es für mich fest. Ich will unbedingt in Kamenz fliegen lernen.
Seit 2013 bin ich Flugschüler in Kamenz. Schon während den mehrstündigen Zugfahrten habe ich immer das Fliegen über Kamenz und unser tolles Vereinsgelände vor Augen. Ich bin so froh im Verein in kurzer Zeit so viele Freunde und auch einige sehr gute Freunde gefunden zu haben, mit denen das Fliegen und das ganze Drumherum so viel Spaß macht. In den beiden Flugsaisons 2013 und 2014 habe ich viel gelernt. Klar nimmt man sich am Anfang mehr vor und merkt dann, dass die Dinge seine Zeit brauchen. Insgesamt bin ich aber doch ganz zufrieden mit meinem Ausbildungsfortschritt und denke gern an so manches Highlight zurück. Mein erster Alleinstart bei niedriger Wolkendecke, mein erster Thermikflug über 1000 m Höhe, mein weitester Flug vom Platz weg im Duo Discus nach Boxberg und Klix in über zwei Stunden und mein erster Looping, der mit mir im Twin Astir geflogen wurde. ☺
Ich bin sehr dankbar für all die gesammelten Erfahrungen und schönen Momente. Ich fühle mich sehr wohl im Fliegerclub Kamenz und das Fliegen wird immer etwas sein, was mich wirklich glücklich macht.

Eva Maria Clauß

Wenn die Gleitzeit zur „Gleitzeit“ wird

Nach dem das Studentenleben dem Alltagstrott der Arbeitswelt weichen musste, ist die Fliegerei unter der Woche leider für mich etwas seltener geworden und die Planung muss aus irgendwelchen Gründen mit den lieben Kollegen abgestimmt werden. Welch unbarmherzige Erfindung der Menschheit. Dennoch wird natürlich weiterhin jeder potentielle Flugtag beobachtet um dann wenn möglich eben doch pünktlich zur Stelle zu sein. Nachdem in der Saison 2014 diese Tage nur bedingt zur Verfügung standen, so bahnte sich am 18.07.2014 eine „klassische“ Wetterlage an.

Die Grunddaten der Wettermodelle ließen bereits 3 bis 4 Tage vorab die ersten Male das Telefon klingeln und den Wetterfröschen die Buntstifte in voller Pracht herausholen. So wurden die Wetterdaten weiter im Auge behalten und mögliche Schleppmöglichkeiten eruiert. Die Modelle bestätigten sich von Tag zu Tag und so wurde der Gleittag dank verständnisvoller Kollegen ohne Probleme kurzfristig genehmigt.

So traf man sich am besagten Tag bei strahlend blauem Himmel auf dem geliebten Flugplatz.

Die Prognose des besten Wetterraumes rückte noch etwas Richtung Ost, so dass der Zauberwald ins Auge gefasst wurde. Völlig ohne Druck und Deklaration wollten wir Richtung Nordost fliegen, solange es das Wetter zu ließ.

Der „Zauberwald“ das Thermikparadies im östlichen Nachbarland

Die eleganten Gleiter wurden bereits am Abend zuvor aufgerüstet und warteten bereits am Morgen auf uns und dank der Unterstützung durch Jens Pirzkall kamen wir zu Dritt direkt beim ersten Erscheinen eines Wölkchens gegen 11:00 Uhr in die Luft. Falk steuerte seine „IFR“, Blondi die „6L“ und ich durfte unsere „LSF“ durch die Lüfte treiben.

Direkt nach dem Auskuppeln entwickelte sich das Wetter prächtig. Nachdem wir Drei uns gefunden und die gemeinsame Abflughöhe hatten ging der Ritt los. Kleine Aufreihungen und gute Steigwerte ließen uns bereits nach einer Stunde über großen polnischen Wälder wieder finden. Weiterhin das Ziel „Zauberwald“ vor Augen.

Genussvoll ging es ohne Schwierigkeiten in Richtung Nordost. Bereits aus der Ferne war das matte Grün der gigantischen Waldfläche zu erkennen. Gezeichnet von einer traumhaften Wolkenstraße bedarf es keiner Abstimmung wohin es weiter gehen sollte. Direkt am Rand zum Zauberwald stand ein schöner 4 Meter Bart und hieß uns im Segelfliegerparadies willkommen. Was die nächsten 60 Kilometer folgte war eine Mischung aus Geschwindigkeitsrausch und Dankbarkeit dies erleben zu dürfen. Eine Wolkenstraße wie ich sie selten erlebt habe. Vollgas, anschlagen und zurück war die Devise. 230 Kilometer von Kamenz entfernt wendeten wir kurz vor 14:00 Uhr mit einem knappen 100 km/h Schnitt ohne Wasserballast. Das Flugziel Zauberwald war jetzt schon erreicht und weiterhin super Wetter soweit das Auge reicht. Und nun? Ganz einfach genießen und weitermachen. So trieb es uns auf polnischer Seite wieder Richtung Süden. Nach einer kurzen aber ohne große Probleme zu überbrückenden Gleitstrecke zeigt uns ein Seeadler den nächsten „Knaller“. Es ist immer wieder beeindruckend wie diese riesigen Thermikbegleiter uns in ihrem Reich dulden und unvergessliche Eindrücke hinterlassen.

Nach erneuter Rallyefahrt am Himmel war das Riesengebirge schon fast zum Greifen nah. Nur die doch deutlich schlechteren Thermikbedingungen südlich der polnischen A4 stoppten den Schwung. Mittlerweile war es 16:20 Uhr und es war noch verdammt viel Wetter am Himmel. So langsam realisierte man auch was für ein Potential in diesem Tag steckte.

Zwar war noch weiter östlich die Wetterküche bereits am Überkochen und westlich am Abtrocknen, jedoch war der deutsch Polnische Grenzbereich noch von guten Quellungen gekennzeichnet und wir waren die glücklichen die genau hier sein durften.

Bei einer Basis von mittlerweile fast 2000 Meter boten sich viele Möglichkeiten den Flug entspannt zu verlängern. In gemeinsamer Beratung machten wir uns wenn nötig Mut und fanden immer noch die passenden Bärte.

Als wir dann 17:35 Uhr auf Höhe Eisenhüttenstadt wendeten hatten wir noch über 100 Kilometer die uns von dem gekühlten Hopfengetränk in Kamenz trennten. Vorsichtig hieß es nun sich den Weg durch den fast abgetrockneten Himmel zu suchen. Der ehemalige Truppenübungsplatz nördlich von Peitz brachte uns noch einmal an die Basis. Dann hieß es, flach atmen und gleiten... das Kraftwerk in Spremberg war leider komplett abgeschaltet, so das auf die letzten natürlichen Thermikquellen gehofft wurde.

Plötzlich erschien am Stadtrand von Spremberg ein kleiner Wolkenflusen am Himmel, welcher noch einmal 200 Meter Höhe brachte und nun den Heimweg sicherte. Wäre da nicht der Ehrgeiz. Kurz der Blick auf die Kilometeroptimierung. Die 700 Kilometer könnten klappen - es wird aber sehr eng. Beim Kreisen in dem letzten Schwachen Steigen, blieb genug Zeit das funktionierende Kraftwerk in Boxberg zu beobachten. Die Anzeichen für brauchbares Steigen waren gut. Knapp 20 Kilometer sind es bis dahin. Sollte es kein Steigen bringen wird es ziemlich eng nach Kamenz. Leicht zähneknirschend und doch frohen Mutes bog ich noch einmal fast 90° vom Kurs ab.

Dank der späten Zeit war die Luft sehr ruhig und ich verlor weniger Höhe als gedacht. Ein bis zwei kleine Lupfer konnten noch mitgenommen werden und als ob Boxberg auf mich gewartet

hätte entwickelte sich direkt in meiner Höhe ein kleiner aufsteigender Wolkenfetzen. Ein leichtes Schütteln und eine sich hebende Flächen zeigten deutlich wo es nach oben ging. Im Nu war der Kraftwerksbart zentriert. Dieser brachte mich noch einmal auf euphorische 2000 Meter Höhe. Jetzt folgte ein genüssliches Abgleiten der Höhe über Bautzen hinweg ging es dann in die mittlerweile etwas tiefer stehende Sonne.
Stets mit dem Grinsen im Gesicht endlich die magische „700 Kilometer“ Grenze überschritten zu haben.
19:40 Uhr rollte dann nach über 8 Stunden das Rad wieder auf der Piste 03 Gras. Dankbar nach dem gemeinsamen Ausflug dachte ich mir nur. Tolle Erfindung so ein Gleittag!

Tom Schubert

Die mysteriöse Sprache der Segelflieger:
„Am Rande des Zauberwaldes stand ein schöner 4-Meter Bart!“

Unverhofft kommt oft

Ach in diesem Jahr gab es wieder „Flugzeug-Nachwuchs“ bei den Kamenzer Segelfliegern. Unser Blondi wollte noch bis vor Kurzem nie ein eigenes Flugzeug besitzen. Als unsere Freunde aus Husum im August letzten Jahres jedoch wieder einmal bei uns zu Gast waren und sie ihre LS4b aus vereinsinternen Gründen verkaufen mussten, überlegte er nicht lange und die Einigung erfolgte innerhalb kurzer Zeit. Schließlich kennt sich das Flugzeug in der Gegend schon aus und so steht auf dem Flugzeug doch bereits das passende Wettbewerbskennzeichen „B1“, was für „Blondi`s Erstes“ doch so gut passt. Somit blieb die junge LS4b mit dem Baujahr 2002 gleich in Kamenz stehen. Nach der winterlichen Kamenzer Pflege wird sie ihrem neuen Besitzer sicherlich viele schöne Flugstunden bereiten. Wir wünschen immer eine glückliche Landung und alles Gute!

Mein Hauptziel für die Saison 2014 stand schon Ende der letzten Saison fest - ich wollte endlich meinen Flugschein machen!
Viel fehlte dazu nicht mehr, nur meine Flugzeugschleppausbildung und meine Streckenflüge, davon drei kleine Übungsstrecken und eine "große" 50 km Strecke. Der Jahresbeginn stellte sich dem ein wenig quer, denn entweder war das Wetter zu schlecht oder keine der Wilgas verfügbar - ob nun durch Wettkämpfe oder durch ein Triebwerksproblem.
Ende April war es dann aber endlich soweit, nach gefühlten 100 Übungsplatzrunden kam ich zu meinen ersten F-Schlepps. Die Ausbildung beendete ich an einem ruhigen Abend im Mai während eines schönen Sonnenuntergangs. Damit war die erste Hürde zur Lizenz schon geschafft. Jetzt fehlte nur noch, das Petrus mir ein paar schöne Streckenflugtage zaubert. Kaum eine Woche nach meinen F-Schlepps folgte auch schon das Traumwetter, mit welchem ich meine zwei kleinen Übungsstrecken mit insgesamt 72 km absolvierte.
Ein sehr aufregendes und faszinierendes Erlebnis bot für mich jedoch die 50 km Strecke, die damals noch vor mir stand. Auch diesmal stand Petrus wieder auf meiner Seite und die letzte Hürde für die Lizenz war damit schon Anfang Juni geschafft. Da es für mich die erste Strecke war, in der ich mich allein außerhalb des Gleitbereichs vom Flugplatz befand, stellte sie eine sehr aufregende Erfahrung für mich dar - unabhängig vom Fluglehrer zu sein, komplett auf mich allein gestellt.
Mein Auftrag bestand darin, das Dreieck Nardt-Neschwitz-Kamenz zu fliegen und natürlich nach Möglichkeit wieder nach Hause zu finden. Der Anfang verlief relativ entspannt, die Wolkenstraße nach Nardt war aufgebaut und ich musste dieser bloß folgen. Nachdem ich an Nardt vorbei geflogen bin, wartete jedoch ein blaues Loch Richtung Neschwitz auf mich. Ich bog also erst in Richtung Kamenz ab, um dort die Wolkenstraße nach Neschwitz zu nehmen - aber auf dem Weg dorthin ging es auch ordentlich runter. Doch die schönen Cumuli bei Kamenz hielten, was sie ihrem Aussehen nach versprachen und der Weg nach Neschwitz und wieder zurück war ein Leichtes.
Am zweiten Wendepunkt löste sich meine Anspannung komplett und ich war froh, dass ich das letzte "Hindernis" geschafft hatte.

Jetzt wurde für die praktische Prüfung geübt. Doch bevor die Prüfung anstand, wollte ich wieder am Landesjugendvergleichsfliegen teilnehmen, um mich dieses Mal vielleicht für das Bundesjugendvergleichsfliegen zu qualifizieren. Da die Übungen

hierfür auch in der praktischen Prüfung vorkommen, ließ sich das wunderbar kombinieren. Nach drei Wochen Übungszeit ging es dann endlich nach Pirna, um meinen Verein zu repräsentieren.
Aus Kamenz nahmen diesmal sechs Jugendliche teil - was schon mal einen Großteil der Gesamtbesatzung ausmachte. Ziel war wieder der begehrte Pokal für den Sieger der Mannschaftswertung. Denn wer ihn dreimal in Folge gewinnt, darf ihn behalten - und das wäre dieses Jahr für uns der Fall.

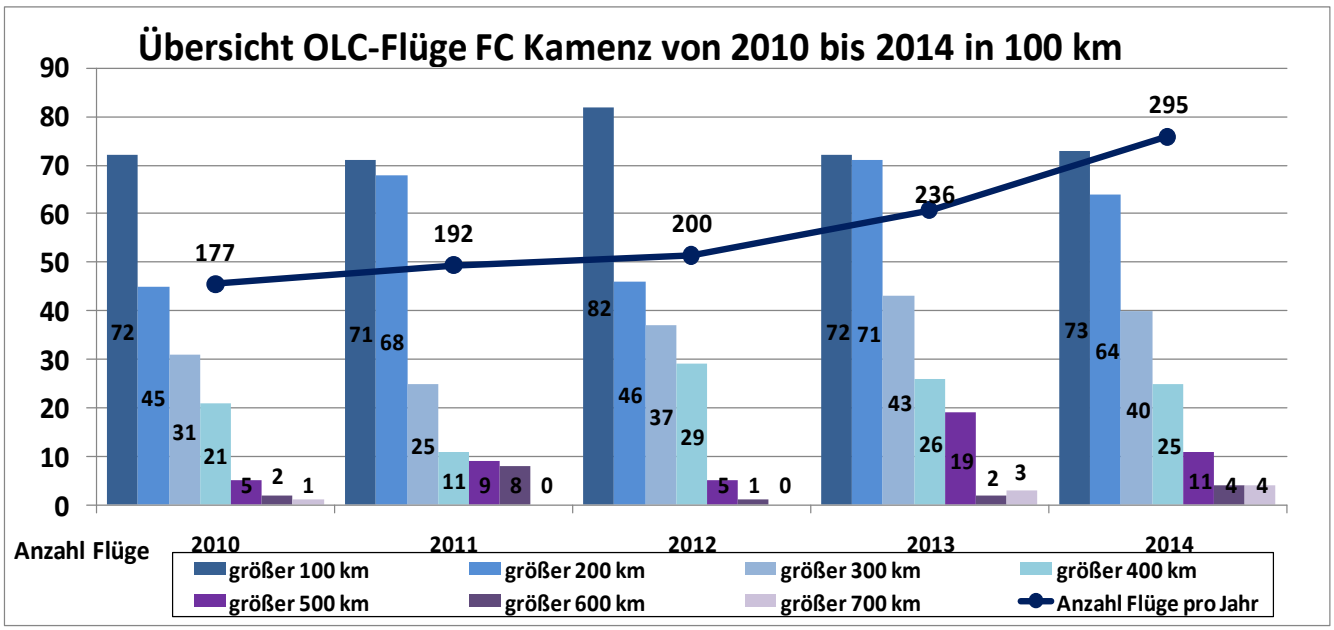
Pirna bot einen wunderschönen Ausblick auf die Elbwiesen und den Fernsehturm, was besonders für eine Dresdnerin ein wunderbarer Anblick ist - Dresden durfte ich nämlich noch nicht von oben bestaunen. Allerdings hatte Pirna auch einen sehr "spannenden" Teil, was die Landung anging - denn hier flog man in 20 m Höhe im Endanflug über die Autobahn. Eine Stelle, an der man definitiv nicht mit der Höhe sparen sollte. Der Wettkampf vollzog sich allerdings ohne Vorkommnisse, am Abend wurde gemeinsam gegrillt und die Fußball-WM über Beamer geschaut. Am Morgen folgte die Auswertung - ein klarer Sieg für Kamenz, denn das erste Kamenzer Team belegte in der Mannschafts-wertung Platz eins und somit geht nun der Pokal dauerhaft nach Kamenz. Geschafft. In der Einzelwertung Platz eins mit Tom Putzke, Platz drei mit mir und Platz fünf mit Christian Delenk.
Damit haben Tom P. und ich uns für das BJVF in Breitscheid qualifiziert, zusammen mit Jana Enge aus Zwickau, die den zweiten Platz belegte. Bevor ich aber dazu komme, folgt ja noch meine Lizenz - eine Woche später stand die Prüfung an, ausgerechnet mit einem Fluglehrer aus Pirna, der beim LJVF mit "Aufsicht" führte.
Wäre der Termin nicht so kurzfristig am Donnerstag danach gewählt worden, hätte man die Prüfung auch gleich da absolvieren können. Die Prüfung eine Woche danach war erfolgreich für mich, ein bisschen Trudeln, ein F-Schlepp, zwei Windenstarts - nun musste ich nur noch darauf warten, dass mein Schein bearbeitet wird - doch vorher natürlich noch die traditionelle Gratulation mit ein paar schmerzhaften Disteln in der Hand.
Nachdem mein Schein - leider mit einem ganzen Monat Verzögerung - nun endlich ankam, setzte ich mir ein neues Ziel: die Silber-C. Dafür musste man einen 50 km langen Schenkel fliegen, fünf Stunden in der Luft bleiben und auch noch 1000 m Startüberhöhung erreichen. Mein erster Versuch startete am 31.07. mit dem Piraten D-1734, denn der Junior, auf dem ich auch schon umgeschult hatte, war an dem Tag leider belegt.
Ziel war ein Teamflug mit Tom Putzke Richtung Doberlug, Peitz und wieder zurück - das waren immerhin stolze 200 km ! Leider stellte der starke Gegenwind Richtung Schwarzheide schon ein Problem dar, denn allein für diese Strecke investierten wir zwei Stunden.
In Schwarzheide trafen wir überraschend noch Major in der Foka und setzten unseren Teamflug zu dritt nach Finsterwalde fort. Leider hatte ich Probleme mit dem Funk, wodurch es kleine Verständnisprobleme gab. In Finsterwalde hingen wir dann eine Weile fest, denn die Thermik schien wie aufgelöst. Erst eine knappe Stunde später konnten wir uns wieder hochkurbeln. Unser nächstes Ziel war dann Peitz.
Über Bronkow lösten sich jedoch langsam die Cumuli auf und die Thermik ließ zu wünschen übrig. Daraufhin brachen wir ab und flogen wieder zurück nach Hause. Kaum nachdem wir gelandet waren, wertete ich meinen Flug auf dem Computer aus - leider reichte es nicht für das Silber-C-Abzeichen. Ich hatte nur 49 km gerade Strecke und 4:54h Flugzeit, nur für die Startüberhöhung von insgesamt 1200 m reichte der Flug.
Damit kam neben der Freude auch eine kleine Enttäuschung, aber trotzdem war es wieder eine schöne Erfahrung und der nächste Streckentag folgt bestimmt. Genau eine Woche später kam mein Tag, an dem ich mich wieder versuchen wollte.
Gleicher Pirat, wieder im Teamflug, nur diesmal mit Günther Engelhardt. Ein Bombenwetter kündigte sich an und nach tiefgründigem Studium der Wetterkarten stand fest, wohin die Reise diesmal ging. Erst nach Rothenburg, dann nach Neuhausen und wieder zurück. Satte 160 km wollten wir schaffen und bei der Thermik war das auch kein Problem.
Direkt nach dem Start erwischten wir einen super Aufwind, der uns regelrecht in die Höhe katapultierte. Wir flogen ab Richtung Klix.
Besonders beeindruckend war dabei über Königswartha mit ca. sechs größeren Raubvögeln zusammen zu kreisen, wobei sich die Vögel nicht an die vorgegebene Kreisrichtung halten wollten. ☺
Über Klix hingen Günther und ich etwas fest, denn hier schien jegliche Thermik, genau wie damals in Finsterwalde, wie

verflogen. Doch wir fanden den rettenden Bart und flogen weiter über Niesky nach Rothenburg.
Da das Sperrgebiet nördlich inaktiv war, konnten wir es problemlos in Richtung Weißwasser und Neuhausen überqueren. Besonders beeindruckend stellte auf dieser Strecke die Ortschaft Weißwasser mit der Tagebaulandschaft und das Kraftwerk Boxberg dar. An Neuhausen vorbei lösten sich die Cumuli auf, nur ein paar restliche Wolkenfetzen verblieben uns für den Heimweg.
Über Schwarze Pumpe markierte uns eine LS-1 den Bart, mit dem wir dann genug Höhe hatten, um nach Hause zu segeln. In den Abendstunden fällt Kamenz besonders durch den Deutsch-baselitzer Großteich auf, der in der Sonne glänzt, den Flugplatz an sich sieht man nämlich sehr schlecht.
Kaum gelandet, wurde mein Flug wieder am Computer ausgewertet, und siehe da - die Silber-C war diesmal geschafft. Mehr Thermiktage bot das Jahr 2014 leider nicht mehr für mich, wodurch ich meine danach geplante 200 km Strecke nicht mehr schaffte - aber es gibt ja noch die Saison 2015.
Nächstes Highlight danach war das BJVF in Breitscheid, welches Ende September stattfand. Eine für mich neue Erfahrung, gegen mir völlig fremde Teilnehmer um gute Plätze zu kämpfen. Mit dem Zwickauer Junior und unter sehr rauem Wetter vertraten wir das Land Sachsen und räumten uns einen super Platz sieben ein, als bestes ostdeutsches Bundesland. Tom Putzke erreichte dabei einen super Platz 13, Jana Enge einen Platz 24 und ich einen Platz 26 im guten Mittelfeld. Auch nächstes Jahr möchte ich wieder am BJVF teilnehmen mit einer vielleicht noch besseren Platzierung.
Meine Saison war allerdings auch hier noch nicht zu Ende - denn der Zellenwartlehrgang wartete noch auf mich. Dafür fuhr ich für fünf Tage auf den Flugplatz Laucha, um dort den Zellenwart für Holz- und Gemischtbauweise zu erwerben. Dabei blieb natürlich nicht aus, dass ich auch mal mit der ASK21 ein bisschen Hangfliegen machen durfte. Nach den fünf Tagen, einer von mir angefertigten Bespannung und einer Schäftung, stand meine Prüfung an, die ich erfolgreich bestand und damit zur Wartung von Flugzeugen in Holz- und Gemischtbauweise qualifiziert bin.
Meine Saison ging mit ein paar schönen Sonnenuntergangsflügen am letzten Flugtag zu Ende, die ich mit Anja Werberger flog. Auch wenn das Wetter an dem Tag anfangs sehr schlecht aussah, entwickelte es sich noch zu einem wunderschönen Ausklang für meine Saison, mit dem auch wieder viele schöne Fotos entstanden.

Maria Wartmann

Übersicht 2014 der Streckenflugkilometer und Flüge je Flugzeugtyp

Vereinsflugzeuge (12 Flz.)				
Flugzeug	**Flüge**	**Anteil**	**km**	**Anteil**
Pirat	31	10%	4079	6%
Junior	23	8%	2700	4%
LS 1	14	5%	3749	5%
LS 4	28	9%	8077	12%
Cobra	9	3%	995	1%
Puchacz	18	6%	2812	4%
Foka 4	6	2%	850	1%
Bocian	1	0%	142	0%
Summe	**130**	**43%**	**23404**	**34%**
Mitglieder FCK mit Privat- oder Charterflugzeug (12 Flz.)				
Flugzeug	**Flüge**	**Anteil**	**km**	**Anteil**
D-2287	14	5%	4076	6%
D-9609	19	6%	6163	9%
D-2497	21	7%	7041	10%
D-8031	15	5%	3833	6%
D-9951	23	8%	4232	6%
D-0439	30	10%	7721	11%
D-2207	10	3%	2079	3%
D-4157	5	2%	1084	2%
D-6557	13	4%	3350	5%
3xCharter	23	8%	5719	8%
Summe	**173**	**57%**	**45298**	**66%**
Total	**303**	**100%**	**68702**	**100%**



Wanderausflug in die Oberlausitz

Ende August. Die letzten Hochschulprüfungen sind erledigt. Nun geht es ab nach Kamenz und die letzten tollen Thermiktage des Jahres zu nutzen.
Ein Tag zuvor: Mit den Worten „Robert, morgen, das könnte nochmal gehen“, begann das Telefonat mit Florian und damit der traditionelle Entschluss für unseren Spätsommerausflug.
Also Sachen gepackt und auf geht's. Kurz nach Ankunft zeigte sich das Wetter bereits von seiner besten Seite: Viel Wind, niedrige Basis mit formschönen Aufreihungen. Perfekt also um den Puchacz aus der Halle zu holen und den Skeptikern zu zeigen, wie toll der Tanz mit den Wolken damit geht.

Der Optimismus war groß. Bei der Optik nicht verwunderlich.

Kurz nach halb elf ging es los. Eindrucksvoll bahnte sich das Schlepp-UL seinen Weg durch die windige, Kamenzer Luft. Kurz nach dem Ausklinken, in 600 Metern, kam die erste Ernüchterung. Es fielen Worte wie: „ Was, nur 2 m Steigen?“ oder „ das muss besser gehen“ wurden laut. Aber warum Kurbeln, wenn man auch einfach geradeaus fliegen kann. Somit ging es getreu dem Motto: „Wer kreist fliegt den halben Weg zurück “ in Richtung polnische Grenze.
Was für ein Wetter! Nach weniger als 50min und keinem einzigen Kreis hat es der Puchacz bis weit hinter die Neisse geschafft. Schade, dass der polnische Luftraum an diesem Tag irgendwann seine Pforten verschließt.
Also Wenden und wieder über die Grenze hüpfen. Die Wolken taten das, was ihre Optik versprach und so war die Entscheidung, soweit Richtung Westen zu fliegen und dann gemütlich nach Hause, schnell getroffen. Also dann, kurz nach Rothenburg noch schnell über Boxberg auf die nächste Wolkenstraße gesprungen, so der Plan.
Doch von nun an wurde es unheimlich. Wie festgenagelt signalisiert das Variometer, dass es nach unten geht. Hektik, Frustration und eine gewisse Ungläubigkeit macht sich im Cockpit bereit. Leider konnte dieser Effekt durch Klopfen am Höhenmesser nicht verbessert werden, im Gegenteil.
Entgegen aller Vermutungen konnten die, hoffentlich, erlösenden Kühltürme mit sicherer Höhe erreicht werden. Leider ist die Energiewende der Politik schon weiter vorrangeschritten als angenommen. Außer einem kurzen Ruck und Wackeln des Fliegers war von Thermik wenig zu spüren und die Option des nahegelegenen Ackers wurde unausweichlich. Somit heißt es: Nochmal Gurte festziehen, Queranflug und sicher landen. Damit endete ein spannender Flug, nach nicht einmal zwei Stunden auf einer Sandwiese, direkt neben dem Findlingspark Nochten. Landezeit 13 Uhr.
Unsere Rückholer Tom und Amir informiert (Danke nochmal!) ging es von nun an auf die Suche des nächsten Supermarktes. Dies wurde dann auch im 5 km entfernten Boxberg belohnt. Leider sind die Busfahrpläne, auch hier, dem ländlichen Bedarf angepasst, so dass daraus ein kleiner Wanderausflug wurde.

Zurück am Flieger hieß es von nun Warten auf die Rückholer. Interresierten Passanten konnten wir nun eindrucksvoll den Flieger zeigen und hatten dank des Kraftwerks gleich ein praktisches Beispielobjekt bei der Beantwortung der „Windfrage“.
21 Uhr. Tom und Amir haben es geschafft, der Flieger ist verpackt und es kann nach Kamenz gehen. Doch momentmal. Außenladungen sind dafür da später tolle Geschichten zu erzählen!

Es ist kurz vor 23 Uhr, der Flugplatz ist nur noch wenige Autominuten entfernt, da erklingt ein nicht identifizierbares Schleifgeräusch. Erst der Blick nach hinten macht klar: Das ist nicht gut. Dunkler Qualm ist im Rückspiegel sichtbar. Der anfängliche Verdacht einer kaputten Auspuffanlage wurde durch einen üblen Gummigestank wiederlegt. Der linke Anhängerreifen war geplatzt. Unwissen und Dunkelheit machten ein Auffinden des Wagenhebers unmöglich. Doch dank der tollen Unterstützung eines nachfolgenden Autofahrers konnte schließlich Ersatz vom Flugplatz geholt und der Reifen mit einer aufwändig und akademisch durchdachten Eigenkonstruktion gewechselt werden. Damit endete ein toller Tag, in der Luft als auch am Boden, mit einem unerwarteten Ende. Danke an alle. Ich würde es wieder tun. ☺

Robert Gärtner

Energiewende lässt grüßen.
Die Kraftwerke waren auch schon mal zuverlässiger.

Sehnsucht - Segelflug

Das eigentliche Bestreben bestand darin herauszufinden, warum fliegt so ein Gerät überhaupt. Dies war letztendlich auch der Grund, die Modellfliegerei mal ein Stück zur Seite zu legen und sich mit dem bemannten Flug zu beschäftigen.
Die ersten zwei Jahre dienten zur Erlangung der Grundkenntnisse. Es ist kaum zu glauben, was man mit dem Modell zusammengesteuert hat, bis man es am eigenen Leib spüren durfte. Aber das nur nebenbei!
An einem schönen Maiwochenende war dann endlich die Überlandflugeinweisung angesetzt. Vorbereitung durchgeführt, Sonne im Zenit. Es konnte losgehen. Laut Plan sollte der Lausitzring von oben begutachten werden. Des Weiteren führte die Strecke über Klix nach Guttau mit einer sicheren Rückkehr zum Heimatflugplatz. Jedoch klappte es mit dem Höhengewinn nicht wie erhofft und wir pendelten zwischen dem Senftenberger See und Königswartha hin und her. In diesen zweieinhalb Lehrstunden verstand ich auch weshalb eine sorgfältige Vorbereitung notwendig ist. Denn ein Überlandflug macht keinen Spaß wenn man nur an der Karte klebt und nebenbei versucht die nächste Wolke zu finden die einen wieder auf Höhe bringt.

Dieses Problem war durch eine gute Vorbereitung zur nächsten Einweisung aus der Welt geschafft! Jetzt war der Kopf frei und die Konzentration dank eines größeren Trinkwasservorrats auch deutlich länger auf einem höheren Niveau. Dies sollte mir jedoch später noch zum Verhängnis werden.
Mit diesen Vorraussetzungen ging es an einem schönen Julitag erneut in die Lüfte. Dieses Mal versuchte Tom mir die Feinheiten des Streckenflugs näher zu bringen. Also ab an die Winde mit dem Puchacz und auf in den Himmel. Leider fehlte auch diesmal der Thermikanschluss. Dank dem Motto: „Nicht Verzagen sondern einen F-Schlepper fragen“, ging es dann doch noch hoch hinaus.
Der Navigationsplan führte uns von Kamenz an Klix vorbei nach Rothenburg. Wo uns die weiß leuchtenden Häuser mit der davor liegenden Start und Landebahn freudig begrüßten.

Tom lehrte neben der Auffrischung wie eine Wolke anzufliegen ist auch die Augen auf die kleinen Dinge in der Luft zu schärfen. Denn jede Wolke wächst von einer kleinen Fluse, zu einer prächtigen Cumuluswolke heran.

Der Weg führte uns weiter zu einer Schlossbesichtigung der ganz besonderen Art. Das Wahrzeichen Bad Muskaus lag jetzt unter uns und zu unserer Rechten der Grenzfluss, die Neisse. Wir flogen unter Wolkenstraßen schnurstracks nach Cottbus weiter bis zum Schwielochsee. Dort verschlechterte sich das Wetter etwas und wir traten den Heimweg an.
Der Rückweg führte über Schwarze Pumpe nach Kamenz. Kurz vor dem Heimatflugplatz war das Wetter noch gut fliegbar und so packte uns das Fernweh erneut. Kurze Zeit später waren wir auch schon wieder über Klix, schauten uns Boxberg an und erkundeten den Stausee in Spremberg erneut von oben. Dank der guten Sicht und Erfahrung des Lehrers begleitete uns das Spiel „Ich sehe was, was du noch suchst“ den ganzen Flug über. Damit hat mein Orientierungssinn wieder einen großen Sprung nach vorn gemacht.
Auch die Orientierung anhand der Form der Seen und Kraftwerken zur Findung nahe gelegener Flugplätze macht das Fliegen entspannter, wie ich jetzt weiß. Leider ging dieser Flug nach fünfeinhalb schönen Stunden und 336 km auf Grund meiner menschlichen Bedürfnisse etwas vorzeitig zu Ende. Doch auch für dieses Problem wird sich im neuen Jahr sicherlich eine gute Lösung finden lassen. Somit wünsch ich allen für das Jahr 2015 viele schöne und erfolgreiche Streckenflugtage. Denn auch ich sehne mir den ersten Flugtag schnell herbei, damit die Sehnsucht wieder gestillt werden kann.

Frank Menschner

Mit dem Streckenflugvirus angesteckt - Frank bei seiner Streckenflugeinweisung

Die entscheidenden Zahlen auf dem Konto
Bericht Schatzmeister

Das Jahr 2015 eingeschlossen, bin ich nun seit fünf Jahren im Ehrenamt des Schatzmeisters für den Flugsportverein und für die Betreibung des Flugplatzes tätig. Jedes Jahr wurde viel gelernt, bewegt und noch weiter verbessert. Die Hoffnung durch Optimierung den zeitlichen Aufwand zu reduzieren, wurde aber oft durch neue Aufgaben und Baustellen verschiedenster Art nicht erfüllt.
Im letzten Winter kam speziell das Thema der europäischen Umstellung der Flugausbildung als große Aufgabe für den Luftsportverband Sachsen, in dessen Gremien ich zusätzlich intensiv tätig war.
Diese Kombination der Aufgaben für Verein, Flugplatz und Verband war eine große Belastung und vieles andere musste in dieser Zeit auf der Strecke bleiben. Mein persönliches Ziel für die nächsten Jahre (Ihr seht ich mache gerne weiter, aber auch freiwillige Nachfolger können sich bei mir gerne melden.) ist es die sogenannte „Work-Life-Balance“ richtig auszuloten.

Betreibung Verkehrslandeplatz
Ein weiteres Kapitel Flugplatzgeschichte unserer Fliegerstadt Kamenz wurde geschrieben mit dem Titel: „10 Jahre erfolgreiche Betreibung des Verkehrslandeplatz Kamenz durch den Verein Fliegerclub Kamenz von 2005 bis 2015“. Anlässlich dieses Jubiläums lud der Verein zu einer kleinen Feierrunde im Vereinsheim im März 2015 ein und nahm auch als Aussteller an der Kamenzer Gewerbemesse teil. In diesen 10 Jahren wurde auf dem Flugplatz Kamenz viel erreicht und wir haben uns zum sächsischen Vorzeigeobjekt der Verkehrslandeplätze gemausert. Zwar gibt es immer wieder kontroverse Diskussionen über die Notwendigkeit der kleinen Flugplätze in Sachsen, doch Kamenz, als gut funktionierendes Wirtschaftselement der Region und beliebter Flugplatz für Hobbyflieger, bekannt über die Grenzen von Deutschland hinaus, steht in einem sehr guten Licht. Viele Firmenansiedlungen, konstant hohe Flugbewegungen, Bau einer Solaranlage, Hallenneubauten und weitere Planungen zukünftiger Bauvorhaben zeigen ein überaus positives Bild.

Motiviert für die Zukunft - Schatzmeister Michael Lucas

Auch die Arbeit im Aufsichtsrat und die Zusammenarbeit mit dem neuen Geschäftsführer der Flugplatz Kamenz GmbH haben sich zu einem konstruktiven Miteinander entwickelt. Hier gilt es in nächster Zeit wichtige Fragen zur Neugestaltung des Betreibervertrages zu klären, Lösungen zu finden um den jährlichen Haushalt auszugleichen und ein damit verbundenes Thema mit dem jetzigen AVGAS Lieferanten anzugehen.

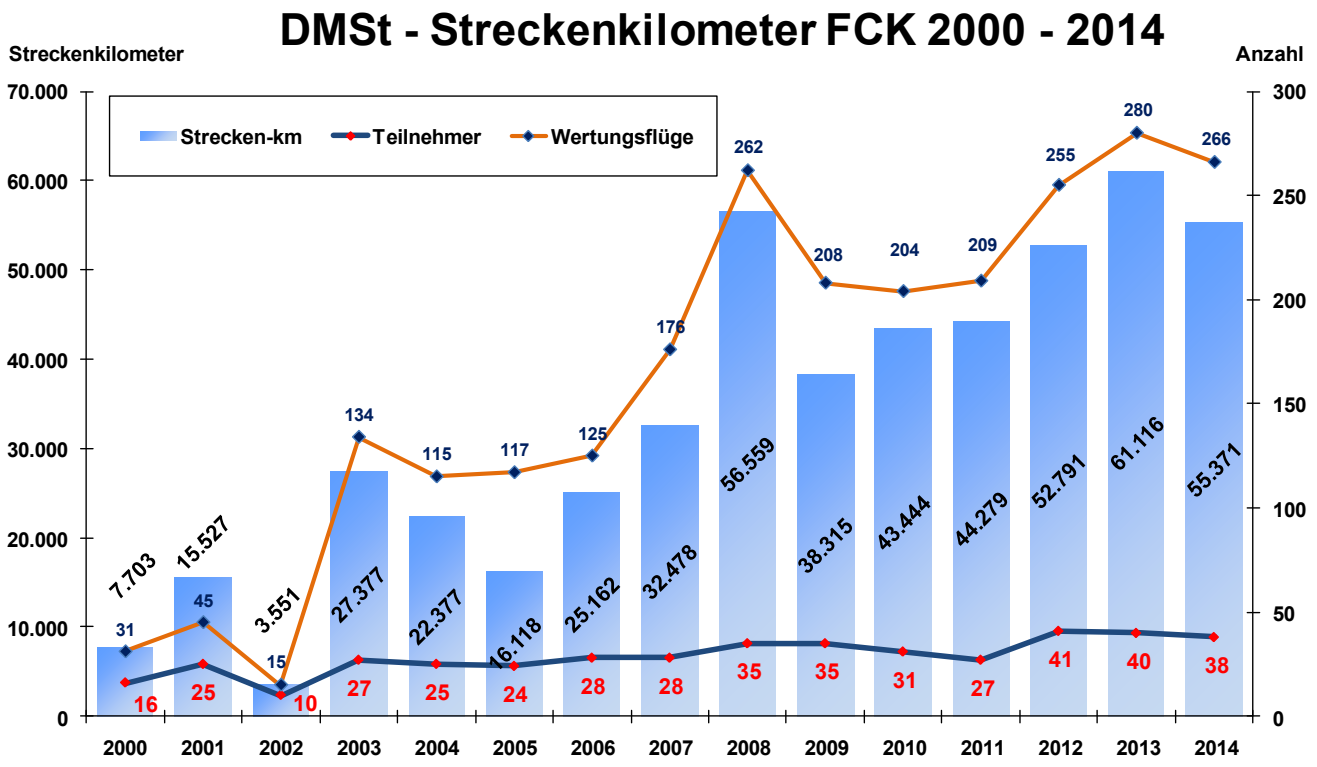
Flugsportverein
Die regelmäßigen „Handgriffe“ für die Schatzmeisteraufgaben im Verein sind eingespielt und dank einiger fleißiger Helfer eine überschaubare Aufgabe. Der Gesamthaushalt des Flugsportvereines war wie im Vorjahr stabil und die Einnahmen aus Fluggebühren waren auf ähnlich gutem Niveau wie im Vorjahr. Aufgrund von verschiedenen Kostensteigerungen (Erhöhung der Prüfgebühren durch SCO, Wegfall der Befreiung von Landegebühren für Flugschüler bis 18 Jahre seit 2014, zusätzliche Verwaltungsgebühren für Flugschüler im neuen EASA ATO Ausbildungsbetrieb des LSV SN) und vor allem für die notwendige Rücklagenbildung zur Erneuerung unseres gesamten Flugzeugparks in den nächsten Jahren wurden die Fluggebühren und die Ausbildungspauschale ab 2015 um rund 10 % erhöht. Positiv für unserer Sparkonto in 2014 waren der Verkauf von ausgemusterter Vereinstechnik (altes Wilgatriebwerk, Bocian D-3343) und einiger Spenden von Vereinsmitgliedern für neue Technik. Danke dafür.

Auffällig in den letzten Jahren ist die stetig gesunkene Bereitschaft unserer Mitglieder sich um das Abfliegen der Schnupperflüge zu kümmern. (Telefonate entgegennehmen, Liste ordentlich pflegen, Termine vereinbaren, usw.) Dazu wird es zukünftig vom Vorstand noch eine Entscheidung geben in welchem Maße wir dies als Verein weiterhin anbieten werden.

Dank der Unterstützung durch die Ostsächsische Sparkasse Dresden konnte wieder ein neues Funkgerät angeschafft werden. Wir freuen uns auf weiterhin gute Zusammenarbeit. Auch besteht die Notwendigkeit aufgrund der technischen Ablauffristen in den nächsten Jahren neue Fallschirme anzuschaffen, womit der Verein in 2014 und 2015 ebenfalls mit je einem neuen Schirm begonnen hat.

Unsere wichtigste und größte Aufgabe in den nächsten Jahren ist die Erstellung um Umsetzung eines Konzeptes für unseren Flugzeugpark. Ein wesentlicher Punkt darin die Schlepptechnik. In unsere beiden Wilgas wurde in letzter Zeit außergewöhnlich viel Zeit (Ein großes Dankeschön an die engagierten Schrauber.) aber auch Geld für Reparaturen und Ersatzteile investiert. Ich hoffe, dass wir hier wieder auf ein „normales“ Maß kommen und wir sollten uns ernsthaft die Frage stellen, wie viele schleppfähige Flugzeuge der Verein zukünftig betreiben will und muss, denn am Flugplatz gibt es nun auch andere Optionen für F-Schlepp die man als sinnvolle Ergänzung nutzen kann. Und für Ogar und Z-42 stellt sich die ähnliche Frage, wie lange wir die Flugzeuge noch mit vertretbarem Kosten- und Zeitaufwand erhalten können, und ab wann es Zeit ist durch Neuanschaffungen den Flugzeugpark grundlegend zu modernisieren.
Im Bereich Segelflug ist das Grundprinzip klar: „Austausch von Holz durch Plastik“. Die Preise für passende gebrauchte Kunststoffflugzeuge sind zum Glück überschaubar, so dass man hier auch kurzfristig erste Schritte gehen kann. Trotzdem muss alles zusammen unter einen Hut gebracht werden. Und neben den Flugzeugen gibt es ja auch noch unsere Vereinsgebäude, die in Schuss gehalten werden wollen. Hier ist wahrscheinlich in den nächsten Jahren eine Erneuerung der Warmwasseraufbereitung das größte Thema. Dieser gesamte Erneuerungsprozess wird uns mindestens die nächsten fünf Jahre beschäftigen. Ich bin gespannt wie wir diesen gemeinsam gestalten werden.

Michael Lucas | Schatzmeister



DMSt-Vereinswertung

DMSt-Deutschland Platz 40 von 642 Vereinen
DMSt-Sachsen Platz 2 von 16 Vereinen

#	Punkte	Club	km	Flüge	Piloten
1	91.718	Aeroteam Klix	77.356	271	34
2	66.433	FC Kamenz	55.371	266	38
3	57.762	Riesa-Canitz	53.888	216	26
4	40.607	AC Pirna	36.566	142	22
5	29.108	FC Grorüwa	23.356	93	18

OLC-Liga

Landesliga Sachsen Platz 1 von 15 Vereinen
Qualiliga Deutschland Platz 11 von 497 Vereinen

#	Punkte	Speed	Verein
1	72	2.669	FC Kamenz
2	50	1.981	AC Pirna
3	48	1.657	Görlitzer FSC
4	40	1.534	Langhennersdorf
5	22	1.245	Leipzig-Taucha

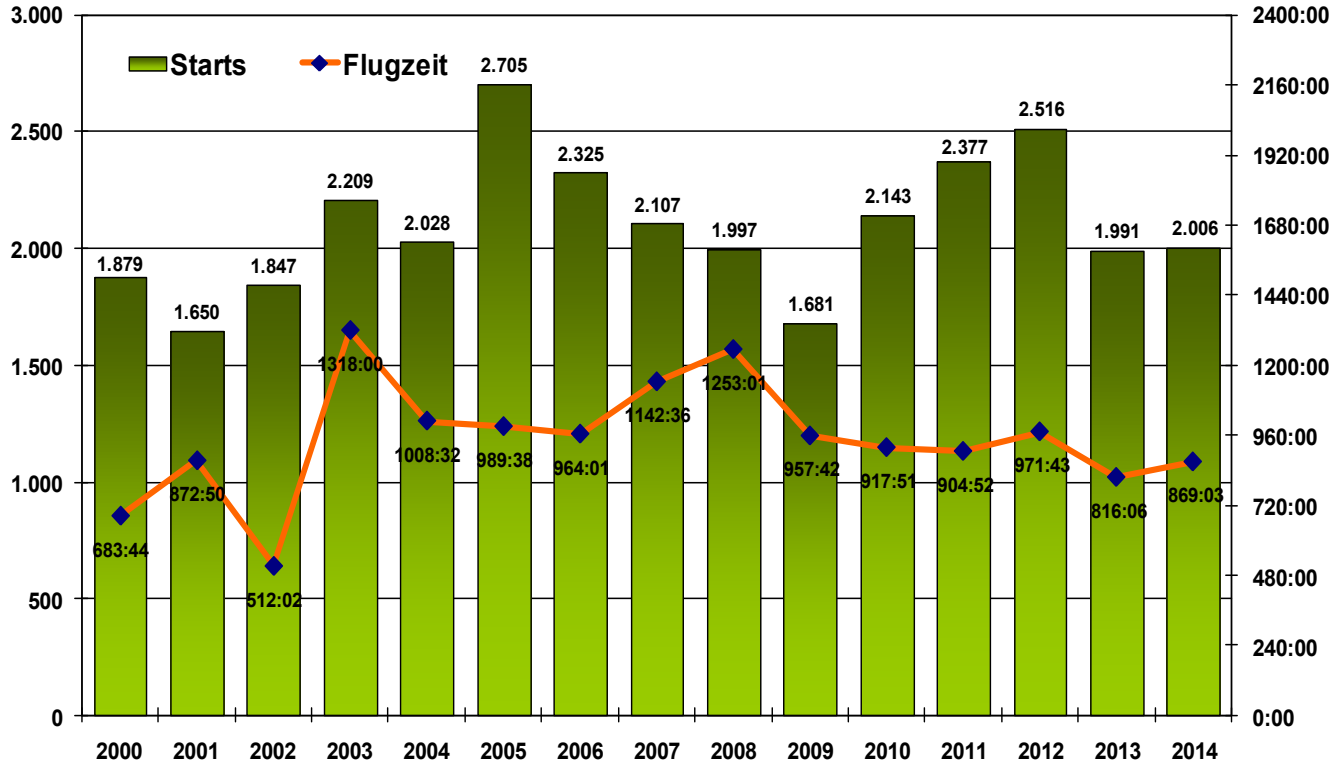
OLC Champion FC Kamenz (Summe der besten 6 Flüge) ☺ **Mitglied im OLC Förderverein**

#	Name	Summe	#	Name	Summe
1	Falk Wettig	3861	20	Steffen Lange	865
2	Florian Heilmann ☺	3802	21	Uwe Waurick	836
3	Tom Schubert ☺	3597	22	Rainer Trojan ☺	680
4	Max Heilmann ☺	3489	23	Oliver Theilig	641
5	Michael Lucas ☺	3099	24	Maria Wartmann	611
6	Karsten Hummitzsch ☺	2389	25	Olaf Heinze	528
7	Peter Simon ☺	1974	26	Frank Menschner	471
8	Wolfgang Dietz ☺	1966	27	Alexander Deutscher	448
9	Klaus Streichert ☺	1900	28	Anja Werberger	446
10	Robert Gärtner	1556	29	Ines Wettig	428
11	Lutz-Peter Kern	1513	30	Ralph Wettig	388
12	Wolfgang Ferner ☺	1438	31	Günther Engelhardt	250
13	Marcus Menge	1427	32	Ulrich Scheffler	241
14	Bernd Dunkel	1413	33	Silke Fähnrich ☺	238
15	Jens Pirzkall	1350	34	Sven Meißner	169
16	Andreas Gehb ☺	1240	35	Selina Lange	138
17	Tom Putzke	1167	36	Karin Hummitzsch ☺	133
18	Michael Hantke	1050	37	Jan Heelemann	108
19	Robert Mammitzsch	937			

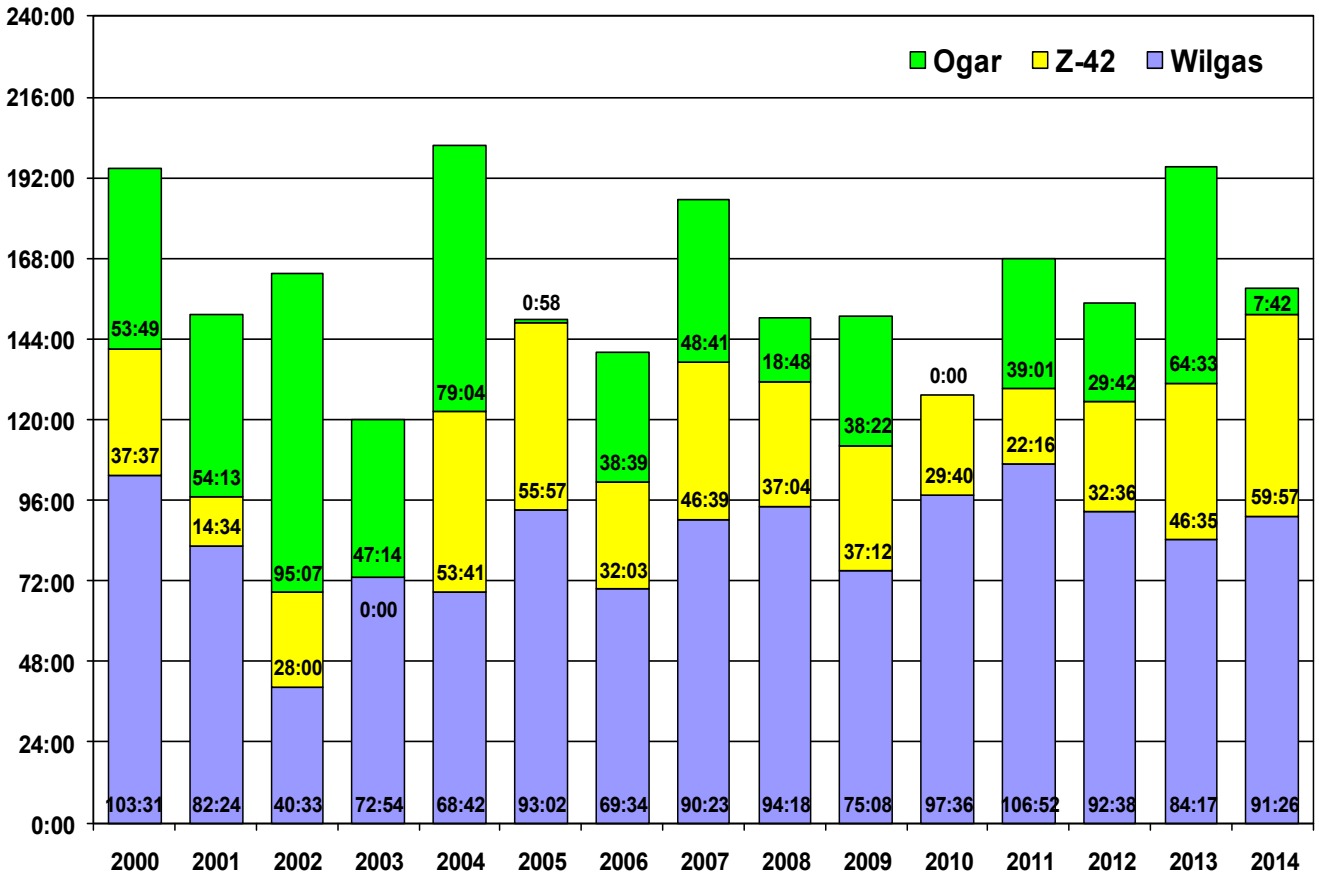
Übersicht Flugzeiten und Starts Vereinsflugzeuge FCK und LSG								
	Flugzeugtyp	Kennzeichen	Flugzeiten in Stunden			Anzahl der Starts		
			2013	2014	Änderung	2013	2014	Änderung
Segelflug	Bocian	D - 3513	77:31	119:51	42:20	502	824	322
	Bocian	D - 3343	82:13	00:37	-81:36	505	2	-503
	Bocian	D - 7093	01:01	54:27	53:26	3	294	291
	Summe Bocian		**160:45**	**174:55**	14:10	**1.010**	**1.120**	110
	Pirat	D - 1734	64:55	65:05	00:10	77	78	1
	Pirat	D - 1695	42:06	28:17	-13:49	207	78	-129
	Pirat	D - 6728	39:16	66:54	27:38	80	148	68
	Pirat	D - 7794	50:37	43:05	-07:32	119	107	-12
	Summe Pirat		**196:54**	**203:21**	06:27	**483**	**411**	-72
	Junior	D - 7534	82:02	118:14	36:12	151	199	48
	Puchacz	D - 7116	91:14	115:32	24:18	261	174	-87
	Foka 4	D - 2231	12:56	28:16	15:20	9	13	4
	Cobra	D - 6307	19:34	25:52	06:18	9	15	6
	LS 1d	D - 0489	77:31	72:49	-04:42	18	30	12
	LS 4a	D - 1598	175:10	130:04	-45:06	50	44	-6
	Summe Segelflug		**816:06**	**869:03**	52:57	**1.991**	**2.006**	15
Motorflug	Wilga	D - EWBG	31:05	32:46	01:41	287	296	9
	Wilga	D - EWRZ	53:12	58:40	05:28	371	469	98
	Summe Wilgas		**84:17**	**91:26**	07:09	**658**	**765**	107
	Ogar	D - KFCK	64:33	07:42	-56:51	123	27	-96
	Z 42	D - EWNO	46:35	59:57	13:22	108	136	28
	Summe Motorflug		**195:25**	**159:05**	-36:20	**889**	**928**	39
Summe Segelflug und Motorflug			**1011:31**	**1028:08**	16:37	**2.880**	**2.934**	54

Übersicht Flugzeiten und Starts privater Segelflugzeuge von Vereinsmitgliedern FCK								
	Flugzeugtyp	Kennzeichen	Flugzeiten in Stunden			Anzahl der Starts		
			2013	2014	Änderung	2013	2014	Änderung
Segelflug privat	LS 1d	D-0439	99:34	107:07	07:33	25	27	2
	Foka 5	D-2207	41:02	27:18	-13:44	19	7	-12
	Jantar Std. 3	D-2287	47:36	66:48	19:12	19	23	4
	Jantar 2b	D-2497	89:48	108:32	18:44	24	30	6
	Jantar Std.	D-4157	15:55	24:21	08:26	15	13	-2
	LS 4a WL	D-8031	48:14	71:10	22:56	13	27	14
	Jantar Std. 3	D-9609	140:15	101:07	-39:08	35	22	-13
	LS 3a	D-6557	110:51	67:47	-43:04	24	19	-5
	HPH 304 C	D-9951	74:05	86:50	12:45	29	52	23
	3xCharter SF	D-XXXX	241:41	90:39	-151:02	53	24	-29
Summe Segelflug privat			**909:01**	**751:39**	-157:22	**256**	**244**	-12

Starts und Flugzeiten Segelflug FCK und LSG 2000 - 2014



Flugzeiten Motorflug FCK 2000 - 2014



Ergebnisse DMSt Sachsen 2014

Clubklasse (170 Piloten)		
#	**Name**	**Summe**
4	Florian Heilmann	2047
6	Max Heilmann	1947
12	Falk Wettig	1715
13	Tom Schubert	1707
21	Marcus Menge	1340
31	Peter G Simon	1148
42	Jens Pirzkall	996
46	Wolfgang Dietz	951
56	Rainer Trojan	765
60	Robert Gärtner	699
65	Michael Hantke	622

Standardklasse (45 Piloten)		
#	**Name**	**Summe**
9	Michael Lucas	1599
13	Tom Schubert	1146
15	Lutz-Peter Kern	1144
24	Wolfgang Ferner	803
25	Max Heilmann	682
26	Andreas Gehb	646
27	Steffen Lange	634
29	Alexander Deutscher	547
30	Bernd Dunkel	506
44	Michael Hantke	69

15m Klasse (20 Piloten)		
#	**Name**	**Summe**
5	Andreas Marko	1457
11	Klaus Streichert	1082

Offene Klasse (22 Piloten)		
#	**Name**	**Summe**
4	Falk Wettig	1990
6	Karsten Hummitzsch	1859
20	Robert Mammitzsch	272
21	Olaf Heinze	135

Rangliste (Besten drei Flüge, 283 Piloten)		
#	**Name**	**Summe**
12	Max Heilmann	2117
13	Falk Wettig	2096
19	Florian Heilmann	2047
25	Karsten Hummitzsch	1859
36	Tom Schubert	1707
41	Michael Lucas	1599
50	Andreas Marko	1457
58	Marcus Menge	1340
80	Peter G Simon	1148
84	Lutz-Peter Kern	1144
90	Klaus Streichert	1082
100	Jens Pirzkall	996
104	Wolfgang Dietz	951

Frauenwertung (15 Piloten)		
#	**Name**	**Summe**
5	Maria Wartmann	523
7	Ines Wettig	428
8	Anja Werberger	340
9	Silke Fähnrich	189
12	Karin Hummitzsch	114

Junioren Clubklasse (49 Piloten)		
#	**Name**	**Summe**
2	Florian Heilmann	2047
3	Max Heilmann	1947
15	Robert Gärtner	699
20	Maria Wartmann	523
22	Tom Putzke	398
24	Anja Werberger	340
35	Sven Meißner	135
45	Selina Lange	82

Mannschaft Junioren (25 Mannschaften) Junioren Team 1 erreichte auf Bundesebene Platz 33 von 751 Mannschaften		
#	**Mannschaft**	**Summe**
1	Max Heilmann, Florian Heilmann, Alexander Deutscher	2208
8	Tom Putzke, Robert Gärtner, Anja Werberger	1020
14	Maria Wartmann, Jan Heelemann, Sven Meißner	429

Mannschaft Club-/DoSi-Klasse (80 Manns.)		
#	**Mannschaft**	**Summe**
2	Max Heilmann, Florian Heilmann, Marcus Menge	2294
8	Falk Wettig, Tom Schubert, Peter Simon	1739
17	Jens Pirzkall, Ines Wettig, Tom Putzke	1312
29	Michael Lucas, Bernd Dunkel, Wolfgang Dietz	1088
31	Robert Gärtner, Frank Menschner, Rainer Trojan	969

Leistungsabzeichen 2014

Robert Gärtner:	Silber C am 02.07.14
Karin Hummitzsch:	Silber C am 08.06.14
Maria Wartmann:	Silber C am 08.08.14
Anja Werberger:	Silber C am 25.05.14
Alexander Deutscher:	300 km Streckendiamant 08.08.14
Florian Heilmann:	Gold-C erteilt am 24.11.14

Mitgliederentwicklung im Verein

Unser Verein hatte zum 01.01.2015 141 eingetragene Mitglieder.

Neue Mitglieder im Verein

Name	Mitgliedsstatus
Magdalena Drechsler	Kind
Anton Melzig	Kind
Clemens Bernhardt	Flugschüler Segelflug
Johannes Ziesch	Flugschüler Segelflug
Marius Kallenbach	Flugschüler Segelflug

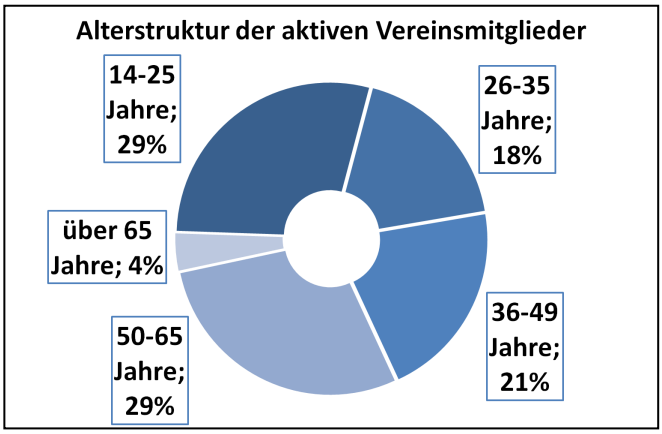
Änderungen im Mitgliedsstatus

Name	Statusänderung
Paula Gärtner	von Kind zu Flugschüler SF
Klaus Streichert	von fördernd zu ordentlich
Andreas Marko	von fördernd zu ordentlich
Daniel Meißner	von ordentlich zu fördernd
Amir Ali Akbari	von ordentlich zu fördernd
Kai Büttner-Lucas	von ordentlich zu fördernd
Christian Teich	von Flugschüler SF zu fördernd
Sophie Sebastian	von Flugschüler SF zu fördernd

Ausgetretene Mitglieder:

Harald Stehr, Peter Simon, Eric Standfuß, Thomas Wolf, Harald Müller, Lars Fähnrich, Elisa Fähnrich, Ellen Urban, Theresa Mittendorff, Martin Mittendorff

Mitgliedsstatus	Anzahl	Änderungen in 2014		Anzahl
	2014	plus	minus	2015
Ehrenmitglied	2	0	0	2
Fördernd	56	5	8	53
Kind	8	0	1	7
Ordentlich / aktiv	80	6	9	77
davon Modellflug	15	0	0	15
davon Flugschüler	19	3	6	16
Summe	**146**	**5**	**10**	**141**



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
- Anja Werberger: Jugendleiterin

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!