Kamenzer Luftpost

Das Ziel Lizenz

Maximilian, Christian und Philipp berichten

Südhalbkugel

Florian und Max in Australien und Südafrika

L“Air“woche

Gemeinsam auf großen Strecken

Urlaub

Segelfliegen in Schweden

FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

16. Jahrgang 2016

Der Wunschzettel ist gut gefüllt

Seit dem Sommer 2013 fliege ich jetzt im Fliegerclub Kamenz. Das tolle Vereinsleben und die Möglichkeit immer gut in die Luft zu kommen sprechen für sich. Auch an Abenden und regnerischen Tagen lässt sich hier immer etwas erleben.

Zum Segelfliegen bin ich durch das berufliche Schulzentrum in Freital gekommen und dadurch letztendlich auch in den Fliegerclub. Die Schule bietet eine luftfahrtspezifische Fachrichtung im Abitur an. Man erlernt die theoretischen Inhalte der Segelfluglizenz in der Schule. Dies hat den Vorteil, dass man sich am Wochenende nur auf den praktischen Teil, das Fliegen, konzentrieren kann. Insofern es die Zeit zulässt, bin ich so viel wie möglich auf dem Flugplatz, um zu fliegen. Dies ist in Kamenz, dank der guten Betreuung durch die Lehrer und die vorhandene Infrastruktur problemlos möglich.

Mit großen Plänen kurz vor der Lizenz

Mich fasziniert am Fliegen, dass es die perfekte Mischung zwischen sportlichen Ehrgeiz, Spaß und Entspannung darstellt. Um lange Strecken überwinden zu können, benötigt man den gewissen sportlichen Ehrgeiz. Auf der anderen Seite kann man beim Fliegen eine Menge Spaß haben und in gewisser Weise sich entspannen.

Darum versuche ich so schnell wie möglich meine Lizenz zu bekommen, was im Lauf der Saison geschehen soll. Danach stehen die nächsten Ziele aber auch schon fest. Nach der Lizenz stehen die Umschulung auf andere Flugzeuge wie LS1/LS4 sowie die Gastfluglizenz bei mir ganz oben dem Wunschzettel. Dadurch erhoffe ich mir meine Begeisterung für das Fliegen mit anderen teilen zu können und tolle Momente im Streckensegelflug zu erleben.
Vielleicht auch mal ein wenig Wettbewerbsluft schnuppern, mal sehen was dieses schöne Hobby für mich noch so bereithält. Ich bin jedenfalls gespannt und kann es kaum erwarten in der nächsten Saison meine gesteckten Ziele anzugehen!

Phillipp Gräser

Kadertraining in Zwickau

Ich packe mein Auto und nehme mit: Schleppstange, Flächenrad, Putzzeug, Fallschirm, Bordbuch und das Flugzeug! Die Reise geht in das 160 Kilometer entfernte Zwickau, zum Sommertraining des Junioren-Kader Sachsens und bereits der Radiowetterbericht verheißt fünf gut fliegbare Tage.

Mittwoch, 13.Mai 2015: Kurz vor 10 Uhr stand sie da, die LSF ist fertig aufgerüstet, durchgecheckt und wartet auf den Start in den Erzgebirgshimmel. Regionale Osterweiterung steht auf dem Programm, mit dem Ziel in Sebnitz zu wenden. Geflogen wird im 4er-Team bestehend aus Tom Schubert (B1) und zwei Junioren aus Schwarzheide bzw. Riesa. Kurz nach dem Start, die erste Ernüchterung oder Erfahrungspunkt: Auch eine LS4 möchte in die Thermik gelenkt und dort geführt werden. Zeitiges Auskuppeln spart zwar wertvolle Schleppzeit, erschwert jedoch auch das Katz-und-Maus Spiel mit der Schwerkraft. Die Kameraden zeigten jedoch Verständnis, warteten und es konnte gemeinsam losgehen.

Malerisch gezeichnete Wolken zeigten den Weg über das Erzgebirge nach Osten. Schnell war der Hauptkamm erreicht und ein Blick nach Sebnitz sagte uns, dass es nach Norden hin abtrocknet. Zwickau ist außerhalb der Komfortzone. Also lieber weiter nach Osten, dem guten Wetter folgen und Neuland entdecken!
Etwa südlich von Ceska-Lipa, 150 Kilometer von Zwickau weg, war es Zeit mit dem Heimweg zu beginnen. Ein Missverständnis lässt das Team zerfallen, trotzdem muss es zurückgehen, das Wetter wird schlechter.

Die vormals guten Wolken reichen nun nicht mehr aus, um das Eigensinken zu kompensieren, viele Sprünge und Lücken tun sich auf. Vor uns entfaltet sich die Pultscholle des Erzgebirges. Im Briefing wurde gesagt: „Also so 1500 m sollte man schon für den Sprung, auf den Erzgebirgskamm haben“. Zieht man davon noch die Geländehöhe ab ist es eine gute Faustregel um auf der deutschen Seite wenigstens eine Option zu haben, falls der erste Thermikanschluss schief geht.

Neue Eindrücke sammeln über dem Erzgebirge

Genau von dieser muss nun Gebrauch gemacht werden, mit negativem Ausgang. Geteiltes Leid ist halbes Leid, das Team findet sich über einem guten Landefeld wieder. Es sind noch fast

100 km bis Zwickau. Doch ohne eine Option auf der Hand heißt es erstmal warten. Kleiner Trost. Die Autofahrer, im Stau auf der A17, kommen auch nicht schneller voran.
Eine halbe Stunde ist vergangen, da lässt der Hauptkamm völlig bizarr aussehende Wolken entstehen, das Variometer schlägt an, der Heimweg kann weitergehen. Wie von Geisterhand getragen, geht es immer weiter hinauf. Kein Kreis, nur geradeaus seitlich an den Wolken vorbei bis auf 2000m. Der Heimweg ist gesichert. Unglaublich. Am Fichtelberg lösen wir das Team auf. Ich fliege zurück nach Zwickau. Getragen und gelenkt von einer guten Spur, wird die verbliebene Höhe nochmal für einen kurzen Luftbesuch der Göltzschtalbrücke, Greiz sowie Südthüringen genutzt. Pünktlich zum Abendbrot erreicht die LSF wieder den Zwickauer Erdboden. Für die Statistik: 420 Kilometer; Flugzeit: 7:25 h.

Ein erfolgreicher Tag geht zu Ende

Auch an den nächsten 4 Tagen zeigte sich das Wetter von seiner fliegbaren Seite, mit schönen Erlebnissen. Am Ende der Woche stehen 5 Flüge und 27 Stunden Flugzeit im Flugbuch. Es gibt noch so viel zu erzählen: Vom Kampf gegen Windräder, dem verschwitzten Blick auf das Naumburger Altstadttreiben oder der Magie von Konvergenzen. Doch warum nur davon berichten? Rein ins Flugzeug und selber erleben!

Robert Gärtner

Die Symbiose mit der Natur

An diesem Sonntag im November sollte die Winterwartung am Mittelstück der D-7794 beendet werden. Was wir dank Christian´s Hilfe auch geschafft haben. Nach der Kontrolle des Innenraumes und verschließen der Handlochdeckel, meldete sich das Telefon zu Wort. Daniel Steglich ist am Apparat. Er geht Hangfliegen und fragt ob ich mitkommen möchte. Ich ging durch das geöffnete Rolltor der Werkstatt und wagte einen Blick nach draußen. Die warme Außenluft, die die über Nacht abgekühlte Werkstatt langsam erwärmt, sagt mit eindeutig: Gute Idee. Also mache ich mich schnell auf den Weg. Auf dem Flugfeld am Hutberg angekommen tauschen wir uns über die Windrichtung und Windstärke aus (leicht abgeflauter Nordwestwind).
Nach meiner anfänglichen Skepsis, am richtigen Hang zu sein, begutachten wir zu Fuß noch die Nordflanke (auch bekannt als Pietzschen´s Wiese) des Berges. Von dem abgeflauten Wind war da aber nichts mehr zu spüren. Also zurück zur Schneise! Ein bis zu 40° abfallender Hang mit einer baumfreien Fläche von etwa 15m Breite und 25m Länge, in der das Flugzeug in die Luft geworfen wird. Die erhöhte Windgeschwindigkeit und der abfallende Hang sorgen dafür, das der Segler die Schneise in Höhe der goldgelb gefärbten Baumwipfel verlässt. Jetzt geht es an der Waldkante, welche die Front zum anliegenden Feld bildet, mit dem von ihr abgelenkten Wind aufwärts. Der über Lückersdorf kreisende Adler markiert den Bart, in den wir uns mit einreihen. Nach der sich anschließenden Luftakrobatik und den Flügen über das im Tal liegende Dorf, kämpft man sich mit Hilfe der Hangwalze wieder an die soeben beschriebene Baumreihe heran. Oft wird mein 580g schwerer Gleiter allein durch die kräftigen Böen wieder an den Hang gedrückt. Erst da taut Daniels GFK-Kunstflugsegler richtig auf und saust von einem Looping in die nächste Rolle um sich mit einem anschließenden Turn wieder Richtung Erdboden zu stürzen. Der Wind verliert wieder an Kraft und mein Segler bewegt sich auch wieder ein paar Meter vorwärts. Das Flugzeug, mit einer Spannweite von 1,70m reflektiert majestätisch in großer Höhe die Sonne.
Zwei neugierige Falken schauen vorbei, um dieses Gerät, welches ohne einen Flügelschlag immer wieder an Höhe gewinnt, zu begutachten. Daniel war zu diesem Zeitpunkt leider schon am

Im Hangaufwind am Hutberg

Abrüsten. Die Vögel schöpfen so langsam vertrauen in das Flugzeug und so surrten wir nun die Waldkante zu dritt entlang um mit größtmöglicher Höhe wieder in Richtung Tal zu fliegen. Zwei UL-Flugzeuge aus Brauna störten die angenehme Ruhe nur kurz, als sie in Gipfelhöhe recht nah am Berg vorbei schipperten.
Diesen wunderschönen Flug musste ich aufgrund auftretender Nackenschmerzen., nach ca. 1 Stunde und 45 Minuten mit einer butterweichen Landung in den noch jungen Rapspflanzen beenden. Ich hob den Flieger aus dem grün und ging bergauf zurück zum Auto. Beim erklimmen des Hanges flüstert die Sucht: „ Wirf den Segler erneut in den Hangaufwind, für noch einen so einen ausgedehnten Flug.“ Jedoch siegte die Vernunft und ich ging mit den schönen Erinnerungen nach Hause. Es ist schon beeindruckend mit welch einfachen Mitteln man so viel Freude aus der Natur schöpfen kann ohne sie zu belasten.

Frank Menschner

Die Jugend zwischen Gummistiefelweitwurf und Meisterschaft

Ein großartiges Jahr mit euch geht zu Ende, aber zum Glück steht die neue Saison schon wieder vor der Tür. Als erstes möchte ich euch unsere Neulinge vorstellen. Markus Preibsch, Robin Böhm und Pascal Schiffner sind alle drei Teilnehmer vom letzten Airlebniswochenende. Auch wenn zwei von den Jungs ihr „Abitur mit Lizenz“ in Freital gestartet haben, hat doch dieses Wochenende sie in ihrer Entscheidung sehr bestätigt. Es freut mich sehr, dass wir unser Konzept für das Airlebniswochenende wieder erfolgreich umsetzen konnten und es Früchte trägt. Dank vieler fleißiger Hände hatten wir ein wunderbares Wochenende. Ein großes Dankeschön an alle Helfer und ein besonderer Dank an Jens Freudenberg. Er hat uns 60 Minuten mit der Z-42 gesponsert und unsere drei Neulinge durften mit ihm in die Luft gehen. Das diesjährige Airlebniswochenende wird vom 10. bis 12. Juni stattfinden. Ich hoffe, dass wir wieder gemeinsam mit vielen Vereinsmitgliedern dieses Wochenende zu einem Höhepunkt in der Saison werden lassen können. Parallel zum Airlebnis waren Max und Florian Heilmann bei der Deutschen Meisterschaft Clubklasse in Zwickau. Florian flog sich als bester Junior durch seinen 7. Platz in die deutsche Nationalmannschaft der Junioren. Glückwunsch Flo!

Unsere Jugendleiterin Anja zieht positive Bilanz.

Für Florian ging es auch erfolgreich weiter, er holte sich den 1. Platz in der Westmünsterland - Meisterschaft und darf somit im August an der Deutschen Meisterschaft der Junioren in Marpingen teilnehmen.

Auch unsere anderen Junioren können auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Wir wurden in Sachsen Vizemeister in der Teamwertung, holten den 1. und 3. Platz in der Clubklasse, den 1. Platz in der Standardklasse und den 1. Platz in der Clubklasse Senioren. Max Heilmann wurde vom LSV Sachsen der Preis zum „Besten Sächsischen Junior“ überreicht und so ging es für ihn zum Fliegen ins wunderschöne Südafrika.

Maria Wartmann hat uns gezeigt, dass man als Frau richtig gut fliegen kann. Sie hat viele gelungene Flüge allein oder zusammen mit Blondi absolviert und kam auch in den Genuss ihrer ersten Außenlandung. Maria wurde Dritte in der Frauenwertung in Sachsen und erflog sich somit die Aufnahme in den sächsischen Kader. Gratulation! Neben Maria sind auch noch Florian und Robert im sächsischen Juniorenkader. Ich wünsche euch viel Erfolg in der nächsten Flugsaison und hoffe, dass sich auch noch weitere Kamenzer Jungpiloten mit der entsprechenden Motivation und etwas Glück im nächsten Jahr in den Kader fliegen.

So, genug geprahlt, wir hatten natürlich auch viel Spaß in dieser Saison. Zum Beispiel zum jährlichen Landesjugendvergleichsfliegen, welches 2015 in Klix stattfand. Wir, die Helfer, haben alles gegeben, um unsere vier Piloten tatkräftig zu unterstützen. Am Ende reichte es leider nur zum dritten Platz in der Mannschaftswertung und wir konnten unseren Titel nicht verteidigen. Aber ich bin mir sicher, dass 2016 unser Jahr wird und wir den Pokal wieder zurück gewinnen können. Neben dem Fliegen war es auch toll, viele alte Gesichter wieder zusehen und ein cooles Wochenende gemeinsam zu verbringen.

Zum Ende der Saison hat die Jugendgruppe noch den Landewettbewerb organisiert. Wir waren eine total gemischte Truppe und ich finde es toll, wie gut der Spaßwettbewerb bei allen ankam. Zu Beginn des Wettbewerbs durfte jeder selber beweisen, wie gut man das Segelflugzeug am Lande-T aufsetzen lassen kann. Danach wurden die Gummistiefel in verschiedenen Varianten in die Luft gebracht. Leider haben manche das Spiel nicht ganz verstanden und der Stiefel flog mehr hoch als weit. Tja, ihr habt beim nächsten Mal wieder die Chance und kommt dann sicher weiter als süße 12,20m! Den meisten Spaß machten allerdings die Teamspiele. So wurde um die Wette Jenga und Eierlauf gespielt und eine Spielfigur von Mund zu Mund mit Hilfe einer Spaghetti befördert. Die lustigen Beweisfotos gibt es auf unserer Webseite zu sehen.

Ich freue mich schon auf die nächste Saison und auf viele lustige Abende zusammen im Fliegerclub. Ich wünsche euch allen viel Erfolg beim Erreichen eurer persönlichen und fliegerischen Ziele.

Anja Werberger

Ein weißes Stück Plastik zu Weihnachten

Wünschen darf man sich alles, ob es in Erfüllung geht ist eine andere Sache. Manchmal erfüllen sich jedoch die langgehegten Träume schneller als gedacht und geäußerte Ideen werden Realität. So kam es, dass der Weihnachtsmann pünktlich zu unserer Weihnachtsfeier für drei bekannte Gesichter des Vereins wohl ein Geschenk der besonderen Art vorgesehen hatte. Ein Jantar Std. 3 aus Riesa-Canitz mit dem Namen "3W" rollte auf unseren Hof und mit diesem die neuen überglücklichen Besitzer. Wir wünschen Ihnen damit wundervolle Erlebnisse und immer eine sichere Landung.

Alex, Purzel, Robert - Die neuen Himmelsstürmer

Für die Lizenz zum ersten Mal allein auf Strecke

Nachdem ich im Winter voller Freude und Erleichterung die Theorieprüfung bestanden hatte, freute ich mich schon auf meinen ersten, richtigen Streckenflug. Ich wollte diesen so bald wie möglich fliegen. Dennoch musste ich mich noch eine Weile gedulden. Denn zunächst einmal benötigte ich gutes Wetter für die Streckenflugeinweisung. Das perfekte Wetter stellte sich dann auch pünktlich zum Sommerlager ein. Dort konnte ich auf dem Flug von Kamenz nach Finsterwalde voller Freude und Enthusiasmus ans Werk gehen und gleichzeitig auch sehr viel von Karsten lernen.

Glückwunsch zur Lizenz

Am liebsten wäre ich im Anschluss sofort allein auf meine erste eigene Strecke gegangen. Petrus hingegen, hatte andere Pläne und ließ mich noch etwas ungeduldig warten. Das Wetter ließ es einfach nicht zu. Als Entschädigung konnten wir Flugschüler die Zeit gut nutzen und unsere F-Schlepp Ausbildung erfolgreich absolvieren.

Am 31.Juli 2015 sollte es dann endlich klappen, es kündigte sich gutes Wetter an und der Wetterbericht war vielversprechend. Bereist morgens um 7 Uhr begannen wir, die Flugzeuge startklar zu machen und alles vorzubereiten. Ich konnte es voller Anspannung fast nicht mehr erwarten, dass es nun endlich losgehen sollte.

Als letzter in der Startreihe machte ich mir noch so meine Gedanken, ob mein Flug von Kamenz nach Nardt und dann über Klix zurück nach Kamenz, wirklich gut gehen könnte, was man noch alles für so ein Flug beachten müsste und so weiter. Welche unvorhergesehenen Dinge könnten alle eintreten? Dennoch war ich voller Vorfreude. Um 12 Uhr ging es dann endlich los. Die Wilga schleppte mich direkt in die Thermik und kreiste ein. Nach 2 Kreisen klinkte ich dann aus und kreiste mich erst einmal hoch. Als ich dann die richtige Höhe erreicht hatte, flog ich zielstrebig in Richtung Nardt ab. Mein Ziel war es immer oben dran zu bleiben, dennoch klar unter den Wolken zu fliegen. Bis Nardt lief alles gut. Nur über dem Flugplatz Nardt war ein großes, blaues Loch. Nach all meinen Überlegungen hin und her, wollte ich nicht durch das große blaues Loch fliegen und meinen Flug damit vorzeitig in Nardt beenden. Also flog ich sofort weiter in Richtung Klix, verlor jedoch dabei rasch an Höhe. Nach kurzer Zeit befand ich mich nur noch in 700 Metern Höhe und bekam es ein wenig mit der Angst zu tun. Ich schaute mich vorsorglich schon mal um, wo man landen könnte und stellte fest, dass ich mich bereits über Königswartha befand. Plötzlich fand ich, wie vom Himmel geschickt, dort richtig gute Thermik, der Flieger stieg wieder und die Sorgen waren verschwunden.
Mit dieser Ausgangsposition konnte ich ohne weitere Mühe nach Klix weiter fliegen. Nachdem ich den Wendepunkt umrundete, war ich mehr als stolz auf mich und es ging wieder zurück nach Kamenz.
In einiger Entfernung sah ich eine Wolkenstraße in Richtung Heimat stehen, das einzige Problem war, dass ich für den nahen Segelflugsektor noch in viel zu großer Höhe flog.
Also den Piraten auf 120 km/h angedrückt, los ging es und im nu war ich wieder in Kamenz angekommen. Nachdem ich noch eine Weile am Platz Thermik geflogen war, landete ich nach 3 Stunden und 22 Minuten und 96,5 zurückgelegten Kilometern.
Ich war überglücklich, meine Strecke geschafft zu haben. Nun war alles gut gegangen und der Streckenflug war dann doch einfacher als ursprünglich erwartet verlaufen. Doch eines ist klar: Das ist natürlich nicht alleine mein eigener Verdienst.

Dass der Streckenflug so gut klappte, ist insbesondere auf das hohe Niveau unserer Flugausbildung hier im Fliegerclub und das Engagement vieler, gebündelter Kräfte hier in Kamenz zurückzuführen. Ich möchte mich an dieser Stelle deshalb insbesondere bei all meinen Fluglehrern und auch den anderen, erfahrenen Segelfliegern und Sportsfreunden im Verein recht herzlich bedanken, die mir allzeit mit Rat und Tat zur Seite stehen. Sie alle waren es, die mir all die Dinge beibrachten und mir damit das notwendige Rüstzeug lieferten, das ich für diesen Streckenflug benötigte. Dank und Anerkennung an alle Sportsfreunde, die ihr Wissen so voller Tatkraft an uns Jugendliche weitergeben.

Maximilian Fuchs

Voller Tatendrang für die nächste Saison

Kleiner Blick in die Vereinsgeschichte

Manch einem unserer Mitglieder ist bestimmt nicht bewusst, dass der Verein erst seit Ende 1996 im Besitz der Segelflughalle in Zschornau ist. In den Jahren 1975 bis 1990 wurde die Halle nur zeitweise angemietet und von 1991 bis 1996 das ganze Jahr. Betrug der Mietpreis von 1975 bis 1990 für die genutzten 7 Monate 950,- DDR-Mark im Jahr, so stieg sie 1990 auf 1896,- DM im Monat und ab 1991 sogar auf satte 2792,- DM für einen Monat! Dass dies für unsere Zukunft am Flugplatz Kamenz nicht gerade förderlich war kann sicher jeder verstehen. Aus diesem Grund arbeitete der Vorstand zwischen 1991 und 1996 mit einigen Tiefschlägen an dem letztendlich gelungenen Erwerb der Halle.

Doch wie sah das aber eigentlich vor 1975 aus? Der Fliegerklub der GST (vorher ASV) hatte am damaligen Militärflugplatz Kamenz keine eigene Halle. Doppelsitzer konnten gelegentlich in den Hallen der Flugzeug Reparatur Werft 24, des Lehrflugplatzes oder der Transportfliegerstaffel der Offiziershochschule untergestellt werden. Zivile Mitglieder des Vereins hatten allerdings keine Zutrittsberechtigung für diese Hallen. Alle anderen Flugzeuge mussten täglich von der damaligen Werkstatt auf der Macherstraße (dort steht heute die Schwimmhalle) durch die „Wache III“ (heute Ampelkreuzung neben dem Tower) auf den Flugplatz und wieder zurück gebracht werden. Da dies doch recht nervig war, wurde damals doch schon gern mal hinter der Werkstatt auf einem Feld (heute Standort des Heizhauses und Gartenanlage gegenüber BayWa) am Abend „außengelandet“ und damit der Transportweg erheblich verkürzt. Das gefiel natürlich einigen anderen Leuten nun auch wieder nicht und eine damalige Reaktion habe ich in alten Unterlagen gefunden und hier beigefügt. (siehe Beilage)

Um die ganze Sache zu entspannen wurde zwischen 1972 (Planungsbeginn) und 1975 (endgültige Fertigstellung und Beginn Mietverhältnis) in Zschornau die Halle errichtet. Dies geschah in Zusammenarbeit mit der damaligen LPG Milstrich. Sie hat das ganze finanziert und die Halle im Winter als Abstellhalle für Technik genutzt (gelegentlich wurde im Sommer Getreide zwischen unseren Flugzeugen gelagert). Die damaligen Mitglieder des Fliegerklub`s haben die Halle (mit Unterstützung durch Technik der LPG) errichtet und durften sie im Sommer nutzen.

Erst 1996 haben wir sie dann endlich für sehr viel Geld kaufen können und mittlerweile einiges daran saniert und umgebaut (Tore, Türen, Fenster, Wasseranschluss, Dach, Innenwände). Beim Fußboden kann man nicht von Sanierung reden, der war ja damals nicht fertig gebaut worden und wurde somit erst durch uns nun endlich fertig gestellt. Das hat auch noch einmal ordentlich Geld gekostet und es wäre doch schön wenn er nun nicht laufend mit Ölflecken oder anderen Dreckflecken verziert wird.

Ralph Wettig

Flucht nach Westen

Die Saison 2015 war gerade erst gestartet und natürlich schaute man wieder jeden Tag ins Wetter. Als dann bei einem Klick auf Samstag der ganze Bildschirm bunt wurde, kam doch ein bisschen Nervosität auf. Bei einem genaueren Blick fiel jedoch auf, dass Ostsachsen von den Buntstiften des „Wetter-Jetzt“ verschont blieb. Das war jedoch zunächst kein Grund zur Sorge, denn die Erfahrung zeigt, dass sich die Farben oftmals innerhalb weniger Stunden drastisch ändern können.

Tja, doch dieses Mal leider nicht! Mittel-, Süd-, West- und Norddeutschland sahen dagegen richtig gut aus. Schon am Mittwoch lief das Telefon heiß. Wo kann man starten, welchen Flieger nimmt man und welche Strecke ist wohl möglich? Fragen, die kurzfristig geklärt werden mussten. Als Startplatz kristallisierte sich schließlich Zwickau heraus. Zugegeben kein perfekter Ausgangspunkt, da immer noch auf der Wettergrenze, aber sicherlich machbar. Also kurzerhand Achim Lenk angerufen und dann hieß es für Benni Schüch aus Pirna mit LS8 und mich mit Jantar Std.3 ab nach Zwickau. Ankunft Freitag 19.00 Uhr. Schnell noch aufgerüstet und ein super Zimmer in Empfang genommen. Danach ging zum Pizzaessen mit den Zwickauern Jan und Lucy in die Stadt und gegen 23.00 Uhr ab ins Bett. Schließlich wollten wir ja rechtzeitig und auch fit am nächsten Tag aus den Federn. Die Aufgabendefinition verschoben wir auf den nächsten Morgen, da nicht klar war wie groß geflogen werden konnte.

Der Blick aus dem Fenster am Morgen gegen 7.30 Uhr machte schon Hoffnung. Die Wolken waren dann doch nicht so dicht wie erwartet. Also fix alle Modelle gecheckt, Wasser getankt und 11.30 Uhr straffte sich das Seil. Die Aufgabe war 614 Kilometer FAI durch Deutschland. Die erste Wende Ingelfingen, an der nordöstlichen Ecke vom Stuttgarter Luftraum, dann nach Bad Hersfeld und nach Hause.

Nach dem Ausklinken hatten wir 900m Basis über Grund. Also Abflug holen und mit Rückenwind auf den ersten Schenkel, immerhin 251 km. Leider stieg die Basis nicht an und so hatten wir bei Hof nicht mehr viel Luft unter den Flügeln. Mit Geduld und Nerven konnten wir dann doch weiter fliegen, allerdings musste ich dort leider dabei mein Wasser abwerfen. Der Rest des ersten Schenkels war unspektakulär. Es ging fix voran und wir waren gegen 14.00 Uhr in Ingelfingen.

Dann wurde es jedoch spannend. Benni traf die Bärte quer zum Wind sehr gut, ich dagegen hatte da meine liebe Müh und Not. Am Ende war er ca. 40 Kilometer vor mir. Landschaftlich war der Schenkel sehr reizvoll. Vorbei an Spessart und Rhön ging es bis an die westlichen Ausläufer des Thüringer Waldes. Der letzte Schenkel brachte für Benni auch keine Probleme mit sich und so konnte er 18.30 Uhr in Zwickau nach 660 Kilometern landen. Ich hatte dagegen noch eine ganze Menge Kilometer vor der Nase. Der letzte Schenkel entwickelte sich als Rennen gegen die Zeit. Das Ende schien 20 Kilometer westlich von Greiz zu sein, doch da konnte ich mich in einem ruhigen Abendthermikbart noch einmal retten und auf 1700 m klettern. Von da an ging es dann entspannt nach Zwickau.

Um 19:30 Uhr, nach 7 Stunden und 50 Minuten, setzte ich den Jantar zufrieden auf die Bahn. Ein Blick in den OLC zeigte was möglich war, immerhin fielen an diesem Tag 13 Tausender in Deutschland. Trotzdem sind wir mit unseren Flügen super zufrieden. Vielen Dank noch einmal an die Sportfreunde aus Zwickau, die uns wirklich bei allen Sachen halfen. Wir kommen auf jeden Fall gerne wieder.

Max Heilmann

Glücklich in den Sonnenuntergang

RZ oder Return to Zero – Die Macken einer alten Dame

Irgendwann Anfang Mai 2015. Ein herrlicher Tag und ich befinde mich nicht auf dem Flugplatz. Mit Britta, Jonathan und Magdalena bin ich per Fahrrad an der Elbe unterwegs. Muss auch mal sein. Plötzlich klingelt das Telefon. Dieters Nummer erscheint auf dem Display. Und ich habe schlagartig schlechte Laune.

Rückblende eins – 3 Tage vorher

„Wagen wir es?“ fragt mich Dieter und grinst. Ich nicke etwas unentschlossen. Egal, nach einem ausgedehnten Probelauf und einer Platzrunde in Kamenz gibt es eigentlich keinen Grund, die Wilga RZ nicht nach Klix zum Wettkampf zu überführen. Los geht's! Ein normaler Flug, herrliche Sicht. Soweit alles gut.

In Klix rollen wir lange bis zum Gatter. Der Motor im Leerlauf und ich schaue über die Motorhaube. Irgendwas gefällt mir nicht. Ich kann es aber auch nicht so richtig greifen. Wir stellen das Flugzeug ab, verankern es und gehen ein Bier trinken.

Das Triebwerk steckt voller Überraschungen

Zurück an die Elbe

„Hörst Du die Geräusche im Hintergrund?“ fragt mich Dieter etwas säuerlich. Ja, denke ich, klingt irgendwie nach Wilga. „Und was glaubst Du, warum ich jetzt Zeit habe dich anzurufen anstatt mit der Wilga zu schleppen?“, will er weiter wissen. Alles klar: Zweitausendzweihundert Umdrehungen pro Minute. Drehzahlprobleme. Ich bin bedient.

Rückblende zwei – 7 Monate vorher

Ich denke, es ist keine schlechte Idee, nach meiner ausgedehnten Russlandreise wieder mal auf dem Flugplatz vorbeizuschauen. Ich treffe Ralph und bezüglich meiner Frage nach den Wilgas tritt ein undefinierbarer Ausdruck in sein Gesicht. Obwohl, eigentlich weiß ich, was es bedeutet. Ist eigentlich nur eine Frage des Kennzeichens. „Die Romeo Zulu steht wieder mal.“ Das ist leider nichts Neues. Dieses Flugzeug, eine ziemlich alte Diva, hat uns in der Vergangenheit öfter vor Fragen gestellt. Immer wieder kam es zu Schwankungen der Motordrehzahl. Die Probleme schienen keinem Muster zu folgen. Was haben wir nicht alles versucht: Magnet geprüft, Zündgeschirr geprüft, Zündschalter geprüft. Nichts schien zu helfen. Immer wieder mal blieb die Startdrehzahl bei den besagten 2200 Umdrehungen hängen und immer wieder mal lief der Motor auf einem der beiden Zündkreise unrund. Und völlig unklar mal auf dem einen und dann wieder auf dem anderen Zündkreis. Zwischendurch aber auch Tage mit tadellosem Betrieb. Es schien unerklärlich. Allerdings stand im Winter 2014/2015 sowieso die Umstellung des Triebwerks auf anderes Motorenöl an. Da dies einen ziemlichen Eingriff bedeutet (d.h. alle Zylinder müssen runter), würde die Maschine zu Gerd Fiedler in seinen Betrieb gehen. Wir hofften das Problem dort klären zu können.

Wieder zurück an die Elbe

Die Aktion bei Air Service Fiedler hatte also diesbezüglich nichts gebracht. Und was wurde dort nicht alles getan: Grundeinstellung aller Ventile, Grundeinstellung beider Magnete und nochmalige Überprüfung des Zündgeschirrs. Den Kerzenwechsel konnte ich nun schon mit verbundenen Augen. Kurz, ein Sack voller Arbeit, was für Egbert und mich bedeutete, fast jedes Wochenende in Jahnsdorf zu sein, unterstützt von Ralph. Endlose Probeläufe mit den gleichen Ergebnissen. Geht, geht nicht, geht, geht wieder nicht. Return to Zero. Schimpfwörter waren gängiges Vokabular. Ich hatte den Eindruck, dass niemand mehr an den Erfolg glaubte. Immer öfter war zu hören: „Dann stellen wir sie eben weg!“ Aber uns von diesem Blechhaufen den Willen aufzwingen lassen? Am Ende war die Maschine wieder in Kamenz und Ostern 2015 verging mit Basteln und Probeflügen. Irgendwie hatten wir uns auch in die Idee verrannt, dass es an den Kerzen liegen müsste. Ein Trugschluss. Da lag Ralph mit seiner anderen Vermutung richtig. Zwischendurch noch ein Problem mit dem Generator aber das war ein Nebenkriegsschauplatz, der nur einen Tag dauerte. Die Nerven lagen blank. Und dann das Desaster in Klix. Die RZ konnte den Wettkampf nicht mitschleppen. Eine ziemliche Schlappe für das Schrauberteam. Das saß ich nun auf meinem Fahrrad an der Elbe und konnte gar nichts tun. Mist!

Später dann

Letztendlich brachte Klix aber den Durchbruch bei der Fehlersuche. Zumindest war langsam ein Muster erkennbar. Der erste Probelauf aus der Kalten war immer problemlos. Aber das warme Triebwerk abstellen und dann wieder Vollast beim Start: Problem da! Nachdem auch der Betrieb von Mario Scheiling in die Diskussion einbezogen wurde, ergaben sich nächste Schritte. Nochmal zwei Zylinder ziehen und die Zylinderwände anrauen. Die schienen zu glatt zu sein, so dass das warme Öl auf die Kerzen durchlaufen konnte. Es war unser letzter Versuch, unsere allerletzte Idee. Und es funktionierte! Nochmal zwei Wochen in Jahnsdorf und unsere alte Romeo-Zulu lief wie ein Uhrwerk. Ein unbeschreibliches Gefühl nach dem ersten Flugbetrieb ohne Störung.

Einen kurzen Schreck gab es noch als ich nach diesem Flugbetrieb zur Halle kam, sah ich Andreas Marko und Klaus Streichert mit bedenklichem Gesicht neben der geöffneten Motorhaube stehen. Mir schwante nichts Gutes. Aber das ist schon wieder eine andere Geschichte und hatte zum Glück nichts mehr mit der Zündung zu tun.

Michael Drechsler

„Die Fliegerei ist so schön, erzählt es ruhig weiter!“

Es ist wieder soweit. Wieder ist ein Ausbildungsjahr vorbei und ich möchte die Gelegenheit nutzen, euch einen kurzen Überblick über das Erreichte zu geben.
Im gesamten Jahr 2015 waren im FC Kamenz 19 Flugschüler für eine Ausbildung zum SPL und 3 Schüler zur TMG-Ausbildung gemeldet. Das hört sich erst einmal recht gut an, sind aber nur Zahlen aus der Statistik. Von den 19 SPL-Schülern

- wurden 4 neu in die Ausbildung aufgenommen
- 4 haben ihre Ausbildung erfolgreich beendet
- 4 haben leider ihre Ausbildung abgebrochen.

Von unseren 3 TMG-Schülern haben zwei die Ausbildung neu begonnen. Davon konnte eine Ausbildung erfolgreich beendet werden. Die Zweite ist eigentlich auch fertig, allerdings gibt es noch Klärungsbedarf mit der Behörde zum Thema Funknavigation. Die dritte Ausbildung läuft noch.
Somit starten wir in das Jahr 2016 mit 11 gemeldeten SPL-Flugschülern und einem TMG-Schüler.
Positiv zeichnet sich ein Zugewinn von 3 Schülern für die SPL-Ausbildung ab. Alle 3 Neulinge haben in diesem Winter aktiv an der theoretischen Ausbildung teilgenommen und werden sich hoffentlich in 2016 als ordentliche Mitglieder im Verein anmelden.
Zurück zum Ausbildungsjahr 2015. In der Ausbildung absolvierten wir im Verein 793 Windenstarts, 48 F-Schlepp-Starts und immerhin 125 Motorseglerstarts. Die Gesamtflugzeit in der Ausbildung betrug 208 Stunden. Möglich war das Ganze durch die Sicherstellung unserer Flugbetriebe von 24 Windenfahrern, 6 Schlepppiloten, 13 SPL-Fluglehrern, einem CRI-A und einem CPL (A). Wenn man die Zahlen so betrachtet, könnte man denken, dass wir keine Not bei der Sicherstellung unserer Flugbetriebe haben.
Dem ist leider nicht so, da von dem genannten „Personal“ dann doch nicht alle für mich planbar sind. Gründe sind hier vor allem in der Familie, dem Beruf und in meinen Augen auch manchmal in der persönlichen Bereitschaft Aufgaben zu übernehmen zu suchen. Alle wollen ja im Verein gleichbehandelt werden, zumindest, wenn es um die Flugzeugverteilung bei Hammerwetterlagen geht. Aber hinsichtlich der Dienstsicherstellung erreichen mich immer mehr Anfragen für Sonderregelungen. Das macht es irgendwie nicht einfacher.
Aber genug davon. Das Jahr 2015 war gekennzeichnet durch die komplette Umsetzung aller EU-Richtlinien unter dem Deckmantel unserer neu gegründeten ATO (auf Deutsch: zugelassene Ausbildungsorganisation). Natürlich ging nicht alles reibungslos vonstatten. Es war ein riesiger Berg an „Papierkram“ zu erledigen. Die Ausbildungsnachweise und das Ausbildungsprogramm wurden umgestellt und auch die gesamte Theorieausbildung musste den neuen Vorgaben angepasst werden. Ich glaube jedoch, dass wir alles ganz gut hinbekommen haben. Einige Schüler müssen allerdings Ihre Ausbildungsunterlagen noch in Ordnung bringen, um im Frühjahr in die neue Saison starten zu dürfen. Ich habe alle mehrfach informiert. Sollten dann immer noch geforderte Dokumente fehlen, müssen wir leider die Ausbildung unterbrechen. Ich hoffe nicht, dass es soweit kommt. Das Jahr 2015 war natürlich auch durch einen vollen Terminkalender gekennzeichnet. Ich möchte mich hier ganz herzlich bei allen bedanken, die es ermöglicht haben, unsere Lehrgänge sicherzustellen. Der Wettergott war uns leider nicht immer gnädig. Die Zeit wurde aber nicht vergammelt, sondern intensiv für die theoretische Ausbildung bzw. Wartungsarbeiten an unserer Technik und am Vereinsobjekt genutzt. Das war echt gut. Während der Lehrgänge wurde aber auch klar, dass der Verein zu wenige Windenfahrer hat. Deshalb wurde die Ausbildung auch in diese Richtung forciert. Diese Ausbildung konnte bis zum Saisonende leider nur ein Windenfahreraspirant erfolgreich beenden. Aber es wird in der kommenden Saison auf jeden Fall eine Verstärkung in dieser „Sparte“ geben.
Hier möchte ich noch einmal auf den Beschluss der Leitungssitzung vom Oktober 2015 verweisen. Es wurde festgelegt, dass alle Flugschüler ab dem 15. Lebensjahr mit einer Flugerfahrung von mindestens 30 Starts und absolvierter „A-Prüfung“ in der Flugausbildung, sich der Windenfahrerausbildung stellen müssen. Nur so werden wir auch in Zukunft eine Verteilung der erforderlichen Dienste auf die Schultern aller Mitglieder erreichen. Und das wollen wir ja auch alle, oder?
Ein Höhepunkt der vergangenen Flugsaison war auch das Landesjugendvergleichsfliegen in Klix. Am Start waren 28 Teilnehmer aus 8 Vereinen. Kamenz wurde vertreten durch Maria Wartmann (Platz 9), Philipp Gräser (Platz 10), Jan Heelemann (Platz 12) und Christian Delenk (Platz 15). Gemeinsam erkämpften sie in der Mannschaftswertung Platz 3. Nochmals Herzlichen Glückwunsch dazu!
Gestattet mir noch ein paar Worte an unsere Schüler. Da wir als Verein der ATO des Luftsportverbandes Sachsen untergeordnet sind, müssen wir einige notwendige Daten digital erfassen, wie die Ergebnisse der theoretischen Prüfungen. Seit der ATO Einführung werden die Vereine von der Behörde darüber leider nicht mehr informiert. Somit fehlt mir manchmal der zeitnahe Überblick über eure Erfolge. Eine entsprechende Info von den Schülern wäre sehr hilfreich.
Ich hoffe euch einen Überblick über das Ausbildungsjahr 2015 vermittelt zu haben, verbunden mit der Hoffnung auf eine gute Saison 2016 mit vielen Erfolgen und natürlich unfallfrei.

Als letztes noch ein Aufruf an alle:
Werbt in eurem Bekanntenkreis für den Flugsport. Wir brauchen unbedingt neue Flugschüler um als Verein in Zukunft bestehen zu können. Die Fliegerei ist so schön, erzählt es ruhig weiter!

Karsten Hummitzsch

Ausbildungsleiter Karsten: Nachwuchs ist unser wichtigstes Gut!

Das erste Mal außengelandet

Im Juli 2014 war es endlich soweit - ich hatte meine langersehnte Segelfluglizenz in der Hand. Damit war auch mein größtes Ziel, welches ich drei Jahre lang verfolgt hatte, geschafft. Nun kam aber auch unausweichlich die Standardkrise eines jeden Junglizenzers bei mir an: Lizenz, und dann? Im darauffolgenden Jahr habe ich mir also wieder viele neue Ziele gestellt, die es zu erreichen galt: 300km Strecke fliegen, mich für den Kader qualifizieren, die Umschulung auf LS4 und Foka machen. Das war der Plan. Um diesen wahr werden zu lassen folgte auch gleich im Mai die Teilnahme am Streckenfluglehrgang. TopMeteo versprach bestes Wetter: Cumulanten ohne Ende und 4m-Bärte. Es sollte also nichts schief gehen können, um den ersten schönen Streckenflug des Jahres zu machen. Leider war ich aber nicht die Einzige, die auf die Idee kam, genau an diesem Tag auf den Flugplatz zu fahren - und gerechterweise bekamen die als erstes ihr Flugzeug zugeteilt, die schon den ganzen Lehrgang über da waren. Und so verschwanden meine geliebten Streckengeräte wie Pirat oder Junior immer weiter aus meiner Bildfläche, bis nur noch eines blieb: Der Bocian! Über den vorangegangenen scherzhaft gemeinten Spruch von Alex, wir könnten ja zu zweit Bocian fliegen, konnten wir nun nicht mehr lachen. Nun also war es der Bocian, mit dem wir nun zu zweit unsere Strecke flogen. Geplant hatten wir 200 Kilometer. Über Finsterwalde, Peitz und Klix sollte es dann wieder zurückgehen. Pünktlich um 11.00 Uhr ließen wir uns von der Wilga in die Luft schleppen, und fanden dort gleich den ersten Bart. Die Basis lag bei einer Höhe von 1200m, mit der wir dann auch Richtung Finsterwalde abflogen. Auf dem ersten Schenkel begegneten wir wieder unserer LS4 und LS1, die uns dann auch bis Finsterwalde begleiteten. In Finsterwalde wendeten wir dann, und gaben die Führung wieder an die LS4 ab, dessen Team weiter gen Westen fliegen wollte. Richtung Peitz hob sich die Basis dann auf 1500m, und wir segelten entspannt rüber zum Kraftwerk, während Alex kurz einen Mittagsschlaf hielt. Das Kraftwerk sollte dann nochmal eine gute Ausgangshöhe bieten, um den Weg nach Klix anzutreten. Das tat es auch und katapultierte uns auf eine Höhe von 1600m. Dann drehten wir uns Richtung Süden, und siehe da - keine Wolke war mehr da. Einen Bart konnten wir in der Blauthermik vor Spremberg noch ausmachen, danach sah es leider nicht mehr nach einer thermischen Vertikalauffrischung der Luft aus. Unsere letzte Chance war dann das Kraftwerk in Schwarze Pumpe, für welches unsere Höhe leider nicht mehr ausreichte. Nahe unserem Außenlandefeld fanden wir noch kurz eine letzte Thermikblase, welche dann aber leider ohne uns weiter aufstieg. So war unser Schicksal besiegelt.

Unser Rückholer befand sich, Gott sei Dank, genau wie wir schon im Endanflug, wie man dem Funkgerät entnehmen konnte, nur eben auf dem Flugplatz Kamenz. Auf dem frischgepflügten Acker in Spremberg parkten wir dann unser Flugzeug, um uns innerorts den Bauch vollschlagen zu können. Unser Rückholteam holte uns dann mit samt der LS1, welche auch auf die Erlösung durch das Kraftwerk Schwarze Pumpe gehofft hatte, ab. Somit war auch meine erste Außenlandung abgehakt, obwohl sie überhaupt nicht auf meinem Plan stand. Im selben Monat noch folgte ein schöner Teamflug mit Günther im Piraten, welcher ca. 200km lang war. Dabei pendelten wir zwei Runden um die Punkte Klix, Welzow und Schwarzheide - genau am Rande eines guten Wetterfensters. Auch die Erfahrung einer Außenlandung ganz allein wurde mir im Jahr 2015 nicht erspart. Das am Vormittag so bombastisch angesagte Wetter war leider erst am Nachmittag präsent, und so kam es, dass ich guten Gewissens abflog zu den Wolken, die wunderschön aussahen, aber keine Thermik brachten. Und ohne zu wissen wie mir geschah, steckte ich auch schon in Eutrich auf dem Acker. Leider musste ich dementsprechend ganze sechs Stunden auf meinen Rückholer warten, und holte mir dabei auch noch einen heftigen Sonnenbrand. Aber nichts destotrotz brachte auch dieses Erlebnis wichtige Erkenntnisse für das Fliegerleben: 1. Sonnencreme sollte man nicht vergessen, 2. In Eutrich gibt es sehr freundliche Menschen, 3. Ich habe dort jetzt einen eigenen Fanclub. ;-) Und natürlich auch: Außenlanden ist gar nicht schlimm. Im Juli und im August ereigneten sich auch noch zwei schöne „Lehrflüge“ im Piraten zusammen mit Blondi über jeweils 200 km. Auch hier konnte ich viel Erfahrung mitnehmen, um für die 300 Kilometer besser gewappnet zu sein - und ich durfte auch mal einen F-Schlepp über 20 Minuten genießen. Dafür möchte ich Blondi auch noch einmal danken - für die Zeit, Mühe und Geduld, die er in die Flüge mit mir gesteckt hat: Danke!

Holz trifft Feld oder Maria`s erste Außenlandung

Der Saisonabschluss brachte dann einen Streckenflug der Standardlänge, 200 Kilometer über Peitz hinaus und zurück, zusammen mit dem Rossfelder Junior. Die Führung wurde mir überlassen, und wir konnten die Basis von 2400m wunderbar ausnutzen, auch wenn wir erst am späten Nachmittag losgeflogen waren. Dies ermöglichte einen bombastischen Endanflug von über 50 Kilometer, und natürlich einen wunderbaren Ausblick aus der Höhe.

Für die Umschulung auf meine „Traumflugzeuge“ fehlten mir leider Ende des Jahres trotzdem noch zwei Flugstunden, die ich im Jahr 2016 aufholen werde. Für den Kader konnte ich mich aber erfolgreich qualifizieren. Ich bin sogar in der sächsischen Frauenwertung auf dem 3. Platz gelandet, habe unverhofft auch zwei Außenlandungen überstanden und natürlich viel Erfahrung sammeln dürfen. Somit ein sehr erfolgreiches Flugjahr für mich, und so könnte es auch 2016 ruhig weiter gehen.

Maria Wartmann

Narromine Airport – ein Abenteuer auf der Südhalbkugel

Liebe Leser, kennt ihr diese Fragen, die man nur mit „JA“ beantworten kann? Falls nicht, dann ein kurzes Beispiel. „Möchtest du mit uns nach Australien fliegen, wenn wir dir die Flüge, sowie Verpflegung und Übernachtung bezahlen?“

Seien wir ehrlich, ein „Nein“ wäre wohl fehl am Platz gewesen. Die Bedingung war ganz einfach. Ich sollte, es war mir eine Ehre, Helfer für zwei Freunde aus der Nationalmannschaft sein, denn in Narromine fand die Juniorenweltmeisterschaft im Segelflug statt.

Nach dem Organisatorischen machten wir uns also am 7. November auf den Weg gen Süden. Sechzehn Stunden ungeplanter Aufenthalt in Peking ließen uns kurz daran zweifeln, ob Air China die richtige Wahl war, doch schließlich kamen wir unversehrt in Sydney an.

Ich überspringe die ersten drei Wochen und fange mit der WM an. Da ich selber nicht teilnahm, sondern als Crewmitglied meine Pflichten zu erfüllen hatte, kann ich leider wenig zum fliegerischen Teil erzählen. Unsere Jungs, alle aufgeregt, starteten also in ihre erste Weltmeisterschaft, bis auf Sebastian Nägel, der bereits seine dritte WM bestritt. Es war eine sehr gute Erfahrung einen Wettkampf als Crew zu erleben. Den Piloten versuchten wir das Leben so einfach wie möglich zu gestalten. Im Wettbewerbsverlauf standen alle unter Anspannung. Die Sonne machte dem gesamten Team zusätzlich zu schaffen. Wenn es 45°C sind, das Trinkwasser nur so durch einen fließt und Sonnenschutzfaktor 50 Mindestvoraussetzung ist, dann muss man schon sehr umsichtig sein. Gerade die Piloten mussten aufpassen! Dennoch gestalteten wir unseren Alltag so gut wie möglich, wie es eben die Tagesaufgabe und das Wetter zuließen. Da wir keinen richtigen Pool aufbauen durften, um uns zu erfrischen, suchten wir uns eine Alternative. Der Pickup-Pool!

Doch wieder zum fliegerischen Teil. Insgesamt sechs deutsche Piloten, verteilt auf die Standard- und Clubklasse, vertraten das deutsche Team in der Luft. Sie flogen sehr gut, harmonierten als Team und dies führte zu einem tollen Ergebnis! Wir konnten zwei Podiumsplätze verzeichnen. Die Gesamtleistung wurde mit dem Weltmeisterschaftstitel im Teamcup belohnt. Ja, Deutschland ist Juniorenweltmeister!

In Narromine besteht die Möglichkeit, dass man sich Flieger chartert. Die Auswahl ist groß. Zwei Duo Discus, ein Discus, eine Libelle und eine LS4 eignen sich beispielsweise super zum Überlandfliegen und stehen allzeit bereit im Hangar. Vor Ort lernte ich Hans kennen und konnte ihm in einigen technischen Dingen behilflich sein. So nahm er mich zweimal im Duo Discus mit, wobei er sonst allein fliegt. Das war perfekt für den Anfang. Er zeigte mir die Gegend im Umkreis von 160 Kilometern. Komplett ohne Navi und Karte! Es hat funktioniert und ich muss sagen, bei meinem dritten Flug mit Pia, Sebastians Mutti, brauchte ich kaum auf das PDA schauen. Anfangs war die Fliegerei sehr gewöhnungsbedürftig. Die Thermik hat ihre eigenen Regeln und ist meiner Meinung nach nicht vergleichbar mit der in unserem Fluggebiet. Sie ist besser, aber meistens ist das Zentrum auch viel schwerer zu finden. Mit Pia konnten wir 796 Kilometer fliegen. Der Hammer! An diesem Tag wäre noch viel mehr drin gewesen, aber ich war ja erst Anfänger in dem Fluggebiet. Das Risiko konnte ich als nicht gleich hochschrauben, da ich als PIC meinen ersten Flug machte und wir schließlich ein tolles Erlebnis haben wollten. Das hatten wir auch! Steigwerte zwischen 2-6 m/s, und sogar mit Ausschlägen auf 10 m/s über wenige Sekunden, werden mich noch lange an diesen Flug erinnern. Ein großes Dankeschön an Pia, da sie diesen Flug gesponsert hat und mir ihr volles Vertrauen als ihr Reiseführer entgegenbrachte.

Erfrischung von innen und außen

Traum oder Wirklichkeit - das Wetter in Australien

Nachdem ich in den Wochen dann doch auch noch mehrere Male in die Luft kam, sogar knapp 800 Kilometer fliegen konnte, schloss sich das Kapitel WM relativ schnell und es folgten vier wundervolle Wochen Urlaub mit dem Großteil der Crew. Von Sydney bis Cairns und zurück. Vom Tauchen bis zum Segeln, es war alles dabei. Ihr fragt euch sicherlich, ob ich auch die tausende giftigen Tiere gesehen habe. Nein, es waren nur einige. Selten sahen wir die bekannten Spinnenarten, Schlangen habe ich gar nicht gesehen und Krokodile auch nicht. Nicht einmal die Quallen. Dafür sind wir umso mehr Kängurus und Papageien begegnet.

Alles in allem ist Australien wundervoll, ein Naturwunder, quasi ein Muss als Reiseziel. Ich wünsche euch, dass ihr alle ebenfalls eine Gelegenheit bekommt, einmal diesen tollen Kontinent zu bereisen. Antwortet also bloß nicht mit „Nein“, wenn ihr gefragt werdet.

Florian Heilmann

L“air“woche 2015 - ohne Zick-Zack zum nächsten Bart

Hat man den Segelflugplatz Kamenz über Zschornau, erreicht und betritt auf der Suche nach einem Kundigen die Werkstatt, fällt einem sofort die beispielhafte Ordnung auf. Augenblicklich weiß man: Hier wird Sicherheit GROSS geschrieben. Und du kannst getrost in jedes Flugzeug steigen, streng nach dem Grundsatz: Es wird erst dann geflogen, wenn tatsächlich jedes Werkzeug an seinem Platz ist. Selbst jeder Staubsaugertülle ist ein fester Platz zugewiesen.

Und da stehen auch schon die Flugbegeisterten, die den Weg nach Kamenz zur 4. L’Air-Woche gefunden haben, die Glücklichen, die einen der begehrten Plätze ergattert haben um ihren Erfahrungsstand zu erweitern.

Für jeden Piloten, der gerade seine Lizenz erworben hat, ist der nächste Schritt, vom heimischen Flugplatz loszulassen, einer der Schwersten Der eine schafft es gleich – der Draufgängertyp - und der andere, der Vorsichtigere braucht eben etwas mehr Zeit.

Und da kommt die Kamenzer Truppe ins Spiel. Wie beruhigend ist es, sich in die Hände erfahrener Streckenpiloten zu begeben. Sie sagen uns wo und wie die beste Thermik aufzuspüren ist, motivieren auch wenn das Sinken mal anhält und ihr Optimismus reißt einem förmlich mit, nicht so schnell aufzugeben. Ihr Wissen und ihre Erfahrung geben ihnen Recht: „Nur nicht so viel Zick-Zack fliegen. Der nächste Bart wartet auf uns.“

Ich vergleiche das gern mit einer Vater-Kind Beziehung. Welches ungetrübte Vertrauen unterstellt man doch seinem Vater. Er weiß immer Rat und kennt einen Ausweg. In dieser Gelassenheit folgst du deinem Trainer. Am Abend sind alle glücklich über das wunderbare Erleben im gemeinsamen Flug und du dankst überschwänglich deinem Trainer, dass er dich wieder zurück „an den heimischen Herd“ geleitet hat. Aber das Tollste – an das denkt man als Teamflugschüler überhaupt nicht – du bist deine Maschine selbst geflogen, du hast in der Thermikblase selbst Höhe gewonnen und du bist immer weiter geflogen und schließlich wieder zu Hause angekommen. Denn letzten Endes steuert nicht der Trainer dein Flugzeug, sondern du selbst. Und dieses Gefühl – du kannst es – vermittelt die Kamenzer Truppe vortrefflich.

Zurück zur Fliegerwoche im August 2015. Die ersten Tage hatten wir noch kein Wetterglück. Jeden Morgen der bange Blick in den Himmel. Wann geht es denn endlich los? Mieses Wetter, nur Regen, tiefe Wolken – aber morgen könnte es ab Mittag besser werden! Dann wieder Enttäuschung: Doch noch nicht.

Und dennoch Trübsal blasen an den trüben Tagen war nicht. In ungezwungener Runde wurden wir Streckenflugschüler, kompetent und in einer Leichtigkeit mit dem nötigen Wissen um die Streckenfliegerei vertraut gemacht. Sofort merkt man: Die Jungs brennen für ihr Hobby. Anschaulich präsentiert, gepaart mit eigenen Erlebnissen wird jede theoretische Stunde zum Erlebnis - und steigert die Vorfreude auf den dann hoffentlich baldigen Flug. Die Abende enden mit dem gemeinsamen Abendbrot. Immer schmackhaft und reichlich, gekocht im flugplatzeigenen Restaurant. Nur einmal müssen wir selbst Hand anlegen, aber welch ein Spaß, wenn alle mitmachen.

Endlich am Donnerstag, dem 5. Tag nach unserer Anreise, war es schließlich soweit. Nun kündigen sich mehrere sehr gute Flugtage an. Frühstück, Briefing, Startaufstellung und Startbereitschaft ab 12:30 Uhr. Geflogen wurde nun bis zum letzten Tag. Wer wie ich glaubte, im August gibt es nicht mehr so richtig gute Thermiktage, wurde eines Besseren belehrt. Flüge über 5 Stunden waren die Regel.

Am Abend nach einem gelungen Flugtag trifft man sich zwanglos in der Gruppe mit seinem Trainer, um die gemeinsamen Erlebnisse zu besprechen. Jeder schätzt zuerst seinen Flug selbstkritisch ein, berichtet von seinen eigenen Fehlern aber auch von dem Schönen und davon, was ihm eventuell beim anderen aufgefallen ist. Schließlich schildert der Teamtrainer seine Eindrücke und gibt dort Ratschläge, wo sie angebracht sind, um Fehler beim nächsten Flug zu vermeiden.

Bei aller Freude am Teamfliegen, so stellt dies doch an jeden einzelnen Piloten neue, höhere Anforderungen. Wo man sonst immer ganz allein in der Thermik kreist sind plötzlich 3, 4 oder gar mehr Flugzeuge. Höchste Konzentration ist hier gefordert. Der Blick muss immer nach Außen gerichtet sein, ständig ist die nähere Umgebung abzuscannen um die anderen Flugzeuge zu sehen und an ihnen die Bewegung der Luft ablesen und gemeinsam entsprechend reagieren zu können. Strenges Einhalten der fliegerischen Regeln für den Kreisflug sind da obligatorisch. Entspannen kann man dann wieder beim Abgleiten aus 2.000 Meter Höhe.

Wunderbar ist es, wenn am Ende dieser Fliegerwoche sich der eine oder andere Flug fest ins Gedächtnis gebrannt hat wie zum Beispiel Flüge nach Polen oder Tschechien Der polnische „Zauberwald“ und das Elbsandsteingebirge direkt vor der Haustür oder etwas weiter weg, das Riesengebirge, sind unvergesslich.

Es ist wunderbar zu sehen, wie sich innerhalb der Woche die Theorie in der Praxis umsetzen ließ, Teamflug, Wolkenbeobachtung und Wettervorbereitung sind nun mehr keine Floskeln, sondern gelebte Praxis, die auf beeindruckende Weise in unheimlich kurzer Zeit durch die Trainer vermittelt wurden.

Am Ende dieser Woche begibst du dich mit einem neuen Selbstbewusstsein auf deine Heimreise, du hast gelernt, loszulassen. Nun gilt es, diese neue Erfahrung und das Gelernte mit den nächsten Flügen umzusetzen.

Gernot Strauß

Unser Technischer Leiter berichtet

Im letzten Jahr wurde mein Bericht mit „Das Spiel mit der Technik“ überschrieben. Aber es ist immer auch ein „Spiel“ mit den Menschen! Sie wollen motiviert werden, manches muss bis ins Detail erläutert werden ehe es erledigt wird, einiges wird in gutem Glauben und ohne Absprache anders gemacht oder aber ohne Hinweis nicht zu Ende gebracht. Werkzeuge werden nicht aufgeräumt, dreckige Öleimer einfach irgendwo hingestellt und Geräte werden nicht wieder da abgestellt wo sie hingehören und von anderen dann gesucht werden müssen. Manches läuft einfach nicht so wie man es sich vorstellt und permanent muss irgendetwas umgeplant werden. Über vieles ärgert man sich und meckern möchte man eigentlich nicht (tut es aber doch), es ist ja schließlich die Freizeit der Leute. Aber es ist genauso auch meine Freizeit! Weiter kommt es nun dazu, dass einige Flugzeuge, um deren Erhalt ich mich seit Jahrzehnten mit bemüht habe, außer Dienst gestellt werden. Dies betrifft jetzt den Pirat 95 und bald auch den Pirat 28. Das tut schon ein wenig weh! Aber es ist auf der anderen Seite auch so, dass sie an ihre technischen und moralischen Grenzen kommen und in den letzten Jahren, aus welchen Gründen auch immer, viel zu wenig genutzt werden und sich damit der Wartungsaufwand kaum noch lohnt.

Im vergangenen Jahr haben wieder viele Vereinsmitglieder an den notwendigen Arbeiten und Projekten aktiv mitgearbeitet, und so die doch beachtlichen Flugleistungen sowie sportlichen Erfolge mit vorbereitet. Wir haben über den Winter 17 Wartungskontrollen an unseren Flugzeugen und den beiden Winden durchgeführt, sowie die anstehenden Nachprüfungen vorbereitet und durchgeführt. Der größte Brocken dabei war die Unterstützung der Wartung und der Ölumstellung an der Wilga RZ in einem auswärtigen LTB. Die meisten Flugzeuge waren pünktlich zum geplanten Saisonbeginn fertig. Außer der Pirat 94 leider erst Ende Juni. Während der Flugsaison wurden dann 9 notwendige Wartungskontrollen an den Seglern und dem Motorsegler, erfreulicherweise doch recht zügig, erledigt. Die fällige 50h Kontrolle an unserer Z-42 haben wir am ortsansässigen LTB erledigen lassen. Viel Zeit und Mühe wurde in die Reparatur und den Umbau der Windenfahrerkabine der TOST-Winde gesteckt. Die dabei entdeckte durchgerostete Bodenplatte hat gezeigt wie notwendig es war! Das erzielte Ergebnis des Umbaus kann sich wirklich sehen lassen. Allerdings hat sich bei der Wartung der Winden gezeigt dass hier die Abläufe zu lange dauern. Das sieht man auch wieder in diesem Winter und hier geht die Bitte an die Beteiligten doch etwas aktiver zu werden oder mögliche Helfer direkt anzusprechen. Weitere Arbeiten an unserem Objekt die mit erledigt wurden, waren der Bau des Kaminholzschuppens und die Erneuerung der Dachrinne an der Windenwerkstatt. Fertig gestellt wurde dabei auch endlich der Außenbereich der Motorflughalle mit der Versickerung für das Regenwasser.

Leider sind wir auch im letzten Jahr nicht von Pannen verschont geblieben. Die Ärgerlichste war natürlich der Ausfall der Wilga RZ zum Pokal in Klix und die notwendige Überführung in einen auswärtigen LTB. Viel Dank gilt hier wieder Egbert und Michael die sich sehr dafür eingesetzt haben, dass die Maschine dann wieder schnell zum Einsatz kam und die restliche Saison auch störungsfrei gelaufen ist. Mit der Wilga BG hatten wir dann ein Bremsenproblem, dass aber auch wieder schnell behoben wurde. Der Ogar wurde wieder einmal ohne Führungsstange rückwärts geschoben. Dabei kam es zum Umschlagen des Spornrades und das Ventil wurde dabei aus dem Schlauch gerissen ohne das es bemerkt wurde. Pech für die nächsten Piloten. Falk und ich haben es bei der nächsten Vorflugkontrolle bemerkt und wir konnten erst 3 Stunden später unseren geplanten Flug an die Ostsee antreten. Witzig (und natürlich sehr ärgerlich) war eine Reifenpanne mit unserer LS4. Bei der Kontrolle nach dem Aufrüsten wurde eine Blase am Reifen des Hauptrades festgestellt. Wenn ich auf die Frage nach der weiteren Benutzbarkeit des Flugzeuges, klar mit einem „Nein“ geantwortet hätte, wäre dabei keine Freude aufgekommen. So wurde das Flugzeug zum Start geschoben, und dabei klärte sich das Problem von selbst. Der Schlauch im Reifen war geplatzt. Leider haben wir dann nur den Schlauch gewechselt. Das hatte zur Folge, dass wenig später noch einmal der Reifen kaputt ging. Natürlich war das ein Tag mit gutem Streckenwetter und folglich wieder sehr ärgerlich. Leider hatten wir im letzten Jahr auch ein paar Ausfälle mit unseren Bord-Akkus. Das traf u.a. den Puchacz der als Ersatz für die LS-4 mit Reifenpanne genutzt wurde. Ursache war meist eine ungenügende Ladung der Batterie. Es muss darauf geachtet werden, dass die Batterie beim Anstecken an das Ladegerät auch geladen wird. Vor dem Abklemmen vom Ladegerät muss der Ladezustand kontrolliert werden! Also bitte immer auf die Anzeigen der Ladegeräte achten. Zur Erklärung hängt neben den Ladegeräten eine Bedienungsanleitung.

Sehr ärgerlich war das Missgeschick bei Startaufbau 03. Es wurde am Start vergessen ein Windenseil abzuhängen und der Lepo fuhr mit Seil über den Flugplatzrandweg zurück Winde. Zum Glück ist dabei nichts passiert, aber 300m neues Windenseil waren schrottreif. An der TOST-Winde kam es zu einer Beschädigung des inneren Seilabweisers. Leider wurde die Trommel weiter betrieben und als Folge kam es dann zur Beschädigung eines ebenfalls neuen Bremsseiles. Diese Seile sind mittlerweile kaum noch zu bekommen und zudem doch recht teuer geworden! Rainer und Wolfgang haben den Schaden an dem Abweiser dann zügig behoben. An der Winde H4 wurde nach einem vollständigen Einziehen des Seiles die Spulvorrichtung nicht wieder richtig montiert. In der Folge kam es am nächsten Tag dazu, dass eine Seilrolle herausgefallen ist und sich das Windenseil in die Seilführung tief eingesägt hat. Der nachfolgende Windenfahrer hat von dem Vorgang nichts gewusst, weil eben wieder mal nichts dokumentiert wurde, und hatte eben auch die Spulvorrichtung am Folgetag nicht richtig kontrolliert!

Mitte des Jahres gab es eine Störung an den Rundumleuchten am SKP. Einmal war der Akku entladen, weil eine Sicherung am Ladegerät defekt war und das andere Mal war die Sicherung der Leuchten defekt. Hier muss in Zukunft allen Beteiligten klar sein, dass vor der Durchführung weiterer Windenstarts, mit Rücksicht auf den bei uns stattfindenden Mischflugbetrieb, der Schaden behoben sein muss! Weiterhin gab es wieder eine Störung mit unserer Brunnenwasserpumpe. Hier musste eine neue Pumpe gekauft und eingebaut werden. Damit stand eine Zeit lang kein Brauchwasser zur Verfügung. Im Laufe der Saison wurden neue Schwämme und Eimer angeschafft. Sie wurden gekennzeichnet und sollen nur für den vorgesehenen Zweck verwendet werden. Es macht keinen Sinn einen Eimer für „Dreckarbeiten“ zu verwen-

den und anschließend damit Wasser zu holen um Kabinenhauben zu reinigen. Für sonstige oder eben „Dreckarbeiten“ stehen genügend Eimer in der Baugarage zur Verfügung. Werkzeug soll bitte auch nur zweckentsprechend verwendet werden. Das Werkzeug in den Werkstätten soll auch nur dort verwendet werden. Für andere Zwecke gibt es welches in der Baugarage oder eben mal aus dem Lager! Hier möchte ich auch wieder einmal an die täglichen Werkzeugkontrollen erinnern. Hier soll im Winterhalbjahr der Baudienstleiter aktiv sein (und auch die Kontrolllisten führen), im Sommer muss sich bei Wartungskontrollen der Durchführende dafür verantwortlich fühlen. Leider ist auch bereits im aktuellen Bauprogramm an einigen Tagen wieder keine Kontrolle dokumentiert worden!

Bei der Durchführung von Arbeiten bitte ich auch darum etwas mehr auf das Umfeld zu achten. Es ist sehr schön wenn Leute bereit sind bestimmte notwendige Arbeiten auszuführen. Es ist aber immer nicht nur für mich ärgerlich wenn dann Nacharbeiten notwendig sind oder wenn im Umfeld Schäden verursacht werden. Auch hierbei kann man bitte etwas auf Ordnung achten.

Zum Umgang mit unseren Flugzeugen gibt es auch nichts Neues zu berichten. Sie werden immer noch zu oft ungesichert auf dem Flugplatz bei Flugbetriebspausen abgestellt und nicht immer richtig innen (klebrige Seitenwände, Dreck im Fußraum) und außen (besonders Rumpfunterseite) gereinigt.

Im letzten Jahr kam es auch leider zu unklaren Einträgen in die Bordbücher. Es gilt bei uns nach wie vor der Sammeleintrag für den entsprechenden Flugtag! Verantwortlich dafür ist an Regelflugtagen (Wochenende und geplante Lehrgänge) der Startschreiber in Verbindung mit dem diensthabenden Fluglehrer, und ansonsten der letzte Pilot für alle Flüge des Tages! Eingetragen werden sollen die realen Flugzeiten die man in den Startlisten findet und nicht irgendwelche Loggerzeiten.

Ein Dauerbrenner ist bei uns das Fahren und Parken mit Vereins- und vor allem auch Privatfahrzeugen auf dem Flugplatz und dem Vereinsgelände! Es wird immer wieder darauf hingewiesen, dass auf dem Flugplatzrand gefahren werden soll und nicht daneben. Dennoch wurde der Weg neben dem Wildgehege auf 10m Breite ausgefahren und musste deshalb eine zeitlang gesperrt werden. Bei Flugbetrieb mit Startrichtung 03 sollte allen klar sein, dass vor den Wohnwagen kein Fahrzeug stehen darf. Die Fläche neben unserem Teich, nördlich des Rollweges zum Flugplatz ist ausschließlich unseren Flugzeugen zum Abstellen vorbehalten und soll von Fahrzeugen freigehalten werden. Ebenso ist das Parken vor der Flugzeughalle, egal ob während des Flugbetriebes im Sommer oder zum Baudienst im Winter, immer wieder unschön und hinderlich. Muss erst wirklich alles mit Absperrungen versehen werden bevor das respektiert wird?

Unsere Wohnwagenbesitzer sollten sich auch überlegen, ob man vom Wohnwagen zum Clubheim immer das Auto nutzen muss? Schön wäre es auch wenn sich die Wohnwagenbesitzer etwas mehr um das Umfeld um diese herum kümmern würden. Das sieht zeitweise nicht sonderlich schön aus.

Im laufenden Winterbauprogramm geht es auch voran, aber an einigen Flugzeugen gibt es noch viel zu tun. Ich denke hierbei besonders an die LS1 und den Pirat 34. Viel Arbeit ist noch für die Fertigstellung der Lackierung des Anhängers für den Junior notwendig. Den Arbeitsfortschritt an den Winden hatte ich schon angesprochen.

Vieles haben wir aber auch schon geschafft. Die Foka ist fertig, der Bocian 93 im Wesentlichen auch. Für den Junior wurde das Spornkulle angepasst. Es steht ab sofort zur Verfügung und ist bitte immer zu benutzen.

Das abgesunkene Pflaster des Rollweges am Flugplatzrand wurde aufgenommen und neu verlegt. Dank des guten Wetters im November gingen die Arbeiten zügig voran und der Weg wurde fertig gestellt. Auch die Randbereiche wurden neu aufgefüllt und verdichtet. Ein großes Dankeschön an die Beteiligten. Neben der Windenwerkstatt wurde auf der Straßenseite ein Stellplatz für die Mülltonnen gepflastert. Dank auch an das Team welches die Firstplatten auf dem Dach des Clubheimes gegen neue, breitere ausgetauscht hat. Es läuft jetzt kein Wasser mehr durch das Dach auf den Boden und in die Werkstatt. Die abgebauten alten Firstplatten wurden umgearbeitet und als Endabdeckung (die fehlten seit Fertigstellung des Gebäudes!) der Dachplatten an beiden Stirnseiten angebracht. Eine große Leistung war die Beräumung der gefällten Bäume am Ende des Vorfeldes im Anflugsektor auf die Piste 03. Die Bäume waren mittlerweile an die Grenze des Sektors herangewachsen und wurden durch die Flugplatz Kamenz GmbH in Absprache mit uns gefällt. Besonders Andreas, Uwe und Wolfgang F. haben hier fleißig gesägt, Maximilian mit einigen Helfern alles abtransportiert und Günter Groß hat dann alles kleingehackt. Nachdem nun schon fast alles in den Kaminholzschuppen eingestapelt ist, haben wir für die nächsten Jahre einiges zum Heizen für unseren Kamin. Der Schornstein des Kamin wurde, nachdem die Teile ein ganzes Jahr herumgelegen haben, nun endlich auch aufgestockt. Der „Zug“ hat sich wie erhofft dadurch erheblich verbessert.

Abschließend möchte ich alle Sportfreunde bitten doch mehr auf gegebene Hinweise zu achten und vorhandenes Wissen an Jüngere weiterzugeben. Ich bedanke mich bei denen die mich hier unterstützen und wünsche uns allen eine erfolgreiche und unfallfreie Saison 2016.

Ralph Wettig

Früh übt sich, wer hoch hinaus will

Fliegen geht auch virtuell

Ich bin im Januar mit einer Piper Seneca von Dresden nach Kamenz und zurück geflogen. Nicht direkt, sondern virtuell. Im Dresdner Flughafenterminal steht das nachgebaute Cockpit einer Seneca. Zu Weihnachten bekam ich einen Gutschein für einen Flug im Simulator.

Los ging es mit einer kleinen Einweisung in die Bordinstrumente, dann durfte ich mich auf den linken Sitz setzen, neben den Fluglehrer. Mein Blick ging auf eine 180° Leinwand, auf der ich den Taxiway sah. Nun hatte ich die Aufgabe, die Triebwerke zu starten. Ich öffnete die Kraftstoffzufuhr und betätigte den Zündschalter. Schon lief das erste Triebwerk. Das gleiche noch einmal bei dem Zweiten wiederholen. Jetzt besprachen wir noch einmal, wie man startet. Dann ging es auch schon los: Rollen bis auf die

Piste 22, Klappen auf Startstellung und voller Schub. Gelenkt wurde mit den Seitenruderpedalen, welche etwas schwergängig waren. Das Bild wackelte erst, dann bewegte sich die Maschine so lange gerade aus, bis 90 km/h erreicht waren. An diesem Punkt sollte ich die Maschine gleichmäßig hochziehen und steigen. Zuerst sah ich nur den Himmel. Im Horizontalflug kam auch das Elbtal auf die Leinwand. Ich erkannte die Frauenkirche und das Blaue Wunder. Jetzt nahm ich Kurs 04 auf Kamenz. In einer weiten Linkskurve flog ich über Dresden, ohne weiteres Eingreifen des Fluglehrers. In 2300ft flog ich, bei schönstem Wetter, bis nach Kamenz. Der Hutberg kam in Sicht. Eigentlich hätte ich mich jetzt bei Ralph anmelden müssen, aber es war ja eine Simulation. Ich begann den direkten Anflug auf EDCM Piste 03. Der Fluglehrer sagte mir nun, was ich tun sollte: Klappen auf Landestellung bringen, Gas reduzieren, anschweben. Das Fahrwerk nicht vergessen! Kurz vor dem Aufsetzen das Gas ganz wegnehmen und abfangen. Geschafft. Sofort wieder Gas geben zum Touch and Go und Höhe gewinnen und Kurs auf Dresden nehmen. Die Flughöhe betrug wieder 2300ft, der Fluglehrer musste auch jetzt nicht eingreifen. Das hatte ich doch gut gemacht! Nun musste ich mich auf die Landung in EDDC vorbereiten. Jetzt hatte ich noch eine Anflugkontrolle zur Verfügung. Zwei rote und zwei weiße Lichter gaben mir den optimalen Gleitweg vor. Dieses Mal geriet ich ein wenig zu tief, was aber nicht weiter schlimm war, denn die Bahn war ja lang genug. Nun ähnlich wie vorher: Klappen auf Landestellung, Fahrwerk ausfahren, Schub wegnehmen, abfangen, bremsen und stehen. Mein erster kleiner Streckenflug war geschafft!

Jonathan Drechsler

Das Ende der Juniorenzeit bei 40°C und 4000m Wolkenbasis

Zusammen mit der Segelfliegerfamilie Kalisch aus Roitzschjora verbrachte ich die ersten beiden Novemberwochen in Südafrika. Statt tristem Novembergrau erwartete mich südafrikanisches Sommerwetter und die Aussicht auf erlebnisreiche Flugtage in, oder besser gesagt, über Afrika.

So fing alles an – oder auch – ein harter Kampf um jeden Flug

Chronologisch betrachtet begann dieser Ausflug eigentlich schon vor 2 Jahren auf dem Rabenberg. Gert Kalisch ließ seinen Preis ausrufen und alle Junioren wurden nervös. Am Ende zeigt Dennis Zettwitz taktisches und fliegerisches Geschick und gewann den Förderpreis. Schön für ihn, aber diese Situation war natürlich für mich nicht befriedigend, schließlich wollte ich auch nach Südafrika. Also galt es im letzten Jahr als Junior nochmal alles zu geben. Die Ausgangslage gestaltete sich ab dem 18.4.2015 schon sehr gut. Nach 614 Kilometer FAI (deklariert) sahen die Wertungslisten schon sehr gut aus, doch dann folgte eine lange Durststrecke.

Mir gelangen, meist zusammen mit meinem Bruder, zwar wunder-

schöne und auch große Flüge, doch leider kann man die DMSt nur mit großen angemeldeten Strecken gewinnen. Im Laufe der Saison gelangen Florian Heilmann einige super Flüge und er konnte sich absetzen und auch Dennis legte tolle Flüge hin. Jedoch konnte er als Vorjahresgewinner den Preis nicht noch einmal erringen. Auf Platz 3 gelegen wartete ich sehnlichst auf entsprechendes Wetter. Damit war ich jedoch nicht allein, auch Max Wiessner aus Klix lag auf der Lauer.

Bruder gegen Bruder?

Am 04.08.2015 gelang mir dann endlich der erstrebte adäquate Flug mit immerhin 523 Kilometer FAI, von Görlitz aus. Damit war der 3. Platz sicher. Dennis fiel heraus, nun also Platz 2 für mich und auf Platz 1 lag mein eigener Bruder. Dieser entschied sich dann jedoch gegen Südafrika und für einen Ausflug als Helfer nach Australien auf die Junioren Weltmeisterschaft zu fahren. Auf diese Weise stand ich plötzlich an der Spitze und auf dem Sprung nach Südafrika!

Nach mehreren Telefonaten mit Gert buchte ich einen Flug und begann mit der Organisation. Mit Unterstützung von Gert und den Erfahrungen von Dennis aus dem Vorjahr war so recht schnell alles organisiert und ich startklar für das Abenteuer Südafrika.

Abflug nach Südafrika

Am 4.11.2015 ging es dann endlich los. Erst von Dresden nach Frankfurt, dann über Nacht weiter nach Johannesburg. Dort angekommen übernahmen wir erstmal unsere Mietwagen und machten uns auf den Weg nach Potchefstroem und besuchten Jonker Sailplanes.

Abgerundet wurde der erste Tag mit einem super T-Bone Steak. Über Douglas kamen wir nach zwei weiteren Tagen endlich in

Kuruman an. Vor Ort wurde die Lodge bezogen und ein erster Blick in den Container geworfen. Glücklicherweise waren alle Flieger in Ordnung und so konnten wir am nächsten Tag mit dem Aufbau des Cobra Gliding Camp beginnen.
Das Aufrüsten des Nimbus 4DM sollte dabei die erste Konditionsprobe sein. Bei 40°C im Schatten ist es wahrlich kein Genuss den Flieger aufzurüsten und zu putzen. Aber mit der Aussicht am nächsten Tag in die Luft zu kommen ging die Arbeit dann doch ganz gut von der Hand. Zum Glück ging es dann am nächsten Tag auch wirklich in die Luft. Wir kämpften uns ein paar Stunden durch mäßige Thermik und hatten schließlich 350 km geflogen. Um sich mit dem Flieger vertraut zu machen kam der Flug genau richtig. Der nächste Flugtag versprach dann schon bessere Bedingungen. Wir konnten zwar erst recht spät starten und mussten uns auch 70 Kilometer durchs Blaue hangeln, doch dann ging es unter den Wolken wirklich gut. Mit jeder Stunde wurden die Bedingungen besser. Die Basis stieg auf 5500 m MSL an und die Steigwerte pendelten sich auch um 4 m/s ein. Damit wurden wir auch immer schneller und plötzlich kam der Gedanke auf, die 1000 km in Angriff zu nehmen. Am Ende erflogen wir 995 Kilometer, bei erwarteten 750 Kilometern eine durchaus zufriedenstellende Streckenlänge. Nach diesem wirklich beeindruckenden und schönen Flug begann dann das große Warten. Vor lauter Fluggeilheit entschieden wir uns einmal für einen Versuch im Blauen. Am Ende konnten wir 600 Kilometer fliegen, doch dieser Flug war wirklich ermüdend und anstrengend. Doch all das geduldige Warten wurde schließlich belohnt mit einem letzten Superflugtag. Schon um 9 Uhr standen wunderschöne Wolken am Himmel und so wollten wir natürlich so schnell wie möglich in die Luft. Die Basis war nicht allzu berauschend, doch jeder Cumulant brachte gutes Steigen und so kamen wir gut voran. Nach 200 Kilometern mit Kurs Nordwest setzten wir unsere erste Wende und nutzten den Rückenwind in Richtung Südosten. Es folgten 250 km schnelles und entspanntes Fliegen. Direkt an der Wende ging es dann auch plötzlich auf 4800 m MSL. Doch der Blick voraus machte deutlich, dass diese Höhe wohl einmalig bleiben wird. So konnte ich den Schnitt deutlich erhöhen, da wir erstmal wieder unter die Basis mussten. Noch einmal ging es in Richtung Nordwesten, dieses Mal über 300 Kilometer, um dann bei Kilometer 250 auf Kuruman umzudrehen und uns auf den Heimweg zu machen.
Der Anflug gestaltete sich dann doch noch einmal etwas schwierig. Wir hatten noch genügend Zeit um den Flug zu beenden doch direkt vor uns stand eine tiefschwarze Gewitterwand. Es war nicht zu erkennen ob es in Kuruman regnete oder nicht und so entschieden wir uns, doch erst einmal vorsichtig den Weg in Richtung Heimat fortzusetzen. Über dem Flugplatz angekommen stellten wir fest, dass das Gewitter schon deutlich abgezogen war. Doch leider konnten wir keinen thermischen Anschluss mehr finden und landeten mit 1054 Kilometern auf dem Konto. Der Tag hatte jedoch durchaus Potenzial für 1200 km gehabt, trotzdem waren Gert und ich absolut zufrieden! Zugleich bildete dieser Flug dann auch den fliegerischen Abschluss meines Aufenthaltes, denn wir hatten einfach kein Wetterglück mehr. So ging es am 22.11.2015 von Johannesburg zurück in Richtung Deutschland. Trotz der wenigen Flüge war die Zeit in Südafrika super und die Segelflüge über der afrikanischen Landschaft werde ich mit Sicherheit nicht so schnell vergessen.
Auch an Schlechtwettertagen kam dank zahlreicher interessanter Gespräche, Shoppingtouren oder Flugplatzbesuchen keine Langeweile auf. Sollte ich die Möglichkeit bekommen, werde ich auf jeden Fall wieder gern nach Kuruman reisen!
Nun bleibt mir nur noch ein großes „DANKE“ an alle Spender, meine Familie und auch an die TU Dresden die mir dieses Abenteuer ermöglicht haben zu sagen. Ich finde es großartig, wenn Vereine jungen Menschen helfen solche besonderen Erfahrungen machen zu können.
Die Aussicht auf einen wirklich nicht alltäglichen Preis sollten die sächsischen Junioren durchaus motivieren sich voll in den Wettbewerb einzubringen und sich mit tollen fliegerischen Leistungen gegen die Konkurrenz zu behaupten.

Max Heilmann

Startlisten und Bordbücher

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

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

Zu einem schönen Flugbetrieb gehört danach auch das Führen der Bordbücher. Hier werden die Flüge mit Ihrer Tageszeit und Startanzahl erfasst. Aus diesen Zahlen ermitteln sich dann z.B. notwendige Kontrollen der Maschine und die Gesamtflugzeit des Flugzeuges. Seit vielen Jahren haben wir ein gutes Rechenhilfsmittel für die Tagesabrechnung – unser Abrechnungsprogramm

AMEavia. Das Programm ist eine schöne Hilfe, vor allem bei 60 Starts, 10 verschiedenen Flugzeugen und 30°C im Schatten. Allerdings kann die Software nur das auswerten, was eingegeben wird. Also bitte nach Eingabe nochmal sorgfältig kontrollieren ob Zeiten, Kennzeichen, Piloten, Flugarten und Kostenverteilung richtig eingetragen wurden. Eine zusätzliche Kontrolle durch kurzes Kopfrechnen der Startanzahl in der Startliste und der Tagesflugzeit und ein Vergleich der Ergebnisse gibt die Gewähr, alles richtig gemacht zu haben, um dann die Zahlen in das Bordbuch zu übertragen. Auch hier kann ruhig ab und zu ein Blick auf die Eintragungen der Seite geworfen werden, ob alles logisch ist und sich nicht plötzlich 1000 Stunden oder Starts mehr eingeschlichen haben. Hier hat letztlich der verantwortliche Fluglehrer dafür Sorge zu tragen und zu kontrollieren, dass die Aufgabe richtig erledigt wird. Folgende Fehler sind immer wieder in den Bordbüchern zu finden:

- In der Startliste werden Flugzeiten falsch ausgerechnet, und diese Flugzeiten werden dann in das Bordbuch übernommen
- Falsches Summieren der Tagesflugzeiten pro Flugzeug
- Falsches Summieren der Gesamtflugzeit bzw. der Gesamtstartzahl im Bordbuch
- Eintragung von Logger-Flugzeiten bzw. selbst notierten Flugzeiten bei Streckenflügen abweichend zur Startliste

Der vorbildliche Pilot führt natürlich selbstständig das Bordbuch des Flugzeuges, welches er am Tag geflogen ist (wie auch sein persönliches Flugbuch). Allerdings ist an den Regelflugbetrieben (geplante Wochenenden und Lehrgänge) der diensthabende Fluglehrer verantwortlich, dies zu kontrollieren. Mit Unterstützung von Startschreiber und Startleiter hat er den Überblick zu wahren, dass alle Bordbücher richtig und vollständig geschrieben sind und nicht noch irgendwo im Flugzeug oder in der privaten Flugtasche vergeblich darauf warten, geschrieben zu werden. Im Idealfall sollte es so sein, dass im Tagesverlauf alle Starts in das Flugabrechungsprogramm AMEavia übertragen werden, und auch die Bordbücher schon vorbereitet sind, so dass mit der letzten Landung alles fertig ist bzw. parallel zum Halle einräumen alles erledigt wird. Falls die Abrechnung länger dauert, kann die Zeit von den anderen Flugbetriebsteilnehmern genutzt werden für die allgemeine Ordnung in Halle, Objekt und vor allem in der Küche. Der Flugbetrieb ist dann zu Ende, wenn die Hallentore zu sind, die Küche ordentlich und die Abrechnung fertig ist – fangt also rechtzeitig mit allen Aktivitäten an. Alles andere ist gegenüber einzelnen Personen sehr unfair, die, nachdem alle anderen schon beim Feierabendgetränk sitzen oder bereits auf dem Weg nach Hause sind, noch die offenen Restarbeiten erledigen müssen.
Nach Abschluss der Tagesdokumentation ist das Büro ordentlich zu verlassen und alle Bordbücher sind nicht auf dem Tisch liegen zu lassen, sondern in den Schrank in der Flugzeughalle zu bringen und die Startlisten und Flugbetriebspläne sind im Büro an den dafür vorgesehenen Platz ordnungsgemäß zu verstauen.
Es gibt aber auch Flugbetriebstage, an denen es abends einfach schon zu spät ist und die eigene Rechenmurmel auf dem verbrannten Nacken einfach zu verbraucht ist, um Zahlen sinnvoll zusammen zu zählen. Da ist es besser, wenn möglich am nächsten Morgen die Abrechnung zu machen oder am Sonntagabend einen deutlich sichtbaren Zettel mit klarer Botschaft zu hinterlegen und auf die Abrechnung zu verzichten, bevor man sich lange quält, um doch nur Fehler zu machen, die später wieder korrigiert werden müssen. Dies soll nicht die Regel sein, ist aber wohl die effektivste Ausnahme.

Ralph, Karin, Micha

Die dreifache Lizenzstrecke
Ein Bericht von Christian Delenk

Manchmal sind die letzten Schritte kurz vor dem Ziel die Schwersten. Vor allem dann, wenn man sie alleine beschreiten muss. Dass haben Frank, Stefan und ich auch erkannt und fingen direkt zu Saisonstart an allein, aber auch im Team mal kürzere, mal längere Strecken im Platzbereich zu fliegen.
Am Samstag dem 11.07.2015 waren wir alle drei zufällig zusammen draußen und in Absprache mit Klaus Streichert, stand schnell fest, dass wir heute versuchen würden, unsere 50 km Strecke zu fliegen. Da wir zu dritt fliegen wollten und alle im Piraten an der Winde starten mussten, dauerte es dementsprechend lange, bis wir zum Abflug bereit waren. Etwas unsicher, aber dennoch fest entschlossen, entschieden wir uns also mit ungefähr 1200 m nach Klix abzufliegen. Bis nach Königswartha trug die Luft und wir verloren nur wenig Höhe, doch auf jedes Steigen folgt natürlich auch Sinken. So zeigten sich schon nach kurzer Zeit die Vorteile des Fliegens im Team. Während Stefan und ich beim Suchen nach Thermik immer weiter an Höhe verloren, konnte uns Frank prompt Bescheid sagen, dass er etwas gefunden hatte. Wir machten sofort kehrt, kreisten mit ein und konnten nun weiter vorfliegen. Mittlerweile hatten sich Tom Putzke und Florian Heilmann im Puchacz sowie Andreas Marko in seiner LS3 dazu entschieden, uns zu folgen. Zu fünft bestritten wir daher den weiteren Weg zu unserem Ziel. Die letzten Kilometer waren nun auch schnell abgeflogen und so kamen wir ohne Probleme nach Klix. Es war schon etwas anderes, mal nicht nur auf den Kamenzer Flugplatz zu schauen. Wir hielten uns noch eine Weile in Klix auf und sammelten Höhe, um dann den Rückflug anzutreten.
Tom und Florian begleiteten uns noch ein Stück in Richtung Königswartha, Nach ein paar Fotos flogen sie dann weiter. Nun wieder zu dritt, erwischten wir glücklicherweise eine starke Thermikblase und so konnten wir mit Rückenwind in einem Stück nach Kamenz zurück fliegen. Glücklich über die geschaffte Strecke, vertrieb ich mir die Zeit bis zur Landung, noch eine weitere Stunde in Platznähe. Nach ungefähr drei Stunden war es dann geschafft und wir landeten zufrieden wieder in Kamenz.
An dieser Stelle möchte ich mich noch bei allen bedanken, die uns über die Jahre begleitet haben und uns die Lizenz letztendlich möglich gemacht haben. Ich freue mich auf weitere erfolgreiche Jahre, viele interessante Streckenflüge und auf jede Menge einzigartiger Erfahrungen.

Christian Delenk

Schweden 2015: Ausflug in die Mittsommernachtssonne

Warum fährt man mit großer Freude zwei Tage lang mit einem langen weißen Anhänger mit entschleunigender Geschwindigkeit in Richtung Norden?
Die Frage ist für Außenstehende nur schwer zu beantworten. Die Neugier nach neuen Horizonten und für mich die Erfüllung eines Fliegertraumes sollten die Rechtfertigung dafür sein. Schon seit vielen Jahren verbringe ich regelmäßig meinen Urlaub in diesem schönen Land. Bislang jedoch ohne fliegerischen Untersatz, auch wenn man bei mancher Wolkenoptik gefühlt nur die Arme hätte ausbreiten müssen um in die traumhaften Wolkenstraßen eintauchen zu können.
So sollte es in diesem Sommer endlich soweit sein sich die zahlreichen Seen und Wälder mal von oben anzuschauen. Mitstreiter für dieses Abenteuer zu finden war einfacher als gedacht und so kam es, dass wir mit insgesamt 4 Anhängern uns auf den Weg machten.
Die Wahl viel auf den Flugplatz in Arboga. Ein kleiner Verein aber ein großer Platz mit einer überschaubaren Luftraumstruktur und ausreichend Freizeitmöglichkeiten für die mitreisenden Edelhelfer ziehen uns magisch an. Die Kontaktaufnahme war überraschend einfach und herzlich „Just bring some german beer and we will solve the rest!“ hieß es in der letzten E-Mail.
Wenn das so einfach ist: OK. Auf geht's und gleich vorweg: Ja es war so einfach. Kaum am Flugplatz angereist zum Anhänger abstellen, fühlten wir uns schon voll aufgenommen. Nette Leute die Schweden. Weiter gings zur Unterkunft, die etwa 20 min entfernt war. Ein tolles rotes Häuschen am See lässt keine Wünsche offen. Somit ist nun bei allen Piloten und Mitreisenden nun vollends die Urlaubsstimmung aufgekommen. Doch eigentlich sind wir ja hier um zu fliegen und das sollte bereits am ersten Tag nach unserer Ankunft so weit sein. Unser bekannter Wetterfrosch hatte zwar wenig nutzbare Thermik versprochen und die mögliche Flugdistanz hielt sich bei bescheidenen 100 bis 200 Kilometern. Doch davon ließ sich unser Optimismus nicht bremsen. Eifrig steckten wir die Flieger zusammen und hofften, dass der Himmel neben dem „Einheitsgrau“ auch noch etwas Sonne für uns parat hielt. Pünktlich nach dem wir uns in Ruhe bei der gut gefüllten Eistruhe im Startwagen bedient hatten und erste Kontakte zu den anderen Schweden geknüpft hatten, meint es Petrus doch noch gut mit uns und lässt uns die ersten Flugstunden und bereits zwischen 200 und 300 Kilometer sammeln. Doch besser als gedacht.
Nach der Landung waren wir uns einig. Wir wollen mehr! Christoph Spank beschrieb das ganze so:„ Bei niedriger Basis hab ich es genau gesehen...links ein Baum, rechts ein Baum und in jedem Zwischenraum, man glaubt es kaum, steht noch ein Baum.“
Die Fliegerei ist eine andere als bei uns: vorausschauend Planung und immer eine positive Zahl auf dem Endanflugrechner zu einem der Flugplätze oder Außenlandefelder sind für einen entspannenden Flug unerlässlich. Dafür wird dies mit einer einzigartigen Landschaft belohnt. Wälder und Seen wechseln sich ab und scheinen trotz atemberaubender Sichten von Pol zu Pol nie enden zu wollen.

Typisch schwedische Segelflugimpression

In den kommenden 3 Wochen dürfen wir nun die Gastfreundschaft des „Arboga Flygklub“ genießen. Da natürlich nicht an allen Tagen unsere neuen schwedischen Freunde auch in die Luft wollten, haben wir für alle Tage eine Liste mit verfügbaren Schlepppiloten erhalten. Dies funktionierte auf perfekte Art und Weise. Das einzige was wir tun mussten, war am Abend zuvor eine SMS mit der gewünschten Startzeit zu schreiben und am nächsten Tag tauchte dann ein unbekannter Schwede auf und zog uns mit dem Vereinsschlepp UL-„Dynamic WT9“ zuverlässig in den Himmel. Einfach toll! So passten sich dann auch die fliegbaren Tage an den Urlaubsrhythmus an.
Nach einem ordentlichen Frühstück mit Blick auf den See machte man sich enstpannt auf den Weg zum Platz, flog so lange man wollte und war kurz nach der Landung schon wieder am Steg angeln, baden oder in der Sauna. Ja, so schön kann Urlaub sein!

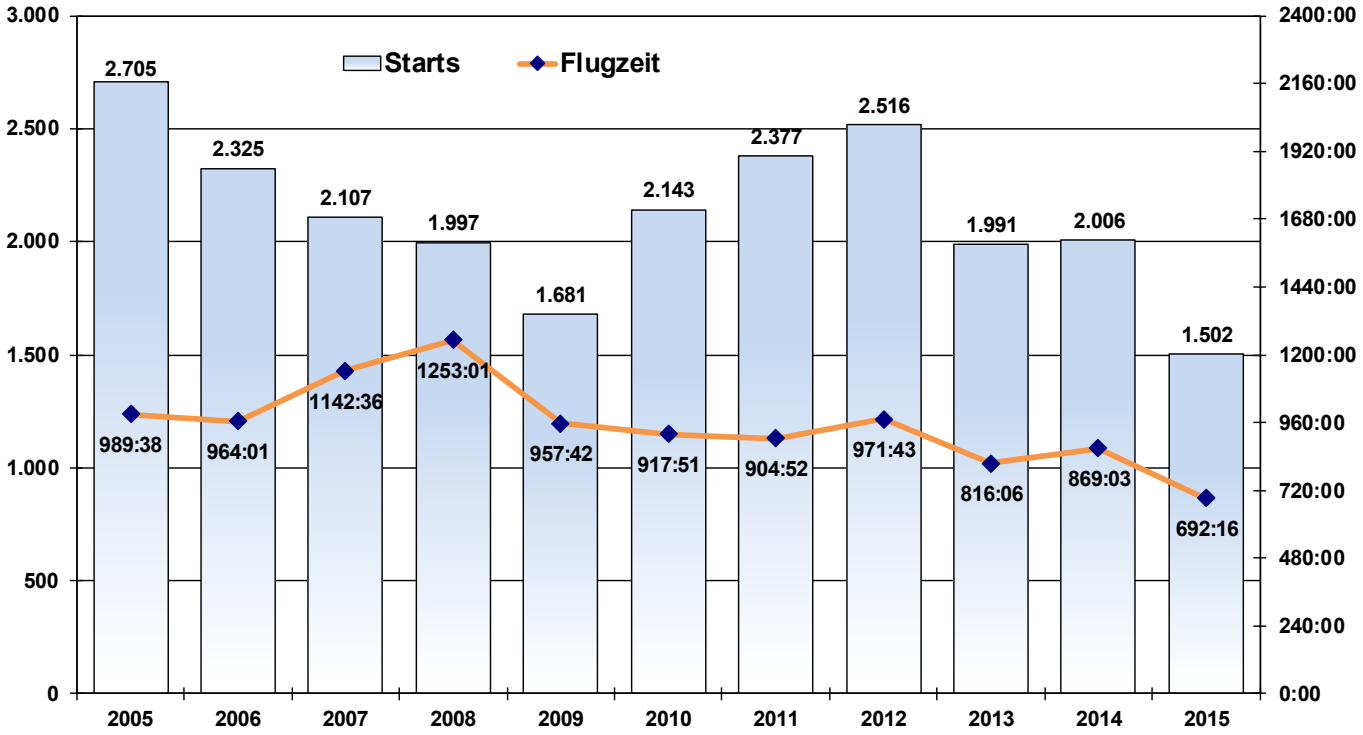
Auch wenn das ersehnte 1000 Kilometer Wetter sich nicht einstellen wollte, so konnten wir doch die ein oder andere schöne Flugstunde sammeln, die Ostsee auch einmal aus einem Segelflugzeug heraus ganz aus der Nähe anschauen oder bei der ein oder anderen Konvergenz bis zu 100 Kilometer ohne einen Kreis jauchzend entlang jagen.
Die Zeit verging trotz der verfügbaren drei Wochen viel zu schnell und so mussten wir schweren Herzens wieder die Heimreise antreten. Die tollen Erinnerungen, neue Freundschaften und der Wunsch nach mehr schwedischer Höhenluft werden uns sicher noch einmal mit dem langen weißen Anhänger Richtung Norden aufbrechen lassen.

Tom Schubert

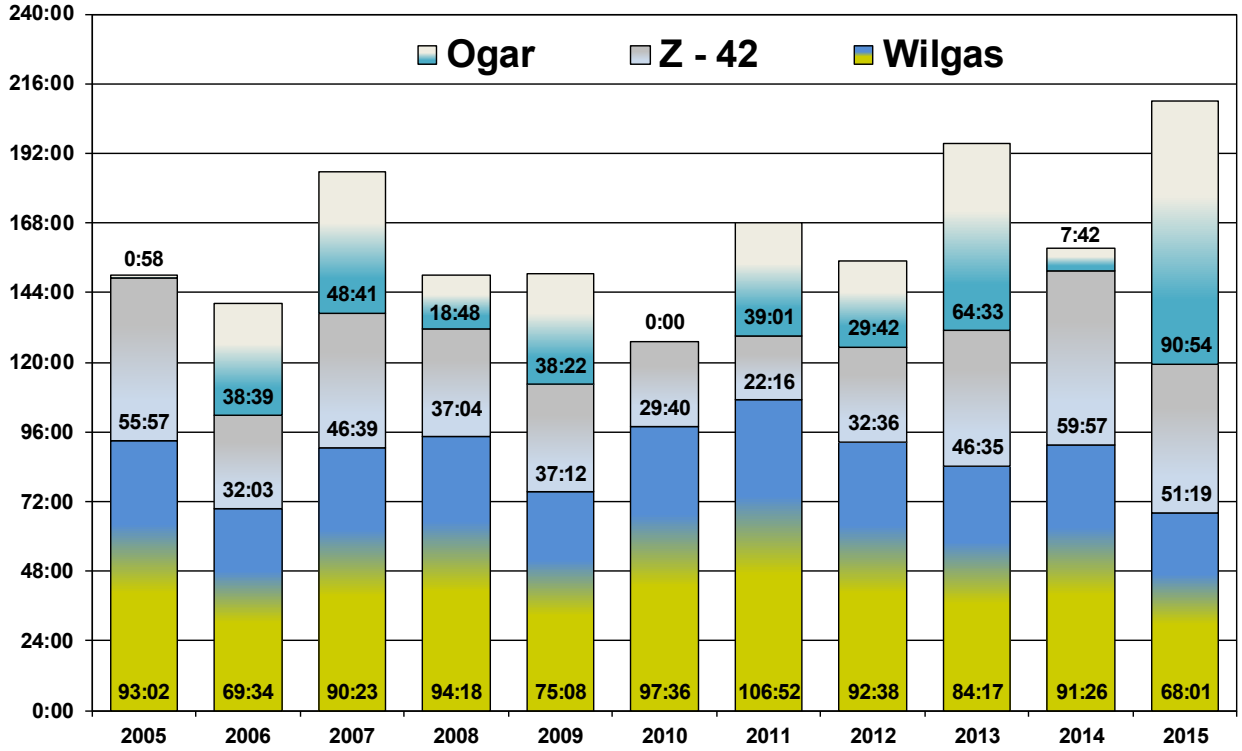
Übersicht Flugzeiten und Starts Vereinsflugzeuge FCK und LSG								
	Flugzeugtyp	Kennzeichen	Flugzeiten in Stunden			Anzahl der Starts		
			2014	2015	Änderung	2014	2015	Änderung
Segelflug	Bocian	D - 3513	120:28	125:10	05:19	826	726	-98
	Bocian	D - 7093	54:27	46:32	-07:55	294	218	-76
	Summe Bocian		**174:55**	**171:42**	-02:36	**1.120**	**944**	-174
	Pirat	D - 1734	65:05	25:36	-39:29	78	16	-62
	Pirat	D - 1695	28:17	19:52	-08:25	78	66	-12
	Pirat	D - 6728	66:54	78:15	11:21	148	105	-43
	Pirat	D - 7794	43:05	18:35	-24:30	107	22	-85
	Summe Pirat		**203:21**	**142:18**	-61:03	**411**	**209**	-202
	Junior	D - 7534	118:14	91:05	-27:09	199	114	-85
	Puchacz	D - 7116	115:32	74:42	-40:50	174	164	-10
	Foka 4	D - 2231	28:16	14:09	-14:07	13	11	-2
	Cobra	D - 6307	25:52	27:39	01:47	15	13	-2
	LS 1d	D - 0489	72:49	56:00	-16:49	30	20	-10
	LS 4a	D - 1598	130:04	114:41	-15:23	44	27	-17
	Summe Segelflug		**869:03**	**692:16**	-176:10	**2.006**	**1.502**	-502
Motorflug	Wilga	D - EWBG	32:46	24:19	-08:27	296	224	-72
	Wilga	D - EWRZ	58:40	43:42	-14:58	469	298	-171
	Summe Wilgas		**91:26**	**68:01**	-23:25	**765**	**522**	-243
	Ogar	D - KFCK	07:42	90:54	83:12	27	213	186
	Z 42	D - EWNO	59:57	51:19	-08:38	136	96	-40
	Summe Motorflug		**159:05**	**210:14**	51:09	**928**	**831**	-97
Summe Segelflug und Motorflug			**1028:08**	**902:30**	-125:01	**2.934**	**2.333**	-599

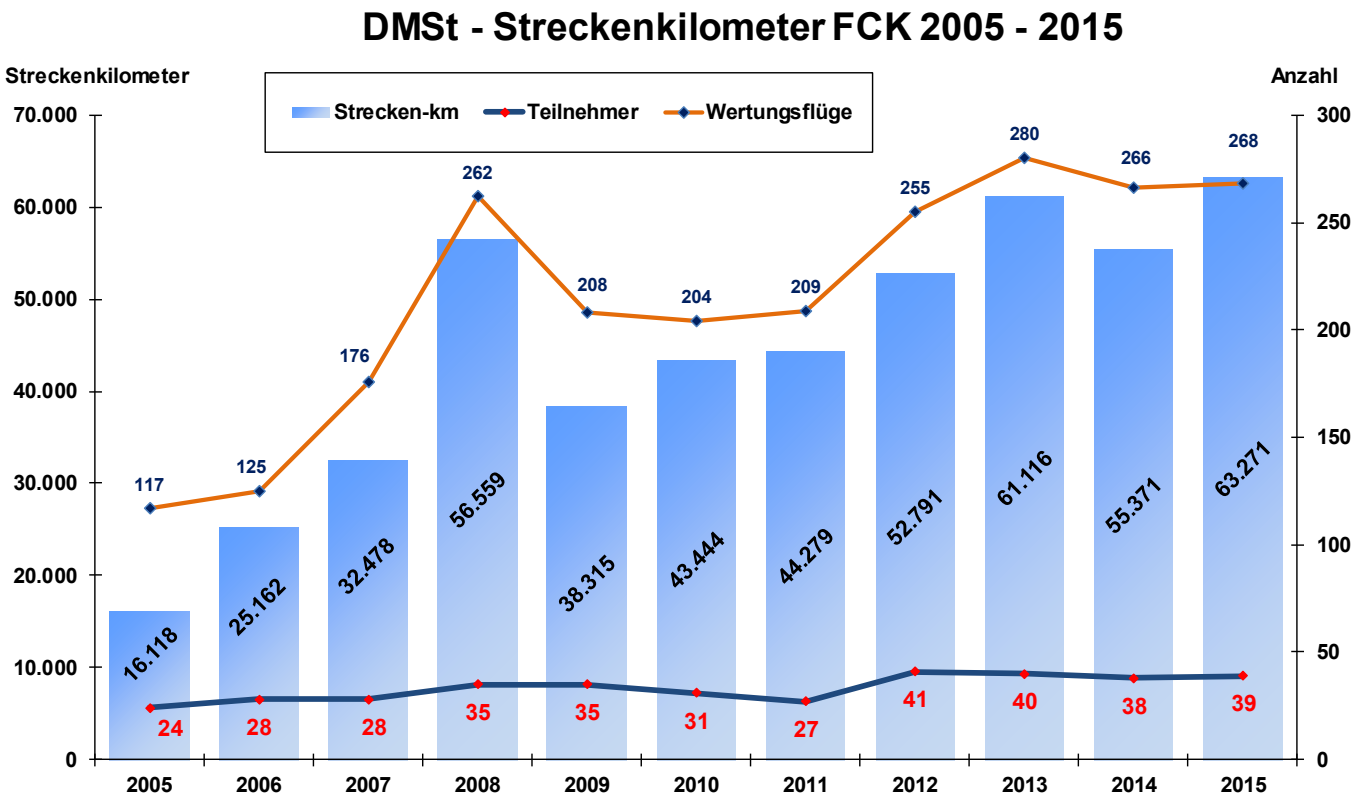
Übersicht Flugzeiten und Starts privater Segelflugzeuge von Vereinsmitgliedern FCK								
	Flugzeugtyp	Kennzeichen	Flugzeiten in Stunden			Anzahl der Starts		
			2014	2015	Änderung	2014	2015	Änderung
Segelflug privat	LS 1d	D-0439	107:07	80:00	-27:07	27	21	-6
	Jantar 2b	D-2497	108:32	53:42	-54:50	30	14	-16
	Jantar Std.	D-4157	24:21	00:00	-24:21	13	0	-13
	LS 4a WL	D-8031	71:10	90:37	19:27	27	25	-2
	Jantar Std. 3	D-9609	101:07	151:24	50:17	22	34	12
	LS 4b	D-5540	21:09	132:34	111:25	24	54	30
	LS 3a	D-6557	67:47	109:50	42:03	19	29	10
	HPH 304 C	D-9951	86:50	72:25	-14:25	52	35	-17
	4 Charter SF	D-XXXX	90:39	45:31	-45:08	24	10	-14
Summe Segelflug privat			**678:42**	**736:03**	57:21	**238**	**222**	-16

Starts und Flugzeiten Segelflug FCK und LSG 2005 - 2015

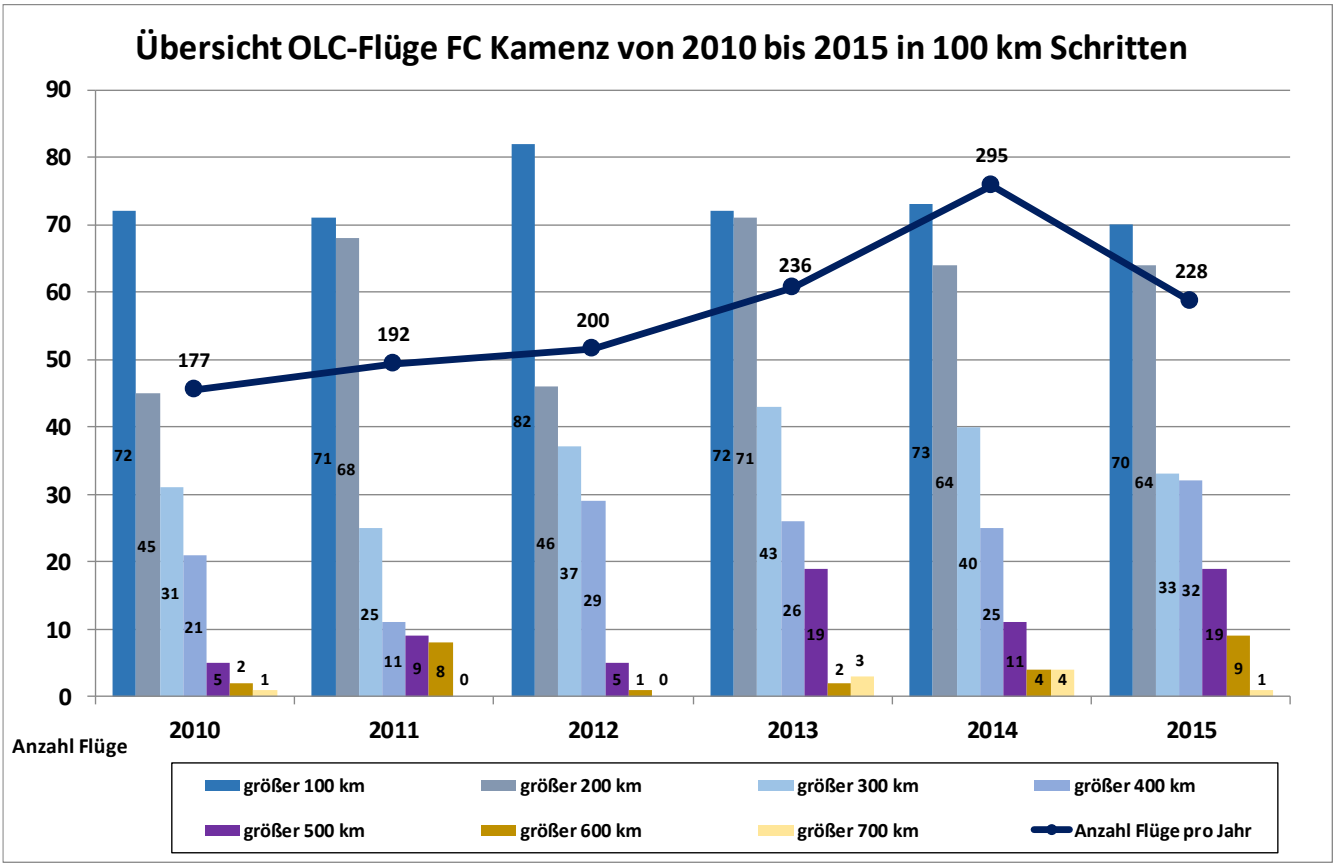


Flugzeiten Motorflug FCK 2005 - 2015





OLC Champion FC Kamenz 2015 (Summe der besten 6 Flüge) ☺ Mitglied im OLC Förderverein					
#	**Name**	**Summe**	**#**	**Name**	**Summe**
1	Tom Schubert ☺	4001	20	Max Heilmann ☺	818
2	Michael Lucas ☺	3044	21	Andreas Gehb ☺	670
3	Andreas Marko ☺	2985	22	Uwe Waurick	667
4	Falk Wettig	2949	23	Oliver Theilig	588
5	Klaus Streichert ☺	2814	24	Günther Engelhardt	470
6	Robert Gärtner	2266	25	Ines Wettig	383
7	Karsten Hummitzsch ☺	2250	26	Maximilian Fuchs	381
8	Wolfgang Dietz ☺	1827	27	Tom Putzke	362
9	Lutz-Peter Kern	1731	28	Christian Delenk	232
10	Wolfgang Ferner ☺	1721	29	Stefan Braniek	208
11	Marcus Menge	1707	30	Robert Mammitzsch	156
12	Karin Hummitzsch ☺	1490	31	Anja Werberger	147
13	Maria Wartmann	1415	32	Silke Fähnrich ☺	133
14	Rainer Trojan ☺	1277	33	Paula Gärtner	124
15	Olaf Heinze	1103	34	Frank Menschner	114
16	Bernd Dunkel	1059	35	Philipp Gräser	110
17	Ralph Wettig ☺	973	36	Rolf Reichert	100
18	Michael Hantke	961	37	Clemens Bernhardt	85
19	Alexander Deutscher	833			



OLC Vereinsflugzeuge 2015 (12 Flz.)				
Flugzeugtyp	**Flüge**	**Anteil FCK**	**km**	**Anteil FCK**
Pirat	22	8%	3393	5%
Junior	18	7%	2791	4%
LS 1	15	6%	2776	4%
LS 4	20	8%	6542	10%
Cobra	4	2%	1120	2%
Puchacz	10	4%	1879	3%
Foka 4	3	1%	283	0%
Bocian	8	3%	701	1%
Summe Verein	**100**	**38%**	**19485**	**30%**
OLC Mitglieder FCK mit Privat- oder Charterflugzeug 2015 (12 Flz.)				
Flugzeug	**Flüge**	**Anteil FCK**	**km**	**Anteil FCK**
D-9609 Jantar Std.3	37	14%	10626	16%
D-2497 Jantar 2b	12	5%	3372	5%
D-8031 LS 4a WL	19	7%	5380	8%
D-9951 HPH 304C	25	9%	3648	6%
D-0439 LS 1d	17	6%	5919	9%
D-5540 LS 4b	23	9%	7544	11%
D-6557 LS 3a	22	8%	6906	11%
4 Charter SF	10	4%	2738	4%
Summe Privat/Chart.	**165**	**62%**	**46133**	**70%**
Total	**265**	**100%**	**65618**	**100%**

DMSt - Vereinswertung 2015					
DMSt - Deutschland Platz 35 von 633 Vereinen					
DMSt - Sachsen Platz 2 von 16 Vereinen					
#	**Punkte**	**Club**	**km**	**Flüge**	**Piloten**
1	73.507	AC Pirna	66.854	269	40
2	72.522	FC Kamenz	63.271	268	39
3	66.859	Riesa-Canitz	64.002	242	30
4	65.721	Aero Team Klix	60.007	215	29
5	43.914	FC Grorüwa	39.129	143	21

OLC - Liga 2015			
Landesliga Sachsen Platz 2 von 15 Vereinen			
Qualiliga Deutschland Platz 22 von 494 Vereinen			
#	**Punkte**	**Speed**	**Verein**
1	97	4.201	AC Pirna
2	60	2.512	FC Kamenz
3	32	1.673	FC Grorüwa
4	28	1.273	FC Langhennersdorf
5	28	887	FK Auerbach

Top 10 der schnellsten Flüge nach OLC-Liga 2015					
#	**Name**	**SF-Typ**	**Datum**	**km/h Punkte**	**km/h**
1	Tom Schubert	LS 4a	02.05.15	106,04	109,22
2	Michael Lucas	LS 4b	31.07.15	100,66	103,68
3	Andreas Marko	LS 3a	22.05.15	97,6	102,72
4	Marcus Menge	Cobra	31.07.15	94,04	92,63
5	Alexander Deutscher	LS 1d	31.07.15	91,71	90,33
6	Lutz-Peter Kern	HPH 304 C	24.05.15	91,53	94,28
7	Robert Gärtner	LS 4a	31.07.15	90,13	92,84
8	Klaus Streichert	LS 3a	24.05.15	87,65	92,26
9	Falk Wettig	Jantar Std. 3	02.05.15	86,44	86,44
10	Karin Hummitzsch	Puchacz	04.07.15	82,94	72,99

Mitgliederentwicklung im Verein

Unser Verein hatte zum 01.01.2016 140 eingetragene Mitglieder.

Neue Mitglieder im Verein

Name	Mitgliedsstatus
Paul Stahn	Flugschüler Segelflug
Pascal Schiffner	Flugschüler Segelflug
Robin Böhm	Flugschüler Segelflug
Markus Preibsch	Flugschüler Segelflug
Uwe Bieler	Förderndes Mitglied
Bonke Meyer	Förderndes Mitglied

Mitgliedsstatus	Anzahl	Änderungen in 2015		Anzahl
	2015	plus	minus	2016
Ehrenmitglied	2	0	0	2
Fördernd	53	10	2	61
Kind	7	0	0	7
Ordentlich / aktiv	77	3	10	70
davon Modellflug	15	0	2	13
davon Flugschüler	16	4	9	11
Summe	**141**	**6**	**7**	**140**

Name	Statusänderung
Eva-Maria Clauß	von Flugschüler SF zu fördernd
Jane Großmann	von ordentlich zu fördernd
Markus Eisold	von ordentlich zu fördernd
Thomas Kischko	von ordentlich zu fördernd
Selina Lange	von ordentlich zu fördernd
Steffen Lange	von ordentlich zu fördernd
Alexander Suhrbier	von ordentlich zu fördernd

Ausgetretene Mitglieder:

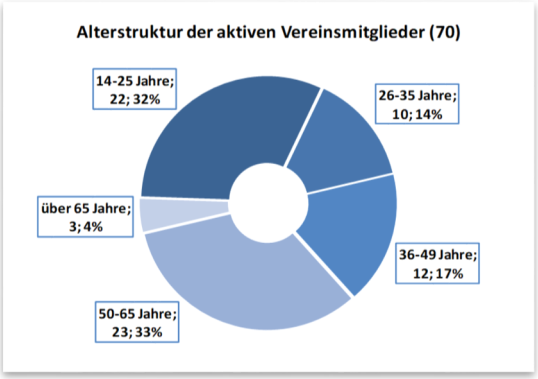
Maximilian Wunderlich, Paul Stahn, Andreas Menzel, Sven Werberger, Christoph Pirzkall, Andreas Eggert,Holdi Zimmermann

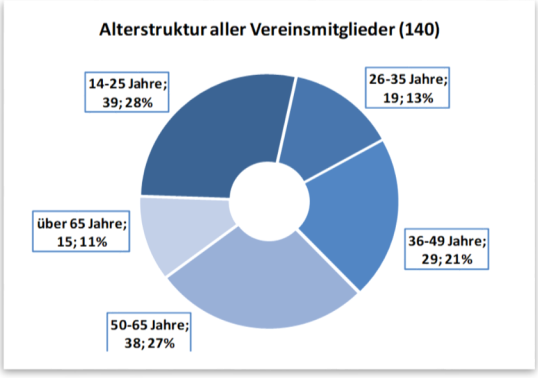
Vereinsinterne Publikation Fliegerclub Kamenz

erstellt von Tom Schubert und Michael Lucas

Vorstand Fliegerclub Kamenz

- Robert Mammitzsch: Vorsitzender
- Uwe Waurick: Stellv. Vorsitzender
- Michael Lucas: Schatzmeister
- Karsten Hummitzsch: Ausbildungsleiter
- Ralph Wettig: Technischer Leiter
- Anja Werberger: Jugendleiterin





Jahressportkalender FCK 2016	
06.03.16 9 Uhr 06.03.16 13 Uhr	Mitgliederversammlung Fluglehrerversammlung
19.03. - 20.03.16	Aufrüsten und Windenprüfung
25.03.16	Erster Flugbetrieb
25.03. - 03.04.16	Osterlehrgang
14.05. - 22.05.16	Leistungslehrgang
10.06. - 12.06.16	„Air“lebnis - Wochenende
09.07. - 17.07.16	Sommerlager FCK
30.07. - 13.08.16	Sommerlager Pasewalk
14.08. - 20.08.16	L“Air“woche
08.10. - 16.10.16	Herbstlehrgang
05.11.16 9 Uhr 05.11.16 16 Uhr 05.11.16 19 Uhr	Abrüsten Einweisung Winterbauprogramm Streckenflugfeier
10.12.16	Weihnachtsfeier

Faszination Segelfliegen

FLIEGERCLUB KAMENZ e.V.

Neugierig geworden ?

Dann besuch uns !

- Flugausbildung
- Schnupperflüge
- „Air“lebnis-Wochenende
- L“Air“ woche
- Fliegerlager
- Wandertag

Fliegerclub Kamenz e.V.
Auenweg 13
01917 Kamenz OT Zschornau

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