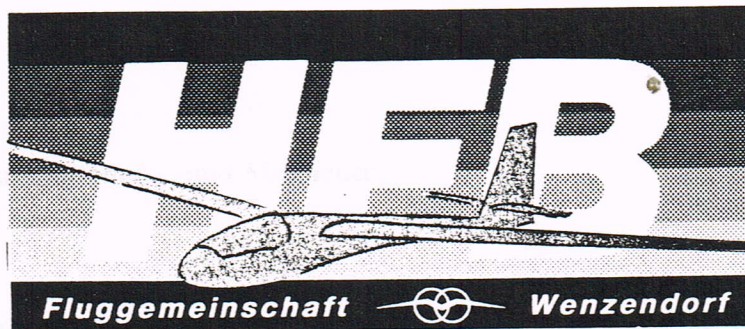




DA - H F B - Fluggemeinschaft e.V.

Jahresbericht 1992

Inhalt

Vorwort

Jahres-Rückblick 1992

Fliegerlager Klix: Aus Sicht der Jugend (Erlebnisbericht)

Nochmal Klix: Aus Sicht des erfahrenen Fluglehrers (Erlebnisbericht)

Route-Proving: Mit der Dimona nach Sizilien (Erlebnisbericht)

Werkstatt- Bericht 1992

Vereins-Statistiken 1992

Kassen- Berichte 1992

Flotten- Übersicht 1992

Vorstand im Berichts- Zeitraum:

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1. Vorsitzender: | Joachim Loerke |
| 2. Vorsitzender: | Hans Joachim Krug |
| Kassenwart: | Manfred Frei |

Spazierenfliegen in Sachsen

Eine bessere Überschrift für einen persönlichen Bericht über Erlebnisse während des Fliegerlagers auf dem Flugplatz Klix/Sachsen ist mir nicht eingefallen. Möglicherweise versteht der Leser nach dem Lesen warum.

Ankunft:

Ich komme aus stauvermeidenden Gründen nachts um 2:00h in der Ortschaft Klix an, und habe nur die Information aus dem Fliegertaschenkalender, daß der Flugplatz 0.6NM nordwestlich der Ortschaft liegen soll. Im Mondlicht sehe ich dort ein ausgedehntes Feld liegen und ein Licht, welches ich für eine Hallenvorfeldbeleuchtung halte. Nachdem es mir von Süden nicht gelingt Zugang zum Platz zu finden, versuche ich es von Norden und treffe auf zwei sich in Liegestühlen über Gott und die Welt unterhaltende Kameraden. Sie tun dies just unter der als Insektenfänger am Vorzelt angebrachten Lampe, welche ich aus der Ferne gesehen habe. Mittelgroßes Hallo - ich bin angekommen.

Einweisung:

Am Morgen ist Einweisungsflug mit Jan. Er ist Vereinskamerad und hat auf diesem Platz Fliegen gelernt und ist in Klix auch Fluglehrer geworden. Wir starten im F-Schlepp und fliegen in der näheren Umgebung des Platzes. Von oben ist die Seenanzahl in der Gegend beeindruckend. Jan erklärt mir jedoch, daß eigentlich nur zwei Seen in der Nähe 'badbar' sind. Nämlich die 'Adria', so benannt wegen ihrer hellblauen Farbe (Kaolinhaltiger Grund) und die 'Olba' mit der Insel. Im Norden sehen wir große unkultivierte Flächen, die Tagebaue um das Kraftwerk Boxberg. Jan warnt mich: "Die Gegend ist 'unlandbar'!". Wir fliegen nach Bautzen. Jan sagt mir, wo das 'gelbe Elend', das ehem. Staatsgefängnis, ist. Ich habe es seltsamerweise schon vor seiner Erklärung ausgemacht. Ein mehrstöckiges Gebäude mit kreuzförmigem Grundriß. Architektur Jahrhundertwende, angeschlossene Werkhallen. Die Umfassungsmauer sehe ich erst später. Der Komplex liegt in unmittelbarer Nachbarschaft eines Wohnblockviertels, welches in alten DDR-Reportagen als Motiv zur Darstellung des fortschrittlichen sozialistischen Geistes benutzt wurde.

Ein Tag 'Kultur':

Das Wetter ist schön und fliegbar, aber wir ziehen es vor einen Ausflug in die sächsische Schweiz zu unternehmen. Festung Königstein: An der Elbe gelegen, nie ernsthaft belagert. Wer dort war und geringe militärhistorische Kenntnis hat, ahnt warum. An der Nordbatterie wird über Außenlandeplätze diskutiert. Mathias sucht sich ein Feld vor dem

'Lilienstein' neben einer Pappelreihe aus. Ein paar Tage später mußte er, auf einem 300Km-Dreiecksflug, mit dem Königstein als Wendepunkt tatsächlich dort herunter.

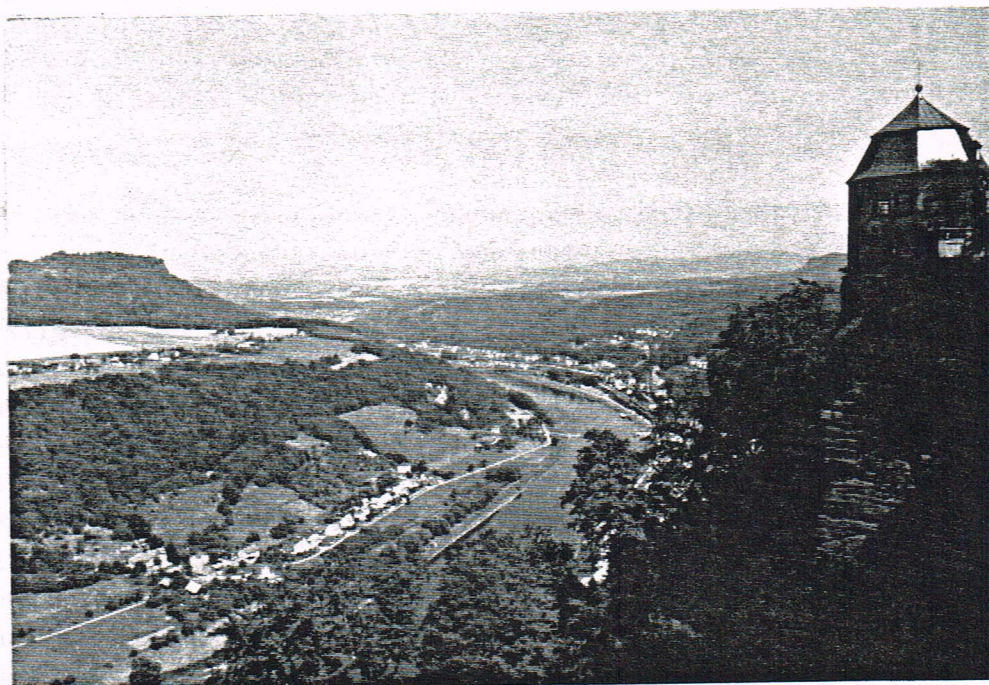


Bild 1: Blick v.d. Feste ins Elbtal mit Lilienstein

Ein kleiner Exkurs: Die 'Rückhole'. Der Startleiter ruft mich und gibt mir die über Funk mitgeteilte Außenlandedeposition von Mathias auf einem Zettel notiert. Er hatte den Namen des Ortes falsch verstanden. Nach kurzem Gespräch ist ihm klar: "...ach ja, der lange Acker neben der Pappelreihe", und er beschreibt mir den Weg zu dieser offenbar öfter benutzten Landestelle.

Der Zugwagen und der Hänger sind vorbereitet und ich fahre zum Lilienstein. Die Autobahn bis Abfahrt Bischofswerda ist 'naja'. Einige Straßenüberführungen haben es in sich - etwa 10cm Niveauversatz auf eine Länge von 0.5m. Bischofswerda selbst hat im Großen und Ganzen zweigeschossige Häuser aus der Zeit vor dem 2.Krieg und Kopfsteinpflaster - die Einheimischen nennen sie 'Entschwangerungsstraßen' - zu bieten. 30Km/h-Zonen gibt es nicht, aber es ist ratsam nicht schneller zu fahren. Die Straßenführung über Stolpen und Hohnstein ist etwas unkonventionell, einmal muß ich fast einen '360' machen, um die Route zu verfolgen. Ich treffe Matthias auf dem Acker neben besagter Pappelreihe. Ein einheimischer Landwirt steht dabei und beobachtet, ob er helfen kann. Zu zweit rüsten wir ab und haben es in etwa 10min geschafft (gelobt sei der Cobra-Hänger). Auf der Rückfahrt fährt Matthias und erzählt nebenbei. Er habe dummerweise die Wind- und die Sonnenrichtung falsch eingeschätzt und sei in die Leewirkung vom Königstein gekommen. Der Landwirt habe ihm erzählt, daß einmal drei Segelflugzeuge auf diesem Acker außengelandet seien. (In den Vereinen der

neuen Bundesländer sind die Rückholhänger dünn gesät.) Binnen kurzer Zeit seien drei Wilgas gelandet und hätten die Segelflugzeuge dort weggeschleppt. Später erzählte mir ein ehemaliger Agrarflieger und Schleppilot, daß er einmal mit einer Wilga auf einem Kartoffelacker, quer zur Furche, gelandet und gestartet sei. Erzählenderweise sind wir auf der Hinroute wieder nach Klix gekommen. Ende Exkurs Rückhole.

Wir sind noch auf der unbezwungenen Festung Königstein. Fast unbezwungen, denn ein Schornsteinfegerlehrling habe es, nach Angaben der Führerin, im 19. Jahrhundert einmal geschafft aus Neugier die Festung zu erklimmen. Bei der Führung treffen wir auf eine Privatführung und erfahren so, daß Ende des 19. Jahrhunderts umfangreiche Befestigungsbauten unternommen wurden. Vier Jahre nach Fertigstellung der Verbunkierung habe Krupp eine Kanone entwickelt, welche in der Lage gewesen sein soll auch diese 'moderne' Panzerung zu durchschlagen. Alte Zeiten, gleiche Probleme. Sie haben gelernt? Die Anlage wurde nie wieder 'Kampfwertgesteigert' - das Zeitalter des mobilen Krieges hatte begonnen. In Bezug auf Information ist eine Ausstellung über die Entwicklung von Festungen sehenswert, unter anderem die Fragmente einer 80cm Granate, ein echter Dinosaurier.

Wir machen noch einen Abstecher in die Tschechei, nach Tetschen. An der Grenze tausche ich nach Absprache mit Kameraden 20DM in Tschechische Kronen. Jan hatte erzählt, man könne günstig Lebensmittel kaufen. Während der Fahrt sehen wir ein aufgeräumtes und ordentliches Land ohne großen Touristikfirlefanz; aber die Armut und die Mühe, das Wenigste mit einfachen Mitteln zu erhalten springt ins Auge. Die Menschen sind schön und freundlich und ich habe ein schlechtes Gewissen als ich im Supermarkt eine Kiste Bier und Konserven kaufe. Der Bierkasten muß dableiben, aber mir wird ein Karton zum Transport der Flaschen gegeben. Wir fahren zurück und erwerben unterwegs mit dem restlichen Geld an einem Straßenkiosk noch Spirituosen. Karlsbad-Likör, welcher sich am Abend als gutschmeckender Stimmungsmacher herausstellt.

Spazierflug:

Tage später starte ich mit unserer 'roten K8'. Eigentlich wollte ich nur mal ein bißchen um den Platz fliegen, aber als ich mir eine Höhe von 1700m erkurbelt habe werde ich neugierig und fliege hinüber nach Bautzen. Östlich von Bautzen sehe ich ein Stück Autobahn nach Görlitz, welches zu DDR-Zeiten angefangen, aber nicht fertiggebaut wurde. Jan erzählte mir, daß die Straße von so schlechter Qualität gewesen sei, daß man sie schließlich als Fundament für Getreidelagerhallen benutzt habe. Das sieht schon merkwürdig aus; Lagerhallen auf einer Autobahn. Genauso wie der ehemalige Militärflugplatz von Bautzen, gleich südöstlich davon, eine bestimmt über 1500m lange Betonpiste mit Taxiways und

Hallen. Aber benutzen kann man diese im Moment nicht, denn die Betonflächen sind mit über tausend Volksarmeelastwagen zugeparkt. Die Größenordnung der Fahrzeugzahl erfaße ich irgendwie nicht mehr, auch



Bild 2: 'Autobahn' bei Bautzen und Flugplatz

nicht, als ich direkt darüber fliege. Es ist irgendwo jenseits von 'Viele'. Ich fotografiere und verschwinde dann schleunigst Richtung Klix, denn ich habe schon lange keinen anständigen Bart mehr zentriert und eine Außenlandung will ich nicht riskieren. Über Kleinbautzen geht etwas, aber fürchterlich zerrissen. Ich fluche und schimpfe wie ein Rohrspatz; so laut, daß ich befürchte, die Leute am Boden hören es. Ich versuche richtig eng und steil zu kreisen, so hat man es mir zwar nicht beigebracht, aber irgendwie geht es besser. Die höhenmäßige Erholung geht recht schnell und von Heimkehrwillen ist nun natürlich keine Rede mehr. In der Ferne sehe ich Niesky liegen. Auf geht's! Über Niesky sehe ich südsüdöstlich Görlitz liegen, fliege aber nicht dorthin, weil ich einige Tage vorher einen Kameraden sagen hörte, da sei thermikmäßig eine gemeine Ecke. Ich fliege lieber zum Kraftwerk Boxberg und zu den Tagebauen. Die interessieren mich mehr und liegen auch näher an Klix dran. Die Suche nach Thermik und interessante Geländemerkmale bringen mich über Rietschen. Von dort aus geht es um das Sperrgebiet herum bis südlich von Weißwasser. Von den Tagebauen werden einige Fotos gemacht. Da unten liegt eine Mondlandschaft eigener Art. Keine Krater, aber fünf Kilometer Schüttrücken hinter Schüttrücken. Das Gelände ist wohl noch nicht mal für Armeeübungen geeignet. Ich fliege weiter zum Chemiekombinat 'schwarze Pumpe', ein Hydrierwerk, welches auch von den Tagebauen gespeist wird; zwei Kilometer langes Rohr- und Kesselgewirr. Als Nächstes Hoyerswerda mit dem Knap-

pensee im Südosten. Eigentlich will ich weiter nach Kamenz, aber von Westen kommt eine Abschirmung oben rüber. Die Wolken sehen garnicht-mehr gesund aus, niedrige gestufte Basis, faserige Flanken, und dazu diesig. Im Osten der Linie Spremberg-Bautzen ist dagegen noch das alte Wetter: hohe Basis, Wolken die auch halten was sie versprechen. Also fliege ich erstmal in den Osten, nach Klix, und mache erstmal wieder Höhe. Ich versuche nochmal nach Kamenz zu kommen. Auf der Strecke liegt der Basissprung und ich fliege neben, teilweise über den Wolken. Auf der Höhe von Königswartha gebe ich Kamenz auf, kehre nach Klix zurück und habe noch etwas Wolkenvergnügen bis ich schließlich lande. Von mir fast nicht bemerkt, habe ich heute meine ersten fünf Stunden am Stück zusammengefliegen.

Das Leben am Platz:

Ich schlafe im Zelt, welches ich mir an der Waldkante aufgebaut habe. Ein anderer Kamerad schläft auf der Stube der Vereinsunterkunft. Dort ist auch Dusch- und Waschgelegenheit. Viele Kameraden haben ihre Wohnwagen mitgebracht und Einige haben zum Schlafen und Kochen einen Bungalow in Nachbarorten angemietet. Die beiden letzten Alternativen werden auch kombiniert. Ich gehe morgens zu Wohnwagenkameraden frühstücken. Dann schwatzen wir ein wenig über die Möglichkeiten des Tages und schauen einem Paar Störche zu, welches sich zum Insektenfang fast jeden Morgen in der Nähe des Waldes niederläßt. (Beim Autofahren sah ich auf einer Wiese eine Storchenherde; bestimmt 20 Vögel).

Tagsüber haben wir Flugbetrieb oder machen in Kultur. Es wird, wenn überhaupt, wenig gegessen. Das passiert abends gegen 20:00h, zumeist im Nachbarort Commerau. Zu dem Restaurant gibt es in der Gegend wenig Alternativen. Einige Male organisieren wir kleinere Grillpartys. Bei einer dieser abendlichen Grills werden wir von einem Gewitter überrascht. Wir entschließen uns zum Abrüsten verzurrter Segelflugzeuge. Die vormalige Tafelrunde rüstet innerhalb von ca. 10min drei Flugzeuge ab und sichert den Grill im Windschatten eines Hängers vor den Sturmböen. Jeder Handgriff sitzt. Leider wird das Geschirr weggeweht. Nach dem Essen unterhalten wir uns über das Tagesgeschehen oder über den nächsten Tag oder wir gehen, um noch ein paar Geschichten aufzuschnappen, in das Vereinsheim, in welchem sich der Lehrgang, die Einheimischen und die Gäste aus der ganzen Bundesrepublik treffen. Man kann auch in die Disco nach Bautzen fahren, deren Werbescheinwerfer wir nächtens immer sehen.

Surfen:

Eines morgens kommt Matthias an und fragt, ob ich Lust zum Windsurfen hätte. Ich taxiere das Wetter: Es ist bedeckt und der Wind ist zu stark -> 3R (das ist Jargon für Platzrundenwetter; Rauf, Rum, Runter). Ich sage Matthias, daß ich noch nie auf dem Brett gestanden hätte. "Zeit es zu lernen" meint Matthias und nimmt mich und sein Surfbrett

mit zum Knappensee. Wir rüsten das Brett auf und er probiert es zuerst. Der Wind ist ihm zu schwach, aber ideal zur Schulung. Er weist mich ein und gibt mir dann den Neoprenanzug. Ich falle wohl so an die siebzimal ins Wasser bevor ich einen durchgehenden Schlag von 50m vom Ufer weg schaffe. Dann falle ich bei einer versuchten Wende wieder rein und stelle verblüfft fest, daß ich das Brett nur von links segeln kann. Von rechts bekomme ich noch nicht mal das Segel in zwei Hände. Wenigstens treibt mich der auffrischende Wind wieder aufs Ufer. Nun ist Matthias dran. Der hat so richtig Spaß und gleitet zimal das Südufer des Sees entlang.

Flugbetrieb:

Der Flugbetrieb in Klix ist durch die Immobilien und die Geschichte um einiges anders als bei uns. Zuerst wird so um etwa 9 Uhr ausgeräumt. Die Fallschirme werden aus der Schirmkammer geholt, und die doch recht großen Batterien für die polnischen Flugzeugtypen von der Ladestation. Die Bordbücher kommen aus dem Büro in die dafür vorgesehenen Fächer. Um 10 Uhr ist Briefing. Da wird im wesentlichen mitgeteilt, welche Gebiete am jeweiligen Flugtag von der Flugsicherung für den Streckenflug freigegeben sind, denn wir müssen uns alltags den Luftraum über Sachsen mit übenden russischen Militärjets teilen. Des öfteren sehen wir in der Ferne eine Rote Mig-29 vorbeikurven. Nach dem Briefing wird meistens noch ein wenig an Fahrzeugen rumgemurkst, bis man sich dann endgültig für die Startrichtung entscheidet. Der Start und die Winde werden aufgebaut. Drei Schlangen wartender Flugzeuge. Eine für den F-Schlepp und eine für jedes Seil der Doppeltrommelwinde, einer tschechischen H3. Die hat um die 100PS Leistung; ein Kamerad warnt mich: "Häng dich nicht dran, die machst du tot!". Bei meinem ersten Start probier ich, wie weit ich gehen kann und merke deutlich den Drehzahlabfall der Winde. Ich lasse etwas nach und schon geht es wieder besser. Toddell, der in Klix auch Winde gefahren ist, sagt, das sei ganz einfach. "Du gibst Vollgas und den Rest muß der Pilot machen."

Einmal soll ich einen Kasten Bier für eine Außenlandung ausgeben, weil ich vor dem "T" gelandet sein soll. Ich sage, daß ich dem vor mir landenden Bocian nicht ins Heck rennen wollte. Meint der Ankläger, daß ich doch daneben landen könne, dann würde ich auch nicht riskieren kurz vor der Schwelle über der B156 mit einem Lastwagen zusammenzustoßen. An die Dimension 'Platzbreite' muß man sich als Wenzendorfer erstmal gewöhnen.

Die Flugzeuge werden in den seltensten Fällen zum Start zurückgeschoben, sondern mit einem alten Traktor oder Privatwagen wieder zurückgeschleppt. Die Rolle des Leppo spielt entweder ein Multicar (etwa PKW-großer Kleinlaster der ehem. DDR) oder ein Wartburg, welche einen Auslegeranhänger schleppen.

Beim Einräumen zeigt sich, daß die Klixer wahre Hallenhuber sind. Die

Flugzeuge werden von der Hallenstirnseite zugeführt. In der Halle ist ein 'Meister' der sagt, welche Flugzeuge als nächste kommen müssen und gibt Anweisungen wie zu schachteln ist. Sie haben da eine schöne Methode, bei welcher das Heck über einem anderen Flügel auf einem Bock gelagert wird. Eine andere Methode ist die der verschränkenden Zuführung. Jedenfalls sieht es in der Halle, wenn sie denn voll ist, aus wie Flugzeugspaghetti. Man muß allerdings berücksichtigen, daß die Halle für diese Muster gebaut wurde.

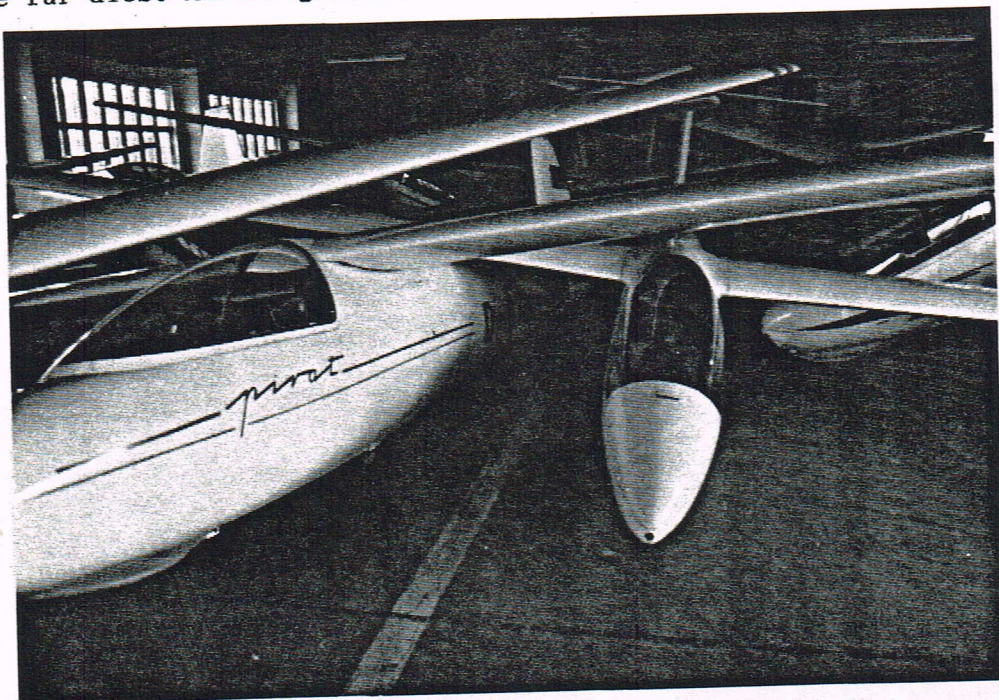


Bild 3: Flugzeugspaghetti

Überhaupt war ja Klix zu GST-Zeiten das Leistungszentrum des sächsischen Segelfluges und das merkt man auch an den Räumlichkeiten. Segelflughalle, Fallschirmkammer, Magazin, Kunststoffwerkstatt, Holzwerkstatt, Auffahrrampe, große Küche, Kantine, Büro, Lehrstube, Waschraum, Unterkunft, KFZ-Werkstatt, Motorflughalle. Das alles will erhalten sein, auch wenn gegenwärtig, wegen der Treuhand, die Eigentumsverhältnisse nicht geklärt sind. So kämpfen einige unentwegt um ihren Flugplatz. Viele sind arbeitslos und spielen mit dem Gedanken es einigen Vereinskameraden nachzutun und gen Westen zu ziehen. Die Vereinssubstanz wird schwächer. Was kann man dagegen tun? Keiner weiß Rat.

Gemeinsam fliegen:

Kurz vor dem Ende des Fliegerlagers wollen Michael und ich zusammen einen Spazierflug machen. Wir starten beide nacheinander im F-Schlepp. Michael startet in einer DG300 und ich habe heute den Astir bekommen. Wir haben Funkkontakt und losen Sichtkontakt, d.h. wir ziehen zwar

beide in dieselbe Richtung aber jeder nimmt sich die Zeit mal da und dorthin zu schauen. Michael fliegt zur Bastei, weil er dort während eines 'Kulturtages' war. Ich fliege aus den gleichen Gründen zum Königstein. Michael filmt und ich fotografiere, dann treten wir die Rückreise an. Über einem Steinbruch nordöstlich von Bischofswerda treffen wir uns wieder und fotografieren bzw. filmen uns gegenseitig. Über Bautzen fliegen wir gemeinsam nach Klix. Dort möchte ich lieber noch eine Portion mehr Höhe haben, während Michael sich zum Vorflug gen Kraftwerk Boxberg entscheidet. Bevor ich dort ankomme, höre ich ihn am Funk: "Komm bloß her, hier geht das wie verrückt.". Und er hat Recht.

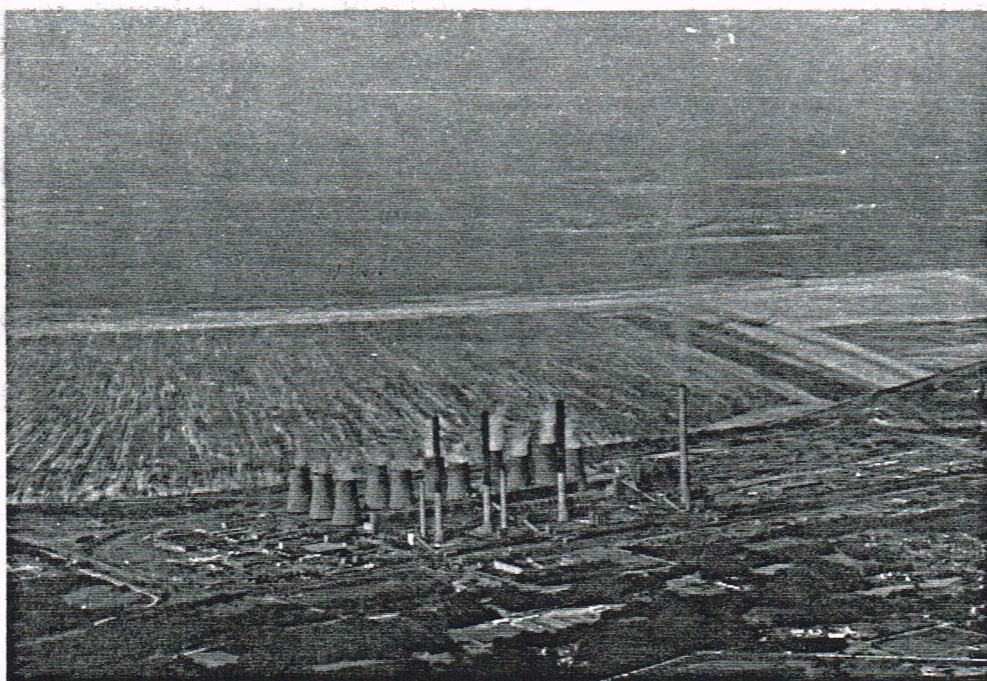


Bild 4: Kraftwerk Boxberg und angrenzende Tagebaue

Die Thermik über den Kühltürmen kann man schon als gewalttätig bezeichnen. Sie trägt auch etwa 200m höher als die übrige Basis. Es ist übrigens inzwischen alles blau geworden. Michael fliegt nach Weißwasser und dann zur 'schwarzen Pumpe', während ich lieber gleich nach Hoyerswerda fliege - vielleicht schaffe ich es ja heute nach Kamenz. Südlich von Hoyerswerda, über Wittichenau, bin ich runter bis auf 350m mit drei verschiedenen Außenlandeplätzen in Sicht. Aber welcher ist der Beste? In den neuen Bundesländern haben Bauernhöfe nicht automatisch Telefone. Kamenz ist vergessen, ich berichte Michael traurig über Funk den Sachverhalt und 'parke' erstmal über einem kleinen Wald in einem Nullschieber. Und es wird was draus. Bei ca. 800m gesellt sich ein Bussard zu mir. Allerdings in entgegengesetztem Drehsinn. Er kommt gelassen auf mich zu, macht einen 'Full Stop' und läßt was fallen. Was er wohl meint? Ich wechsle den Drehsinn. Der Bussard ist immer noch da und fliegt manchmal in der Nähe meiner Flächenspitze, so daß ich Angst habe zu rollen. Es ist ein ziemlich alter und großer

Bursche und wenn er zu mir rübersieht, höre ich fast ein abfälliges "junger Spunt". Auch das ist 'gemeinsam fliegen'. Als ich 1400m Höhe habe, fliege ich nach Klix ab und treffe mich dort mit Michael im letzten tragenden Bart. Der ist gut besucht. Wohl ein halbes Dutzend Flieger versucht hier noch ein bißchen Zeit vor der Landung zu schinden.

Abfahrt:

So langsam bröckelt die Besatzung ab. Die DG ist wegen eines Fahrwerkschadens schon zu Hause. Die LS7 ist auch weg. Zwei Wohnwagenplätze sind leer geworden. Heute bin ich an der Reihe mich zu verabschieden. Die Gebühren sind im Büro bezahlt. Ich baue mein Zelt ab und verstaue alles im Wagen, sage 'Bis dann' zu den Kameraden und sehe zu, daß ich mich auf den Weg mache. Nach etwas über fünf Stunden bin ich wieder in Hamburg.

Danke für den erlebnisreichen Urlaub.

Hamburg 26.08.92

Fedor

R920809

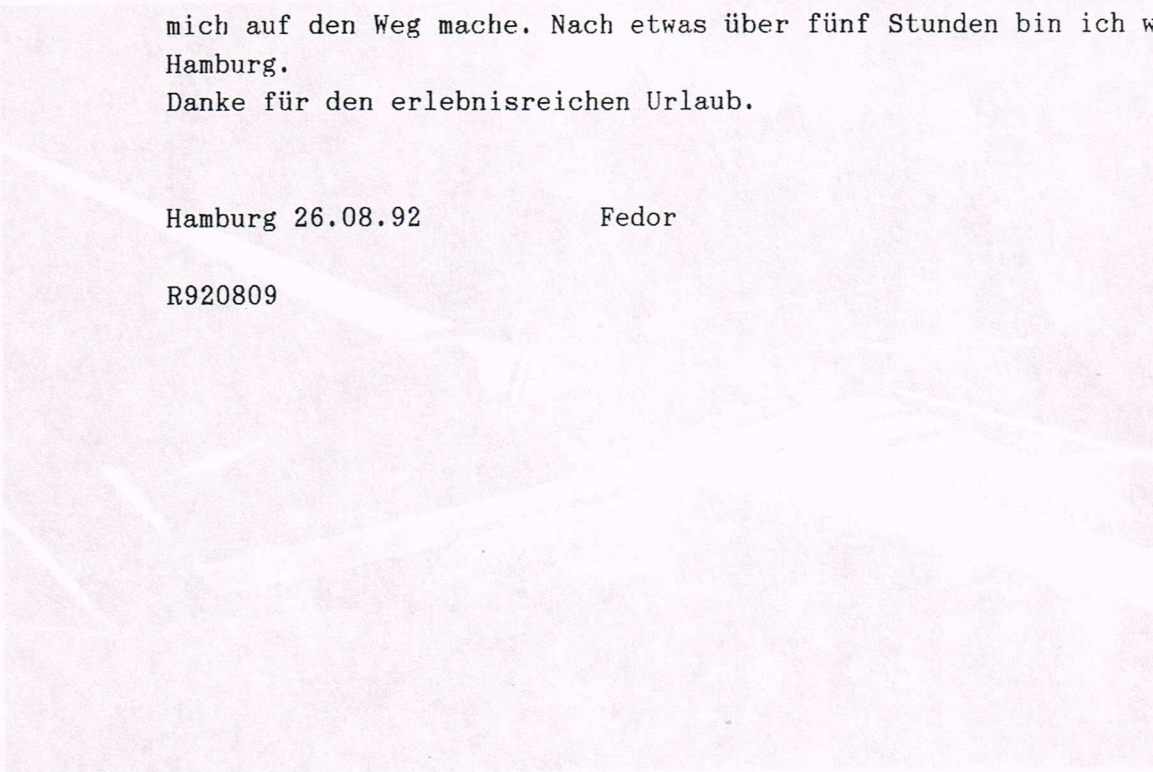


Bild 1. Bines der wunderreichen ... die ...

Anfangs tritt man sich gar nicht ... Fliegen ...
 tritt - wenn der dünne ... die ...
 Stufen da. Und wenn man dann ...
 mehr als gesehen durch, dann ...
 federn der ...
 ter der ...
 lige Seen ...

