



ASW-15-Piloten: Jonas & Melvin

L“AIR“WOCHE IN KAMENZ:

Mehr als Löcher stopfen und Schafe hüten



VON ELKE FUGLSANG-PETERSEN
FOTOS: FLIEGERCLUB KAMENZ

Oft sind junge Piloten auf sich selbst gestellt, nachdem sie den begehrten Schein in den Händen halten. Gezielte Trainingsmaßnahmen wie die L“air“woche in Kamenz können helfen, langfristig die Motivation zu erhalten und die Leistungen zu verbessern.

Hand aufs Herz: Abgesehen von jenen, die vorzeitig ihre Ausbildung abbrechen, hängt so mancher das Hobby nach bestandener Prüfung an den Nagel oder fliegt ab und zu Passagiere am Platz spazieren. Der Frust eines engagierten Fluglehrers, der sich die Lehrerdienste von seiner eigenen Streckenflugzeit abspart, lässt sich nachvollziehen. Offensichtlich genügt es nicht, den frischgebackenen Lizenzinhabern seine Leidenschaft für die „echte“ Segelfliegerei vorzuleben, man muss sie mitreißen. Aber wie? Im vergangenen Sommer durfte ich miterleben, wie zwei jungen Piloten meines kleinen norddeutschen Vereins buchstäblich Flügel wuchsen. Melvin hatte 2013 seinen Schein gemacht, Jonas folgte ein Jahr später. Schon von Schleswig-Holstein aus hatten beide immer wieder versucht, Kilometer zu sammeln; jeder für sich, mit diversen Außenlandungen, aber auch Erfolgserlebnissen. Anfang 2015 füllten beide einen detaillierten Fragebogen aus und meldeten sich zur L“air“woche in Kamenz an. Für einen Wettbewerb wäre es sicher noch zu früh, aber mal sehen, was so eine Trainingswoche bringt?

Die Saison war bereits weit fortgeschritten und die Youngsters hatten schon ein paar Überlandflüge in der Tasche. In den Sommerferien flogen sie zwei Wochen mit Freunden in Klix, wo sie unter Basishöhen über FL100 schon beinahe gesättigt waren. Sie hatten mit der ASW 15 die Schneekoppe umrundet, mit polnischen und tschechischen Controllern gefunkt, waren Konvergenzlinien gefolgt und hatten an manchen Tagen die Alten Hasen kilometermäßig eingeholt. War das Trainingslager eigentlich noch notwendig? Nicht ganz ohne Stolz auf unsere Jungs schickten wir sie dennoch auf dem Luftweg von Klix nach Kamenz und eilten mit Sack und Pack hinterher.

Sechs Trainer, zehn Trainees

Vier Regentage folgten, an denen den Kamenzener Trainern beinahe die Themen ausgegangen wären – eine Geduldsprobe nicht nur für die Lehrgangsteilnehmer. Vielleicht wäre es doch an der Zeit, jetzt nach Hause zu fahren? Michael Lucas, der sein kleines Team lieber in der Luft als am Boden gebildet hätte, tröstete: „Der Regen von heute ist die Thermik von Morgen.“ Das Lehrgangskonzept versprach viel Gutes: sechs Trainer für zehn Trainees. Spontan konnte sogar noch eine elfte Teil-



Feldbriefing (oben) und Teambesprechung vor dem Flug: Trainer Christoph Spank und Trainee Sascha

nehmerin in das Programm aufgenommen werden. So bunt wie die mitgebrachten Flugzeuge war auch die Mischung der Mitspieler, sowohl in punkto Erfahrungsstand wie auch beim Lebensalter. Der jüngste Teilnehmer besaß mit 17 Jahren zwar einen Segelflug-, aber noch keinen Kfz-Führerschein, der Älteste trat mit seiner eigenstartfähigen DG-800 und knapp 1000 Stunden Flugerfahrung an. Schneller fliegen, Teamflug üben, effektiver Kurbeln – es gab viel dazulernen. Eine Herausforderung für die Trainer? Diese verfügten ebenfalls über unterschiedliche Maschinen und verschiedene Schwerpunkte: Vom amtierenden Thüringer Meister Sven Thomsen über den sächsischen Landestrainer Tom Schubert bis zum passionierten Wandersegelflieger

Chris Klein reichte der Erfahrungsschatz. Mit Jan Paepke stand dem Camp notfalls sogar ein LTB zur Seite. Als am Ende der Regenperiode die Sonne wieder vorlugte, war der sandige Lausitzboden schnell getrocknet: Frühstück, aufräumen, Briefing, Teambesprechung und endlich fliegen! Die fünf Teams, die nach Flugzeugleistungen, Pilotenerfahrung und -wünschen gebildet worden waren, blieben bei schwieriger Blauthermik jeweils eng zusammen. Gemeinsame Orientierung und gegenseitige Hilfe, eine gute Übung für die kommenden Tage. Außenlandungen blieben nicht aus, im Flachland eine unproblematische Übung. Nachdem auch der letzte Pilot wieder eingesammelt worden war, wurde gemeinsam zu Abend gegessen und anschließend das Erlebte in-



Fläche an Fläche geht es voran ... für die Trainer ist es ein bisschen wie Schafe hüten ... und auch eine Außenlandung ist kein Problem

tensiv nachbereitet.

Jonas war etwas enttäuscht, denn er glaubte, am ersten Tag nur den Entscheidungen seines Trainers gefolgt zu sein: „Während des Fluges konnte ich keine eigenen Ideen entwickeln.“ Chris erläuterte ihm anhand von SeeYou und Google Maps, warum er an welchen Punkten diese oder jene Entscheidung getroffen hatte: „Generell schauen wir uns am ersten Tag das Können der Leute an, geben die Richtung vor und lassen sie weniger Entscheidungen treffen. Wir lernen so unser Team kennen, wobei wir großen Wert auf die Kommunikation legen. Nach einem Flugtag haben das alle verinnerlicht.“ In der Blauthermik des ersten Trainingstages kam es zudem auf gute Ortskenntnisse an, die Jonas und Melvin trotz Klixer Höhenflügen unter Wolkenstraßen nicht hatten.

Unterschiedliche Schwerpunkte

Allabendlich stand zumeist spät das Trainerbriefing auf dem Programm. Chris erklärt: „Hier werden die Erfahrungen ausgewertet und gegebenenfalls die Gruppen noch einmal verändert. Jeder Trainer hat andere Stärken und Schwerpunkte, somit wird das Spektrum breiter. Die Trainees kommen mit drei meist unterschiedlichen Zielen: Sie wollen sich weiter vom Platz wegtrauen, ihre Schnittgeschwindigkeit steigern oder den Teamflug erlernen.“

Der zweite Flugtag versprach ein paar Wolken, und so wurden ehrgeizige Kurse über drei Wendepunkte nach Nordwesten ausgeschrieben: „An den Folgetagen versuchen wir, die Leute immer mehr zu fordern und ziehen uns weiter aus dem Geschehen zurück. Ideal läuft es, wenn sie die nächste Entscheidung mit ihrem Teampartner absprechen und wir als Trainer nur noch kommentieren müssen. Das gelingt nicht immer in einer L'air'woche. Daher dürfen Trainees auch ein zweites Mal teilnehmen.“ Nun galt es also zu lernen, wie man ein festes Ziel ohne große Umwege erreicht. Schluss mit dem munteren Drauflosfliegen! Melvin sollte den Knüppel mal so richtig nach vorn schieben und staunte ein wenig über die Leistungen seiner ASW 15. Jonas berichtete hinterher nicht ohne Stolz: „Die ersten beiden Wendepunkte haben wir tatsächlich erreicht, als es dann aber weit vor der dritten Wende blau wurde und wir den Funk der anderen Teams mitgehört hatten, entschied Chris, den Rückweg abzukürzen. Ich war inzwischen nur noch 300 Meter hoch, und meine bei-

Teamflug über der Lausitz

den Teampartner markierten mir zwei dicht beieinander liegende Bärte. Der zweite Versuch brachte mich dann endlich wieder nach oben. Allein hätte ich wohl draußen gelegen.“ Am Ende des Tages standen für jeden 350 km im OLC, und trotz der zeitweise schwierigeren Bedingungen erreichte das Dreiergespann einen Schnitt von 70 km/h. Im Team geht's eben deutlich besser!

Die meisten Gruppen flogen an diesem Tag etwa ähnlich erfolgreich. Nur Jan (LAK 17) nahm seinen Schützling mit auf einen Abstecher zur Schneekoppe. Gernot (DG-800) genoss das Einzeltraining und drehte mit 85 km/h eine flotte Sightseeingrunde. Hierzu erläutert Chris: „Als Trainer versuchen wir, uns auf jeden einzustellen. So kommt es vor, dass einer allein betreut wird und andere, die zum Beispiel Teamflug lernen wollen, zu viert inklusive Trainer unterwegs sind.“ Die Schneekoppenexplorer saßen jedenfalls mit einem breiten Grinsen am Abendbrotstisch.

Die Woche endete mit einem tollen Finale – endlich wieder Lausitzwetter! Als Mitglied der Rückholmannschaft durfte ich im Eigenstarter als Erste die Luft erkunden. Kaum hatte ich den Motor angelassen, machte es plopp, plopp, plopp, und der Himmel über Kamenz wurde wunderbar mit Cumuli dekoriert. Trainer Chris im Standard Jantar hatte sich mit den zwei ASW-15-Piloten ein großes Dreieck vorgenommen. Als Bodenmannschaft hatte ich keinen Plan geschmiedet und beschloss, in die Beobachterrolle zu schlüpfen.

Zuerst ging es in Richtung Polen und über die Oder, eigentlich mit Ziel Zauberwald. Dieser drohte aber bereits überzuentwickeln, so dass das Dreierteam hinter mir umdrehte und gen Westen ausholte. Über den Fläming hinweg führten flache Cumuli die Jungs südlich am Berliner Luftraum vorbei. Einmal sah ich sie noch aus einem Bart abfliegen, dann traf ich sie erst abends wieder. Sie hatten offensichtlich einen etwas anderen Flugweg gewählt. Im Funk hörte ich aus der Ferne Chris' Ermahnung, doch nicht in 2000 Metern Höhe schon zu kurbeln, da fiel mein Blick auf die Ziffern im LX: 2006 m. Erwischt! Sofort richtete ich aus meinem lauen Bart auf und hastete weiter, obwohl ich gar nicht gemeint war...

Das inzwischen gut eingespielte Dreiergespann flog groß: Nach einem 360-Kilome-



ter Dreieck mit 100 km/h Ligaschnitt hatte Melvin genug erlebt und landete. Jonas verlängerte seinen Flug mit einer Abschiedsrunde gen Klix: 385 Kilometer im Dreieck, Gesamtschnitt knapp 80 km/h. Trainer Chris berichtete abends, wie er zwischendurch die Klappen gezogen hatte, um einen seiner Schützlinge wieder nach oben zu holen. Während er die Umgebung nach besserem Steigen absuchte, entwickelte sich der schwache Bart seiner Schutzbeholdenen und sie stiegen ihm in einer Blase mit 3 m/s nach oben weg. So hechelte er selbst eine ganze Weile 500 Meter unter den ASW 15 her, freute sich aber über den Trainingserfolg.

Die Trainer zittern mit

„Diesmal war es nicht ganz einfach, an nur drei Flugtagen ein breites Spektrum abzudecken. Aber letztendlich war von schwacher Blauthermik, über Wolkenstraßen mit schnellen Schnitten und Zitterwetter alles dabei. Hat man sich einmal im Team aus niedriger Höhe ausgebuddelt, ist es anschließend weniger unheimlich, ein paar schwache Bärte auszulassen und weiter runter zu fliegen“, so der Wandersegelflieger. „Für uns Trainer ist die L'air'woche ein bisschen wie Schafe hüten. Man ist froh, wenn man alle abends wieder heimbringt. Kommen die weiter fortgeschrittenen Teilnehmer dann von der letzten verbliebenen Wolke zuhause an, dann strahlen nicht nur sie, sondern auch wir sind heilfroh. Auch wenn ein Trainer sich während des Fluges niemals anmerken lassen würde, dass er ein bisschen mitgezittert hat.“

Den beiden norddeutschen „Schafen“ waren nicht nur lange Flügel gewachsen, sie

konnten sie nun sehr gezielt und gewinnbringend einsetzen. Den Sprung aus der Platzrunde heraus hatten sie zwar schon vor dem Training in Kamenz geschafft, aber dass noch so viel mehr drin ist, war eine großartige Erfahrung.

Nicht nur den Effekt des Teamfliegens, bei dem Höhen und Tiefen gemeinsam überwunden werden, hatten ausnahmslos alle Lehrgangsteilnehmer hautnah kennengelernt. Jonas freut sich: „Das Vertrauen in die Wolke voraus, das richtige Anfliegen derselben, die effektive Flugwegplanung (Wo bin ich in einer, in fünf und wo in fünfzehn Minuten?) und die Vorbereitung eines Flugtages sind uns jetzt bewusster.“

Die L'air'woche knüpft mit ihrem Konzept an das an, was im Verein von den Fluglehrern nicht immer geleistet werden kann. Chris erinnert sich: „Die Grundidee war es, das Loch, welches nach dem Scheinerhalt entsteht, zu füllen.“ Die Ausbildung ist mit dem Erhalt der Lizenz zu Ende, und ein Novize muss aus eigenem Antrieb tätig werden. Entscheidet er sich für die Streckenfliegerei, stellt der Sprung aus der erweiterten Platzrunde oft eine Hürde dar. Damit ein frischgebackener Pilot weite Strecken zurücklegen kann, braucht es weitere Motivation, ein Training Flügel an Flügel, Erfolgserlebnisse und notfalls eine Ermahnung. So weitergebildete Segelflieger werden sicher noch lange Freude an ihrem Hobby haben und sie hoffentlich eines Tages weitergeben können. Was mich selbst angeht, muss ich mich wohl in der nächsten Saison vor unseren schnellen, jungen ASW-15-Piloten in Acht nehmen. Oder ich melde mich einfach selbst an, bei der fünften Kamenzer L'air'woche! ♦