Afrikanische Ostern

Markus Völter
voelter@acm.org
www.voelter.de
D-KVDS

Warum verbringen Menschen ihre gesamte Freizeit in Segelflugzeugen? Warum lassen sie, sobald das Wetter gut wird, alles andere stehen und liegen nur um in die Luft zu kommen? Anhand der vier Ostertage 2009, an denen das Wetter außerordentlich gut war, möchte ich versuchen Nichtfliegern nahezubringen, warum das so ist.

~ ~ ~

Streckensegelfliegen ist eine Saisonsportart. Man braucht Sonneneinstrahlung um die Luft zu erwärmen, in der das Segelflugzeug nach oben steigt um Höhe zu gewinnen die es dann abgleitet. Im Winter ist die Sonne zu schwach.

Der Beginn einer neuen Flugsaison ist daher für den Segelflieger immer ein heiß herbeigesehnter Moment. Üblicherweise ist dies Ende März. 2009 gibt es Ende März einige ganz ordentliche Tage. Auch für Ostern sagt der Wetterbericht schönes Wetter voraus. Wobei schönes Wetter für Fußgänger ist nicht unbedingt gleichbedeutend mit gutem Streckenflugwetter ist. Der Segelflieger möchte am liebsten Cumulusbewölkung. Diese Wolken entstehen durch aufsteigende Warmluft und zeigen damit dem Piloten die Thermik an. Am besten sind zwischen drei und fünf Achtel (aus historischen Gründen wird die Bedeckung des Himmels mit Wolken in Achteln angegeben, und nicht in Prozent).

Schönes Wetter klingt jedenfalls schon mal nicht schlecht, es sollte sich allerdings herausstellen, dass „schönes Wetter“ weit untertrieben war!

Karfreitag, 10. April

Der Wetterbericht ist noch eher unentschieden. Es wird sicherlich gut fliegbar, aber an welchen Ecken Süddeutschlands es besonders gut wird ist nicht klar. Es ist Blauthermik – also wolkenloser Himmel – zu befürchten. Wir Piloten müssen dann die Position der Thermik aufgrund von Bodenmerkmalen erraten. Die Frage wohin wir fliegen, werden wir anhand der entstehenden Cumulusbewölkung kurzfristig entscheiden. Sinnvoll scheinen entweder ein Flug Richtung Osten Richtung Eichtstätt und Regensburg oder die Schwäbische Alb hinunter Richtung Südschwarzwald. Der Flugplatz Donzdorf-Messelberg liegt schön in der Mitte.

Der Tag beginnt mit dem Aufbauen der Flugzeuge. Segelflugzeuge werden üblicherweise im Transportanhänger aufbewahrt. Das Höhenleitwerk und die Tragflächen lassen sich mit wenigen Handgriffen ab- und wieder anmontieren. Pro Flugzeug dauert das reine Aufmontieren ca. 10 Minuten. Die anwesenden Piloten helfen sich gegenseitig, da die Tragflächen doch recht schwer sind und zu zweit oder zu dritt montiert werden müssen. Bis alle Flugzeuge montiert, alles Nötige im Cockpit vorbereitet (Elektronik, Vesper, Kartenmaterial, Pinkeltüte) und den Vorflugcheck durchgeführt ist, vergeht üblicherweise so ca. eine Stunde.

Leider zeigen sich immer noch keine Wolken. Wir warten also erstmal noch ab. So gegen halb eins zeigen sich erste Wolkenfetzen. Auf der Überland-Laberfrequenz 122.55 MHz hört man auch schon die ersten Kollegen von der Hahnweide über „Wolken ganz im Westen“ reden. Der Flugplatz Hahnweide liegt 30 km weiter südwestlich, von denen aus ist es näher bis zu den Wolken.

Auch bei uns macht sich so ein kleines bisschen Hektik breit. Der erste Pilot legt seinen Rettungsfallschirm an und schiebt mit Hilfe von zwei Flugschülern sein Segelflugzeug auf die Bahn. Normale Segelflugzeuge können – wie der Name nahelegt – nicht selbst starten sondern werden entweder von einer Seilwinde oder einem Motorflugzeug in die Luft gezogen. Da bei unserer Schleppmaschine, einer 180 PS starken Robin DR300, der Vergaser abgebrannt ist, schleppen wir heute mit dem Motorsegler. Nach ein paar Minuten ist der Kollege in der Luft und ich mache mich auch zum Start bereit.

Mein Flugzeug ist eine ASH-26E, ein eigenstartfähiger Motorsegler. Der Propeller klappt zum Start aus dem Rumpfrücken aus und kann in der Luft wieder im Rumpf verstaut werden. Das Flugzeug verhält sich dann wie ein ganz normales Segelflugzeug.

Da ich also keinen Schlepp benötige, stelle ich mich auf der Seite der Startbahn auf, fahre den Motor aus und checke alles durch. Ich richte mich im Cockpit bequem ein und lasse den Motor an. Ich sage dem Turm per Funk Bescheid und rolle auf die Bahn.

~ ~ ~

Der Motor ist auf Betriebstemperatur, die Bahn ist frei. Ich ziehe die Bremsklappen um die Radbremse zu aktivieren und gebe Vollgas. Die Drehzahl liegt bei 7.300 U/min. Das ist in Ordnung, ich kann also die Bremse lösen und losrollen. Ich hole die auf dem Boden liegende Fläche per Querruder rauf, sodass das Flugzeug waagerecht rollt. Die Wölbklappen sind dabei negativ gewölbt, das resultiert in früherer Querruderwirksamkeit. Bei ca. 70 km/h wölbe ich um auf 4 (positiv), und kurz danach, nach insgesamt vielleicht 200 Meter Rollstrecke, hebe ich ab und steige mit 3 m/s gen Himmel. Die ersten Höhenmeter sind spannend: sollte hier der Motor ausfallen oder der Antriebsriemen reißen müsste ich schnell reagieren und auf einen Acker neben dem Flugplatz landen. Sobald ich die ersten 200m unter mir habe löst sich die Spannung. Ich beobachte Motordrehzahl, Fluggeschwindigkeit, Luft- und Wassertemperatur sowie den umgebenden Luftraum. Erste kleine Wolken bilden sich, und ich entscheide mich trotz der Erzählungen im Funk, zunächst nach Osten zu fliegen.

Unter einzelnen kleinen Wolken kann ich mich langsam nach Osten vortasten. So richtig Spass macht das allerdings noch nicht. Die Basis, also die Wolkenuntergrenze – und damit die maximale Höhe, auf die man als Segelflieger in der Thermik an einem Tag mit Wolken steigen kann – liegt bei 1.800 m MSL (über dem Meer). Nicht schlecht, aber auch nicht berauschend.

Im Norden sehe ich gut aussehende Wolken. Recht hoch, größer als hier in Bopfingen, alles in allem vertrauenserweckender. Bis dahin sind es zwar ein paar Kilometer durchs Blaue, aber ich entschließe mich trotzdem dahin zu gleiten. Nach ein paar

Minuten Gleitflug erreiche ich die Wolken über Dinkelsbühl. Ich bin zwar nur noch ca. 600 m über Grund, aber ich finde sofort einen schönen 2m-Bart. Bart ist die Insiderbezeichnung für Thermischen Aufwind. Dieser hier trägt mich mit 2 Meter pro Sekunde nach oben. Die Basis liegt hier in schon bei ca. 2.000 Metern. Na also!

Richtung Westen sieht's richtig gut aus. Zwei bis drei Achtel, schön hoch. Leider kommt im Westen das Segelflugbeschränkungsgebiet des Flughafen Stuttgarts. Dort darf ich nur auf 5.500 Fuß MSL steigen, das sind ca. 1.650 Meter. Laut meiner GPS-gestützten Moving Map auf meinem PDA bin ich noch weit genug weg, aber dort hinzufliegen macht keinen Sinn. Wie immer stehen die schönsten Wolken in Lufträumen, in die ich nicht rein darf!

Aber nördlich vom Stuttgarter Sektor kann ich vorbei, Richtung Heilbronn/Odenwald/Pforzheim. Ich entscheide mich, in diese Richtung zu fliegen. Der Luftraum F des Verkehrslandeplatzes Schwäbisch Gmünd ist laut Auskunft des dortigen Towers nicht aktiv. Das heißt, ich kann problemlos durchfliegen.

> **Die Bärte liegen jetzt bei bis zu 3.5 Metern pro Sekunde! Cool!**

Die Wolken werden hier immer dichter, schätzungsweise 6 Achtel. Die Basis liegt jetzt bei 2.500 Metern. Im Funk höre ich die Jungs von der Südwestalb von fast 3.000 Metern reden. Neid! Aber 2.500 sind auch nicht schlecht Und bezogen auf die Höhe über Grund ist die Arbeitshöhe hier quasi genauso gut wie auf der Alb, der Grund liegt hier niedriger. Die Bärte liegen jetzt bei bis zu 3.5 Metern pro Sekunde! Cool! Und das an Ostern! Ich fliege weiter bis ca. 20km vor Pforzheim.

~ ~ ~

Da es schon recht spät ist, und ich um fünf zurück sein muss. Da ich heute abend noch zu meinen Eltern zum Osteressen gehe, entscheide ich mich zurückzufliegen. Ich fliege wieder bis Schwäbisch Gmünd, um dann den direkten Weg entlang des Stuttgarter Beschränkungsgebietes nach Süden Richtung Messelberg einzuschlagen.

Im Funk höre ich andere Kollegen die grade, mehr oder weniger entlang meiner Route, von Crailsheim her Richtung Süden fliegen. Die reden von Abschirmung und einzelnen Schauern. Von Abschirmung spricht man, wenn die Wolken so dicht werden – 8 Achtel – dass die Sonneneinstrahlung komplett ausbleibt. Es gibt auch ohne Einstrahlung noch ne ganze Weile gute Thermik direkt oben an der Basis. Nur niedrig sollte man unter solchem „Dreck" nicht kommen.

Ich fliege Richtung Süden und bald sehe ich nur noch grau in grau. Es ist schon den ganzen Tag recht dunstig, die Sicht ist schlecht, und in Kombination mit den grauen Wolken ist jetzt alles nur noch eine graue Suppe. Bodensicht habe ich, also kein wirkliches Problem.

Ich schleiche mich mit ca. 110 km/h Richtung der grauen Suppe. Wenn ich schneller fliegen würde, würde die Gleitleistung meiner 26 abnehmen, und ich will sicherstellen, dass ich unter dem Dreck möglichst hoch ankomme. Das schaffe ich auch, und es steigt leicht. Mein Rechner sagt -300 Meter auf den Messelberg. Das bedeutet, dass wenn ich mit dieser Geschwindigkeit weiterfliege, das Wetter sich nicht ändert und insbesondere der Wind gleich bleibt, ich in dreihundert Meter *unter* dem Messelberg ankomme. Mit anderen Worten: ich brauche noch mindestens 300 Meter mehr, besser 500. Ich beschließe, bei Schwäbisch Gmünd nochmal an die Sonnenseite des Drecks zu fliegen und zu versuchen, ob es da nochmal richtig hoch geht. Das Steigen unter dem Dreck hat sich nicht so gut entwickelt wie erhofft. Und tatsächlich, an dem Sonnenfleck über Gmünd steige ich nochmal mit fast 2 Metern auf +400 Meter zum Messelberg.

Von da an ist der Heimflug unspektakulär, abgesehen davon, dass ich aufgrund der schlechten Sicht ohne GPS vermutlich nicht nach Hause gefunden hätte. Ich komme mit +300 Metern am Messelberg an.

Landecheck: Fahrwerk raus, Piepser auf Vario, Gurte nachziehen, Wölbklappen auf 4, 110 km/h, zur Landung melden. Der Landeanflug beginnt in ca. 200 Metern über dem Platz mit dem Gegenanflug. Wir haben Ostwind, das bedeutet wir landen gegen den Wind Richtung Osten, 90°, also auf der Landebahn 09. Der Gegenanflug ist demnach Richtung Westen. In geeigneter Höhe drehe ich dann 90° links in den Queranflug. Da der Messelberg direkt an der Albkante liegt fliegen wir den Queranflug über der Albkante, was bei Ostwind bedeutet, dass dort – je nach Windstärke – ein ziemliches Lee entstehen kann. Also genügend Höhe einplanen… schließlich drehe ich nochmals 90° links in den Endteil. Ich fahre die Wölbklappen auf Landestellung um mehr Widerstand zu erzeugen und langsamer Fliegen zu können. Ich verwende die Bremsklappen um den Anflugwinkel so zu steuern, dass ich ca. in der Mitte der Bahn aufsetze. Normalerweise würde man am Beginn der Bahn aufsetzen wollen, da ich aber bis ans entfernte Ende zum Hänger kommen muss setze ich erst in der Mitte auf. Kurz über dem Boden vorsichtiges Abfangen… und sitzt. Bremsklappen ganz raus und die

Wölbklappen auf negativ stellen damit sich die Flügel länger waagerecht halten lassen. Ich rolle die Asphaltbahn hinunter und kurz vor deren Ende drehe ich per Seitenruder rechts raus Richtung Anhänger. Kurz vor dem Weg komme ich zum Stehen und die Fläche fällt herunter. Der Flug ist zu Ende.

~ ~ ~

Ein paar Worte zur Steuerung von Segelflugzeugen. Grundsätzlich: Segelflugzeuge werden nicht wie ein Ballon vom Wind in der Gegend rumgeblasen, sondern können wir jedes andere Flugzeug präzise in jede beliebige Richtung gesteuert werden (mit einer Ausnahme: nach oben kann man nur, so lange man genügend Fahrt oder Thermik hat).

Durch bewegen des Knüppels nach vorne neigt sich die Nase nach unten. Das Flugzeug verliert an Höhe und wird gleichzeitig schneller. Durch Ziehen am Höhenruder passiert das Gegenteil – so lange man Fahrt hat. Zum Fliegen einer Kurve schlägt man per Knüppel das Querruder in Kurvenrichtung aus. Das Flugzeug neigt sich zur Seite. Gleichzeitig tritt man das entsprechende Pedal um das Flugzeug um die Hochachse zu drehen. Da man in Kurven etwas mehr Auftrieb benötigt wird man üblicherweise leicht am Knüppel ziehen.

Die ASH-26E hat Wölbklappen. Damit lässt sich die komplette Hinterkante des Flügels nach oben oder unten ausschlagen um das Flügelprofil für verschiedene Fluggeschwindigkeiten zu optimieren. Zwecks Schnellflug möchte man ein dünnes Profil, die Klappen werden nach oben – negativ – ausgeschlagen. Zum Langsamflug schlägt man die Klappen positiv aus, also nach unten. Zur Landung gibt es noch eine besonders weit nach unten ausschlagende Stellung (47,5°), wobei die Querruder außen am Flügel dann zwecks besserer Wirksamkeit zurück nach oben kommen.

Schlussendlich besitzen Segelflugzeuge Bremsklappen, senkrechte „Bretter“ die aus der Flügeloberseite ausfahren. Sie dienen dazu Auftrieb zu zerstören und Widerstand zu erzeugen. Die führt zu Höhen- bzw. Geschwindigkeitsverlust. Bremsklappen werden in erster Linie bei der Landung zur genauen Steuerung des Anfluges eingesetzt.

Übrigens sind Segelflugzeuge nicht „böse“. Wenn ich denn Knüppel loslasse, stürzt es nicht sofort ab, sondern behält seinen Bewegungszustand weitgehend bei.

Wirklich wichtig ist nur eines: Wenn das Flugzeug zu langsam wird (so ca. unter 70 km/h) hört es auf zu fliegen, da die Strömung am Flügel nicht mehr anliegt und der Auftrieb zusammenbricht. Ein Strömungsabriß und Abkippen, ggfs. Trudeln ist die Folge. Aber auch dies passiert nicht schlagartig, sondern kündigt sich mit weich werdenden Rudern und Schütteln an. Man hat dann immer noch genügend Zeit zu reagieren. Nichtsdestotrotz ist es wichtig, nicht zu langsam zu werden. Wenn ich beispielsweise im Bart mit anderen kreise und mal kurz abkippe, den Segelflieger unter mir treffend, dann wäre das schon sehr peinlich. Daher: Fahrt ist das halbe Leben!

~ ~ ~

Der Tag geht zu Ende. Für Ostern war der Flug schon mal nicht schlecht. Es waren ca. 240 Streckenkilometer. Die Kollegen auf der Südwestalb hatten ca. 400 bis 500 km erflogen. Für Ostern bin ich mit den 240 aber durchaus zufrieden.

Nach der Landung putze ich das Flugzeug – ein dreckiger Flieger kommt nicht in den Hänger. Ich tanke Sprit und Öl nach, sodass am nächsten morgen alles bereit ist zum Start. Der Wetterbericht sagt schönes Wetter für die nächsten Tage voraus, keine Niederschläge. Ich entscheide mich wie alle anderen das Flugzeug aufgebaut zu lassen. Ich verpacke es in seinen „Schlafanzug“, Schonbezüge die die empfindliche, hochpolierte Lackoberfläche vor Feuchtigkeit und anderen Witterungseinflüssen schützen. Ich verzurre das Flugzeug mit zwei Bodenankern.

Pünktlich um 18:00 treffe ich wie verabredet meine Freundin auf dem Flugplatz und wir fahren zu meinen Eltern zu einem leckeren Essen. Soweit ein erfolgreicher Tag, und was noch kommt ist auch vielversprechend.

Samstag 11. April

Nach einem guten Essen am Vorabend, und aufgrund eines Wetterberichts der sagt, dass die Thermik erst so gegen Mittag losgehen wird treffe ich erst gegen 10:30 auf dem Flugplatz ein. Tage, an denen es erst spät losgeht haben den Vorteil, dass es morgens schön stressfrei zu geht. An guten Tagen im Sommer ist zwischen zehn und halb elf starten angesagt!

Der Flieger ist ja praktischerweise schon aufgebaut. Das Auspacken geht schnell, und ich hänge den Flieger per Schleppstange ans Auto um ihn ans entfernte Ende des

Platzes zu bringen. Wir haben immer noch Ostwind, wir starten also Richtung 09. Am Westende stehen bereits die ASW 22 der Wassermänner sowie die Nimbus 4DM des Vereins, heute geflogen von Benny und Thomas. Wie jeden Morgen fangen wir an darüber zu philosophieren was der Wetterbericht spricht, wie sich das Wetter entwickeln würde und wohin wir fliegen werden. Noch ist alles blau, aber es scheint als ob wir heute nach Westen fliegen würden, die Alb runter. Noch traut sich keiner zu starten. Warten. Nach Wolken Ausschau halten. Mehr warten.

Irgendwann, immer noch blau, lässt sich Joschi breitschlagen mal einen Start mit dem Discus 2zu machen. Leider kommt er nach ein paar Minuten wieder. Noch keine Thermik. Warten. Nach Wolken Ausschau halten. Mehr warten.

Dann sehen wir die ersten Wolken Richtung Südwesten und einen gut steigenden Geier (Segelflieger-Sammelbegriff für alle großen Vögel die in der Thermik kreisen) über dem Platz.

Nun greift die unvermeidliche Hektik um sich. Jetzt wo es Thermik und (einige wenige) Wolken hat versucht jeder so schnell wie möglich in die Luft zu kommen. Der Nimbus und meine 26 können selbst starten, sodass nur zwei Flieger – die 22 und der Discus – einen Schlepp benötigen. Das entspannt die Situation.

~ ~ ~

Ich richte mich in den Flieger ein und starte. Der Motor schnurrt wie eine Eins. Ich fliege gleich nach Südwesten, im Sektor Alb Süd des Stuttgarter Segelflugbeschränkungsgebiets, wo ich bis auf 2.200 Meter steigen darf. Tatsächlich sind die Wolken auch schon über 2.000. Wow! An Ostern! Um 12:30, 2.000 Meter Basis. Das sieht vielversprechend aus!

Richtung Südwesten stehen die Wolken in schöner Aufreihung, genau in Flugrichtung, eine sogenannten Wolkenstrasse. In ca. 1.800 Metern beginne ich den Kühllauf des Motors bei 130 km/h und 6.900 U/min. Nach ca. einer Minute Kühlung schalte ich den Motor ab: Klappen 4, Geschwindigkeit ca. 95, Zündung aus. Warten bis der Prop steht (Spiegel!), Propellerstopper raus und durch leicht schnelleres Fliegen den Prop bis an den Propellerstopper hindrehen. Dann den Motor soweit einfahren dass die Propellerspitze aus dem Spiegel verschwindet. Jetzt muss ich den Motor ne Weile in noch leicht ausgefahrenem Zustand stehen lassen sodass er abkühlen kann.

Unter einer kleinen aber feinen Wolke finde ich den ersten Bart des Tages. Ich schätze mal so ca. 2 Meter. Genau weiß ich es nicht, weil mein Variometer, die Anzeige der

Steig- bzw. Sinkgeschwindigkeit, nicht richtig funktioniert solange der Propeller zwecks Kühlung noch halb ausgefahren ist. Verwirbelungen des Motors treffen auf den Sensor des Variometers und verfälschen dessen Anzeige. Irgendjemand im Funk meint, über Geislingen würde eine 26 mit halb ausgefahrenem Motor rumfliegen, ob das normal sei. Ich melde mich und erkläre, dass ich den Motor abkühlen muss. Ein Geier kommt zu mir in den Bart und kreist zwei, drei Kreise mit mir. Dies ist ein gutes Zeichen dass der Bart hier der beste in der näheren Umgebung ist.

Nach ein paar Minuten ist die Kühlwassertemperatur wieder vom Maximalwert abgesunken und ich kann den Motor einfahren. Ein Klackern signalisiert, dass die Motorklappen zu sind, die Leuchtdiode die den eingefahrenen Zustand signalisiert ist grün. Jetzt bin ich ein reines Segelflugzeug und es kann richtig losgehen!

~ ~ ~

Nachdem ich gegen Ende mit über 2 Metern gestiegen bin und die Wolken in Flugrichtung gut aussehen, raste ich die Wölbklappen auf 2 und beschleunige auf 170 km/h um zur nächsten Wolke zu fliegen.

Jetzt bin ich ein reines Segelflugzeug und es kann richtig losgehen!

Ich schätze die Thermik die sich unter den Wolken findet anhand der Form und Farbe der Wolke ab – viel Erfahrung und auch Glück ist da dabei. Natürlich schaue ich auch ob andere Flugzeuge unter einer Wolke kurbeln (so nennt man das Kreisen in der Thermik). Wenn man unter einer Wolke einen Bart findet zieht man die Geschwindigkeit weg, wölbt auf 3 und versucht möglichst schnell das Zentrum des Bartes zu finden. Je schneller man zentriert, desto weniger Höhe verschwendet man. Hat man das Zentrum gefunden geht es darum, möglichst effizient im Bart zu kreisen. Schräglage je nach Aufwind zwischen 40° und 65°, Geschwindigkeit bei meinem Flieger zwischen 95 und 110, Wölbklappen 4.

Ziel des Streckensegelfliegens ist es, ohne Zwischenlandung (und ohne Gebrauch meines Motors) möglichst weit zu fliegen. Da die maximal mögliche Flugdauer durch die Dauer der Thermik an einem Tag begrenzt ist, muss man zwischen den Wolken möglichst schnell fliegen. Andererseits: Je schneller ich fliege, desto schlechter wird die Gleitleistung eines Segelflugzeugs. John McCready hat vor Jahrzehnten die sogenannte Sollfahrttheorie entwickelt, die aussagt, bei welchem erwarteten durchschnittlichen Steigen man wie schnell fliegen muss, um den besten Kompromiss zwischen Geschwindigkeit und (sich verschlechternder) Gleitleistung zu erzielen. Der Rechner im Cockpit berechnet diese Sollfahrt in Echtzeit und stellt sie mir optisch und akustisch zur Verfügung. Ich stelle den McCready auf 2m, da ich die nächsten Bärte mit 2m/s erwarte. Das resultiert in einer durchschnittlichen Vorfluggeschwindigkeit von ca. 150 bis 170 km/h.

Wir düsen die Schwäbische Alb hinunter. Die Bärte werden immer besser, jetzt sind sie schon bei drei und vier Metern. Wahnsinn! Die Basis ist auf 2.500 Meter angestiegen. Der 60-Minuten-Schnitt liegt bei ca. 100 km/h. Da ist ein bisschen Rückenwind dabei, aber trotzdem ganz nett. Wenn ich unter einer Wolke steigen feststelle, stellt sich die Frage, ob ich den Bart überhaupt annehme. Wenn sich abzeichnet dass das Steigen unter 3 Metern sein wird, lohnt es sich gar nicht, zu kurbeln. In Anbetracht des heutigen Wetters würde ich zu viel Zeit in „schlechten" Bärten verschwenden.

Wir kommen Richtung Albstadt. Dort gibt es einen Schießplatz der Bundeswehr und ein dazugehöriges Beschränkungsgebiet in der Luft, die ED-R-132 A und B. An Wochenenden sind diese ED-R's meist nicht aktiv, aber ich erkundige mich sicherheitshalber bei Langen Information, dem für diese Gegend zuständigen Fluginformationsservice. Die schießen da scharf, ich habe es schon live gesehen – da will man nicht drin rumfliegen! Ich raste 128.95 MHz.

> *Langen Information, D-KVDS, Hallo*
> *D-DS, Langen*
> *Langen, DS, ist die ED-R 132 A und B heute aktiv?*
> *Negativ, nicht aktiv, sie können durch*
> *Danke, Ciao!*

Ich raste zurück auf die 122.55 und sage den anderen Bescheid: *Die 132 ist nicht aktiv.* Wir können also geradeaus weiter Richtung Klippeneck. Dort ist die Basis nun schon auf 2.900 Metern! Der Hammer!

Am Ende der Alb stellt sich die Frage ob wir umdrehen oder ob wir in den Schwarzwald weiterfliegen. Die Lücke zwischen Alb und Schwarzwald, ist oft thermisch nicht so toll, und das „Überspringen", also der Wiedereinstieg auf der anderen Seite ist oft nicht so ganz einfach. Aber heute, bei 3.000 Metern Basis kein Problem.

Wir fliegen also weiter in den Schwarzwald. Dort liegt teils noch Schnee, und wir fliegen Richtung Feldberg. Basis jetzt bei 3.200. Leider darf ich nicht über 3.000, denn der Luftraum über Flugfläche 100 (also 10.000 Fuß bei einer Einstellung von 1013,2 hPa, ca. 3.000m) ist dem Instrumentenflugverkehr (? Erklärung was seid ihr?) vorbehalten. Schade … Luxusproblem! Kurz vor dem Feldberg hören die Wolken seltsamerweise auf. Da ich meinen guten Schnitt nicht kaputtmachen will drehe ich – zusammen mit einer anderen ASH-26E – um und wir fliegen gemeinsam zurück auf die Alb. Dort sehen die Wolken super aus, und wir bekommen problemlos wieder Anschluss an die Thermik. Was für ein Tag!

~ ~ ~

Im „Albradio“ (Funk, 122.55 MHz) das übliche Gelaber. Ich höre Erold sagen, dass er Richtung Alpen unterwegs sei! Er ist etwas früher umgedreht und ist uns jetzt voraus. Jemand hat wohl im Funk erzählt, dass es beim Alpsee (Hochgrat, Balderschwang) bis auf 5.000 Meter geht. Es entbrennt eine Diskussion ob man auf der Alb bleibt oder versucht, Richtung Berge zu fliegen. Erold hat das für sich schon entschieden und meldet sich beim Federsee (ca. Biberach). Der Haken an der Sache ist, dass es südlich der Alb nur wenige Wolken hat, mit entsprechend langen Gleitstrecken dazwischen. Aber die Gruppendynamik siegt. Wie ca. 10 andere vom Messelberg, Hahnweide und Laichingen entscheide ich mich Richtung Berge zu fliegen.

Ich fliege auf der Alb in 2.800 Metern ab und gleite… gleite… gleite… einige sind etwas vor mir und melden dass es unter den wenigen Wolken einwandfrei geht… gut! Ich düse mit 180km/h weiter, im Glauben an einen guten Bart unter dem nächsten Wolkenfetzen. Das bewahrheitet sich auch! Vier Meter!

Zusammen mit fünf anderen kurble ich den Bart aus, von ca. 1.900 Metern wieder zurück auf 2.900. Wenn man mit vielen anderen im gleichen Bart kurbelt muss man natürlich ziemlich aufpassen, dass man mit niemand zusammenstößt. Wir sind jetzt zu dritt auf (mehr oder weniger) einer Höhe auf einem Kreis mit vielleicht 200m Durchmesser. Wir versuchen uns jeweils in einem Drittel des Kreises aufzuhalten. In einer solchen Situation sollte man nicht zu viel ins Cockpit schauen. Ein gelegentlicher Blick auf den Fahrtmesser muss reichen. Das Steigen wird akustisch über den Piepser angezeigt.

Zurück auf 2.900 Metern fliegen alle drei gemeinsam ab. Voraus Richtung Federsee werden es wieder etwas mehr Wolken und wir fliegen optimistisch mit 200 km/h vor. Klappt. Wieder ein guter Bart. Weiter Richtung Leutkirch, an der TMZ Friedrichshafen vorbei (auch da haben wir nix drin zu suchen). Dank Moving Map ist es kein Problem an Lufträumen knapp vorbeizufliegen.

Kurz vor Leutkirch sehe ich in der Ferne ein Motorflugzeug fast senkrecht Richtung Boden sinken: richtig, in Leutkirch hat’s Fallschirmspringer, das was ich da sehe, ist die Turbo Porter Absetzmaschine die mit negativem Prop fast senkrecht absteigen kann. Idealerweise sollte man nicht so fliegen, dass einem ein Fallschirmspringer auf das Flugzeug fällt, aber da die Absetzmaschine schon unter mir ist, gehe ich davon aus, dass auch die Springer schon unten sind – und man sieht auch kleine bunte Schirme kurz vor der Landung. Sicherheitshalber raste ich doch die Frequenz von Leutkirch

um mitzuhören – nicht, dass die ausnahmsweise ein zweites Absetzflugzeug haben das in zwei Minuten Springer rauswirft. Ist nicht so, also kann ich drüber.

Erold ist in den Bergen angekommen. Blau. Hm. Naja, vielleicht waren die 5.000 Meter eine Welle? Wellen sind laminare Strömungen die in der Atmosphäre entstehen wenn starker Wind über querstehende Berge im richtigen Abstand strömt. Wellen können bis in mehrere tausend Meter Höhe gehen. In der Schweiz war ich mal in 7.200! Vielleicht war das aber auch nur ein Witzbold, der von 5.000 Metern geredet hat, als wir die 3.000 auf der Alb vermeldet haben? Wir werden sehen.

Ich komme nun auch an am Schwarzen Grat an, einem Ausläufer der Allgäuer Alpen. Witzigerweise habe ich auf diesem Schenkel unseren Nimbus eingeholt – als ich Benny und Thomas freudig darauf hinweise sagen sie, sie hätten extra für mich langsam gemacht … Hier geht es jetzt auf 3.500 Meter – legal, da hier der obere Luftraum erst in FL 120 beginnt. Cool!

FL steht für „Flight Level“, das sind 100 Fuß über der Druckfläche 1013,2 hPa. FL 120 sind also 12.000 Fuß, also ca. 3.6000 Meter über 1013,2 hPa. Höhenmesser funktionieren im Prinzip wie Barometer, sie messen den Luftdruck. Da dieser mit der Höhe in wohlbekannter Weise abnimmt, kann man durch Luftdruckmessung die Flughöhe bestimmen. Allerdings kann sich der Luftdruck auch aus anderen Gründen verändern (Hochdruckgebiet, Tiefdruckgebiet) was zur Verfälschung der Anzeige führt. Um zu vermeiden, dass zwei Flugzeuge bei unterschiedlicher Höhenmesseranzeige tatsächlich in gleicher Höhe fliegen (und möglicherweise kollidieren…) fliegt man über 5.000 Fuß mit einer Standarddruckeinstellung von 1013,2. Damit ist zwar die Höhe über Grund nicht mehr exakt richtig, aber alle Luftverkehrsteilnehmer fliegen bezüglich des gleichen Referenzdrucks – damit können die Flugzeuge relativ zueinander von der Flugsicherung sicher gestaffelt werden.

Wir fliegen weiter in die Berge, zur letzten erreichbaren Wolke. Erold am Alpsee. Keine Thermik. Keine Welle. Der Nimbus ist auch bald da, die ersten verkünden im Funk, dass sie umdrehen.

~ ~ ~

Die 5.000 Meter stellen sich tatsächlich als Witz heraus. Wenn wir den erwischen…! Wir drehen um und über Leutkirch, Biberach, Ehingen geht es zurück auf die Alb. Diese Strecke ist nicht mehr ganz so gut, aber es geht immer noch ordentlich. Auf der Alb geht es dann wieder super! Statt direkt heimzufliegen, gehe ich

die Alb nochmal bis hinter den Plettenberg runter. Basis 3.000, immer noch 4, teils fast 5 Meter steigen. Am Plettenberg drehe ich um und ich beginne ca. bei Münsingen mit dem Endanflug. Ich habe +400 Meter bei einem McCready von 1.5m, das reicht locker heim!

Mit gediegenen 170 km/h gleite ich Richtung Messelberg. Ich schalte Funk und Vario-Piepser aus und genieße die Ruhe und die abnehmende Anspannung. Hier hat es jetzt auch keine Wolken mehr, aber das macht nix – ich kann locker heimgleiten.

Am Messelberg angekommen Landung, Putzen, Flieger verpacken und abstellen. Es war ein super Tag! Über 500 km mit einem Schnitt von über 100. Und richtig schön raumgreifend: Alb, Schwarzwald, Oberschwaben, Alpenrand und nochmal Alb.

Es ist schon faszinierend: Wenn man sich die Segelfliegerei als Sportart vorstellt, dann ist das Spielfeld an einem Sonntagnachmittag ganz Süddeutschland! In der Luft existiert eine ganz eigene Welt, die nicht von Straßen, Kreuzungen oder Städten geprägt ist, sondern von Lufträumen, Wolkenstrassen und bekannten Wendepunkten, Orte, die außer Segelfliegern (und den Bewohnern) wohl keiner kennt: Harburg, Klippeneck, Leutkirch. Man kennt viele Rufzeichen von der 122.55, kennt die Stimmen, die Namen und die Leute sind einem in dieser Welt vertraut, obwohl man sie nie (auf dem Boden) getroffen hat. Man ist sicher aber schon ein paar Mal zusammen geflogen.

Ostersonntag, 12. April

Für heute sagt der Wetterbericht bei uns Blauthermik voraus. Entsprechend ruhig lassen wir den Tag angehen. Gegen Mittag stehen wir am Westende des Platzes und warten ab. Keine Wolken. Auch im Funk redet niemand von Wolken im Westen, die 122.55 ist noch sehr ruhig, ein deutliches Zeichen für suboptimales Wetter. Das Gerücht kommt auf, dass es irgendwo einen Wetterbericht gibt der für den Bayrischen Wald – also ganz im Osten – einzelne Wolken vorhersagt. So gegen eins beschließen wir, jetzt doch mal zu starten. Nach dem Motto: besser wird's nimmer, und wenn nix geht, landen wir halt wieder und lassen's gut sein für den Tag.

Rolf startet mit der 22 als erstes. Er meldet zwei Meter steigen bis auf 2.200m in der Gegend des Bartholomäer Flugplatzes. Na, das klingt ja nicht schlecht!

Ich mache mich fertig, querab der Bahn, gleichzeitig schiebt Erold den Discus auf die Bahn zum F-Schlepp. Vor mir macht sich der Nimbus fertig zum Eigenstart, aber irgendwie will er nicht anlaufen… Erold started im Schlepp, ich komme direkt hinterher.

Obwohl Blauthermik, gehen die Bärte relativ gut. Und mittags um eins bis 2.300 Meter klingt ok. Wir fliegen – relativ optimistisch und schnell – an der Albnordkante Entlang nach Osten: Oberkochen, Bopfingen, Rauhe Wanne, Harburg. In Harburg über dem Steinbruch des Zementwerks geht es schon auf 2.500m, mit fast vier Meter.

So wie es scheint ist der Tag heute von der Basis und den Steigwerten her fast so gut wie der letzte. Blauthermik ist zwar doof, aber wenn man über 2.000 m zum Abgleiten hat, stolpert man mehr oder weniger immer in einen Bart. Außerdem fliegen wir im Team: Wir fliegen in einem Abstand von ein paar hundert Metern nebeneinander her. Damit ist die Wahrscheinlichkeit, dass einer einen Bart findet relativ hoch. Wir sagen uns gegenseitig Bescheid, wenn wir etwas finden. So kann man im Blauen auch ganz gut vorankommen.

Ein Teebeutel (Gleitschirmflieger) meint, er müsste in einem Bart wo drei Segelflieger kurbeln, einfliegen und versuch,en mit zu steigen. Aufgrund der verschiedenen Geschwindigkeiten, Radien, Gewichte, etc. funktioniert das aber überhaupt nicht und er fliegt uns nur saublöd im Weg rum. Dazu winkt er auch noch! Es gibt schon Idioten! Wir entschließen und wegzufliegen. Das Gute ist, dass man den Teebeutel nach einem Kilometer gleiten abgehängt hat: Gleitschirme gleiten viel schlechter.

In der Gegend von Eichstätt sehen wir weiter im Osten einzelne Wolken – jetzt haben wir ein Ziel! Allerdings stellt sich im Laufe der Zeit heraus, dass die Wolken von Westen her abtrocknen. Wir fliegen also „dem guten Wetter hinterher“. Von Zeit zu Zeit hat’s einen Wolkenfetzen, aber nix wirklich vernünftiges. Die Wolkenfetzen sind auch sehr kurzlebig. Man muss an die Wolken ranfliegen, wenn sie nur nach Fetzen aussehen, da die Wolken nicht wirklich groß werden und sich schnell wieder auflösen.

In der Gegend von Eichstätt sehen wir weiter im Osten einzelne Wolken!

Erstaunlicherweise passen die ASW 22 (Offene Klasse, 24m Spannweite, Wölbklappen), meine ASH-26E (18m-Klasse, Wölbklappen) und der Dicus 2 (Standardklasse, 15m, keine Klappen) recht gut zusammen. Jeder von uns ist mal der

Höchste oder der Niedrigste. Liegt wohl unter anderem daran, dass die 22 kein Wasser getankt hat und damit für das Wetter eigentlich zu leicht ist. Die Schlepp-Jodel ist immer noch kaputt und wir mussten mit dem schwächeren Ultraleicht schleppen. Mit Wasser wäre die 22 zu schwer für den Schlepp am UL.

Warum Wasser? Segelflugzeuge besitzen Tanks um Wasser in die Flügel zu füllen, je nach Typ zwischen 120 und 200 Liter. Durch dieses Wasser wird das Flugzeug schwerer. Das führt dazu, dass sich die Polare hin zu höheren Geschwindigkeiten verschiebt. Mit anderen Worten: die Geschwindigkeit bei der das Flugzeug am besten gleitet wird höher. Man kann also bei gleicher Gleitleistung schneller fliegen. Das ist natürlich bei gutem Wetter ein Vorteil! Der Nachteil den man sich damit einhandelt ist, dass das Flugzeug, weil schwerer, in der Thermik schlechter steigt. Bei gutem Wetter ist das aber ein sinnvoller Kompromiss: je besser das Wetter, desto mehr Wasser wird man Tanken. Und wenn die Thermik gegen Abend schwächer wird, kann man das Wasser einfach im Fluge ablassen.

~ ~ ~

Wir erreichen die vernünftigen Wolken bei Regensburg. Dort steigen wir – die ED-R-144 Franken ist nicht aktiv – auf 2.900 Meter und machen uns auf den Rückweg. Im Funk hört man die später gestarteten Kollegen in der Gegend von Eichstätt und Harburg jammern. Alle sind unter 2.000m. Entweder machen die was falsch (unwahrscheinlich) oder das Wetter wird wirklich schlechter von Westen her (wahrscheinlicher). Einer der Cracks hat sogar den Motor gebraucht, um eine Außenlandung zu vermeiden! Das sind ja schöne Aussichten für den Rückflug. Naja. Immerhin haben wir 15 km/h Rückenwird.

Wenn ein Segelflugzeug keine Thermik mehr findet, hat es natürlich ein Problem. Segelflugzeuge ohne Motor (die große Mehrheit!) müssen dann landen. Idealerweise reicht es noch auf einen Flugplatz. Die Navigationsrechner im Cockpit halten den Pilot auf dem Laufenden, welche Plätze noch erreichbar sind und in welcher Höhe man da ankommen wird. Wenn man defensiv fliegt, wird man (in niedriger Höhe) nur sehr selten an einer Position sein wo kein Flugplatz erreichbar ist. Vor allem in Süddeutschland hat es ja alle paar Kilometer einen (Segel)Flugplatz. Dort startet man wieder oder lässt sich heimschleppen. Wenn es aber nicht mehr reicht… dann halt auf den Acker. Eine solche Außenlandung ist für geübte Piloten kein Problem. Wenn man einen vernünftigen Anflug durchführt, wie daheim am Platz, kann man auf jedem ordentlichen Acker landen. Es gibt nur zwei Probleme: erstens kann man nicht wieder starten und die Kollegen müssen einen mit dem Hänger abholen … was sie sich ich in Bier und Abendessen vergüten lassen. Das andere Problem ist, dass man oft aus der Luft Steine, Zäune oder Gräben auf dem Außenlandeacker nicht sehen kann. Ein kaputtes Fahrwerk kommt daher schon mal vor. Am Besten landet man auf einen frischgepflügten Acker und nicht auf einer Wiese: in Wiesen sieht man keine Hindernisse.

Segelflugzeuge mit Motor (eigenstartfähig oder nicht) haben da natürlich einen Vorteil. Die Motoren lassen sich in der Luft starten und man kann sich vor einer Außenlandung bewahren. Allerdings ist auch das nicht ohne. Man muss das Motorausfahr- und Startmanöver so hoch durchführen, dass man, falls der Motor nicht anspringt, immer noch eine sichere Außenlandung durchführen kann. Es sind schon einige Unfälle passiert, weil der Pilot zu spät den Motor geschmissen hat und dann – der Motor lief nicht an – die Außenlandung vermurkst hat.

~ ~ ~

Wir machen uns auf der Rückweg. Zunächst sieht alles noch ganz nett aus. Den einen oder anderen Bart gibt's noch. Es wird aber schon dünner… die Bärte schwächer, die Gleitstrecken länger, wir kommen immer niedriger. In Eichstätt erhoffen wir uns einen Bart, finden aber nix. Wir reduzieren Optimismus und Vorfluggeschwindigkeit. Wenn wir Wasser dabei hätten, würden wir es jetzt vermutlich rauswerfen. Weitergleiten… … wir fliegen den Steinbruch bei Monheim an. Steinbrüche sind immer gute Quellen für Thermik, weil sich in ihnen eine schöne Warmluftblase bilden kann. Wir kommen in 1.500 Meter (also ca. 1000m Grund) am Steinbruch an. Wir suchen ihn zu dritt ab und tatsächlich: wir finden einen schönen 2.5 Meter Bart, der uns wieder auf 2.500 Meter bringt. Gut! Entspannung!

Auch über der Rauhen Wanne – ein markanter Funkturm in einem Waldgebiet – finden wir nochmal einen kleinen Bart, und aufgrund des Rückenwindes sagt mein Rechner +400m, es reicht also heim – theoretisch. Ich bin bei Rückenwind aber immer etwas skeptisch. Lässt dieser nämlich nach, wird's knapp. Und mit abnehmender Höhe wird der Wind meist schwächer. Das wird vom Rechner nicht berücksichtigt. Ich fliege also Richtung Heidenheim und Schäfhalde, der Platz, auf dem ich die ersten 13 Jahre meiner Fliegerlaufbahn verbracht habe! Dort funktioniert der Hausbart über der oberen Heide mit 2.5 Meter bis auf 2.800! Ich brauch zwar nur ein paar hundert Meter um komfortabel nach Hause zu kommen, aber wenn es schon so gut geht, nehmen wir's halt mit!

Ich fliege in 2.800 Meter ab und beschleunige auf 250 km/h. Bei ruhiger Luft – und die ist jetzt zu erwarten – kann ich auch mal schneller fliegen. Und Höhe habe ich ja genug. Am Messelberg angekommen ziehe ich die Fahrt mit einer schönen Steilkurve weg. Da es langsam kalt wird, werde ich direkt landen. Ich fahre ich das Fahrwerk aus, stelle die Klappen auf L und ziehe die

Bremsklappen. Das Flugzeug sinkt mit fast 8 Metern pro Sekunde. Einige Momente später melde ich mich zur Landung.

Trotz Blauthermik war das ein echt ganz netter Tag. Mit 370km zwar nicht überragend, aber dank der Teamfliegerei eigentlich ganz stressfrei. Wir diskutieren erstaunt über die Tatsache, dass die drei doch recht unterschiedlichen Flugzeuge zusammenpassen und wenden uns Weizenbier bzw. Apfelschorle zu.

Dort erfahren wir, dass der Motor des Nimbus 4DM dann doch noch angesprungen ist. Eine halbe Stunde nach uns ist er gestartet, und hat die gleiche Strecke geflogen wie wir. Nur schneller. Da sieht man dann eben doch die unterschiedlichen Flugleistungen. Mit einer Spannweite von 26.5 Metern und einer Gleitzahl von 60 (60km Gleiten aus einem Kilometer Höhe) ist er uns anderen deutlich überlegen. Mein Flieger gleitet beispielsweise mit 50.

Ostermontag, 13. April

Da ich auf dem Flugplatz geschlafen, habe bin ich schon in Allerherrgottsfrüh da. Ich poliere ein bisschen meinen Flugzeughänger. Der Wetterbericht ist heute etwas optimistischer was die Wolken angeht. Ich bin gespannt.

Der Wetterbericht sagt wieder Ostwind, aber komischerweise haben wir am Boden Westwind. Und gar nicht mal so wenig! Wir bauen also mal auf der Ostseite auf, Start dann Richtung Westen, in der Hoffnung, dass der Wind nicht kurz vor dem geplanten Start doch noch rumdreht.

Ein erster Wolkenfetzen gegen 11:00. Hm. Scheint als ob der Wetterbericht mit dem „mehr Wolken“ recht hatte… ich mache den Klotest: Wolken anschauen, ne Viertelstunde (ohne Wolkensicht) aufs Klo sitzen, dann den Unterschied im Wolkenbild beurteilen. Ups! Da steht schon eine Wolkenstrasse nach Osten! Na dann: Müsliriegel einpacken und starten. Der Nimbus und die 22 machen sich auch schon fertig.

Der erste Bart 3 Meter, die Basis bei 2.200 und eine Wolkenstrasse nach Osten! Wow! Ich fliege nach Osten, der Nimbus meldet sich bei Aalen. Scheins hören die Wolken da aber auf. Hm. Der Volker im Nimbus sagt, er fliegt trotzdem Richtung Osten weiter.

Ich habe keine Lust schon wieder auf Blauthermik, und da man im Albradio was von Wolken im Westen hört drehe ich um (Volker kommt dann doch auch mit).

Ich fliege Richtung Messelberg zurück, lasse den dann links liegen um am Stuttgarter Sektor vorbeizukommen. Im Funk wird die Begeisterung immer größer, im Westen muss es wohl saugut gehen!

Inzwischen sind die Wolken auch schon fast bei Geislingen angekommen und ich muss nur kurz durchs Blaue gleiten. Unter den Wolken angekommen bekomme ich zunächst keinen Anschluss und muss recht lange nach einem Bart suchen. Bei hoher Basis ist es in niedriger Höhe oft schwierig den Bart zu lokalisieren. Fliege ich die Wolke auf der Sonnenseite an? Oder auf der Luvseite? Wo ist die überhaupt? Haben wir jetzt West- oder Ostwind in dieser Höhe? Keine Ahnung. Irgendwann sehe ich nen anderen Flieger bei Laichingen kurbeln und ich gehe zu ihm in den Bart.

~ ~ ~

Oben angekommen eröffnet sich ein fantastisches Bild. Richtung Westen, die Alb runter steht eine wunderschöne Wolkenstrasse genau in Flugrichtung! Cool! Ich stelle den McCready optimistisch auf 3 Meter und gebe Gas: 200 km/h im Vorflug. Die Bärte halten was die Optik der Wolken verspricht: meist über 4 Meter! Die Wolken stehen so eng beieinander, dass man quasi nicht mehr kurbeln muss: im Sinken fliege ich schnell, sobald es nennenswert steigt, ziehe ich die Fahrt weg, wölbe um, drücke nach und fliege langsam, um das Steigen mitzunehmen. Wenn man mit 200 km/h in einen 3-Meter-Bart fliegt kann man ca. 150m wegziehen, bis man die für's Steigen optimalen 95 km/h erreicht. Wenn das Steigen nachlässt, nachdrücken (ein bischen schwerelos…), negativ wölben und wieder 200 km/h. Das mache ich nun von Laichingen bis Blumberg, fast 100 km ohne Kreise! Wahnsinn! Da interessiert übrigens auch die McCready-Einstellung nicht mehr, man fliegt einfach so schnell wie's in der böigen Luft unter den Wolken geht, also so um die 200 km/h.

Das ganze klingt recht entspannt. Klar, man muss sich keine Sorgen um das Finden von Bärten machen. Das Problem sind aber die entgegenkommenden Segelflugzeuge! Bei gutem Wetter – so wie heute – sind weit über 100 Segelflugzeuge auf den Rennstrecken Süddeutschlands unterwegs. An solchen Tagen konzentriert sich das alles auf einige wenige Wolkenstrassen. Unter großen Wolken ist es recht schattig, und man kann Segelflugzeuge die direkt von vorne kommen aufgrund des minimalen Querschnitts schlecht sehen. Man muss also äußerst konzentriert Ausschau nach Gegen- oder Querverkehr halten.

> Ein Bart zeigt auf dem Integrator sogar 6.1 m/s

Unterstützt wird man dabei vom Flarm, einem Kollisionswarnsystem für Segelflugzeuge. Das Flarm in meinem Cockpit warnt mich optisch und akustisch vor

Flugzeugen auf Kollisionskurs. Es beruht auf einem GPS-Empfänger sowie kleinen Sende- und Empfangsmodulen in den Flugzeugen. Jedes Flugzeug sendet seine Position und seinen Geschwindigkeitsvektor. Flugzeuge in der Umgebung empfangen die Signale der anderen Flugzeuge in der Gegend und das Flarm warnt vor Kollisionen. Natürlich funktioniert das (im Gegensatz zu Radar) nur, wenn alle Beteiligten ein Flarm eingebaut haben. Wer das heutzutage nicht hat, macht sich sehr unbeliebt!

Das andere Problem ist, dass man bei 200 km/h die Böen unter Wolken (Volksmund Luftlöcher) ganz ordentlich zu spüren bekommt. Man muss sich also richtig gut anschnallen!

Ab Tuttlingen werden die Wolken größer – deutliche Überentwicklungstendenz, einzelne Schauer, die den Boden aber nicht erreichen. Ich fliege weiter bis Blumberg und drehe dann um.

„Der 60‘ Schnitt steht teilweise bei 142 km/h!“

Der Rückweg über die Alb läuft genauso gut wie der Runterweg! Der 60‘ Schnitt steht teilweise bei 142 km/h! Nach ca. zwei Stunden habe ich die ersten knapp 300 km auf dem Kilometerzähler. Das ist vielversprechend… Ich schalte den Funk wieder ein um zu hören wie sich das Wetter im Osten entwickelt (ich hatte den Funk ausgemacht, weil das Gelaber nicht mehr zu ertragen war). Im Osten ist es scheins genauso! Die Ersten sind schon bei Eichstätt und schwärmen vom Wetter.

Ich gebe also ausgehend von Münsingen auf der Alb als nächsten Wendepunkt Regensburg Oberhub ein – ca. 200km Flugstrecke. Diese 200 km verlaufen tatsächlich genauso spektakulär wie die letzten 300 die Alb rauf und runter. Überentwicklungstendenzen gibt’s hier keine mehr, aber dafür Wolkenaufreihungen in Flugrichtung. Keine richtige Strasse mehr, aber immer noch absolut genug Wolken. Bärte unter 4 Metern nehme ich nicht mehr an. Ein Bart zeigt auf dem Integrator sogar 6.1 m/s an – Verhältnisse wie im Rekordsommer von 2003, aber an Ostern!

Als ich an der Schäfhalde vorbekomme, rufe ich auf deren Frequenz rein, ob der Sofa in der Luft ist. Er meldet sich kurbelnd über der oberen Heide. Ich sehe die ASK 21 und fliege rüber. Von der Höhe her passt es zufälligerweise genau, sodass ich – nachdem ich von 200 km/h direkt in den Bart weggezogen habe – genau auf seiner Höhe in seinem Kreis ankomme! Ich drücke ihm mein Mitleid aus, dass er schulen muss und das geniale Wetter nicht zum Überlandfliegen nutzen kann und nach zwei

gemeinsamen Kreisen drücke ich wieder auf 200 nach und fliege Richtung Osten ab. So macht das echt Spass!

Nördlich von Ingolstadt müssen wir leider auf 2.200 m runter, da die ED-R-144 Franken unter der Woche leider aktiv ist. Wir hatten zwar die Hoffnung, dass die Bundeswehr das Ding am Ostermontag abschaltet – da macht ganz sicher keiner Flugerprobung in Manching – aber München Information beharrt darauf, dass das Beschränkungsgebiet aktiv ist. Na gut. Dann bleib'mer halt drunter.

~ ~ ~

Wir fliegen über Regensburg bis zur Befreiungshalle und drehen da dann um. Der Rückweg läuft unglaublicherweise genauso gut! Als ich wieder in der Heidenheimer Gegend zurück bin zeigt mein Kilometerzähler bereits über 600km. Ich beschließe die Alb nochmal ein Stück runterzufliegen, Zeit ist noch genug. Allerdings werden die Wolken auf der Alb größer und die Abstände weiter. In Münsingen drehe ich um und mache nochmal einen letzten Schwenk zurück nach Osten, wo es selbst um 18:00 noch drei Meter steigen hat – zumindest direkt unter den Wolken.

Wieder in Harburg angekommen, 720 km auf dem Zähler, merke ich wie kalt es mir ist. Das viele Fliegen unter den schattigen Wolken und eine Nullgrad-Grenze bei 2.700 Metern wird langsam spürbar. Ich beschließe, dass es reicht, drehe um und gleite zurück zum Messelberg, ich habe 600 Meter plus.

Die tiefstehende Sonne, zusammen mit den großen Wolken und der feuchten Luft führt zu einer wunderschönen Optik: jede Wolke wirft Schatten in die dunstige Atmosphäre, ein Meer von Streifen und Strahlen. Schön! Ich mache Funk und Piepser aus und genieße den Heimflug mit ruhigen 120 km/h.

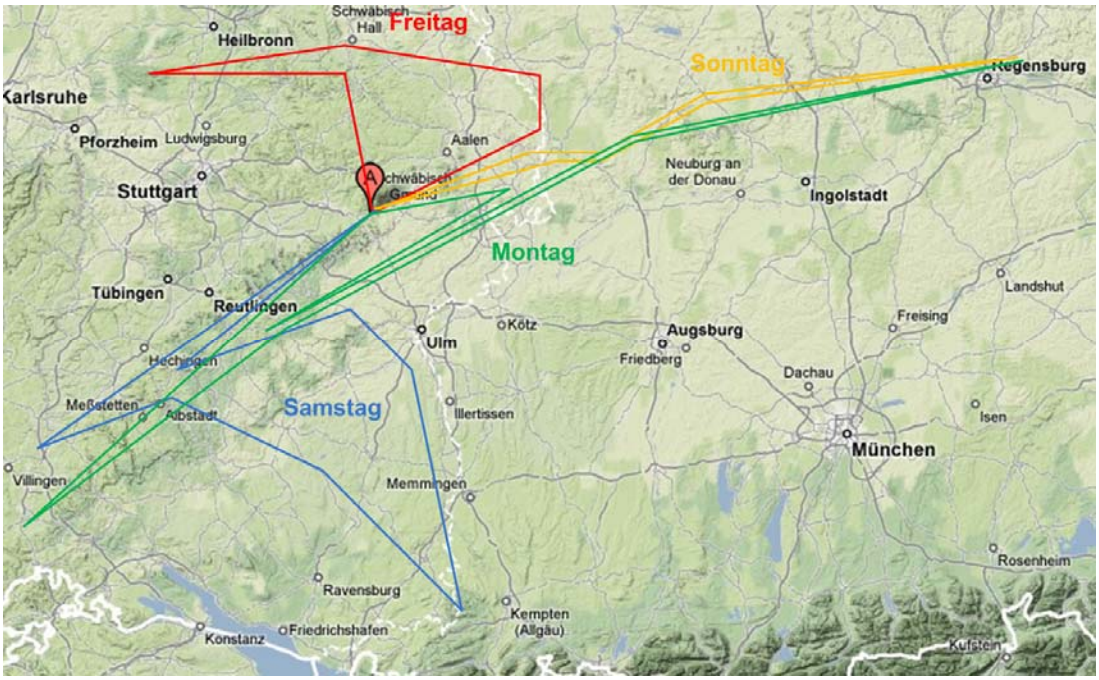
Nach fast sechseinhalb Stunden fühle ich mich im Cockpit immer noch wohl. Durch die halbliegende Position und die ergonomische Gestaltung aller Bedienelemente sind die Ermüdungserscheinungen wirklich minimal. Mir tut nicht mal das Kreuz weh; besser als jeder Schreibtischstuhl.

Ich lande heute als letzter, nach 770 km mit einem 119-er Schnitt. Unglaublich! Nicht mein weitester Flug aller Zeiten, aber mein schnellster in dieser Streckengrößenordnung. Der Nimbus hat 776 km gesammelt, einige Piloten von der Alb über 900! Wenn das ein Sommertag gewesen wäre mit längerer Thermikdauer wären die Tausender gefallen! Um diese Jahreszeit werden die sonst nur in Afrika geflogen (daher der Titel).

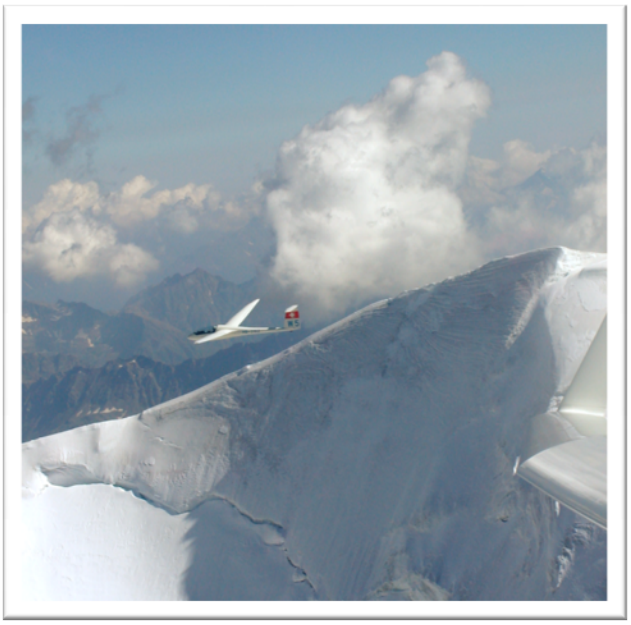
~ ~ ~

Diese vier Tage Hammerwetter an Ostern 2009 gehen zu Ende. Nach ausführlichem Putzen und Tanken muss der Flieger jetzt für die Woche in den Hänger. Leider muss ich in den nächsten Tagen arbeiten. Das Wetter soll gut bleiben… aber wir wollen uns ja nicht beklagen. Das war unerwartet klasse, und sicher die besten Ostern, die ich je erlebt habe!

Unten eine Karte mit den Flügen der letzten vier Tage. Eine wirklich gute Ausbeute!



Schlussgedanken



Diese paar Tage zu Beginn der Flugsaison haben mich begeistert. Man weiß dann wieder, warum man für die Fliegerei soviel Zeit opfert.

Ich habe dieses Ding hier geschrieben, weil ich versuchen wollte, einen Teil dieser Begeisterung rüber zu bringen. Zum einen um Verständnis dafür zu schaffen, warum ich und viele andere bei gutem Wetter alles stehen und liegen lassen, nur um in die Luft zu kommen.

Vielleicht kann ich aber auch den einen oder anderen dazu motivieren, einmal mitzufliegen oder sogar den Segelflugschein zu machen. Mitfliegen kann man auf allen Segelflugplätzen, und nahezu alle bilden auch aus. Die Ausbildung kann man bereits mit 14 Jahren beginnen, den Schein kann man mit 17 Jahren machen.

Klar, eine Ausbildung zum Segelflugpiloten ist aufwändig, kostet Zeit, Nerven und Lernaufwand. Die Theorieprüfung ist nicht ganz ohne. Aber es ist die Sache wert – ich denke, das sollte hier klargeworden sein.

Ach so: im Gegensatz zu dem was man landläufig denkt ist Segelfliegen nicht teuer, jedenfalls nicht teurer als andere Sportarten wie Tennis oder Reiten. Den Discus 2 gibt's bei uns im Verein für unter 10 EUR die Stunde! Wer sich das leisten will kann sich das auch leisten!

Ich habe in diesem Schrieb natürlich auch nur einige Aspekte der Segelfliegerei beschrieben, andere nicht.

Fliegen in den Alpen hat seinen ganz eigenen Reiz. Die Thermik ist oft stärker, die Basis höher. Dafür sind die Möglichkeiten zur Aussenlandung sehr begrenzt bzw. nicht vorhanden. Um in den Bergen entspannt zu fliegen, braucht man entweder viel Erfahrung, gute Nerven, oder eine sehr Hohe Basis.

Das Fliegen direkt bei Sonnenaufgang ist wunderschön. Völlig ruhige Luft, traumhafte Optik. Leider (natürlich) keine Thermik, und man muss sau früh aufstehen. Deshalb macht man das nur sehr selten.

Schlussendlich möchte ich noch kurz auf die Kunstfliegerei eingehen. Beim Kunstfliegen geht es darum, vorgegebene Figuren möglichst präzise zu fliegen: Loop, Rolle, Turn, Kubanische Acht, Aufschwung, Abschwung. Um das machen zu dürfen benötigt man einen speziellen Schein und ein dafür zugelassenes Flugzeug. Dann macht es aber einen Höllenspaß! Man braucht zwar eine Weile bis man sich an die Beschleunigungskräfte gewöhnt (+5 und -2g sind keine Seltenheit) aber echtes „3D-Fliegen“ ist absolut klasse. Es hilft durchaus auch beim Umgang mit ungewohnten Flugzuständen, ist insofern ein wertvolles Sicherheitstraining.

Unter http://www.voelter.de/flying/images.html finden sich einge (180) Bilder die ich so über die Jahre gemacht habe. Unter http://omegataupodcast.net/2008/08/15/1-mitlflug-im-motorsegler/ findet sich ein ca. einstündiger Audiomitschnitt eines Segelfluges.

Kontakt

Zwecks Feedback bin ich zu erreichen via voelter@acm.org oder http://www.voelter.de. In der Luft bin ich bei gutem Wetter zu erreichen in der D-KVDS auf der 122.55

Danke…

… an Christiane Freitag fürs Gegenlesen, Feedback und Korrigieren.