

Segelfliegen – ein großes Stück Freiheit

In unserer Serie zum EU-Jahr der Luft haben wir dieses Mal den Luftsportverein in Aventoft und seine Mitglieder besucht

AVENTOFT Was wäre ein Segelflugzeug ohne Luft, sprich: die Thermik? Die Antwort: Nichts. Zumindest hält es sich nur für eine begrenzte Zeit in der Höhe. Die Mitglieder des Luftsportvereins Südtondern in Aventoft demonstrieren eindrucksvoll, was da hoch unter und in den Wolken abgeht.

Fluglehrer Adalbert Schulz sitzt in dem motorgetriebenen Flugzeug, der Schleppmaschine, und wartet auf die Startfreigabe. Am Haken, sprich der Schleppleine, hängt die ASK 13. Vereinsvorsitzender Hans-Ulrich Henningsen hat als Pilot in dem Segelflugzeug Platz genommen. „Diese Schleicher ASK 13-Version mit einem Bugrad statt einer Kufe wurde 1967 gebaut, steigt bis zu einem Kilometer hoch und kann ohne Thermik bis zu 28 Kilometer weit fliegen“, erklärt er. Bei stehender Luft erreicht sie eine Gleitzahl von heute 1:28. Das heißt: Bei einem Meter Flughöhe fliegt sie 28 Meter weit.

Die Sitze im Cockpit sind schlicht, aber nicht unbequem. Viel Platz ist für die beiden hintereinander sitzenden Besatzungsmitglieder allerdings nicht. Wer zu Platzangst neigt, sollte lieber unten bleiben. Das Cockpit des Seglers ist vollgestopft mit bunten Hebeln, die unerfahrene Mitflieger nicht berühren sollten. Einer von ihnen löst beispielsweise das Kanzeldach.

Dann kommt über Funk die Startfreigabe. Adalbert Schulz rollt voraus. Der spannendste Moment ist das Warten, bis sich die Schleppleine strafft und der Segler mit einem leichten Schlurfgeräusch durch das Gras in Bewegung setzt, immer mehr an Fahrt gewinnt und nach kurzer Zeit abhebt. Nach einer Weile zieht Hans-Ulrich Henningsen die Maschine hoch und lässt sie dann über die Nase abfallen. Ein herrlicher Blick auf Südtonderns Landschaft belohnt für kurz anhaltenden, leichten Magendruck. Nur Thermik ist heute nicht vorhanden. Nach 13 Minuten mit bis zu 500 Metern Flughöhe geht es zurück zum Flugplatz.

Was für die Sonnenanbeter und Fotografen ein Gottesgeschenk – der blaue Himmel – ist für die Segelflieger nicht unbedingt von Vorteil. Sie benötigen Wolken – Kumuluswolken. „Die Konturen müssen gut zu sehen, dürfen nicht so zerfasert sein“, erklärt Matthias Dubbick (64). Er ist beim Luftsportverein Südtondern der Segelflugzeugwart. Unter den Wolken befinden sich die Aufwinde, ne-

ben den Wolken die Abwinde. „Sie zu finden – das ist die Kunst.“ Aufwinde entstehen dort, wo es einen Temperaturunterschied gibt. Beispielsweise über einem Kornfeld. „Das Korn reflektiert die Sonne.“ Hier ist es wärmer, als an den Rändern. Im Glücksfall steigt die Maschine mit durchschnittlich 4 bis 5 Meter pro Sekunde, das sind 15 Stundenkilometer, in die Höhe.

Was passiert, wenn keine Thermik vorhanden ist? Der Segler muss landen. Günstigstenfalls auf dem Flugplatz. Ist der zu weit weg, dann auf der grünen

Wiese. Das ist keine Notlandung, sondern ein ganz normaler Vorgang, den man Außenlandung nennt, stellen die Segelflieger klar. Dabei kann man auch schon mal nette Leute treffen, weiß Gerhard Allerdisen (72). „Bei einer unserer Außenlandungen wurden wir von einem Bauern abends zum Schinkenbrot-Essen eingeladen.“ Nicht ganz ohne Hintergedanken, wie sich herausstellen sollte. „Er hatte vier ledige Töchter, die er noch unterbringen wollte“, erinnert er sich schmunzelnd. Also feierten die Piloten mit – bis morgens um 5 Uhr. Was anderes

blieb ihnen nicht übrig, denn: Alleine ist ein Segelflugzeug nicht mehr in die Lüfte zu bekommen. Dafür ist ein Team nötig. „Drei Leute sind das absolute Minimum.“ Mindestens einer hält nämlich die Tragfläche und damit das Flugzeug in der Waagerechten. „Damit sich die Fläche beim Start nicht ins Gras bohrt.“ Ohne Schleppflugzeug oder eine Winde geht gar nichts. Bei Außenlandungen ist in der Regel nichts von beiden greifbar. Dann wird das Flugzeug zerlegt und auf Anhänger verstaubt.

Ist die Maschine noch in der Luft, sorgen allerlei Raffinessen, je nach Maschinentyp, für einen sicheren Heimflug von Segelflugzeugen. Dazu gehören ausklappbare Triebwerke. Die sogenannte Heimkehrhilfe erreicht 23 Kilogramm Schub, ist aber noch nicht eigenstartfähig. Mittlerweile ist der Benzinmotor durch einen Elektromotor ersetzt worden. Gerhard Allerdisen: „Segelflugzeuge schaffen es heute, ohne einen Tropfen Benzin auszukommen.“ Selbst die Dieselmotoren am Boden sind mittlerweile durch Elektrowinden ersetzt, beziehen ihre Energie über Windkraft und Solarzellen. Diese Startform ist im Vergleich zu dem anfangs beschriebenen Start mit Hilfe eines Schleppflugzeugs preisgünstiger.

„Entspanne Dich, die Hände ganz ruhig auf den Knien liegenlassen“, sagt Adalbert Schulz, nachdem das Kanzeldach der ASK 13 verschlossen wurde. Die Sekunden vor dem Start scheinen endlos. Dann ein kurzes Knacken – und los gehts. Die Maschine nimmt rasend schnell Fahrt auf, der Druck presst die Insassen in die Sitze. Steil geht es nach oben. Viel bekommt man in den 30 Sekunden nicht mit. Ein weiterer Ruck, dann ist das Flugzeug ausgeklinkt, und alles ist still. Nur das leichte Rauschen des Fahrtwindes ist zu hören. Zeit, die unendliche Weite zu genießen. Adalbert Schulz: „Wind ist Luft, die es eilig hat.“

Wer das Segelfliegen ausprobieren möchte: Noch bis 26. Juli läuft beim Luftsportverein Südtondern täglich ab 12 Uhr eine Schnupperaktion. Einzige Bedingung: ein Attest, in dem der Hausarzt bescheinigt, dass für den Inhaber das Segelfliegen unbedenklich ist. Der Segelflugsport ist für jeden etwas – von zwölf (mit Sondergenehmigung) bis 100 Jahren. Und: Man kann zu jeder Zeit damit anfangen.

Stephan Bülck

Mehr unter www.Flugplatz-aventoft.de.



Oben links: Fluglehrer Adalbert Schulz wartet im Schleppflugzeug auf die Freigabe.

Übersichtlich: die Instrumente. Die Flughöhe beträgt 350 Meter.

Unten: Das Seil wird am Bug der ASK 13 befestigt. Matthias Dubbick beobachtet den Vorgang.



ASPEKTE ZUM THEMA LUFT

Die Europäische Union hat das Jahr 2013 zum Jahr der Luft erklärt. Hintergrund ist die Verschmutzung der Luft in den Großstädten: Nahezu ein Drittel aller europäischen Großstädter seien übermäßigen Konzentrationen von Feinstaub ausgesetzt, heißt es in einem Bericht der Europäischen Kommission. Das „Jahr der Luft“ nehmen wir zum Anlass, um das Element unter verschiedenen Aspekten zu betrachten. Heute geht es um die Entstehung von Wind und dessen Nutzen für eine Sportart.