

Wo der Traum vom Fliegen wahr wird

28. Juli 2009 | 21:09 Uhr | von Lars Reinhold



[+](#) Vergrößern

[◀](#) 1 von 3 [▶](#)

Ein Segelflugzeug über Feldern in der Nähe von Perleberg. Bei gutem Wetter sind Flüge über mehrere Stunden und vier- bis fünfhundert Kilometer problemlos möglich. Lars Reinhold

PERLEBERG - Sonntag, neun Uhr. Mein erster Blick aus dem Fenster geht zum Himmel. Werden die Vorhersagen eintreten? Aufatmen ist angesagt. Nur wenige dunkle Wolkenfetzen. Flugwetter. Das anschließende Briefing ist kurz und knapp. Mit Blick in den Wetterbericht fällt die Entscheidung: Ausräumen.

Piloten wuseln durcheinander, Außenstehende sehen ein organisiertes Chaos. Aber alle Arbeitsabläufe sind eingespielt. Fallschirme und Akkus für die Funkgeräte werden in die Flugzeuge gepackt, die großen Vögel aus der dem Hangar geschoben. Jemand bringt zwei Eimer Wasser und Schwämme. Beim Flug über weite Strecken macht sich jeder sprichwörtliche Fliegenschiss auf der Tragfläche bemerkbar, verschlechtert die Gleitleistung. Auch ich schnappe mir einen Schwamm und wienere mit. Gegenüber poliert ein Kamerad die Plexiglashaube seines Fliegers. Durchblick ist alles, am Boden wie in der Luft.

Nebenbei bleibt Zeit für einen Schwatz, vor allem mit den Mitgliedern der Fluggruppe des Jagdgeschwaders JG 71 "Richthofen" aus Wittmund bei Wilhelmshaven, die wie jedes Jahr zum Sommerlager in [Perleberg](#) fliegen. Die Wittmunder sind gern hier. Vor allem wegen der Kameradschaft, den gemeinsamen Abenden an Grill und Lagerfeuer, erzählt deren zweiter Vorsitzender Klaus Köring.

Mehrere Autos nehmen die Flugzeuge an den Haken, ziehen sie die knapp anderthalb Kilometer von der Halle zum Startplatz. Dort herrscht geschäftiges Treiben. Ein zum mobilen Tower umgebauter Lkw mit Windsack und Funkgerät ist in Position gefahren. Von hier aus wird der gesamte Flugbetrieb überwacht, Funkkontakt mit den Piloten gehalten und die Kommandos für die Seilwinde gegeben.

Mit 250 PS auf bis zu 650 Meter Höhe

Die hat am anderen Ende der Startbahn, rund 1400 Meter entfernt, ebenfalls ihre Position eingenommen. Ein W 50-Lkw, auf der Ladefläche eine Seilwindenkonstruktion mit zwei Trommeln, die je rund 1500 Meter Stahlseil fassen. Angetrieben von einem Opel-Diplomat V8-Motor mit 250 PS, beschleunigt sie die Flugzeuge bis auf Abhebegeschwindigkeit und bringt sie, je nach Windstärke, auf bis zu 650 Meter Ausklinkhöhe.

Die Vorflugkontrollen beginnen. Piloten öffnen an den Fliegern kleine Klappen, überprüfen Steuerseile, checken Anschlüsse für die Ruder und testen den Funkkontakt.

"Delta 3393 für [Perleberg](#): Start Funkprobe" spreche ich ins Mikrofon. "[Perleberg](#): Start für Delta 93, höre sie klar und deutlich" krächzt es aus dem Lautsprecher. Erst wenn alle vorgeschriebenen Kontrollen durchgeführt sind, darf ein Flugzeug abheben, ganz egal, ob Jumbo-Jet oder Segelflugzeug.

Mittlerweile hat ein Geländewagen die zwei Stahlseile von der Winde zum Start gezogen, und die Besatzung der ersten Maschine macht sich startklar. Zwei Kameraden stehen am Flugzeug, halten die Haube gegen den böigen Wind fest, helfen beim Anschnallen. Dann wird das Seil in die Kupplung unter dem Rumpf eingehängt und der Pilot meldet sich startklar. Ein Helfer hebt die Tragfläche vom Boden und streckt den Arm nach oben. Alles fertig.

"Start für Winde: Eine ASK 13, doppelsitzig, Seil anziehen." Das Seil strafft sich, der Flieger rollt an, beschleunigt und hebt ab. Mit einem sanften Bogen geht er in den Steigflug, gewinnt schnell an Höhe. Kurz bevor der Segler die Winde überfliegt, rutscht das Seil aus der Kupplung und das Flugzeug ist frei.

Ich bin dran. Mit Fluglehrer Bernd bespreche ich, was heute ansteht. Einteilung der Platzrunde und Landung, und, wenn es die Luft hergibt, Kreisen in der Thermik. Unser Flieger steht schon bereit, ein polnischer Bocian, Baujahr 1973. Gutmütig, was die Flugeigenschaften angeht und in nahezu allen Ostblockstaaten für die Flugausbildung in Gebrauch.

Bei Fehlern greift der Fluglehrer ein

Nachdem ich den Fallschirm angelegt und die Pedale richtig eingestellt habe, hilft mir ein Kamerad beim Anschnallen. Auch mein Fluglehrer sitzt schon auf seinem Platz, bereit einzugreifen, wenn ich Fehler mache, die böse enden könnten.

Der Startcheck folgt. "Haube geschlossen und verriegelt. Trimmung neutral. Bremsklappen eingefahren und verriegelt. Alle Ruder frei und

gänglich. Besatzung angeschnallt. Höhenmesser auf null. Startstrecke frei, Luftraum frei. Auf Seilriss vorbereitet." Kurz darauf klickt das Seil in die Kupplung. Mit Druck auf den Funkknopf am Steuerknüppel melde ich: "Delta 93 abflugbereit."

Die Rundumleuchte auf der Winde signalisiert, dass deren Motor läuft. Das Seil strafft sich und mein Flieger rollt an. Der Windenfahrer gibt Vollgas, und die Beschleunigung - von null auf Tempo 100 in gut 3 Sekunden - presst uns in die Sitze. Ich ziehe den Steuerknüppel langsam an und gehe sanft in den Steigflug. Ab der Sicherheitshöhe von 50 Metern sind wir in der vollen Steigfluglage, 45 Grad. Das Variometer (ein Instrument, das anzeigt, ob das Flugzeug steigt oder sinkt) steht am oberen Anschlag, der Zeiger des Höhenmessers klettert gerade über die 500 Meter. Anfangs hat es beim Start noch gekribbelt, mittlerweile bleibe ich ruhig.

Der Steigflug wird flacher, und mit einem deutlich hörbaren Klacken rutscht das Seil aus der Kupplung. Ich betätige die Auklinkvorrichtung zur Sicherheit noch dreimal, trimme das Flugzeug aus und nehme Kurs auf die uns nächsten Wolken. Schon wird es turbulent und der Flieger ordentlich geschüttelt. Der Versuch, in den Aufwind einzukreisen geht daneben, worauf hin Bernd korrigiert und das Flugzeug in die Thermik bringt. So steigen wir höher und höher, bei 1100 Metern ist Schluss.

Dann geht es im zügigen Geradeausflug mit Tempo 100 in Richtung Wittenberge. Trotz der etwas diesigen Luft kann man locker 30 Kilometer weit blicken. Im Sonnenlicht schimmernd mäandriert die Elbe durch die grüne Landschaft. "Zurück zum [Flugplatz](#)", schallt das Kommando von hinten. Mit Knüppel nach links und sanftem Tritt ins linke Seitenrudderpedal lege ich unseren Bocian (polnisch für Storch) in eine weite Kurve und nehme wieder Kurs Richtung [Perleberg](#).

Höhe genug für´s Gefahrentraining

Dort angekommen haben wir immer noch genug Höhe, um anormale Fluglagen und Gefahrensituationen zu trainieren. Langsamflug ordnet Bernd an. Mit Zug am Steuerknüppel nehme ich gleichmäßig Fahrt weg, bei Tempo 60 fängt der Flieger an zu schütteln, was ein Abreißen der Luftströmung an den Tragflächen ankündigt. Mich beschleicht eine böse Vorahnung, was jetzt kommt.

Plötzlich tritt Bernd voll ins rechte Pedal, bringt damit die Strömung am rechten Flügel zum Abreißen, und der Segler kippt in einer halben Rolle nach rechts mit der Nase nach unten ins Trudeln.

Wie ein fallender Ahornsamen stürzen wir in Richtung Erde, verlieren schnell an Höhe. Der Wind rauscht wie verrückt, alles dreht sich, das Kribbeln im Bauch ist unbeschreiblich. Oft genug trainiert, reagiere ich blitzschnell. Tritt ins linke Pedal bis die Drehung aufhört, Knüppel kurz nachdrücken und dann gleichmäßig ziehen. Im Sturz erreichen wir Tempo 160, jetzt wird sanft abgefangen. Die Beschleunigung zieht uns die tiefsten Falten aus dem Gesicht, und beim Übergang zum Normalflug herrscht kurz Schwerelosigkeit. Dem Adrenalinschub folgt ein Hochgefühl.

Dann das Ganze nochmal anders herum, um weiter Höhe abzubauen. Kurz darauf melde ich im Funk Position zur Landung, kurve auf die Bahn ein und ziehe die Bremsklappen. Im Sinkflug geht es nach unten, Bernd korrigiert ein wenig den Kurs. Abfangen und aufsetzen. Der Flieger rollt, wird langsamer. Eine Tragfläche berührt den Boden und der Storch steht.

Während ein Auto den Flieger zurück zum Start schleppt, werten wir den Flug aus. Start in Ordnung, Gefahrenübung gut bis sehr gut, Platzeinteilung so lala, Landung verbesserungswürdig. Mit der ordentlichen Startübung bin ich der Segelflugglizenz wieder ein kleines Stück näher gekommen.

[ZURÜCK ZU SUCHE](#)

Leserkommentare

© SVZ.de 2009

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung nur mit Genehmigung der Zeitungsverlag Schwerin GmbH & Co. KG