

Zurück zu den Wurzeln des Segelflugs

Piloten des SFC Betzdorf-Kirchen fliegen Oldtimergleiter auf der Wasserkuppe

Betzdorf/Kirchen

Erst war es nur ein lockeres Gespräch über fliegende Oldtimer und wie die Segelflugausbildung früher ablief. Aber schnell wurde daraus eine Idee, die genauso zeitnah umgesetzt wurde, wie sie entstand: der harte Kern der Betzdorfer Segelflieger wollte statt mit komfortablen Hochleistungsseglern zu fliegen mal zurück zu den Wurzeln der Segelfliegerei, das ursprüngliche Gefühl des Fliegens ohne Instrumente, Cockpit, GPS-Rechner und Funkgerät erfahren, dafür aber direkt im Freien auf einem harten Holzstuhl festgeschnallt, nur ein federleichtes Konstrukt aus Holz und Stoff über, hinter und unter sich.

Die bekannteste Wiege des deutschen Segelflugs, die Wasserkuppe in der hessischen Rhön, war natürlich allen bekannt, viele hatten auch schon das dortige Segelflugmuseum besucht und den alten Schulgleiter SG-38 in der Ausstellung gesehen, auf dem in den 30er und 40er-Jahren, aber auch noch in der frühen Nachkriegszeit Segelflugpiloten ausgebildet wurden. Die Abkürzung „SG“ weist allerdings nicht auf das Wort „Schulgleiter“ hin, sondern auf den Konstrukteur Edmund Schneider und den Ort Grunau (heute Jezow Sudecki in der Nähe von Jelenia Gora in Polen) hin. Aber konnte man so ein Flugzeug heute noch flugfähig finden und sogar selber fliegen? Man konnte! Schnell war herausgefunden, dass der Oldtimer-Segelflug-Club (OSC) Wasserkuppe so ein Flugzeug besitzt und man damit sogar fliegen darf, Segelflugerfahrung natürlich vorausgesetzt. Markus Schmidt vom SFC Betzdorf-Kirchen nahm sofort Kontakt auf und konnte für den 25. bis 26. Oktober ein SG-38 Flugwochenende reservieren. Die Kosten waren gering und schnell war eine Gruppe von 18 Pilotinnen und Piloten gefunden, die das Abenteuer mitmachen wollten.

Fast hätte dann das Wetter noch einen Strich durch die Rechnung gemacht, aber je näher man der Wasserkuppe kam, um so besser wurde es. Dennoch musste man sich bis zu brauchbaren Wetterverhältnissen noch etwas gedulden und so besuchte die Gruppe das Werk des weltbekannten Segelflugzeugherstellers Alexander Schleicher in Poppenhau-



sen unterhalb der Wasserkuppe. Für die technikverliebten Flieger ein tolles Erlebnis, aber dennoch nicht die Hauptveranstaltung des Tages. Aber dann riss der Wolkenvorhang schon auf und schnell fuhr man zurück auf die 950 Meter hohe Wasserkuppe.

Noch ein kleiner Imbiss und die Einweisung durch den Fluglehrer des OSC begann. Viel war nicht zu beachten, der 1953 gebaute SG-38 fliegt relativ gutmütig, wenn auch etwas träge. Die Landung ist einfach, sie erfolgt auf einer gefederten Holzkufe. Dann darf man aber nicht absteigen, sondern muss auf dem Pilotensitz warten, bis die Rückholmannschaft mit einem alten Traktor und dem Rückholanhänger kommt. Eine Windböe könnte sonst den SG-38 ohne das Gewicht des Piloten einfach wegpusten.

Lebenswichtig ist das Austrimmen des Flugzeugs auf das Pilotengewicht, die „leichten Mädels“ brauchen vorne am Flieger Trimmgewichte, die „schweren Jungs“ am hinteren Teil der Maschine. Das ist unabdingbar, da das Flugzeug nur wenig mehr wiegt als die Piloten selber und der Schwerpunkt unbedingt stimmen muss.

Der Start erfolgt dann mit reiner Muskelkraft: Ein Y-förmiges dickes Gummiseil ähnlich Bungeeseilen wird mit der Öffnung des Y nach vorne vom Flugzeug weg ausgelegt. Die untere Spitze des Y zeigt auf das Flugzeug und wird dort mit einer Öse an einem Schlepphaken eingehängt. An den beiden Enden des Y sind noch stabile circa 15 Meter lange Zugseile eingearbeitet.

Dann begeben sich je sieben kräftige Helferinnen und Helfer an die Enden des Y und verteilen sich seitlich an den Zugseilen vor dem Flieger. So bleibt in der Mitte der Raum frei, damit

das Flugzeug geradeaus zwischen den Seilmannschaften hindurch und über diese hinwegfliegen kann und diese nicht umreißt.

Das Heck des SG-38 ist mit zwei starken Seilen ausgestattet. Hier müssen 5 bis 6 kräftige Helfer anpacken und das Flugzeug festhalten, bis genug Spannung auf den Gummiseilen ist.

Der Fluglehrer gibt die Kommandos: „Seile Ausziehen!“ Beide Mannschaften ziehen diagonal nach vorne und außen. Die Seile werden gehend gestrafft.

„Laufen!“ Beide Mannschaften rennen los was das Zeug hält, bis der Zug auf den Gummiseilen nahezu unerträglich wird. Die Haltemannschaft hinten am Flieger stemmt derweil mit aller Kraft die Füße in den Boden, um den Flieger mit Kraft und Eigengewicht noch zu halten.

„Los!“ Die Haltemannschaft lässt schlagartig los, die Zugmannschaft rennt noch weiter.

Die Energie des gespannten Gummiseils beschleunigt den Flieger rasant in einer halben Sekunde auf circa 60 km/h, der Flieger hebt schnell ab, steigt auf 20 bis 30 Meter Höhe. Der Pilot drückt mit dem Steuerknüppel leicht nach, hält Fluglage, Richtung und Geschwindigkeit und schwebt ruhig parallel zum Hang bis zum Landebereich.

Nach circa 400 Metern ist der Flug zu Ende. Nur ganz leicht abfangen und der SG-38 setzt sanft auf der Wiese auf, rutscht noch ein kurzes Stück auf der Kufe weiter, bleibt stehen, eine Tragfläche neigt sich zum Boden. Jetzt bloß sitzen bleiben und warten, bis die Mannschaft kommt, sonst ist ein Kasten Strafbier fällig, etwas Zeit das gerade Erlebte zu verdauen. Trotz des kurzen Fluges von nur 20 bis 25 Sekunden bleibt das



breite Grinsen im Gesicht der Piloten noch lange nach der Landung bestehen. Alle sind begeistert vom ursprünglichen Erlebnis des Fliegens. So ungefähr muss sich ein Vogel fühlen, frei und unbeengt, keine Instrumente stören das Blickfeld, unter sich die kleiner werdende Erde, vor sich nur den Horizont, dafür voll den Wind im Gesicht und in den Haaren, die zu wilden Sturmfrisuren geformt werden.

Dann ist die Treckermannschaft schon da, schnell den Gleiter auf den Anhänger hieven und zurück geht es zu Fuß mit einer Hand an der Tragfläche, bergauf zurück zum Startplatz. „Wie war's?“ fragen die anderen. „Affengeil, total der Hammer, traumhaft“ sind die Kommentare der Piloten. Und das sind Fliegerinnen und Flieger von 18 bis 64 Jahren, vom fortgeschrittenen Flugschüler mit einigen Stunden Alleinflugerfahrung bis zum gestandenen Fluglehrer und Wettbewerbspiloten mit mehreren Tausend Stunden Flugerfahrung. Aber sie alle haben dieses neue Gefühl des offenen, freien und ursprünglichen Fliegens heute zum ersten Mal erlebt und teilen die Freude glücklich mit den anderen.

Viele Zuschauer finden sich ein. „Dürfen wir auch mal?“ Aber das geht leider nicht. Sie denken der SG-38 fliegt von selber, das tut er zwar fast, aber man muss schon fliegen können. Es wäre auch zu schade, wenn das gute Stück zu Bruchginge. Es ist in der Vergangenheit zwar oft repariert worden, ist aber noch toll in Form und flugsicher.

Dann helfen die Zuschauer halt beim Seilausziehen. Eine Gruppe syrischer Flüchtlinge glaubt fast nicht was sie sieht. Mit ein paar Brocken Englisch verständigt man sich und die

begeisterten Neuankömmlinge verstärken strahlend für einige Starts die Seilmannschaften, machen Fotos und ziehen weiter.

Wie jedes andere Segelflugzeug wird auch der SG-38 einer jährlichen Nachprüfung unterzogen, bei der alle Bauteile und Bedienungselemente eingehend von einem erfahrenen und dafür zugelassenen Prüfer untersucht werden. Angst ist also nicht angesagt. Der OSC-Schwesterflieger unseres SG-38 war zudem schon in Ägypten und flog in der Nähe der Pyramiden für den Film „Der Englische Patient“, ist also eine kleine Berühmtheit. Aber das ist eine andere Geschichte ...

Der erste Tag geht zu Ende, Alle haben ihren ersten Flug gemacht, sind glücklich und todmüde. Denn diese Art Flugbetrieb geht nur im Team, alle müssen mitziehen, sonst geht nichts. Beim gemeinsamen Abendessen geht man den Tag noch mal durch und freut sich auf den zweiten Tag. Der hält sich aber bis Mittags bedeckt, die berühmte „Knofe“ (Nebel) hüllt die Wasserkuppe in Grau, obwohl im Tal Wolkenlücken sichtbar waren. Das Warten wird mit einem Besuch im Segelflugmuseum und einem Spaziergang zum Fliegerdenkmal überbrückt und kurz nach Mittag reißt der Himmel auf und geht es in die zweite Runde.

Alle Piloten machen ihren zweiten Start, es klappt wie am Schnürchen. Der Flugbetrieb geht bis in den späten Nachmittag, dann gibt es die Auswertung und Urkunden, denn mit dem SG-38 selber geflogen zu sein, ist schon etwas Einmaliges, ja Historisches.

Zum Schluss des Wochenendes steht einhellig fest: das wird auch nächstes Jahr der optimale Saisonabschluss, das macht so viel Spaß!