

01.09.2010 Eßlinger Zeitung

Ein Flug von Bart zu Bart

ESSLINGEN: Mit dem Segelflieger bis kurz vor Heilbronn - Kein geräuschloses Gleiten - Belastung für Kopf und Magen



Gigantische Ausblicke sind beim Segelflug garantiert. Den Piloten erfreut die Aussicht auf Cumuluswolken. Foto: Hintennach

Von Claus Hintennach

Ruhig segelt der Bussard in den Lüften, mit ausgebreiteten Schwingen zieht es ihn in die Höhe. Auf der Suche nach Thermik entdeckt Heiko Nill den Greifvogel - und orientiert sich an ihm. Er steuert in seine Kreise. Und siehe da: Der Segelflieger wird nach oben gezogen, „Das fühlt sich gut an“, sagt Nill. Er legt das Flugzeug zur Seite und nimmt in einer kreisenden Bewegung den Aufzug nach oben. Dem Neuling im Heck des Doppelsitzers wird flau im Magen, im Kopf dreht sich's. Dezent weist Nill, der zweite Vorsitzende des Aero-Clubs Esslingen (ACE), auf die Spucktüten in der Seitentasche hin. Doch die werden nicht benötigt, langsam stellt sich der Körper auf das ungewohnte Terrain ein. Nill nimmt derweil vom Segelflugplatz am Jägerhaus aus Kurs Richtung Norden.

Während für den 40-jährigen Nill ein Segelflug Routine und gleichzeitig Lust bedeutet, ist eine Premiere mit Neugierde und Aufregung verbunden - auch wenn der Erstflug lediglich eine beobachtende Rolle zulässt. Doch ans Fliegen denkt Nill zunächst nicht. Ein strahlender wolkenloser Himmel bedeutet „Blauthermik“ - bei so wenig Auftrieb startet der Aichwalder nicht. Und so lernt der Neuling eine für Segelflieger maßgebliche Eigenschaft kennen: Geduld. Gemeinsam wartet das Duo auf bessere Bedingungen.

In neun Stunden nach Bremerhaven

Nill fliegt seit seinem 14. Lebensjahr. Vater Eberhard, selbst Segelflieger, hat ihn immer mitgenommen. „Ich bin ein Flugplatzkind“, sagt Nill. Längst ist das Segelfliegen Leidenschaft für ihn. „Es ist hochgradig faszinierend, allein mit Sonnenenergie große Flüge zu unternehmen“, sagt der Schreinermeister, der in Schanbach einen eigenen Betrieb hat. Immer zieht es ihn weit über die sogenannte Platzrunde ums Jägerhaus hinaus. In diesem Jahr hat er einen Nonstop-Dreiecksflug zum Nordrand des Thüringer Walds, dann hinüber zum Großen Arber im Bayerischen Wald und zurück zum Schurwald bewältigt. Pinkelpause wird keine gemacht. „Einfrierbeutel helfen weiter“, sagt Nill. In neun Stunden ist er auch schon bis nach Bremerhaven gekommen, um an den folgenden zwei Tagen zurückzufliegen. „Da geht Segelfliegen los“, sagt Nill.

Doch an diesem Tag wird die Runde eine deutlich kleinere. Nach drei Stunden Wartezeit heißt es einsteigen in den Doppelsitzer des Vereins, den „Duo Discus“ mit 20 Metern Spannweite. Der Fallschirm ist obligatorisch, die kurze Einweisung für den Notfall auch. Der sei aber in der 60-

jährigen Vereinsgeschichte des Aero-Clubs noch nie eingetreten. Um größere Höhe zu gewinnen, hat sich Nill gegen einen Windenstart entschieden. Der Segelflieger holpert hinter dem motorisierten Schleppflugzeug über die Wiese. Dann geht's nach oben, an dem Flieger im Schlepp wird gerüttelt und gerissen. Plötzlich wird das Segelflugzeug ausgeklinkt - in einem „Bart“, wie gute Thermik genannt wird.

Nach den Kreiselbewegungen beginnt das Segeln. Der Flug geht mit bis zu 130 Stundenkilometern vorbei an der Mercedes-Benz-Arena und an Fellbach. Es ist kein geräuschloses Gleiten. Der die Geschwindigkeit des Steigens und Sinkens anzeigende Variometer pfeift, einige von Nills Geräten im Cockpit stimmen in diesen Chor ein. Das Durchschneiden der Luft hinterlässt ein Rauschen, auch das eine oder andere Knarzen am Konstrukt ist für den Co-Piloten nicht zu überhören. Trotzdem ist der gigantische Ausblick ein Genuss.

Immer wieder muss Nill Ausschau halten, wie er wieder an Höhe gewinnt, um die dann abgleiten können. Das Ansteuern von Cumuluswolken verspricht die entsprechenden Voraussetzungen. Hier ist in der Regel das Zusammenspiel von warmen und kühleren Luftströmen vorzufinden, das die Aufwinde hervorruft. „Kurbeln“ nennt der Segelflieger das kreisförmige Steigen, etwa ein Viertel der Zeit in der Luft wird dafür benötigt. Meteorologie zählt zu den sechs Fächern der theoretischen Pilotenausbildung. Nill gibt auch andere Weisheiten weiter: Komme ein Pilot nicht mehr zu seinem Flugplatz, bedeute das eine Außenlandung, keinesfalls eine Notlandung. Luftlöcher? Gibt's nicht, Turbulenzen sorgen für das plötzliche Absacken.

Es geht an Ludwigsburg vorbei bis kurz vor Heilbronn. In der Gegend um den Freizeitpark Trippdrill wird gewendet, auch um einem Tiefdruckgebiet zu entkommen. Immer wieder gewährt die Höhe - bis zu 1500 Meter über Normalnull werden erreicht - neue Aus- und Einblicke. Etwa als unter dem Segelflugzeug ein Kunstflieger seine Kreise zieht, der die Besucher eines Flugplatzfestes unterhält. Oder als Nill das Atomkraftwerk Neckarwestheim ansteuert. In ausreichender Höhe darf das überflogen werden - und dann wird die Thermik über dem Kühlturm genutzt. Mit bis zu fünf Metern in der Sekunde steigt das Segelflugzeug. Der Höhengewinn wird auch dringend benötigt, denn die Instrumente zeigen Nill an: „So würden wir nicht mehr heimkommen.“

Kein Durchstarten möglich

Auf dem Nach-Hause-Weg wird unter dunklen Wolken weggefliegen, eine Wolkenstraße, in der man nur langsam an Höhe verliert, begünstigt den Flug. Am Jägerhaus dreht Nill noch eine Platzrunde, muss einem Kollegen den Lande-Vortritt lassen. Den Flugleiter angefunkelt, gleitet dann auch der „Duo Discus“ nach unten. Der Landeanflug muss auf Antrieb sitzen - durchstarten unmöglich. Nill erledigt das souverän, auf Höhe des Hangars rollt der Flieger aus. Aufregend war es. Es ist aber auch schön, nach 80 Minuten wieder festen Boden unter den Füßen zu spüren.