

Vom Flachland- zum Alpenflieger

VON KLAUS BURKHARD

FOTOS: KLAUS BURKHARD

Schon lange verfolge ich die OLC-Meldungen unseres V-Leitwerk-Kameraden Martin Müller in Unterwössen. Strecken zwischen 300 und 800 km sind bei ihm mit seiner SB 5 an der Tagesordnung. Darunter läuft dort unten anscheinend überhaupt nichts. Die Alpenflieger sind von den Thermikgöttern so verwöhnt, dass die ihre Flieger wohl nur aus dem Hänger ziehen oder von der Hallendecke herunterkurbeln, wenn der Segelflug-Wetterbericht Streckenflüge von mehr als 500 km in Aussicht stellt. Und solche Strecken sind dort also auch mit einem alten Holzflieger wie der SB 5 zu schaffen, sofern die Randbedingungen stimmen. Und dies scheint in Unterwössen sehr oft der Fall zu sein.



ich mit meinem Gespann in Unterwössen ein. Bevor mir noch vom Flugleiter erklärt werden kann, wie ich zum Abstellplatz für die Flugzeughänger finde, kommt mir schon einer strahlend und winkend mit dem Fahrrad entgegen: Martin! „Schön, dass d' da bist, dort drüm kannst dein Hänger abstellen, i fahr voraus“.

derten Randbögen auf. Martin grinst über das ganze Gesicht und sagt: „Letztes Jahr war schon mal einer mit seiner SB 5 da, der mit mir zamm geflogen ist“ und fügt sofort hinzu, dass der Kollege von den modifizierten Randbögen so fasziniert war, dass er nach seiner Rückkehr diese bei seinem Flieger sofort nachgerüstet hat. „Du wirst scho sehn“ sagt er, „wenn mir zamm fliegn, dann hast du's Gefühl, du hättst die Klappn draußn“. Na toll, das geht ja schon richtig los. Vor meinem geistigen Auge sehe ich Martin in 3.000 m über dem Großkönig kreisen, während ich mit meinen strömungstechnisch ungünstigen Randbögen von anno dazumal, zweitausend Meter tiefer verzweifelt gegen eine Außenlandung in unlandbarem Gelände kämpfe.

Segelflug-Platzrunde Unterwössen

Da unser nächstes V-Leitwerkstreffen (2007) in Unterwössen stattfinden wird, sollte ich vorab schon einmal dort hinfahren. Über die Homepage der Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen (www.dassu.de) hole ich mir die ersten Informationen. Eine Einweisung in den Gebirgssegelflug mit Fluglehrer ist jederzeit möglich. Kurzentschlossen nehme ich am 16. Juli 2006 meine D-6300 auf den Haken und verlasse den Odenwald in Richtung Alpen. Nach sieben-einhalb Stunden bei brütender Hitze trude

Schwingt sich aufs Rad und fährt los. In der Traunsteiner Halle hängt Martins SB5 an der Decke und mir fallen sofort die geän-



SB5-Doppelpack über dem Hochkönig

Platzeinweisung

Ohne Platzeinweisung mit Fluglehrer geht erst einmal gar nichts. Gestartet wird in einer ASK 13 an einer stationären Elektrowinde mit Vierfachtrommel. Der Schlepp ist ruhig und konstant mit 100 km/h. Wir erreichen eine Ausklinkhöhe von knapp 400 m, machen zwei Linkskurven von jeweils 90° und fliegen in den Übungsraum. Hier sind nur Rechtskreise erlaubt. Rechtskreisend fliegen wir also unsere Höhe soweit ab, dass wir in 200 m die Position erreichen. Zweihundert Meter an der Position ist nichts Ungewöhnliches und an vielen Plätzen Standard. Nur, hier liegt dieser Punkt sehr viel näher an der Landebahn und außerdem verläuft parallel zur Bahn, rechts unter uns ein bewaldeter Höhenkamm, von dem man sich unbedingt links halten muss.

Querab von einem Steinbruch, einer senkrechten Felswand, gehe ich auf Weisung meines Fluglehrers in den relativ kurzen Queranflug. Der Anblick einer nackten Felswand nur wenige Meter voraus ist absolut gewöhnungsbedürftig. Ich habe das Gefühl, dass ich schnellstens in den Endanflug eindrehen muss, sonst bleiben wir mit der Ka 13 unweigerlich in der Felswand stecken. Bernd bemerkt das Zucken des Steuerknüppels und hält dagegen. „Ganz ruhig und schön geradeaus“ tönt's von hinten, „wir haben jede Menge Platz vor uns.“ Während ich gezwungenermaßen also „schön geradeaus“ auf die Felswand zufliege und die Bedrohung so für mich weiter zunimmt, spüre ich, wie kleine Sturzlässe von Schweiß unter meinem Fliegerhut hervorquellen, den Nacken herunterrinnen und von meinem T-Shirt aufgesogen werden. Bevor ich mir darüber klar werden kann, ob der Auslöser hierfür die unerträgliche Hitze oder die immer bedrohlicher werdende Felswand vor mir ist, kommt endlich von hinten die erlösende Anweisung, in den Endanflug einzudrehen. „Ach du lieber Gott!“, entfährt es mir vor Schreck. Bernd lacht und kommentiert sofort: „Kein Problem, wir sind sehr hoch, aber das ist hier so üblich. Wegen möglicher Turbulenzen im Endteil erfolgt der Anflug hoch, steil und mit erhöhter Fahrt“. Ziellandung an der Schwelle, gut so.

Gestartet und gelandet wird in Unterwössen grundsätzlich nur in Richtung 06, da der Wind tagsüber vom Chiemsee kommend durch das Tal in Richtung Geigel-

stein weht. Das Wort „grundsätzlich“ bedeutet aber im Juristendeutsch nicht „ausnahmslos“, sondern „im Regelfall immer, aber es kann Ausnahmen geben“. Eine dieser Ausnahmen ist z.B. ein Seilriss in 80 - 100 m Höhe, bei der eine normale Platzrunde, auch in verkürzter Form, nicht möglich ist.

Mit einer sogenannten Bayernkurve wird dann 180° nach links gedreht und gegen die Startrichtung gelandet. Aus diesem Grunde ist eine Seilrissübung in dieser kritischen Höhe die zweite Pflichtübung für Unterwössener Neulinge. Aber auch das sieht schlimmer aus als es wirklich ist und klappt auf Anhieb.

Augen ständig offen zu halten sind. Zum Sightseeing sollte man sich jetzt absolut nicht hinreißen lassen!

Ich starte also wieder mit Bernd, meinem Fluglehrer, zur Hangeinweisung, diesmal mit einer ASK 21. Der Hang liegt parallel zur Bahn, wobei der Hangkamm schätzungsweise 200 m südlich der Schlepstrecke verläuft. Der höchste Punkt ist bei ca. 500 m/GND etwa auf Höhe des Gipfelkreuzes, das den westlichen Wendepunkt für den Hangflug markiert. Den östlichen Wendepunkt bildet das Ende der Startbahn, kurz vor der Winde. Damit wären die Hangfluggrenzen abgesteckt, die jeder Pilot einzuhalten hat. Bei den beiden Wendepunkten



Mein erstes Hangflugerlebnis

Da ich in meinem bisherigen Fliegerleben noch nie mit Hangflug konfrontiert worden bin, melde ich einen weiteren Flug mit Lehrer für eine Hangeinweisung an. Theoretisch weiß ich zwar alles, aber von unten sieht dieses Hin und Her am Hang in Achterschleifen, dem Kreuzen der Flugbahnen nach dem Wendepunkt am Gipfelkreuz und den ständigen „near misses“ der fast auf gleicher Höhe fliegenden Segler doch irgendwie so „eijajei und huuch“ aus. Wenn man bedenkt, dass sich am Hang zur gleichen Zeit ständig 8-10 Segelflugzeuge tummeln und dies in einer Höhe zwischen 350 bis 650 m über Grund, auf einer Hanglänge von ca. 1.000 m, dann ist es einleuchtend, dass unter diesen Umständen die Hangflugregeln strikt einzuhalten und die

gibt es jedoch einen kleinen aber feinen Unterschied, den man sich gut einprägen sollte. Während das Gipfelkreuz den westlichen Wendepunkt als maximal erlaubte Wendeposition markiert, handelt es sich beim Bahnende im Osten um den Punkt, an dem frühestens gewendet und an den Hang zurückgeflogen werden darf. Regelverletzungen werden vom diensthabenden Flugleiter sofort mit einem freundlichen aber bestimmten Hinweis auf die gültige Hangflugordnung geahndet. Auf diese Art und Weise werde ich später über Funk zweimal namentlich erwähnt, peinlich.

Direkt nach dem Ausklinken schwenke ich die ASK 21 nach rechts und steuere auf die bewaldete Hangflanke zu. Knapp über den ersten Baumwipfeln drehe ich respektvoll ab in Richtung Tal, um gleich darauf aber



wieder mit der linken Flächenspitze näher an den Hang zu steuern. Ungeduldig warte ich auf den ersten „Lupfer“, aber es geht beständig abwärts. „Du bist viel zu weit weg“, tönt’s von hinten in gewohnt ruhiger Weise. „Ich übernehme mal kurz und zeige dir, wie nahe du ran kannst“. Während Knüppel und Seitenruderpedale von hinten zwangsgesteuert die Maschine sanft nach links und weiter an den Hang drehen, verlagere ich, vom Überlebenstrieb gesteuert, meinen Oberkörper unweigerlich nach rechts, weg von der auf mich zukommenden Bedrohung. Ich habe das ungute Gefühl, dass jeden Augenblick entweder die Tannenspitzen am Rumpfboden streifen oder die linke Flächenspitze am Hang entlang kratzen wird. Ich werde unruhig, habe aber weiterhin vollstes Vertrauen in die Flugkünste meines Fluglehrers und dessen Fähigkeiten, den Abstand zu den Tannenspitzen nach unten sowie die Distanz der Flächenspitze zur Felswand richtig einzuschätzen. Und plötzlich stelle ich fest, wir steigen. Wir steigen zwar langsam, aber beständig. Kein schnelles oder ruppiges Steigen wie bei Wolken- oder Blauthermik, sondern vergleichbar mit der stillen Abendthermik am heimatlichen Platz.

Wir erreichen den westlichen Wendepunkt unterhalb des Gipfelkreuzes und drehen mit einer Rechtskurve weg vom Hang Richtung Tal und dann erneut zum Hang zurück. Beim Aufrichten stelle ich mit schlagartig einsetzendem Unbehagen fest, dass uns in Augenhöhe etwa 350 kg Plastik entgegen kommen. Mit einem lauten „ojojoi“ bringe ich ungewollt meinen Schreck zum Ausdruck, während mein Kontrahent auf Gegenkurs rasch an Größe zunimmt. Während sich mein Puls schlagartig verdoppelt, kommt auch schon von hinten die Ansage: „Wir behalten die Richtung bei und bleiben dicht am Hang. Der ist höher, kein Problem“. Bernd hat wieder mal recht, der Kollege fliegt über uns hinweg, war also „etwas“ höher.

Erster selbstständiger Hangflug

Nach der Hangeinweisung mache ich mit Bernd noch eine kurze Gebirgeinweisung, dann bin ich bei der Flugleitung „freigeschaltet“ und kann mit meiner SB 5 selbstständig den Hang- und Gebirgsflug üben. Die Hangfreigabe habe ich bereits vorab zusammen mit der Fluganmeldung eingeholt. Somit kann ich nach dem Ausklinken in 450 m sofort nach rechts abdrehen und an

den Hangkamm fliegen. Ich zähle noch sechs weitere Segler unterschiedlichster Bauart und Spannweite vor und über mir. Von der Ka 8 bis zur LS 8 und DG 1000 ist jetzt alles am Hang vertreten. Und ich mit meiner SB 5 gleich mitten drin. Vor mir, auf fast gleicher Höhe, fliegt eine Ka 13 mit Schüler und Fluglehrer. Die Ka 13 steigt gemächlich vor mir weg, aber mein Vario zeigt hartnäckig in die falsche Richtung. Irgend etwas stimmt da nicht. Am westlichen Wendepunkt habe ich noch knapp 400 m und leite die erste Wende ein. Weg vom Hang, das Saufen wird stärker. Ich merke die Anspannung in mir und registriere 80 km/h auf meinem Fahrtmesser. „Zu langsam für den Hangflug“, schießt es mir durch den Kopf und drücke sofort nach, bis die Anzeige sich zwischen 100 und 110 km/h einpendelt. „Am Hang musst du immer schneller fliegen als im Flachland“ hat mir Bernd bei der Hangeinweisung eingetrichtert, „da kommst du plötzlich in starke Turbulenzen und 5 m Saufen sind dann nichts Besonderes. Da bist du um jedes Bisschen Überfahrt dankbar, damit du wenn nötig ins Tal flüchten kannst“. Alle scheinen zu steigen, nur bei mir geht’s beständig bergab. Gefühlvoll, aber mit dem

nötigen Respekt, taste ich mich näher an den Hang heran. Noch habe ich genügend Höhe, um weiter am Hang zu bleiben. Aber langsam wird es Zeit, dass ich wenigstens etwas Steigen finde. Hinter der Ka 13 leite ich die Ostwende ein und fliege erneut zurück an den Hang. Ganz, ganz langsam dreht sich der Zeiger meines Variometers in die andere Richtung, über den Nullpunkt hinweg in den positiven Bereich. Noch nicht viel, aber immerhin verliere ich jetzt keine Höhe mehr. Der Hang „zieht“ immer besser und mein Vario zeigt kurze Zeit später 1 m/s Steigen. Ich freue mich schon bald über die erreichte Höhe von 600 m und merke nicht, wie ich in meiner Euphorie den westlichen Wendepunkt passiere, da das Gipfelkreuz jetzt nicht mehr links über oder neben mir, sondern unter mir vorbeizieht. Fasziniert beobachte ich den Zeiger meines Variometers, der sich langsam der 1,5-m-Markierung nähert. Noch einmal hin und zurück, dann dürfte ich die sichere Mindesthöhe für einen Abflug zum Hausbart auf der gegenüberliegenden Talseite erreicht haben.

Schon bin ich gedanklich am Hausbart und kreise dort schnell steigend in der Thermik, als ich plötzlich zusammenschreke. Blechern schnarrt die Stimme des Flugleiters aus dem Lautsprecher: „Der westliche Wendepunkt am Gipfelkreuz gilt für alle, auch für die SB 5“. Mit Schrecken stelle ich bei einem Blick nach der Seite fest, dass ich mich bereits hinter dem Gipfelkreuz befinden muss, also außerhalb des zulässigen Hangflugkorridors. Ich leite sofort eine Kehrtwende ein und versuche mich mit einem kurzen „Delta sechs drei null null verstanden, sorry“ zu entschuldigen. Kurze Zeit später bin ich bereits wieder am östlichen Wendepunkt und steige in der Wende weiter. Wieder am Gipfelkreuz habe ich eine Höhe von 700 m über Grund und melde mich sofort vom Hang in Richtung Hausbart ab. Der Flugleiter quittiert meine Meldung mit Doppelklick und schon quere ich das Tal mit direktem Kurs zum Hausbart.

Am Hausbart angekommen drehe ich beim ersten Gefühl von Aufwind ein und schon geht der Zeiger im Vario zügig auf über 3 m/s Steigen. Kurzfristig, denn kurz darauf schlägt er mit gleicher Heftigkeit in die entgegengesetzte Richtung aus. Baah, Zentrum verfehlt, der Saukerl hat mich rausgeschmissen. Erneutes Einkreisen, zweiter Zentrierversuch, gewonnen. In 850 m reißt der Bart dann abrupt ab, nichts geht mehr. Also dann weiter zur „Zahnradbahn“ Aber,

wie war das mit der Zahnradbahn? Und wo war die Zahnradbahn noch mal? Ich richte den Flieger auf und versuche mich erst einmal zu orientieren. Vor mir liegt der Geigelstein, noch weit entfernt, aber auf Grund seiner Mächtigkeit und seiner Höhe

scheint er zum Greifen nahe. Mein Verstand sagt mir, dass ich ihn direkt nicht anfliegen kann, aber die Richtung stimmt. Es geht beständig abwärts und schon zweifle ich an der Richtigkeit meiner Entscheidung, den Hausbart verlassen zu haben. Ich behalte meine Richtung bei und glaube, vor mir jetzt die Zahnradbahn identifiziert zu haben. Hierbei handelt es sich um einen zügig ansteigenden Bergkamm, der dem Geigelstein vorgelagert ist. „Wenn die geht“, kommen mir die Worte meines Fluglehrers in den Sinn, „dann fliegst du ohne zu kreisen an dem Bergkamm entlang bis hoch zum Geigelstein, ohne einen einzigen Kreis“.

Ungeachtet des derzeitigen Saufens vertraue ich jetzt einfach darauf, dass die Zahnradbahn heute „in Betrieb“ sein wird. Ich fliege weiter auf den Bergkamm zu, den ich in knapp 600 m erreiche. Nichts tut sich, das Saufen hält an und ich werde nervös. Also dann weiter auf die südliche Kammeite, die kräftig von der Sonne beschienen wird. Während ich schon an Umkehr und Rückflug zum Hausbart nachdenke stelle ich plötzlich fest, dass sich der Variozeiger endlich in die „richtige“ Richtung bewegt. Kurzer Rechtsschwenk näher zum Hang und plötzlich ein kurzes aber kräftiges „wuuffff“ und ich habe das Gefühl, mein Flieger hat sich irgendwo eingeklinkt. Die Varioanzeige steigt auf 1 m/s und es geht im Geradeausflug den Hangkamm entlang nach oben. Es ist einfach nicht zu glauben, so was habe ich bisher noch nicht erlebt. Immer wieder bin ich versucht einzukreisen, aber zum Glück kann ich mich bremsen und fliege weiter gerade aus.

Der Gipfel des Geigelsteins kommt immer näher, bald muss ich oben sein. Der Anblick dieses imposanten Bergmassives zieht mich in seinen Bann und ich verliere jegliches



Endanflug auf Unterwössen

Zeitgefühl. Unerwartet geht die Steigrate merklich zurück. Ich bin an der Endstation der Zahnradbahn angekommen, ca. 100 m unterhalb des Gipfelkreuzes. Ich drehe nach rechts und überquere den Bergkamm zwischen Geigelstein und Kampenwand. Dann schwenke ich nach links und fliege an die sonnenbeschienene Westseite des Geigelsteins, wo mich sofort ein gleichmäßiger Aufwind erfasst und weiter steigen lässt. Auf diese Weise kann ich schnell den Berggipfel übersteigen und genieße in der Thermik einen gigantischen Panoramablick in alle Himmelsrichtungen.

Drei Tage später mache ich zusammen mit Martin meinen ersten Ausflug in die Alpen. Das Horrorszenario, Martin in 3000 m über dem Großkönig, ich mit meinen „wirbelschleppenerzeugenden Randbögen“ tief unten im Überlebenskampf gegen eine Außenlandung, ist zum Glück nicht eingetroffen. Der Unterschied bei den Flugeigenschaften unserer beiden SB5en war dann doch kaum feststellbar, sodass wir am Abend einen schönen 300er im OLC eintragen konnten. Vielleicht war aber auch nur kein Unterschied feststellbar, weil Martin die ganze Zeit Rücksicht auf mich genommen hatte. Zugegeben hat er das natürlich nicht.

Mein Fazit

Die Entscheidung, bereits ein Jahr vor dem VL-Treffen 2007 nach Unterwössen zu fahren, war absolut richtig. Ich habe viel an fliegerischer Erfahrung gewonnen, meine persönliche Leistungsgrenzen neu definiert, eine wunderbare Landschaft sowie viele nette Menschen kennen gelernt.