

Die Rückkehr der Jedi Ritter – Segelkunstflug-Grundlehrgang am Zipser Berg

Gleich mal vorweg, Ich bin eher Motorflieger und als Späteinsteiger zur Fliegerei gekommen. Zum Segelflugschein kam ich über die erforderlichen Starts für die Schleppberechtigung.

So ganz ohne Motorlärm war es eine schöne Erfahrung. Es konnte ja nicht schaden, mit ein paar Stunden mehr den Segelflugschein zu erwerben. Streckenflieger bin ich bis heute nicht. Es reicht mir, ab und an zwei Stunden in Platznähe zu kurbeln. Womöglich bilde ich es mir nur ein, dass ich mit dieser Einstellung von den Streckenfliegern nicht ganz ernst genommen werde.

An meinem bevorzugten Flugplatz wurde lange Zeit für Jochen Schweizer auch Segelkunstflug angeboten. Das sah schon sehr spektakulär aus.

Der Kollege hat mich dann mal mitgenommen. Kurbeln und Looping, kurbeln und Turn, kurbeln und ... Übelkeit. Okay, das war nicht, was ich mir vorgestellt hatte. Alles, was vom Boden aus immer so spielerisch anzusehen war, war für den Körper extrem belastend. Allerdings ist das bei

mir meist der Punkt des "Jetzt erst recht." Kürzlich erzählte mir ein Bekannter vom Förderverein Segelkunstflug Bayern und dass beim nächsten Lehrgang des Vereins im Mai noch ein Platz frei wäre. Nach einigem Papierkram und der Ausleihe eines Wohnanhängers traf sich eine lustige Truppe nahe Zips bei Pegnitz. Eine Handvoll Teilnehmer für den Grundlehrgang und noch mehr Wiederholer, darunter auch zwei Damen.

Lehrgangsauftritt mit "kleinen Hindernissen"

Abends Begrüßung durch den Lehrgangsleiter Uli Schwarz. Eine Woche lang hieß es dann morgens Frühstück, ausräumen, aufstellen. Der Rollmops fand keinen Platz im Hangar, er wurde morgens auf- und abends wieder abgerüstet. Die neuen Schnellverschlüsse vereinfachen das enorm, aber so ein Flügel wiegt einiges. Tagsüber fliegen, alle packen mit an, helfen sich gegenseitig beim Schieben, Anschlallen, Schleppseil einhängen. Mittagessen vorbereiten. Abends putzen, abbauen, einräumen, Abendessen, abspü-

len, Theorieunterricht. Uli hatte alles im Vorfeld organisiert, es muss eine Menge Zeit in Anspruch genommen haben.

Als Schleppflugzeug stand eine WT9 Dynamic mit 914 Rotax Turbo zur Verfügung, ergänzt durch weitere Muster aus den umgebenden Flugplätzen. Schlepphöhe 1.250 m AGL.

Bei den Lehrern hatte sich alles versammelt, was in Nordbayern Rang und Namen hat. Bei der Verteilung hat es jemand gut mit mir gemeint und mir Horst zugeteilt. Nennt sich selbst "Urgestein", ich nenne ihn "Meister Yoda". Und das kam so: Als es losging, lief irgendwie alles schief: Ich war im Laufe des letzten Jahres kaum im Segler geflogen. Beim Aufstellen etwas aus der Puste gekommen. Heftiger Wind, die drückende Hitze im Cockpit vor dem Abflug und heftige Thermik im Schlepp. Ich war am Ende, bevor es richtig losging. Zwei Figuren hat Horst vorgefliegen und mir war speiübel. Nach der vorgezogenen Landung war mein Kreislauf im Eimer, die Knie zitterten und die Nerven lagen blank. Für einen erfolgreichen Grundlehrgang sind neun Figuren



Alles steht Kopf.

Foto: Fahrradpeter

während eines Fluges zu zeigen. Erst 45° abwärts zum Schwung holen, dann ein Looping, ein Abschwung und ein Aufschwung, zwei Turns und zwei ganze Rollen, Abschluss mit 45° aufwärts. Gerade der Abschwung hat es in sich. Beinahe jedes Flugzeug ist so gebaut, dass es bei normaler Fluglage Auftrieb nach oben erzeugt, also gegen die Schwerkraft. Dreht man es auf den Kopf, wirken Schwerkraft und Auftrieb gemeinsam in Richtung Erde. Steuert man den halben Looping zu früh, können die G-Kräfte größer werden als es die Struktur verkraftet. Man bleibt also so lange auf dem Kopf, bis man mit dem Höhenruder (in diesem Fall Tiefenruder genannt) die Fahrt auf ca. 110 km/h verringert hat. Dabei fließt das Blut in den Kopf. Anschließend, beim halben Looping, fließt es wieder Richtung Füße. Auch am dritten Tag reichte meine Verfassung noch nicht über vier Figuren hinaus. Aber Aufgeben ließ Horst nicht zu. Mit unendlicher Geduld, Einfühlungsvermögen und Entspannungsübungen leitete er mich Schritt für Schritt immer ein Stückchen weiter.

Horst unterstützte immer dann, wenn meine Rechenleistung gegen Null ging. Die Mantras "du bist Pilot", "im Rücken

musst du drücken" werde ich zu Lebzeiten wohl nicht mehr vergessen. Langsam wurde es besser.

Das Figurenprogramm musste ich auswendig lernen. Man geht zu Fuß über den Boden und stochert (i. e. steuert) mit den Händen in der Luft herum. Hatten wir alles im Theorieunterricht gelernt. Dabei dreht man sich um die eigene Achse und macht seltsame Verrenkungen, um Flug und Steuerung zu simulieren. Man programmiert sein Gedächtnis. Was unsere Zuschauer aus Pegnitz wohl gedacht haben?

Fortschritte werden sichtbar

Nach jeder Landung brauchte ich eine lange Pause. Geholfen hat sicher, dass auch die Wiederholer gelegentlich mit Übelkeit zu tun hatten und offen darüber sprachen. Nur den Lehrern scheint es gar nichts auszumachen. Mit ruhigem Zureden und wertvollen Tipps bringen Sie alle Teilnehmer vorwärts. Jedi, allesamt! Als ich dann eines Mittags gleich nach dem Flug Hunger verspürte, wurde mir klar, dass es nicht mehr so schlimm sein konnte. Ein Gewöhnungseffekt war eingetreten. Langsam kam ich von der Rolle des Passagiers zur Rolle des Piloten,

auch wenn noch nicht alle Steuerinputs klappten.

Die Teilnehmer des Grundlehrgangs wurden nacheinander vom zweiten Lehrer ausgecheckt und durften danach Ihren ersten Solo-Kunstflug machen. Parallel erzielten die Wiederholer Leistungsabzeichen in Bronze, Silber und Gold. Ich bin beeindruckt.

Aber meine eigene Stimmung schwankte wieder. In die Freude für die KollegInnen mischten sich wieder Zweifel, ob ich es bis Ende des Lehrgangs wohl auch schaffen könnte. Ich tröstete mich damit, dass man langsamer lernt, je älter man wird.

Am Donnerstag endlich das Auschecken mit einem anderen Lehrer. Freitag öffnete der Regengott die Schleusen. Ein Tag und drei, vier Flüge weniger Zeit. Wird wohl knapp werden. Alle hatten sich auf 30° eingestellt, nicht auf Januar Temperaturen, heftigen Wind und gelegentlichen Sonnenschein. Abends gingen wir in das örtliche Kino, Top Gun 2 "Maverick". Etwas ausgeruht, schöpfte ich wieder Hoffnung. Schauspieler Tom Cruise und ich sind etwa gleich alt, also wenn der 10 G in Hollywood aushält, dann sollte ich doch 4 G in Pegnitz schaffen?



Alle helfen zusammen.

Letzter Tag = Judgement Day

Der erste Flug mit dem Lehrgangsgleiter. Er muss bei einer Figur eingreifen. Auch meine Gefühlswelt fliegt Looping, erst auf, dann ab. Gleichwohl, ich soll den nächsten Flug alleine machen. Endlich.

Und täglich grüßt das Murmeltier: Wieder starker Wind und Thermik. Der Schlepp verlangt mir mental wieder alles ab. Die fehlende Übung im letzten Jahr macht sich bemerkbar. Ich gehe 100 m zu tief raus. Vergesse, die Mütze abzusetzen, sehe im Looping nichts nach hinten. Der Abschwung klappt noch so grade, den Aufschwung vermassle ich. Die letzte Rolle muss ich auslassen, ich bin bei 400 m AGL angekommen, die Sicherheitsmindesthöhe.

Danach muss mich "Yoda" wieder aufbauen. Ich sage mir selbst, dass ich es wenigstens noch einmal versuchen muss. Dann habe ich eine Idee. Bisher wollte ich die Figuren des Programms nur hinter mich bringen, also hetze ich, damit sind Fehler vorprogrammiert. Neuer Plan: Ich werde mir etwas Zeit verschaffen zwischen den Figuren. Wenn ich ein kleines bisschen zu viel Schwung aus der vorhergehenden Figur mitnehme, kann ich danach in der Horizontalen einen kurzen

Moment auf den Plan schauen und mir die nächsten Steuerschritte aus dem Gedächtnis Speicher holen. Bis dahin passt auch die Geschwindigkeit.

Der nächste Schlepp läuft deutlich besser, ich bereite mich vor, gehe erst bei voller Höhe raus. Ein gutes Omen. Ich melde den Beginn über Funk und los geht's. Ich glaube, eine zweite Stimme zu hören. Ist "Yoda" mit Gedankenkraft dabei? Dann kann ja nichts mehr schief gehen. Eine Figur nach der anderen geht es durch das Programm. Eine Rolle geht leicht aus der Richtung, der Blick geht zum Platz. Korrektur, passt. Tatsächlich kommt langsam Freude auf. Zwei Turns und eine Rolle später bin ich durch. Und siehe da, erst 600 m.

Nach der Landung kommt Uli auf mich zu und meint trocken: "Was hast Du Dir bloß dabei gedacht?" Ich bin völlig verwirrt. Erst das anschließende "Glückwunsch" und sein Lächeln sagen mir, dass ich es geschafft habe und es kommt Freude auf.

Fazit und Ausblick

Natürlich ist die Berechtigung nur eine Befähigung zum Weiterüben. An den Figuren weiter feilen. Und wer weiß, vielleicht komme ich als Wiederholer noch einmal

wieder und versuche mich an einem Leistungsabzeichen Bronze. Nebenbei wurde der alte Spruch widerlegt: Was klein Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr. Auch wenn es etwas gedauert hat, es ist schon ein sehr befriedigendes Gefühl. Das Format mit einer Woche am Stück kann ich nur empfehlen.

Alle beteiligten Lehrer müssen Jedi-Fähigkeiten besitzen, denn jeder Teilnehmer hat sein Ziel erreicht und/oder will wiederkommen. Wie der Meister Yoda in den Star Wars Filmen, geben sie ihr Können weiter. Mit viel Enthusiasmus und hohem Zeitaufwand. Dafür möchte ich hiermit DANKE sagen. Mit dieser Kameradschaft, dem Mentoring und der Hilfe des Fördervereins Segelkunstflug Bayern e.V. (www.lvb-segelkunstflug.de/) wird die Kunst des Kunstflugs im zivilen Bereich überleben. Gleichzeitig ist es ein Sicherheitsgewinn für jeden Piloten, wie ein ADAC Sicherheitstraining im Auto. Nebenbei erfährt man auch, warum ein Segelflugzeug auf den Namen "Salzlore" getauft wurde.

Götz Kratzer



Anzuehender Jedi mit "Yoda".

Fotos: Götz Kratzer