

# Unter den Wolken kann die Freiheit

von Martin Heinig



Wir alle haben sie schon am Himmel kreisen sehen, diese weißen herrlichen Fluggeräte ohne Motoren. Sie faszinieren durch ihre Schönheit, Technik und ihre Ökologie. Segelflugzeuge verbrauchen äußerst wenig Ressourcen. Lediglich beim Start, die meist mit einer Winde erfolgt, wird Energie für wenige Sekunden gebraucht, danach geht es komplett emissionsfrei weiter mit der Kraft der Natur, sprich Sonnenenergie.

Die Flugplätze, die deutlich größer sind als die Start- und Landebahn sind so gleichzeitig Rückzugsgebiete für die Tier-

und Pflanzenwelt. Das haben verschiedene unabhängige Monitorings der Biodiversität gezeigt. Eine interessante Gemeinsamkeit mit Golfanlagen, da die Flugplatzbetreiber übrigens auch genauso mit der geradezu obligatorischen Kritik der Unwissenden zu kämpfen haben.

Von unserem Golfclub fährt man mit dem Auto knapp 40 Minuten, um den „Fliegerklub Brandenburg e.V.“ zu erreichen. An einem sonnigen mit Cumuli (Quellwolken) verschönertem Augusttag machten wir uns auf den Weg.

Lars Bamberger, der Vorsitzende des Fliegerklubs erwartete uns an der Startbahn. Mit 14 Jahren begann seine Leidenschaft zur Segelfliegerei, mit 21 Jahren war er bereits Fluglehrer. Nach dem ersten „Hallo“ schoss auch schon neben uns ein Segelflieger am Seil der etwa 900 Meter entfernten Winde gleich einem Drachen fast senkrecht in die Höhe. „Ja, in 2 Sekunden auf 100 km/h! Das macht schon Spaß!“ führte uns Lars in die Segelfliegerei ein. Nach erfolgten 400 Höhenmetern klingt sich das Seil automatisch aus. Der Segelflieger ist nun auf sich

# auch grenzenlos sein

selbst gestellt und die Suche nach der Thermik beginnt.

Im Segelflug gleiten die Vögel in erwärmter, aufsteigender Luft kreisend ohne aktive Flügelschläge mit ausgebreiteten Flügeln in große Höhen empor. Der Segelflug wird besonders gut von Bussarden, Milanen, Geiern, Störchen und einigen Rabenvögel beherrscht.

Diese Erkenntnis kann man u.a. in der medienwerkstatt-online nachlesen oder auf unserem Golfplatz erleben, wenn man nach erfolgloser Suche nach seinem Ball mal einen Blick zum Himmel riskiert und

oftmals Milan und Co. in luftiger Höhe kreisen sieht. Die Sonne erwärmt also den Boden, der die Wärme als Strahlungswärme an die darüberliegende Luftschicht abgibt und diese dann sukzessive aufsteigt. Das ist Thermik oder ein „Bart“ wie Segelflieger das Phänomen gerne auch bezeichnen. Zu erkennen sind diese „Fahrstühle“ an den Cumuluswolken. So mit Höhenenergie aufgetankt, sucht der Pilot im Gleitflug den nächsten Bart und das Spiel beginnt von neuem. Ohne Kreisen also keine Höhenmeter. Soweit die Theorie. Die Erfahrung macht aber den

Meister. Mit den heutigen Segelflugzeugen sind Streckenflüge bis zu 1.000 Kilometern möglich. Der Weltrekord liegt momentan bei etwas über 3.000 Kilometern. Sogar Alpenüberflüge sind machbar. Im Regelfall finden die „normalen“ Flüge zwischen 800 und 1.600 Metern mit Geschwindigkeiten von 80 bis 160 km/h ihre Routine.

Was passiert, wenn die Thermik aufhört oder das Wetter in Richtung Heimatflugplatz unvorhergesehen schlechter wird? Dann wird der angedachte Rundflug vielleicht keiner? Richtig! Dann heisst es: Außen-

*Notfallschirm und Sicherheitsgurt angelegt: Fertig zum Start. Der Starter signalisiert der Flugleitung im Bus: Startklar! Fast senkrecht katapultiert das Segelflugzeug gen Himmel.*

landung! Das ist kein Malheur, sondern gehört zum festen Bestandteil der Segelflugausbildung; denn die Segelflugzeuge sind für derartige Außenlandungen konstruiert. Man muss nur die geeignete Landebahn finden. Ist kein Flugplatz oder Fluggelände in der Nähe, muss ein Acker genügen. Hoffentlich ohne Bewuchs und ohne Gräben. Es handelt sich hierbei nicht um eine Notlandung. Es ist tatsächlich Bestandteil der Segelfliegerei. Natürlich wird dann eine Rückholmannschaft nötig, um Pilot und Flugzeug abzuholen. Die langen verkleideten Anhänger für diesen Zweck haben wir alle schon auf unseren Straßen gesehen.

Manchmal kommt der Pilot auch ohne Flugzeug per Pedes zum Flugplatz zurück. Wie an unserem Besuchstag. In 8 Kilometer Entfernung gelandet. Keine Thermik gefunden. Akku vom Mobiltelefon leer. Super!

Nun kann ich es aber kaum noch erwarten. Automatischer Notfallschirm angeschnallt, rein in den Segelflieger. Zusätzlich wird noch ein 5-Punkt-Sicherheitsgurt angelegt. Der hintere Platz in dem Zweisitzer ist nun meiner. Vorne sitzt Lars. Auch startbereit. Die beiden Plexiglashauben über uns werden von Hand verriegelt. All Doors in Flight! Die Startleine wird angekoppelt. Ein Starthelfer signalisiert der Flugleitung „startbereit“. Die Flugleitung gibt das an den Mann, der die LKW-





*Brandenburg an der Havel aus 800 m wunderbar überschaubar. Auch überschaubar: die Instrumententafel. „Kreiseln“ in der Thermik, um Höhe zu gewinnen.*



Winde bedient, weiter. Dort wird der Motor gestartet und die gelben Warnlichter geben Signal. Das Seil spannt sich. Euphorie kommt auf. Wir werden in den Himmel katapultiert. Nach wenigen Sekunden werden wir automatisch abgekoppelt, das Startseil fällt mittels Fallschirm sanft gen Boden. Wir hingegen gleiten mit leichten Windgeräuschen und dem Piepen vom Variometer in Richtung der vermuteten nächsten Thermik. Lars „kurbelt“ uns nun in die Höhe. Tolle Aussicht!

Der Piepton des Variometers verrät, ob wir steigen oder sinken. So muss der Pilot nicht laufend auf diese Instrumente achten: Da wären der Fahrtmesser, der dem Tachometer im Auto ähnelt, der Höhenmesser misst den Luftdruck und bestimmt daraus die aktuelle Höhe, der schon angesprochene Variometer sowie Kompass und Wollfaden, der wie bei allen Segelsportarten vorkommt, um die Anströmrichtung anzuzeigen.

„Wir fliegen ja auf Sicht, um die Thermik zu beobachten, anderen Fluggeräten rechtzeitig ausweichen zu können und hauptsächlich natürlich, um die Landschaft von oben zu genießen.“, erklärt mir Lars. „Muss man auf Vögel achten?“ „Ja, aber nur, weil sie einem die Thermik verraten. Sie sind die Meister der Lüfte, weichen uns elegant aus und zeigen uns den Weg. Wir hingegen müssen beim Kreisen in der Thermik gut aufpassen,







keinem anderen Segelflieger zu nahe zu kommen. Bei guten Bedingungen fliegen dann schon mal mehrere zusammen in einem „Bart.“ Wir treffen tatsächlich einen „Mitflieger“, der wie wir erneut an Höhe gewinnen möchte. Ein fantastischer Anblick. Mein Flugkapitän signalisierte mir nach einer guten Dreiviertelstunde, dass wir in den Sinkflug gehen und damit die Landung vorbereiten. Aber nicht weil es technisch notwendig gewesen wäre. Bei diesen Flugbedingungen hätten wir ohne weiteres die Flugzeit verdreifachen können. Der Grund wartete am Boden neben der Landebahn: eine ehemalige Flugbegleiterin fieberte dort ungeduldig auf die „Wiederauferstehung“ ihrer Flugbegeisterung. Die Landung

*Schon in 100m Höhe ist der Flugplatz kaum noch auszumachen. Segelflieger im Anflug: Nur knapp 100 m braucht so ein Segelflugzeug, um sicher zu landen.*

*Seite 2281:  
Hinter dem Segelflieger steht der „Bulli“, der Sitz der Flugleitung.*



benötigt kaum 100 Meter Länge. Ein ausgedienter PKW sorgt mit einem Abschleppseil für die Abholung und Rückführung zur Startbahn. Wir sind natürlich zuvor ausgestiegen, haben eine Manschette mit Rad, einen sogenannten Spornkuller, am Heck befestigt und halten die Tragflächen in Waage. Das vorab beschriebene Prozedere von den Sicherheitsvorkehrungen, vom Einstieg, Start, Flug sowie der sicheren Landung wiederholte sich nun für mich als „Außenstehender“ und war beinahe genauso spannend.

Schlussfolgerung der beiden Novizen: absolut wiederholungsbedürftig! Ob es nun ein einmaliger Rundflug oder der Beginn einer Leidenschaft wird, muss natürlich der Einzelne



*Kaum gelandet, wird der Segler zum Startplatz zurück mit einem Auto geschleppt. Und ein Mann reicht, um das Fluggerät dabei in Waage zu halten.*

*Wichtige Utensilien: Spornkuller und Pylone.*

*Vorfreude: Einstieg!  
Gleich geht's los!*







*Die Havel ist eine willkommene Navigationshilfe. Und viele „versteckte“ Seen kann man von hier oben auch entdecken.*

selbst entscheiden. Lohnenswert ist es aber in jedem Fall einmal Brandenburg und Umgebung aus Segelflughöhe zu bestaunen.

Nachfolgend noch ein paar Fakten über den „Fliegerklub Brandenburg e.V.“, die uns Jan Jensen, der für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig ist, zur Verfügung gestellt hat:

Der Fliegerklub Brandenburg e.V. wurde 1990 gegründet und ist beheimatet auf dem Flugplatz Brandenburg/Mühlenfeld, direkt am Rand der Stadt Brandenburg an der Havel. Flugbetrieb auf dem Mühlenfeld findet jedoch bereits seit dem Jahr 1955 statt. Eine kompakte Chronik des Vereins ist hier zu finden: <https://www.fliegerklub-brandenburg.de/chronik-des-flugplatzes/>

Heute hat der Verein mehr als 150 Mitglieder, davon ca. 70 „Aktive“. An klubeigenen Flugzeugen stehen uns 2 Doppelsitzer, 5 Einsitzer, 1 Oldtimer (Schulgleiter) und 1 Motorsegler zur Verfügung. Der „Flugplatz Mühlenfeld“, dessen alleiniger Betreiber unser Fliegerklub ist, hat den amtlichen Status eines Sonderlandeplatzes. Damit ist er voll für den Vereinsbetrieb zugelassen. Fremde Flugzeuge dürfen jedoch nur nach vorheriger Anfrage landen und starten.

Wir sind ein bunter Haufen von jungen und erfahrenen Fliegern und solchen, die es noch werden wollen. Bei uns finden die ganz Kleinen ebenso ihren Platz, wie auch die Großen, die aktiven Segelflieger. Erlernen kann man das Segelfliegen bereits mit 14 Jahren, in der Regel treffen wir uns

jedes Wochenende im Sommer zum gemeinsamen Flug- und Schulbetrieb und im Winter um anfallende Arbeiten zu erledigen oder „fit“ zu werden in den theoretischen Grundlagen der Fliegerei. Zweimal jährlich findet ein Fliegerlager unter der Woche statt, an dem besonders die fliegerische Ausbildung gefördert werden soll. Wir sind stets bemüht, durch unsere sportlichen Ergebnisse und durch ein sinnvolles Freizeitangebot, insbesondere für Jugendliche, dem guten Ruf des Fliegerklubs gerecht zu werden – eine aktive Jugendförderung steht bei uns ganz oben!

Ein weiteres Aushängeschild sind die sportlichen Leistungen, die unsere Mitglieder im Streckensegelflug erzielen. Dabei werden gute Wetterbedingungen (also: eine thermisch aktive



*Gut zu erkennen: die Regattastrecke „Beetzsee“*

Luft mit Auf- und Abwinden) so genutzt, dass an einem Tag mehrere hundert Kilometer in bis zu 10h Flugzeit zurückgelegt werden. Ohne Zwischenladung und – natürlich – ohne Motor. Mit Ines Engelhardt und Sarah Drefenstedt haben wir zwei ehemalige dt. Meisterin und Teilnehmerinnen an Weltmeisterschaften bei uns im Verein. Weiterhin haben wir 2009 den Sprung in die erste Bundesliga

geschafft. 2012 wurden wir Vizemeister in der ersten Bundesliga und gehören in den letzten Jahren verlässlich zu den „Top 10“ in Deutschland - von über 400 teilnehmenden Vereinen. Der Fliegerklub Brandenburg e.V. ist der Leistungs-Segelflug Stützpunkt des Landes Brandenburg.

Übrigens: Die Stadt Brandenburg, die „Stadt im Wasser“, zeigt ihre wirkliche Schönheit und die des Havellandes erst aus der

Luft! Und wenn wir dann noch Glück haben, begegnen wir ihm, dem Adler – es leben mehrere von ihnen in der nahen Umgebung.

Wer Lust hat, einmal mit-zufliegen oder das Fliegen selber zu erlernen findet alle Informationen auf der Website des Fliegerklubs: <https://www.fliegerklub-brandenburg.de/gaeste/>.

