

## Die Fliegergruppe katapultiert Besucher in die Vogelperspektive

NAH-TOUR (34) Der Pilot Heinz Wölper sucht in seinem Segelflieger die Freiheit unter den Wolken - und nimmt wie seine Vereinskollegen dabei auch Gäste mit

*Marbach statt Mallorca, Enzthal statt Engadin - immer mehr Menschen verbringen ihren Sommerurlaub zu Hause. Daheimbleiben heißt keinesfalls Langeweile auf dem Balkon. Die "Nah-Tour"-Serie zeigt, wie vielseitig das Freizeitangebot in und um Ludwigsburg ist. Heute, Teil 34: der Flughafen in Pattonville.*

Von Jörg Breithut

Das Stahlseil spannt sich, ein Ruck geht durch die Maschine. Einige Meter zerrt die Seilwinde das Segelflugzeug über den frisch gemähten Rasen. Das Fahrwerk poltert, dann verliert es den Kontakt zum Boden. Beinahe senkrecht rast der Zweisitzer in den leicht bewölkten Abendhimmel. 300 Meter über dem Flugplatz in Pattonville nahe Kornwestheim klinkt sich der Haken des Schleppseils aus. Dann gleitet der Segelflieger fast geräuschlos durch die Luft. Der Pilot Heinz Wölper blickt durch das Kunststoffglas der Pilotenkanzel und sagt: "Jetzt beginnt die Suche nach dem Aufwind."



Angst verspürt Wölper beim Fliegen nicht. Der 48-jährige Vorsitzende der Fliegergruppe Kornwestheim schätzt, dass er bisher ungefähr 6000-mal mit einem Segelflieger gestartet ist. Insgesamt hat er mehr- als 300 Arbeitstage in der Luft verbracht. Doch ein Hobby für Einzelgänger sei das Segelfliegen nicht, sagt Wölper, "ohne eine funktionierende Gruppe ist man verloren". Bei der Fliegergruppe ist dieser Zusammenhalt spürbar. Vor dem Start oder nach der Landung packt jeder mit an: einige schieben Flugzeuge auf ihre Startpositionen, ein Flugleiter koordiniert den Luftverkehr, andere holen mit dem Auto den Haken der Seilwinde zurück. Geld verdient dabei keiner. Alle Mitglieder des Vereins arbeiten ehrenamtlich.

Unterdessen hat Heinz Wölper eine Quellwolke über dem Kornwestheimer Güterbahnhof entdeckt. Er neigt den Steuerknüppel leicht nach vorne und steuert das Gebiet an. Am Boden ziehen winzige Häuser und Straßen wie eine Spielzeuglandschaft vorbei. In der Ferne schält sich der Max-Eyth-See aus dem Horizont, die Konturen des Gottlieb-Daimler-Stadions werden immer deutlicher. 100 Stundenkilometer zeigt der Fahrtmesser auf der Instrumententafel an. Unterhalb der Kumulus-Wolke legt Wölper den Segelflieger in eine Linkskurve, und sofort schraubt er sich spiralförmig in die Höhe: Aufwinde pressen von unten spürbar gegen den Rumpf und die Tragflächen.

In solchen Situationen erklärt Wölper seinen Flugschülern regelmäßig, wie wichtig der Auftrieb für den weiteren Flug ist. Denn das Segelflugzeug sinkt im Durchschnitt rund 80 Zentimeter pro Minute. Daher heißt es für den Piloten, so oft wie möglich die Thermik zu nutzen, um wieder aufzusteigen. Hat der Flieger eine Höhe von 1000 Metern erreicht, gelangt er an 50 Kilometer entfernte Orte. Wenn die richtigen Bedingungen herrschen, fliegen Wölper und andere Mitglieder sogar bis an den Alpenrand und wieder zurück, ganz ohne Motor. Fehlen die Auftriebswinde, die von den Segelfliegern auch Bärte genannt werden, "ist man jedoch gezwungen, ganz schnell wieder zu landen", sagt Wölper.

Kaum eine Gelegenheit lassen die Vereinsmitglieder aus, um in die Lüfte zu steigen. Bei freundlichem Wetter treffen sie sich an Wochenenden und Feiertagen am nördlichen Ende des Flugplatzes in Pattonville.

Besucher sind willkommen. Wenn Platz ist in einem der sechs Segelflugzeuge, den zwei Motorseglern oder dem Motorflugzeug, dann dürfen auch Gäste mit. Für eine kleine Beteiligung an den Flugkosten können sie zu einem Rundflug starten und einen Blick über die Dächer der umliegenden Kommunen werfen. Jürgen Kunze, der stellvertretende Vorsitzende bei der Fliegergruppe, betont jedoch, es handle sich lediglich um die Selbstkosten.

"Wir wollen uns nicht bereichern, wir wollen den Gästen die Freude am Fliegen vermitteln." Für den Benzinverbrauch der Seilwinde und die Haltung der Flugzeuge müssen allerdings nicht nur Besucher, sondern auch die jungen Flugschüler im Verein aufkommen. Jedoch fließt dabei meistens kein Geld. Die Anwärter für den Pilotenschein arbeiten ihre Flugstunden ab, indem sie das Gras auf dem Gelände mähen oder die Flugzeuge warten.

Während des Landeanflugs greift Heinz Wölper zu einem Hebel links von seinem Sitz. Störklappen schieben sich seitlich aus den Tragflächen und bremsen den Sinkflug. Knapp über der Landebahn reißt Wölper den Steuerknüppel zurück, um die Geschwindigkeit erneut zu drosseln. Das 500 Kilogramm schwere Flugzeug kommt bald nach dem Aufsetzen sicher zum Stehen. Ein halbes Dutzend Vereinsmitglieder hilft, das Flugzeug von der Rollbahn zu schieben.

## INFO

Sofern es nicht ununterbrochen regnet, ist die Fliegergruppe jedes Wochenende und an Feiertagen auf dem Flugplatz in Pattonville. Dort sind die Vereinsmitglieder unter der Telefonnummer 07141/870606 erreichbar.

Wenn genügend Plätze verfügbar sind, dann nehmen die Piloten auch Besucher mit in die Luft. Ein Flug im Segelflieger kostet 30 Cent je Minute plus vier Euro für den Windenstart, die Minute im Motorsegler kostet einen Euro.

Mehr unter [www.fliegergruppe-kornwestheim.de](http://www.fliegergruppe-kornwestheim.de).

## Nahaufnahme Fluginstrumente

Ohne die verschiedenen Anzeigen am Armaturenbrett findet sich ein Pilot nur schwer am Himmel zurecht. Drei davon sind in fast allen Segelflugzeugen: Fahrtmesser, Höhenmesser und Variometer. Der Fahrtmesser ist vergleichbar mit dem Tachometer im Auto.

Er zeigt die aktuelle Geschwindigkeit in der Luft an. Das Tempo des Flugzeugs wird dabei über den Luftwiderstand gemessen. Bei Rückenwind führt das jedoch zu ungenauen Angaben und erhöht die Gefahr, die für das Flugzeug ausgelegte Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten. "In einem Wettkampf fliegt man von Wolke zu Wolke auch durchaus mal 200 Kilometer pro Stunde", sagt Heinz Wölper, der Vorsitzende der Fliegergruppe Kornwestheim. Ob sich der Pilot zur richtigen Wolke gehangelt hat, erkennt er auf dem Variometer. Eine Skala von 0 bis 5 zeigt an, wie viele Meter pro Sekunde das Flugzeug steigt oder sinkt.

In welchen Höhen er sich befindet, liest der Pilot am Höhenmesser ab. Der Zeiger bewegt sich auf einem Ziffernblatt von eins bis neun. Multipliziert mit 1000 gibt diese Zahl die aktuelle Flughöhe in Metern an, die relativ zum Luftdruck gemessen wird. Das bedeutet jedoch, dass der Pilot ständig den aktuellen Luftdruck am Boden auf den Höhenmesser übertragen muss. Ansonsten fliegt das Segelflugzeug tiefer, als es auf der Anzeige zu sehen ist. Jbr

