

## Ein Flugtag

Jeder Flugtag beginnt morgens mit dem „Briefing“ und ist normalerweise für alle Piloten nicht vor dem Einräumen beendet.

Ohne diesen großen Zeiteinsatz aller Beteiligten geht es nicht, denn niemand kommt alleine in die Luft. Alleine beim Aus- und Einräumen der Hallen werden viele Helfer benötigt. Außerdem gibt es verschiedene Dienste, z.B. Flugleiter und Windenfahrer, die von allen Mitgliedern abwechselnd übernommen werden, sodass jeder mal am Boden bleibt und den Flugbetrieb ermöglicht. Erst wenn alle Flugzeuge, Startwagen und die Winde aufgebaut sind, kann endlich gestartet werden.

Bei den ersten Schulstarts wird die Platzrunde normalerweise gar nicht verlassen, nur ein paar Minuten nach dem Start folgt bereits wieder die Landung auf dem Platz. Erst mit einiger Flugerfahrung wird es möglich, sich zum Überlandflug auch vom Flugplatz zu entfernen. Dann kann ein Flug aber auch viele hundert Kilometer vom Platz fort und hoffentlich wieder zurück führen. Wenn der Rückflug weniger erfolgreich verläuft, kommt es dabei gelegentlich zur Außenlandung. Als Segelflieger darf man beinahe überall landen. Für den Fall einer Außenlandung muss sich ein Überlandflieger vor dem Abflug abgesichert und „Rückholer“ organisiert haben, die sich ggf. mit dem Flugzeuganhänger auf den Weg machen.

Am Ende jedes Flugtages werden die Flugzeuge geputzt und in die Hallen eingeräumt. Wieder wird die Hilfe jedes Piloten benötigt. Nach dem „Debriefing“ wird es gemütlicher und gesellig. Nun wird der Tag zusammen ausklingen gelassen und regelmäßig auch der Grill bedient...

### 10:00 Uhr: Briefing

Beim morgendlichen Briefing berichtet der Flugleiter vor allem vom zu erwartenden, flugrelevanten Wetter und von Besonderheiten, die zu beachten sind. Anschließend wird die Aufteilung der Flugzeuge besprochen. Wie viel Bedarf besteht, hängt ganz maßgeblich vom Wetter ab. Bei guten Wetterlagen werden interessierte Piloten auch schon deutlich früher zum gemeinsamen Frühstück auf dem Flugplatz eintreffen, um sich „ihr“ Flugzeug rechtzeitig zu reservieren.

Alle Diensthabenden haben sich schon vorher getroffen und die wichtigsten Dinge abgesprochen. Nur so kann ein reibungsloser Flugbetrieb auch funktionieren. Schließlich möchten alle möglichst schnell in die Luft und somit nicht lange auf Seile, etc. warten. Außerdem wird gefragt, ob Flugzeugschlepps gewünscht sind und wer in dem Fall das Schleppflugzeug fliegt.

### 10:10 Uhr: Ausräumen

Nachdem beim Briefing festgelegt wurde, welche Flugzeuge geflogen werden, müssen diese ausgeräumt werden. Das kann ziemlich knifflig sein, weil die Flugzeuge in den Hallen wie Mikadostäbchen eng gepackt stehen. Damit es hierbei nicht zu Beschädigungen kommt, müssen alle aufmerksam mithelfen. Und es gibt einige Experten, die sich ganz genau damit auskennen und wissen, was zu tun ist.

Nachdem die Flugzeuge aus den Hallen geräumt sind, müssen sie noch zur Startstelle gebracht werden. Je nach Windrichtung ist das direkt östlich von den Hallen oder am anderen Ende des Flugplatzes, immerhin etwa einen Kilometer entfernt.

Am jeweils anderen Ende des Fluggeländes wird die Startwinde aufgebaut. Der Lepo zieht dann die Seile von der Winde aus zur Startstelle.

Am Start wird der Startwagen aufgebaut, der dem Flugleiter einen guten Überblick über das Segelfluggelände erlaubt. Erst wenn alles aufgebaut ist, können die ersten Starts erfolgen.

### **11:00 Uhr: Der Start**

Vor dem ersten Start müssen die Flugzeuge einmal gründlich überprüft werden. Nach erfolgreicher Vorflugkontrolle kann es losgehen, auf in die erste Platzrunde!

### **11:01 Uhr: Die Platzrunde**

Und los geht es zur ersten Runde! Wenn keine oder nur schwache Thermik da ist, kann man wunderbar die Grundlagen üben. In dem unten gezeigten Beispiel starten wir gen Westen an der Winde und erreichen dabei ca. 300 Meter Flughöhe. Nach dem Ausklinken fliegen wir eine Kurve in den Bereich südlich oder nördlich des Flugplatzes, je nachdem, welche Platzrunde vom Flugleiter festgelegt wurde. Wir fliegen ein paar Kurven und trainieren dabei, die richtige Geschwindigkeit zu halten und sauber zu fliegen. Nach ca. 3 Minuten beträgt unsere Flughöhe nur noch 200 Meter und wir bereiten uns auf die Landung vor. Wir melden uns querab unserer Landeposition kurz im Funk, checken die Gurte, die Geschwindigkeit, das Fahrwerk und die Situation am Boden. Weil wir nun schon so niedrig sind, müssen die letzten beiden Kurven besonders sauber geflogen werden. Im Endteil wird mit den Bremsklappen exakt der Sinkwinkel gesteuert, sodass wir den gewünschten Landepunkt erreichen.

Flugschüler üben diese Abfolge meist ca. 50-80 Mal, bis sie das erste Mal alleine fliegen dürfen. Das ist ein ganz besonderer Moment in der Pilotenkarriere!

### **11:06 Uhr: Die Landung**

Nach der erfolgreichen Landung wird das Flugzeug wieder zum Start geschleppt. Aufgrund der langen Rollstrecken nehmen wir dazu meistens einen Lepo, außer es finden sich einige Sportbegeisterte oder die Strecke ist sehr kurz. Macht man es per Hand, dann weiß man, wofür das "Sport" in Luftsport steht. :-)

### **12:00 Uhr: Überlandflug**

Die erfahreneren Piloten warten sehnsüchtig auf Tage mit guter Thermik - dann ist Streckensegelflug angesagt. Oft zeichnet sich ein guter Tag schon lange vorher im Wetterbericht ab. Am Vorabend wird herausgesucht, in welche Richtung das beste Wetter zu erwarten ist, denn man möchte den Tag optimal ausnutzen und möglichst weit fliegen.

Hoffentlich gut ausgeschlafen und hoch motiviert fällt das Aufstehen am nächsten Morgen leicht. Der Blick geht noch einmal in den Wetterbericht, die geplante Route wird an die aktuelle Situation angepasst und in den Flugcomputer übertragen. Proviant, Sonnencreme, Sonnenbrille, Sonnenhut, Landkarten, Handy und noch einiges mehr müssen in dem doch recht engen Cockpit verstaut werden - bloß nichts vergessen! Die Thermik geht meistens erst los, wenn die Sonne schon ein bisschen vorgeheizt hat, es bleiben also noch ein paar Momente zum Durchschnaufen.

Man sieht es an den Wolken oder vielleicht auch an Flugschüler\*innen, die plötzlich oben bleiben: Die Thermik setzt ein! Nun heißt es schnell in die Luft kommen, damit man keine Zeit am Boden verschenkt. Im ersten gefundenen Thermikschlauch ("Bart") fliegt man enge Kreise ("Kurbeln"), bis man sich in über 1000 Metern Höhe wiederfindet. Das reicht, um einige Kilometer mehr oder weniger geradeaus bis zum nächsten Bart zu fliegen. Ständig optimiert man seinen Flugweg, versucht, am effektivsten vorwärts zu kommen. Dabei muss man immer weit voraus und vielleicht auch einmal zurückschauen, manchmal hilft auch die Absprache mit anderen Piloten per Funk.

Nicht nur der sportliche Wettbewerb reizt am Streckensegelflug. Da ist zum Beispiel die Lust am Abenteuer, denn so genau weiß man nie, ob der Plan aufgeht und wo man am Abend landen wird. Dann ist da die Neugierde auf neue Gegenden, die man erkunden möchte, z.B. Ausblicke auf eine bisher noch nicht von oben betrachtete Stadt oder eine andere Landmarke. Und schließlich die Schönheit der Natur: Der gleichzeitige Blick auf Nord- und Ostsee von der Mitte Schleswig-Holsteins aus, die großen Seen in Mecklenburg-Vorpommern, die im Abendlicht glitzernde Elbe, vielleicht auch mal ein Vogelschwarm, den man ein Stück lang begleitet.

Wenn man gut geplant und nicht zu hoch gepokert hat, dann schafft man es abends auch zurück nach Grambek. Dort tauscht man mit den Vereinsfreunden die Erlebnisse in gemütlicher Runde aus und lädt den Flug vom GPS-Logger oder Flarm ins Internet hoch, um sich mit anderen Piloten zu vergleichen. Wovon man in der kommenden Nacht träumt, ist eigentlich schon vorher klar!

Wenn es nicht so gut läuft, dann endet ein Streckensegelflug schon mal mit einer Außenlandung.

### **17:30 Uhr: Außenlandung und „Rückholen“**

Es ist passiert: Früher als erwartet lässt die Thermik nach. Die Steigwerte werden geringer, die eben noch so zahlreichen verteilten Wölkchen, die die Aufwinde markieren, lösen sich nach und nach auf. Das Flugzeug fliegt nur noch in 700 Metern Höhe, jetzt muss es doch bald mal wieder nach oben gehen, der Heimatflugplatz ist noch so weit weg! Auch die letzte dicke Wolke weit und breit, die der Pilot hoffnungsvoll ansteuert erweist sich als Reinform, sie „zieht“ einfach nicht mehr. Jetzt beträgt die Flughöhe nur noch 450 Meter.

Zum Glück hat sich der vernünftige Pilot schon auf dem Weg zur „letzten Chance“ nach geeigneten Flächen für eine Außenlandung umgesehen. Er gleitet ein kleines Stück zurück zum eben überflogenen, frisch abgeernteten Kornfeld. Auch aus mehreren hundert Metern Höhe kann man unterscheiden, ob unten Raps, Mais, Kartoffeln oder Korn angebaut werden, und wie hoch der Bewuchs ungefähr ist.

Unten auf dem Feld ist kein verräterischer Schatten eines Hochspannungsmastes zu erkennen und die durchgehenden Muster der Erntemaschine zeigen, dass offenbar auch keine Gräben oder Zäune im Weg sind. Eine nahe gelegene Windkraftanlage zeigt dem Piloten, dass sich die Windrichtung in Bodennähe seit dem Abflug nicht wesentlich geändert hat. Nach über 200 Landungen auf Flugplätzen ist es also heute das erste Mal eine Landung auf einem völlig fremden Feld, aber ansonsten ist alles wie immer. 300 Meter bleiben noch für einen geordneten Gegenanflug, die Gurte werden noch einmal richtig fest angezogen, das Fahrwerk ausgefahren. Querab der Landeposition in 200 Metern, daheim würde man nun „Position“ melden, das interessiert am mecklenburgischen Acker aber niemanden. Queranflug in 150 Metern, hmm, noch ganz schön hoch, aber das Feld ist ja riesig. Im Endteil 100 Meter, da bleibt reichlich Platz zu den Baumwipfeln, Klappen halb raus und schon schwebt das Flugzeug dicht über dem Acker sanft aus.

Die Rollstrecke war ganz schön kurz, das weiche Stoppelfeld bremst doch deutlich stärker als die Landewiese zuhause. Ein kurzer Rundgang ums Flugzeug zeigt, dass trotzdem alles in Ordnung ist und die Fahrwerksklappen noch dran sind. Nur ein paar Kratzer am Rumpf hat es gegeben.

Der Anruf bei den Vereinskameraden ist etwas kleinlaut: „Ich bin leider außengelandet, könnt Ihr bitte den Anhänger klarmachen?“ Dank GPS hat man den Helfern zuhause schnell die genaue Position des Flugzeugs erklärt. Nach einer gefühlten Ewigkeit sind die Helfer endlich da. Zu dritt zerlegt man den kleinen Einsitzer in gerade mal 15 Minuten in vier Teile, Rumpf, Höhenleitwerk und die beiden Tragflächen.

Zurück in Grambek ist die Sonne schon fast untergegangen. Im letzten Abendlicht wird der Flieger wieder „aufgerüstet“ und in die Halle geräumt, damit morgen die Vereinskameraden damit fliegen

können. Weil dem Piloten und den Helfern jetzt unheimlich der Magen knurrt, geht es gemeinsam ins Restaurant, der Pilot zahlt, dafür ist er an Erfahrung reicher.

### **18:00 Uhr: Einräumen**

Auch der schönste Flugtag geht einmal vorbei. Mit den letzten Sonnenstrahlen werden die Mücken von den Flügeln gewischt und die Flugzeuge in die Hallen geschoben. Noch einmal Konzentration, damit nicht durch ein falsches Manöver das wertvolle Fluggerät beschädigt wird. Damit der Lack möglichst lange hält und die Flugzeuge auch nach 30 Jahren noch so aussehen wie neu, werden sie noch liebevoll mit Bezügen "angezogen" und dann geht es ab ins Clubheim oder draußen zu den Tischen für den noch gemütlicheren Teil des Tages - das Debriefing.

### **19:00 Uhr: "Debriefing"**

Der schöne Tag ist vorbei, alle sind glücklich und zufrieden. Nach ein paar kurzen Bemerkungen vom Startleiter wird nun der Abend noch gemütlich zusammen verbracht. Unsere Hobbyköche meistern, wenn es drauf ankommt, auch 50 von einem langen Flugtag hungrige Mäuler. Da kann ein Samstagabend schon mal etwas länger gehen, wenn man nicht gerade schon den großen Flug für Sonntag plant :-)

#### **Hinweis:**

Jeder Flugtag ist anders und folgt sicherlich nicht genau dem beschriebenen Schema. Insbesondere die Endzeit ist sehr vom Wetter abhängig. Dennoch soll es einen Anhaltspunkt geben, wie es bei uns auf dem Flugplatz so läuft. Außerdem wurde zur einfacheren Lesbarkeit nur die männliche Form verwendet, natürlich sind aber immer alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen.