



Markus Dorn

perspektiven wechsel

geschriebenes: viktorija antrey // fotografiertes: alexander bernold

Aus der Distanz ergibt sich ja bekanntlich oft eine ganz andere Perspektive. Je größer diese Distanz, umso größer auch der Blickwinkel. Davon wissen die Piloten der LOAR Fliegergruppe Weinviertel ein Lied zu singen. Ein Hobby, das für viele atemberaubend entspannend wirkt. Für andere wiederum die größte Herausforderung für Magen und Nerven. Egal wie entspannend letztendlich das Gleiten auf der Luftströmung für erfahrene Piloten ist, diesem Sport geht eine intensive Ausbildung in Theorie und Praxis voraus, damit der Perspektivenwechsel auch sicher genossen werden kann.

Für Menschen im nordöstlichen Weinviertel mittlerweile ein gewohntes Bild: Bergfalken, Libellen oder Cobras gleiten lautlos über Dörfer und Fluren. Nicht dass sich tatsächlich ein Gebirgsgreifvogel in unser nordöstliches Flach- und Hügelland verirrt hätte oder eine Schlange fliegen könnte. Es handelt sich bei diesen Bezeichnungen vielmehr um Typen von Segelflugzeugen, manche davon auch mit einem Motor ausgestattet.

Dass es im Nordosten bereits ein gewohntes Bild ist, diese lautlosen Gleiter am Himmel zu sehen, liegt an der immer größer werdenden Zahl jener, die einen Adrenalin-schub brauchen. Und den finden sie bei der Fliegergruppe Altlichtenwarth LOAR. Ihren Ausgangspunkt finden die Segelflieger in Kottingneusiedl im Jahr 1997. Hans Rieder, Walter Sölle und Sepp Münzker beschließen eine Startwinde für ein Segelflugzeug zu bauen. Die braucht es nämlich, um einen solchen Flieger überhaupt in die Luft zu bekommen. Die selbst gebaute Dieselwinde Marke Eigenbau wird sofort mit Walters Cobra erprobt und funktioniert. Die Außenstartbewilligung gibt den rechtlichen Rahmen und los kann es gehen mit dem Segelfliegen, eine Mordsgaudi für die Ortsbevölkerung. Immer mehr Flugbegeisterte werden in den Bann des Perspektivenwechsels gezogen. Deshalb sieht sich Gottfried Balga im Sommer 2000 nach einem geeigneten Platz für ein Segelfluggelände in Altlichtenwarth um. Mit vereinten Kräften und Gerät erschafft man hier zwischen Altlichtenwarth und Bernhardsthal einen

ansehnlichen und vor allem zugelassenen Flugplatz mitten auf freiem Feld.

Heute findet man auf dem Flugfeld der Fliegergruppe Weinviertel eine beträchtliche Zahl privater Piloten mit ihren Flugzeugen, kann als Gast an Wochenenden und Feiertagen Rundflüge buchen oder die Segelflugschule absolvieren. Vier Schulungssegelflugzeuge und mehrere Fluglehrer stehen im Verein zur Verfügung. Neuerdings wird auch eine Kunstflugausbildung angeboten für alle, die die G-Belastung suchen. Besonders stolz ist man in Altlichtenwarth auf das legendäre Schulungsflugzeug, mit dem bereits Neil Armstrong geflogen ist. Einer, der in Altlichtenwarth seinen Flugschein absolviert hat, ist Dominik Thill, ein junger Student aus Poysdorf. Seine Begeisterung fürs Fliegen hat auch seinen Vater Wolfgang angesteckt, sodass die beiden dieses Hobby mittlerweile gemeinsam aktiv verfolgen und an Wettbewerben teilnehmen. »Am liebsten fliege ich über die Grenze nach Tschechien«, erzählt Dominik, »aus der Luft ist der Unterschied zwischen der österreichischen Kulturlandschaft und der tschechischen Naturlandschaft sofort sichtbar. Die Tschechen haben viel mehr Wald und Gewässer, was von oben besonders schön zu sehen ist.« Ob man sich als Segelflieger denn nicht an die Hoheitsgebiete im Luftraum zu halten habe, fragt sich der Zuhörer. »Eigentlich schon, aber die Tschechen sehen das entspannt, sie kennen unseren Flugplatz, der ist ja offiziell eingetragen. Aber einem Kollegen ist schon mal passiert, dass er aus der Slowakei zurück in den österreichischen Luftraum ▶



Obmann Walter Sölle, Peter Lüger, Markus Dorn.



ZAWREL HAFNERMEISTER

Sportplatzstr. 13 Tel. 02577/84 159
2151 Asparn/Zaya Hy. 0664/798 4701

**Wir begleiten Sie von der Idee
bis zum fertigen Ofen!**

WWW.ZAWREL.AT





eskortiert wurde«, erklärt der junge Pilot. Generell müssen Segelflieger keinen Flugplan abgeben, da es sich hierbei um keine kontrollierten Flüge handelt, weil sie nicht in die Höhe der Linienflüge gelangen. »Das ist dasselbe wie bei den Heißluftballonfahrern, die müssen ihre Fahrten auch nicht melden«, erklärt der Poysdorfer.

Dennoch ist das Segelfliegen ein ausgeklügelter Sport, bei dem man sich mit Wind und Wetter, Thermik und Luftmassen sehr gut auskennen muss. Alle Piloten sind deshalb bei der Austrocontrol registriert, damit sie die Winde auf Grad und Knoten genau im Auge behalten können. »Südwind«, gibt Dominik als Beispiel an, »ist langweilig, er generiert keinen Auftrieb, da fliegt man nicht weit.« Am besten sei kühler Nordwind. Und die allerbeste Jahreszeit zum Segelfliegen sei überhaupt der Frühling: »Wenn die Luft oben noch kühl ist, aber die Sonne den Boden bereits aufgeheizt hat, steigt warme Luft vom Boden auf und man hat den besten Auftrieb, da ist es schon möglich, mehrere 100 km weit zu fliegen. Was für den einen atemberaubend schön und entspannend, kann für den anderen aber zu viel des Guten sein. Dominiks Mutter Petra zum Beispiel ist einmal mit ihrem Sohn mitgeflogen, ein zweites Mal braucht sie diese Magenbelastung aber nicht mehr.

Wind ist grundsätzlich ausschlaggebend bei Start und Landung. Segelflugzeuge haben keinen eigenen Antrieb und

müssen daher mit einer Seilwinde oder einem motorisierten Schleppflugzeug ins Laufen und folglich in die Luft gebracht werden. Daher kann Seitenwind so ein schmächtiges Flugzeug von gerade einmal rund 500 kg schon ordentlich ins Wanken bringen und den Start sogar verhindern. Ist der Flieger aber einmal in der Luft, sind Seitenwinde nicht mehr so tragisch, zumindest für einen erfahrenen Piloten nicht.

Deshalb ist die Freude über ihr neuestes Baby umso größer. Ein Motorsegler vom Typ Grob 109b Turbo wird die Flotte des Vereins ergänzen. Um damit zu fliegen, braucht es aber einen eigenen Flugschein, den Dominik freilich in Angriff nimmt. Der Motorsegler wird den sechsten Platz im Hangar des Altlichtenwarther Flugplatzes einnehmen. Dort stehen und hängen bereits 5 Segelflugzeuge des Vereins und einige aus Privatbesitz. Ein Segelflugzeug darf maximal 850 kg wiegen, wobei aber das Gewicht nicht so ausschlaggebend ist wie die Flügelspannweite im Verhältnis dazu, eine absolut glatte Oberfläche und die Wendigkeit. So gibt es besonders schnelle Exemplare mit 30 m Breite, Standardbreite sind aber 15 bis 20 m. Ein Segelflugzeug kann bis zu 300 km/h Geschwindigkeit schaffen. Je wendiger es ist, desto weniger Geschwindigkeit braucht es, um enge Wendungen zu fliegen. Das ist nötig bei Turbulenzen oder in Höhen unter 400 m, da hier die Thermik oft begrenzt ist. Ausgestattet ist ein Segelflugzeug mit einem Höhenmesser, einem Fahrtmesser und einem Variometer, der die vertikale Geschwindigkeit angibt. Auch ein Haubenfaden, um durch koordinierte Kurven zu finden, ist mit an Bord. GPS, Kompass und Libelle gehören ebenso zu den Standardinstrumenten.

Nur wenn man mit Thermik, Auf- und Abwinden und den Instrumenten absolut sicher im Umgang ist, kann der Blickwinkel von oben ein entspannender Ausgleich sein. Die Segelfliegerei ist mit Sicherheit kein Hobby für Halbherzige, zu gefährlich kann der Spaß werden, aber für wahrlich Begeisterte, die bereit sind, auch die Theorie und Gesetze der Physik zu erlernen, eröffnen sich neue Perspektiven. Allerdings weiß man als Pilot, dass Segelfliegen ungefährlicher ist als Autofahren, wie Dominik abschließend betont: »Beim Fliegen ist man nur seinen eigenen Fehlern ausgesetzt, nicht denen der anderen Verkehrsteilnehmer.« ■

