

FLIEGER AUS BLECH, STAHL UND KUNSTSTOFF – WIE SEHEN UNS DIE ANDEREN?

Hin und wieder begegnen wir den Fliegerkollegen aus Blech, Stahl oder Kunststoff beim Fliegen am Hausberg oder auf Strecken. Neben den über 33.000 Drachen- und Gleitschirmfliegern gibt es in Deutschland 30.000 Segelflugzeug-, 33.000 Motor-, 2000 Ballon- und rund 15.000 UL-Piloten. Dazu kommen Piloten für Hubschrauber, Militärjets, Verkehrsmaschinen und noch zigtausend Modellflieger.

Ein Beitrag von Björn Klaassen

Steht mich der Segelflieger beim Kurbeln unter der Wolke und weicht das Modellflugzeug auch wirklich aus? Irgendwie kommt man sich ziemlich ausgeliefert vor, wenn sich ein Hubschrauber oder eine Motormaschine nähert. Die Spitze solcher Erlebnisse sind Begegnungen mit militärischen Kampfflugs. „Wie aus dem Nichts tauchten mehrere Jets auf, während ich gerade mit meinen Freunden beim Soaren war“, berichtet ein Pilot aus Oberammergau. „Sie flogen zwischen uns durch!“ Da hilft es wenig, wenn uns motorlosen Fliegern nach Luftverkehrsordnung das Vorflugrecht eingeräumt wird. Wie sehen uns denn die anderen beim Fliegen? Dieser Frage sind wir nachgegangen und haben die verschiedensten Piloten und die Deutsche Flugsicherung interviewt:





betreut. FS wird im Rahmen seiner Möglichkeiten die Kunden unterstützen und entsprechende Koordinierungen durchführen.

Ein FIS-Lotus dürfte doch überrascht sein, wenn sich ein Drachtenflieger über Funk meldet?

Es ist wirklich nicht alljährlich, wenn sich ein Pilot mit „Novemberkennzeichen“ meldet. Aber wie gesagt, es ist grundsätzlich möglich. Für uns ist eher die Frage nach der Verständigung und Stabilität der Funkverbindung ein Thema. Dort wo eine Funkpflicht besteht, sollte sie auch eingehalten werden und nicht auf Grund von Batterieschwäche und/oder Antennenanbau zusammenbrechen. Hier ist der Gleitschirmflieger in der Verantwortung. Während der AERO in Friedrichshafen wurde uns seitens der Gleitschirmflieger gezeigt, was alles möglich ist. Sie können begrenzt navigieren, funken und sich in das Luftraumgeschehen bedarfsgerecht einordnen. Kontrollzonen würde ich im Regelfall aber melden.

Deutsche Flugsicherung (DFS)

Herr Goldbach, 55 Jahre alt, Kontrollzonen liegen bei der Deutschen Flugsicherung (DFS). Warum? (PFA)

mit verschiedenen Sensoren/Radarstationen, empfangen und somit eine interpolierte Position darstellen.

Der Luftraum über Deutschland wird immer enger. Können Gleitschirm- und Drachtenpiloten mit der Flugsicherung Kontakt aufnehmen, um beispielsweise ein Beschränkungsgebiet zu durchfliegen?

Das ist kein Problem. Voraussetzung ist ein Flugfunk-sprechzeugnis, ein Kennzeichen und das Einholen einer Freigabe durch die DFS. Je nach Möglichkeiten und Belastung des Flugplatzes kann der Luftraum (z.B. FIS) die Freigabe erteilen. Grundsätzlich ist FIS der richtige Ansprechpartner für die YFR-Kundschaft. Bisher wurden 2007 von FIS ca. 300 000 Flüge

Herr Goldbach, die DFS sorgt für einen sicheren Flugbetrieb in einem der verkehrsreichsten Lufträume der Welt. Haben Sie überhaupt Zeit, sich um Luftsportler wie Drachten- und Gleitschirmflieger zu kümmern?

Die DFS hat im Jahr 2007 knapp 3 Millionen Flugbewegungen bearbeitet und kontrolliert. Aber neben der kommerziellen Luftfahrt steht die DFS auch jedem Luftsportler zur Verfügung. Grundlage ist das Luftverkehrsrecht und das hat das Gleitschirm- und Drachtenfliegen seinen festen Platz. Daher dürfen Sie im Gegensatz zu anderen Ländern den Luftraum G und E relativ frei nutzen.

Sind Gleitschirmflieger am Radar der DFS sichtbar?

Nein, das ist nur bei Fluggeräten mit Transponder möglich, wo aktiv ein Signal ausgestrahlt wird, das wir

Anzeige

...egal, was Du fliegst, gönn Dir den besten Flügel.



A1-R GmbH
St. 1327 Riedheim
Tel. 49 30 732 35 251 Fax 49 30 732 35 252
www.a1-r.de

A1-R



Motorpilot:
Bernd Dietrich, 44 Jahre alt
Flugplatz: Wangen, Cessna 152
Lizenz: PFA (bis 2.000m)
Auftriebskraft:
Drachen- und Gleitschirmfliegen

Bernd, siehst Du hin und wieder Tuffflieger aus Deinem Cockpit?

Unser Flugplatz liegt unweit der Alpen. Bei schönem Wetter sehe ich praktisch immer Gleitschirme und Drachen an den Flugbergen wie Tegernberg, Wallberg oder Braubach. Wir versuchen solche Flugzeiten zu nutzen und helfen uns von thermischen Aufwinden an den Bergflanken sowieso fern. In thermischen Turbulenzen wird es den Passagieren leicht schlecht und das Fliegen macht dort nicht wirklich Spaß. Im Flachland konnte ich bisher selten Gleitschirme beobachten.

Hatst Du schon einmal nähere Begegnungen mit Gleitschirmen?

Einmal hatte ich eine eher überraschende Begegnung bei diesem Wetter. Ich schätzte den Abstand auf ein paar hundert Meter. Der Schirm hatte kaum Kontrast zur Umgebung. Gleitschirme und Drachen sind für Motorpiloten praktisch schwer zu Hindernisse. Mit einer Cessna 152 bin ich mit über 200 km/h unterwegs und da heißt es dann rechtzeitig ausweichen. Das Blickfeld aus dem Cockpit ist bei Motormaschinen nicht immer üppig.

Was macht die Faszination beim Motorfliegen aus und warum fliegst Du auch selbst Gleitschirm?

Das Interessante beim Motorfliegen ist die Mischung aus Technik, Geschwindigkeit und den faszinierenden Ausblicken von oben. Hin und wieder nutze ich den Motorflieger für Dienstleistungen. Es ist schon sehr angenehm, wenn ich verstopfte Autobahnen überfliegen kann und nicht sinnlos Stunden auf der Straße verbringen muss. Mal eben mit meiner Freundin nach Venedig fliegen ist schon eine tolle Sache. Gleitschirmfliegen habe ich vor ein paar Jahren erlernt. Mit Sonnen- und Windenergie stundenlang im Aufwind zu fliegen ist einfach grandios.

Königssee aus dem Cockpit der 737



Hast Du nicht beim Landeanflug besonders viel zu tun und wie ist die Sicht aus dem Cockpit?

Die Sicht aus dem Cockpit ist je nach Flugzeugtyp in Flugrichtung ganz gut. Während des Landeanfluges sind wir dabei durch den Luftraum E oder D geführt werden, müssen wir natürlich auch den Luftraum ständig beobachten. Im Luftraum E sind wir immer noch mit bis zu 250 Knoten (ca. 450 km/h oder 125 m/sec) unterwegs. Die Aufstiegssteilheit liegt bei ca. 140 Knoten also bei ca. 250 km/h.

Du fliegst Gleitschirme und Drachen genau so leidenschaftlich wie eine 737. Lässt sich das Fliegen mit solch unterschiedlichen Fluggeräten überhaupt vergleichen?

Die Leidenschaft des Fliegens spürt man natürlich viel besser mit einem Drachen als mit einem 40 Tonnen schweren Flugzeug. Aber auch mit einem großen Flugzeug spüre ich die Luftströmung und kann es mit einer gewissen Sensibilität fliegen oder beispielsweise sanft auf der Piste aussteigen. Das Grundstärke beim Fliegen ist immer gleich.

Vorkehrspilot:
Peter Göttinger, 62 Jahre alt
Flugplatz: München, Boeing 737
Lizenz: Verkehrsflugzeugführer (PFA), Drachen- und Gleitschirmfliegen

Peter, zunächst erscheint es völlig überflüssig danach zu fragen, ob Du beim Fliegen mit großen Verkehrsflugzeugen Gleitschirme und Drachen beobachtet hast. Hast Du überhaupt Zeit den Luftraum visuell nach anderen Luftfahrzeugen zu checken?

Während des Reisefluges ist es tatsächlich äußerst unwahrscheinlich, dass wir Gleitschirme und Drachen aus dem Cockpit sehen. Normalerweise fliegen wir in Höhen von über 10.000 m. An sehr klaren Tagen beobachte ich jedoch von oben hin und wieder Gleitschirme an den mir bekannten Flugbergen über den Alpen. Eine direkte Begegnung kann es jedoch in der Nähe von kleineren Verkehrsflughäfen geben. Normalerweise fliegen wir in den kontrollierten Lufträumen D und C. Kleinere Flugplätze wie Paderborn, Münster-Osnabrück oder Hahn besitzen im Gegensatz zu Frankfurt und München keine Anflugkorridore, in denen ausschließlich Flugzeuge unter Radarkontrolle und Abstandsregelung (Transpondern) unterwegs sind. Manchmal werden solche Plätze durch den Luftraum E angefliegen. Da wir hier von der Flugsicherung nicht so engert werden können, dass wir immer ausreichenden Abstand von anderen Fluggeräten haben, müssen wir unseren Flugweg aktiv beobachten und eventuell entsprechend den offiziellen Ausweichregeln reagieren. Das ist Gott sei Dank die absolute Ausnahme.

gibt es bestimmt auch noch einen zweiten. Dann werden wir aus. Drachen sieht man eher selten, aber die gibt es inzwischen ja auch nicht mehr so häufig. Als „Hilfflieger“ fühlen wir uns ziemlich ausgeliefert, wenn ein Hubschrauber auf uns zutreibt. Die Angst vor Wirtelschleppen oder dem „Downwash“ sind ja auch nicht unbegründet.

Die Piloten sollten bei Annäherung von Hubschraubern oder anderen Flugzeugen immer versuchen, „Fläche zu zeigen“. Dann sehen wir Euch einfach besser. Beim Hubschrauber ist ganz klar der Downwash das Problem für Piloten mit leichter Fläche. Bei Rettungs-einsätzen sollen Gleitschirme und Drachen in jedem Fall großräumig zur Landung gehen oder wirklich wegfliegen. Gleitschirme, die am Boden liegen, müssen unbedingt gesichert und zusammengepackt werden. Leider haben die Drachen- und Gleitschirmflieger bei meinen Kollegen nicht immer den besten Ruf. Dies ist auf undiszipliniertes Verhalten einzelner „Gaffer aus der Luft“ bei Rettungseinsätzen zurückzuführen.

Du bist Gleitschirmflieger der ersten Stunde und hast mit Sopp Geschwindigkeit in Vorber 1987 die erste Weltmeisterschaft geflogen. Inzwischen bist Du Kapitän auf einem Eurocopter. Hast Du das Gleitschirmfliegen auf Deinem fliegerrischen Werdegang gelassen?

Ganz klar, ja! Als Gleitschirmflieger bist Du für Lu und Lee sensibilisiert und das hat mir auch in der anderen Fliegerei sehr geholfen. Das Verständnis für Wind und Thermik ist bei mir sehr ausgeprägt und genau das brauche ich z.B. für künftige Landungen in der Rettungsdienst-Fliegerei.



Bernhard, Du bist Pilot eines Rettungshubschraubers der HDM Luftrettung, einer Tochter der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF) und fliegst spektakuläre Einsätze in Süddeutschland. Begegnung Dir dabei auch Drachen- und Gleitschirme?

Wir fliegen gelegentlich Rettungseinsätze in den Bergen, um verletzte Personen zu bergen. Dabei können wir bei geringem Flugwetter und Thermik an den Flugbergen oder an Übungshängen praktisch immer Piloten sehen. Wir versuchen Flugzeugen generell zu meiden, da die langsamen Gleitschirme und Drachen für uns im Grunde genommen störende Böden darstellen. Glücklicherweise sind die meisten Gleitschirme fähig und daher auffällig. Aus dem Cockpit haben wir eine gute Sicht nach vorne und zur Seite. Bei uns gilt die Regel: Wenn Du einen Schirm siehst,



Hubschrauberpilot
Bernhard Schmid, 46 Jahre alt
Helikopter-Minikopter, Eurocopter EC 145
Lizenzen: Bockpilotenführerschein (ATPL),
Motorflieger (PPL), Gleitschirmflieger

Anzeige

AN ICARO PARAGLIDERS PRODUCTION MAVERICK

- Der neue Streckenflug von ICARO entwickelt für die weltbesten, schnellsten und höchsten Flüge, die die bisher gemacht hat:
- » Wettkampf-Dynama- und Kevlar-Leinen
- » professionelle Kevlar-Rennraggerte
- » performantes, leichtgängiges und leichtes Speed-System
- » Luftdruck-sensiblen Eintrittskanten-Öffnungen
- » Hybrides Steigmaterial für eine perfekte und leichte Kuppe
- » weiche und direkte Handling
- » leichte Kontrollierbarkeit in LTF 2 Manövern
- » FL 2002 OLS- und Wettkampfbest für Sparring-Schüler



ICARO PARAGLIDERS
offic@icaro-fly-more.com Tel. +49 (0)834 909700 www.icaro-wings.de



Unterschiedlicher konnten zwei Flieger nicht sein. Der fliegerrichte Phantom aus Nylon und eine Phantom aus Stahl. Sieht der Pilot bei Geschwindigkeiten von über 800 km/h überhaupt Drachen und Gleitschirme?

Die Sicht aus dem Cockpit der Phantom und vielen anderen Jets ist durch Streben teilweise eingeschränkt. Mit dem Wechsel auf den Eurofighter ist dies in Zukunft zwar besser, die hohe Eigengeschwindigkeit erscheid aber ein rechtzeitiges Erkennen von anderen Luftfahrzeugen. Gleitschirme und Drachen sehen wir immer wieder. Auf Übungshängen rechnen wir im Altmühltal, entlang des Bayerischen Waldes, im Vorpennland oder an sonstigen Startplätzen mit Luftsportlern. An thermischen Tagen fliegen wir so viel wie möglich über den Wolken. Doch manchmal erfordert es die Ausbildung, dass wir tief fliegen. Zum Ausweichen haben wir nach der Sicht nur wenige Sekunden Zeit. Das heißt, wir müssen immer sofort reagieren und je besser sichtbar ein Fluggerät ist, umso früher können wir ausweichen, da helle bunte Farben auf den Flächen und das Kreisen in der Thermik. Das traditionelle Weiß ist da wenig hilfreich. Unser Bodradar erfasst leider keine Gleitschirme, da die Rückstrahlfläche zu gering ist.

Woher kennen Militärpiloten die Fluglande und wie sollen sich Drachen- oder Gleitschirmfliegen bei der Annäherung von Militärmaschinen verhalten?

Sigrid, Du fliegst mit Deinem Segelflieger bis zu 1000 km Strecke am Tag. Davon können wir Tachflieger nur träumen. Wie häufig siehst Du Gleitschirme und Drachen beim Fliegen?

Witzigweise werden in unserer Szene die Gleitschirmflieger als „Lebende“ bezeichnet, weil aus unserer Sicht die Gleitschirme am Himmel hängen. Und tatsächlich hängen über den guten Starbergen der Alpen oder an der Mosel recht häufig die Gleitschirme und markieren uns Segelfliegern die Thermik.

Ist das gemeinsame Fliegen oder Kurbeln mit Gleitschirmen irgendwie problematisch?

Nein, eigentlich weniger. Meistens sind wir wesentlich höher und unsere Thermikreise haben auch einen ganz anderen Radius. Wenn der Gleitschirm im Zentrum der Thermik unterwegs ist, steigen die „Lebenden“ viel schneller und wir fliegen außen drum herum. Wichtig



Segelflieger-Pilotin
Sigrid von Berger, 34 Jahre alt
Flugplatz Bockelshaus, Hochleistungssegler LS 8
Lizenzen: Fluglehrer für Segelflieger (PPL CI),
Ausweis: Motorflieger (PPL-A), Ultraleicht

