

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 Strecke. 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

Sieht 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 Kampfjets. „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:



FOTO BJÖRN KLAASSEN

Motorpilot
Bernd Dietrich, 44 Jahre alt
Flugplatz Wargau, Cessna 182
Lizenzen: PPL-A (bis 2 Tonnen
Abfluggewicht),
Drachen- und Gleitschirmlizenz



Bernd, siehst Du hin und wieder Tuchflieger aus Deinem Cockpit?
Unser Flugplatz liegt weit von den Alpen. Bei schönem Wetter sehe ich praktisch immer Gleitschirme und Drachen an den Flugbergen wie Tegelberg, Wallberg oder Brauneck. Wir versuchen solche Flugzentren zu umfliegen und halten 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.

Hattest Du schon einmal nähere Begegnungen mit Gleitschirmen?
Einmal hatte ich eine eher überraschende Begegnung bei diesem Wetter. Ich schätze den Abstand auf ein paar hundert Meter. Der Schirm hatte kaum Kontrast zur Umgebung. Gleitschirme und Drachen sind für Motorpiloten praktisch stehende Hindernisse. Mit einer Cessna 182 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 Dienstreisen. 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 im Cockpit reichlich beschäftigt. Die Instrumentennavigation und die Anflugrouten erfordern entsprechenden Arbeitsaufwand. Es findet viel

Verkehrspilot
Peter Cröniger, 52 Jahre alt
Flughafen München, Boeing 737
Lizenzen: Verkehrsflugzeugführer (ATPL-A), Drachen- und Gleitschirmflugehrer

Funksprechverkehr mit Frequenzwechseln (sechsstellige Frequenzpanels) statt und das Flugzeug muss Schritt für Schritt auf die Landegeschwindigkeit verlangsamt werden. Dazu müssen wir sechsmal die Landeklappen auf steigende Anstellwinkel und auch das Fahrwerk ausfahren. Die korrekte Ausführung wird durch Vorlesen und Beantworten der Checkliste überprüft. Falls 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 Aufsetzgeschwindigkeit 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 Leichtigkeit 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 Luftkräfte und kann es mit einer gewissen Sensibilität fliegen oder beispielsweise sanft auf der Piste aufsetzen. Das Grundsätzliche beim Fliegen ist immer gleich.

FOTOS BJÖRN KLAASSEN

Peter, zunächst erscheint es völlig überflüssig danach zu fragen, ob Du beim Fliegen mit großen Verkehrsmaschinen Gleitschirme und Drachen beobachten kannst. Hast Du überhaupt Zeit den Luftraum visuell nach anderen Luftfahrzeugen zu checken?
Während des Reiseflugs ist es tatsächlich äußerst unwahrscheinlich, dass wir Gleitschirme und Drachen aus dem Cockpit sichten. 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 kleinen 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 Fluggeräte unter Radarkontrolle und Abstandsregelung (Transponderzwang) unterwegs sind. Manchmal werden solche Plätze durch den Luftraum E angefliegen. Da wir hier von der Flugsicherung nicht so dirigiert 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.



FOTO DEUTSCHE FLUGSICHERUNG

Herr Goldbach, die DFS sorgt für einen sicheren Flugbetrieb in einem der verkehrsreichsten Lufträume der Welt. Haben Sie überhaupt Zeit, sich um Luftsportler wie Drachen- 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 Luftverkehrsgesetz und da hat das Gleitschirm- und Drachenfliegen seinen festen Platz. Daher dürfen Sie im Gegensatz zu anderen Ländern den Luftraum G und E relativ frei nutzen.

Deutsche Flugsicherung (DFS)
Herwart Goldbach, 55 Jahre alt
Kontrollzentrale Langen bei der Deutschen Flugsicherung (DFS),
Lizenzen: Motorpilot (PPL-A)

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

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

Das ist kein Problem. Voraussetzung ist ein Flugfunkzeugnis, ein Kennzeichen und das Einholen einer Freigabe durch die DFS. Je nach Möglichkeiten und Belastung des Fluglotsen kann der Lotse (z.B. FIS) die Freigabe erteilen. Grundsätzlich ist FIS der richtige Ansprechpartner für die VFR Kundschaft. Bundesweit wurden 2007 von FIS ca. 300 000 Flüge

betreut. FIS wird im Rahmen seiner Möglichkeiten diese Kunden unterstützen und entsprechende Koordinations durchföhren.

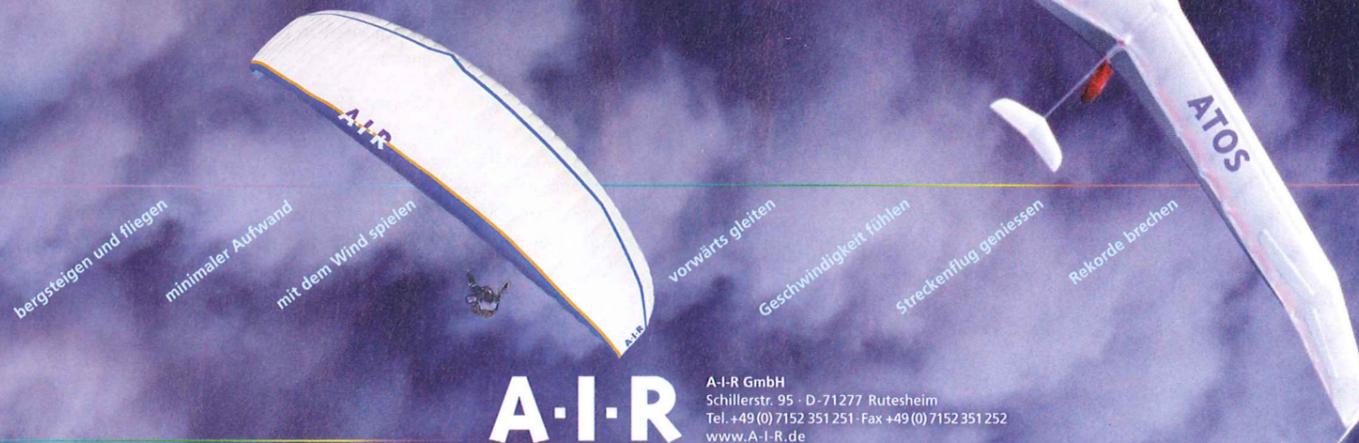
Ein FIS-Lotse dürfte doch überrascht sein, wenn sich ein Drachenflieger über Funk meldet?

Es ist wirklich nicht alltäglich, wenn sich ein Pilot mit „November-Kennzeichen“ 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 erhalten werden und nicht auf Grund von Batterieschwäche und /oder Antennenaufbau 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 meiden.

Anzeige

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

A-I-R - join the feeling.



A-I-R

A-I-R GmbH
Schillerstr. 95 · D-71277 Rutesheim
Tel. +49 (0) 7152 351 251 · Fax +49 (0) 7152 351 252
www.A-I-R.de



FOTOS HARDY STEINBERGER

Jetpilot

Name: Major Hardy Steinberger
40 Jahre alt, Flughafen Neuburg,
Phantom, Lizenzen: Flugzeugführer (ATPL, PPL, Gleitschirm, Drachen)

Unterschiedlicher könnten zwei Fluggeräte nicht sein. Der filigrane Gleitschirm 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 erschwert aber ein rechtzeitiges Erfassen von anderen Luftfahrzeugen. Gleitschirme und Drachen sehen wir immer wieder. Auf Übungsflügen rechnen wir im Altmühltal, entlang des Bayerischen Waldes, im Voralpenland 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 Sichtung nur wenige Sekunden Zeit. Das heißt, wir müssen immer sofort reagieren und je besser sichtbar ein Fluggerät ist, umso frühzeitiger können wir ausweichen, da helfen bunte Farben auf den Flächen und das Kreisen in der Thermik. Das traditionelle Weiß ist da wenig hilfreich. Unser Bordradar erfasst leider keine Gleitschirme, da die Rückstrahlfläche zu gering ist.

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

Auf den militärischen Sichtflugkarten sind in Abstimmung mit dem Deutschen Hängegleiterverband und dem Luftwaffenamt die wichtigsten Fluggelände in Deutschland eingezeichnet. Bei der Flugplanung werden thermische Flugtage und die Fluggelände berücksichtigt. In jedem Fall versuchen wir Luftsportzentren zu meiden. Wenn sich Militärjets nähern ist es auf jeden Fall empfehlenswert Fläche zu zeigen oder mit Wingovern auf sich aufmerksam zu machen. Für uns problematisch sind kontrastlose weiße Schirme vor weißen Wolken.

In welchen Höhen fliegen militärische Jets?

Unsere Mindestflughöhe beträgt 1000 ft über Grund, in Ausnahmefällen geht es auf 500 ft hinunter. Solche Tiefflüge können in ganz Deutschland durchgeführt werden. Aber im Regelfall fliegen wir höher. Den Großteil der Übungseinsätze fliegen wir in für andere gesperrten Lufträumen. Dort halten wir nach nichtmilitärischen Fliegern wenig Ausschau. In solchen Lufträumen wie Siegenburg oder über FL 100 haben Drachen und Gleitschirme nichts verloren. Das ist lebensgefährlich!



FOTOS SIGRID VON BERG

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

Witzigerweise werden in unserer Szene die Gleitschirmflieger als Teebeutel bezeichnet, weil aus unserer Sicht die Gleitschirme am Himmel hängen. Und tatsächlich hängen über den guten Startbergen 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 Thermikkreise haben auch einen ganz anderen Radius. Wenn der Gleitschirm im Zentrum der Thermik unterwegs ist, steigen die „Teebeutel“ viel schneller und wir fliegen außen drum rum. Wichtig

ist die gleiche Drehrichtung. Segelflieger untereinander kreisen zu zweit immer 180° versetzt, damit der Kollege gesehen wird. Was wir vermeiden, ist das Einfliegen in Gleitschirm und Drachen Pulks. Das wäre dann wirklich gefährlich. Mit meinem Segler bin ich einfach viel schneller unterwegs.

Wie sieht so eine konkrete Begegnung aus?

Einmal hat mich in Nordhessen ein Gleitschirmflieger auf dem Weg nach Hause gerettet. Ich hatte nur noch wenig Höhe und kurz vor dem endgültigen Absaufen markierte mir ein Gleitschirm die rettende Thermik. Zusammen haben wir wieder Basis machen können und ich konnte meinen Flugplatz ohne Außenlandung erreichen.

Kannst Du Dir vorstellen, selbst an einem „Teebeutel“ zu hängen?

Absolut und auf jeden Fall werde ich auch das Gleitschirmfliegen anfangen. Einige meiner Freunde fliegen bereits und berichten ständig vom gemeinsamen Kreisen mit Greifvögeln. Ich denke, dass das Erlebnis am Schirm noch direkter ist als unter der Plexiglashaube. Aber meine Gleitzahl von 1:50 werde ich dann sicherlich vermissen.

Segelflugzeug-Pilotin

Sigrid von Berge, 34 Jahre alt
Flugplatz Riedelbach, Hochleistungssegler LS 8
Lizenzen: Fluglehrerin für Segelflug (PPL-C), Kunstflug, Motorflug (PPL-A), Ultraleicht

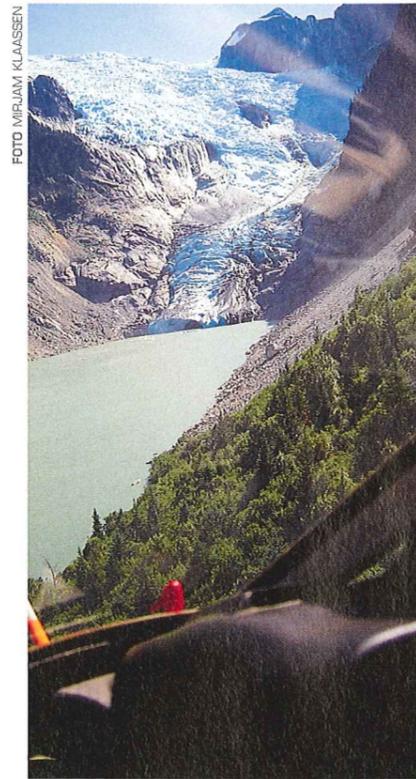


FOTO MIRIAM KLAASSEN

Hubschrauberpilot

Bernhard Schmid, 46 Jahre alt
Heliport Klinikum Großhadern; Eurocopter EC 145
Lizenzen: Berufshubschrauberführer (ATPL-H), Motorflieger (PPL-A), Gleitschirmflieger

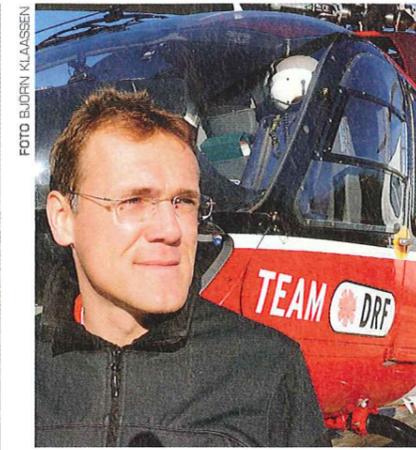


FOTO BJÖRN KLAASSEN

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

Wir fliegen gelegentlich Rettungseinsätze in den Bergen, um verletzte Personen zu bergen. Dabei können wir bei günstigem Flugwetter und Thermik an den Flugbergen oder an Übungshängen praktisch immer Piloten sichten. Wir versuchen Flugzentren generell zu meiden, da die langsamen Gleitschirme und Drachen für uns im Grunde genommen stehende Bojen darstellen. Glücklicherweise sind die meisten Gleitschirme farbig 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,

gibt es bestimmt auch noch einen zweiten. Dann weichen wir aus. Drachen sieht man eher selten, aber die gibt es inzwischen ja auch nicht mehr so häufig. Als „Tuchflieger“ fühlen wir uns ziemlich ausgeliefert, wenn ein Hubschrauber auf uns zufliegt. Die Angst vor Wirbelschleppen 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 flexibler Fläche. Bei Rettungseinsätzen sollten 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 Sepp Gschwendner in Verbier 1987 die erste Weltmeisterschaft geflogen. Inzwischen bist Du Kapitän auf einem Eurocopter. Hat Dir das Gleitschirmfliegen auf Deinem fliegerischen Werdegang geholfen?

Ganz klar, ja! Als Gleitschirmflieger bist Du für Luv 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 knifflige Landungen in der Rettungsdienst-Fliegerei.

Anzeige

AN ICARO PARAGLIDERS PRODUCTION

MAVERICK

Der neue Streckenflügel von ICARO - entwickelt für die weitesten, schnellsten und höchsten Flüge, die du bisher gemacht hast:

- » Wettkampf-Dyneema- und Kevlar-Leinen
- » professionelle Kevlar-Renntagegurte
- » performantes, leichtgängiges und feinstufiges Speed-System
- » Luftdruck sensible Eintrittskanten-Öffnungen
- » hybrides Segelmaterial für eine performante und leichte Kappe
- » weiches und direktes Handling
- » leichte Kontrollierbarkeit in LTF 2 Manövern

Für 2008 OLC- und Wettkampfpiloten für Sponsoring gesucht.