

segelfliegen

www.segelfliegen-magazin.com



Keine Furcht vor der Flugsicherung!

Antares D-KKDF landet auf dem Hannover Airport

Nach einem ereignisreichen Wochenende mit gutem Wetter und großen Flügen waren nur zwei Überlandflieger am Mittwoch, dem 10.6.2015 auf dem Flugplatz Großes Moor. Der LSV-Burgdorf ist wohl allgemein durch seine Erfolge in den vergangenen Jahren im OLC und DMST bekannt. Er liegt unter dem „Deckel“ von Hannover. Werktags sind wir zusätzlich mit der Kontrollzone vom Celler Militärflugplatz konfrontiert. Sie reicht bis nördlich an unseren Platz heran. Somit haben wir automatisch eine gewisse Übung im Umgang mit der Flugsicherung.

Die Wettervorhersage machte die Planung für ein Dreieck über 600 km schwierig (nach Top meteo sollte es im Norden gut und südlich des Mittelkanals schlecht werden). Bevor ich mit mei-

ner Antares starten konnte, zog ich Volker mit der LS 8 in die Luft. Er flog in den Osten und teilte mir per Funk mit, dass es im Süden wirklich nicht gut aussähe. Nachdem das Mofa wieder in der Halle war, änderte ich daraufhin meine Aufgabe. Eine halbe Stunde nach Volker startete ich zu einem 640 km Dreieck mit den Wendepunkten Wilsche Flugplatz – Leer Papenburg Flugplatz – Borken Hoxfeld Flugplatz. Bis zum letzten Wendepunkt lief alles wie geplant. Hätte ich nun einen Umweg nach Norden ins gute Wetter gemacht, wäre das Dreieck mit einem guten Schnitt beendet worden.

Ich flog aber Richtung Osnabrück und die Wetterbedingungen verschlechterten sich schnell. Als ich dann auch noch südlich um Flugplatz Os-

segelfliegen

www.segelfliegen-magazin.com

nabrück herumfliegen musste, weil der Fluglotse mich auf dem Schirm nicht sehen konnte (mein Fehler – Transponder stand auf stand by), war alles zu spät. Der Rest des Fluges bestand in dem Ziel, mit Motorkraft und geringster Thermik nach Hause zu kommen.

Als ich nun westlich der Kontrollzone von Hannover ankam, reichten Höhe und Akkuladung für das Umfliegen des Luftraums von Hannover nicht mehr aus. So gab es für mich nur noch die Möglichkeiten: Landung auf dem Flugplatz Nienburg oder Direktflug durch die Kontrollzone Hannover nach Großes Moor. Eine Landung auf dem Flughafen Hannover hatte ich dabei noch nicht im Visier. Nachdem ich nun den Transponder richtig bediente, gab mir der Fluglotse die Durchfluggenehmigung und ich flog Richtung Osten über das Steinhuder Meer hinweg. Schon in Neustadt wurde mir klar, dass es knapp werden könnte. Das teilte ich dem Fluglotsen mit und stellte aus Segelfliegersicht die kühne Frage: „Kann ich auch bei euch landen“?

Nach einer gewissen Pause kam die Antwort: „Geht in Ordnung – wir holen Sie hier runter“. Fortan flog ich mit der 4 km langen Landebahn in Sicht nach Anweisung – „Fliegen Sie geradeaus – jetzt leichte Rechtskurve – jetzt leichte Linkskurve – fliegen Sie weiter durch bis zum Rollweg“. Ich setzte auf und erreichte mit dem letzten Schwung den Rollweg, fuhr den Motor aus und rollte mit meinem lenkbaren Spornrad genau auf dem gelben Strich bis zur Landebahn für Privatflieger, in die ich nun nach Anweisung einbog und anhielt.

„Sie werden gleich vom Flugplatzpersonal abgeholt“, teilte mir der Fluglotse per Funk mit. Es dauerte nicht lange und drei Autos kamen angebraust. Um mich herum standen nun sechs Mitarbeiter, die sich alle fragten: „Und was machen wir nun?“ Daraufhin wurde beschlossen, das Flugzeug erst einmal zum Flight Center zu bringen. Dort wurde dann über das weitere Vorgehen nachgedacht. Sowohl ein F-Schlepp nach Hause als auch die Abholung mit Hänger wurden verworfen, da das Center nur noch eine Stunde

geöffnet war. Ein Mitarbeiter vom Center schlug vor, die Antares vor der Halle abzustellen und über Nacht zu laden. Man müsste allerdings am nächsten Morgen zwischen 6 und 7 Uhr wieder vor Ort sein, um die Antares vor dem Flugbetrieb wieder aus dem Weg zu räumen. Das war so wieso der beste Vorschlag für mich, den ich dankend annahm. Ein Nachbar holte mich ab und meine Frau brachte mich vor der Arbeit am nächsten Tag wieder zum 40 km entfernten Flight-Center. Nach einem netten Gespräch mit Kaffee ging ich mit einem Mitarbeiter durch die Schleuse auf das Vorfeld zum Flugzeug. Die Betreuung war so gut, dass ich nicht einmal die Hütchen und Lampen wegräumen durfte. Ein extra dafür zuständiger Mitarbeiter kam mit einem Fahrzeug vorbei. Nach einem Telefonat mit dem Tower brachten wir das Flugzeug mit eigener Kraft auf die kleine Startbahn für Privatflieger in Startposition. Nach der Startfreigabe durfte ich gleich nach Norden in Richtung Großes Moor fliegen. Die ruhige Luft und die Lichtverhältnisse am frühen Morgen aus ungewohnter Perspektive machten auch den 15-minütigen Heimflug zu einem unvergesslichen Erlebnis für mich. Dafür habe ich gerne auf das 640 km Dreieck verzichtet und die Rechnungen von insgesamt knapp 30 Euro bezahlt. Erst durch das Medieninteresse (Zeitungen, Radio) wurde mir bewusst, dass ich da etwas Besonderes erlebt hatte. Ich habe auch gerne für meine Antares mit Elektromotor Lärmzuschlag und Emissionszuschlag bezahlt, da ich von allen Beteiligten vorzüglich umsorgt wurde. Deshalb noch einmal ein großes Dankeschön an die Damen und Herren der Flugsicherung und des Flight-Centers!

Mein Fazit:

- Transponder auch in Segelflugzeugen können hilfreich sein (natürlich nur, wenn man sie bedienen kann).
- Fluglotsen helfen auch uns Segelfliegern, wenn es die Situation ermöglicht.
- Fragen kostet nichts – mir blieb dadurch eine mögliche Außenlandung erspart.

(Dieter Frühauf – DF)

segelfliegen

www.segelfliegen-magazin.com



Keine Thermik, Akku leer: Segelflieger aus Burgdorf schwebt auf der Nordbahn des Flughafens Hannover ein

GUT GELANDET: Der elf Jahre alte Elektrosegler vor den Hallen am Privatfliegerbereich des hannoverschen Airports in Langenhagen. Im Hintergrund der alte Tower mit weißer Wetterradarkugel.

VON ANDREAS KÖRLIN

LANGENHAGEN. Nicht immer ist die sprichwörtliche Freiheit über den Wolken grenzenlos. Diese Erfahrung machte jetzt auch der erfahrene Hobbysieger Dieter Früh auf vom Luftsportverein Burgdorf. Erst fehlte dem 69-Jährigen bei einem 600-Kilometer-Flug unerwartet der wichtige Aufwind (Thermik), dann war auch noch der Akku des elektrischen Hilfsantriebs leer. Doch aus dieser Not heraus stellte der pensionierte Realschullehrer einen ganz besonderen Rekord auf: Als mutmaßlich allererster Segelflieger überhaupt landete Früh auf mit seiner gut 500 Kiloleichten Antares auf der 3800

Meter langen Nordbahn des Flughafens Hannover – dort, wo sonst bis zu 450 Tonnen schwere Flieger in die Luft gehen. Rückblende: Um 10.24 Uhr war der 69-Jährige am Vereinsflugplatz in Ehlershausen gestartet. Früh auf setzte Kurs Richtung Emden und überflog Borken (NRW), bevor sich das Segelflugwetter rapide verschlechterte. „Bei Osnabrück gab es unerwartet schlechte Thermik“, erinnert sich der Mann aus Wathlingen (Celle). „Ich bin in Wärmkuft geraten. Da kommt man nicht voran.“ Doch Früh auf, seit mehr als 40 Jahren im Luftsportverein Burgdorf, ließ sich nicht entmutigen: „Zwischen Osnabrück und Bockeburg habe

Sich dann das erste Mal den Motor gezogen, um Höhe zu gewinnen und Thermik zu suchen.“ Dabei klappert während des Fluges hinter dem Ein-Mann-Cockpit ein Zweiblatt-Propeller aus, dessen Elektromotor sich in der Nabe befindet. Doch, so der Hobbysieger und Fluglehrer: „Es wurde immer später, und die Thermik blieb schlecht.“ Deshalb plante der 69-Jährige zunächst eine Ausweichlandung auf einem Nienburger Sportflugplatz, dann eine Abkürzung Richtung Ehlershausen. Normalerweise hätte Früh auf als Segler die sogenannte Kontrollzone rund um den Flughafen Hannover umfliegen müssen. Weil seine

Antares E 20 über einen Sender verfügt, der der Deutschen Flugsicherung und nahen Jets zeigt, wo genau sich der Segler befindet, gab es dennoch eine Durchfluggenehmigung. Doch dann sank Früh aufs Segler mit der Kennung D-KKDF immer tiefer. 500 Meter, dann 400, schließlich nur noch 300 – und der Akku für den Hilfsantrieb war nahezu leer. Deshalb bat der 69-Jährige per Funk den Hannover-Tower um Landeerlaubnis. Minuten später, um 20.22 Uhr, setzte der Wathlinger lautlos mit Tempo 90 in der Mitte der Nordbahn auf. „Das war für mich ein ganz tolles Erlebnis – der Anflug auf einen internationalen Ver-

kehrflughafen ist schon etwas Besonderes.“ Von der Besatzung des schwarz-gelb karierten Flughafen-Followme-Bulls mit der Nummer vier wurde Früh auf herzlich empfangen: „Die haben das ganz toll und unkompliziert gemacht.“ Auch konnte der Hobbypilot die Landebahn schnell für die nächsten Verkehrsflieger frei machen – mit dem allerletzten Strom aus seinem fast leeren Akku rollte der 69-Jährige zur Flugzeughalle. Dort wurde der Segler über Nacht geparkt und der Stromspeicher geladen. Bereits morgens um 7.22 Uhr startete Früh aufsteher Früh auf wieder – mit vollem Akku Richtung Osten, Steuerkurs Burgdorf.



ZWEI METER DURCHMESSER: Pilot Dieter Früh auf zeigt auf dem Flugplatz des Luftsportvereins dem elektrischen Hilfsantrieb seines Seglers. Foto: Körlin



SPANNWEITE 20 METER: Das Nachtquartier der schlanken Antares am Flughafen Hannover.