



Eigentlich hatten wir das schon lange geplant, aber die Mitglieder unter einen Hut zu bekommen, dauert ja erfahrungsgemäß etwas länger: der LSV Radevormwald hat einen Ausflug auf die Wasserkuppe gemacht und sich dort zum SG 38-Fliegen angemeldet.



Fliegen nach Art der Väter und Großväter

Über das Forum unserer internen Homepage haben wir uns über vier Wochen gegenseitig Mut gemacht. Trotzdem hatten sich zum Schluss nur etwa 20 Piloten gemeldet, aber mit Begleitung und Kindern waren wir dann doch zu 35 Leuten. So sollte der Flugbetrieb wohl funktionieren.

Am vorletzten Oktober-Wochenende war es dann endlich so weit. In der Woche davor wurden die Wetterprognosen ausgetauscht, bis es dann endlich klar war: es wurde eher durchwachsenes Wetter angekündigt und vor allem auf der „Kuppe“, die ja rund 900 m hoch liegt, waren dauerhafte Minustemperaturen und Schneeschauer angesagt. Also: Winterklamotten raussuchen. Das konnte ja lustig werden.

Angereist sind wir größtenteils am Freitag bei Regen und hatten Quartier in Wohnwagen, Wohnmobilen, Hotels und Jugendherberge bezogen. So gab's genug Zeit schon abends ein bisschen zu feiern und uns auf den nächsten Tag einzustimmen. Abends hat es immer noch geregnet...

Aber – welches Glück – am Samstag erwachten wir mit Sonnenschein und knackiger Kälte. Dann konnte es ja losgehen. In der Halle des Rhönflug Oldtimer-Segelflugclubs Wasserkuppe (OSC) haben uns Georg Schwab (Schorsch), der Fluglehrer und der 1. Vorsitzende Karl-Heinz Kellermann begrüßt. Nachdem der „Papierkram“ erledigt war, bekamen wir eine theoretische Einweisung und dann ging's gleich zur Praxis. Auf was hatten wir uns da eingelassen? Die meisten von uns kannten das Flugzeug nur aus Büchern oder aus dem Museum.

Am Pelzner-Hang angekommen, wurde die Haltemannschaft und die Startmannschaft (Gummihunde) ein-

geteilt und das Gummiseil ausgelegt. Den ersten Start bekamen wir von Georg Schwab demonstriert. Nun war's an uns. Zuerst kamen unsere drei Fluglehrer dran und dann nach und nach wir. Schonungslos mussten die Gewichte der Piloten offen gelegt werden, denn schließlich sollten ja hinten oder vorne die richtigen Trimmgewichte angebracht werden. Mancher hat sich hier vielleicht überlegt, fürs nächste Mal ein bisschen abzunehmen.

Schorsch an der Fläche des SG 38 gab jedem noch mal eine Extra-Einweisung und leistete seelischen Beistand für die Zauderer.

Weiter ging es mit dem für Gummiseilstarts speziellen Ablauf:

Pilot? – fertig
Haltemannschaft?

– 4-6-stimmig: fertig

Startmannschaft?

– 12-14 stimmig: fertig

ausziehen – laufen – los

Und dann befand man sich plötzlich drei bis fünf Meter über dem Erdboden, die Welt unter einem stand still und es hätte immer so bleiben können. Jedenfalls hatte man das Gefühl diese Höhe in unendliche Weite umsetzen zu können. Sekunden später aber blieb nur noch das Abfangen, bevor die Erde einen wieder hatte. Einfach toll! So haben sich also unsere Vorfahren in der Fliegerei gefühlt. Und so haben sie sich bemühen müssen, um in den Genuss dieses Erlebnisses zu kommen.

Kommentar eines Schülers, der erst im letzten Jahr angefangen hat: „Das ist ja doch anstrengender als der Flugbetrieb bei uns!“ (Bei uns gibt es nur F-Schlepp.)

Dabei wurde der SG 38 mit dem Trecker zurückgeholt und nicht wie

früher per Hand.

Spätestens jetzt wird uns klar, wie mühelos der Flugbetrieb heute ist. Dabei haben einige von uns noch mit Schulung auf dem Doppelraab und der Ka7 mit 3-4 min-Platzrunden angefangen. Aber das hier hat noch eine andere Qualität. Manche der Gummihunde sollten das in den nächsten Tagen auch in Form eines ausgewachsenen Muskelkaters spüren.

Zurück am Start, dem Startschreiber (mit der Stoppuhr) über die Schulter geschaut: Wie lange war's denn?

18 Sekunden! Wie schreibe ich das in mein Flugbuch? Der Rekord an diesem Tag war mit Abstand: 27 Sekunden. Es soll da einen anderen Hang geben, an dem man eine Minute und mehr fliegen kann.

Wir fliegen bis zum Dunkelwerden und bekommen jeder zwei Starts.

Beim zweiten Durchgang merkt man die nachlassenden Kräfte und die Kälte: die Starts werden kürzer. Für einen Flugbetrieb dieser Art hätten wir ruhig ein paar mehr Leute sein können. Wie gut, dass wir den Samstag so intensiv genutzt haben. Am Sonntag hat die Kuppe weiße Flecken vom Schnee und die „Knoofe“ will sich nicht auflösen. Karl-Heinz Kellermann liest den Wetterbericht vor. Das war's dann! Es folgen die feierliche Verleihung der Urkunden und ein herzlicher Abschied.

Danke an Georg Schwab und Karl-Heinz Kellermann für das unvergessliche Erlebnis, das Ihr uns beschert habt. Wir kommen ganz bestimmt wieder, vielleicht zu einer früheren Jahreszeit, wenn es noch ein bisschen wärmer ist. Aber „Knoofe“ kann es bei Euch ja immer geben.

Brigitte Großkinsky