

Ostwärts

SEGELFLIEGEN IM GRENZBEREICH



Segelfliegen ist viel zu schön, um Flugstrecken immer nur an erreichbaren Punkten und möglichen Rängen in Internetwettbewerben zu orientieren. Holger Weitzel hat ganz losgelöst Möglichkeiten für Ausflüge Richtung Osten erkundet.

Einmal eine neue Region erfliegen, Luftraum dazugewinnen, ausprobieren, ohne auf gesammelte Kilometer achten zu müssen, Geplantes umsetzen, Vorstellungen bestätigen oder widerlegen, das ist sehr intensives

Segelfliegen. Mein Traum war und ist, einmal von Hamburg bis an die Tatra zu fliegen. Nicht an einem Tag. Warum nicht an mehreren Tagen und warum gerade dorthin?

Wir haben Glück, dass Europa am Boden und in der Luft zusammen-

rückt, und wir haben Glück, nach den Unbilden der Geschichte die Ersten zu sein, die sich mit einem Segelflugzeug in östliche Richtung aufmachen können. Das muss man einfach versuchen! Zusätzlich interessant für mich sind die Auseinandersetzung

mit dem Wetter über einer so großen Region und die segelfliegerische Nutzung der geografischen Gegebenheiten, die solch ein langer Mittelgebirgszug wie das Riesengebirge und die Beskiden bieten. Die Ersten, die grenzüberschreitend in Richtung Po-

FOTOGRAF:
Holger Weitzel



Solange der Raps noch so grell gelb heraufleuchtet, darf mit knackiger Kaltluft gerechnet werden.



Rothenburg in der Lausitz, hier startete Holger Weitzel zu seinen Exkursionsflügen.

len unterwegs waren, starteten in Lüsse, Roitzschjora und Klix. Ingo Trentelj beispielsweise nutzte die neue Freiheit, ohne Flugplan nach Polen zu fliegen, und gab auch seine Informationen weiter. Seit dem 7. April 2011 dürfen Piloten der Schengen-Staaten ohne Flugplan VFR-Flüge nach Polen durchführen (AIP Polen, GEN 1.7.2, Amendment 109).

Bereits einen Monat nach Erscheinen des Amendment unternahm ich den ersten Versuch. Der Flug führte von Boberg aus nördlich um Berlin, entlang Oder und Neisse auf polnischer Seite in Richtung Süden. Auf der Web-

site der polnischen Flugsicherung (www.amc.pata.pl/aup.php) konnte ich mich einen Tag zuvor über die aktuelle Luftraumsituation informieren.

In Norddeutschland stand der Raps in voller Blüte, und am Nachmittag konnte ich das verschneite Riesengebirge mit seinem Gipfel, der Schneekoppe, erblicken. Der Tag war noch jung, und ich brauchte nicht an den Heimflug zu denken. Erst bei Kilometer 500 von Boberg aus bei Vrchlabi, schon jenseits des Gebirgskamms, wendete ich. Da in Klix der Langohren-Wettbewerb stattfand, hatte ich Hoffnung auf ein warmes Süppchen und

landete dort am Abend. Mein alter Freund Willi Beyer versorgte mich vorzüglich.

Am nächsten Tag sollte es weiter nach Osten gehen, aber was für eine Qual! Die Warmluft blies die schöne Kaltluft des Vortages über alle Grenzen nach Osten. Es war nicht daran zu denken, entlang des Kamms des Riesengebirges zu fliegen. Gerade mal der heiße Dampf des Kraftwerks Turow rettete mich vor der Blamage. Die Segelflugbedingungen hatten sich schlagartig verschlechtert, und es ging nur noch heimwärts. Das Hochdruckgebiet lag viel zu weit südlich



MEIN TRAUM IST, EINMAL VON HAMBURG BIS AN DIE TATRA ZU FLIEGEN.

und schaufelte Warmluft in das Fluggebiet.

Den nächsten Ausflug nach Osten unternahm ich ein Jahr später, wieder im Mai. Pfingsten hatte ich ein paar arbeitsfreie Tage, und für Boberg waren die meteorologischen Aussichten: zu viel Wind und Blau-thermik. Wieder gab Ingo Trentelj den entscheidenden Tipp. „Versuch

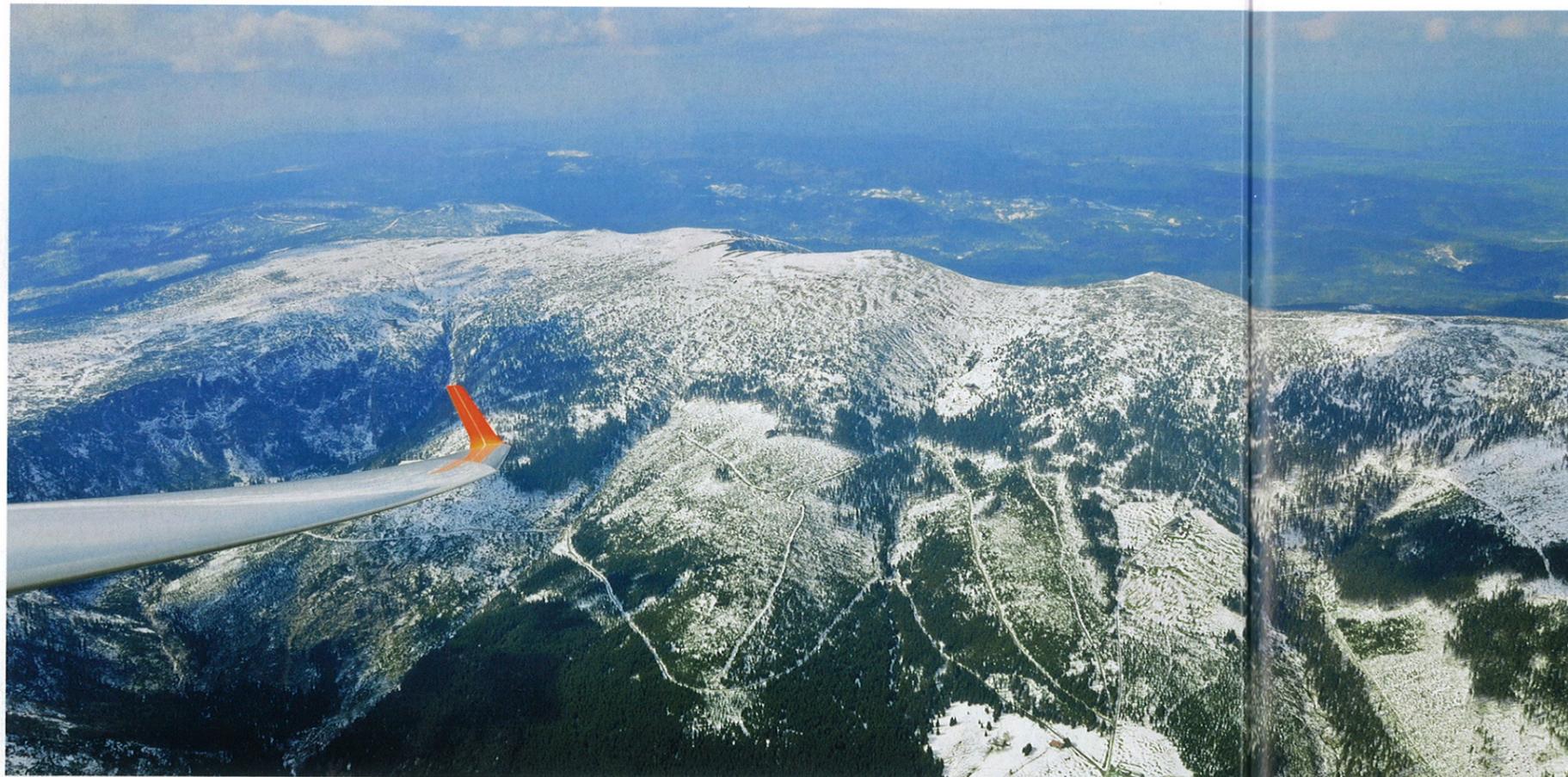
es doch mal mit Rothenburg in der Lausitz als Startpunkt. Mit deinem Eigenstarter kommst du dort ganz unkompliziert in die Luft“, sagte er mir. Ich saß bereits im Auto mit dem Anhänger dahinter auf dem Weg nach Südosten.

Je weiter es nach Osten ging, desto mehr schwanden die Cumuli, die letzten fotografierte ich in der Abend-

sonne. Am Platz angekommen, grüßten Lentis aus dem Riesengebirge. Was habe ich mir nur bei diesen Plänen gedacht? Ich stand allein auf weiter Flur und setzte auf die Informationen von Wetter-Jetzt und der Wetterzentrale in der Hoffnung, dass es thermisch fliegbar Bedingungen geben wird.

Am nächsten Morgen rüstete ich auf und checkte die Luftraumsituation, neben dem polnischen rief ich diesmal auch die tschechischen AIS-Infos auf (<http://aisview.rlp.cz>). Die Thermik setzte früh ein. Um kurz nach zehn Uhr rollte ich bereits zum Start.

Über der Hansestadt. In Hamburg ist auch ganz in der Nähe des Airports Segelflug möglich.



Im Frühjahr tragen die Kuppen des Riesengebirges noch Schneehauben.

Völlig unkompliziert und hilfsbereit stand mir Flugleiter Thomas zur Seite. Die nächsten vier Tage sollten für ihn lang werden, ich konnte jeweils über neun Stunden fliegen.

Gleich in der ersten Thermik ging's um die Frage: Würde ich entlang des Mittelgebirgszugs unter Wolkenaufreihungen fliegen können? Steuert der Gebirgszug mit seinen Hangaufwinden oder steuert der Wind die Position von Aufreihungen?

Die Antwort auf die Wolkenstraßenfrage habe ich an diesem Tag schmerzlich erfahren. Bei über 20 km/h Wind waren die Wolken in Wind-

GEDULDIGES KURBELN HEBT MICH BEI SCHWACH PIEPENDEM VARIO AUS DER WELLEN LANDSCHAFT.

richtung ausgerichtet. An dem Tag blies der Wind aus Nordnordost und erzeugte schöne Wolkenstraßen – allerdings rechtwinklig zu den Beskiden. Das bedeutete viel kurbeln unter gutem Wolkenhimmel. 300 Kilometer östlich von Rothenburg hatte ich um 15 Uhr Bielsko-Biala erreicht, südlich des Flugplatzes wendete ich in niedriger Höhe am Hang.

Abends nach der Landung hatte ich 700 Kilometer auf dem Oudie. Ich war mit dem ersten Tag recht zufrieden, hatte ich doch gute Erkenntnisse gewonnen.

Die Nordseite des Gebirges sollte Ingo Trenteljs Erfahrungen zufolge nicht so gut fliegbar sein. Aber ich hatte Glück mit der kalten Luft aus Nordost. Riesengebirge, Altvatergebirge und die Ausläufer der nördlichen Tatra hatten noch keinen großen Einfluss auf die gute Thermik in der vorgelagerten Ebene.

Mit den ersten Eindrücken ging es am nächsten Tag entspannter in die Luft. Die ASH 26 konnte ich nachts auf dem Flugplatz Rothenburg aufgerüstet stehen lassen und so am Pfingstsonnabend bei erster Thermik starten.

Wieder ging es in Richtung Tatra, dem Ziel meiner Wünsche. Das Gebirge hatte ich bei den Europameisterschaften der Clubklasse 1994 schon einmal aus der Ferne betrachten können. Bei dem Wettbewerb flogen wir oft entlang der Niederen Tatra und blickten auf das Hochgebirge im Norden.

Diesmal ging es auf dem Weg nach Südosten durch die Bezirke Dolnoslaskie (Niederschlesien), Opolskie (Oppeln), Slaskie (Schlesien) und Małopolskie (Kleipolen). Getragen wurde ich von der Thermik in der Ebene, über den flachen Hängen und den Aufwinden in den Bergen. Der Wech-

sel von Deutschland nach Polen war nicht zu übersehen. Mit Überfliegen der Grenze änderten sich die Ansichten der Dörfer und Städte. Der Weg führte noch 50 Kilometer weiter als am Vortag. Bei Kilometer 350 drehte ich um.

Ein Tiefpunkt und ein mühsamer Wiederaufstieg legten die Entscheidung nahe. Wenn ich hier den Motor gebraucht und die Technik mich im Stich gelassen hätte: Eine Außenlandung hier – mehr als 350 Kilometer Luftlinie von der Heimat entfernt – hätte an die tausend Kilometer Wegstrecke bedeutet. Was einem in solchen Situationen so alles durch den Kopf geht!

Der Motor wurde nicht gebraucht, es ging schwach aufwärts. Ich war einfach von den Hängen des Gebirges zu weit nach Norden abgewichen. Ingo hatte mich ja gewarnt: „Da geht es nicht so gut.“ Die Thermik verlagerte immer mehr über die Bergzüge; beeinflusst von den Sonnenhängen, baute sie sich auf der Südseite der Berge auf.

Sicherlich hat auch mein Schwur „Wenn ich wieder hochkomme, dann drehe ich hier um“ dazu beigetragen, zurückzustecken und tatsächlich umzukehren. Geduldiges Kurbeln hatte mich bei schwach piependem Vario aus der welligen Landschaft herausgehoben. Und dann lag die Felslandschaft des kleinsten Hochgebirges Europas, der Hohen Tatra, vor mir. Die Aussicht war schon verlockend, aber Weiterfliegen hätte auch die Landung in der Slowakei bedeutet. Ich entschied mich für den Weg zurück in die Lausitz; für die nächsten Tage hatte Wetter-Jetzt für den Osten Blauthermik prognostiziert. Das kannte ich schon.

Der Flug folgte jetzt bei deutlich abnehmendem Wind und gut entwickelter Thermik den Aufreihungen auf der Südseite der Hänge. Südlich der Schneekoppe passierte ich erneut Vrchlabi, diesmal aus Osten kommend. Weiter im Norden, in Niederschlesien, trocknete es deutlich ab. Und es brauchte etwas Geduld, um aus dem Dreiländereck an Görlitz vorbei nach Rothenburg zu kommen. Insgesamt summierten sich 800 interessante Flugkilometer.

Es hat nicht gereicht, um in die Hohe Tatra zu kommen, aber schon, dieses Ziel in die konkretere Planung zu nehmen. Vermutlich muss man dazu spätestens südlich von Bielsko-Biala in die Berge einsteigen. Nur, von Hamburg aus erscheint das Ziel für einen Flug mit Rückkehr doch zu weit.

Wenn trockene Kaltluft das Wetter bestimmt, dann ist der Wind noch zu stark, und es bilden sich über den Bergzügen keine Aufreihungen. Steht der Wind von Süd auf den Hängen, droht Blauthermik. Irgendwas ist ja immer.

Die nächsten Tage war es im Osten blau, aber Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin boten die Möglichkeit, noch zweimal um die 800 Kilometer zu fliegen.

Es waren tolle Tage in Sächsisch-Nevada, und ich freu mich auf die nächste Ost-Reise, das bis über die Hohe Tatra.

Holger Weitzel



2 Jahre lang aerokurier frei Haus plus RC-Mini-Heli gratis dazu



RC-Mini-Heli Blade CX
Mit hochwertigen 180er Motoren, 4-in-1-Controller. Höhe: ca. 18,2 cm, Rotordurchmesser: ca. 34,5 cm, Abfluggewicht: ca. 227 g, Sender: 4 Kanal 35 MHz FM, On-Board Elektronik: 4 Kanal 35 MHz FM Empfänger, Mischer, Regler und Gyro, inkl. Bedienungsanleitung.

Ihre Vorteile im Abo:

- » 3 % Preisvorteil bei Bankeinzug
- » Jede Ausgabe pünktlich frei Haus
- » Überraschungsgeschenk bei Bankeinzug
- » Urteilservice schnell und einfach online
- » Das exklusive Special für Abonnenten: aktuelle Informationen des DAeC



Diese und weitere Prämien unter:
www.aerokurier.de/abo2013

Ja, ich möchte aerokurier im 2-Jahresabo lesen. Best.-Nr. 914665
Senden Sie mir aerokurier mindestens 2 Jahre frei Haus zum Jahresabopreis von nur 58,80 € (A: 64,90 €; CH: 115,- SFr.; weitere Auslandspreise auf Anfrage) für 12 Ausgaben. GRATIS dazu erhalte ich den RC-Mini-Heli nach Zahlungseingang der Abo-Gebühr. Nach Ablauf des Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug in Deutschland habe ich 3 % Preisvorteil und bezahle pro Jahr nur 57,- €.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname	Geburtsdatum
Strasse, Nr.	19
PLZ	Wohnort
E-Mail	Telefon
<input type="checkbox"/> Ja, ich bin damit einverstanden, dass aerokurier und die Motor Presse Stuttgart mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informieren.	
Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich ein Überraschungsgeschenk.	
BLZ	Konto
Geldinstitut	
<input type="checkbox"/> Ich bezahle per Rechnung	
Verlagsgarantie: Ihre Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: aerokurier AboService, 70138 Stuttgart. Kosten entstehen Ihnen im Fall des Widerrufs nicht.	
Datum	Unterschrift für Ihren Auftrag

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann. Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Dr. Olaf Conrad, Heino Dührkop, Lars-Henning Patzke, Düsterstr. 1, 20355 Hamburg. Handelsregister AG Hamburg, HRB 95752. Lieferung der Zugabe nach Zahlungseingang solange Vorrat reicht, Ersatzlieferung vorbehalten. *14ct/min aus dem dt. Festnetz, max. 42ct/min aus dem dt. Mobilfunk.

Bestell-Coupon einfach ausfüllen und einsenden an: aerokurier AboService, 70138 Stuttgart
DIREKTBESTELLUNG: aerokurier@dpv.de · www.aerokurier.de/abo2013
Fon +49 (0)1805 354050-2575* · Fax +49 (0)1805 354050-2550*

Ganz unbekümmert immer weiter. Bei solch einem Himmel wird Streckenflug zum Kinderspiel.

