

Ins Land einischau'n

Abheben in einem **SEGELFLUGZEUG** – ein Erlebnisbericht von **ULRIKE VOJTISEK-STUNTNER**, CR für das Leas•mich der Raiffeisen-Leasing und Pilotin in spe.

Es ist ein heißer Nachmittag, die Sonne steht hoch am Zenith und erhitzt die Glaskuppel, die sich wie eine Käseglocke knapp über meinen Kopf stülpt. Festgezurt und mit genauen Instruktionen für den Notfall versehen – wie und wann öffne ich gegebenenfalls den Fallschirm –, konzentriere ich meinen Blick auf die Instrumente vor mir. Klaustrrophobisch sollte man nicht sein, in der Kanzel ist es recht eng. Der erfahrene Pilot an meiner rechten Schulter wirft mir einen aufmunternden Blick zu – alles roger? – und ich schlucke tapfer: kann losgehen. Das Segelflugzeug rumpelt hangabwärts über den unebenen Grasboden, das motorisierte Schleppflugzeug 200 Meter vor unserer Nase zieht uns an der gestrafften Leine hinterher. Plötzlich hört das Rumpeln auf, die Räder verlieren den Bodenkontakt und unser Segler und das

Schleppflugzeug setzten gemeinsam zum Steigflug an. In großen Kreisen schrauben wir uns hinter dem Schlepper in die Höhe: 800 feet, 1200 feet, 1600 feet – im Sekundenabstand geht's weiter nach oben, mit einem Flügel immer Richtung Erde und den anderen himmelwärts gestreckt. Ich schau nach vorne zum Schleppflugzeug, in der Hoffnung, einen Fixpunkt am Horizont markieren zu können. Doch es scheint ständig auf und ab zu hüpfen. Vielleicht schlingert ja gar nicht der Schlepper, sondern wir! Bevor mein angespannter Magen darauf die Antwort geben will, kappt der Pilot plötzlich die Nabelschnur. „Den Rest schaffen wir alleine nach oben“, lacht Wolfgang Oppelmayer, Geschäftsführer des Flugsportzentrums Spitzerberg nahe Hainburg, und greift zum Funkgerät. Freigabe auf bis zu 4000 feet. Erst jetzt wird mir bewusst, das der spi-



EINES DER DREI CLUBEIGENEN SEGELFLUGZEUGE, mit denen die 30 eingeschriebenen Mitglieder am Airfield Spitzerberg nach Herzenslust ihre Runden am Himmel drehen können.

ralförmige Aufstieg fast unauffällig ruhig vor sich gegangen ist, und ich signalisiere endgültig Entwarnung an meinen Bauch. Knapp unter 4000 feet verlässt der Pilot die thermische Säule, die uns nach oben trug, und nimmt Kurs auf Bratislava. Ich schließe das winzige Seitenfenster, das Pfeifen und Rauschen ebbt ab, der Tanz der Lüfte beginnt. Mit 150 km/h flitzt der kleine Segler über den Himmel, kleine Luftlöcher lassen ihn immer wieder kurz durchsacken, wer den Ritt auf der Achterbahn liebt, wird's lustig finden. Ganz langsam verlieren wir dabei an Höhe, der Pilot sucht den Himmel nach einer passenden Wolke ab – „die aufstrebende Thermik ist ja der Grund, warum sie genau da steht“ – die uns wieder nach oben tragen wird. Was von unten wie ein majestätischer Gleitflug aussieht, ist innerhalb der Kabine und in turbulenter Höhe aufregender, aber nicht heftig – zumindest nicht an diesem windstillen Nachmittag im Juli. Bei böigem Wind fühlt sich das sicher anders an. „Beim ersten Flug sollte es nicht unbedingt stürmisch sein“, bestätigt Oppel-

mayer, „das kann einem die Freude am Fliegen für alle Zeit verderben.“ An diesem Tag sind die Bedingungen jedoch fantastisch, die gute Fernsicht ermöglicht es, weit in slowakisches Gebiet hineinzusehen, auch die ungarische Grenze des Neusiedlersees ist aus dieser Höhe auszumachen. Wir folgen ein schönes Stück dem Verlauf der Donau, erspähen die Konturen Wiens vor uns. Fast euphorisch betrachte ich die unter mir dahinziehende Landschaft. Jetzt bleibt nur noch die Frage der Landung, und die geht fast schneller vor sich, als mir lieb ist. Es vergehen gerade mal drei Minuten vom Einleiten des Landevorgangs bis zum Aufsetzen auf der Wiese. Aber immerhin; gut zu wissen, dass man im Notfall innerhalb kürzester Zeit wieder festen Boden unter den Füßen hat. Und ich bin mir sicher: das war das erste, aber sicher nicht letzte Mal!

Wer's auch einmal probieren will: Für 25 Euro kann man mit einem erfahrenen Piloten ins Cockpit steigen und die Landschaft aus der Vogelperspektive erleben.

Der Österreichische Aero-Club Spitzerberg hat das Gelände nahe Hainburg gepachtet und bietet hier eine Segel- und Motorflugausbildung an. Die thermischen Bedingungen dieser Region sind ideal – vor langer Zeit wurde hier der Weltrekord in Dauersegelfliegen aufgestellt, der bis heute ungebrochen blieb – 40 Stunden in der Luft, ausgestattet mit ein paar Äpfeln und Müsliriegeln, und für die Notdurft gab's entweder eine Klappe oder die Piloten legten sich Windeln an. Wichtigste Maxime war schon damals: nicht viel trinken vor einem Flug, auch wenn's der Konzentration abträglich ist. Aber ich muss ja nicht gleich zu Beginn alle Rekorde brechen. Fangen wir klein an. Jetzt, wo ich vieles rund ums Segelfliegen gehört und erlebt habe, keimt in mir der Entschluss, selbst den Flugschein zu machen. Aber wie und wo? Beginnen wir also zu recherchieren.

Grundvoraussetzung ist der Flugschülerausweis. Dieser beinhaltet eine flugärztliche Erstuntersuchung (Fitness und Vitalität sind Voraussetzung),

ein polizeiliches Führungszeugnis, die Vollendung des 17. Lebensjahres und ein österreichischer Staatsbürgerschaftsnachweis. Ist das geschafft, stehen für die Ausbildung österreichweit drei Segelflugschulen zur Verfügung. Zur Wahl stehen ein dreiwöchiger Intensivkurs oder die Schulung in einem Verein mit Fluglehrerberechtigung, wo die Dauer bis zu einem Jahr beträgt. Noch relativ neu ist das Angebot, die theoretische und praktische Schulung dem individuellen Zeitplan des Gastes anzupassen. Das bedeutet de facto Einzelunterricht und hat natürlich seinen Preis (ca. 2800 Euro). Ansonsten kostet der Kurs inklusive Flugschein knapp unter 2000 Euro. Dazu kommt ein Mitgliedsbeitrag von 450 Euro jährlich und die Kosten für das Schleppflugzeug bei jedem Start in Höhe von 2,50 Euro pro Minute. Ergibt in Summe nochmals an die 1000 Euro jährlich – diese Kosten erspart man sich allerdings mit der sogenannten Hilfsmotorstartberechtigung, die bereits einen Schritt weiter über dem regulären Segelflugschein liegt. Auf diesem aufbauend, können dann weitere Berechtigungen bis zum Privatpilotenschein erworben werden. ✕

Näheres unter www.aeroclub.at oder www.spitzerberg.at



SEGELFLIEGEN IST KINDERLEICHT – kurz vor dem Start des Jungfernflugs kann ein bisschen Zuspruch aber nicht schaden.