



Anne Friesenborg



Morgenstund und goldenes Licht: In der Frühe sind die Schatten noch lang. Die Segelflieger nutzen den ganzen Tag, um über den Landkreis Celle zu gleiten. Kleine Fotos: Aus dem Cockpit heraus ist der Sonnenaufgang spektakulär.

Der Sonne so nah

Stillstand. Ein Ruck. Und zwei nervöse Herzklopper später: 60 Grad Steigung, mehr als 100 Stundenkilometer Geschwindigkeit, rundum nur noch Himmel. Bis auf 540 Meter geht es mit der IS28B2 hinauf, dann drückt David Priestley den Steuerknüppel nach vorn. Der Segelflieger gleitet fast waagrecht durch die Luft. Durchatmen. Tief unten liegt Metzingen, Eldingen im Nordwesten. Zwanzig Kilometer im Südwesten: Celle. Und dahinter, 150 Millionen Kilometer entfernt: die Sonne. Sie sieht aus, als sei sie näher.

Bei gutem Wetter treffen sich die Segelflieger des Flugtechnischen Vereins Metzingen 2001 (FTV Metzingen) an jedem freien Tag auf dem Flugplatz Berliner Heide in Metzingen. Und natürlich treffen sie sich am längsten Sonnentag des Jahres. Dann wird vom ersten Sonnenstrahl bis zum letzten geflogen.

DIE SONNE GEHT AUF, DER TAG BRICHT AN

Um 4.56 Uhr lüken die ersten Sonnenstrahlen hinter dem Horizont hervor, in diesem Moment erhebt sich der erste Segler in die Lüfte. 460 Meter weiter oben ist die Sonne längst aufgegangen, wie eine gigantische Scheibe steht sie am Ende des Himmels, leuchtet in rot und orange und gelb, der Anblick blackert in den müden Augen. Keine einzige Wolke verdeckt den Himmel und von Westen nach Osten wird schwarz zu blau. Die Bäume werfen überlange Schatten, der Tag bricht an.

Flügel mit 18,24 Meter

Der Himmel. Unendliche Weiten. Die Segelflieger des FTV Metzingen haben ihn sich erschlossen. Wann immer ihre Zeit es erlaubt, stoßen sie mit ihren Flugzeugen in den Himmel über dem Landkreis Celle. Ohne Motor, dafür mit Ruhe und Aussicht, beide so unvergleichlich, wie unendlich. Ein elitärer Sport? Nein.

Spannweite tragen den Segler. Der Zweisitzer ist ein Schulungsflugzeug und gehört dem Verein. Bei passendem Wetter bringt er es auf 230 Kilometer in der Stunde. Höhen- und Fahrtmesser verraten dem Piloten, was er von Landmarken nicht mehr erfahren kann. Dazu gibt es zwei Variometer: mechanisch und elektronisch. Sie zeigen an, wie schnell das Flugzeug steigt oder sinkt.

ERST KONTROLLIEREN, DANN FLIEGEN

Am Boden herrscht vor dem ersten Sonnenstrahl eine ruhige Vorfreude. Seit vier Uhr sind die Flieger auf dem Flugplatz, bereiten die Segelflugzeuge vor, überprüfen sie. Den Anfang macht ein Blick: „Steht das Flugzeug aus wie ein Flugzeug?“ Bei einer Sichtkontrolle schaut Priestley sein Flugzeug von außen an, dann das Cockpit. Fremdkörper dürfen nicht sein, fehlen sollte auch nichts. Und natürlich sind herankulierende Schrauben auch ein eher schlechtes Zeichen. Dann prüft er die Anschlüsse der Steuerung, Instrumente und

Funk, vor dem Flug dann den Fallschirm und die Gurte. Vor jedem Flug.

Im Cockpit geht es weiter. Querruder links, Querruder rechts. Alles muss sich bewegen, wenn der Steuerknüppel dazu auflordert. Und wenn alles passt, greift Flugleiter Tim Domagala zum Hörer. Das alte Kabeltelefon verbindet ihn mit dem Windenführer. Diesmal kommt das Waldseil zum Einsatz, es wird abwechselnd mit dem Hallenseil genutzt – so benannt, weil und Rechts eben noch eine Frage der Perspektive sind.

Für den Start gilt: Er sieht viel schlimmer aus, als er ist. Zwei Seilwinden stehen auf einer Lkw-Zugmaschine am Ende der Startbahn, jeweils ein Seil wird an einem Segelflugzeug eingehakt.

Flugzeug beschleunigt mit einem Ruck auf etwa 100 Stundenkilometer – und erhebt sich in die Luft. Zuschauern am Boden werden die Knie weich, in der Luft wird nur der Magen in Richtung Wirbelsäule gepresst. Ähnlich schnell beschleunigen Autos in der Formel 1.

Im Verein werden auch Flugschüler unterrichtet. Die Jüngsten zahlen zehn Euro im Monat für die Vereinsmitglie-

Sicherheit geht vor: Passagier und Fallschirm müssen fest miteinander verbunden sein. Im Ernstfall rettet er Leben. Stefan Nitt kontrolliert die Verschlüsse.



schaft, Erwachsene nach einer Staffe maximal 30 Euro. Den Unterricht übernehmen drei Fluglehrer ehrenamtlich. Die Flüge kosten drei bis 4,50 Euro Grundgebühr. Dann wird nach Zeit abgerechnet, 15 bis 30 Cent kostet die Minute. Jugendliche haben die ersten zehn Minuten frei.

Damit will der Verein Schüler weg vom Computer und hinein ins echte Cockpit locken. Die Ausbildung besteht aus Theorieunterricht und Flugstunden. Im Alter von 14 Jahren darf selbst geflogen werden. Dann lernen sie, die Flugzeuge zu steuern – und probieren es auch direkt aus. Dafür besitzt der Verein Schulungsflugzeuge mit zwei Sitzen. Beide haben einen Steuerknüppel. „Im Zweifelsfall bin ich einfach stärker“, sagt Nitt, der zweite Vorsitzende des Vereins. „Fliegen kann jeder – egal wie alt er ist“, sagt Priestley. Und: „Starten und Landen sind in der Erstausbildung das A und O.“

sauen den Landeanflug“, hatten die Piloten am Boden gewitzelt. Sprunghäuser?!

Das Flugzeug verliert schnell an Höhe, der Wind singt in den Störklappen. Und der Aufprall ist heftig. Nur ein kurzer Ruck läuft durch das Flugzeug, dann rollt es sanft über den Rasen. Priestley wendet, der Segler steht – und kippt auf die Seite, auf einen Flügel gelehnt. Keine Sorge, das soll so sein. Priestley springt aus dem Cockpit, unerfahrene Passagiere müssen erst einmal warten, bis Beine und Arme akzeptieren, dass ihr Einsatz gefragt ist.

Die Störklappen sitzen oben an den Tragflächen. „Sie erzeugen Widerstand“, erläutert Jan Pferdekämper. „Die Gleitfähigkeit wird eingeschränkt.“ Setzt der Pilot zum Sinkflug an, müsste eigentlich Energie aus der Flughöhe in Geschwindigkeit umgesetzt werden – das Flugzeug würde also in den Boden einschlagen. „Die Störklappen sind dazu da, Leistungsfähigkeit zu vernichten.“ Flugleiter Domagala mahnt



„Einklicken! Schlagzahl erhöhen!“ Flugleiter Tim Domagala koordiniert Starts und Landungen.

IN STÖRKLAPPEN SINGT DER WIND

Dafür aber Wind. Als Nitt wenige Minuten nach Fünf mit seinem Segler zur Landung ansetzt, vibriert das Flugzeug ein wenig, der nervöse Magen eines unerfahrenen Passagiers bereitet sich auf das hoffentlich Vermeidliche vor. Deutlich wackeliger segelt Priestley andert halbe Stunden später auf das Rollfeld zu. Der Wind hat aufgefrischt, Süße erschüttern das Flugzeug. Es wird laut, und unheimlich. Die Wipfel der Bäume kommen näher, der Boden auch. „Sprunghäuser ver-

derweil wieder Eile an. Ein wenig wärmer ist es an diesem Morgen schon geworden und während die Schatten kürzer werden, bauen die Flieger ihr Frühstück auf. Doch Pilot und Fluglehrer haben in diesem Moment keinen Sinn für Frühstück. „Seil straff“, fordert Domagala den Windenführer auf. „Fertig... frei“, und der nächste Segler schießt über den Rasen, erhebt sich steil in die Lüfte, immer der Sonne entgegen.

Isabell Prophet



Countdown: Erst wenn die Sonne offiziell aufgegangen ist, darf der Segler starten. Wenige Minuten verbleiben. Der Pilot freut sich, der Passagier zittert die Knie.