

Weltuntergangsfiegen

Tollkühne Abiturienten in fliegenden Kisten



21.12.2012 Weltuntergangsfiegen

Alles begann mit dem ‚Dresdner Codex‘, einer von vier erhaltenen Handschriften der Maya Kultur, die sich seit 282 Jahren in Dresden befindet. Man könnte sie als Handbuch eines komplexen Kalenders besagter Hochkultur ansehen, dessen Datum 13.0.0.0.0 4 Ahau 8 Cumku als Tag der Weltschöpfung angenommen wurde und am 21.12.2012 endete. Für diesen Zeitpunkt wurde das Auftreten der Gottheit Bolon Yokte' K'uh prophezeit, ohne zu wissen, was auch immer das bedeuten sollte. Es bleibt wohl im Dunkeln, wer esoterisch angehauchten Zeitgenossen den Floh ins Ohr pflanzte, diese Prophezeiung wäre mit dem Weltuntergang gleichzusetzen. Zur Folge hatte es jedenfalls, dass ein Flugschüler des Aeroclubs Pirna dieses bevorstehende Ereignis zum Anlass nahm, seinem Verein ein Weltuntergangsfiegen vorzuschlagen. Wenn es der letzte Tag auf Erden sein sollte, warum nicht stilvoll abtreten. Die Skepsis war groß. Im Winter? Bei dem Wetter? Undenkbar!!! Mit aufgeschlossenen Fluglehrern, die der Enthusiasmus ihrer Schüler an die Verrücktheiten ihrer eigenen Jugend erinnerte, war allerdings alles möglich.



Die Wilga, noch etwas verschlafen.

Der Tag des vermeintlichen Weltuntergangs entpuppte sich als voller Erfolg. Natürlich nicht auf die Prophezeiung bezogen, sondern auf den nachhaltigen

Spaßfaktor mit Wiederholungsgarantie. Vom Schleppflugzeug aus DDR-Beständen in die Luft befördert, brachte je ein doppel- und einsitziges Segelflugzeug, die aus der Winterschlafaufbereitung geweckt wurden, ihre Flugschüler auf unvergessliche Flüge mit Blick auf eine tiefgefrorene, atemberaubend schöne Landschaft. Wie es sich für ein zünftiges Vereinsleben gehört, endete der Tag, nachdem alle Flugzeuge wieder sicher verstaut waren, mit Lagerfeuer und warmem Essen aus der Gulaschkanone.



Pirna Info 118.630 MHz

12/30 750m Grasbahn auf 398 ft MSL

50°58'47"N-13°54'31"O

Nachdem ich in die Nähe unserer atemberaubend schönen Landeshauptstadt Dresden gezogen war, kam ich auf dem Weg in die Kletterregion der Sächsischen Schweiz unweigerlich am Sonderlandeplatz Pirna-Pratzschwitz vorbei. Direkt hinter der Sachsenbrücke an der Bundesstraße 172a gelegen, ist hier der Betrieb von Segelflugzeugen, Motorseglern, Luftsportgeräten, Motorflugzeugen bis 5,7 Tonnen, Hubschraubern, Ballonen, Luftschiffen und Flugmodellen zugelassen.

Jedes Mal, wenn diese imposanten Segelflugzeuge knapp über der Straße zur Landung ansetzten, höhlte der stete Tropfen den Stein, selbst ins Cockpit zu steigen. Letztendlich entschied ich mich für den Motorflug in Bautzen, da sich für meine Person folgendes Prinzip bewährt: Alles was sich schneller bewegt als ich laufen kann, muss unbedingt auf die Zuhilfenahme eines Motors zurückzuführen sein. Dass diese Annahme für mich immer noch Bestand hat, zeigte mir meine Reaktion, als mir Jens Perl, über den ich gleich noch ausführlicher berichten werde, die 13 Segelflugzeuge des Vereins vorstellte. Unfassbar schöne Flugzeuge, die einem sofort die Vorstellung vermitteln, mit dem Wind und der Thermik zu verschmelzen, wie ein Vogel, der mit seinem Flügelschlag inhält und den Auftrieb genießt, um im nächsten Moment mit der Vorderseite der Flügel den Wind zu

durchschneiden. Gerade als mich die Realität einholte, dass diesen Geschöpfen der Motor fehlt, lugte in der Halle ein Propeller vor. Er gehört zu einem knuffigen, völlig ungrazilen, langsam fliegenden Dickerchen namens Wilga, deren Job es ist, die Segelflugzeuge in den Himmel zu schleppen und mich zum Grinsen zu bringen. Auch wenn ich den Klang der zündenden Zylinder liebe, so bin ich dennoch der kompromisslosen Meinung, dass das wahre Fliegen den Segelflugzeugen und ihren unerschrockenen Piloten gebührt.

Die verrückte Idee mit dem Flugabitur

Gehört hatte ich schon ein paar Fetzen von dieser ungewöhnlichen Ausbildungsidee und war dennoch überrascht, als mir meine ehemalige Gitarrenschülerin und Freundin Uta erzählte, dass sie besagte Flugschüler des Beruflichen Schulzentrums Freital früher im Fach Luftrecht unterrichtet hat. Sie vermittelte mir den Kontakt zu Jens Perl, der als Fachleiter des BSZ Freital das mittlerweile über 13 Jahre währende Projekt der Luftfahrttechnik mit Segelflugausbildung zum Erfolg führte. Der Anstoß, die Segelflugausbildung im Aeroclub Pirna mit dem BSZ Freital zu verbinden, ergab sich zum einen aus der Aufforderung des damaligen Schulleiters des BSZ und zum anderen des Vorstands des AC Pirna, sich etwas bezüglich der Nachwuchsgewinnung einfallen zu lassen. Ganz neu war die Idee nicht, die Ausbildung zum Segelflieger in das berufliche Abitur zu integrieren. Im Raum Görlitz gab es ein ähnliches Projekt in Verbindung mit dem Fachbereich Luft- und Raumfahrttechnik, welches als Vorbild dienen sollte, allerdings heute in der Form nicht mehr existiert.

Ob es an einem Enthusiasten wie Jens Perl fehlte, der jede Menge Herzblut investiert und nie aufgegeben hat? Es erscheint mir als logische Erklärung, wenn man erlebt, wie er während seiner Erzählungen förmlich in sich hineinstrahlt. Es zeigt, dass er es längst nicht müde ist, seine Kraft und auch Freizeit in dieses Projekt zu investieren. Nachdem die Idee vom Abitur mit Segelfluglizenz innerhalb des Beruflichen Schulzentrums „Otto Lilienthal“ Freital Furore machte, wurde im Jahr 2009 eine Kooperation zwischen dem Segelflugverein „Aeroclub Pirna e.V.“ und der neu gegründeten Projektgruppe Luftfahrttechnik geschlossen und die Ausbildung durch das Landesamt für Schule und Bildung genehmigt.

Planung heißt allerdings nicht automatisch, dass alles reibungslos funktioniert. Wer annimmt, dass der Lehrgang durch die Zusage der Behörde gleichzeitig

auch finanziell abgesichert ist, der irrt. Die ersten 13 Schüler und Schülerinnen hatten für den neuen Ausbildungsgang ab August 2010 bereits ihre Zusage, als die Finanzen noch in den Sternen hingen. Herr Perl stand dennoch rechtzeitig mit Sponsoren in der Tasche vor dem Schulleiter, um den ungehinderten Start des Projekts Luftfahrttechnik mit Segelflugausbildung zu beginnen und trotz Skepsis der Behörden abgesichert zu wissen.



Lehrmeister vor dem Start

Für die 13 zukünftigen Abiturienten begann eine aufregende und ungewöhnliche Zeit, an die sie sich ihr gesamtes Leben lang erinnern werden. Einer der Gründe hierfür ist das Miteinander, dass ich leider beim Motorflug vermisste. Einfach nach dem Flug mit Gleichgesinnten auf einen Kaffee zusammensitzen, um sich auszutauschen, würde schon reichen. Für Jugendliche und junge Erwachsene ist das Vereinsleben die beste Gelegenheit, um sozialen Umgang zu trainieren, gegenseitiges Vertrauen aufzubauen und Situationen nicht zum eigenen Wohlbefinden auszunutzen, sondern die Gemeinschaft zu fördern. Erfolge, sowie Misserfolge werden gemeinsam getragen und reflektiert. Es entwickeln sich Freundschaften, die den Blick zur Uhr überflüssig machen, wenn die Arbeitsatmosphäre familiären Strukturen gleicht.

Im Unterschied zum Motorflug, bei dem man neben mangelnder Geselligkeit auch völlig allein agieren kann, ist beim Segelflug eine gewisse Personaldecke von Nöten, um überhaupt in die Luft zu kommen, weshalb es die Kosten sprengen würde, den Segelflugsport als Privatunternehmen anzubieten.

Die Voraussetzung für den Start der Segelflugausbildung ist für die meisten Vereine ein Mindestalter von 14 Jahren, ein Klasse 2 fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis und natürlich die lupenreine Weste in Form eines einwandfreien polizeilichen Führungs-

zeugnisses. Auch sollte der Aufwand klar sein, als Vereinsmitglied eine vorgeschriebene Stundenzahl an Arbeit zu leisten, sei es im Winter, um das Vereinsgelände mit samt Gebäuden in Schuss zu halten, die Flugzeuge zu warten oder in den Flugmonaten zu helfen, durch Einsätze im Flugfunk, der Windenbedienung, Seilrückholung oder auch Versorgung, den Flugbetrieb aufrecht zu erhalten.



Für die Luftfahrtstechniker beginnt der fliegerische Enthusiasmus freitags um 11 Uhr mit dem Schulschluss am BSZ Freital. Das vorgezogene Wochenende wird durch die vorübergehende Aussetzung des Sportunterrichts kompensiert, der sich auf die Zeit verschiebt, in der andere Fachbereiche auf Studienfahrt gehen. Im Sporthotel Rabenberg werden dann alle Einheiten der Körpererächtigung in kompakter Form nachgeholt.

Der Freitagsflugbetrieb beginnt nach dem Aufbau der Flugzeuge, des Startwagens, der Winde und der Vorbereitung der Seile gegen 13 Uhr. Für die Anfänger heißt es nun, neben dem Theorieunterricht, der im Berufsschulzentrum abgehalten wird, ab dem ersten Tag ins Flugzeug zu steigen. Es gibt zwar im Vorfeld Elternabende und die Empfehlung, mit dem Sprössling vor Beginn der Ausbildung einen Segelflug zu absolvieren, um festzustellen, ob sich Realität mit Erwartungshaltung deckt, aber an Ort und Stelle vor dem Flieger zu stehen, mit dem Wissen, dass man sich für die kommenden 3 Jahre in diese Ausbildungskombi verstrickt hat, ist sicher nochmal etwas ganz anderes.

Da ich mich hier als höhenuntaugliches Weichei mit Motorfluglizenz outen muss, kann ich nur mit Erfahrungen meines eigenen Kopfkinos dienen. Zum einen vor Angst schlotternde Knie, wenn ich an den rasant steilen Start mit massiver Beschleunigung von 0 auf 100 in etwa 2-3 Sekunden denke aber zum anderen auch mit der Faszination, diese grazilen Segler am Himmel ihre Kreise ziehen zu sehen. Genau diese

Faszination macht es mir so schwer, zum Segelflug endgültig nein zu sagen.



Aufrüstung des Fliegers

Was ist es, dass einen Menschen zum Motorflug drängt und den anderen zum Ursprung des Fliegens selbst? Die vielgepriesene Stille im Segelflug ist ein häufiges Argument, dabei kann es doch gar nicht so lautlos zugehen. Es wäre innerhalb unserer Atmosphäre physikalisch unmöglich. Denke ich... Wind ist nicht still. Durch die unterschiedliche Luftdruckverteilung zwischen Hoch- und Tiefdruckgebieten, bewegt sich der Teilchenstrom unentwegt, bis die Verhältnisse ausgeglichen sind. (siehe zweiter Hauptsatz der Thermodynamik) Ist der Unterschied zwischen Hoch und Tief groß genug, entsteht durch die Gradientkraft des Teilchenstroms Wind. Genau der verursacht Verwirbelungen an Hindernissen, die durch Druckschwankungen erzeugte Schallwellen auslösen. Der Wind staucht und zieht diese Schallwellen, wodurch dieses gespenstische Pfeifen entsteht, dass von den Elementen sehr weit getragen wird. Ein solches Hindernis stellt auch das Flugzeug selbst dar. Beim Motorflug gibt es diese Verhältnisse natürlich auch. Sie spielen nur keine Rolle, wegen des sowieso schon vorhandenen Geräuschpegels.

Dem Motor im Flug und anderen Fortbewegungsverrücktheiten liegt eine ganz eigene Philosophie zugrunde. Es wird schwer zu sagen sein, wer nun für den ersten seiner Art verantwortlich war, oder welches Hirngespinnst man überhaupt als ersten Motor ansehen konnte. War es Etienne Lenoires Gasmotor, der in der Mitte des 19. Jahrhunderts sein „Hippomobil“ antrieb oder schon Herons Rauchturbine irgendwann um das Jahr 100? Jedenfalls entfachten sie einen gewissen Zauber, etwas bewegen zu können, dem manch ein Enthusiast, mich inbegriffen, bis heute verfallen ist. Die Kraft der Kolben in den Zylindern förmlich vor Augen zu haben, die Seele der Maschine dabei

zu beobachten, wie sie ihre eigene Trägheit überwindet, bis sie sich voll entfaltet. Das brüllende Geräusch eines Sternmotors zu erleben.... Für mich ist es eine andere Form der Schönheit, die jede Müdigkeit aus meinen Gesichtszügen verfliegen lässt, bis ich mit kullerrunden Augen, strahlend wie ein Kleinkind, dem man einen Schokohasen in die Hand gedrückt hat, darauf hoffe, dass ich mitfliegen darf.



Dennoch, das naturbelassenste Fliegen muss ich den Segelfliegern zugestehen. Man ist den Elementen deutlich intensiver ausgeliefert. Während sie im Motorflug bis zu einem gewissen Grad gewaltsam bezwungen werden, geht man im Segelflug eine Koexistenz ein. Bei Windstille ist der Fall schnell erledigt. Man startet, wenn mit Winde, dann nicht besonders hoch, da die Höhe bis zum Ausklinken etwa die Hälfte der Seillänge ausmacht, deren Dimension sich nach der Länge der Startbahn richtet und landet im Standardverfahren in relativ kurzer Zeit. Lässt man sich mit dem Flugzeug schleppen (als F-Schlepp bezeichnet), sind größere Höhen möglich und auch das Ausweichen an Stellen besseren Auftriebs.

Neben dem Autoschlepp, Fuß- oder Rollstart, die eher selten angewandt werden, möchte ich noch den Eigenstart erwähnen, dessen Befähigung allerdings in der Lizenz eingetragen sein muss, da am Rumpf ein Propeller ausgefahren wird, um den Segelflieger auf die gewünschte Höhe zu bringen. Auf der Suche nach thermischem Aufwind, der oftmals gegen Mittag oder frühen Nachmittag erreicht wird, oder an Luvseiten der Berge, deren Hangaufwind (erste Form der Aufwindnutzung im Segelflug) einen mit unfassbaren Geschwindigkeiten nach oben reißt, genauso wie die Nutzung künstlicher Thermik durch Abwärme der Kühltürme, entstehen Flugzustände, von denen man als Motorflieger nur träumen kann. Segelflieger durchpflügen den Himmel nicht achtlos mit tosenden Motoren, sondern fühlen sich in die Elemente ein, als würde man sie darum bitten, von ihnen getragen zu

werden. Man nimmt sie als gegeben, als Geschenk und macht das Beste daraus.



Ich habe kürzlich meinem Cousin vom Konzept der Spezialisierungsrichtung Luftfahrttechnik am Beruflichen Gymnasium erzählt, da er als studierter Luft- und Raumfahrttechniker selbst Segelflieger war und inklusive Motorflug immerhin etwa 1000 Flugstunden vorzuweisen hat. Er war angenehm überrascht und hat nach alten Fotos gesucht, die ich in meinem nächsten Artikel über die Oldtimer im Segelflug thematisieren möchte. Einen Vorgeschmack zum Wellenflug, bei dem Leewellen auf windabgewandter Hangseite genutzt werden, um größtmögliche Höhen zu erreichen, möchte ich hier dennoch geben.



Helmuth Heumann bei seiner Lieblingsbeschäftigung

Jeder sollte von Zeit zu Zeit innehalten, um einen Jäger im Flug zu beobachten. Die Turmfalken an meinem Haus geben mir einen regelmäßigen Einblick in die Abenteuer mit Wind, Auftrieb und dem instinktiven Können, die Elemente für sich zu nutzen. So ähnlich muss man sich fühlen, wenn man unter der Glas-kuppel des Segelfliegers sitzt und im nächsten Moment in einer steilen Kurve auf der Suche nach der flirrenden Sprungschicht, in der die wärmere feuchtere Luft mit der kühleren kämpft, erfährt, was die Thermik mit einem macht, wenn man sie lässt.

Zurück zu den zukünftigen Abiturienten, die das schönste Hobby zu ihrer Schulbildung rechnen

dürfen. Man sollte nicht davon ausgehen, dass der Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer mal so nebenbei erreicht werden kann. Bereits die theoretische Ausbildung, deren Prüfung von der jeweiligen Landesdirektion abgenommen wird, hat es in sich. Die 7 Hauptgebiete (mittlerweile nochmal aufgesplittet), für die es einen offiziellen Fragenkatalog von knapp 3000 Fragen gibt, bestehen wie im Motorflug aus Luftrecht, Technik, Aerodynamik, Menschliches Leistungsvermögen, Betriebliche Verfahren, Navigation und Meteorologie und werden in 80 Theoriestunden vermittelt.



PKW-Hänger für Segelflugzeuge

Zeitgleich gibt es einen Lehrplan für die praktische Ausbildung, der nach und nach abgearbeitet und als ABC Prüfung abgenommen wird. Die A- Prüfung beendet die Ausbildung zum Alleinflug (Wirkung der Ruder, Rollübung, Überziehen, Trudeln, Langsamflug, Start, Platzrunde, Landung), die B- Prüfung das Erlangen fliegerischer Fertigkeiten (Kurvenwechselflug, Schnell- und Gleitflug, Thermikflug und Kompasskurse) und die C- Prüfung die Ausbildung zum Überlandflug (Umstieg auf Einsitzer, meteorologischer und navigatorischer Streckenflug). Anschließend erfolgt die Vorbereitung auf die SPL- Prüfung, die letztendlich nach einer Mindestflugzeit von 15h (wenigstens 10h mit Lehrer und davon 2 im überwachten Alleinflug), 45 Starts und Landungen und einem 50 km Alleinüberlandflug, von einem Prüfer der Behörde abgenommen wird. Den Luftfahrerschein erhält man frühestens am 16. Geburtstag, selbst wenn die Prüfung früher stattfand.

Natürlich erfolgt die Ausbildung nicht nur stur nach Plan. Zwischendurch wird sie durch verschiedenste Lehrgänge und Studienfahrten aufgelockert. Alle Erlebnisse kann man unmöglich in einem einzigen Artikel unterbringen, wenn man sich nicht nur auf Aufzählungen beschränken will. Im Jahr 2013 hielt der Kunstflugpilot Matthias Dolderer an der TU Dresden einen Vortrag über das ‚Red Bull Air Race‘, jener Weltmeisterschaft, die Kunstflug mit enormer

Geschwindigkeit verbindet. Für die angehenden Freitaler Piloten sicher eine erinnerrnswerte Veranstaltung. Als großer Fan dieser tollkühnen Rennen fragte mich Matthias Dolderer auf dem Lausitzring, wo ich meinen Pilotenschein gemacht hätte. Da ich ihn zu dem Zeitpunkt noch nicht einmal begonnen hatte, nahm er eine Karte zur Hand und ging mit seinem Mechaniker alle möglichen Flugplätze durch, um mir die richtige Flugschule zu empfehlen. Total bodenständig, der Mann!



Ein besonderer Fliegerlehrgang führte die Schüler und auch einen Teil der Lehrerschaft des BSZ Freital nebst Direktorin Frau Driesel, die dem besonderen Ausbildungskonzept laut Aussage von Jens Perl äußerst aufgeschlossen gegenübersteht, im Jahr 2018 nach Stölln-Rhinow, dem ältesten Flugplatz der Welt. Für die anwesende Lehrerschaft war es sicher eine ungewöhnliche, aber angenehme Art der Weiterbildung. Zu Beginn des Ausbildungsprojekts erhielten die interessierten Lehrer ihre theoretische Einweisung am Flugplatz Pirna. Allerdings sollte man, wenn man schon unterrichtet, auch an der Praxis Spaß haben, was dem Hauptthema des Ausflugs nach Stölln-Rhinow entsprach. Die Fotos auf der Internetseite www.abitur-mit-segelflugglizenz.de lassen auf jeden Fall eine gelungene Zeit vermuten.

Betrachtet man die Vergangenheit des Flugplatzes, so schließt sich hier der Kreis. Die Geschichte des tollkühnen Fliegers Otto Lilienthal begann am dort gelegenen Gollenberg, von dem aus er seine ersten Flugversuche unternahm. Lilienthal ist Namensgeber des dortigen Flugplatzes genauso wie des BSZ Freital. Der ambitionierte Berufsschullehrer Dr. Helmut Grimm erreichte die Namensgebung der Schule als Berufliches Schulzentrum „Otto Lilienthal“ und engagiert sich sehr ambitioniert für die Historie Lilienthals, die auch mit der Stadt Freital eng verbunden ist.

Fliegerisch stellt eine Landung auf dem Flugplatz Stölln-Rhinow eine nicht zu unterschätzende Herausforderung dar. Der Queranflug erfolgt knapp über den

Bäumen, der Endanflug erst auf fallendem, danach ansteigendem Gelände. Da die Anfluggeschwindigkeit eines Segelfliegers im Vergleich zum Motorflug vergleichsweise hoch ist, ist die Landung auf der Hügelkuppe des Flugplatzes sicher nichts für Angsthasen. Die Möglichkeit zum Durchstarten ist für Segelflieger natürlich nicht existent, weshalb das schnelle Anfliegen als Sicherheitsaspekt, für gewöhnlich durch Bremsklappen und einen Seitengleitflug abgefangen wird. Beim abendlichen Debriefing in Stölln-Rhinow hatte jeder die Gelegenheit, seine Fehler zu reflektieren, selbst vorzustellen und in der Gruppe auszuwerten.



Wer hats erfunden? Jens Perl in seinem Element, der Fliegerei

Im Sommer 2021 ging es für eine gute Woche auf eine größere Exkursion nach Dänemark zum Flugplatz Hammer. Die Herausforderung begann schon vor dem Ziel, denn 5 Hänger mit Flugzeugen mussten möglichst pannenfrei, quer durchs Land. In Dänemark angekommen, wurden die Flieger zusammengebaut, da sie, entgegen dem Motorflug, in Rumpf und Tragflächen zerlegt werden können. Es hört sich zwar leicht an, ist aber eine große Herausforderung, da manche Segelflugzeuge durchaus eine Spannweite von 15 bis 17 Metern bei einer Länge von 8 Metern vorzuweisen haben. Wer sich über Segelflugzeugtypen informieren möchte, kann sich beim Googlen an einigen Modellen des Pirnaer Vereins orientieren. Als Beispiel eines Schulflugzeugs wäre der ‚Puchacz‘ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h und einer besten Gleitzahl von 30 bei 85 km/h zu nennen und die ‚ASK 21‘ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h und einer Gleitzahl von 33 bei 90 km/h.

Der angegebene Höchstwert ist nicht so zu verstehen, dass das Flugzeug wie beim Auto ab einer bestimmten Geschwindigkeit abriegelt. Es handelt sich um die höchst zulässige Geschwindigkeit, die einzuhalten ist, um der Konstruktion keinen Schaden zuzufügen. Die

angegebene beste Gleitzahl ist gerade für Segelflieger ohne Motorhilfe interessant. Sie entspricht dem Höhenverlust bei gleichzeitig zurückgelegter Wegstrecke im Verhältnis zum Auftrieb und Luftwiderstand und beschreibt die größtmögliche Strecke, die ein Segelflugzeug aus 1000 m Höhe im Geradeausflug zurücklegen könnte. Bei einer Gleitzahl von 30 also 30 Kilometer.



Experimental SG38

Um nicht weiter ins Technische abzuschweifen, wurden in Dänemark zusätzlich Flugzeuge angemietet, um den Ausflug so effektiv wie möglich zu gestalten, denn die Wetterverhältnisse mit starkem Wind waren eine gute Gelegenheit, intensiv zu üben. Die Rückfahrt blieb Jens Perl in durchaus skurriler Erinnerung. Alle Fahrzeuge kamen unversehrt in Pirna an, bis auf den PKW, der den Hänger des polnischen Puchacz transportierte. Die Schüler, die ihn fuhren, hatten allerhand mit den Windverhältnissen auf der Autobahn zu kämpfen. Gegen Mitternacht erreichten auch sie mit geöffneten Fenstern und „We are the champions“ lautstark im Radio das Gelände. Zu sehen waren sie schon von Weitem, denn der gesamte Hänger war mit Rundumleuchten bepflastert.

So könnte man erzählen und erzählen. Die Ereignisse würden kein Ende nehmen. Zu erwähnen wäre in dieser schwierigen Zeit, dass die Pandemie das Projekt nicht in die Knie gezwungen hat. Wenn auch das Weltuntergangsfiegen in diesem Jahr leider ausfällt, was ich sehr bedauere, so wird es nicht für immer sein und ich freue mich schon jetzt darauf, mit dick gefütterter Jacke, tiefgefrorenen Füßen und der Kamera in Position, an der Bahn zu stehen, um die Flüge bis zum Sonnenuntergang zu verfolgen.

Da mir die Fliegerei und speziell die Flugoldtimer zum Herzensthema geworden sind, wird es eine Fortsetzung dieses Artikels geben, in dem ich mich um die Alten kümmere. Also die alten Flugzeuge! Einen

Vorgeschmack bekommt man auf dem Foto unten, dass wohlweislich noch unkommentiert bleibt.

Auch wird sich ein Kapitel ergeben, in dem den jungen Leuten Dinge offeriert werden, die man sich bei der strengen Gesetzeslage heutzutage absolut nicht mehr vorstellen kann. Oder hat schon mal jemand einen startenden Motorsegler auf der Autobahn gesehen?



In diesem Sinne viel Spaß beim Lesen.

Christine Sebele

Fotos: bis auf das Matterhorn Foto meines Cousins Helmuth Heumann, stammen alle von Jens Perl, der die Rechte inne hat
Quellen: Jens Perl, Internetseite Abitur-mit-Segelfluglizenz, diverse Aufzeichnungen aus meiner eigenen Pilotenausbildung

Dieser Artikel erscheint in der Vereinszeitung und im Redaktionspool des Netzwerks für Hochbegabte Mensa e.V. Deutschland