

Im Doppelsitzer bis hinauf zu den Wolken

Seit 81 Jahren gibt es auf dem Schmerlat eine Segelfluggruppe. Wenn die Schaffhauser Segler in die Luft gehen, dann muss sogar der A380 den Weg frei machen.

VON ZENO GEISSELER

Würde ein Kindergärtler einen Himmel zeichnen, dann sähe er so aus wie über dem Flugplatz Schmerlat: Schäfchenwolken bis zum Horizont. «Sie haben Glück», sagt Albert Studerus, der Präsident der Segelfluggruppe Schaffhausen, zum SN-Journalisten. «Heute ist ausgesprochenes Flugwetter.» Denn die Cumuluswolken, so heissen die Himmelsschäfchen im Fachjargon, zeigen den Segelfliegern an, wo warme Luft aufsteigt und kondensiert. Die Segelflugzeuge können in diesem Aufwind bis wenige Hundert Meter unter die Wolkendecke kreisen, sich ausklinken und zur nächsten Wolke fliegen, wo sich das Spiel wiederholt. Stundenlang können Segelflugzeuge so in der Luft bleiben. Vom Schmerlat aus fliegen sie manchmal fast bis nach München oder Frankfurt und zurück.

«Günstiger als Skifahren»

Im Normalfall fliegen Segelflieger im Einsitzer, doch für die Ausbildung und für Passagierflüge wie heute mit dem SN-Vertreter kommen Zweisitzer zum Einsatz. Zusammen mit Pilot Roman Baumer, er ist angehender Militärpilot, gehen wir zum Hangar, wo wir zuerst die Einsitzer aus der Halle stossen, damit wir zu unserer Schleicher ASK-21 kommen. Dieses 1990 gebaute Flugzeug hat eine Spannweite von 17 Metern, der Rumpf ist gut acht Meter lang. Im Register trägt der Segler die Kennung HB-3038, auf dem Schmerlat aber spricht jeder nur von der «November Sierra» – das Flugzeug trägt die Initialen NS auf dem Seitenleitwerk. Trotz seiner Dimensionen ist «November Sierra» ein leichtes Flugzeug. Es bringt leer nur gut 360 Kilogramm auf die Waage.

Ein Segelflugzeug kann so viel kosten wie ein Rolls-Royce. Weil man die Segler bei der Segelfluggruppe aber teilt, ist die Fliegerei dennoch ein bezahlbares Hobby. «Segelfliegen ist günstiger als Skifahren», sagt Studerus. Mit 15 Jahren darf man mit der Ausbildung beginnen (siehe Kasten).

Immer mit Fallschirm

Wir stossen die «November Sierra» bis zum Pistenanfang und führen letzte Checks am Flugzeug aus. Bevor wir starten, erklärt Pilot Baumer das Verhalten im Notfall und die Benutzung des Fallschirms. Dieser ist nicht vorgeschrieben, auf dem Schmerlat tragen aber alle Segelflieger einen. Anschliessend installieren wir uns im Cockpit, Baumer vorne, sein Gast hinten. Ein Fünfpunktgurt hält die Insassen sicher im Sitz. Das Cockpit ist spartanisch eingerichtet: Es gibt alles, was man zum Fliegen braucht, mehr aber auch nicht. Um den Fallschirm ist man nur schon froh, weil man so in der harten Sitzschale ein Rückenpolster hat. Vorne geht der Blick auf die Instrumententafel mit Geschwindigkeitsmesser, Höhenmesser, Variometer (zeigt Steig- und Fallgeschwindigkeit an) und Kollisionswarngerät. Hebt man den Kopf, sieht man noch ein weiteres sehr wichtiges Instrument: einen simplen Wollfaden, der auf der Aussenseite der Cockpithaube befestigt ist. An ihm erkennt man die Strömungsrichtung der Luft – im Idealfall zeigt der Faden stets die Flugzeugachse entlang zum Heck. Weicht er nach links oder rechts ab, dann «schiebt» das Flugzeug, es verliert an Geschwindigkeit und Höhe.

Studerus hat in der Zwischenzeit eine Robin geholt, ein Schleppflugzeug, dessen Seil nun an die «November



Ganz ohne Motor geht es nicht: Das Schleppflugzeug bringt den Segler an den Ausgangspunkt des Fluges. Am Steuer des Seglers sitzt Roman Baumer.

Bilder Zeno Geisseler



Der Blick nach draussen ist überwältigend. Weil das Flugzeug nur mit etwa 80 bis 120 Kilometern pro Stunde fliegt, kann man – zumindest als Passagier – den Ausblick geniessen.



Albert Studerus bereitet die «November Sierra» für den Flug vor.

Sierra» eingehängt wird. Die Robin startet den Motor und rollt an, das Seil spannt sich, schon nach kurzer Zeit hebt das Segelflugzeug ab. Anders als Verkehrsflugzeuge, die erst auf das Tempo eines Formel-1-Wagens beschleunigen müssen, bevor sie an Höhe gewinnen können, geht die ASK-21 schon bei 65 Kilometern pro Stunde in die Luft – bei den Seglern wird übrigens mit metrischen Massen gerechnet statt der in der Motorfliegerei üblichen Meilen und Fuss.

Mit gemütlichen 120 km/h zieht uns die Robin unter eine Cumuluswolke. Auf etwa 1400 Höhenmetern, also etwa 1000 Meter über Grund, klinkt Baumer das Segelflugzeug aus. Die Robin dreht ab und kehrt zum Flugplatz zurück. Jetzt sind wir auf uns alleine gestellt – und auf die Aufwinde, die wir nun suchen müssen. Zum Schmerlat zurück kämen wir jederzeit problemlos: Die ASK-21 kann pro 1000 Höhenmeter 34 Kilometer gleiten.

Was macht unsere Höhe? Der Blick geht auf das Variometer. Wir sinken ganz leicht, etwa einen halben Meter pro Sekunde. Doch plötzlich macht das Flugzeug einen Sprung. Es fühlt sich an, wie wenn jemand unserer «November Sierra» einen Tritt verpasst hätte. «Sehr gut», sagt Pilot Baumer. «Hier gibt es eine Thermik.» Es braucht nicht viel, damit sich eine Warmluftblase bildet. Ein Hausdach reicht, oder ein as-

phaltierter Parkplatz. Das Variometer zeigt nun eine Steigrate von drei, vier Metern pro Sekunde an. Baumer dreht die Nase nach rechts, wir fliegen eine flache Kurve und bleiben möglichst im Aufwindschlauch. Jetzt könnten wir einfach weiter der Thermik folgen und steigen und steigen. Dürfen wir aber nicht. Weil unser Fluggebiet in der Anflugschneise von Kloten liegt, gibt es strenge Restriktionen. Für jeden Sektor ist genau vorgeschrieben, wie hoch die Segler gehen dürfen. Aktuell gilt für uns ein Maximum von 2000 Metern.

Segeln hält den Fluglärm weg

«Dank den Segelfliegern haben die Schaffhauser und die deutschen Nachbarn weniger Fluglärm», hat Vereinspräsident Studerus vor dem Start gesagt. Denn wenn die Segler auf bis zu 2000 Meter steigen, müssen auch die Verkehrsflugzeuge ihren Endanflug auf Zürich höher als sonst fliegen. Deshalb muss der Flugplatz der Flugsicherung Skyguide jeweils die Flugtage und -zeiten anmelden. Dass der kleine Schmerlat gegenüber dem Interkontinentalflughafen überhaupt solche Vorzugsrechte genießt, hat damit zu tun, dass er älter ist als der Flughafen Zürich. Schon 1933 wurde die Segelfluggruppe Schaffhausen gegründet, 15 Jahre vor der Einweihung Klotens.

Weiter nördlich, im Schwarzwald, ist der Luftraum weniger belegt, wes-

halb wir jetzt dorthin fliegen. Völlig frei sind wir aber in keinem Luftraum. Die wichtigste Grundregel: Wir fliegen im Sichtflug und dürfen nicht in eine Wolke hineinstechen.

Wir finden eine weitere Thermik und gewinnen an Höhe. Zwei andere Segler haben sich ebenfalls in unsere Thermik eingeklinkt. Wie Autos im Kreis einer Parkhausauffahrt schrauben die Segler sich nach oben, vielleicht zweihundert Meter voneinander entfernt. Als wir in der obersten Etage ankommen, scheren wir aus und nehmen den Rückflug zum Schmerlat in Angriff. Per Funk meldet sich Baumer beim Flugplatz an. Wir überfliegen den Platz und prüfen, ob kein Hindernis die Landebahn belegt – der Schmerlat ist nicht eingezäunt, Tiere oder Menschen können auf die Graspiste spazieren. Doch die Bahn ist frei. Nach einer letzten Kurve setzt Baumer das Flugzeug sanft auf Piste 25 auf, und wir rollen genau bis vor den Hangar.

Gemeinsam schieben wir die «November Sierra» in die Halle und schrubben mit einem Schwamm tote Insekten von den Flügeln. Auch das gehört beim Segelfliegen dazu.

«Das nächste Mal», sagt Baumer, «zeige ich dir noch ein paar Tricks.» Die ASK-21 ist zwar ein gutmütiges Schulflugzeug, sie ist aber auch voll kunstflugtauglich und kann sogar Loopings fliegen.

Segelfliegen 40 Flüge für 1200 Franken

Voraussetzungen Um die Segelflugausbildung zu beginnen, muss man mindestens 15 Jahre alt sein und eine medizinische Prüfung bestehen.

Ausbildungspauschale Die Segelfluggruppe Schaffhausen bietet für eine Pauschale von 1200 Franken 40 Schulungsflüge mit einem Fluglehrer an. Damit sind alle direkten Flugkosten inklusive Mitgliederbeitrag etwa bis zum ersten Alleinflug innerhalb eines Jahres abgedeckt.

Kosten bis zum Ausweis Die Gesamtkosten bis zur Lizenz hängen stark vom Einsatz des Flugschülers und von der Intensität der Schulung ab. Sie liegen zwischen 3500 und 6500 Franken, auf ein bis zwei Jahre verteilt.

Jährliche Kosten Je nach Flugzeugtyp und Anzahl Flügen kostet das Hobby Segelfliegen auf dem Schmerlat etwa 2000 bis 3000 Franken pro Jahr.

Schnupperwoche Vom 22. bis zum 25. April gibt es eine Schnupperwoche, in der man zwölf Segelflüge mit einem Fluglehrer für 600 Franken absolvieren kann. (zge)