

„Crazy Deutschlanders“ im Aufwind

Der Bremer Lotse Thomas Pflug ist seit 36 Jahren Segelflieger. Doch die Flüge in Schottland haben alles getoppt, was er bislang erlebt hat. Was für ein Gefühl es ist, wenn in FL 240 die Atemluft gefriert, hat er an dieser Stelle zu Papier gebracht.



Thomas Pflug in seiner LS 7 im Flugzeugschlepp bei Sonnenaufgang hinter einem Ultraleichtflugzeug Eurofox.

Foto: Ali Bridges

VON THOMAS PFLUG

Meine Vereinskameraden der Airbus Segelflug-Gemeinschaft Bremen haben schon mehrmals fliegerische Exkursionen nach Schottland unternommen. Jedes Mal kamen sie mit unglaublichen Bildern und Erlebnissen zurück. Für mich stand daher fest: Da muss ich auch hin.

Im Frühjahr und Herbst zeichnet sich Schottland durch relativ zuverlässige, starke Winde aus. Eigentlich brauchen wir Segelflieger keine starken Winde, sondern thermische Aufwinde. Nun ist Aboyne – ein Flugplatz in der Nähe von Aberdeen, mitten in den schottischen Highlands – wirklich nicht für seine Thermik bekannt. Trotzdem treffen sich hier jedes Jahr im Herbst zahlreiche Segelflieger aus ganz Europa. Das Geheimnis sind die Leewellen, die sich bei starken Winden bilden. Diese reichen in Höhen, die mit normalen thermischen Aufwinden nicht zu erreichen sind. Leewellen entstehen durch terrestrische Ablenkung des Bodenwindes und einer damit verbundenen Wellenbewegung.

Die Luftraumstruktur in Schottland ist eher einfach: Bis Flugfläche (FL) 95 wie bei uns ein Luftraum E, dann bis FL195 eine Transponder Mandatory Zone (TMZ) und darüber bei Bedarf zu aktivierende Wellenfluggebiete. Anfang Oktober 2018 war es soweit. Mit drei doppelstzigen Vereinsflugzeugen und zwei privaten Einsitzern auf den Anhängern machten wir uns auf den Weg nach Aboyne – einige von uns mit Anhang, ich sogar mit meiner ganzen Familie. So kamen wir auf eine stattliche Anzahl von 13 Schottland-Abenteurern, die von Amsterdam aus mit der Fähre übersetzten.

Am ersten Tag setzte ich mich für einen Einweisungsflug bei Björn-Christian Michaelis in den doppelstzigen Arcus, da ich bisher in Schottland nicht geflogen bin. „Lass uns mal schnell 20 Minuten fliegen und ich zeig dir hier alles“, hieß es. Nach zweieinhalb Stunden in 2.500 Metern hatte ich meine ersten Eindrücke, was das Leewellen-Fliegen in Schottland ausmacht – so dachte ich zumindest.

Noch am selben Abend wurde mir klar, dass der nächste Tag ein ganz besonderer sein würde: Selbst unser Diplom-Meteorologe

Thomas Seiler – Lehrer an der Luftthansa-Schule in Bremen und langjähriger schottlandfahrer Wellenflieger – beschrieb in einem kurzfristig einberufenen Briefing den kommenden Tag als „außergewöhnlich stark windig“. Man solle doch versuchen, gleich mit Sonnenaufgang zu starten, da sei es noch nicht so extrem. Also früh ins Bett, Wecker auf fünf Uhr.

Nach einem fixen Frühstück ging es am nächsten Morgen im Dunkeln zum Flugplatz, wo die Flugzeuge bei steifer Brise aufgerüstet und an den Start geschoben wurden. Am Boden hatten wir bereits 40 Stundenkilometer Wind. Beim ersten Sonnenstrahl ging es los. Zum Glück stand der Wind auf der Nase, so dass der Start und gleich darauf der Einstieg in die Welle problemlos verliefen.

Der Vorteil einer Leewelle ist, dass die Luftströmung vollkommen ruhig ist, sobald die turbulente Schicht der Rotoren unterhalb der Welle überstiegen ist. In einem Steiggebiet wird dann die Flugzeugnase in den Wind gehalten, um so an Höhe zu gewinnen. Optimal ist, wenn die Windgeschwindigkeit der Fluggeschwindigkeit entspricht: Bei einem Gegenwind von 80 Stundenkilometern fliege ich mit gleichem Tempo gegen den Wind und bewege mich gegenüber dem Boden keinen Zentimeter vorwärts. Gleichzeitig steige ich ruhig bis an die Obergrenze des Aufwindgebietes. Soviel zur Theorie.

Windgeschwindigkeiten von 190 Stundenkilometern in FL 190

Schon kurz nach dem Ausklinken hatten wir Windgeschwindigkeiten um die 120 Stundenkilometer. Es wurde ein Tag der Extreme, wir konnten bis auf FL 210 steigen. In FL 190 hatten wir bis zu 190 Stundenkilometer Wind. Mein Flugzeug ist in ruhiger Luft bis zu einer Geschwindigkeit von 190 Stundenkilometern zugelassen. An ein Vorwärtskommen war kaum zu denken. Fünf Stunden kämpften wir uns von Aboyne nach Norden an die Küste bei Inverness in Höhen von drei bis sechs Kilometer. Für den Rückweg dieser 60 Kilometer haben wir gefühlt fünf Minuten gebraucht. Kein Wunder bei einer Groundspeed von über 400 Stundenkilometern. Dies alles in einem absolut ruhigen Flugzustand, irgendwie surreal.

Gegen frühen Nachmittag kam meine Frau auf den Flugplatz. Der Bodenwind von 60 bis 70 Stundenkilometern kam mittlerweile von der Seite, der Flugbetrieb war bereits am frühen Vormittag eingestellt worden. Die Versuche, die am Boden gebliebenen Vereinskameraden zu beruhigen, waren daher nicht wirklich erfolgreich. Als wir am Abend kurz vor Sonnenuntergang landeten – der Wind hatte sich wieder beruhigt – war es kaum zu glauben, dass wir einen absolut fantastischen, ruhigen Flug hatten, während am Boden ans Starten nicht zu denken war.

Segelflugzeug-Formation in FL 220

Die Windvorhersage für den Folgetag fiel sogar noch besser aus: Nicht mehr so stark und konstant durch alle Höhen. Diesmal klingelte der Wecker um 4.30 Uhr. Es hatte sich mittlerweile herumgesprochen, dass die „Crazy Deutschlanders“, wie wir hier liebevoll genannt wurden, gerne früh aufstehen – und dass sich das wohl auch lohnt. Thomas Seiler hat sich hier vor zwei Jahren einen Namen gemacht, als er mit seinem Copiloten bei einer ähnlichen Wetterlage von Schottland aus auf die äußeren Hebriden geflogen ist. Wohlgerückt, ohne Motor. Am Morgen hatten wir eine Luftraumfreigabe bei FL 240. Belohnt wurden wir

mit Bildern, wie man sie sonst nur aus den kleinen Fenstern eines Airliners zu sehen bekommt. Aber hier war ich, in 7.300 Metern Höhe, in einem Segelflugzeug.

Zwischenzeitlich musste ich meine Sauerstoffversorgung von einer Nasenkanüle auf eine Maske umstellen, da diese effektiver ist. Mein Sichtfeld schränkte sich durch die gefrierende Atemluft an der Innenseite meines Cockpits langsam ein. Obwohl die Kommunikation durch die Maske recht schwierig war, fanden wir uns in FL 220 mit drei Flugzeugen zusammen, um Aufnahmen einer Segelflugzeug-Formation zu machen.

Zehn Stunden quer über Schottland

Zwei Tage Regen und einen Tagesausflug nach Edinburgh später entwickelte sich das Wetter noch einmal zu unseren Gunsten: An jenem Tag durfte ich den beeindruckendsten Flug meiner bisherigen fliegerischen Laufbahn erleben – und die umfasst immerhin 36 Jahre. In einem Flug von mehr als zehn Stunden flogen wir quer durch ganz Schottland, über Loch Ness und den Great Glenn hinweg zur Isle of Skye. Selbst ein Weiterflug bis auf die Hebriden schien im Bereich des Möglichen. Aber nach Absprache mit den anderen Mannschaften entschieden wir uns für den

Der Autor

Thomas Pflug (50) ist seit 26 Jahren Berliner Approach-Lotse, seit dem Jahr 2006 im Center Bremen. Seit seinem 14. Lebensjahr ist Segelfliegen seine Leidenschaft – passend also, dass er seit seinem Umzug nach Bremen in einem Ort namens Lilienthal wohnt. Sein Hobby betreibt er in der Airbus Segelflug-Gemeinschaft Bremen am Flugplatz Tarmstedt.



Außentemperatur -32 Grad.

Rückflug. Gekrönt wurde dieser Flug mit Bildern, die für immer im Kopf verankert sind.

Mir fällt es schwer, hier abschließende Worte zu finden. Fest steht aber, dass dieser fliegerische Urlaub zu den fantastischsten Erlebnissen gehört, von denen ich mit Sicherheit noch meinen zukünftigen Enkeln erzählen werde: „Kannst Du Dir vorstellen, dass dein Opa schon mal in 7.300 Metern Höhe quer über ganz Schottland geflogen ist, und dass ganz ohne Motor?“



Formationsflug in FL 220 – vorn der Autor in seiner LS 7.

Foto: Tim Rührenbeck