

Alltagsflucht in den goldenen Oktober

- Ein Erlebnisbericht von Wolfgang Sutter -

Um viertel vor zehn verlasse ich die Autobahn. Die DG-600M im Anhänger hinter mir wippt sanft über die Spurrillen. Mein Ziel ist Bückeberg, was jetzt rechts vor mir liegt. Es ist Freitag, der 22. Oktober. Seit sechs Uhr bin ich heute schon auf den Beinen.

Das Klingeln des Weckers übertönte heute Morgen jäh das monotone Dauerprasseln, das der starke Regen auf den Dachfenstern unseres Schlafzimmers hervorbrachte. Aber nach intensivem Wetterbriefing stand mein Entschluss bereits gestern Abend fest: ich werde ins Weserbergland fahren, zum Hangfliegen. Mit etwas Glück erwarten mich dort ein weitgehend trockener Freitag mit 20 – 30 km/h Südwestwind und ein sonniger Samstag mit ebenso kräftigem Süd. Ideale Bedingungen also für das Weser- und Wiehengebirge. Den Ith wäre ich angefahren, wenn der Wind mehr aus westlicher Richtung vorhergesagt worden wäre.

Fünfzehn Minuten Fahrzeit bleiben mir nun noch bis zum Segelfluggelände Bückeberg-Weinberg. Fünfzehn Minuten, in denen meine Zweifel wachsen, ob ich am Platz überhaupt jemanden antreffen werde, ob dort heute Flugbetrieb ist und ob ich dort heute starten kann. Schlimmenfalls würde ich nach Porta Westfalica weiterfahren. Der Verkehrslandeplatz hat geregelte Öffnungszeiten und eine Asphaltbahn, dort würde ich zur Not im Eigenstart immer in die Luft kommen. Immerhin hatte der seit Hamburg anhaltende Regen tatsächlich kurz vor Hannover endgültig aufgehört und alle Windräder entlang der Strecke bestätigten die vorhergesagte Windrichtung und –stärke.

Das Segelfluggelände Bückeberg-Weinberg liegt nördlich des Wesergebirges auf knapp 80 Meter MSL. Um zehn Uhr biege ich von der Bundesstraße ab und fahre auf den Flugplatz zu. Alle Zweifel der dreistündigen Anfahrt sind mit einem Augenblick verschwunden und machen der mir schon so vertrauten inneren Unruhe und Hektik Platz. Rund fünfzehn Segelflugzeuge stehen bereits aufgerüstet am Start und aus etlichen Hängern werden weitere Rümpfe und Tragflächen gezogen. Rasch suche ich einen Stellplatz, spreche ein paar Worte mit einheimischen Segelfliegern und Gästen und rüste die DG-600M auf. Als ich sie ans Ende der Startaufstellung schiebe, rollt gerade das Schleppflugzeug für den ersten Start des Tages vor.

Die knallrote Belanca schleppt nun schon seit zwei Stunden, als sich gegen halb eins das Seil vor mir strafft. Etwa 20 kurze Schleppe hat das Arbeitspferd der Bückeburger heute schon gemacht und beschleunigt nun mich über die matschige Graspiste bei 25 km/h Seitenwind. Nach dem Abheben trifft uns das Lee der Hallen und Bäume zum Glück nicht ganz so stark, wie ich es bei einigen der Starts heute schon mitangesehen habe. Im Querabflug gegen den frischen Wind ist der Steigwinkel recht steil und ich klinge etwa einen Kilometer neben dem Platz in 500 Meter MSL. Die rote Belanca taucht nach links weg und ich halte Kurs nach Süden. Ich muss nun durch das Lee und über den Kamm des Wesergebirges, um auf die Luv-Seite zu gelangen. Knapp 3 Kilometer Flugstrecke liegen erst einmal vor mir. Das Sinken im Lee ist stärker als erwartet und die Höhe schwindet rasch. Mit 80 Meter Luft unter dem Flugzeug springe ich über den Kamm.



Im Schlepp vor dem Kamm des Wesergebirges

Der Hangaufwind trägt sofort und ich mache 50 Meter in wenigen Sekunden. Nun kann ich mich orientieren und die ersten Eindrücke genießen. Ich drehe nach links und fliege einige Kilometer in östlicher Richtung über den mit Mischwald bewachsenen Hängen des Wesergebirges. Das Steigen ist bereits in knapp 350 Meter MSL zu Ende, aber ich kann die Höhe halten. Die Geländestruktur hier ist geprägt von einer uneinheitlichen Hangfläche, mit relativ niedriger Kammhöhe und einzelnen vorgelagerten Buckeln. Es fällt mir schwer einzuschätzen, wo hier die beste tragende Linie zu finden ist. Vor einem tiefen Einschnitt beschließe ich vorerst zu wenden und den Hang nach Westen zu fliegen. Bereits nach 8 Kilometern erreiche ich das westliche Ende des Wesergebirges. Vor mir liegt nun die Porta Westfalica. Durch diesen tiefen Einschnitt, der das Wesergebirge vom Wiehengebirge trennt, fließt die Weser. Auf der gegenüberliegenden Seite kann ich das bekannte Kaiser-Wilhelm Denkmal sehen. Die erste Skepsis, ohne Höhenreserve diesen tiefen und breiten Einschnitt zu durchfliegen, wird mir vom Anblick der über dem Denkmal segelnden Flugzeuge genommen. Ich setze zur Querung der Weser an und erreiche ohne Höhenverlust den östlichsten Hang des Wiehengebirges. Was nun vor mir liegt ist eine etwa 20 Kilometer lange, nahezu geschlossene und gut tragende Hanglinie, die ich kreislos in etwa 450 Meter MSL entlang fliege. Den Rückflug nach Westen genieße ich in vollen Zügen. Ich wähle eine niedrigere Flughöhe und damit eine deutlich schnellere Gangart. Mit Wölbklappen auf -10° kann ich knapp über Kammhöhe konstant 180 km/h fliegen.



Auf Ostkurs entlang der geschlossenen Hanglinie des Wiehengebirges

Als ich mich wieder der Porta Westfalica nähere, wird der knapp bemessene Luftraum der Aufwindzone von etlichen anderen Segelflugzeugen beansprucht, so dass ich hochziehe, um mit weniger Fahrt daran vorbei zu fliegen. Das Piepsen des FLARM geht zeitweise in einen grellen Dauerton über und die Anzeige auf meinem PDA ist überfüllt mit Punkten. Nach der erneuten Querung der Weser ostwärts geht es nun wieder vorbei an meinem Einstiegspunkt in diesen Hang. Auch der weitere Verlauf ist gekennzeichnet von einer uneinheitlicheren Hanglinie, die aber sicher trägt. Erst am östlichen Ende des Wesergebirges liegt nach Überfliegen der Schaumburg noch eine etwas längere geschlossene Hanglinie, die bequeme Höhe für den Rückflug gibt.

An diesem Freitag fliege ich die 45 Kilometer des Weser- und Wiehengebirges noch mehrfach auf und ab und kann mich gar nicht satt sehen an dem Leuchten der herbstlichen Wälder auf den Hängen im blassen Sonnenlicht. Zehn Minuten vor Sonnenuntergang lande ich erfüllt auf dem Flugplatz.

Der nächste Tag beginnt für mich mit einem guten Frühstück in der Morgendämmerung. Wie vorhergesagt weht ein frischer Südwind und vereinzelt werden zarte Lenticularis von der aufgehenden Sonne am klaren Himmel angestrahlt. Um halb neun ist die DG-600M aufgerüstet und steht an vierter Stelle in der Startreihe. Um halb zehn katapultiert mich die Bückeburger Winde am Kunststoffseil auf gut 500 Meter MSL. Der Flug durchs Lee verläuft heute viel ruhiger als gestern und bequem erreiche ich die Luv-Seite. Heute will ich einen Einstieg in die Welle probieren, aber vorher erkunde ich die Windverhältnisse im Hangflug. Ich

drehe nach rechts und fliege an der Porta Westfalica vorbei bis an den westlichen Rand des Wiehengebirges. Danach im schnellen Gleitflug zurück nach Osten. Ich will zur Schaumburg, denn von dort soll der Einstieg in die Welle am aussichtsreichsten sein. Der Wind ist noch nicht so stark wie gestern und nach der Querung der Weser ostwärts wird der Aufwind schwächer. Ich zögere einen Augenblick, ob ich mir nicht ein wenig mehr Zeit lassen sollte, da sehe ein Stück vor mir etwas tiefer einen Einsitzer entschlossen nach Osten fliegen.

Wenn der jetzt weiß was er macht, dann kann ich was lernen, denke ich und gehe hinterher. Zehn Kilometer weiter haben wir schon einiges an Höhe verloren und finden keine tragende Linie mehr. Im gestreckten Gleitflug kurvt das Flugzeug vor mir überraschend um die Kuppe unter der Schaumburg und setzt auf einem plötzlich auftauchenden, perfekten 30 Meter breiten und 300 Meter langen Grasstreifen auf. Er wusste also was er machte, aber ein so frühes Ende dieses aussichtsreichen Flugtages war nicht das, was ich mir erhofft hatte. Meine Optionen sind zum Glück etwas vielseitiger. Ich zünde den Rotax-Motor und überfliege im Steigflug den gerade ausgestiegenen Piloten. Meinen schon anvisierten Landeacker kann ich getrost wieder aus den Augen lassen.

Nach einem kurzen Steigflug ist der Motor auch schon wieder im Rumpf verstaut und ich gehe an den Hang. Ich will die Welle unbedingt vom Hang aus erfliegen. Nach etlichen Achten hat der Wind zugenommen, und ich erreiche etwa 650 Meter MSL.



Am Hang oberhalb der Schaumburg

Genau gegen den Wind fliegt die DG-600M jetzt vom Hang weg. Vor mir schlängelt sich die Weser durch die längst abgeernteten Felder. Nach drei Kilometern bin ich nur 100 Meter tiefer als mit einem Mal alle Turbulenz des windigen Tages wie ausgelöscht ist – ein immer wieder faszinierendes und untrügliches Zeichen für die Welle. Die Nadel des Varios klettert bedächtig in den positiven Bereich. Sofort nehme ich die gesamte Fahrt heraus und setze die Wölbklappen auf +5°. Mit vorsichtigen Ovalen und luvseitigen Schleifen versuche ich das Aufwindfeld zu erkunden. Es ist zwar schwach aber erstaunlich groß in seiner Ausdehnung. Die Flugspur auf der Anzeige meines PDA zeigt mir durch unterschiedliche Farbgebung die Bereiche des besten Steigens. Problemlos kann ich sie trotz des Windversatzes immer wieder durchfliegen. Mit weniger als einem Meter pro Sekunde geht es auf die Reise in die Höhe. Der Aufstieg dauert ewig. In 2200 Metern nimmt das Steigen allmählich zu und erreicht Werte bis knapp zwei Meter pro Sekunde. In den Alpen würde ich solch eine Welle auf einem Streckenflug achtlos stehen lassen, aber hier und jetzt ist dieses Geschenk des Himmels ein Hochgenuss.

Während ich langsam steige, breitet sich unter mir das Weserbergland in seiner Gänze aus. Bis jetzt habe ich nur von Kammhöhe herabblicken können, aber nun erkenne ich von der flachen Herbstsonne konturiert jeden Höhenzug, im Osten den Harz mit dem Brocken, nach Norden Hannover und das Steinhuder Meer. Nach Süden könnte ich die Röhn sehen, wäre sie nicht von einer Wolkenschicht überzogen. In FL 100 verlasse ich die Welle und fliege nach Südosten am Ith vorbei. Der Höhenwind hat auf knapp 70 km/h zugenommen. Nach einem weiteren Aufstieg bis auf FL 100 sind bereits viereinhalb Flugstunden vergangen und das wärmende Sonnenlicht ist mittlerweile von einer geschlossenen Wolkenschicht abgeschirmt.

Ich beschließe, langsam zurückzufliegen und den Tag mit ein paar Runden am Hang abzuschließen. Auf dem Weg dorthin lasse ich es mir nicht nehmen, noch ein paar kurze Steigflüge in weiteren Wellen zu machen und überblicke auf ganzer Länge die bizarre Falte, welche die Schollentektonik hier am Rande der norddeutschen Tiefebene aufgeschoben hat, und die man heute so genussvoll im Hangflug entlang segeln kann. Schließlich fliege ich im schnellen Gleitflug das westliche Ende des Wiehengebirges an. Dort tauche ich wieder in das ruppige Aufwindband der Hanglinie ein, die wie ein riesiger, mit Laub bedeckter Wurm vor mir in der ansonsten flachen Landschaft liegt, und ziehe an bunt gefärbten Hängen vorbei. Die 45 Kilometer zurück zur Schaumburg, meinem Einstiegspunkt in die Welle, dauern keine 20 Minuten. Nach einigen Runden am Hang treffe ich etwa zehn Kilometer westlich der Porta Westfalica den ersten Regen an. Es ist mittlerweile zehn nach vier und ich kehre um, um das Flugzeug möglichst noch trocken abrüsten zu können. Fast sieben Flugstunden liegen heute hinter mir.



Sanfter Aufstieg in der Welle

Als ich den Rumpf in den Hänger schiebe, setzt der erste Regen am Platz ein. Die DG-600M ist zwar ungewaschen aber trocken verstaubt. Meine Anspannung weicht dem glücklichen Gefühl, das Wetterfenster der vergangenen zwei Tage bestmöglich genutzt zu haben. Mein ganzer Dank gilt in diesem Moment den Bückeburger Segelfliegern, die mir so unkompliziert zur Erkundung ihres Reviers verholfen haben. Bei leichtem Regen helfe ich noch einige später gelandete Segelflugzeuge abzurüsten.

Gegen halb sieben fahre ich wieder auf die Autobahn auf. Bückeburg liegt jetzt links hinter mir, und mir bleiben drei Stunden Fahrt durch den Dauerregen. Genug Zeit also, die Eindrücke der letzten zwölf spätherbstlichen Flugstunden zu verarbeiten und den Erinnerungen an eine erlebnisreiche Flugsaison nachzuhängen.