



Die Luftsportgemeinschaft Hersbruck zählt 25 aktive Segelflieger

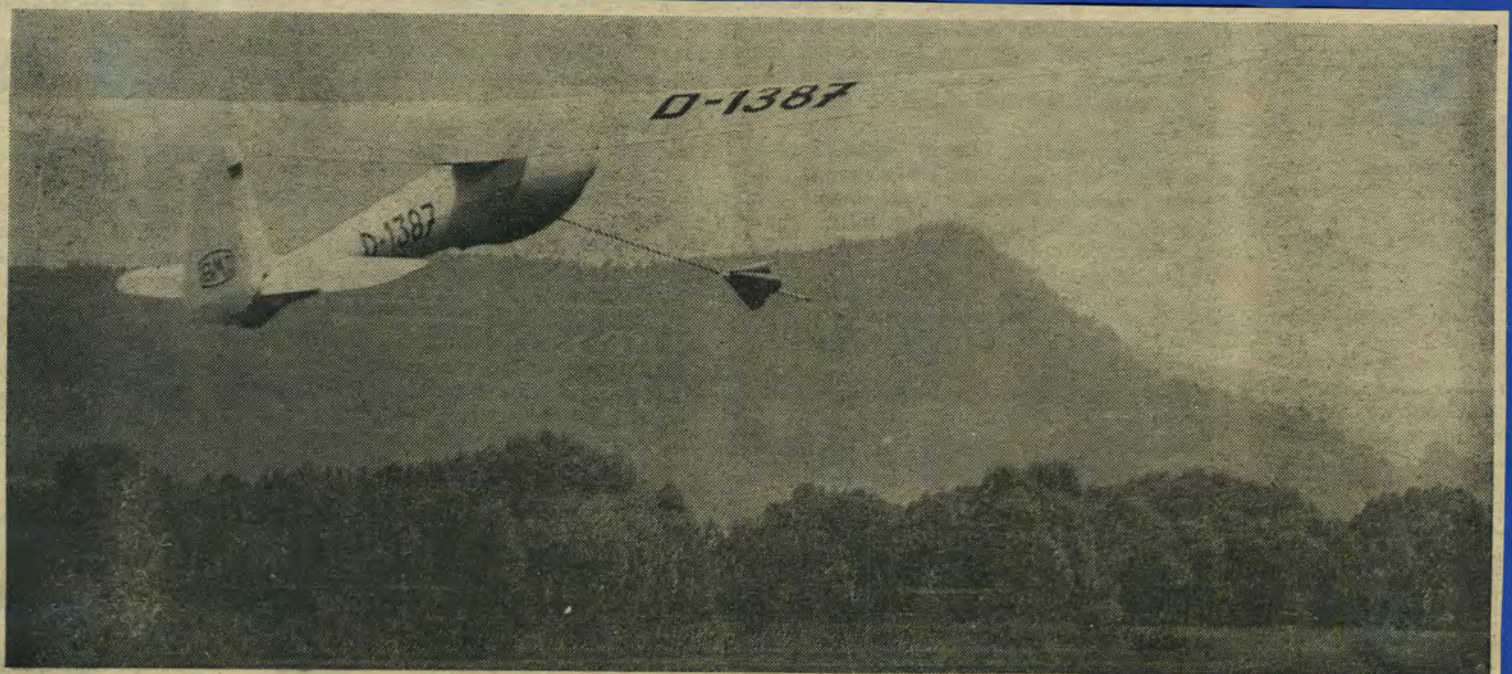
## Urlaub in den Wolken

Ohne Motorkraft machen sich die Hersbrucker die Erde untertan – Kein sehr teurer Sport – Zur Zeit besitzt der Verein drei Flugzeuge – Sorgen wegen des Fluggeländes



Die Motorwinde: mit ihr werden die Segelflugzeuge hochgezogen.

Bilder: Greiner



Die „Olympia-Meise“, auf den Namen „Ute“ getauft, wird von der Motorwinde in den Himmel getragen. Im Hintergrund der Hohenstädter Fels.

HERSBRUCK (91). Die Perspektive, die Glimmer im Land der Zwerge hatte, ist nichts gegen den Blick, den die Mitglieder der Luftsportgemeinschaft Hersbruck e. V. in ihren Segelflugzeugen haben, wenn sie — getragen von einer leichten Brise — über ihrem Heimatlandkreis schweben: riesige Waldgebiete wechseln sich ab mit Wiesen und Feldern, die aus einer Höhe von 500 bis 600 Meter wie kleine bunte Kästchen wirken. Wie Spielzeuge bewegen sich Kraftfahrzeuge und Menschen durch die Straßen; nur die Türme der Kirchen grüßen majestätisch herauf.

Die Mitglieder dieses Hersbrucker Vereins haben sich einen Sport zu ihrem Hobby gewählt, wie er schöner gar nicht mehr sein kann. Dort oben, einen halben Kilometer über der Erde, sind sie ganz allein mit sich und der Welt. Nichts stört das Idyll; nur ab und zu versuchen einige Vögel, mit dem „großen Bruder“ Schritt zu halten. In einer Geschwindigkeit bis zu 200 km/h durchschneidet das Segelflugzeug die Luft — die Piloten machen sich die Erde untertan. Kein Wunder, wenn Kuno Mederer, 2. Vorstand des Vereins, meint: „Ich bin im Sommer fast an jedem Sonntag auf dem Flugfeld!“

Die „HZ“ ist mitgeflogen. Im „Hopfenvogel“, so ist das zweiseitige Flugzeug vom Typ „Specht“ getauft, findet ein zweiter Passagier bequem Platz — wenn er weiß, wo er seine langen Beine ausstrecken soll. Von schnellen Helfern wird man angeschnallt. Der Mann auf dem Kontrollturm gibt Maschine und Passagiere dem Mann auf der Motorwinde durch; dann geht es los. Das Seil ist straff gespannt und — schon rumpelt das Flugzeug los. Einige Holperer über die Grasnarbe, und plötzlich hört das Rumpeln auf — wir schweben.

Bei 300 Metern über dem Erdboden angekommen, klinkt Pilot Mederer aus. Die Sonne brennt durch die Plexiglasscheibe. Es wird ganz schön warm in dem Vogel. Der landläufigen Meinung, in einem Segelflugzeug herrsche absolute Ruhe, muß aber widersprochen werden: die Windgeräusche, die sich aus dem Luftwiderstand ergeben, sind so laut wie die Fahrgeräusche in einem Auto, das mit 60 „Sachen“ über die Landstraße fährt. An diesem sonnen erfüllten Sonntag vormittag werden die thermischen Luftschichten deutlich: einmal sackt der „Specht“ mehrere Meter in ein Luftloch, das andere Mal wird er vom Wind in die Höhe getragen.

Kuno Mederer sucht einen Aufwind. Deshalb fängt er zu kurven an. In enger Steilkurve zieht der Segler seine Bahn, während der Laie das Gefühl hat, als stehe die Erdoberfläche plötzlich fast senkrecht neben dem Flugzeug. Die Kurverei hat einen Sinn: der Pilot hat einen sogenannten „Bart“ erwischt, eine Luftströmung mit stark steigender Tendenz, die das Flugzeug nach oben reißt. Solche thermischen Aufwinde bilden sich über einer stark sonnenbestrahlten Fläche, die Wärme gespeichert hat und die Luft stark anwärmt. Da warme Luft das Bestreben hat, schnell auf-

zusteigen, kann ein erfahrener Pilot diesen „Bart“ für seine Zwecke nutzen. Solche Aufwinde reichen in große Höhen. Weitere Aufwinde nutzen die Segelflieger an Wolkenrändern. So erzielen sie nicht nur Höhen bis zu 12 000 Meter (Rekord), sondern auch Flugweiten, die über Hunderte von Kilometern reichen.

An diesem Tag, an dem die „HZ“ Gast sein darf, ist die Thermik allerdings nicht günstig. So fällt der Höhenmesser- oder Variometer — wie er in der Fachsprache heißt — ständig. Hers-

bruck, Ellenbach, Hap-purg, Hohenstadt und Kleinviehberg sind die Stationen der kurzen 20minütigen Reise. Als der Höhenmesser nur noch 150 Meter anzeigt, ist es Zeit für den Piloten, sich langsam auf die Landung vorzubereiten. Über Hersbruck „pirscht“ sich Kuno Mederer an den Landeplatz heran. Das Segelflugzeug stellt sich schräg zur Flugrichtung, um mehr Luftwiderstand zu bieten und dadurch an Geschwindigkeit zu verlieren. Trotz des heftigen Seitenwindes hat Kuno Mederer das Flugzeug sicher in der Hand. Der Horizont bleibt zu jeder Sekunde waagrecht. Schon ist der Platz erreicht. Und dann rumpelt es — die Erde hat uns wieder!



Direktor Kahlmeyer am „Kontrollturm“ auf dem Segelfluggelände der Hersbrucker Luftsportgemeinschaft. Am Feldtelefon gibt er die Start-erlaubnis durch. Im Hintergrund zwei Flugzeuge der Hersbrucker.

1967: 300 Std. in der Luft

Etwa 26 Hersbrucker betreiben in der Luftsportgemeinschaft aktiven Segelflugsport. In diesem Jahr schafften sie bei 945 Starts eine Gesamtflugzeit von 289 Stunden und 21 Minuten. Bis Ende der Saison

werden die Hersbrucker die 300 Stunden schon noch voll bringen. Bei Überlandflügen in diesem Jahr wurde eine Gesamtstrecke von 500 km erreicht — eine imposante Leistung, wenn Kuno Mederer auch davon spricht, daß die Hersbrucker im Vergleich zu anderen Segelfliegerclubs noch viel aufzuholen haben.

Der Verein in Hersbruck ist auch noch jung. Er wurde 1950 gegründet und ging aus der vorher bestehenden Modellfluggruppe Hersbruck hervor. Vor dem zweiten Weltkrieg hatte in Hersbruck eine Ortsgruppe des Deutschen Luftsportverbandes bestanden, die 1930 gegründet worden war. Damals hatte man in Hersbruck fünf Segelflugzeuge gebaut; drei davon waren sogenannte „Schulgleiter“, im Eigenbau entstan-

dene offene Flugzeuggebilde, die später verkleidet wurden. Diese „Schwachwindsegler“ steigen bei leichten Winden in bescheidene Höhen.

Nach dem Krieg trafen sich die Hersbrucker Segelfluggpioniere auf der Wasserkuppe mit anderen Gleichgesinnten, wo Konstruktionen angeboten wurden. Eine Firma aus München entwickelte den Doppelsitzer „Mü 13-E“. Die Hersbrucker bauten sich den Vogel in Lizenz; das Rumpfrogerüst, die Tragflügelrippen und das Leitwerk wurden selber gebaut. Nur — mit dem Bauen wurden die Hersbrucker nie fertig. So fertigte man einen Schulgleiter, der per Gummiseilstart von einem Parkplatz herausgeschnalzt wurde und Flugzeiten von maximal 60 Sekunden erreichte. „Das konnte natürlich nicht befriedigen“, meint Kuno Mederer heute mit einem leichten Schmunzeln.

Die Hersbrucker flogen dann gastweise auf einem Neumarkter Gelände mit. Aber auch hier erreichten sie mit ihrem Segler nur Zeiten bis zu drei Minuten. Auch die Flügelfestigkeit ließ zu wünschen übrig („Da haben wir öfters die Hosen vollgehäbt“). Im Tausch mit der Münchner Firma bekamen die Hersbrucker dann für den „Mü 13-E“-Rest einen kompletten Stahlrohrumpf mit Steuerteilen für den „Specht“, der von den Hersbruckern dann selbst zusammengebaut wurde und im September 1954 seinen Jungfernflug machte. Da der Hopfenpflanzerverband die Patenschaft für das Flugzeug übernommen hatte, taufte man es auf den Namen „Hopfenvogel“. „Mit diesem Flugzeug haben wir einen guten Griff gemacht!“, meint Kuno Mederer. Der Segler verursachte 5000 DM an Eigenkosten. Ein vergleichbares Flugzeug fertig geliefert hätte das Doppelte gekostet. Durch Spenden, Sammlungen,

Einnahmen aus Passagierflügen und Anteilscheiden wurden die vorgestreckten Gelder wieder hereingebracht.

Drei Jahre später bauten die Hersbrucker ein weiteres Flugzeug: die „Meise“, eine Vorkriegskonstruktion, die 1940 bei den Olympischen Spielen — die bekanntlich nie stattfanden — den Segelflug im olympischen Programm populär machen sollte. Das Flugzeug erhielt den Namen „Ute“, benannt nach der Tochter des Ehrenvorsitzenden Hans Keller. Auch hier tauschten die Hersbrucker: einen kompletten Satz von Flugzeugbeschlägen gegen einen Holzrumpf, den ein Neumarkter Schreiner — selbst passionierter Flieger — herstellte.

Der Einsatz und die Arbeit zahlten sich langsam aus. Nachdem man erst noch zu benachbarten Gruppen in Neumarkt und Allersberg ausgewichen war, erhielt die Hersbrucker Luftsportgemeinschaft dann ein Gelände bei Traunfeld, ein 1000 Meter langes Stück von der geplanten Autobahnstraße, das die Hersbrucker von der Autobahnverwaltung pachten konnten. Drei Sommer lang frönte man mit einer inzwischen gebauten Schleppwinde dem Segelflugsport, bis die Autobahn weitergebaut wurde und man sich 1965 nach einem anderen Gelände umsehen mußte, das dann vor den Toren Hersbrucks gefunden wurde.

1966 konnte das dritte und vorerst letzte Segelflugzeug der Luftsportgemeinschaft getauft werden: eine „K 8“ mit dem Namen „Paul Seidl“, zum Gedenken an einen Fluglehrer, der in Hersbruck gewirkt hatte und 1937 mit einem „Grunau-Baby“ tödlich abgestürzt war. Zwei Jahre Arbeit steckten in diesem Segler, der 8000 DM verschlang.

Etwa achtzig Mitglieder zählt heute die Hersbrucker Luftsportgemeinschaft mit 1. Vorstand Kurt Raubenbusch, 2. Vorstand Kuno Mederer und Schriftführer und Kassier Direktor Kahlmeyer an der Spitze. Mit dem Segelflugreferenten Rudi Bogner und Kuno Mederer haben die Hersbrucker auch zwei bestellte Fluglehrer in ihren Reihen. „Ja, und die beiden Werkstattleiter Fritz Lutz und Werner Spiegl sowie „Schirmmeister“ Klaus Kupke dürfen bei der Aufzählung nicht vergessen werden“, weist Kuno Mederer auf die beiden „Heinzelmännchen“ des Vereins hin.

Übrigens ist der Segelflugsport nicht unbedingt teuer; da verschlingen andere Sportarten schon mehr Gelder. Ein längerer Flug kostet sechs DM (zum Vergleich: auf Burg Feuerstein werden für dieselbe Zeit 25 DM

► verlangt), das „Fluggeld“ ist nach der Dauer des Fluges gestaffelt. Kein teureres Unterfangen, wenn man bedenkt, was man dafür alles an Eindrücken einhandeln kann.

Das Silberne Leistungsabzeichen ist das erstrebte Ziel vieler Hersbrucker Segelflieger. Verlangt werden dafür ein Überlandflug von 50 km, ein Dauerflug von fünf Stunden und eine Startüberhöhung von 1000 Metern. In diesem Jahr konnten drei Mitglieder diese Leistungen bringen. Die „alten Hasen“ unter den Hersbruckern allerdings tragen sich schon mit dem Gedanken, an einen Dreiecksflug von 300 km Länge heranzugehen. Übrigens — die größte Höhe erreichte Kuno Mederer mit 2600 Meter über Grund!

Die manuelle Beherrschung des Flugzeuges — auch bei außergewöhnlichen Flugzuständen — und eine richtige taktische Einteilung des Fluges sind Grundvoraussetzungen. Man kann eine Geschwindigkeit bis zu 200 km/h erreichen; eine Unterschreitung der Mindestfluggeschwindigkeit von 60 km/h wird allerdings gefährlich. 95 Prozent aller Flüge bleiben „Platzrunden“ — die thermischen Aufwinde sind nicht übermäßig gesät.

Der Urlaub in den Wolken — für die Aktiven



Hersbruck aus der Luft: die Bahnlinie Hohenstadt—Hersbruck r. d. Pegnitz und die B 14 (im Vordergrund) führen in die Stadt. Links im Bild der Rosengarten, in der Mitte die katholische Kirche und der Friedhof, im Hintergrund der Stadtkern. (Luftbild: Udo Greiner. Freigegeben durch die Regierung von Mittelfranken unter der Nummer GS 3510/14)

der Hersbrucker Luftsportgemeinschaft wird er Sonntag für Sonntag zur Wirklichkeit. Kritisch wird die Situation erst werden, wenn sich die Großkraftwerk Franken AG für einen Stausee bei Hersbruck entscheiden sollte. Dann müßten die Segelflieger sich wieder nach einem anderen Gelände umsehen. Doch bis dahin können die Hersbrucker noch viele Runden drehen . . .

Bereits jetzt weist die Luftsportgemeinschaft Hersbruck auf den Kirchweihsonntag, 15. Oktober, hin, an dem sie einen „Tag der offenen Tür“ veranstaltet. Zu diesem Tag haben die Hersbrucker Flieger einen „Fieseler Storch“ als Schleppflugzeug gechartert, der auch Rundflüge erlaubt an denen die Hersbrucker — auch im Segelflugzeug — teilnehmen können.