

6. Treffen der V-Leitwerkler

Wetterkapriolen in Vielbrunn im Odenwald

VON KLAUS BURKHARD

FOTOS: KLAUS BURKHARD, RALF HEINISCH

Endlich ist es wieder soweit, die VL-Szene hat sich erneut zusammengefunden. Diesmal in Vielbrunn, einem schmucken Örtchen im Naturpark Bergstraße-Odenwald. Gastgeber war der FSC-Mümlingtal, ein kleiner aber aktiver Club, bei dem man sich willkommen fühlt. Mit einem Flugplatzrestaurant, wo einem schon beim Studium der Speisekarte das Wasser im Mund zusammenläuft.



Streckenflüge in den Spessart, in die Rhön, den Thüringer Wald, die Schwäbische Alb, den Schwarzwald und den Pfälzer Wald liegen durchaus im Bereich des Möglichen. Selbst eine Umrundung des Frankfurter Luftraums über Spessart, Taunus, Pfälzer Wald und zurück über Bergstraße und Odenwald sind machbar. Und das nicht nur für Plastikflieger. Meine Fantasie kennt wieder einmal keine Grenzen.

Zum Auftakt sieht es dann auch ganz so aus, als ob Petrus den V-Leitwerklern für die nächsten Tage wohlgesonnen sei. Während der Fußgänger-Wetterbericht des lokalen Radiosenders FFH für die nächsten Tage fast wolkenlosen Himmel bei Temperaturen von 26-30°C und nur geringem Schauerrisiko verkündet, wird die weitere Wetterentwicklung von der Vielbrunner Wetterstation des DWD nur „schlecht geredet“. Pfui, ihr solltet euch was schämen. Als „Lokalpatriot“ glaube ich natürlich den Wetterprognosen von Radio-FFH, schließlich brauchen die sich in Bad Vilbel nur mal aus dem Funkhausfenster zu lehnen und schon können sie die lokalen Wetterentwicklungen richtig einschätzen. Muss ja zutreffen.

Die Sonne scheint... oder?

Um 06:00 Uhr des ersten Tages wecken mich bereits Sonnenstrahlen, die mir durch die Dachluke meines Campers in die Augen scheinen. Hammerwetter, toll! Also schnellstens aus der Koje und als Erster unter die

Dusche. Ich bin putzmunter, voller Tatendrang. Eine Tasse Kaffee bringt meine Lebensgeister flugs auf Touren. Mit einer Schale meines ganz speziellen „Segelfliegermüslis“ fülle ich im Schnellverfahren die Eiweiß- und Vitaminedeps meines Streckenfliegerkörpers auf. Dann geht's an den Aufbau meiner SB 5. Auf dem Campingplatz herrscht friedliche Stille, die nur von ein paar rücksichtslosen Schnarchern aus den umliegenden Zelten unterbrochen wird.

Als die ersten „Frühaufsteher“ dann augenzwinkernd wie blinde Maulwürfe aus den Zelten lauern und nach einem unklaren „Moin, schon auf“ vorsichtig die frische Morgenluft schnuppern, sitze ich bereits mit meiner zweite Tasse Kaffee in der Sonne vor dem Camper.

Meine neue Kameraverkleidung ist gerade noch rechtzeitig zum Treffen fertig geworden. Verwirbelungen im Bereich der Düse sollten damit nicht mehr auftreten, so dass ich jetzt auch mal mit installierter Kamera auf Strecke gehen kann. Doch zuerst will ich ein Gruppenbild von allen Fliegern schießen. Am Windenseil, nach hinten unten durch das V. Siebzehn V-Leitwerkler hatten sich mit ihren Orchideen bei Ralf Heinisch angemeldet. Gibt ein tolles Titelbild für „segelfliegen“, ist doch klar. Auch, wenn letztendlich dann doch nur 13 erschienen sind. Na gut, eigentlich ja auch



nur zwölf. Der 13. war ein Überraschungsgast, von dem bis zu seinem Eintreffen am Samstag noch niemand etwas wusste. Dafür zog er dann aber auch das gesamte Flugplatzinteresse sofort auf sich, als er seine „Kiste“ öffnete und seinen Flieger auspackte. Doch dazu später mehr.

Am Start stehen jetzt sechs SB5en, drei Salti (oder doch Saltos?), eine Standard Austria, eine Elfe AN66 sowie ein ganz besonderes Schmuckstück, eine Ka 3. Während alles durch die Gegend rennt und Gruppenfotos schießt, mache ich mich fertig zum ersten Windenstart für mein Superfoto durch das V. Hochformat, Titelbild. Zwischenzeitlich hat sich der anfangs wolkenlos blaue Himmel ziemlich zugezogen. Der Wind bläst mit 25-30 km/h stramm aus Ost. Extremes Vorhalten nach Links ist angesagt. So wird's wahrscheinlich dann wohl doch nichts mit dem Titelbild. Bis die Gruppe endlich zwischen meinem V-Leitwerk erscheint, bin

ich bereits viel zu hoch. Das sehe ich allerdings erst am Abend beim Herunterladen der Bilder auf den Rechner. Platzrunde, Landung, Kameraumbau auf Querformat, zweiter Versuch. Die Bewölkung hat sich weiter verdichtet, die Basis liegt bei 700 m über dem Platz. Der Fußgänger-Wetterbericht scheint damit ganz gewaltig daneben zu liegen, ich bin enttäuscht. Vielleicht sollten die Kerle in Bad Vilbel einfach mal aus dem Fenster schauen.

Niedrige Basis, dichte Bewölkung, strammer Wind

Der zweite Schlepp verläuft am Anfang viel zu langsam. Ich kann nicht genügend vorhalten und werde stark nach Westen versetzt. „Links vorhalten, liiinks, liiinks, noch mehr links“. Die Fahrt nimmt endlich zu und ich kann den Aufforderungen des Flugleiters Folge leisten. Kurz darauf fliegt mit einem lauten „peng“ das Seil bereits aus der Kupplung. Der Höhenmesser zeigt schlappe 250 m. Klar, dass auch diese Bilder wieder nichts geworden sind. Die Startstelle war mit Sicherheit die ganze Zeit aus meinem Fokus. Aber wenigstens zeigt das Vario schon mal in die richtige Richtung, wenn auch nur mit einem halben Meter. Über der Halle finde ich das Zentrum und ab geht's Richtung Wolke. Unter mir kommt plötzlich Leben in die Gruppe. Mein Steigen wurde registriert, jetzt will jeder so schnell wie möglich in die Luft. Ich erreiche den vertikalen Sicherheitsabstand zur über mir liegenden Wolkenstraße und fliege nach Nordosten ab. Kurze Zeit später bin ich über Obernburg am Main und freue mich über die hinzugewonnene Arbeitshöhe. Die Basis ist hier zwar nur unbedeutend höher, doch das Maintal liegt gut 300 m tiefer als der Flugplatz Vielbrunn. Etwas mehr Luft unter der Sitzschale wirkt einfach sehr beruhigend. Weiter geht es über den Südzipfel des Spessarts bis in die Nähe von Wertheim. Ein paar Kilometer weiter östlich ist Würzburg zu sehen. Hier drehe ich vorsichtshalber um, denn Würzburg ist im Moment bei mir negativ besetzt. Vor zwei Wochen bin ich dort bei bestem Streckenwetter vom Himmel gefallen. Aber nicht in Würzburg-Schenkenturm, sondern in Hettstadt. Schöner kleiner Platz, nette Leute, gute Kneipe. Allerdings ein Platz mit einem

kleinen Haken. Reiner Motorfliegerplatz. Keine Winde, kein F-Schlepp, noch nicht mal eine Platzzulassung für F-Schlepp um „unschuldig gestrandete“ Streckenflieger erneut ihrem Element zuzuführen. So was sollte es nicht geben, nicht geben dürfen. Müsste per Gesetz bei Strafe verboten sein. Und dann sind zu allem Überfluss auch noch drei Segler unter einer fetten, grauen Wolke aufgetaucht. Gute 2000 m hoch. Frust pur. Also dann doch lieber wieder zurück zum Ausgangsort, bevor mich hier das Schicksal einer Außenlandung im fränkischen Outback ein zweites Mal ereilt. Zurück in Vielbrunn treffe ich überall auf V-Leitwerkler. Muss irgendwo ein Nest sein. Auch am Samstag entwickelt sich das Wetter wie am Tag zuvor. Niedrige Basis, dichte Bewölkung und strammer Wind aus Ost. Radio FFH verbreitet wieder einmal falsche „Gutwettergerüchte“. Aber vielleicht muss ich auch einfach nur mal meine rosa Fliegerbrille ablegen. Ich höre einfach nicht mehr hin. Nach Norden und Nordwesten sieht es besser aus. Blödsinnigerweise liegt dort aber Frankfurt. Luftraum Charlie mit seinem höhenkastrierten Deckel von sage und schreibe „nix für Streckenflieger“. Also lasse ich mir erst mal Zeit, trinke noch einen Kaffee und nutze die Zeit, mit den V-Kollegen zu plauschen und zu fachsimpeln.

Es gibt was zu sehen – am Boden

Auf dem Abstellplatz vor dem Tower steht neben zwei SB 5en und einem Salto auch die wunderschön restaurierte Ka 3 von Ralf-Henning Glomb vom Landsberger Segelflugverein Geratshof. Es ist immer wieder schön, sich diesen liebevoll und einmalig restaurierten Oldtimer in allen Details anzuschauen. Hat ein Modellflieger gemacht, weil er einfach auch mal ein „richtiges“

Flugzeug überholen wollte. Und dann kommt einer um die Ecke mit einer großen Holzkiste auf dem Buckel. Stellt ohne was zu sagen die Kiste neben die Ka 3 und öffnet den Deckel. Ohh! Den Umstehenden fallen fast die Augen aus. Die gleiche Ka 3, nur noch nicht ganz ausgewachsen. Johannes Vannahme, Modellflieger aus Leichlingen, hat die Ka 3 im Maßstab 1:4 in allen Einzelheiten nachgebaut. In mühevoller Kleinarbeit, originalgetreu bis ins letzte Detail. Intensive Bauzeit von über einem Jahr. Maße, Skizzen und Fotos hatte er immer vom Halter des Originals bekommen. Ich bin von dem Ding dermaßen begeistert, dass ich darüber das Fliegen vergesse. Und irgendwann ist es dann auch zu spät, ich rüste wieder ab. Aber sicherlich habe ich heute nichts versäumt, denn das Wetter hat sich nicht wirklich gebessert.

Für Sonntag sind die Wetterprognosen schon mal gar nicht gut. In der Nacht regnet es und selbst die Wetterfritzen bei Radio-FFH scheinen draußen gewesen zu sein und passen ihre Wetterversprechungen dem aktuellen Wettergeschehen an. Die ersten reisen ab. Die, die es nicht ganz so weit nach Hause haben, bleiben noch. Gegen 10:00 Uhr ändert sich das Wetter entgegen der Vorhersagen und wir entscheiden uns kurzfristig nochmals zum Aufbau. Wir werden belohnt mit einem schönen Abschlussflug. Wie immer, so ging auch das diesjährige VL-Treffen wieder zu schnell vorüber. Aber schon in einem Jahr treffen wir uns wieder und hoffentlich finden auch wieder ein paar neue VL-Enthusiasten den Weg zu uns. Wann und wo, das ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen. Bewerbungen für die Ausrichtung „VL-Treffen 2009“ bitte an: Ralf.Heinisch@versanet.de oder an den Autor unter mail@kburkhard.de.



Original Ka 3 von Ralf-Henning Glomb und Scale-Nachbau von Johannes Vannahme aus Leichlingen.