

# Hornberger-Holzweg

## Streckenflug-Lehrgang mit Uli Schwenk

VON KLAUS BURKHARD

Die Flugsaison 2009 hat gerade erst begonnen, als ich per Zufall über eine Ausschreibung der Segelflugschule Hornberg stolpere. In der Rubrik „Überlandflug-Lehrgänge 2009“ werden drei Lehrgänge der besonderen Art angepriesen, die sofort mein Interesse wecken.

U i, das würd' mich dann schon reizen. Vom Vize persönlich trainiert zu werden, das wär's. Doch im dritten Absatz kommt auch schon die Ernüchterung. Sofern man mit eigenem Flugzeug teilnehmen möchte, sollte dieses einen Index von 96 – 110 aufweisen. „Aha, Blaschdigfliegerle moined die Schwobä also“. Meine kurzfristig aufgeflammte Begeisterung, vom Meister persönlich trainiert zu werden, wird mit brachialer Gewalt zerschmettert. Warum nur glaubt die ganze Welt, man könne die Platzgrenze nur mit Hilfe von 350 Kilo Plastik unterm Hintern verlassen um auf Strecke zu gehen? Haben die denn alle schon vergessen, dass in alten Zeiten das Basismaterial für Segelflugzeuge noch in heimischen Wäldern herangewachsen und nicht etwa der Giftküche der chemischen Industrie entsprungen ist? Und aus heimischem Holz wurden bereits Hochleistungssegelflugzeuge wie z. B. meine SB 5 gebaut, mit der man sogar schon Streckenflüge durchgeführt hat! War nicht gerade mein Freund Martin Müller als einer der letzten Teilnehmer bei Baron

Hilton? Und womit hat er das geschafft? Nein, nicht mit Plastik, sondern mit Holz. Mit einer 40 Jahre alten SB 5, die sein Vater Günter noch mit eigenen Händen aus dem Vollen geschnitzt hat – ja, aus Holz. Ist doch einfach nicht zu fassen. Ein Mausclick und schon bin ich wieder weg. Das habt ihr nun davon, Ignoranten, schwäbische.

Doch am nächsten Tag bin ich schon wieder auf der Seite. Vielleicht hab' ich mich ja beim Index auch verlesen. Hab' ich aber nicht, hat tatsächlich dort gestanden. Mit Holz an einem Streckenflug-Lehrgang teilzunehmen ist so gut wie aussichtslos. Lehrgänge dieser Art sind Plastikfliegern vorbehalten. Warum kann es denn nicht auch mal einen Lehrgang für die Holzfraktion geben? Zweimal hatte ich bereits mit meiner SB 5 an einem Streckenlehrgang teilgenommen und zweimal war ich der geduldete Lehrgangs-Exot. Wie viele Strecken werden wohl jede Woche zum OLC hochgeladen, die mit Holz geflogen worden sind? Keine Ahnung, aber es sind viele. Und verstecken brauchen sich die Kameraden damit auch nicht. Unter den vielen Holzpiloteuren gibt es sicherlich auch ein paar, die gerne mal an einem solchen Lehrgang teilnehmen würden. Also schreib ich eine Mail an die Hornberger und frage treudoof und bescheiden an, ob man nicht zur Abwechslung auch mal eine „Holzgruppe“ in den Lehrgang integrieren könnte. Obwohl – die Reak-

tion auf meine Anfrage kann ich mir schon denken: „Midäme Holzfliegerle anäme Schdräggefluglehrgang midmache. So än saudumme Vorschlag het sich bis heid no koiner zmache draut. Där schbinnd komblädd der Odewälder.“

Drei Tage später erhalte ich Post vom Hornberg. Zu meiner großen Überraschung lässt mich Iris wissen, „dass man den Vorschlag positiv aufgenommen habe und nach einem geeigneten Trainer suche“. Aha, nix Uli Schwenk. Mit so was gibt der Meister sich dann doch nicht ab – war ja auch nicht anders zu erwarten. Aber wenigstens denkt man schon mal drüber nach.

Zwei Tage vor Lehrgangsbeginn stehen Kaz, Bergfalke und SB 5 auf der Meldeliste, mehr nicht. Die Holzfraktion hat mich im Stich gelassen. Ich überlege, ob ich trotzdem fahren soll. Mit dem Hänger am Haken keucht mein Ducato im ersten Gang den „Pass“ zum Hornberg hoch, während ich schwitzend den Klagegesängen der Zusatzventilatoren lausche und mit Unbehagen den beängstigenden Anstieg der Temperaturanzeige verfolge. Als die rote Lampe angeht bin ich oben – gerade so geschafft.

### Mit Holz auf Strecke

Für die Holzklasse ist die Wiese neben dem Schulgebäude reserviert. Weit weg vom Start, dort wimmelt es von Plastikram. DM-Quali der Junioren, auch das noch. Ich stelle meinen Hänger ab und fahre auf den Campingplatz. Außer mir kein Holzwurm weit und breit. Wahrscheinlich hat der Rest inzwischen abgesagt und ich bin wieder mal alleine. Während ich mich in aller Ruhe installiere und gedankenversunken in die Runde blicke, entdecke ich urplötzlich einen unförmigen alten Holzflieger vor der Halle, an dem sich einer mit Strohhut zu schaffen macht. Das muss die Kaz2 sein, wenigstens einer. Freudig begrüße ich den Kameraden und erkenne im letzten Augenblick, dass es der Meister höchstpersönlich ist. Uli hat die „sportliche“ Variante der Anreise gewählt und ist mit seiner Kaz im Überlandflug angereist. Wer sonst noch kommt? Er weiß es nicht. Kein gutes Zeichen.



*Erstes Briefing mit Uli Schwenk, hier bei der Besprechung der Stuttgarter Segelflugspektoren*



### *Gleich geht's los. Letzte Flugbesprechung kurz vor dem Start zum „Regenschauerflug“*

Als Frühaufsteher bin ich wie immer der Erste auf dem Platz. Ich stecke in Ruhe meine SB 5 zusammen und warte geduldig mit einer Tasse Kaffee vor meinem Wohnmobil, ob denn nicht doch noch einer kommt. Lange tut sich nichts. Dann biegt plötzlich ein Gespann um die Ecke. Das scheint ein größeres Kaliber zu sein. Unter einer Plane zeichnen sich die Konturen eines großvolumigen Vogels ab. Noch eine Kaz, wie ich beim Erstkontakt erfahre. Die Kades aus Bad Saulgau, Vater und Tochter. Ich helfe beim Auspacken. Schon kommt das nächste Ungetüm um die Ecke geschlichen, Chris Herrlinger von der Akaflieg Tübingen mit einem wunderschönen Bf II-55 Bergfalken mit „durchsichtigem“ Design. Kurze Begrüßung, schon wieder einer da: Roman Wurdack aus Schwenningen mit seiner Ka6-CR. Inzwischen habe ich erfahren, dass auch noch eine SB 5 aus Freiburg kommen soll. Phantastisch, dann sind wir ja zu sechst. Drei Einsitzer, drei Doppelsitzer; mehr konnte ich beim besten Willen nicht erwarten. Mir fällt ein riesengroßer Stein vom Herzen.

Um elf Uhr treffen wir uns zum ersten Briefing. Wer sind wir, woher kommen wir, was erwarten wir, was ist geplant. Schon die ersten Ausführungen von Uli machen deutlich: Das wird eine spannende Woche. Die Quali der Junioren ist überhaupt kein Problem. Ganz im Gegenteil. Wir warten auf deren Startbereitschaft und starten eine halbe Stunde zuvor. Außerdem beschert uns die Quali den unverschämten Luxus von vier Schleppmaschinen am Platz. Schneller können wir ja überhaupt nicht in die Luft

kommen. Uli startet als Erster und markiert den Bart. Ein Schleppzug folgt dem anderen und während das vierte Gespann den Hornberg gerade verlässt, ist der erste Schlepper schon wieder am Boden. Nach 20 Minuten ist der gesamte Pulk im Bart vereint. Mit schwäbischer Ruhe führt Uli von oben Regie, doch die zuletzt gestarteten Dosis tun sich sichtlich schwer, das Zentrum zu finden. „I hol sich ab“. Im selben Moment taucht die 77 mit gezogenen Klappen in einer weiten Spirale nach unten, setzt sich unter Bergfalken und Kaz und bugsiert sie gemeinsam hinein in den Bart.

„Weiter nach Süde, do vor an den Schauer“, lautet kurze Zeit später die Kursanweisung des Chefs. Vor uns erhebt sich bedrohlich eine tiefschwarze Wand, aus der ein mächtiger Regenschauer zu Boden rauscht. Dort unten ist bestimmt der Teufel los und der ganze Pulk fliegt direkt auf den Schlund der Hölle zu. Ich mache vorsichtig einen großen Bogen und warte darauf, dass die anderen folgen. Doch die fliegen stur geradeaus, dem Meister dicht auf den Fersen. Entweder will der kurz mal seinen Flieger waschen, oder er erteilt uns jetzt eine Lektion nach dem Motte: „So was solltet ihr in Zukunft meiden!“ Dieses Spektakel schau ich mir lieber von Weitem an und bleibe respektvoll auf Schauer-Distanz. Jeden Moment muss der Pulk in der riesigen Waschanlage dort vorne verschwinden.

Doch dann dreht die 77 urplötzlich nach rechts und kreist ein. „Oinsfünf – oinsacht – zwoidrei – zwoisechs – dreizwoi“, klingt die ruhige Stimme von Uli im Funk. Alles dreht sich jetzt im Kreis und schraubt sich erneut in die Höhe. Das gibt's doch nicht. Na dann aber nix wie hin. Und ab geht die Post mit 3,8. Fünf Minuten später bin ich schon wieder an der Basis auf zwo-fünf. Während wir unter einer schwarzen Wolkenwurst

*Im Hintergrund wartet viel „Plastik“ auf die verschobene Startbereitschaft während sich die Holzklasse zum Start bereits aufgestellt hat*

von dannen zie-hen, erklärt Uli in schönstem Schwäbisch, was wir gerade und warum erleben durften.

### **Ein Holznarr mit Humor**

Obwohl sich das Wetter über der Alb „streckentechnisch“ im weiteren Verlauf nicht von seiner allerbesten Seite zeigte, war unser Holzgeschwader jeden Tag in der Luft. Fast 72 Stunden bei mehr als 40 Starts in nur sechs Tagen – keine schlechte Ausbeute. Wenn auch die anfänglichen Träume von Flügen „durch's kadolische Wäldle“ und dem Sprung hinüber zum Schwarzwald nicht verwirklicht werden konnten, so brachte mich dieser Lehrgang doch einen Riesenschritt voran. Uli hat tatsächlich die Gabe, komplizierte Dinge mit einfachen Worten sehr einprägsam zu erklären oder zu beschreiben, dass es einfach jeder verstehen muss. Das Allerschönste an dem Kerl ist zudem: Uli ist einer von uns. Ein Holznarr durch und durch, auch wenn er seine fliegerischen Erfolge – zugegebenermaßen – „nur in einem Plastikkübel“ erzielen kann.

Bleibt zu hoffen, dass der „Hornberger-Holzweg“ keine Sackgasse war, sondern ein Weg in eine neue Variante erfolgreicher Streckensegelflug-Lehrgänge nach schwäbischer Art. Und euphorisch wie ich manchmal bin, habe ich auch gleich für das kommende Jahr ein Holzklasse-Vergleichsfliegen vorgeschlagen. Solo und Dosi, was will man mehr?

Ach ja, das hätt' ich fast vergessen: Bescheidenheit und frei von Starallüren, dafür aber jede Menge Humor und etwas Schalk im Nacken. So könnte man den Uli Schwenk vielleicht mit wenigen Worten beschreiben. Und über sich selbst kann er am meisten lachen. Das hat uns „unseren Uli“ auch auf Anhieb so sympathisch gemacht.

