

Flug auf die Schnauze gebucht

RUP IN GEFAHR Für waghalsige Flugmanöver braucht der Pilot keinen Motor. Und um die Körperfunktionen des Sportredakteurs ins Chaos zu stürzen, nur wenige Minuten.

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED DANIEL RUPPERT

Ebermannstadt – Das Gefühl in meinen Händen reicht gerade noch, um den Reißverschluss der kleinen Stofftasche neben mir zu öffnen und die Kotztüte herauszuholen. Meine Gliedmaßen kribbeln, als säße ich auf einer Rüttelplatte anstatt auf dem Rücksitz eines Segelflugzeugs. Mein Mund wirkt geschwollen wie nach einem Wespenstich. „Du hyperventilierst“, sagt Jürgen Miebs trocken. Antworten kann ich ihn in meinem körperlichen Zustand nicht. Mit den Restreizen in meinen Muskeln und Nerven nehme ich die Papiertüte vors Gesicht und atme in sie hinein. So hat es mein Pilot vor dem Abflug erklärt.

Dass ich die Tüte brauchen würde, hielt ich bis vor wenigen Minuten für abwegig. „Beim Kunstfliegen wird den Leuten nicht schlecht“, berichtete Miebs aus seiner Erfahrung von etwa 500 Trips gen Himmel. „Höchstens beim normalen Segelfliegen.“ Seine Begründung hat mit der Wirkung der G-Kräfte zu tun, die einen in den Sitz pressen und quasi stabilisieren. Ohne Turns, Loopings und Rollen bekomme der Magen dagegen die Turbulenzen deutlicher zu spüren.

Parabellflug beendet das Vergnügen

Da neben meinen Beinen und Armen nun auch mein Gesicht wie gelähmt ist, kann ich dem 68-Jährigen nicht widersprechen, als er sagt, dass wir noch eine Parabel fliegen werden. Spätestens jetzt ist der Spaß vorbei. Im eigentlichen und übertragenen Wortsinn. Denn Jürgen Miebs kündigt dem Tower der Fränkischen Fliegerschule Feuerstein unsere Landung an. Ob wir anschließend – wie vereinbart – ein zweites Mal in die Luft gehen werden, fragt die Stimme aus dem Funk. „Nein!“, rufe ich laut, aber aus meinem tauben Mund kaum verständlich nach vorne. Mein einziger Mitpassagier während der etwa 20 Minuten in bis zu 1400 Metern Höhe lacht und fährt die Bremsklappen aus, um den Sinkflug über der Fränkischen Schweiz besser zu kontrollieren.

Doch warum steuern wir auf die Wiese zu und nicht auf die Landebahn? „Standardmäßig wird immer auf der Grasbahn gelandet“, sagt Miebs. Die „lange Landung“ auf Asphalt bringe den Flieger zwar näher zum Hangar und erspare das Schleppen, aber an diesem Tag stehen ja noch weitere Flüge an. Der Aufsetzer neben der Piste geht überraschend sanft über die Bühne. Oder bin ich einfach nicht mehr in

„Ich hatte gedacht, dass du das deutlich besser wegsteckst.“



JÜRGEN MIEBS
Segelkunstflieger



Wie einst bei Stefan Raab entgleiten die Gesichtszüge des fliegenden Sportredakteurs.

Fotos: Dominic Buckreus



Das Segelflugzeug steht senkrecht in der Luft.

Videoscreenshot



Die Erholungsphase nach dem Flug war lang - und bitter nötig.



Fallschirm, Gurt und Kopfschutz gegen die Sonne: Jürgen Miebs ist startklar.

der Lage, die Erschütterungen zu spüren? Schlimmer hätte es nach meinem Horrortrip ja kaum werden können.

Kein Gefühl mehr in den Händen

Beim Öffnen von Haube und Gurt muss mir der Eggolzheimer, der in Göttingen geboren, aber in Remscheid und Wuppertal groß geworden ist, helfen. Sämtliches Gefühl aus meinen Händen habe ich irgendwo in der an diesem Tag thermisch-heißen Luft gelassen. Mühsam ziehe ich mich aus der Maschine. Hinsetzen! Wasser! Schatten! Das verlangt jetzt mein Körper. Bis ich alle Gliedmaßen wieder unter Kontrolle habe, dauert es fast eine halbe Stunde. Auch die Finger meiner rechten Hand sind jetzt wieder einsatzbereit. Und werden nach einem eiligen Spaziergang hinter Gebüsch so gleich gebraucht.

„Ich hatte gedacht, dass du das deutlich besser wegsteckst“, sagt Jürgen Miebs und lacht. Doch das Ende des Ausflugs eines seiner bislang wohl labilsten Kunden hat eine Vorgeschichte. Der letzte Tag auf dem Forchheimer Annafest mit seinen Fahrgeschäften sollte eigentlich der Gewöhnung an die Höhe dienen, beinhaltete aber auch einen zu tiefen Blick in den Bierkrug. Schon die Serpentinauf zum Feuerstein bei

Ebermannstadt lassen wenig Vorfreude aufkommen.

Erneut mulmig wird es mir, als mir der ehemalige Diplomingenieur für Elektrotechnik den Fallschirm umlegt und erläutert, dass ich ihn erst öffnen solle, wenn ich die Haube weggesprengt, meinen Gurt gelöst habe und aus dem Segelflugzeug gesprungen bin. Nur im Notfall, versteht sich. Pflicht sei der Fallschirm nicht. Doch dann erinnere ich mich an die drei Unfälle mit Flugzeugen rund um den Feuerstein im vergangenen Jahr. Das Abheben verläuft nur mit leichten Turbulenzen. Es kribbelt angenehm. Ich genieße den weiten Blick auf Häuser und Felder.

Das Abdocken des Seils von der Zugmaschine hatte ich nicht auf dem Schirm. Aufgrund einer abrupten Richtungsänderung klammere ich mich erschrocken an den Vordersitz. Dann erfahre ich schnell den Zweck des strammen Gurts: Die Landschaft ist plötzlich über statt unter mir. Miebs legt keinen Schongang ein. Es fühlt sich eher wie der höchste Waschgang an. Die ersten Figuren und Minuten sind aufregend schön. Mehrere Überschläge, Pirouetten und Drehungen später folgt der Griff zur Tüte, um meinen Sauerstoff-

gehalt zu senken.

Ein Griff ins Klo war der Segelkunstflug trotzdem nicht. Hyperventilieren ist sicher kein Vergnügen, aber mit der Spucktüte in Reichweite halb so wild, wie der erfahrene Pilot bestätigt. An jedem anderen Tag hätte ich den Trip sicherlich deutlich mehr genossen. Das Übelkeitsgefühl wurde schnell vom Reiz abgelöst, es noch einmal zu probieren.

Ein Video finden Sie unter [fraenkischertag.de/rup-in-gefahr](https://www.fraenkischertag.de/rup-in-gefahr)



In unserer Serie „Rup in Gefahr“ wagt sich Sportredakteur Daniel Ruppert (Zeitungskürzel rup) an exotische, kuriose und waghalsige Sportarten. Der 34-Jährige probiert actionreiche und adrenalin-geladene Disziplinen aus und berichtet darüber in Wort, Bild und Video. Im sechsten Teil war er zum Segelkunstfliegen auf dem Feuerstein. Auch Sie betreiben einen seltenen Sport, den der Redakteur unbedingt mal versuchen sollte? In welcher „Gefahr“ möchten Sie ihn sehen? Melden Sie sich unter d.ruppert@infranken.de oder über Instagram: @rup_in_gefahr.

SEGELKUNSTFLUG

Lange Beine und viele Kilos können stören

Ebermannstadt – Segelfliegen, also ohne Motor, ist in Deutschland weit verbreitet. Allein in Bayern gibt es mehr als 50 dafür vorgesehene Flugplätze. In unserer Gegend kann man zum Beispiel von Bamberg, der Friesener Warte (Lkr. Bamberg), Bayreuth, Burg Feuerstein, Dobenreuth, vom Hetzleser Berg (alle Lkr. Forchheim) und Kronach aus abheben. Passagiere sollten nicht größer als zwei Meter sein. „Sonst wird es für die Beine ungemütlich. Und die Haube geht eventuell nicht zu“, erklärt Pilot Jürgen Miebs. Inklusive Fallschirm, der sieben Kilo auf die Waage bringt, sollte ein Gewicht von 110 Kilogramm nicht überschritten werden.

Je nach Segelflugmodell variieren diese Angaben. Ein günstiger Zweisitzer koste etwa 120.000 Euro. Nach oben gibt es – wie bei vielen Dingen – kaum Grenzen. Für Co-Piloten ist eher der Preis für den knapp halbstündigen Ausflug relevant. Bei der Fränkischen Fliegerschule Feuerstein sind das 150 Euro.

Wer sich mit dem Beifahrersitz nicht zufrieden gibt, muss selbst ans Steuer greifen. „Die Ausbildung zum Segelflugpiloten benötigt zwischen 80 und 150 Starts“, erklärt Miebs. Im Schnitt mache ein Schüler etwa fünf pro Tag. Die Erlaubnis sei somit in einem Jahr zu erlangen. Das Mindestalter beträgt 14 Jahre. Hat man die Lizenz erhalten, erfordert die Weiterbildung zum Kunstflugpiloten mindestens 120 Starts und gute fliegerische Fähigkeiten, erläutert der 68-Jährige. Den Unterschied machten die zusätzlichen Manöver wie Looping, Rolle, Rückenflug, Aufschwung, Abschwung (auch Rollenkehre genannt), Turn, Männchen und Trudel. Die Maschine müsse aber dafür geeignet sein. Der reine Segelflieger wolle unter Nutzung der Thermik „nur“ möglichst weit kommen.

Beim Besuch in Ebermannstadt waren bis zu zehn Maschinen gleichzeitig in der Luft. Die Piloten fliegen nach den „Visual Flight Rules“, also auf Sicht. Mit dem Tower sind sie von Beginn bis Ende des Trips aber in Funkkontakt. Die erforderliche Länge der Bahn ist abhängig vom Gegenwind. Der Landeweg kann zwischen 50 und 100 Metern betragen, der Startweg 100 bis 200 Meter. rup

Bewertung



SERIE