

340 KM ÜBER LAND

Von Bremen bis Rhein-Main

Manches Streckenflugerlebnis aus den 50er Jahren erscheint heute wie aus einer anderen Welt. Segelflug auf dem größten deutschen Verkehrsflughafen – das geht an die Grenzen des Vorstellungsvermögens.



Flugplätze des internationalen Luftverkehrs, von denen der Segelflug heute nahezu überall großräumig ausgeschlossen ist, konnten Mitte der 50er Jahre ganz normal mit Segelflugzeugen angesteuert werden. Peter von Kunowski flog 1955 mit einem Kranich III von Bremen nach Frankfurt Rhein-Main – ein Follow-me-Fahrer wies ihn zur Landung auf ein freies Grasstück ein! Die Herausforderung lag in der Distanz. Das Erlebnis dieses Flugs, die Vorbereitungen und Überlegungen zu diesem Gold-C-Flug hat der Bremer damals selbst zu Papier gebracht.

„Mit dem Wind sollte die 300-km-Strecke am einfachsten zu schaffen sein. So konzentrierte ich mich mehr und mehr auf die Strecke Bremen-Frankfurt am Main.

Die geeignete Wetterlage für diesen Flug tritt ein, wenn ein Hochdruckgebiet mit seinem Kern über Großbritannien festliegt. Das war nach den Beobachtungen der letzten Jahre regelmäßig in der zweiten Aprilhälfte der Fall. Zu dieser Jahreszeit ist bei noch verhältnismäßig

RHEIN-MAIN war in den 50er Jahren noch offen für Segelflugzeuge – auch solche ohne Funk!

KOMPAKT KRANICH III

Hersteller	Focke-Wulf
Verwendung	Schulung, Streckenflug
Bauweise	gemischt
Besatzung	1 + 1

Abmessungen

Spannweite	m	18,30
Länge	m	9,08
Flügelfläche	m ²	21,00
Streckung		15,90

Massen

Rüstmass	kg	320
Max. Flugmasse	kg	520
Max. Flächenbel.	kg/m ²	25

Leistungen

Höchstgeschw.	km/h	180
Mindestgeschw.	km/h	65
geringstes Sinken bei	m/s	0,70
beste Gleitzahl bei	km/h	80
beste Gleitzahl bei	km/h	30
beste Gleitzahl bei	km/h	95

kühler Luft schon eine gute Sonneneinstrahlung vorhanden. Die Thermik hält auch lange genug an, um 300 km weit fliegen zu können.

Das hatte mir der 21. April 1953 gezeigt, der mir einen Flug von 6:30 Stunden über Bremen erlaubte. Ein Jahr später, am 25. April 1954, blieb Horst Kretschmer sogar 7:30 Stunden über Bremen in der Luft. Es waren die längsten Thermikflüge in den betreffenden Jahren, sie wurden bei der oben beschriebenen Wetterlage durchgeführt. Wir hatten wolkenlosen bis leicht bewölkten Himmel, Nordwind und Thermik bis in

2000 m Höhe. Da auch noch andere Bremer Segelflieger diese günstige Wetterlage ausnutzen wollten, setzten wir 1955 für die zweite Aprilhälfte einen Lehrgang an.

Am 16. April lag das Hochdruckgebiet über Großbritannien, doch reichte sein Einfluß nur etwa bis zum Wesergebirge. Am 17. April war der Nordwind mit dem schönen Wetter bis nach Süddeutschland vorgedrungen; mein Flug konnte steigen. Zwar lag die Wolkenbasis nur 1200 m hoch, doch hoffte ich, daß sie im Inland weiter ansteigen würde.

Beim ersten Start im Kranich III fand ich keinen Anschluß. Das Wegkommen vom feuchten Bremer Flugplatz ist immer das Schwierigste. Dann folgten ein Seilriß und eine Flugpause wegen einlandender Verkehrsflugzeuge. Da ich nur auf Strecke gehen wollte, wenn der Start vor 12.00 Uhr erfolgte (die Erfahrungen der letzten Jahre hatten gezeigt, daß nur bis etwa 18.00 Uhr mit Thermik zu rechnen ist), die Zeit aber inzwischen überschritten war, verzichtete ich auf einen weiteren Start.

SPORT DIE STRECKE

Vom Flughafen Bremen bis zur Landestelle auf dem Flughafen Frankfurt Rhein-Main waren es genau 340 km. Peter von Kunowski legte die Distanz mit dem Kranich III (beste Gleitzahl 30 bei 95 km/h) in 5:48 Stunden zurück. Peter von Kunowski nach seinem Flug: „Ein erfahrener Segelflieger dürfte meiner Meinung nach auf dieser Strecke bei dieser Wetterlage auch 500 km schaffen, wenn er eine bis anderthalb Stunden früher startet.“



TECHNIK KRANICH III

Der Schul- und Leistungsdoppelsitzer Kranich III entstand 1951 auf dem Zeichenbrett von Hans Jacobs, der für rund zwanzig Jahre die erfolgreichsten deutschen Segelflugzeuge konstruierte. Es war sein letzter Entwurf – eine Neuentwicklung und nicht eine Weiterentwicklung des Vorkriegs-Kranich II wie der Name vermuten lassen könnte. Der Mitteldecker in Gemischtbauweise mit stoffbespanntem Stahlrohrumpf erhielt für den Flügel das Profil des Leistungseinsitzers Weihe (Gö 549/676), aber eine um 2 m² größere Fläche. Bei dem bis 1957 in insgesamt 37 Exemplaren bei Focke-Wulf gebauten Kranich III handelte es sich bereits um ein sehr modernes Segelflugzeug. Die Piloten saßen in Tandemanordnung unter einer großen Haube mit guten Sichtverhältnissen. Den Landeanflug erleichterten Schempp-Hirth Bremsklappen. Die Flügel begrenzten charakteristische Randkeulen. Das Leitwerk war konventionell in Kreuzform ausgeführt.

Bei der Segelflug-Weltmeisterschaft 1952 in Madrid belegten Dr. Ernst Frowein und Hanna Reitsch mit Kranich III den zweiten und dritten Platz in der damals noch geführten Doppelsitzerklasse. Noch in den 60er Jahre erlaubte der Zweisitzer Weltbestleistungen. Mit einer 620 km Zielrückkehrstrecke stellten Keim/Bachmann 1967 in Südafrika einen Doppelsitzerweltrekord auf.

Fotos: are-Dokumentation



POSTFLUG MIT EINEM CONDOR IV NACH FRANKFURT

Im Herbst 1980 erlebte Frankfurt Rhein-Main noch einmal eine Landung eines Segelflugzeugs. Dabei handelte es sich allerdings um einen exakt geplanten Postflug von der Wasserkuppe zu dem Verkehrsflughafen. Der eingesetzte Doppelsitzer vom Typ Condor IV flog im F-Schlepp an und nutzte ein vorgegebenes Zeitfenster. Er transportierte 11 500 Sonderbriefe. Der Erlös sollte dem Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe zugute kommen.

SEGELFLUG UND LINIENLUFTFAHRT

Segelflug und Flugverkehr nach Instrumentenflugregeln (IFR), und hier speziell Linienflugverkehr schließen sich nicht unbedingt aus. Es kommt auf die Größenordnung an. An Großflughäfen ist der Segelflug heute mit Recht ausgeschlossen.

Es gibt aber eine Reihe von Regionalflughäfen mit Linienverkehr beziehungsweise Flugplätze mit Kontrollzone, an denen beide Betriebsarten ohne allzu große Einschränkungen praktiziert werden: von Lübeck über Braunschweig, Münster-Osnabrück und Bayreuth bis Augsburg und Friedrichshafen. Bei den Nachbarn sind das zum Beispiel Bern und Innsbruck.

Daß sich die verschiedenen Betriebsarten an einem Platz kombinieren lassen, ist aber keine Gewähr mehr für freizügigen Segelflug. Durch Neueinrichtung und das Wuchern der „Schutzzone“ des IFR-Verkehrs rund um die Kontrollzonen, die in der Praxis für Segelflüge kaum mehr nutzbar sind, werden die Möglichkeiten für den Segelflug ganz erheblich eingengt.

Am Montag, dem 18. April, war ich morgens wieder bei den Wetterfröschen, doch die Aussichten waren gar nicht rosig. Noch niedrigere Wolkenbasis als am Vortage, dazu eine Inversionsschicht in 1000 bis 1200 m Höhe.

Der erste Start war ein Fehlstart, beim zweiten hatte ich in 200 m Höhe etwas Thermik, quälte mich auf 500 m, dann war es aus. Dreimal ist aber Bremer Recht; so startete ich erneut um 11.54 Uhr. In 300 m klinkte ich aus. In 200 m Höhe erwischte ich einen Bart, hoch ging's bis auf 1200 m, dann nahm ich Kurs nach Süden.

Der Flug verlief ganz normal, ich kam gut voran. Die Orientierung machte mir keine Schwierigkeiten, da ich die Gegend bis Minden gut kannte. Einige größere Moore umflog ich. Um 13.30 Uhr war ich schon über der Porta Westfalica. Wenn ich diese Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h weiter halten kann, so meine Rechnung, sollte Frankfurt zu erreichen sein.

Ich hatte mir vorgenommen, über Detmold an der Ostseite des Eggegebirges entlang bis etwa nach Warburg/Arolsen zu fliegen, um dann mich etwas weiter westlich haltend zwischen Rothaargebirge und Kellerwald den Kurs über Marburg/Gießen nach Frankfurt zu nehmen. Bald hatte ich Detmold erreicht, mit dem gut sichtbaren Hermannsdenkmal die letzte mir bekannte Stadt.

Der Wind hatte etwas von Nord nach Nordost gedreht, was ich an den Wolkenschatten gut erkennen konnte. Etwas nach Osten vorhaltend, flog ich weiter. Bei einem Fließchen unter mir, ich glaube, es war die Diemel, ging ich wieder auf Südkurs. Groß, mit wunderbar hellgrünem Wasser lag der Ederstausee vor mir. Ich identifizierte ihn nach einem Blick auf die Karte, übrigens dem ersten und einzigen auf diesem Fluge. Sie war sowieso bald zu Ende; das Anschlußblatt Frankfurt der 300 000er Karte hatte ich nicht mehr rechtzeitig bekommen.

Dem Ziel zu schwächt die Thermik immer mehr ab

Über der Edertalsperre war ich 2000 m hoch, die größte Höhe, die ich während des Fluges erreichte. Ich freute mich, daß die Wetterfrösche nicht recht behalten hatten.

Immer weiter südwärts fliegend erreichte ich die Autobahn Kassel-Frankfurt und sah den Taunus mit dem Feldberg am Horizont liegen. Die Thermik war inzwischen aber schwächer geworden, ich kam immer tiefer, und schließlich war ich nur noch 700 m hoch (nach dem auf Bremen – 2 m über N. N. – eingestellten Höhenmesser, nicht über Grund!).

Das Ziel vor Augen, glaubte ich, doch noch auf der Strecke bleiben zu müssen. Aber ich hatte Glück, bei

ganz schwacher Thermik trug mich der Wind im ständigen Kreisen mit Null am Vario immer näher an Frankfurt heran. Ich wagte nicht mehr, geradeaus zu fliegen, um bessere Thermik zu suchen. Es war die richtige Entscheidung: Langsam stieg ich nochmal auf 1000 m. Im Geradeausflug kam ich dann westlich von Frankfurt fast bis an den Main.

Nach dem Höhenmesser war ich aber nur noch 500 m hoch. Es erschien mir fraglich, ob ich mit dieser Höhe noch über den Wald hinweg bis zum Flughafen Rhein-Main kommen würde. Also hieß es, nochmal nach Aufwind zu suchen.

Genau über dem Main bekam ich einen Meter und kam in 700 m Höhe über dem Flughafen an. Ich hielt nach Egelsbach Ausschau, konnte es aber ohne Karte nicht finden. So entschloß ich mich zur Landung auf Rhein-Main.

Von Süden kommend, flog ich in geradem Kurs das Verwaltungsgebäude an. Man verstand, daß ich hinunter wollte, ein gelbes Auto sauste über die Rampe, und ein Mann mit gelbem Dreß und mit Winkeln winkte mich auf das nächste Grasstück ein. Schnell schaute ich mich noch einmal in der Luft um, keine Verkehrsmaschine am Start oder im Anflug, dann machte ich eine Ziellandung am angewiesenen Fleck. Es war 17.42 Uhr.

Dankbar verzeichnen möchte ich noch, daß auf dem Flughafen alle sehr hilfsbereit zu mir waren.“ ak

ERFOLGSMODELL KRANICH III: Dr. Ernst Frowein wurde damit bei der WM 1952 in Madrid Zweiter.

