Der Reiz der Höhe

Sie sind leise, sie sind elegant und die Umwelt belasten sie auch nicht. Wenn ein Segelflugzeug mit rund 30 Metern Spannweite durch die Lüfte gleitet, sieht es vom Boden betrachtet, vielleicht noch ohne Brille, wie ein großer Adler aus. Ein „Adler" mit einigen hundert Kilogramm Gewicht, der am Tag vielleicht 1000 km zurückgelegt hat, bis zu 8000 Meter über dem Erdboden dahinfliegt, ohne Pause, über die Grenzen hinweg, vielleicht bis in die Schweiz, und am Ende des Fluges wieder am Ausgangspunkt, etwa in Graz, landet. „Manchmal kann es passieren, dass man auf einer Wiese landen muss, das ist nicht tragisch, sondern alltäglich", erzählt Mario Fallast, Obmann der Akaflieg Graz.

Die Steiermark gilt als eines der begehrtesten Fluggebiete Europas. Sie besitzt auch die meisten Flugplätze in Österreich. Etwa 700 bis 800 Segelflugpiloten tummeln sich hier in den Lüften.

von Adele Al-Kazdi

Derzeit ist Deutschland weltmarktführend in der Herstellung von Segelflugzeugen. Das Fundament dafür wurde gelegt durch Vereine wie die Akafliegs oder auch akademische Fliegergruppen. Diese standen und stehen immer im Zusammenhang mit den Technischen Universitäten. Und obwohl der Großteil der Mitglieder Studenten oder Akademiker sind, steht der Verein jedem Interessierten offen. Jedem, der erst beginnen möchte zu fliegen und jedem, der bereits ein erfahrener Pilot ist.
Die meisten Akafliegs wurden nach dem 1. Weltkrieg gegründet, als der Motorflug verboten war. Seither sind sie richtungsweisend in der Konstruktion und Entwicklung von Segelflugzeugen tätig: durch Forschung, Entwicklung, Bau und Erprobung von Prototypen.

Die Akaflieg Graz hat in der Zwischenkriegszeit wesentliche Impulse für den österreichischen Segelflug gegeben. Nunmehr ist der Verein mit rund 80-jähriger Geschichte jedoch eher „fliegend" unterwegs. Sprich, die rund 50 Mitglieder warten und fliegen die fünf Flugzeuge, während die Forschung im Moment weniger Raum einnimmt.

Im Aufwind kreisen wie die Vögel

Und wenn jemand gemütlich in der Grazer Innenstadt am Balkon sitzt, während im Innenhof ein komplettes Segelflugzeug zusammengebaut wird, und sich darüber nicht im Geringsten wundert, dann wohnt er wahrscheinlich in der Schörgelgasse 32, denn dort befindet sich das Wohnhaus des Vereins. Immer mehr junge Menschen entdecken den Reiz des Flugsportes für sich. Der 23 jährige Student Mario Fallast begann vor rund drei Jahren, nachdem er schon einige Zeit Modellflugzeugfahrer war, sich nun auch selbst in die Lüfte zu schwingen. „Man kann einerseits gemütlich fahren, die schöne Gegend anschauen, fasziniert an einer Felswand vorbeifahren, oder man kann auch Kunstflug betreiben", schwärmt er. Und wenn er seine Loopings dreht, und mit etwa 300 kg in den Sitz gedrückt wird, benötigt er sicher einen guten Magen. Auch die Geschwindigkeit bis zu 300 km/h ist nicht zu unterschätzen. „Eine Achterbahn ist harmlos dagegen", schmunzelt er.

Eine besonders beliebte Strecke, bei Insidern nur mehr als „die Rennstrecke" bekannt, führt vom Semmering bis hin zum Arlberg.
Mit einem Motorflugzeug an einem rund 30 Meter langen Seil nach oben geschleppt, benutzt ein Segelflugzeug alleine die

Der junge Akaflieg-Obmann Mario Follost (re.): Achterbahn ist harmlos dagegen

Thermik, um sich wie ein Vogel zu bewegen. Trotzdem können enorme Geschwindigkeiten erreicht werden.

„Beim Segelfliegen geht es nicht in erster Linie darum, Distanzen zu überwinden, sondern darum, mit Wetter, Bergen, Wind und Luft zu arbeiten", meint Klaus Ertl, ebenfalls begeisterter Flieger. „Interessant ist es auch, wenn man von oben die Gegend betrachtet und sieht, wie nah sich eigentlich die verschiedenen Gebiete sind."

Der 23-jährige Klaus Leitner erzählt von beeindruckenden Momenten

Auch die Vögel kreisen ja im Aufwind, so kommt man ihnen manchmal schon sehr nahe, denn gerade in der Nähe von Flugplätzen sind sie es gewohnt ihre großen „technischen" Brüder neben sich auftauchen zu sehen. „Manchmal habe ich das Gefühl, der Vogel schaut einen richtig verächtlich an und denkt sich, schon wieder so ein fetter Sack. Den juckt das nicht im Geringsten, wenn man nebenher fliegt", überlegt Ertl.

Der 23 jährige Klaus Leitner kam ebenfalls über das Modellfliegen zum hautnahen Flugsport. „Segelfliegen ist Fliegen pur. Wenn man in der Luft lautlos seine Kreise zieht, sind das schon beeindruckende Momente", meint er. „Außerdem beginnt man die Natur anders zu betrachten. Man achtet auf das Wetter, wie verändert es sich, kommt eine Kaltfront etc."

Und die Kosten? „Anfangs ist es teuer, am Ende wird es billiger", verrät Klaus Ertl. Für den Flugschein zahlt man 20.000,– Schilling, hier sind jedoch bereits alle Flugstunden dabei. In der Folge gilt es nur mehr die Schleppgebühren zu zahlen, damit das Segelflugzeug auch in die Luft kommt, und die Mitgliedsbeiträge. Wer sich selbst ein Flugzeug zulegen möchte, kann – wie bei einem PKW – schon ab 20.000,– Schilling einen „Flieger" erstehen. Doch wenn man möchte, kann man natürlich auch zwei Mio. Schilling ausgeben. Allerdings ist die Lebensdauer eines Segelflugzeuges erheblich länger als bei einem Auto. Eine Maschine, die im Besitz der Akaflieg ist, hat bereits 40 Jahre auf dem Buckel bzw. auf den Tragflächen und ist noch immer, ohne als Kamikazefahrzeug zu gelten, im Einsatz.

Angst haben die Piloten beim Fliegen nicht. „Man hat natürlich immer Respekt, umso mehr, je weniger Erfahrung man hat", betont Klaus Leitner. Und auch Mario meint: „Beim Autofahren habe ich mehr Angst. Denn wenn ich beim Fliegen einen Fehler mache, weiß ich, es liegt in meiner Hand. Beim Fliegen passiert es kaum, dass der Pilot nichts dafür kann." ■

95 und kein bisschen leise

Bei einem Bacardi Breezer, den sie auf den Tisch stellt, lässt es sich leichter plaudern. Und gemütlich setzt sich Käthe Eberl dazu. Eine Dame, die aussieht wie höchstens achtzig, erzählt wie eine junge Frau und hat doch schon über 95 Jahre hinter sich gebracht. Und so ganz nebenbei ist sie die erste Frau in Österreich, die einen Flugschein gemacht hat. Zu einer Zeit, als dieser Bereich noch ausschließlich vom männlichen Geschlecht dominiert war. Bescheiden meint sie: „Eigentlich steht es mir ja gar nicht zu, viel darüber zu reden. Ich habe es ja aus Freude gemacht."

Im Jahre dreißig hatte sie sich das erste Mal in die Lüfte gewagt. Gemeinsam mit ihrem Mann ging sie zur Akaflieg in Graz. „Wir haben natürlich beide arbeiten müssen und sind nur an Wochenende zum Fliegen gekommen. Aber wir haben von einem Sonntag zum nächsten gelebt." Die Fluggeführte von damals waren noch ein wenig anders anzusehen als heute. Zweisitzer gab es nicht. Man saß wie ein Propeller vorne auf der Maschine und manche Flüge dauerten nicht länger als 15 Sekunden. Auch die Abflugart war eine andere. Während heute die Segelflugzeuge meist nach oben geschleppt werden, wurden sie in den 30ern wie ein „U-Hakerl" in die Luft geschossen. „Der Flieger war an einem Gummiseil befestigt. Links und rechts sind zwei bis drei Männer gestanden und haben daran gezogen. Dann rief einer ‚Los' und das Seil wurde losgemacht", erinnert sich die Steirerin. Braucht wohl gute Nerven! Dass sie die erste Frau im Männerfeld war, bekam sie nie unangenehm zu spüren. Im Gegenteil. „Die jungen Studenten von der Akaflieg waren alle vollkommen kameradschaftlich zu mir. Ich habe nie gespürt, dass ich nicht dazugehöre. Gerade im Nachhinein bewundere ich das."

Oben: Käthe Eberl – agil und positiv – zieht es auch noch mit 95 Jahren in die Lüfte

Unten: K. Eberl während ihrer „Fliegerjahre"

Leider dauerte die „fliegende" Zeit für die agile Pilotin nicht länger als bis ins Jahr 1938. Als der Krieg kam, ist ihr Mann eingerückt. Ein jahrzehntelanges bewegtes Leben folgte. Acht Jahre lebte die Familie mit vier Kindern in Peru, vier Jahre lang in Mexiko, bis sie schließlich wieder in die Grüne Mark zurückkehrte. Heute lebt Käthe Eberl nach dem Tod ihres Mannes in Graz, doch ihre Kinder sind überall auf Erdball verstreut, und sie besucht sie regelmäßig. „Ruh" gibt sie noch immer nicht. Obwohl sie lange nicht geflogen ist, wagte sie sich vor rund 10 Jahren noch einmal in die Luft. Auch heute würde sie ohne weiteres wieder fliegen. „Es reizt mich schon sehr." Und bevor sie bald nach Uruguay abreist, um ihren Sohn zu besuchen, wird noch schnell ein eventueller Flugtermin mit dem Obmann der Akaflieg besprochen. „Vielleicht ist es im Frühjahr möglich, denn ich möchte furchtbar gerne wieder fliegen", erzählt die 95-jährige Steirerin. ■