



Zum Andenken an die Segelflug- Gummiseilstarts in der Schweiz

Ein Bericht von Peter Urscheler ,

übersetzt von Lilly-A. Grundbacher

(Als Zusatz zum Bericht „Fliegen wie unsere Väter und Grossväter „)

Seit 1999 unternimmt die Schweizer Oldtimer Segelflug Vereinigung OSV alljährlich bei unterschiedlichen Wetterbedingungen Gummiseilstarts von einem Berg herab. Dies immer im September am schweizerischen „Gebetstag“- Wochenende. Da diese Starts außerhalb eines Flugplatzes stattfinden, bedarf es eine vorherige Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt. Ohne dessen vorherigen Zustimmung ist diese Tätigkeit nicht erlaubt. Auch die Eigentümer der Grundstücke müssen gefragt werden. Und natürlich sind nur qualifizierte „Fahrer die Lüfte mit Gummiseilstart“ zugelassen.

Vom 14 bis 16. September 2007 in Mauborget im Schweizer Jura

Mauborget ist ein Dorf im Schweizer Süd-West-Jura, genannt der „Wadtländer Balkon“ mit einem herrlichen Ausblick auf den Neuenburgersee und den fernen Schweizer Alpen. Das Dorf ist 1160 Meter über dem Meeresspiegel und in Luftlinie etwa 8 km nördlich von Yverdon. Südöstlich des Dorfes gibt es ein Startplatz für Gleitschirm und Delta-Gleiter. Der Startpunkt der Segelflugzeuge ist in einer Wiese nördlich des Dorfes gelegen.



Die für den Start verwendete Wiese ist am Rand eines Waldes, in dem sich im Verborgenen der Zufahrtsweg für die grossen Transportanhänger befindet. Bei unserer Ankunft vor Ort ist es schwer zu glauben, dass ein Segelflugzeug dort starten und landen kann. Keine Ähnlichkeit mit einem Flugplatz. Nein hier sowieso nicht auf dieser Wiese am Rande des Waldes, die nicht gross und mit vielen Unebenheiten und Vertiefungen ist. Neben dem Wald ist die Wiese etwas wie ein „Balkon“. Etwas weiter darunter eine kleine Straße und dann eine Wiese sanft abfallend, die zeitweise gesperrt und voller Kühe ist. Weiter unten eine Reihe von Bäumen, die das letzte Hindernis vor dem steil abfallendem Gelände sind. Beinahe 500 Metern sind zu überfliegen. Aber deshalb lassen sich die Piloten nicht irreführen, kommen mit den Segelflugzeug-Anhängern und parken am Rande des Waldes.

Bald beginnen die Angekommenen, unter Aufsicht des Schweizer Experten, eine Starteinrichtung aufzubauen. Nach kurzem, emsigen Treiben stehen 10 bunte Segelflugzeuge auf der Wiese



Inzwischen ist ein Team mit der Installation der Starteinrichtung beschäftigt. Die Schiene und die Platte mit Klinken System „Tost“ müssen im Boden verankert werden. Mit einem grossen Hammer werden lange Stahlnägel in die Erde getrieben. Neben der Startschiene steht eine grosse Trommel, ab der das Gummiseil und die verknoteten Zugseile abgewickelt werden. Nach 2 oder 3 Minuten ist auch das Ausklinkseil installiert und jetzt könnte es los gehen.



Dann hörten wir das Läuten einer Glocke das zur Instruktion ruft. In Mauborget spricht man Französisch, aber die Mehrheit der Teilnehmer kommen aus dem Norden und sprechen "schwizertütsch", ein Dialekt, das sogar von einigen Deutschen schwer zu verstehen ist. So ein Briefing ist zweisprachig, Französisch und "schwizertütsch". Ich bin glücklich zweisprachig aufgewachsen zu sein, so habe ich keine Probleme. Willy Fahrni, der "Guru" des OSV, erinnert uns an die Regeln der Sicherheit.



Jetzt erlaubt uns die Windrichtung, wieder vor Ort auf der Startwiese zu landen, um einen anderen Piloten eine Startgelegenheit mit demselben Flugzeug zu geben. Aber das ist ein schwieriges Unterfangen. Im Endanflug gibt es eine Reihe von Bäumen die Turbulenzen erzeugen. Dann muss man kurz landen und trotzdem die Mindestgeschwindigkeit bis zum Aufsetzen einhalten. Zu allem andern ist die Landewiese schräg abfallend. Vieles ist zu berücksichtigen in wenigen Sekunden. Ich für mich habe es nicht gewagt, mit meiner Fauconnet. Mit einem "Baby" ist es sicher einfacher hier zu landen. Mit der Kufe braucht es nur eine sehr kurze Anhaltstrecke. Es ist alles gut verlaufen trotz mehreren quälenden Momente.

Für das Mittagessen ist für Alle Snack mit Sandwiches, Mineralwasser und den "Gummihund" Energie-Riegel vorgesehen. Ein guter Moment die Freundschaft zu pflegen

Kurz vor 13 Uhr wird das Gummiseil V-förmig ausgelegt. Starke "Gummihunde" sind gefragt, 10 an der Zahl an jedem Seil sind nötig. Nun sind sie bereit, die Befehle zu befolgen. Als erstes Segelflugzeug wird ein Fauvel AV36 Nurflügler auf die Schiene gestellt. Der Pilot steigt ein, überprüft alle Funktionen des Flugzeuges und schliesst die Haube.

Vorher wurde die Innenseite der Startschiene großzügig mit flüssiger Seife eingeschmiert. Das Flugzeug wird an ein Zwischenseil angehängt, das mit dem Gummiseil verbunden ist. Dann ist der Start-Chef an der Reihe mit üblichen Kontrollen: Richtung der „Gummihunde“ überprüfen, so dass die Zugrichtung des Segelflugzeuges stimmt und prüfen ob das Zwischenseil am Flugzeughacken gestreckt ist. Dann startet er seine Befehle: "Ziie Ziie," und dann "Sekte Sekte" endlich "Los" (auf Deutsch ziehen, ziehen/ laufen, laufen/ los gehts). In weniger als 3 Sekunden nach dem "Los" ist das Segelflugzeug im freien Flug mit einer Reserve an Höhe, so dass es mit grosser Sicherheitshöhe über die ersten Hindernisse hinwegfliegt. Der Pilot fliegt sorgfältig mit der vollen Ausschöpfung der dynamischen Kräfte, fliegt in einen Aufwind und gewinnt an Höhe.



Die Starts erfolgten dann nacheinander in kurzen Abständen. Die Schweizer sind in der Lage, ihre Tätigkeit langsam zu beschleunigen, indem sie ihre absolute Effizienz einsetzen. Sie befolgen einfach die Befehle in ihrem Kopf ... und um 14:15 Uhr sind alle 10 Segler in der Luft und versuchen, von Cumulus- zu Cumulus-Wolke zu fliegen. Da sieht man vieler Segler um Aufwind ringen



Die Segler schaffen es in der Luft eine magische Atmosphäre hervorzuzaubern. Die antike Technik der Gummiseilstarts passt perfekt in diese idyllische ländliche Landschaft. Die eleganten Flügel der Moswey und Spalinger erinnern an Möwen, die Cockpits der Karpf- und Grunau-Baby an "Torpedos", die ungewöhnliche Form des AV36 an "Godasse" und letztendlich der Spatz und der Fauconnet mit den langen, dünnen Federn.....



Die "Gummihunde" und die andere Starthelfer mussten eine Stunde warten bis 3 Segler wieder vor Ort landeten, um sie erneut mit ausgewechselten Piloten in die Luft zu bringen. Die meisten Segelflugzeuge landeten 600 Meter tiefer auf einem Feld. Das wurde lange vorher in der Nähe des Dorfes Champagne, ausgewählt. Dort wurden die Segler abgebaut und in ihre Anhänger verladen um wieder nach Mauborget zu fahren.



Zum Abschluss des Tages gab es zunächst ein Aperitif auf der Startwiese. Vierzig Teilnehmer genossen ein gemeinsames Abendessen im Restaurant "Panorama" von Mauborget.

Am nächsten Tag, am Sonntag war mit 10 Seglern wieder Flugbetrieb.



Schauen sie den herrlichen Spalinger S19 HB-225 mit seinem großen Flügel mit 17 Meter Spannweite, der 1937 gebaut wurde.



Interessant ist der "Fladi", der mit einem klassischen Gummiseil direkt auf dem Rasen starten kann. Mit seinem geringen Gewicht hat er die Möglichkeit, langsam in engen Spiralen zu fliegen. So war er schnell höher als alle anderen Segler. Dieses Flugzeug wurde 1977 von Egon Polla, dem Großvater des Pilot am Steuer gebaut.





Der letzte Abschnitt gilt meinem Segler, dem "Fauconnet" F-CDLC



Nach dem Start und dem Erklimmen der Höhe flog ich über den Startplatz. Es blieb ein einziges Flugzeug auf dieser kleinen Wiese voller Unebenheiten und Vertiefungen. Als die Aufwinde ausblieben flog ich näher an das Feld für die Landung am Fuße des Hanges. Nicht sehr groß, aber klar und ohne Löcher oder Vertiefungen.





Als das letzte Flugzeug gelandet war, Debriefing und das traditionelle Souvenir-Foto der Teilnehmer. Dann Demontage und das Einräumen der Segler in die bereitgestellten Anhänger.

RÜCKBLICK 2007 Mauborget

Freitag: 19 Gummiseilstarts auf einem Feld am Fuße des Hanges.

Samstag: 14 Bergstarts mit 23 Stunden 21 Minuten Flug (der längste 3:52h)

Sonntag: 10 Bergstarts mit 11 Stunden 42 Minuten Flug (der längste 2:12 h)

