140904124139LQ am 28.10.2014 über http://www.leserauskunft.de

Ein Bad im Schwanenteich

Von Timo Lehrke
Fotos: Ralph Köhler

Die Landung eines Segelflugzeugs im Schwanenteich in Zwickau ging schnell durch die Medien. So etwas sieht man ja nun nicht alle Tage und das ist auch für einen Segelflugpiloten eher die Ausnahme – auch wenn wenig später im Comer See wieder ein Segelflugzeug baden ging.

Viele Hände sind nötig, um das Segelflugzeug im Wasser abzumontieren...

Wie der Pilot diese Ausnahmesituation erlebt – das Verfahren kann man schließlich nicht üben – und wie es überhaupt dazu kam, das schildert uns Timo Lehrke am besten selbst.

„In diesem Jahr flog ich in Zwickau die DM der Clubklasse mit und musste die „besondere" Erfahrung einer Wasserlandung machen. Es war der 3. Wertungstag am 10. August, das Wetter war anfangs noch sehr bescheiden, da die Basis niedrig war und starker Wind herrschte. Die Wettbewerbsleitung schrieb eine kleine AAT Aufgabe aus, die dennoch machbar erschien. Die Aufgabe war so gelegt, dass der Endanflug direkt über die Stadt verlief.
Nachdem ich abgeflogen war, entwickelte sich das Wetter doch noch einigermaßen und über den Flug hinweg lief es ganz gut bei mir. Bei Kilometer 20 kurbelte ich den letzten Bart und begann dann einen sicheren Endanflug. Der Zielkreis hatte einen Radius mit 5 km und musste mit einer Mindesthöhe von 250 m AGL überflogen werden. Ich bin hier gemeinsam mit einem weiteren Wettbewerbsteilnehmer mit gut 300 m über Grund angekommen. Sowohl der Endanflugrechner als auch die Optik zum Platz sahen in dieser Höhe gut aus. Wir flogen entspannt in Richtung Flugplatz weiter. Der Gleitwinkel passte, doch zwei Kilometer vor dem Platz setzte plötzlich sehr starkes Sinken ein. Innerhalb kürzester Zeit verlor ich stark an Höhe und sah zu meinem Schrecken, dass auch mein Mitflieger inzwischen sehr stark gesunken war. Vermutlich flogen wir durch ein Leegebiet, das wohl vom leicht ansteigenden Gelände der Stadt und durch den starken Wind ausgelöst worden war. Für meinen Mitbewerber sah es so aus, als dass es ihm wohl nicht mehr über die Stadt reichen würde. Er drehte in Richtung See ab und entschwand aus meinem Blickfeld.
Jetzt wurde es auch für mich langsam brenzlig und auch ich hatte den See mitten in Zwickau in Erinnerung. Ich meinte zwar, es würde für mich weiter auf den Flugplatz Zwickau reichen, doch mein Verstand sowie mein Bauchgefühl rieten mir: Gehe dieses Risiko nicht mehr ein! Nun blieb nur noch die Möglichkeit einer Wasserlandung. Der Kloß im Hals wurde recht dick, doch für Panik blieb gar keine Zeit. Jetzt hieß es einfach nur, das Flugzeug sicher zu Boden zu bringen.
Es war ein seltsames Gefühl in diesem Moment, diese endgültige Entscheidung zu treffen, im Nachhinein aber statt eines Krampfanfluges letztendlich die bessere und sicherste.
Ich fuhr das Fahrwerk aus, um beim Aufsetzen die Oberflächenspannung des Wassers zu zerstören. Damit wollte ich ein hartes Aufschlagen des Rumpfes mit nachfolgendem sofortigen Untertauchen verhindern. Im Endteil, je näher ich jetzt dem Wasser kam, suchte ich einen freien Abschnitt auf dem See, immerhin war es Sonntagnachmittag und viele Tretboote schaukelten auf dem Wasser.
Ich fing das Flugzeug ziemlich stark ab. Im ersten Moment fühlte sich die Landung

140904124139LQ am 28.10.2014 über http://www.leserauskunft.de

...und dann mit vereinten Kräften aufs Trockene zu hieven, erst die Flügel, dann den Rumpf

dann wie auf einem weichen Acker an, aber kurz bevor die ASW-15 ausgeschwommen war, tauchte der Rumpf urplötzlich unter die Wasseroberfläche. In diesem Moment kam kurz Panik in mir hoch. So schnell wie möglich öffnete ich die Haubenverriegelung. Doch zum Glück tauchte der Rumpf wieder an die Wasseroberfläche zurück – und lief relativ schnell mit Wasser voll, bis der komplette Instrumentenpilz unter Wasser war.
Eine Familie, die mit dem Tretboot unterwegs war, kam mir zur Hilfe und nahm die Haube und den Fallschirm ab. Jetzt realisierte ich auch, dass der andere Pilot ebenfalls im See gelandet war und wir das also beide glücklich überstanden hatten.
Mit zwei weiteren Booten schleppten wir die ASW-15 und die LS 1c ans Ufer.
Dort waren inzwischen Polizei und Feuerwehr angekommen. Die Feuerwehr überließ uns zur Sicherung der Flugzeuge ein Seil. Danach rückten Polizei und Feuerwehr wieder ab. Dank der zahlreichen Helfer des Aero Clubs Zwickau und mehreren Wettbewerbsteilnehmern konnten wir die Flugzeuge problemlos im Wasser abrüsten.
Das Trocknen gestaltete sich einigermaßen aufwändig, aber alle elektrischen Instrumente haben es überlebt, obwohl sie für kurze Zeit eingeschaltet unter Wasser waren.
Ich denke, es war die richtige Entscheidung im See zu landen anstatt verkrampft zu versuchen den Platz zu erreichen, mit dem Risiko, davor in die Bäume zu krachen!“

Der Autor:
Timo Lehrke ist 21 Jahre alt und fliegt seit sieben Jahren bei der FG Freudenstadt.

Wie landet man richtig im Wasser?

Von Ernst Willi

- Moderne Kunststoff-Segelflugzeuge tauchen nach einer Wasserung bei eingefahrenem Fahrwerk schnell tief ab, was bei einer Landung parallel zum Ufer für den Piloten bei seichtem Wasser gefährlich werden kann.
- Es ist deshalb wichtig, mit ausgefahrenem Fahrwerk und mit Minimalgeschwindigkeit und natürlich gegen den Wind auf dem Wasser aufzusetzen.
- Die Gurte müssen unbedingt so eng wie möglich straff gezogen werden, da sich der Widerstand beim Eintauchen sehr schnell und sehr stark aufbaut.
- Die Lüftung sollte für die Wasserung geschlossen bleiben.
- Da die Kunststoff-Haube bei Veränderungen der Rumpfform platzen dürfte, ist es empfehlenswert, wenn man kurz vor der Wasserung sein Gesicht mit dem Hut, einer Hand oder sonst einem geeigneten Gegenstand gegen Kunststoff-Splitter schützt.

28.10.2014 über http://www.leserauskunft.de