

Der Aero-Club Gelnhausen stellt sich vor

Die Haube wird verriegelt, der Flugschüler checkt noch einmal die Einstellung des Höhenmessers. Das Schleppseil wird eingehängt. Der Starthelfer hebt die Fläche an, bis die Flügel horizontal sind, er hebt den Arm in die Höhe. „Startklar. Seil anziehen!“ tönt es aus dem Funk an der Winde. Das Seil spannt sich. Der Starthelfer streckt den Arm seitlich aus. 150 PS ziehen am Seil, das Flugzeug nimmt Fahrt auf. Noch rennt der Starthelfer mit, hält die Fläche horizontal. Dann wird das Flugzeug lebendig, es hebt ab, steigt in einem flachen Winkel. Der Schüler zieht ein wenig den Knüppel zu sich. Der weiße Segler schießt steil dem ungetrübten Blau des morgendlichen Himmels entgegen.

Nach dem Ausklinken und Andrücken wird dem Flugschüler bewußt: Er ist allein in diesem Flugzeug. Zum ersten Mal! Euphorie erfasst jede Faser seines Körpers. Und immer wieder macht er sich klar: Alles wie immer - alles wie oft geübt. Ruhe bewahren und dem Flugzeug im Kopf immer ein Stück voraus sein – dann klappt's auch mit der Landung.

So oder ähnlich hat wohl Martin Backhaus gedacht, als er am 6. Oktober 2007 mit seinen 70 Jahren seinen ersten Alleinflug absolvierte. Dieser Flug war sicher für jeden der vielen Flugschüler, die im Aero-Club Gelnhausen in den 57 Jahren seines Bestehens das Fliegen erlernt haben, der erste Höhepunkt der Ausbildung und für viele ist dieser Moment unvergesslich.



Martin Backhaus (mit weißer Kappe), umgeben von einigen Segelflugschülern nach seinem ersten Alleinflug mit 70 Jahren! am 6.10.2007

Bild: 01.jpg

Meistens sind die Segelflugschüler jüngeren Alters. Aber das Beispiel von Herrn Backhaus zeigt, dass bei der Fliegerei und insbesondere im Segelflug ein Miteinander der Generationen eine gelebte Selbstverständlichkeit ist, von der alle profitieren und die einen Verein stark macht und ihn auch nach 57 Jahren sehr rege sein läßt - wie in den ersten Tagen, als der Aero-Club gegründet wurde.

Die ersten 57 Jahre ...

„1950 haben wir uns zusammengefunden: einige alte Flieger und Flugbegeisterte. Egon Jasinski hatte die Initiative ergriffen. Unser Ziel war klar: Wir wollten fliegen und wir wollten den Flugsport in Gelnhausen wieder ins Leben rufen.“ Das berichtet Hermann Werner, der schon damals dabei war und noch heute, unter anderem als Fluglehrer, sehr aktiv am Vereinsleben teilnimmt. Jakob Wink, auch schon seit den ersten Tagen dabei, berichtet weiter: „Wir erwarben ein Gelände westlich der Stadt, auf dem sich nach und nach unser heutiger Flugplatz entwickelt hat. Dann machten wir uns daran, eine Baracke und eine Segelfughalle zu bauen. Gleichzeitig begannen wir mit dem Bau einer Schleppwinde“.

Ein Flugzeug gab es noch nicht. Die Clubmitglieder brachten natürlich ihre Mittel ein, aber erst 1952 konnte mit der Hilfe großzügiger Spender sowie des Fürsten zu Ysenburg und Büdingen ein Doppelsitzer-Segelflugzeug für DM 6.000 gekauft werden.

Bereits 1953 folgte dann der erste Einsitzer, ebenfalls unter großen finanziellen Opfern erstanden, ein Baby III. 1954 gewann der Clubkamerad Götz Wunderlich bei einem Segelflugwettbewerb für den Verein ein Segelflugzeug Baby 2b, das heute noch in der Segelflughalle steht und liebevoll gepflegt wird.



Eine Tiger Moth während einer Vorführung bei der Flugplatzkerb 2006. Mit einer Maschine dieses Typs begann 1955 die Ära des Motorflugs in Gelnhausen.

Bild: 02.jpg

Mit der Ankunft eines silbergrauen Doppeldeckers Tiger Moth, der in England erworben wurde, begann am 23. August 1955 auch in Gelnhausen die Ära des Motorfluges. Im gleichen Jahr wurde auch der erste Fallschirmsprung durchgeführt. Ein Jahr später genehmigte die hessische Landesregierung den Flugplatz Gelnhausen als Verkehrslandeplatz. Der Fürst, welcher die Anfänge des Vereins großzügig unterstützt hatte, stiftete dem Aero-Club Gelnhausen e. V. in den Jahren 1957 bis 1960 zwei Piper Motorflugzeuge. Anfang der 60er Jahre verfügte der Aero-Club Gelnhausen e. V. bereits über eine stolze Flotte von 6 Motorflugzeugen.

1975 wurde die erste Flugplatz-Kerb organisiert und ist bis heute alle zwei Jahre ein fester Bestandteil des Vereinslebens und eine von den Menschen im Kinzigtal sehr geschätzte Veranstaltung. In den 70er und 80er Jahren wurden neben den alten Gebäuden neue Hallen sowie ein Vereinsgebäude mit Gastwirtschaft errichtet. Der Flugplatz-Tower, so wie er sich heute präsentiert, wurde kurzerhand auf das neue Gebäude gesetzt.

In den 90er Jahren wird die Flugzeugflotte konsequent erneuert, was sich zuerst mit Anschaffung modernster Segelflugzeuge andeutet, und später seine Fortsetzung mit einer Verjüngung des Motorflugzeugparks findet.

Der Aero-Club Gelnhausen heute...

Inzwischen gilt der Aero-Club Gelnhausen e. V. mit seinen mehr als 500 Mitgliedern als einer der größten Luftsportvereine Deutschlands und der größte in Hessen.

6 Segelflugzeuge gehören dem Verein. Davon sind zwei Schuldoppelsitzer „ASK 21“, die gleich um die Ecke in der Rhön in Poppenhausen von Alexander Schleicher gebaut werden. Ein Segelflugzeug, aber mit Motor ausgestattet, ist die „Super-Dimona“. Stellt man den Motor in ausreichender Höhe ab, kann man mit diesem Flugzeug Thermik- oder Hangselgelflug betreiben und für den ruhigen Reiseflug den Motor wieder starten.

Zwei Ultraleichtflugzeuge vom Typ COMCO IKARUS ermöglichen den kostengünstigsten Einstieg in die motorgetriebene Fliegerei und sind deshalb bei den Vereinsfliegern sehr beliebt und oft in der Luft. Natürlich gehören aber auch drei Maschinen der Firma Cessna zur Ausstattung des Aero-Clubs. Im einzelnen sind es eine 172P, eine 172M und eine F-182P. Wegen seiner Leistungen und Gutmütigkeit sehr beliebt ist auch die Robin DR400/180R, die sich besonders für größere Streckenflüge zu viert anbietet. Ein weiteres Flugzeug dieses Typs dient den Segelfliegern als Schleppmaschine. Der Flugzeugpark erhielt in diesem Jahr Zuwachs durch den Kauf einer gebrauchten „Katana“, einem zweisitzigen Tiefdecker moderner Bauart. Aber auch ein Oldtimer wird noch immer gerne geflogen: Eine Piper PA-18, Baujahr 1954. Wer schon einmal einen Blick in die Flugzeughallen werfen konnte, weiß, dass noch mehr Flugzeuge hier beheimatet sind. Diese Maschinen gehören nicht dem Verein, sondern Privatleuten, die sich vom Verein einen Hallenplatz gemietet haben.

Ob Flugschüler oder schon Lizenzinhaber. Sie alle wissen die Vorzüge des Fliegens im Verein zu schätzen. Während des ganzen Jahres gibt es immer wieder Veranstaltungsangebote, in deren Mittelpunkt natürlich die Fliegerei steht. Hier findet wertvoller Erfahrungsaustausch und gemeinsames Lernen statt und man kann mal von früh bis spät Fachsimpeln, was zuhause meistens niemanden interessiert. Jedes Vereinsmitglied muss 30 Arbeitsstunden pro Jahr ableisten. Da es aber viele Gemeinschaftsaufgaben gibt, dem einen oder anderen durchaus Spaß machen, ist dies kein Problem: Nach entsprechender Schulung sorgen Flugzeugwarte für die technische Bereitschaft der Maschinen oder Flugleiter koordinieren den Flugbetrieb am Platz.



Segelfliegen ist kein Solosport. Beim Start werden viele Helfer gebraucht und jene, die wissen wie es geht, zeigen es den "Neuen".

Bild: 03.jpg

Doch das ist nicht alles, was den Aero-Club Gelnhausen für seine Flugschüler und Piloten attraktiv macht: Die Fluglehrer arbeiten ehrenamtlich, das heißt kostenlos für die Schüler. Ebenso kostet der Theorieunterricht nichts. Als große „Halbtergemeinschaft“ bietet der Verein seinen Piloten vergleichsweise günstige Chartergebühren und die gut gewarteten Flugzeuge stehen jederzeit für die Piloten bereit, die die Maschinen über einen Kalender im Internet online und sehr bequem buchen können. Bei mehrtägigen Ausflügen wird nur die tatsächliche Flugzeit abgerechnet. Das ist fair und ein großer Vorteil, denn kommerzielle Vercharterer verlangen oft eine Tagespauschale.

Der Aero-Club Gelnhausen sieht es als seine Aufgabe an, die Vereinspiloten immer in einem guten Trainingsstand zu halten. So ist es für jeden Piloten Pflicht, über das vom Gesetz geforderte Maß hinaus, einmal im Jahr mit einem Fluglehrer einen einstündigen Übungsflug durchzuführen. Dem Piloten noch nicht bekannte Flugzeuge werden ihm nur nach ausführlicher fliegerischer Einweisung übergeben und Fortbildungsveranstaltungen zu sicherheitsrelevanten Themen, zu Gesetzesänderungen, zur Luftraumstruktur oder zum Thema „lärmarmes Fliegen“

tragen dazu bei, dass alle Piloten und Maschinen immer wieder sicher und gesund am Heimatplatz landen werden.

Durch die vielfältigen Qualifikationen der Fluglehrer kann man im Aero-Club Gelnhausen alle Lizenzen erwerben, die für die Fliegerei nach Sichtflugregeln in Frage kommen: Vom Segelflugschein mit allen Startarten über den UL-Schein, den PPL(A)-national, PPL(A)-JAR FCL bis hin zur Nachtflugberechtigung. Einige Piloten, die heute im Cockpit eines Airliners ihren Dienst versehen, haben im Aero-Club Gelnhausen ihren ersten fliegerischen Erfahrungen gesammelt und ihre ersten Lizenzen erworben.

Im Aero-Club treffen sich Flieger aus allen Bereichen und Altersgruppen der Gesellschaft. Ob Handwerker, Wissenschaftler oder Schüler, ob angestellt oder selbstständig, ob IT-Fachmann, Gärtner, Airline-Pilot oder Lehrer, alle verbindet die gemeinsame Faszination am Fliegen – von 14 bis 70 Jahren – das Alter spielt keine Rolle.

Zur Zeit befinden sich im Aero-Club Gelnhausen mehr als fünfzig Flugschüler in der Segelflug-, UL- oder Motorflugausbildung. 34 davon sind aktive Segelflugschüler, 15 sind allein in diesem Jahr dazugekommen.

Ein Segelflugtag auf dem Gelnhäuser Flugplatz...

Ein Segelflugtag beginnt mit einem Briefing, d.h. mit einer Vorbesprechung des Tagesablaufs. Segelflug ist ein Mannschaftssport. Es braucht 5 – 7 Leute, um einen Segelflieger in die Luft zu bekommen. Der diensthabende Fluglehrer checkt, ob auch alle für diesen Tag eingeteilten Helfer da sind. Ein Startleiter wird gebraucht, der die Abläufe rund um den Startaufbau leitet. Ein Startschreiber schreibt die Start- und Landezeit der Flüge mit. Steht ein Windenfahrer oder ein Schlepp-Pilot zur Verfügung, der die Segelflugzeuge in die Luft bringt? Wer fährt die Traktoren, die die Flugzeuge nach der Landung zum Startplatz zurückzieht? Wer hilft am Start, klinkt die Seile ein und hält die Fläche des Flugzeugs beim Anschleppen? Und vieles mehr.



Morgendliches Briefing während des Besuchs der Jugendgruppe beim Seniorenfliegen auf der Wasserkuppe 2007

Blid: 04.jpg

Dann wird das Wetter besprochen. Werden der Tag und die Thermik so gut, dass vielleicht ein Überlandflug möglich ist? Segelfliegen ist nicht nur auf die Umgebung des Flugplatzes beschränkt, sondern bei guter Thermik können mit den modernen, eleganten Kunststoff-Flugzeugen auch große Strecken 300 km und mehr geflogen werden, die der Segelflieger am Startort beginnt und auch dorthin wieder zurückkehrt. Auch Schüler müssen am Ende ihrer Ausbildung mindestens einen 50-km-Streckenflug zurücklegen, um ihre Lizenz zu erwerben. Meistens führen diese Flüge zur Wasserkuppe, der Wiege der Segelfliegerei. Ist geklärt, wie

sich der Tag thermisch entwickelt, werden die Flugzeuge an die einzelnen Flieger verteilt. Je nach Ansturm auf ein Flugzeugmuster, müssen sich die Piloten ihre Flugzeit so einteilen, dass auch die anderen Kameraden an diesem Tag einen Flug bekommen.

Anschließend werden die Flugzeuge aus der Halle geräumt und gründlich gecheckt, d.h. alle Ruderanschlüsse werden geprüft, der Einbau der Batterie für den Funk. Sind die automatischen Fallschirme eingehängt? Und viele für die Sicherheit wichtigen Dinge. Im Anschluss daran, werden die Flugzeuge am Startplatz aufgebaut. Der Startplatz richtet sich nach der Windrichtung. Die Flugzeuge müssen in den Wind starten. Haben wir also Westwind, so wird der Start im Osten des Flugplatzes aufgebaut und die Winde, die die Flugzeuge hoch schleppt, im Westen. Dann kann es losgehen.

Mit Doppelsitzern vom Typ ASK21 beginnt die Ausbildung der Flugschüler, wobei der Lehrer auf dem hinteren Sitz Platz nimmt, der Schüler vorne. Ist der Fallschirm angelegt, haben alle ihren Sitz eingenommen und sind richtig und fest angeschnallt, wird der Startcheck durchgeführt, d.h. alle Bedienelemente und Instrumente im Flugzeug auf ihre Gängigkeit überprüft. Ist dies ok, wird die Haube verschlossen und der Pilot konzentriert sich völlig auf den Start.

Das Windenschleppseil wird eingeklinkt und der Starleiter gibt den Startauftrag an die Winde: ASK 21 doppelsitzig, am Kinzigseil, startklar, Seil anziehen. Das Seil wird gestrafft und dann wird das Segelflugzeug mit hoher Geschwindigkeit beschleunigt, hebt ab, steigt zunächst in einem flachen Winkel bis zur Sicherheitshöhe, um danach in einem steileren Steigflug an Höhe zu gewinnen. Das erinnert ein bisschen an Achterbahn aufwärts. Erreicht der Segelflieger seine mögliche Höhe, nimmt der Windenfahrer das Gas zurück, und das Schleppseil wird am Segelflugzeug ausgeklinkt. Nun beginnt der lautlose Flug. Man fühlt sich wie einer der Bussarde, die manchmal in einem Aufwind mit dem Segelflugzeug kreisen. Keine Art zu fliegen, ist der des Vogelflugs so ähnlich, wie das Segelfliegen. Majestätisch gleitet man dahin. Hat man Glück und Aufwinde (Thermik) sind verfügbar, so kreist man an solchen Stellen ein und schraubt sich in Kurven immer höher.

Über Gelnhausen dürfen wir bis zu einer Höhe von 935 m über Grund fliegen. Das hängt mit dem Flughafen Frankfurt zusammen, da die überfliegenden großen Airliner hier schon im Endanflug auf Frankfurt Flughafen sind und in Höhen um 1400 m über Gelnhausen ankommen. Gäbe es den Flugplatz Gelnhausen nicht, würden diese wahrscheinlich noch viel tiefer anfliegen. Überall in der Welt ist der Luftraum eingeteilt und festgelegt, wer wo und wie hoch fliegen darf. Hinter dem Fernsehturm in Richtung Bad Orb dürfen die Segelflugzeuge dann schon auf 1500 m steigen, wenn die Thermik dies zulässt. Landschaft und Orte verwandeln sich unter uns zu Spielzeuglandschaften. Wir kreisen lautlos unter einer dicken Cumuluswolke und machen uns dann weiter auf den Weg zur nächsten dieser Thermikwolken in Richtung Osten. Dies können wir fortsetzen, solange Thermik an diesem Tag vorhanden ist. Diese beginnt in der Regel am Mittag und geht bis etwa 19:00 Uhr abends. Man sollte also seine Flüge so einteilen, dass man bei Überlandflügen rechtzeitig bei Thermikende wieder am Heimatflugplatz zurück ist.

Leider gibt es auch oft Tage ohne Thermik. Aber geflogen wird fast immer, wenn es nicht regnet. In der Ausbildung kommt es in erster Linie darauf an, möglichst viele Starts und Landungen zu machen, da dies die schwierigsten Übungen in der Fliegerei sind. Das kann auch an Tagen passieren, wenn das Wetter ruhig ist und man dann nur 5 – 10 Minuten Flugzeit bekommt.

Abends dann, beim De-Briefing, stehen alle um den Startwagen herum und besprechen noch mal die Ereignisse des Tages, schauen, ob alle Flugzeuge sauber und alle benutzen Geräte an ihrem Platz sind, bevor man zum gemütlichen Teil des Tage übergeht...

Vom Fußgänger zum Privatpiloten...

Wer sich die Freude einer Flugausbildung im Aero-Club gönnen möchte, muss nur wenige Voraussetzungen mitbringen: Mindestalter ist 14 Jahre für den Segelflug und 16 Jahre für den

Motorflug. Die Prüfung darf dann mit 16 bzw. 18 Jahren abgelegt werden. Selbstverständlich muss man Mitglied im Verein sein und vor Beginn der Ausbildung muss ein Fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis abgelegt und ein Kurs über „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ absolviert werden. Wenn dann noch das polizeiliche Führungszeugnis OK ist und die Geburtsurkunde gefunden wurde kann die Ausbildung begonnen werden.



Die Katana ist das jüngste und modernste Flugzeug in der Flotte der Motorflugzeuge des Aero-Clubs Gelnhausen. Wegen des geringen Stundenpreises ist dieser Zweisitzer besonders für den preiswerten Einstieg in die Motorflugausbildung geeignet.

Bild: 05.jpg

Der Ausbildungsleiter vermittelt dann einen Fluglehrer, mit dem man einen Termin für die erste Flurstunde ausmacht. Je nach der angestrebten Lizenz muss man zwischen 30 und 45 Flugstunden absolvieren und ein bestimmtes Ausbildungsprogramm durchlaufen. Zunächst steht das sichere Beherrschen des Flugzeuges bei Start, Reiseflug und Landung auf dem Programm. Danach erfolgt der erste große Augenblick in der Ausbildung des angehenden Piloten, der erste Alleinflug, das sogenannte „Freifliegen“! Ab jetzt wechseln sich Alleinflüge und Flugübungen gemeinsam mit den Lehrer ab.

In den Wintermonaten findet die Theorieausbildung statt. Dafür gibt es feste Termine am Freitagabend und am Wochenende. Für den PPL(A)-N und den PPL(A) JAR FCL gibt es keine Pflichtstundenzahl. Man kann also selbst dafür sorgen (Selbst- oder Fernstudium), dass man die Inhalte zur Prüfung beherrscht. Der Aero-Club Gelnhausen empfiehlt jedoch die Teilnahme am Kursangebot des Vereins, da man hier unmittelbar Fragen beantworten und die anderen Flugschüler und Fluglehrer kennen lernen kann.

Die praktische Ausbildung wird von ehrenamtlichen Fluglehrern durchgeführt. Die Termine werden je nach Wetter, nach der Zeit von Fluglehrer und Schüler sowie nach Verfügbarkeit der Schulungsflugzeuge von Mal zu Mal abgestimmt.

Viel los im Verein...

Besonders rege ist die Jugendgruppe des Vereins, die neben eigenen fliegerischen Veranstaltungen auch in anderen Bereichen aktiv ist. So präsentierte die Jugendgruppe den Aero-Club beim Schulfest der Beruflichen Schulen Gelnhausen und errang beim hessischen Segelflieger-Volleyballturnier den 3. Platz. Im Rahmen eines hessenweit ausgeschriebenen Förderwettbewerbes errang die Jugendgruppe des Aero-Clubs Gelnhausen den 1. Platz. Mit der Präsentation ihrer Aktivitäten konnten die Jugendlichen die Juroren des ausschreibenden Vereins „Alte Adler“ überzeugen und erhielten neben der Ehrung ein Preisgeld für die Jugendkasse.

Die Aktivitäten, die im Laufe eines Jahres das Vereinsleben prägen, bieten allerdings für jedes Vereinsmitglied Interessantes - sei es, dass man die Geselligkeit liebt oder die fliegerische

Herausforderung sucht. Den Reigen regelmäßigen Angebote führt in jedem Jahr das traditionelle Osterjugendlager an. Es folgte in 2007 ein Sicherheitstraining für die Motorflieger. Der Ausflug der Motorfluggruppe am Vatertag ist eine langjährige Tradition und die Älteren Vereinsmitglieder gönnen sich zwei Wochen Seniorenfliegen am Flugplatz in Gelnhausen und auf der Wasserkuppe. In der ersten Woche der Sommerferien steht der Schnupperkurs Segelflug an, gefolgt vom Streckenfluglehrgang Segelflug und dem „Fliegerlager“, das vor allem von der segelfliegenden Jugend durchgeführt wird. Auch Wettbewerbsflgtage zum hessischen Jugendvergleichsfliegen oder den Bezirksmeisterschaften im Segelflug stehen auf der Agenda. Wer in den Genuß des Segelfliegens über dem Hochgebirge kommen will, macht beim „Fliegerlager Samedan“ mit. Immer zur Sommersonnenwende wird ein Flugtag mit Frühstarts in den Sonnenaufgang durchgeführt und im Herbst kann man die zum „Fly- In zum Schelmenmarkt Gelnhausen“ einschwebenden Maschinen bewundern. Das Herbstlager der Segelfliegerjugend fand 2007 in Tschechien statt.

Am kommenden Wochenende, genau am Sonntag, den 28.10.2007, lädt der Aeroclub in diesem Jahr erstmalig zum großen Drachenfest auf den Gelnhäuser Flugplatz.

Ab 10.00 Uhr kann Jung und Alt dort, wo sonst Segelflieger, Motorflieger und ULs starten und



landen, Drachen steigen lassen. Es wird einen Drachenbau-Workshop geben, wo unter fachkundiger Anleitung selbst Drachen gebaut werden können.

Die schönsten Exemplare werden von einer Jury prämiert. Die Gewinner erwarten tolle Preise.

Flugzeuge zum Anfassen gibt es bei der gleichzeitig durchgeführten Flugzeugausstellung. Wenn auch nicht in der Luft, können Flugzeuge am Boden besichtigt und auf dem Flugzeugführersitz Platz genommen werden. Piloten werden Interessierten auch gern die oft gestellte Frage erklären, wie Flugzeuge überhaupt fliegen können und die verschiedenen Instrumente und Anzeigen erklären.

Anfang November wird die Flugsaison des Jahres mit einem Saisonabschlussabend und dem traditionellen Fliegerball beschlossen.

Das hört sich an, als versinke der Verein in einen ausgedehnten Winterschlaf. Das ist aber ganz und gar nicht so. Der Theorieunterricht für die Flugschüler füllt

Abende und so manchen Sonntag. Und sobald die Sonne lacht wird auch den Winter über reger Flugbetrieb herrschen.

Wer dabei sein und über eine Vereinsmitgliedschaft und die Flugausbildung mehr erfahren möchte, wende ich bitte direkt an den Aero-Club Gelnhausen: Tel: 06051/9217-0 oder per E-Mail: info@edfg.org

(16.10.2007, Aeroclub Gelnhausen, Pressedienst)