
Ettenheim

"Man weiß nie, wo man abends landet"

Lahrer Zeitung, 02.05.2014 20:20 Uhr



Wendelin Hug bereitet seinen Segler derzeit auf die große Reise vor. Foto: Fliegergruppe Foto: Lahrer Zeitung

Ettenheim (red/sas). Bereits 2010 hat Wendelin Hug zusammen mit einem Flugkameraden den Weltrekord im Strecken-Segelflug in den argentinischen Anden aufgestellt. Im Interview spricht der Vorsitzende der Fliegergruppe Lahr-Ettenheim über sein neues Abenteuer, zu dem er in Kürze aufbricht: ein Segelflug vom Ettenheimer Flugplatz nach Ouarzazate in Marokko. Los geht's, vorausgesetzt das Wetter spielt mit, am Montag, 12. Mai.

Herr Hug, warum setzt man sich in Altdorf in ein Segelflugzeug und hofft, damit bis in eine marokkanische Wüstenstadt zu kommen? Was ist Ihre Motivation?

Es war schon lange ein besonderer Traum von mir, im Segelflugzeug morgens zu starten, möglichst weit zu fliegen und nicht genau zu wissen, wo man am Abend tatsächlich landen wird. Da Wind und Thermik ja nie zu 100 Prozent vorhersehbar sind, kann man – auch wenn der geplante Kurs in etwa geflogen wird – nie genau wissen, zu welchem Flugplatz einen die aktuellen Gegebenheiten konkret hinführen werden. Das ist noch eines der wenigen fliegerischen Abenteuer heutzutage.

Und warum Marokko?

Weil ich mir den Segelflug gerade über dem zerklüfteten Atlas-Gebirge und der menschenfeindlichen und unwirtlichen Einöde der angrenzenden Wüstenlandschaft besonders reizvoll vorstelle.

Wie ist es möglich, eine derartige Strecke von rund 400 bis 600 Kilometern täglich in einem Segelflugzeug, überwiegend antriebslos, zurückzulegen?

Das Segelflugzeug wird ja mit Motorkraft auf die Ausgangshöhe gebracht. Der Pilot nutzt dann die vorhandene Thermik und Aufwindzonen, die an bestimmten Geländeformationen, beispielsweise an Gebirgsrändern, auftreten, um seine Höhe zu vergrößern, möglichst weit zu gleiten und laufend weitere Thermikzonen zu erneutem Höhengewinn zu finden. Bei richtiger Technik und guten thermischen Bedingungen können mit einem 20-Meter-Segler so große Strecken zurückgelegt werden.

Mit welchen Risiken und besonderen Schwierigkeiten rechnen Sie während des Projekts? Was könnte das Vorhaben gefährden?

Als eine unsichere Komponente sehe ich die um diese Jahreszeit unbeständigen hiesigen Wetterbedingungen an. So könnte gleich anfangs das Problem auftreten, dass die zugewonnene Höhe nicht ausreicht, um die Pyrenäen zu überqueren. Schlimmstenfalls wird das Segelflugzeug eben in den Hänger gepackt, und wir starten von einem Flugplatz in den Pyrenäen.

Ist das Wetter also die einzige Unkonstante?

Nein, größere Schwierigkeiten könnte es beispielsweise geben, wenn Durchfluggenehmigungen für Kontrollzonen und militärische Beschränkungsgebiete in Frankreich nicht erteilt werden. Da in diesem Fall weder ein Weiterflug noch ein Ausweichen durch großräumiges Umfliegen der Sperrzone in Frage kommen, muss der Flug ad hoc abgebrochen und später, nach Erteilung der Freigabe, neu gestartet werden. Sofern dann – je nach geografischer Lage – mangels Aufwind kein Weiterkommen mehr möglich ist, ist das Vorhaben dann tatsächlich an dieser Stelle gescheitert.

Gesetzt den Fall, bis dahin geht alles gut, wollen Sie die Straße von Gibraltar überqueren.

Eine besondere Herausforderung: In einem Korridor von mindestens 150 Kilometer Breite sorgt der Meereseinfluss für großen Thermikverlust dies- und jenseits der Meerenge. Wir können die Straße von Gibraltar also nur überfliegen, wenn wir ausreichend Höhenreserve haben, um diesen zu kompensieren. Mit besonderen Risiken rechne ich jedoch nicht – diese werden bei einer seriösen Flugplanung niemals in Kauf genommen.

Was war die brenzligste Situation, die Sie jemals in einem Segelflugzeug erlebt haben?

Wie gesagt, Risiken werden bei der Flugplanung durch Berücksichtigung mehrerer sicherer Alternativen eigentlich im Vorfeld ausgeschlossen. Bei

großen Streckenflügen kann sich nun zwar die Situation ergeben, dass sich Thermik und Abwinde anders entwickeln, als vorhergesagt; dagegen hilft jedoch in den meisten Fällen ein vorausschauender Flugstil, bei dem auch von Zeit zu Zeit überprüft wird, ob die tatsächlichen Gegebenheiten mit den geplanten übereinstimmen. Des Weiteren hält jeder erfahrene Pilot in regelmäßigen Abständen nach Landefeldern Ausschau, auf die im Falle des Falles zurückgegriffen werden kann.

Wie groß war im Vorfeld der bürokratische Aufwand – speziell im Hinblick auf die Destination Marokko?

Es war kompliziert, eine Luftfahrkarte für den marokkanischen Luftraum in Papierform zu bekommen. Gleichzeitig bietet die marokkanische Luftfahrtbehörde jedoch ausgezeichnetes elektronisches Informationsmaterial im Internet. Und laut den Erfahrungen von Segelflugkameraden, die schon einmal am beziehungsweise über das Atlas-Gebirge gesegelt sind, soll das Segelfliegen vor Ort unkompliziert, die Gastfreundschaft und das Entgegenkommen der Bevölkerung sehr groß und sehr herzlich sein.

Was haben Sie in Ihr Reisegepäck gepackt, viel Platz für Luxus dürfte in dem engen Cockpit ja nicht sein?

Zuerst Ersatzteile für den Motor, einen Faltskanister für Benzin, Zwei-Takter-Motorenöl sowie die zahlreichen Flugkarten. Und dann verstaut man aus Platzgründen in einem eigens angefertigten hohlen Sitzkissen ein paar persönliche Dinge, beschränkt auf zweimal Unterwäsche, ein Deo, die Zahnbürste und ein Stück Seife. In Marokko soll es ja auch Bekleidungsgeschäfte geben.

Wie bereitet man sich körperlich darauf vor, stunden- und sogar tagelang in einem beengten Flugzeug zu sitzen, eingeschlossen in eine eher weniger geräumige Carbon-Zelle?

Die geplanten Tagesetappen sind aufgrund der Thermik ja auf sechs bis acht Flugstunden begrenzt. Zum Vergleich: Bei dem Segelflugstreckenrekord in Argentinien haben die Tagesetappen oft 14 bis 16 Stunden gedauert. Da zudem doppelsitzig geflogen wird, kann jeder Pilot auch einmal zwischendurch kurz ausspannen. Aber insgesamt hilft körperliche Fitness. Dazu gehe ich zweimal die Woche ins Fitness-Studio. Außerdem sollte man stets viel fliegen und die Bereitschaft mitbringen, auch einmal unangenehme Dinge auf sich zu nehmen, um etwas Besonderes zu erleben.

Wie hat Ihre Familie auf das Vorhaben reagiert?

(lacht). Meine Familie wundert sich mittlerweile über gar nichts mehr und ist sehr tolerant. Und hat sich damit abgefunden, dass alle Geburtstage – unabhängig vom tatsächlichen Termin – im Herbst gefeiert werden. Aber diesmal hatte durchaus die Familie Vorrang: Wir fliegen nämlich deswegen später los, weil mein Enkel Weißen Sonntag feiert und ich das auf keinen Fall verpassen möchte.

Ist schon das nächste Projekt geplant, sofern Hin- und Rückflug gelingen?

Dann wird erst einmal wieder mit dem Motorflugzeug gestartet: Geplant ist bereits wieder ein Marokko-Flug im August zusammen mit Holger Obergföll. Allerdings dann mit anderer Flug-Route – an der Atlantikküste entlang und zusätzlich über Algerien, Tunesien und Sizilien, wobei eine Ätna-Umrandung unbedingt drin sein muss.

uIn sechs Etappen soll es über die Schweiz, Frankreich, Spanien und die Straße von Gibraltar zum Flugplatz "Ouarzazate" gehen, der etwa 150 Kilometer südöstlich von Marrakesch, am südlichen Fuß des großen Atlas-Gebirges liegt. Insgesamt vier Segelflugzeuge und acht Piloten beteiligen sich an dem Segelflug-Projekt, wobei Hug in seinem Doppelsitzer vom Typ "Arcus M" zusammen mit einem erfahrenen Piloten der Luftsportgemeinschaft Hotzenwald, Hannes Meier, drei Tage nach der Hauptgruppe startet. Anschließend wollen Hug und die Hotzenwälder über das Atlas-Gebirge fliegen. Zwischen dem 29. Mai und 1. Juni soll die Rückkehr nach Wallburg auf gleicher Strecke erfolgen. Im Idealfall werden die jeweils rund 2500 Kilometer innerhalb einer Woche zurückgelegt. Dafür müssen allerdings optimale Voraussetzungen, meteorologischer als auch flugtechnischer und flugrechtlicher Natur, zusammenkommen.

uWendelin Hug ist seit vielen Jahren als Segelflieger aktiv und besitzt viel fliegerische Praxis: Allein im Segelflug kommt er auf mehr als 2200 Flugstunden, davon die Hälfte in den Alpen und Anden, wo Hug bereits dreimal unterwegs war. Der Non-Stop-Weltrekordflug 2010 ging über eine Distanz von 2500 Kilometern. Hug wohnt in Biberach, ist 64 Jahre alt und verheiratet. Er hat zwei Kinder und zwei Enkel und arbeitet im Bereich Betriebsleitung und -organisation. Neben dem Fliegen gilt seine Leidenschaft dem Motorradfahren und dem Reisen.