



Anpacken ist nötig: Jürgen Schlindwein zieht das Flugzeug mit Muskelkraft aus der Halle.

FOTO: SCHMALENBERG



Über die Tragfläche steigt man in das kleine Motorflugzeug ein.

FOTO: TTG

„Fliegen verlernt man nie mehr“

NILS NAGER UNTERWEGS: Der Hobbypilot Jürgen Schlindwein zeigt den Biberkindern, wie ein Motorflugzeug geflogen wird

VON BRIGITTE SCHMALENBERG

Erinnert ihr Euch noch an unseren tollen Ausflug nach Speyer in der letzten Woche? Da hat unsere Biberfamilie auf dem Flugplatz den Flugzeugen beim Starten und Landen zugesehen und dann sogar den Flugplatzchef kennengelernt, der uns viel über diese wichtige Verkehrseinrichtung erzählte. Nach einem Besuch im Tower durften wir noch einen Blick in die Flugzeughallen werfen, wo die Piloten ihre Maschinen unterstellen. Und dort haben wir Jürgen Schlindwein getroffen. Er ist der Vorsitzende der Motorfluggemeinschaft Speyer und hat gerade einen Flieger startklar gemacht. Nussy musste lauthals lachen, weil es so lustig aussah, als der Pilot das Flugzeug, das später so schwerelos in die Lüfte steigt, wie ein kleines Spielhündchen hinter sich herzog.

Aber dann durften wir uns die Maschine genauer anschauen und fanden sie gar nicht mehr so klein. In dieser „Piper“, so heißt der Flugzeugtyp, ist immerhin Platz für vier Personen. Mit einer Flügelspannweite von über zehn Meter und einem 181 PS starken Motor kann sie in nur 40 Minuten von Speyer nach Koblenz fliegen. „Oder ich flieg mal schnell zum Krabbenbrötchenessen auf eine Nordseeinsel“, sagte Jürgen Schlindwein lachend, dem

man seine Freude an dem Hobby gleich ansieht.

„Soll ich euch mal erzählen, warum ich das Fliegen gelernt habe?“, fragte er schmunzelnd und gab gleich die Antwort: „Ich saß gemütlich auf meiner Terrasse, und da sah ich einen Vogel von einem Ast auf den anderen fliegen. Da dachte ich: Fliegen ist doch richtig geil und wollte es unbedingt auch lernen.“ Sofort hat sich Jürgen Schlindwein in der Pilotenschule der Motorgemeinschaft Speyer angemeldet und in kurzer Zeit den Flugschein gemacht. Den braucht man als Erlaubnis zum Fliegen genauso wie den Führerschein zum Autofahren. „Und wenn man mal fliegen kann, ist es wie Fahrradfahren – man verlernt es nie mehr“, erklärte der Experte.

Da wollten wir Biberkinder aber unbedingt mal das Cockpit sehen und durften selbst über die Tragfläche ins Innere der Piper klettern. Über den Platz am Steuer brauchten wir gar nicht erst zu streiten. „Jedes Flugzeug hat eine Fahrschulausstattung“, erklärte Jürgen Schlindwein. Das heißt, dass alles, was man zum Lenken braucht – nämlich das Steuerhorn und die Fußpedale – sowohl am Pilotensitz als auch am Copilotensitz vorhanden sind. Die Fußpedale haben übrigens eine Doppelfunktion: Mit ihnen bedient der Pilot die Bremse und das Sei-



Im Cockpit: Man kann das Flugzeug von beiden vorderen Sitzen aus steuern. All die Instrumente helfen dem Piloten dabei.

FOTO: SCHMALENBERG

tenruder. Zwischen den Vordersitzen gibt es auch noch einen Hebel, der aussieht wie die Handbremse am Auto. Damit werden die Landeklappen bedient, die das Flugzeug in der Luft bremsen. Eine echte Handbremse gibt's aber auch, damit das Flugzeug auf dem Boden nicht wegrollen kann, wenn es etwas abschüssig ist.

„Soweit ist ja alles noch ganz einfach“, meinte ich und fügte hinzu: „Aber die vielen Instrumente im Cockpit sind doch recht verwirrend.“ „Halb so wild“, beruhigte Jürgen Schlindwein und gab uns ein bisschen Unterricht: Fahrtmesser und Höhenmesser leuchteten uns ja ein, aber was ist ein „künstlicher Horizont“? „Der hilft

dem Piloten, im Luftraum, wo er den Boden und damit den natürlichen Horizont als verlässliche Orientierung nicht mehr sieht, die Balance zu wahren.“ Und das „Funkfeuer“ ist eine Hilfe beim Ansteuern eines Ziels. Ein Funkgerät gibt es auch. Damit muss sich der Pilot mit Angabe des Flugzeugkennzeichens (das einem Kfz-Kennzeichen entspricht) vor dem Start am Tower melden und um Fluginformationen bitten. Auch während des Flugs kann er so mit der Luftaufsicht in Kontakt bleiben und wertvolle Tipps zu seiner Flugroute erhalten. Liegt beispielsweise eine Gewitterfront auf dem Weg, wird ihm geraten, das Unwetter in einem bestimmten Radius zu umfliegen.

Jeder Flug muss vor dem Start übrigens exakt vorbereitet und alles niedergeschrieben werden. Besonders wichtig ist dabei die „Weight and Balance“ (Gewicht und Balance)-Angabe. Dafür muss der Pilot das aktuelle Gesamtgewicht seiner Maschine – samt dem Gewicht der Passagiere, ihrem Gepäck und dem nötigen Sprit – berechnen. Vom Ergebnis hängt unter anderem die Startgeschwindigkeit und die Reichweite des Fliegers ab. „Okay“, nickte Nals: „Ich hab's kapiert! Wenn ich mal Pilot werden will, muss ich gut im Matheunterricht aufpassen!“

SCHON GEWUSST?!



Liebe Kinder,

einfach mal abheben – das ist für Hobbypiloten wie Jürgen Schlindwein, den wir getroffen und mit unserer Bi-berneugier gelöchert haben, gar kein Problem. Und von hoch oben sieht die Welt ganz anders aus als von unten. Mir ist ja ein bisschen schwindelig geworden, aber für einen Biber ist das sicher normal. Vielleicht habt ihr ja auch mal die Gelegenheit zu fliegen: bei einer Urlaubsreise mit einem ganz großen Flugzeug oder vielleicht mal bei einem Rundflug über die Pfalz. Herzliche Grüße von eurem

Nils Nager

LACH DICH SCHLAPP!

In einer Hafenkneipe unterhalten sich zwei Piraten. Einer von ihnen hat eine Augenklappe, ein Holzbein und einen Haken als Hand. Fragt der eine Pirat den anderen: „Wo hast du denn dein Bein verloren?“ Meint der andere: „Das wurde mir bei einer Schlacht vor Madagaskar weggeschossen.“ „Und was ist mit deiner Hand passiert?“ „Da erwischte mich ein Säbelhieb, als wir ein Handelsschiff geentert haben.“ „Und wie hast du dein Auge verloren?“ „Da hat mir eine Möwe reingekackt.“ „Aber dadurch verliert man doch kein Auge ...“ „Doch. Das war am Tag, nachdem ich den Handhaken bekommen hatte ...“

