

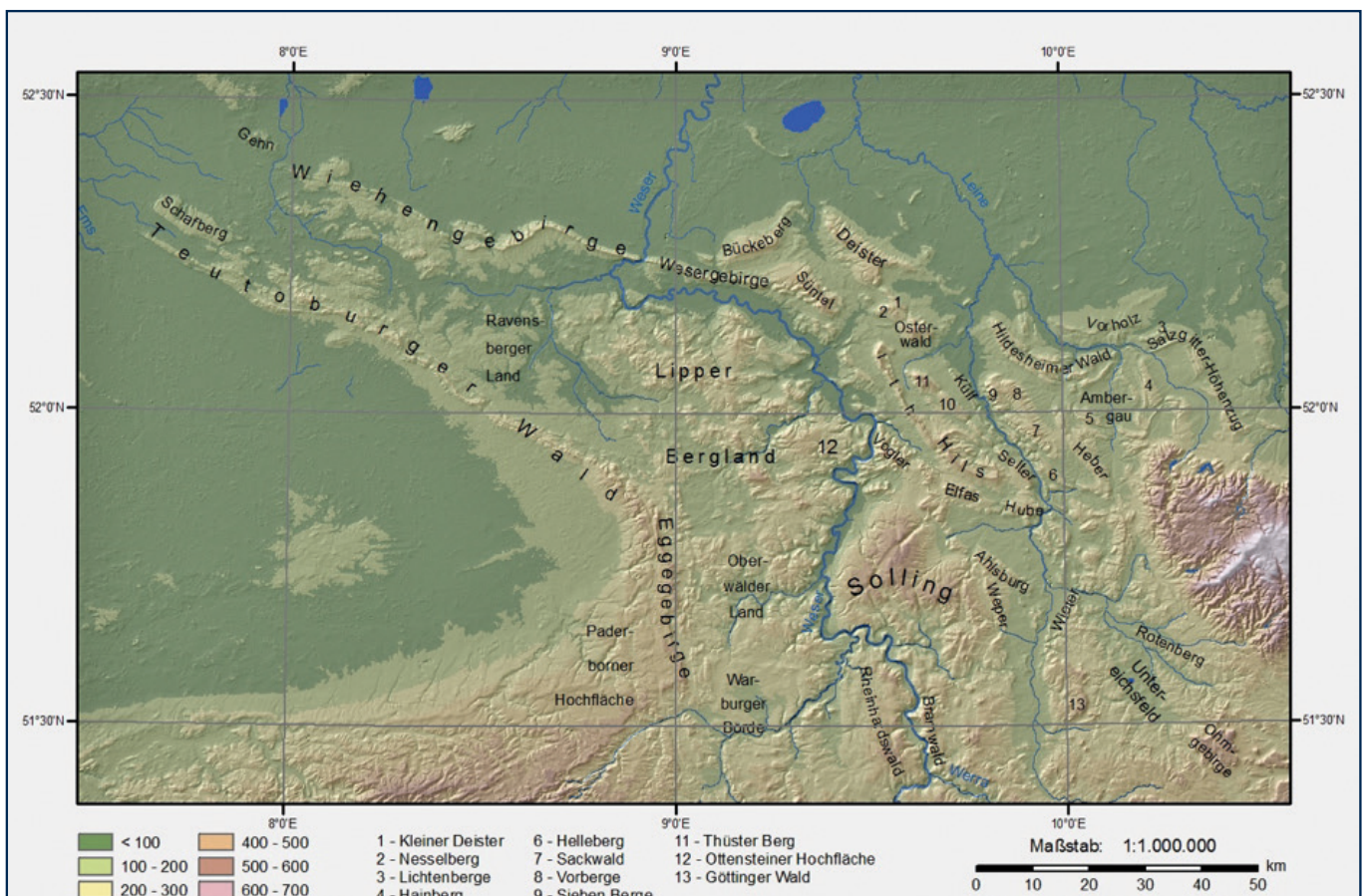
Hangflug an der Porta

Ein detaillierter Blick auf die Geheimnisse des Hangfliegens
im Wiehengebirge und niedersächsischen Bergland

Teil 1

Es ist ein Samstag im Winter, 05:00 Uhr morgens, mein Wecker klingelt.
Draußen ist es dunkel, kalt und windig, aber irgendwie schaffe ich es,
mich aus dem Bett zu quälen. Was um alles in der Welt bringt mich dazu
(ich bin wirklich kein Morgenmensch), wo ich doch nicht einmal
an Werktagen so früh in den Tag starte?

TEXT UND BILDER TUDOR VACARETU, DEUTSCHE ÜBERSETZUNG: HELGE ZEMBOLD



Karte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Niedersaechsisches_Bergland.jpg



Schnell belade ich das Auto mit allem, was ich brauche: Batterien, Fallschirm, Sauerstoffflasche, warme Kleidung, meine Winterstiefel, Kaffee für unterwegs und etwas zu essen. Ich hänge den Hänger an und beginne meine dreistündige Reise nach Porta Westfalica, ein Flugplatz in Nordwestdeutschland, der ideal an einem rund 300 m hohen und etwa 100 km langen Höhenzug liegt. Ich möchte gegen 08:00 Uhr dort ankommen, um 09:00 Uhr aufgerüstet haben und vor 10:00 Uhr in der Luft sein. Die Wintertage sind kurz und die Mühe für einen schönen Flug sollte sich lohnen. Bei guten Bedingungen sollte ein Sieben-Stunden-Flug möglich sein.

Geografie und Wahrzeichen

Die Ausrichtung des Gebirgskamms ist ungefähr von West (Nord-West) nach Ost (Süd-Ost) und setzt sich aus Wiehengebirge, Wesergebirge, Süntel, Ith und Hils zusammen. Zwischen Süntel und Ith klafft eine Lücke von zehn Kilometern – das bedeutet, dass das Gelände flach ist und es keine Steigungen dazwischen gibt.

Porta Westfalica ist nicht nur der Name einer Stadt und eines Flugplatzes, sondern auch der Name der Schlucht, in der die Weser die Kette des Wiehengebirges im Westen und die Kette des Weserberglandes im Osten teilt.

Von Westen nach Osten gibt es entlang des Bergrückens einige leicht zu identifizierende Landmarken, auf die wir im weiteren Verlauf dieses Artikels häufig Bezug nehmen werden. Das Kaiser-Wilhelm-Denkmal neben der Porta-Westfalica-„Schlucht“ ist vielleicht das am besten erkennbare Wahrzeichen, da es sich in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes Porta Westfalica befindet und häufig gute Aufwinde bietet. Ganz in der Nähe, in Richtung Osten, ist der Fernsehturm von Porta Westfalica aufgrund seiner Größe und markanten Form leicht zu erkennen. Acht Kilometer weiter östlich teilt die Autobahn A2 den Bergrücken in zwei Hälften, und aus der Luft sieht man einen großen Parkplatz.

Burg Schaumburg, zehn Kilometer weiter östlich, ist ein guter Zielpunkt für den Einstieg in die Welle. Der Bergrücken hat hier eine schöne Neigung und die Welle schwingt meist in der Nähe der Burg. Fliegt man weitere sieben Kilometer nach Osten, kommt man in die Nähe des Hohensteins, einer Felsengruppe auf der Spitze des Kammes. Das Ende des Hauptkamms markiert der Süntel, ein Hügel von 437,5 m MSL mit einer relativ flachen Neigung, der dennoch wie durch ein Wunder trägt und es ermöglicht, genügend Höhe zu gewinnen, um den Sprung zum Ith zu wagen.

Auf der anderen Seite hat der Ith eine gut ausgeprägte Kontur und Neigung, und bei südwestlichen Strömungen trägt er wirklich wunderbar. Der Ith-Turm ist der erste Orientierungspunkt auf diesem Kamm, unmittelbar gefolgt vom

Steinbruch von Coppenbrügge.

Als letzter Orientierungspunkt ist der malerische Flugplatz Ithwiesen an der Spitze des Bergrückens, 15 Kilometer östlich, leicht auszumachen und immer interessant anzusehen, da man fast auf gleicher Höhe an den Segelflugzeugen vorbeifliegt, die am Boden auf ihren Start warten.

Flugplätze entlang des Bergrückens

Deutschland als Pionierland des Segelflugsports bietet auch heute noch eine hervorragende Infrastruktur für diesen Sport. Entlang des Wiehen-, Weser- und Ithgebirges liegen insgesamt sieben Flugplätze in der Nähe der Höhenzüge von West nach Ost:

Melle (EDXG, RWY 09/27, Länge 609 m, 72 m MSL, 125.835 MHz). Der Flugplatz ist ziemlich weit vom Bergrücken entfernt (8 – 9 km) und bietet eine gute Startposition; will man dort wieder landen, muss man gegen den Wind zurück fliegen, was eine Rückkehr meist schwierig macht.

www.flugplatz-melle.de/anflug

Porta Westfalica (EDVY, RWY 05/23, Länge 860 m, 45 m MSL, 130.640 MHz). Der 3 km südlich des Bergrückens gelegene Flugplatz bietet eine perfekte Startposition. Der Flugplatz ist vom Bergrücken aus leicht zu erreichen und ist auch eine gute Landemöglichkeit.

flugplatz-porta.de/flugplatzdaten/

Bückerburg-Weinberg (RWY 11/29, Länge 500 m, 80 m MSL, 135.090 MHz). Bückerburg-Weinberg ist sowohl ein guter Startplatz als auch eine gute Landemöglichkeit und ein großer Flugplatz mit freundlicher Atmosphäre. Er ist der einzige Flugplatz auf der Nordseite des Bergrückens, daher sollten Sie sich beim Überqueren des Bergrückens nach dem Start oder vor der Landung auf die damit verbundenen Turbulenzen im Lee einstellen. Nicht zu verwechseln mit dem nahe gelegenen Militärflugplatz Bückerburg.

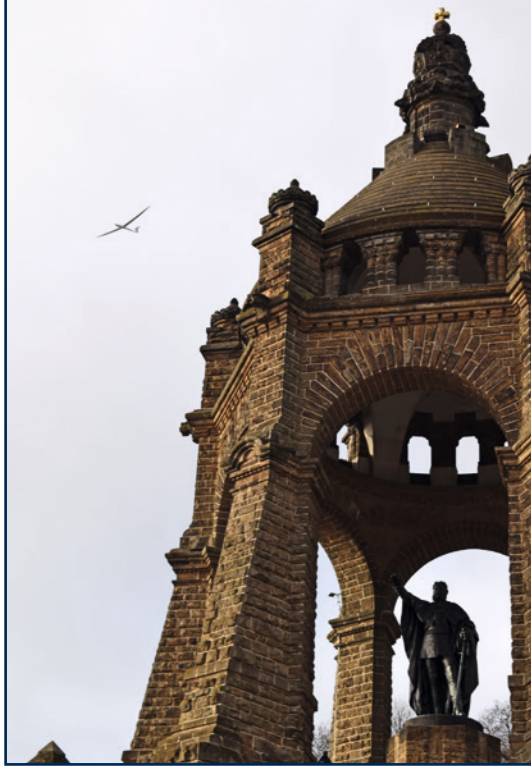
www.lsv-bueckerburg.de/flugplatz

Rinteln (EDVR, RWY 11/29, Länge: 600 m, 55 m MSL, 129.415 MHz). 4,5 km südlich des Bergrückens. Normalerweise vom Hang aus erreichbar. lsv-rinteln.de/lsv/anflug/

Bisperode (RWY 24, Länge: 575 m, 170 m MSL, 126.010 MHz). Der Flugplatz befindet sich 3 km westlich des Bergrückens. In der Regel landet man bergauf gegen den Wind. www.lsv-hameln.de/wordpress/?page_id=285

Hellenhagen (RWY 10/28 und 11/29, 250-300 m und 474 m, 200 m MSL, 128.755 MHz). Der Flugplatz liegt 1 km westlich des Bergrückens und ist leicht zu erreichen, hat aber einen Hang mit Rückenwind aus SW, was die Landung kompliziert macht. flugsportclub.com/infos-fuer-piloten/

Ithwiesen (EDVT, RWY 14/32 oder 18/36, 570 m und 360 m, 374 m MSL, 130.655 MHz). Der Platz befindet sich auf einem Bergrücken, die Oberfläche ist uneben und steigt an. Lan-



Das Kaiser-Wilhelm-Denkmal, der Fernsehturm und die Autobahn A2, die den Bergrücken teilt. Der gut ausgeprägte Hang auf dem Ith und der malerische Flugplatz Ithwiesen



dungen erfolgen in der Regel hangaufwärts, können aber auch auf der kleineren Nebenpiste gegen den Wind durchgeführt werden. Die Luft kann im Endanflug recht turbulent sein. www.ithwiesen.de/flugplatzdaten.html

Alle genannten Flugplätze sind während der normalen Saison in Betrieb, einige auch im Winter, je nach Zustand der Landebahn und Verfügbarkeit eines Schleppflugzeugs und Schlepmpiloten. Während der Saison sind sowohl Windstarts als auch F-Schlepps möglich, während in der Wintersaison höchstwahrscheinlich im F-Schlepp gestartet wird. Es ist gut zu wissen, dass in einigen Fällen die tatsächlich nutzbare Start- und Landebahn länger ist als offiziell angegeben. Die Flugplätze bieten nicht nur eine gute Infrastruktur für den Start, man sollte ihre Position auch für eine Außenlandung kennen.

Kamm, Welle, Thermik, Konvergenz

Das Schönste am Fliegen in dieser Region ist, dass das Wetter immer wieder überraschen kann. Seit ich hier fliege, habe ich noch nie zwei gleiche Tage oder Situationen, aber alle Arten von Aufwinden erlebt: Hang, Welle, Thermik und Konvergenz. Meiner Meinung nach macht dies das Fliegen an Porta so komplex und faszinierend.

Das Fliegen hier ähnelt dem Gebirgsflug, auch wenn wir es mit sehr niedrigen Hügeln zu tun haben - die Technik ist jedoch die gleiche. Die Hangkette, ergänzt durch Täler, die



Das norddeutsche Hügelland bietet alles: Blauthermik, Hangaufwind und klassische Wolken thermik ...

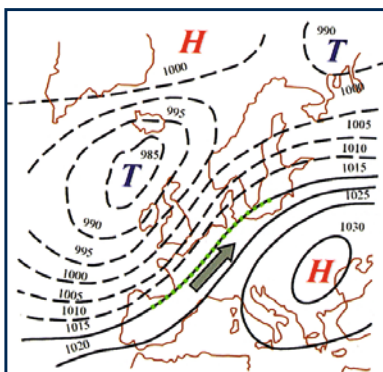
breit genug sind, um den Wind zu kanalisieren oder abzulenken, die Sprünge von einem Hang zum nächsten – all das bietet definitiv ein „kleines alpines Erlebnis“.

Thermik kann sich während der gesamten Frühlings-, Sommer- und Herbstsaison bilden und wenn man wirklich Glück hat, kann man auch im Winter in den Genuss von Thermik kommen; bisher konnte ich die Thermik im Winter noch nicht konsequent ausnutzen. In der Herbst- und Wintersaison überwiegen die Wellen, wogegen der Frühling und der Sommer zu instabil sein können, um die Bildung von Wellen zu ermöglichen (mit Ausnahme der frühen Morgen- oder Abendstunden). Sowohl Thermik als auch Wellen ermöglichen den Sprung zum Ith oder noch weiter in Richtung Harz zu wagen, aber sie können auch die Strömung am Hang stören. Abwinde zwischen den Bärten oder das Lee können den Grat an unangenehmen Stellen treffen, was bei falschem Timing zu einer vorzeitigen Außenlandung führen kann. Eine Wetteränderung mit einem herannahenden Tief aus dem Westen bringt die starken Südwestwinde, die wir zum

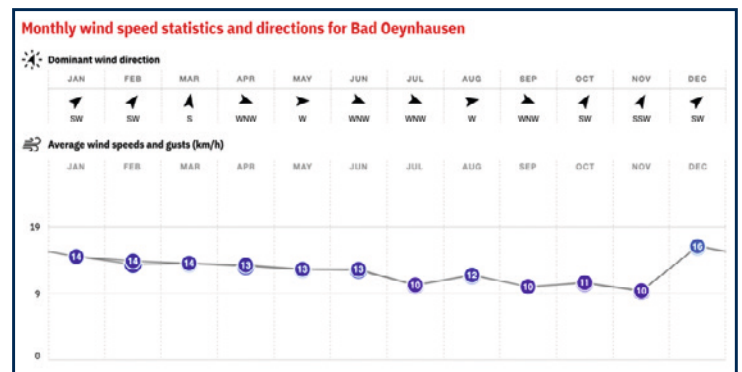
Hangfliegen brauchen. Zusammen mit dem Tiefdrucksystem können die damit verbundenen Fronten jedoch Regen und tiefhängende Wolken bringen, was natürlich den Flugtag beeinflussen kann. Soll der erfolgreich sein, ist das Timing der Fronten von entscheidender Bedeutung, da wir nur die trockenen Sektoren des Tiefdruckgebiets ausnutzen können. Während des Durchzugs des Tiefdruckgebiets können Windrichtung und -stärke variieren. Ideale Wetterbedingungen sind Wind aus 210° mit 30 km/h und mehr, kein Regen und genügend Abstand zwischen Wolkenbasis und Kammspitze. Bei diesen Bedingungen kann der Hang vollständig befliegen werden, was jedoch eher selten ist.

Erste Schritte beim Hangflug an der Porta

Bevor Sie an der Porta fliegen, ist etwas Hangfliegerfahrung hilfreich. Effektives Fliegen am Hang erfordert präzises Fliegen sowie Aussenlande-Erfahrung. Im Vergleich zum Thermikfliegen fliegt man hier tiefer und wenn sich die Bedingungen verschlechtern, müssen Sie sich rasch zu einer sicheren



Links Typische Wetterlage. („Leewellenflüge am Harz“, Karl-Heinz Dannhauer)
Rechts Vorherrschende Windrichtungen und durchschnittliche Windgeschwindigkeiten und Böen im Jahresverlauf (Windfinder.com)





... Konvergenzen und Welle

Außenlandung entscheiden. Die Anwesenheit anderer Segelflugzeuge erfordert gute Luftraumbeobachtung. Das Fliegen in schwachen Bedingungen bedingt das Fliegen nahe der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens, was die Gefahr des Überziehens erhöht, wenn der Pilot nicht präzise fliegt. Laut Sebastian Kawa entspricht eine Stunde Anspruchsvollen Hangflugs etwa zehn Stunden Thermikfliegen für einen Flugschüler. Und ich stimme ihm voll und ganz zu, wenn ich daran zurückdenke, wie ich vor etwa zehn Jahren an einem kleinen Hang an meinem örtlichen Flugplatz in Dezmir, Rumänien, mit dem Hangfliegen begann.

Wichtig ist die Kenntnis der Hangflugregeln:

- Das Segelflugzeug mit der rechten Fläche am Hang hat Vorflugrecht.
- Gewendet wird immer vom Hang weg.
- Wenn Sie überholen müssen, tun Sie dies nur auf der Tal-seite.
- Fliegen Sie unterhalb des Bergrückens immer langgezogene Achten und kreisen Sie nicht.
- Kreisen Sie nur, wenn Sie genügend Abstand zum Boden und zum Gelände haben, und beobachten Sie die anderen Flugzeuge in der Umgebung.
- Wenn der Hang sehr stark frequentiert ist, passen Sie Ihre Geschwindigkeit den anderen an, anstatt zu überholen, da dies unnötig und möglicherweise gefährlich ist.
- Bestehen Sie nicht auf Ihrem Vorflugrecht.

Es ist empfehlenswert, vor dem ersten Hangflug an der Porta mit einem Fluglehrer zu fliegen, der mit dem Gebiet vertraut ist; das beschleunigt den Lernprozess.

In seinem Artikel aus dem Jahr 2005, „First- und Wellenfliegen an der Porta Westfalica“, stellte Arndt Hovestadt einen 4-Phasen-Ansatz für den Einstieg an der Porta vor. Ich denke,

dieser Ansatz ist auch heute noch relevant und bietet einen systematischen Ansatz, um diese Hügel zu „erobern“.

Phase 1: In der ersten Phase fliegt man am besten im Bereich des Denkmals/des Haupthangs bis kurz vor Bergkirchen.

Phase 2: In der zweiten Phase fliegt man vom Denkmal/Haupthang zum Fernsehturm Heidbrink (dies ist ein anderer und kleinerer Fernsehturm als der Porta-Westfalica-Fernsehturm, er befindet sich im Westen in der Nähe von Lübbecke). Es wird empfohlen, eine Mindesthöhe von 400 m MSL einzuhalten.

Phase 3: Der Sprung über die Weser (mit einer Höhe von mindestens 500 m am Denkmal) weiter in Richtung Autobahn A2 nach Schaumburg (Achtung: wenn aktiv, Freigabe von der CTR Bückeburg einholen und genügend Abstand zum Fernsehturm Porta Westfalica halten). Halten Sie Ihre Höhe über dem Grat. Von Schaumburg dann weiter zum Süntel.

Phase 4: Flug vom Süntel zum Ith und zurück. Am Süntel und am Ith ist mindestens eine Abflughöhe von 800 m erforderlich, um die Distanz von ca. 10 km sicher zu überbrücken. Leistungsstärkere Segelflugzeuge benötigen unter Umständen weniger Höhe für den Abflug, während leistungsschwächere Flugzeuge (z. B. Holzflugzeuge) mehr Höhe benötigen. Wenn die Anflughöhe auf den Ith zu gering ist, kann man auf dem Flugplatz Bisperode landen, aber auch die Landemöglichkeiten zwischen Süntel und Ith sind sehr gut. Bei sehr starkem Wind ist für den Rückflug mehr Höhe erforderlich. Bei Südwestwind funktioniert der Hang am Ith in der Regel besser als am Wiehengebirge & Wesergebirge, weil er besser geformt ist und der Grat etwas höher liegt; wer es also dorthin geschafft hat, wird sicher viel Spaß haben. ♦

In der nächsten Ausgabe machen wir uns mit der Wettersituation und den Flugmöglichkeiten vertraut.