



Auf geht's: Helfer ziehen den Sitzgleiter mit Stricken in die Luft, da der Flieger – anders als bei den kleineren Hängegleitern – selbst nicht mitlaufen kann.

Foto: Arnold/HVfL

Vor 100 Jahren war der Homberg Schauplatz erster Segelflugversuche – mittlerweile setzt Verein auch auf E-Antrieb

Vom Fußantrieb zum Elektromotor

HERFORD (HK/bex). Es sind wahre Schätze, die Wilhelm Arnold der Nachwelt hinterlassen hat. Der Herforder Fotograf (1905-1968) hat nicht nur ein historisch einmaliges, mittlerweile fast 100 Jahre altes Stadtpanorama auf Glasnegative gebannt (diese Zeitung berichtete). Er hatte 1925 auch die ersten Segelflieger am Homberg abgelichtet. Schließlich

gehörte er dem Herforder Verein für Luftfahrt (HVfL) an und war einer der Flugschüler. Henning Blomeyer, Pressewart des Vereins, hat sich mit den ersten Flugversuchen am Homberg beschäftigt. In seinem Gastbeitrag für diese Zeitung schlägt er einen Bogen in die Gegenwart: Mit der Elektrifizierung eines Segelflugzeuges schlägt der Verein

jetzt ein neues Kapitel auf: „Wir schreiben das Jahr 1925, 13 Jahre nach der Gründung des Herforder Vereins für Luftfahrt (HVfL). Eine kleine Gruppe von (damals ausschließlich männlichen) Mitgliedern trifft sich auf dem Homberg und wagt die ersten Starts mit Hänge- und Sitzgleitern von der Wiese auf der Kuppe hinunter ins Werretal.

Es waren kleine „Hüpfer“, nur wenige Meter über dem Boden ging es, gesteuert nur durch Gewichtsverlagerung des Piloten im Hängegleiter wie dem Pelzner hangabwärts. Flugstrecken von wenigen hundert Metern waren schon ein besonderer Erfolg. Der Pelzner-Gleiter erreichte bei einem Wettbewerb auf der Wasserkuppe in der Rhön 1920 einen Rekord von sage und schreibe 500 Metern Gleitweg.

Gestartet wurde ganz einfach: der Pilot lief bergab gegen den Wind, bis der Gleiter abhob. Manchmal unterstützt durch Helfer, die simple Stricke an den Tragflächenenden hielten und mitliefen. Schon damals war Segelfliegen ein Teamsport.

Im Sitzgleiter gab es dann die ersten einfachen Leitwerke. Der Flieger saß auf einem hölzernen Sitzgestell und steuerte seinen Flug fast wie heute mit Händen und Füßen. Da er selbst nicht mitlaufen konnte, zogen ihn die Helfer mit den Stricken in die Luft.

Etwas später kamen Starts mit Hilfe gespannter Gummiseile auf. Die Hilfsmannschaft lief bergab und zog ein Gummiseil in die Länge, während weitere Helfer das Fluggerät festhielten, bis die Seilspannung ausreichend war. Wie mit einer „Flitsche“ hob der Flieger vom Boden ab und glitt ins Tal.

Fast 100 Jahre sind seit den Tagen auf dem Homberg vergangen, der schon lange kein Flugplatz mehr ist. Manchmal sieht man dort noch Modellflieger, die



Fotograf Wilhelm Arnold (1905-1968)

ihrem Hobby nachgehen.

Der HVfL fliegt seit der Nachkriegszeit auf dem meistfrequentierten Segelflugplatz der Welt im lippischen Oerlinghausen. Im Verein fliegen natürlich schon sehr lange auch Frauen. Die Flugzeuge haben sich weiterentwickelt, geblieben ist der Teamsport.

Auch in der Luftfahrt etablieren sich die modernen Techniken des elektrischen Antriebs. So wurde der jüngste Einsitzer des Vereins, die LS-8 (Baujahr 2002), jüngst „elektrifiziert“. Die Firma DG-Flugzeugbau in Bruchsal amputierte dem Flugzeug die Nase und setzte einen 22 Kilowatt starken Elektromotor ein, ergänzt durch einen Faltpropeller und zwei Lithium-Polymer-Batterien, die hinter dem Pilotensitz zwischen den Tragflügeln eingebaut sind

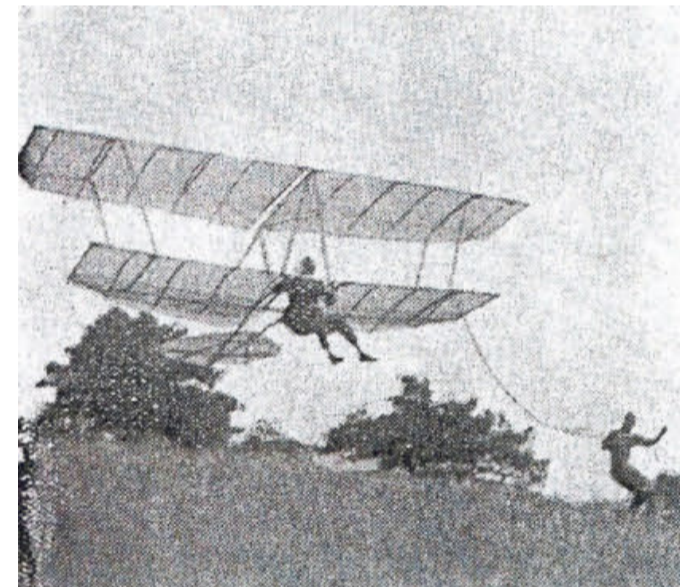
und Steuerungseinheiten im Cockpit.

Wenn man auf lange Streckenflüge geht, besteht immer die „Gefahr“, durch nachlassende Aufwinde nicht mehr auf den Heimatflugplatz zurückkehren zu können und auf einem Acker landen zu müssen. (Das wird in der Ausbildung ausgiebig trainiert).

Der Elektromotor in der LS-8e wird solche Manöver nun unnötig machen. Bereits die Normalversion der LS-8 gleitet mit 18 Metern Flügelspannweite aus einer Höhe von 1000 Metern 50 Kilometer (!) weit. Mit der E-Version, einer Motorlaufzeit von rund einer Stunde, einer Steigleistung von zwei Metern pro Sekunde und einer Reichweite von 100 Kilometern ist das sichere Erreichen eines Flugplatzes jederzeit gewährleistet.

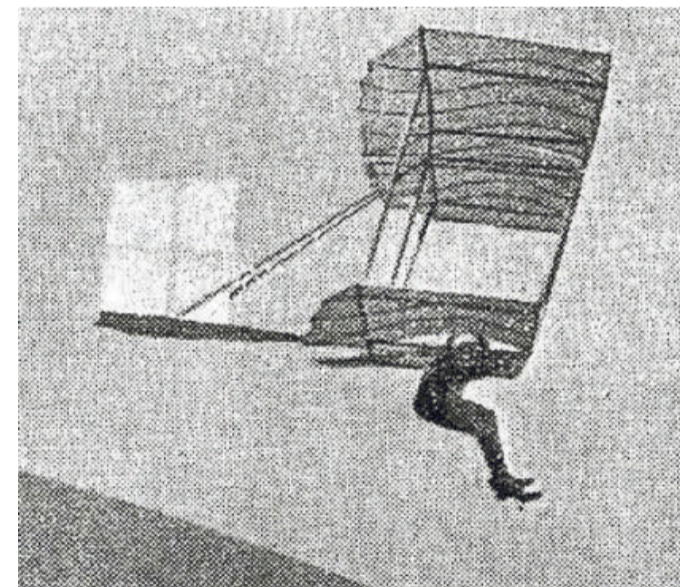
Der Elektroantrieb startet auf Knopfdruck, ist extrem wartungsarm und in der Luft genauso emissionsfrei und geräuscharm wie der reine Segelflug. Nach der Landung werden die Batterien in fünf bis sechs Stunden an einer normalen Haushaltssteckdose wieder aufgeladen.

Ein Video zu Historie und Gegenwart hat der Verein unter www.youtube.com/watch?v=8TNcqvIF1o veröffentlicht.



Es sind kleine „Hüpfer“, nur wenige Meter über dem Boden geht es, gesteuert allein durch Gewichtsverlagerung des Piloten, im Hängegleiter hangabwärts. Rechts ist ein Helfer zu sehen, der beim Beschleunigen per Seilzug hilft.

Foto: Arnold/HVfL



Auch wenn der Flieger nur wenige Meter über dem Boden des Hombergs segelt – dieses Bild lässt erahnen, dass schon eine große Portion Wagemut dazu gehört, mit einem solchen Hängegleiter den Absprung zu riskieren.

Foto: Arnold/HVfL



Der anliegende Faltpropeller zeigt es: Dieses Segelflugzeug (LS-8e) des Herforder Vereins hat jetzt einen Elektromotor.

Foto: HVfL



Blick aus dem Segelflieger auf Herford: Ein solches Panorama war den heimischen Segelflugpionieren nie vergönnt.

Foto: HVfL



Tollkühne Männer mit ihren tollkühnen Kisten: Bei den ersten Modellen läuft der Flieger den Hang hinab. Flugstrecken von wenigen hundert Metern sind schon ein besonderer Erfolg. Auch dieses Foto hat Wilhelm Arnold gemacht.

Foto: Arnold/HVfL