

Höher, weiter, schneller : Leistungsflug in der Segelfluggruppe Olten

Autor(en): **Steffen, Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **65 (2007)**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659916>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Höher, weiter, schneller

Leistungsflug in der Segelfluggruppe Olten

Daniel Steffen

Olten ist als Eisenbahnknotenpunkt bekannt. Dass die Kleinstadt auch über einen Segelflugplatz verfügt, wissen nur deren Einwohner. Viele Oltnier gehen an schönen Wochenenden auf ihr Gheid, um die Ruhe und Weite zu geniessen. Aus dem öffentlich zugänglichen Clubrestaurant der Segelfluggruppe Olten lassen sich auch gut die startenden und landenden Segelflugzeuge beobachten. Es ist immer wieder faszinierend, wie die eleganten, weissen Vögel in einem steilen Winkel in den Himmel steigen.

Ein Segelflugzeug ist ein antriebsloses Fluggerät, das schwerer als die Luft ist und grundsätzlich nach unten fällt. Dabei entsteht am Flügel ein Auftrieb, welcher den Sturz- zum flachen Gleitflug werden lässt. Ein Segelflugzeug sinkt andauernd und kann nur oben bleiben, wenn die es umgebende Luftmasse mindestens so schnell aufsteigt, wie es sinkt. Mit diesen drei Sätzen verfügt der Leser bereits über das grössere Fachwissen, als die Mitglieder des Faltbootclubs Mittelland, welche im Januar 1932 im damaligen Hotel Merkur die Segelfluggruppe Olten gründeten.



In den 30er-Jahren war der Segelflugschüler vom ersten Start an auf sich alleine angewiesen.

Die Segelflugschüler wurden auf eine einsitzige Gleitmaschine (Zögling genannt) geschnallt, welche man mittels einer Winde über den Boden zerrte. Erst wenn der Schüler die Richtung und den Flügel gerade halten konnte, durfte er vorerst wenige Zentimeter, später einige Meter abheben. Die Pilotenanwärter schafften dies nicht auf Anhieb, und praktisch jeder Ausbildungstag endete mit dem Bruch der Schulungsmaschine. Es galt die Faustregel, dass ein Flugschüler pro Flugsekunde mit einer Baustunde zu rechnen hatte.

Der Oftringer Bauersohn **Fritz Glur** gehört zu den ersten, welche diesen schwierigen Ausbildungsgang durchstehen. Nach den unzähligen kurzen Luftsprüngen hat er einen

grossen Wunsch: Stundenlang zu fliegen! Da die Segelfluggruppe Olten über kein leistungsfähiges Segelflugzeug verfügt, baut sich Fritz Glur kurzerhand selber eines. Er erkennt, dass der Ostwind am Born nach oben abgelenkt wird und man in diesem Hangaufwind segeln kann. Am Montag, 24. August 1936, bleibt Fritz Glur viereinhalb Stunden in der Luft. Die stabile Bisenlage hält an, sodass er am Mittwoch, 26. August, um 11.15 Uhr zu einem weiteren Segelflug startet.

Der Flug verläuft vorerst problemlos. Als bei der Dämmerung die Bise nicht einschläft, beschliesst Fritz Glur spontan, solange oben zu bleiben, wie es eben geht. Er merkt sich zwei auffallende Lichtquellen, zwischen denen sich das günstigste Aufwindfeld befindet. In Olten ist es eine Lichtreklame und hinter Aarburg das Elektrizitätswerk. Seine Segelflugkollegen auf dem Gheid ahnen, was er im Sinn hat, und beleuchten das Flugfeld mit Feuern. Zwischen ein und zwei Uhr kämpft der einsame Pilot gegen den Schlaf. Obwohl der Wind nachgelassen hat, steigt der Vogel immer höher. Nächtliche Thermik heben ihn auf schätzungsweise 2000 Meter. Dann lässt der Aufwind nach und Glur verliert langsam an Höhe. Die Landung erfolgt glatt, nur fünfzig Meter vom Hangar entfernt. Der Flug hat 16 Stunden und 20 Minuten gedauert, was neuer Schweizer Rekord im Dauersegelflug bedeutet. Die Schweizer Presse berichtet intensiv über den Rekordflug, sodass Fritz Glur mit einem Schlag zur national bekannten Persönlichkeit wird. Zweieinhalb Jahre später gelingt ihm an gleicher Stelle sogar ein Flug von 28 Stunden.

In den 50er-Jahren schlafen einige Piloten bei Dauersegelflügen ein, sodass diese Disziplin von den offiziellen Rekordlisten gestrichen wird. Die Segelflieger haben neben dem Hangaufwind längst die Thermik entdeckt. Dabei handelt es sich um sonnenerwärmte Luft, welche aufsteigt. Die Segelflieger kreisen in diesen begrenzten Aufwindgebieten und können je nach Wettersituation mehrere hundert oder gar tausend Meter Höhe gewinnen. Dies erlaubt es ihnen, durch Abwinde hindurch ein neues Aufwindfeld zu erreichen. Der Streckenflug von Thermik zu Thermik ist ein wesentlich spannenderes Spiel als das monotone Hangsegeln an Ort.

Am 17. Juli 1939 startet der junge **Max Schachenmann** kurz nach 13.00 Uhr auf dem Flugplatz Olten-Gheid zu einem Streckenflug. Über Zofingen findet er im letzten Moment einen Aufwind und kann so eine vorzeitige Ausenlandung nach nur zehn Kilometern verhindern. Der Flug führt ihn über Lenzburg, Kloten, Frauenfeld nach Kreuzlingen. Damals ist der Himmel noch grenzenlos, Luftstrassen und gesperrte Zonen kennt man nicht. Um 16.00 Uhr

schwebt Max Schachenmann auf 1500 Meter über dem Bodensee. Die Thermik wird schwächer, er kann aber knapp über dem Boden immer wieder etwas Aufwind finden. Da man Aufwinde nicht sehen kann, braucht es Geschick, Erfahrung und etwas Glück, um die richtigen Stellen anzufliegen. Um 17.50 Uhr landet Max Schachenmann bei Mussenhausen in der Nähe von München. Die zurückgelegten 216 Streckenkilometer bedeuten einen neuen Schweizer Rekord im Streckenflug!

Einen Monat später gelingt Max Schachenmann direkt über der Belchenfluh eine Überhöhung von 2870 Meter, womit er auch Inhaber des schweizerischen Höhenrekords wird. Zu diesem Zeitpunkt sind sämtliche Schweizer Segelflugrekorde im Besitz der Segelfluggruppe Olten! Im August 1943 gewinnt Max Schachenmann die Schweizer Segelflugmeisterschaft in Samedan. An gleicher Stelle findet 1948 eine Segelflugweltmeisterschaft statt, welche Schachenmann auf dem zweiten Rang beendet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg existiert die Segelfluggruppe Olten praktisch nur noch auf dem Papier. Der Flugplatz ist umgepflügt, das einzige Segelflugzeug verlottert und viele Vorstandsämter sind verwaist. Es braucht seine Zeit, um die Infrastruktur wieder aufzubauen.

Am 12. Mai 1961 startet **Erwin Lehmann** um 9.14 Uhr zu einem Streckenflug. Der 26-jährige Pilot steuert ein zwanzigjähriges Segelflugzeug, welches noch von Fritz Glur gebaut worden war. Diese Spalinger S 22, HB-366, fliegt langsam, sodass Lehmann die Aufwinde in Windrichtung suchen muss. Als ambitioniertes Ziel hat er Montpellier in Südfrankreich angegeben. Seine Flugroute folgt dem Jura, wobei die Thermik anfänglich noch schwach ist. Der grosse, gelbe Vogel passiert nach einer Stunde Grenchen und ist nach drei Flugstunden nördlich von Genf. Mit kräftiger Unterstützung des Mistral geht es zügig via Chambéry nach Valence. Am Mont Ventoux findet Erwin Lehmann eine Welle. Wellenaufwinde entstehen, wenn kräftiger Wind vor einem Berg aufsteigt (Hangaufwind), anschliessend wieder absinkt und vom Boden erneut nach oben gelenkt wird. Beim zweiten Mal steigt die Luftmasse wesentlich höher hinauf, unter Umständen sogar bis in die Stratosphäre. Doch Erwin Lehmanns S 22 ist zu langsam und wird vorzeitig aus der Welle herausgeblasen. Die Landung erfolgt nach über zehn Flugstunden bei Tarascon, 498 Kilometer von Olten entfernt. Kein Schweizer Rekord, aber nahe daran. Beim Rücktransport auf den damaligen Landstrassen wird dem Piloten die zurückgelegte Distanz so richtig bewusst. Erwin Lehmann ist bis zum heutigen Tag ein begeisterter Streckenflieger, welcher sein Wissen gern an die jungen Segelflieger weitergibt.

In den 60er-Jahren werden neue Flügelprofile entwickelt, welche die Geschwindigkeit und die Gleitfähigkeit der Segelflugzeuge wesentlich erhöhen. Nun können die Piloten nach der Hälfte der zurückgelegten Strecke ihre schnittigen Segelflugzeuge wenden und versuchen, gegen den Wind den Startort zu erreichen. Damit entfällt zwar der Patis in Südfrankreich, dafür ist das pünktliche Erscheinen zur Arbeit am Montagmorgen gesichert.



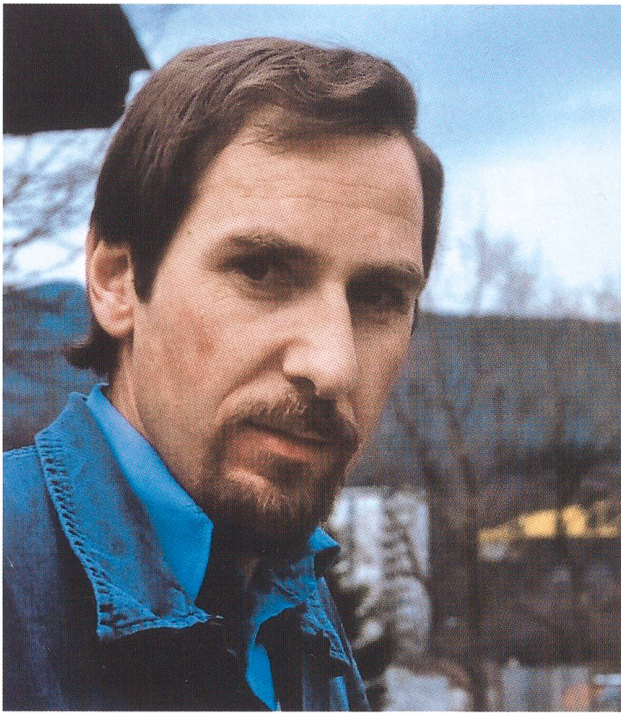
Das Gründungsmitglied Fritz Glur segelte am 26./27. August 1936 während 16 Stunden 10 Minuten über dem Born.



Max Schachenmann gewann als erstes Mitglied der Segelfluggruppe Olten eine Schweizer Meisterschaft.



Erwin Lehmann hat als erster Segelflieger ab Olten einen Streckflug von knapp 500 Kilometer bewältigt.



Ernst Binggeli hat in Segelflugzeugen eine Gesamtstrecke zurückgelegt, welche dem zweieinhalbfachen Erdumfang entspricht.

Ernst Binggeli, Flugschüler von Erwin Lehmann, besteht am 16. September 1961 die Führerprüfung für Segelflugzeuge und notiert auf die Startliste: «Ende gut, alles gut!». Innert fünf Jahren erfliegt sich Ernst Binggeli mit einer Ausnahme sämtliche Leistungsabzeichen, welche es im Segelflug zu vergeben gibt. Der fehlende Brillant für den Streckenflug ist am 28. Mai 1970 fällig: Ein Dreiecksflug führt Binggeli dem Jura entlang nach Fort les Rousses (Frankreich), dann in den Osten bis nach Dettingen (Deutschland) und wieder zurück nach Olten, was eine Strecke von 505 Kilometer ergibt. Es soll der erste von insgesamt 28 Streckenflügen von mehr als 500 Kilometer sein. Ernst Binggeli wird zum Jura-Spezialisten und schafft es, bei Nordwindlagen auch ohne Thermik im Hangaufwind zurück nach Olten zu fliegen. Dabei muss er tief ins Gelände abtauchen, was nicht jedermanns Sache ist. Umso mehr staunen seine Segelflugkollegen, wenn Binggelis Segelflugzeug abends aus dem «Nichts» wieder über dem Flugplatz Olten-Gheid auftaucht.

Am 24. Dezember 1974 gelingt Ernst Binggeli in einem Wellenaufwind in der Innerschweiz eine Überhöhung von 9830 Meter. Noch heute erzählt man sich, dass er den anschliessenden Weihnachtsabend zusammen mit Erwin Lehmann im Bahnhofbuffet Olten verbrachte, weil sich die beiden nicht nach Hause getrauten.

Im Mai 1977 wird der 35-jährige Ernst Binggeli 34 Jahre nach Max Schachenmann als zweites Mitglied der Segelfluggruppe Olten Schweizer Segelflugmeister. Der Wettbewerb dauert zehn Tage, wobei vorgegebene Strecken möglichst schnell abzufliegen sind. Dabei muss der Pilot neben dem fliegerischen Geschick laufend strategische Entscheidungen treffen, welche sich auf unzähligen Wahrnehmungen ab-

stützen. Wer am wenigsten Fehler macht, gewinnt. 1980 kann Ernst Binggeli seinen Erfolg wiederholen. Am 30. September 1980 scheidet er als amtierender Schweizer Meister freiwillig aus dem Leben. Er scheiterte am Leben ausserhalb seiner geliebten Segelflugwelt.

Mit dem Motorflugverbot per 1. Oktober 1978 auf dem Flugplatz Olten-Gheid erleidet der Oltner Leistungssegelflug einen empfindlichen Knick. Bisher haben Motorflugzeuge die Segelflugzeuge am Vormittag in die erste Thermik über dem Belchen geschleppt. Nun steht den Segelfliegern nur noch eine Winde zur Verfügung, welche sie auf rund 250 Meter über den Flugplatz bringt. Auf vielen Flugplätzen würde dies das definitive Aus für den Segelflug bedeuten. Dank den ausgezeichneten thermischen Verhältnissen in der Region Olten gelingt es den Piloten aber regelmässig, auch aus der geringen Höhe Anschluss an Aufwinde zu finden. Allerdings mit zwei, drei Stunden Verspätung im Tageslauf. Ein Einschnitt bedeutet in der Regel auch eine Chance. So wächst in den 80er-Jahren eine Generation von jungen Segelfliegern heran, welche in geringer Höhe die noch schwache Thermik perfekt zu nutzen wissen. Diese Fähigkeit kann an Wettbewerben, wo oft bei zweifelhaften Wetterbedingungen geflogen wird, über Sieg und Niederlage entscheiden.

Die Gebrüder **Thomas** und **Daniel Frey** sind mit Blick auf den Oltner Flugplatz aufgewachsen und haben schon früh vom Segelfliegen geträumt. 1981 erreicht Thomas das Alter, um den Traum Wirklichkeit werden zu lassen. Zwei Jahre später darf auch Daniel als Flugschüler auf dem vorderen Sperrholzbrett der legendären Rhönlerche, HB-655, Platz nehmen. In diesem Schulungsdoppelsitzer hat bereits Ernst Binggeli geschwitzt. Und wie zwanzig Jahre zuvor sitzt Erwin Lehmann oft auf dem hinteren Sperrholzbrett, um seinen Flugschülern sauberes Fliegen beizubringen. Die beiden lernen schnell und sind schon bald im Besitz des Segelflugbrevets. Doch damit geben sie sich nicht zufrieden. In einer Gruppe von jungen Oltner Segelfliegern setzen sie sich immer neue Ziele. Wie gute Schachspieler analysieren sie im Nachhinein ihre Flüge, um das nächste Mal noch schneller zu sein. Schon bald kennen sie den Jura wie ihre Hosentasche und finden abends auf Binggelis Schleichwegen nach Olten zurück.

1991 qualifizieren sich Thomas Frey, Ruedi Engeler und Daniel Frey zur Teilnahme an der Schweizer Segelflugmeisterschaft (SM) 1992 in Bern. Die drei Oltner Greenhorns erlauben sich, den 17fachen Schweizer Meister Hans Nietlispach um Ratschläge zu bitten. Dieser ist perplex über diese Frechheit. Segelflieger sind Individualisten und geben ihre Geheimnisse nicht preis. Also müssen sie sich an ihren Coach Erwin Lehmann halten, welcher die Gebrüder Frey an insgesamt neun Schweizer Meisterschaften betreuen wird. Weiter schockieren die drei Oltner Jünglinge die Konkurrenten durch ihren Flug im Team. So etwas hat es bisher nicht gegeben. Die Schlussränge 3, 11 und 18 bei insgesamt 36 Konkurrenten übertreffen die kühnsten Erwartungen. Hans Nietlispach belegt den 17. Rang.

An der SM 1993 im Birrfeld kann Ruedi Engeler aus zeitlichen Gründen nicht teilnehmen. Also praktizieren die Gebrüder Frey den Zweierteamflug, bei welchem die Gefahr, dass ein Pilot den Anschluss verliert, wesentlich kleiner ist. Das Team hat gegenüber dem Einzelkämpfer den Vorteil, über mehr Informationen zu verfügen, da zwei Segelflugzeuge und zwei Gehirne in der Luft sind. Ein grosser Nachteil ist die Entscheidungsfindung, welche ein Einzelner effizienter fällen kann. Thomas und Daniel Frey ergänzen sich, weil der eine vorwärts drängt, der andere zur Vorsicht mahnt. Im Birrfeld erreichen sie die hervorragenden Plätze 2 und 4. Es folgen die SM 1994 in Sion (Plätze 4 und 5) und die SM 1995 in Buttwil, wo sie in einer Konkurrenz das Pech haben, im falschen Moment am falschen Ort zu sein (Plätze 14 und 15).

An der SM 1996 in Amlikon ist es soweit: Thomas und Daniel Frey gewinnen die Standardklasse mit gleicher Gesamtpunktzahl. Schon das allein ist eine Kunst, denn bei einzelnen Wertungen ergeben sich immer wieder kleine Abweichungen, welche im nachfolgenden Flug korrigiert werden müssen. Erwin Lehmann rechnet wie verrückt, um seinen Piloten die Distanz bekannt zu geben, mit welcher sie die Ziellinie zu überfliegen haben. Eine SM zu gewinnen ist schwierig – den Titel zu verteidigen noch schwieriger. Thomas und Daniel Frey schaffen das kaum Mögliche an der SM 1997 in Schänis. Mit ihrem dritten Sieg an der SM 1998 in Samedan, haben sie sich längst für die Teilnahme an den alle zwei Jahre stattfindenden Weltmeisterschaften qualifiziert. Sie gewinnen prompt die Vor-WM von 1998, an welchen sich sämtliche Nationen mit ihren WM-Teilnehmern beteiligen. Im 1999 werden sie in Locarno zum vierten Mal Schweizer Meister. An der WM im August 1999 in Bayreuth, Deutschland, erwischen sie einen ausserordentlich schlechten Tag, welcher sich nicht wieder gut machen lässt. Thomas Frey setzt sich mit dem 24. Platz bei insgesamt 47 Piloten trotzdem in die Mitte der Weltelite.

Im Jahr 2000 schliesst sich der Kreis, denn die SM wird wiederum im Belpmoos bei Bern ausgetragen. Thomas und Daniel Frey erfliegen sich ihren fünften SM-Titel in Folge und werden von der «Berner Zeitung» als «Herrscher der Lüfte» bezeichnet. Nach dieser Saison entschliesst sich der Obmann der Segelfluggruppe Olten, Daniel Frey, aus familiären Gründen den Spitzensport aufzugeben. Auch der Cheffluglehrer, Thomas Frey, verzichtet auf weitere Wettbewerbsflüge. Beide bleiben gut trainierte Segelflieger und absolvieren ab der Winde in Olten regelmässig Streckenflüge bis in die Hochalpen. Davon konnte Fritz Glur nur träumen.

Im 2007 wird die Segelfluggruppe Olten 75 Jahre alt. Aus diesem Anlass findet am 18./19. August 2007 auf dem Flugplatz Olten-Gheid ein grosser Flugtag statt. Das Historische Museum Olten plant eine Ausstellung zur Geschichte der Oltner Fliegerei, welche eine Woche vor dem Flugtag eröffnet werden soll.



Auf dem alten Trainingssegelflugzeug K8B haben die Gebrüder Frey ihre ersten Streckenflugerfahrungen gesammelt.



Die fünffachen Schweizer Meister Thomas (links) und Daniel Frey flogen an Wettbewerben konsequent im Verband.



Der Oltner Leistungsdoppelsitzer Duo Discus, HB-3166, startet am 4. Juni 2006 an der Winde zu einem Streckenflug.