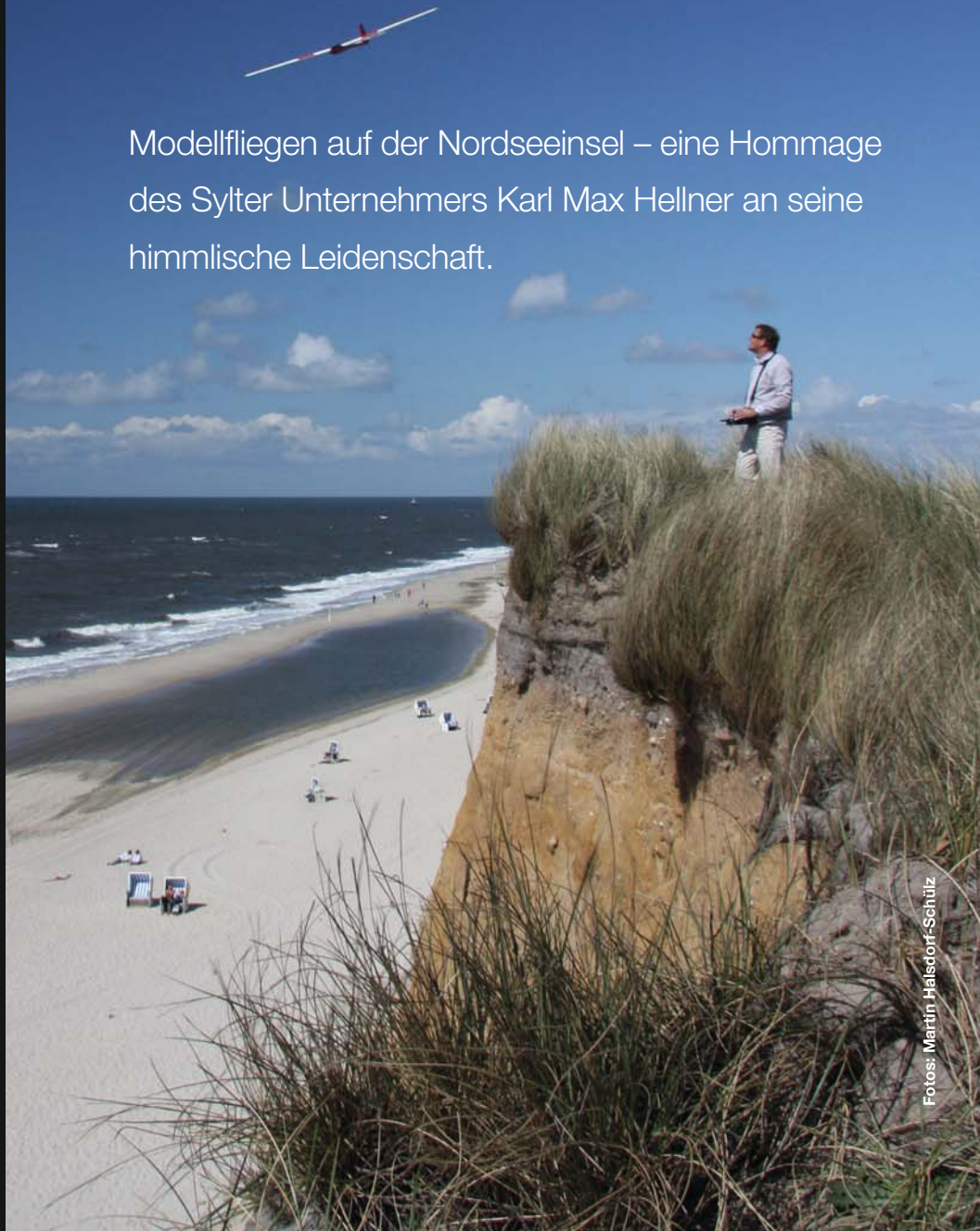


Chronik der Sylter Segelflieger

- 1928 Aufnahme des Segelflugbetriebs in den Lister Wanderdünen und Start per Gummiseil
- 1930 Erster Hangflug am Roten Kliff zwischen Wenningstedt und Kampen durch Willi Gutsche
- 1932 Verlegung des Flugbetriebes von List nach Wenningstedt und Aufbau der Segelflugschule
- 1933 Dolfi Jannsen aus Keitum, heutiger Ehrenvorsitzende des Aero Club Sylt e.V., gründet die Segelfliegergruppe Sylt
- 1934 Der erste Segelflug beim Nordseesanatorium und der Bau der 1. Unterkunft in Wenningstedt. Im Juni wird der Aero Club Sylt gegründet.
- 1937 Weltrekordflug durch Ernst Jachtmann am Roten Kliff – Dauer: 40 Stunden und 55 Minuten
- 1938 Adolf Jannsen wird Leiter der Segelflugschule.
- 1939 Mit Beginn des Krieges wird der Flugbetrieb eingestellt.
- 1945 Mit dem Zusammenbruch ist das Inventar verschollen gegangen.
- 1950 Am 3. August konstituierte sich auf der Wasserkuppe der Deutsche Aero Club. Mit 22 Vereinen und 9 Interessentengruppen gründete sich am 3. Dezember der Landes-Luftsportverband Schleswig-Holstein. Gründung der „Gruppe Sylter Segelflieger“, die sich später in „Aero Club Sylt e.V.“ umbenannt.
- 1953 Auf Sylt beginnt wieder in Zusammenarbeit mit den Engländern unter Dolfi Jannsen das Segelfliegen. Geflogen wird mit einem Schulgleiter; gestartet wird mit Gummiseil. 1957 bis 1961 findet Segelflug auf Uthörn im Königshafen bei List statt.
- 1960 – 1962 Flugbetrieb mit dem Doppelsitzer „Röhlnerche“
- 1963 Der Aero Club beginnt seinen Flugbetrieb wieder auf dem Flugplatz im Spitfire-Corner. Am 1. September wird das gesamte Gerät des Aero Clubs Sylt durch Blitzschlag vernichtet.
- 1964 Am Wiederaufbau des Geräte- und Flugzeugparks wird fieberhaft gearbeitet. Eine Seilwinde wird angeschafft. Großzügige Spender der Sylter Bevölkerung ermöglichen die Wiederaufnahme des Flugbetriebes bereits im Frühjahr.

Zum Abheben schön

Modellfliegen auf der Nordseeinsel – eine Hommage des Sylter Unternehmers Karl Max Hellner an seine himmlische Leidenschaft.



Fotos: Martin Halsdorf-Schulz



Der Tag beginnt sonnig und windstill, von der Nordsee frischt es auf, ein heranziehendes Tief aus Südwest erreicht schnell Windstärke 5 – 6. Das heißt für die Modellflieger auf Sylt: „Klarmachen zum Start.“ Die Anlagen und Modelle werden noch geladen, der Staub der letzten Tage entfernt und dann, wenn der Wind gegen Nachmittag auf Nord-West dreht und etwas zunimmt, geht es los, zum Roten Kliff nach Kampen: die Heimat der Sylter Modellflieger und vieler Gästepiloten.

Auf dem Parkplatz stehen schon 2 bis 3 Kollegen und bauen ihre Modelle zusammen, einige sind schon am Startplatz, dem höchsten begeharen Punkt am Kampener Kliff, das aufgrund seines rostroten Geschiebelehms auch Rotes Kliff genannt wird. Die Modelle liegen aneinander gereiht in Warteposition, hier fliegt immer nur ein Pilot, denn Sicherheit geht vor. Wenn es dann so weit ist, wird einem Helfer das Modell in die Hand gedrückt. Alle Funktionen der Fernsteuerung überprüft und der Starthelfer gibt es mit einem ordentlichen Stoß über die Kante frei. Sofort schießt das Modell nach oben und gleitet auf dem Aufwind hin und her, gleich so wie der Pilot es dirigiert. Das Kliff (die Kante) ist mehrere Kilometer lang und bis zu 30 m hoch. Bei Nordwest mit mehr als 6 Windstärken, wenn der Wind genau auf der Kante steht, und das Kunstflugmodell auf über 200 km/h beschleunigen kann, ist absolute Präzision gefordert. Eine winzige Bewegung des Steuerknüppels am Senderpult in die falsche Richtung kann fatale Folgen haben.

Aber auch atemberaubender Kunstflug oder eben nur gemütliches Da-

hingeleiten sind am Kampener Kliff möglich. Auf jeden Fall muss man so nah wie möglich an die Kante fliegen, denn dort ist der beste Aufwind. Dennoch trägt der Aufwind auch noch 200 m vor dem Kliff, wenn man sich traut über das Wasser zu fliegen. Jedenfalls habe ich schon einige Male mein Modell aus den Fluten bergen müssen. Jedem eben so, wie er es kann und es sich zutraut. Unter Kollegen wird jeder Flug genau begutachtet und mit einigem Fliegerlatein gespickt wiedergegeben. Denn Fachsimpeln gehört natürlich dazu.

... Und das schon seit einem halben Jahrhundert ...

Fliegen am Kampener Kliff hat Tradition. Seit über 50 Jahren wird auf Sylt Modellflug im Verein betrieben, und dabei wurden schon viele Rekorde aufgestellt. 1978 flog der passionierte Gastpilot Dietrich Altenkirch aus Kaltenkirchen am Kampener Kliff mit seinem Segelflugmodell 172,12 km/h. Das war damals der Geschwindigkeitsweltrekord für funkferngesteuerte Flugmodelle im Geradeausflug.

In den 70er Jahren fand alljährlich im September die Deutsche Modellflug-Meisterschaft für Kunst- und Geschwindigkeitsflug auf Sylt statt. Bis zu 80 Teilnehmer, die sich für diese Endausscheidung qualifizieren mussten, reisten einst aus dem gesamten Bundesgebiet an. Auch einheimische Modellflieger waren auf den vorderen Plätzen stets vertreten. Der Sylter Adolf (Addi) Stick gewann mehrere Deutsche Meisterschaften mit seinen selbst gebauten originalgetreuen Scale-Nachbauten. Mit seinen Oldtimern aus den 30er Jahren war Addi weit über die Grenzen der Insel bekannt, und seine Modelle zierten häufig die Titelseiten der deutschen Modellzeitschriften. Im Laufe der Zeit baute und konstruierte Addi mehr als 60 vorbildgetreue Nachbauten von Segelflugzeugen in seiner Werkstatt nach Original-Werkzeichnungen, einige seiner Modelle kann man heute noch in verschiedenen Museen u. a. im Deutschen Museum München bewundern.

Fortsetzung auf S. XX



Oldtimer-Segelflugzeuge auf Sylt



Hangflug am Weißen Kliff

2. Hartiggleiterwerk der VAG Kaltenkirchen

von Werner Töbe



Manfred Böng

Besuch bei „Addi“ Stick auf Sylt

- 1967 Am 01.10. Zusammenstoß zweier Segelflugzeuge am Roten Kliff
- 1973 In Eigenleistung erstellt der Aero Club Sylt eine neue Flugzeughalle. (Arbeiten bis 1974)
- 1974 Der Aero Club Sylt e.V. feiert sein 40-jähriges Bestehen.
- 1976 Anbau von Werkstatt und Clubheim an die Flugzeughalle.
- 1980 Die im Eigenbau gefertigte Doppeltrommelwinde wird in Betrieb genommen.
- 1982 Aus Naturschutzgründen muss der Flugbetrieb am Roten Kliff eingestellt werden.
- 1984 Gleich zwei neue Flugzeuge kommen: Zunächst der Motorsegler vom Typ SF25 C und ein wenig später das erste Kunststoff-Segelflugzeug: eine DG 100.
- 1986 Ein zweites doppelstzige Segelflugzeug Ka-7 wird angeschafft. Auf Sylt wird eine Kontrollzone eingerichtet, die den Segelflug über der Insel erheblich einschränkt.
- 1988 Die Ka-7 wird gegen eine gebrauchte ASK-13 getauscht.
- 1996 Dem Verein stehen zwei doppelstzige Segelflugzeuge SK-K 13, je eine einsitzige K8b und DG 100 und ein Motorsegler SF 25C zur Verfügung. Geschleppt wird überwiegend mit der Doppeltrommelwinde. Die Ausbildung erfolgt durch drei aktive Fluglehrer und die Geräewartung überwachen zwei Werkstattleiter und zwei Fallschirmpacker.
- 2001 Anstelle der stark beschädigten DG 100 wird eine neue LS 4b angeschafft.
- 2004 Anschaffung eines TWIN-Astir gebraucht aus Borkenberge
- 2006 Verkauf des Motorseglers und Anschaffung eines neuen gebrauchten Motorseglers (Dimona H-36)
- 2007 Die Folgen der Terroranschläge vom 11.09.2001 erreichen auch den Sylter Flughafen. So müssen auch die Segelflieger durch speziell geschulte Mitglieder Sicherheitsüberprüfungen bei Gästen und eigenen Mitgliedern durchführen. Karl Max Hellner wird zum Ehrenvorsitzenden des Aero-Club Sylt e.V. ernannt.
- 2008 Teilnahme an der 1. Sylter Ehrenamtsmesse im Kursaal in Westerland. Anschaffung einer neuen gebrauchten Ka 8-b. Dieter Gauss wird zum Ehrenvorsitzenden des Aero-Club Sylt e.V. ernannt.
- 2009 Zurzeit stehen dem Verein 2 doppelstzige Segelflugzeuge (ASK 13 und Twin Astir), 2 einsitzige Segelflugzeuge (Ka 8-b und LS 4b) sowie ein Motorsegler (Dimona H-36) zur Verfügung.



Fortsetzung von S. XX

... Heute startet man bei Flaute mit Elektroantrieb ...



Bei Windstille und schönem Wetter trifft man die Sylter Modellflieger in den Wiesen Richtung Rantum, wo sie ihre Modelle meist mit Elektroantrieb starten lassen. Die heute sehr leistungsstarken Motoren mit den kleinen Energiequellen – im Fachjargon „Lipos“ genannt – lassen die Flugmodelle hervorragend beschleunigen und senkrecht in den Himmel schießen, oder fast geräuschlos durch die Luft gleiten und dabei Kunststücke aller Art vollführen.

Nach einer unsauberen Landung oder einem kontrollierten Absturz freut sich der Modellbauer wieder einmal auf Bastelstunden in seinem Keller. Denn er bastelt eigentlich immer, da es ständig etwas zu verbessern gibt – entweder bearbeitet er einen Baukasten, oder verpasst seinem alten Modell ein Facelift. So werden die langen Wintertage sinnvoll genutzt, um im Sommer wieder genügend Modelle für den Hang oder die Wiese parat zu haben.

Auch das Segelfliegen mit Manntragenden Flugzeugen auf Sylt blickt auf eine über 80-jährige Geschichte zurück, in der abermals zahlreiche Rekorde am Kampener Kliff aufgestellt wurden. Der in Fliegerkreisen als Held gefeierte Ernst Jachtmann flog im Jahr 1937 den legendären Weltrekordflug am Roten Kliff: 40 Stunden und 55 Minuten. Zugunsten der einzigartigen Naturlandschaft und dem Erhalt der Steilküste, die seit jeher durch Sturmfluten und Erosion erheblich gefährdet ist, wurde 1982 das Segelfliegen in Kampen eingestellt und die Piloten flogen erst in den Lister Wanderdünen per Gummiseil, dann in Wenningstedt. Heute betreibt der Aero Club Sylt e.V. das Segelfliegen professionell auf dem Flughafengelände und ermöglicht auch den Inselurlaubern den Traum vom Fliegen. Vorbei an der Keitumer Kirche, dann links abbiegen, über den kleinen Schotterweg erreicht man das „Tor zur Welt“ – den Startplatz der Segelflugzeuge, die einen mit in die Wolken nehmen und einfach himmlische Aussichten bieten. Denn Sylt ist auch von oben zum Abheben schön.



Alle Infos zum Aero Club Sylt e.V. und den Angeboten der Gäste-Segelflüge finden Sie unter:

www.aeroclub-sylt.de

Fortsetzung auf S. XX



Der Modellflugverein Sylt e.V. stellt sich vor

Fortsetzung von S. XX

Anfangs waren die Sylter Modellbauer an den Aero Club-Sylt angegliedert, seit über 20 Jahren sind sie dem Deutschen Modellfliegerverband als eingetragener Verein angeschlossen. Die heute ca. 30 Mitglieder des Modellflugvereins Sylt e.V. (MFV e.V.) setzen die langjährige Tradition des Modellflugs fort, und decken alle Interessengebiete mit ihren Vereinsparten ab.

::: Motorflug :::

Für den Bereich Motorflug verfügt der MFV e.V. über einen Modellflugplatz am Ortsausgang Westerland in Richtung Rantum. Die gut gepflegte und großzügig ausgelegte Startbahn ermöglicht das Starten und Landen von Modellflugzeugen aller Größen.

Motorflug ist für den größten Teil der Modellflugbegeisterten die Sparte in diesem Hobby. Modellflug mit Motormodellen, egal ob mit Elektroantrieb oder Verbrennungsmotoren, übt auf Zuschauer und Piloten gleichermaßen große Faszination aus. Das Spektrum der Flugzeuge reicht vom einfachen Zweckmodell (Modelle ohne Manntragendes Vorbild), über Vorbild-ähnliche Nachbauten bis hin zum perfekten Scale-Nachbau.

Die Vielfalt der Vorbild-ähnlichen und Scale-Modelle ist ebenso umfangreich wie bei den „Großen“ Fliegern. Von Jagdmaschinen der beiden Weltkriege über moderne Kampffjets, Flugzeuge aus der Zivilen Luftfahrt, Experimentalmotoren, Kunstflugmaschinen, Doppeldecker bis hin zu Linienmaschinen sind alle Flugzeugtypen vertreten, die auch in der Manntragenden Fliegerei zum Einsatz kommen. Bei der Moto-

risierung stehen ebenso alle Türen offen, wie bei der Auswahl des Flugmodells und dessen Gestaltung. Verbrennungsmotoren von 0,8 ccm Einzylinder Zweitakter bis hin zu 250 ccm Sternmotoren können genau wie leistungsstarke Elektromotoren als Antriebe dienen. Auf der Insel Sylt sind aufgrund der Umwelt- und Lärmschutzauflagen vor allem Elektromodelle beliebt. Der Betrieb von Viertakt-Motoren oder gut gedämpften Zweitaktern ist aber ebenfalls möglich.

::: Segelflug :::

Hangflug auf Sylt hat Tradition. In den 70er Jahren wurde am Roten Kliff in Kampen alljährlich die Deutsche Meisterschaft in der Wettbewerbsklasse F3F (Segelflug/ Hangflug) ausgetragen. Jedoch wurde der Andrang schnell so groß, dass dieser Wettbewerb nicht mehr auf Sylt ausgetragen werden konnte.

Je nach Windrichtung hat man die Möglichkeit, entweder am Roten Kliff in Kampen oder am Weißen Kliff in Braderup zu fliegen. An beiden Orten kann man das Segelfliegen bei herrlichem Panorama genießen. Die zwei Kliffkanten tragen sehr gut, und es können alle erdenklichen Modelle geflogen werden. Die Modellvielfalt ist hier ebenso groß wie beim Motorfliegen. Vom Zweckmodell über Hochleistungssegler bis hin zu originalgetreuen Nachbauten ist an der Hangkante alles vertreten, was ohne Antrieb durch die Luft bewegt wird.

Die auf Sylt geflogenen Modelle bewegen sich in einer Größenordnung von ca. 1 – 5 m Spannweite. Während der Hauptsaison müssen am Roten Kliff jedoch die zum Modellflug frei-

gegebenen Flugzeiten beachtet werden. Das zulässige Fluggewicht ist während der Hauptsaison auf 5 kg begrenzt.

::: Hallenfliegen :::

Die Indoor-Fliegerei ist eine relativ neue Sparte des Modellflugs. Hier werden besonders kleine und leichte Modelle in der Halle geflogen. Angetrieben werden sie in der Regel von modernen Elektro-Brushless-Motoren. Je nach Auslegung des Modells können aber auch Bürstenmotoren mit Getriebe zum Einsatz kommen. Bei der Verwendung von Lithium-Polymer-Akkus als Energiespender sind Flugzeiten von 5 – 10 Min. erreichbar.

Indoor-Modelle sind größtenteils auf Kunstflug ausgelegt. Mit etwas Übung sind erfahrene Piloten in der Lage, auch in der Halle ansprechenden Kunstflug vorzuführen. Das Hallenfliegen folgt dem obersten Gebot: „Jedes Gramm zählt.“ Je geringer das Abfluggewicht ist, desto besser sind die Flugleistungen. Das durchschnittliche Modellgewicht liegt bei einer Spannweite von ca. 80 cm bei ca. 180 g. Flugmodelle, die in der Halle zum Einsatz kommen sind vollwertige Flugzeuge, die über die gleichen Steuerfunktionen wie die „Großen“ verfügen.

::: Schulung :::

Für Modellflug-Einsteiger bieten wir Lehrer-Schüler-Flüge an. Hierbei wird ein Modell über zwei Sender gesteuert. Der Lehrer bringt das Modell sicher in die Luft und der Schüler hat dann die Möglichkeit, das Steuern eines Flugmodells mit relativ geringem Risiko zu erlernen. Bei einem Steuerfehler kann der Lehrer jederzeit entsprechend eingreifen, um das Modell wieder unter Kontrolle zu bringen. Der Anfänger profitiert von der Erfahrung des Lehrers und ein schnelles Erfolgserlebnis ist somit auch ohne große finanzielle Rückschläge und mit kalkulierbarem Risiko garantiert. ■