

Antworten

Leser fragen, die Redaktion recherchiert



Segelflieger Klaus Ohlmann sprach mit unseren Lesern. Er war im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Luftfahrt der Zukunft“ in Braunschweig, einer Kooperation der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt, des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, des Niedersächsischen Forschungszentrums für Luft- und Raumfahrt, des Vereins Deutscher Ingenieure und des Hauses der Wissenschaft. Cornelia Steiner war dabei. **Vom Leben mit einer seltenen Krankheit:** Am Samstag war internationaler „Tag der seltenen Erkrankungen“. Cornelia Steiner hat einen Betroffenen porträtiert und ein Interview mit einem Experten geführt.

Leser fragen Rekord-Segelflieger Klaus Ohlmann

„Segeln ist wie Surfen auf der perfekten Welle“

Der Extremflieger Klaus Ohlmann jagt Rekorde und geht dabei in den Anden und im Himalaya an die Grenzen des Machbaren.

Braunschweig. Mit mehr als 25 000 Flugstunden gehört Klaus Ohlmann zu den erfahrensten Piloten weltweit. Seit mehr als 40 Jahren steuert er Segelflugzeuge – am liebsten in den Bergen. Ohlmann ist vierfacher Weltmeister und hält 52 Weltrekorde. So gelang ihm zum Beispiel mit 3008 Kilometern der weiteste Segelflug aller Zeiten; und eine Strecke von 500 Kilometern flog er mit durchschnittlich 307 Stundenkilometern so schnell wie kein anderer. Kürzlich hielt Ohlmann einen Vortrag im Haus der Wissenschaft in Braunschweig. Vorher sprach er mit unseren Lesern.

Frederic Kernchen: Sie sind doch eigentlich Zahnarzt. Wie sind Sie zum Segelfliegen gekommen?

Das hat damit zu tun, dass ich in der Schule nicht richtig gut war. Ich musste mit 14 das Gymnasium verlassen und habe Zahntechnik gelernt. Danach wollte ich Zahnmedizin studieren. Ich habe am Abendgymnasium mein Abitur nachgeholt, und zwar in Braunschweig, weil mein Bruder dort eine Ausbildung machte. Durch eine Mitschülerin kam ich zum Segelfliegen beim Aeroclub Braunschweig. Von da an wollte ich nur noch fliegen. Nach dem Studium war ich Zahnarzt und Segelflieger. Und irgendwann konnte ich mit meiner Segelschule in Südrfrankreich von der Fliegerei leben.

Frederic Kernchen: Sie fliegen fast nur im Gebirge. Warum?

In den Bergen zu fliegen, ist unglaublich schön und bietet mehr Möglichkeiten als die Segelfliegerei im Flachland. Das liegt daran, dass im Gebirge starke Winde in den oberen Luftschichten wellenförmige Strömungen erzeugen. Wir nennen sie „Mountain Waves“. Diese Wellen enthalten sehr viel Energie, mit der man in großer Höhe extrem weit fliegen kann.

Gabriel Gehrke: Wie entstehen diese Wellen?

Stell dir vor, dass der Wind gegen einen Berg bläst. Die Luft staut sich vor dem Berg und drängt nach oben. Dabei beschleunigt die Strömung sehr heftig – und auf der anderen Seite des Berges stürzt sie runter. Wir haben es mit einer unvorstellbaren Energie zu tun, weil über dem Berg eine kilometerhohe, tonnenschwere Luftsäule angehoben wird. Hinter dem Berg gerät die Luft in Schwingungen, die sich in der Ebene ausbreiten oder gegen den nächsten Berg prallen – das sind unsere Wellen.

Gabriel Gehrke: Und in diesen Wellen kann man fliegen?

Und wie! Wir fliegen wie Wellenreiter in diese aufsteigende Energie. Das ist wie Surfen auf der perfekten Welle. Dann geht es manchmal mit fünf oder zehn Metern pro Sekunde nach oben –



Anfang 2014 leitete Klaus Ohlmann eine wissenschaftliche Mission im Himalaya, um mit dem Deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt hochauflösende 3-D-Bilder des Mount Everest (8848 Meter) zu erstellen. Danach flog er als erster Pilot im Segelflug über den höchsten Berg der Welt. Foto: Mountain-Wave-Project



Stundenlang kann Klaus Ohlmann von seiner Leidenschaft, dem Segelfliegen, erzählen. Foto: Peter Sierigk

schneller als in den schnellsten Liftten der Welt. Ich lese in den Wolken, wo die Welle steht, ich sehe, wo es rauf oder runter geht.

Gabriel Gehrke: Inzwischen machen Sie ja wissenschaftliche Flüge in den Anden und im Himalaya. Worum geht es dabei genau?

Man wusste bis vor kurzem nicht viel über die Wellen und die Turbulenzen, die sich unter ihnen bilden. Ich wollte mehr darüber erfahren und habe 1998 mit anderen Segelfliegern, Meteorologen und Wissenschaftlern das Mountain-Wave-Project gegründet. Die Wissenschaft hat ein großes Interesse daran, weil die Wellen gefährlich für die Linienfliegerei werden können. Langstreckenjets merken das zum Beispiel, wenn sie von Argentinien über die Anden nach Chile fliegen. Die Turbulenzen rütteln die Flugzeuge mitunter heftig durch. Ein anderer Aspekt spielte im Himalaya eine große Rolle: Dort ha-

ben wir zusammen mit Wissenschaftlern des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt Kameraaufnahmen der Mount-Everest-Region gemacht. Die Aufnahmen sind die Grundlage für ein hochgenaues 3-D-Modell, mit dessen Hilfe abrutschende Hänge und Überflutungen durch Gletscherseen besser vorhergesagt werden sollen.

Julia Troschel: Ich habe gehört, dass es beim Flug zum Himalaya eine Panne gab. Was war da los?

Wir sind mit einer Stemme geflogen, also einem Motorsegler. Das war nötig, weil wir von Berlin ja erst einmal bis nach Kathmandu in Nepal kommen mussten – und dafür haben wir den Motor genutzt. Außerdem mussten wir zunächst immer mit Motor vom Flughafen in Pokhara, unserer Basis, zur Everest-Region hinfliegen, erst dann begann die Segelei. Die Stemme kann theoretisch über 9000 Meter hoch fliegen.

■ KLAUS OHLMANN

Geboren im Juni 1952 in der Nähe von Würzburg. In den 1960er Jahren Ausbildung zum Zahn-techniker, danach Abitur in Braunschweig und Studium der Zahnmedizin in Göttingen.

Seit 1973 ist Ohlmann Segelflieger. Er gewann nationale und internationale Meisterschaften.

1981 erhielt er die Zulassung als Zahnarzt, 1991 machte er sich bei Frankfurt als Zahnarzt selbstständig.

1993 gründete er seine Gebirgsflugschule in Südrfrankreich. In

den Alpen und den Anden stellte er mehrere Rekorde auf.

1998 gründete er mit einer Gruppe von Segelfliegern, Meteorologen und Wissenschaftlern das „Mountain Wave Project“. Sie erforschen starke Winde in den oberen Luftschichten.

2003 verkaufte Ohlmann seine Zahnarztpraxis, um sich komplett dem Segelfliegen zu widmen.

Ohlmanns Frau Sidonie ist ebenfalls Pilotin. Die beiden haben zwei Kinder.

Dafür gab es aber keine Dauertests. Ich habe es also einfach probiert. Unser Problem war jedoch, dass wir für diese Höhen nicht den richtigen Sprit bekommen hatten. Die Folge war, dass der Motor ein paar Mal ausfiel – beim vierten Ausfall im Everest-Tal bei heftigsten Turbulenzen war endgültig Schluss. Ich musste im Segelflug nach Kathmandu zurück. Mit jedem reinen Motorflugzeug wären wir abgestürzt, mit dem Segelflugzeug kannst Du immer noch weiter zu einem Flugplatz fliegen.

Julia Troschel: Wie waren die Windverhältnisse am Mount Everest?

Heftig! Wir wollten eigentlich in einem Zeitraum mit wenig Wind dorthin. Aber die Genehmigung der Behörden in Nepal zog sich über sechs Wochen hin. Dadurch kamen wir in eine Zeit, in der kein einziger Bergsteiger in den Everest reingeht, weil es stürmt. Das lag am Jetstream: Jetstreams sind lange und breite Starkwindbän-

der, die sich in etwa acht bis zwölf Kilometern Höhe um die Erde bewegen.

Als wir endlich in den Himalaya fliegen durften, lag der Jetstream genau darüber. Ich bin dort in so starkem Wind und so starken Turbulenzen wie nie geflogen: bis zu 190 km/h. Da fliegt alles im Cockpit rum, was nicht niet- und nagelfest ist. Und man ist froh, dass man im Segelflugzeug sitzt, weil es erheblich mehr aushält als ein Passagierflugzeug. Wir hatten aber auch ruhige Flüge. Beim allerersten Segelflug über den Mount Everest bin ich am Berg entlang gesurft, und nichts hat sich bewegt am Flugzeug. Ich habe eine Acht nach der anderen gedreht, und der Berg verschwand langsam unter mir – unbeschreiblich!

Frederic Kernchen: Was planen Sie als Nächstes?

Ich will unter anderem den Höhenrekord des Rekordfliegers Ste-

„Sie sind ja eigentlich Zahnarzt. Wie kamen Sie zum Segelfliegen?“

fragt **Frederic Kernchen**, Student und Nachwuchspilot beim Aeroclub Wolfsburg. Er hat den Segelschein seit 2013.



„Worum geht es bei den Forschungsflügen in den Anden und im Himalaya?“

fragt **Gabriel Gehrke** vom Wilhelm-Gymnasium in Braunschweig, 8. Klasse, wo er die Luftfahrttechnik-AG besucht.



„Bei Ihrem Flug zum Himalaya gab es doch eine Panne. Was war da los?“

fragt **Julia Troschel**, Studentin und Mitglied der Akademischen Fliegergruppe Braunschweig (Akaflieg).



ve Fossett knacken: Der liegt bei 15 400 Metern. Die Möglichkeit, noch höher zu steigen, gibt es nur in den polaren Jetstreams. Dort kann man eventuell bis zu 30 000 Meter hoch fliegen. Das wäre höher, als jedes normale Flugzeug bisher geflogen ist.

Dieses Vorhaben wird aber richtig teuer, weil ich dann ein spezielles Segelflugzeug brauche, das überhaupt in diesen Höhen fliegen kann. Dort oben herrscht eine so geringe Luftdichte, dass man mit mindestens 500 km/h fliegen muss, um nicht abzustürzen. Allerdings kann jedes Flugzeug bei bestimmten Geschwindigkeiten anfangen zu flattern.

Im schlimmsten Fall können sich solche Schwingungen aufschaukeln – und dann bricht der Flügel weg, das war's. Hier sind also die Ingenieure gefragt. Außerdem braucht man in diesen Höhen einen Astronautenanzug, eine Sauerstoffmaske wie im Hochgebirge reicht dort nicht mehr. Also, wenn das gelingt, das wäre sensationell!