

Liegend Fliegen- Nein Danke?????????

Immer wieder gibt es Zweifler, die große Bedenken gegen das liegend Fliegen haben. Viele, die bei einem Besuch in meiner (Jürgen Lutz) Werkstatt eine Liegeprobe machten, wollten gar nicht wieder aussteigen! Für die letzten Zweifler, habe ich hier einen Bericht über das liegend Fliegen in der Horten IV von Karl Nickel

LIEGEND FLIEGEN ?

'Sag mal, du warst doch sonst ziemlich vernünftig, wie kommst du nur auf diese verrückte Idee, im Liegen Segelfliegen zu wollen? Dabei kann man doch gar kein Gefühl für das Fliegen haben! Ob die rechte Fläche hängt oder die linke, merkt man ja gar nicht mehr. Es bleibt nichts übrig, als rein 'nach dem Verstand zu fliegen', man muss sich alle Steueraussschläge genau überlegen, bevor »an sie ausführt. Ein 'Gefühlsflieger' bringt das niemals fertig: Thermikkurbeln ist damit von vornherein ausgeschlossen. Und wie unbequem muss das erst sein. Spätestens nach einer Stunde kannst du nicht mehr liegen, die Gliedmaßen schlafen dir ein, und bis du landest, bist du total steif und musst aus der Kiste herausgehoben werden. Ob man es überhaupt so lange aushält, den Kopf in den Nacken zu drücken, um geradeauszusehend? Dabei muss man doch Genickstarre kriegen, hauptsächlich im engen Thermikbart, wenn man steil kurven muss und der Andruck sehr groß ist. Nein, bleibt mir mit dieser unnatürlichen Körperlage im Fluge vom Leibe, durch die einem die ganze Schönheit des Fliegens verdorben wird!'

So und ähnlich rieten mir 'gute Freunde', wenn ich zu ihnen vom liegenden Segelfliegen sprach. Was sie wohl gesagt hätten, wenn sie hätten sehen können, dass mein erster Flug im Liegen sogar auf einem Nurflügelsegelflugzeug stattfinden sollte? Horte wie 'aber das ist doch kein Flugzeug, da fehlt doch etwas!', 'kann man damit überhaupt noch fliegen, wo doch das Höhensteuer fehlt?' und andere hätte ich bestimmt zu hören bekommen; die meisten hätten mich wahrscheinlich als einen 'unheilbaren' ganz aufgegeben.

An all das musste ich denken, als ich im Frühjahr 1944 zum ersten Mal das liegende Nurflügelsegelflugzeug 'Horten H III f besteigen sollte. Ein eigenartiges Gefühl der Spannung auf diesen ersten liegenden Flug erfüllte mich. 'Ob das wohl gut gehen wird?' Schließlich ist es doch etwas ganz anderes, auf einmal horizontal ausgestreckt eine Maschine beherrschen zu müssen, deren Verhalten man überdies auch noch nicht kennt. Aber schließlich beruhigte ich mich mit den Worten eines Witzbolds: 'Schlimmstenfalls gibt es eben einen Bruch von 50 %. '???'

'Nun, wo doch mit dem Schwanz die Hälfte fehlt!

Mit diesem Trost kletterte ich von hinten auf das *Flügelmittelstück*, um mich in die Kiste zu legen. Die Fallschirmgurte werden zwar verkehrt herum angezogen, also auf dem Rücken zugeschnallt, sonst ist jedoch kein Unterschied vorhanden. Im schlimmsten Falle bleibt also immer noch die Möglichkeit, 'auszusteigen'. ... Immerhin, die Liegewanne ist schön mit Schwammgummi und Kunstleder ausgepolstert, darin wird man es schon eine Weile aushalten können. Aha, da vorne ist die Kinnstütze, bequem zum Verstellen eingerichtet, man sieht, der Konstrukteur hat an alles gedacht und will es einem gemütlich machen. Die Anschnallgurte sind natürlich anders, als bei einem normalen Führersitz, sie werden über dem Rücken eingeklinkt und gehen von selbst auf, sobald die Führerhaube geöffnet wird. Praktisch! Das Handsteuer da vorne mit seinen beiden Hörnern sieht recht ungewohnt aus, zum Drücken und Ziehen schiebt man es auf einem Rohr auf Kugellagern vor- und rückwärts. Ob man sich daran wohl rasch gewöhnen kann?

Doch nun wird es ernst. Der 'Storch' wird vor die Maschine gespannt, alles fertig. Rasch noch einmal überlegen: 'Nach dem Abheben den Fahrwerkshebel betätigen, dadurch fährt die Vorderkufe ein, gleichzeitig erst nachträglich kommt alles zum Bewusstsein und langsam steigt das Erstaunen an und wächst immer mehr, dass an dieser Flugart so gar nichts Besonderes dran ist. Wie, und das ist alles? Ein Start mit der 'Weihe' wäre genau dasselbe gewesen.

Eine halbe Stunde später schwebte ich erneut in der Luft und fliege über den Häusern und Straßen von Göttingen. Wundervoll, diese prächtige Sicht nach unten durch die Plexiglasscheibe. Wie auf einem Stadtplan kann man mit dem Finger die *Sträßchen* und *Gässchen* verfolgen. Dicht vor dem Gesicht spielt sich das ganze Leben und Treiben dort unten ab. Herrlich dieses Gleiten und Schweben über den Dächern, wie ein Vogel waagrecht im Räume liegend. Diese Form des *Fliegens* ist doch die wahrhaft natürliche, wie konnte man nur jemals daran zweifeln? Freigeht der Blick durch die große Plexiglashaube nach allen Seiten, aber was immer wieder von neuem verblüfft, ist die ausgezeichnete Sicht nach unten. Ein wichtiger Vorteil für die Ortung!

Doch langsam geht die Höhe wieder verloren, und es wird Zeit, dass ein Aufwindbart mich wieder nach oben bringt. Hoppla, da ist er schon. Querruder, Seitenruder, langsam durchziehen, es ist dasselbe wie in jedem anderen Segelflugzeug auch. Nur die Schräglage erscheint am Anfang so übermäßig groß. Ich bin geneigt, die Kurven viel zu flach zu fliegen und erst allmählich, im Laufe der nächsten zwei Stunden, übt sich das. Langsam stellt sich das 'Schräglagenempfinden' um, bis schließlich *BÖ* Schräglage wieder als normal erscheinen,

Das blieb nun allerdings die einzige Schwierigkeit, die ich empfunden habe, und sie ist auch bei späteren Flügen nicht mehr aufgetreten. Und wie war es mit der Bequemlichkeit? Nun, nach zwei Stunden war keine

»»

körperliche Anstrengung festzustellen; aber diese konnte sich ja vielleicht später einstellen. Als jedoch Hermann Strebe! Am 7,8.1943 auf der Wasserkuppe als erster 10 Stunden lang motorlos in der H IV im Liegen geflogen hatte, da war ein Vergleich möglich, denn zur gleichen Zeit hatte ich 7 1/2 Stunden in einer "Meise" gesessen und wir hatten uns dort oben prächtig verstanden, wenn er mich auch durch die besseren Leistungen der 'H IV immer wieder 'abhängen' konnte. Nach der Landung nun, als ich etwas steifbeinig und mit 'durchgesessener' Rückseite zu ihm hinhumpelte, kam er mir lachend und vollständig frisch entgegen und konnte auf meine neidvolle Frage nur den Kopf schütteln: 'Keine Druckstellen, keine eingeschlafenen Glieder, keine Genickstarre, nichts! '

Seither bin ich Anhänger des liegenden Fliegens.

Die heutigen Drachenflieger mögen über unsere damaligen Bedenken und "Probleme" lächeln. Sie sind es ja "längst" gewohnt, auf dem Bauche liegend zu fliegen. Die "Jungen" unter ihnen haben alle sogar schon das Fliegen in dieser Position gelernt, sind also niemals sitzend geflogen. Und doch, wie kurz ist es erst her, seit Hängegleiterpiloten von der sitzenden zur liegenden Haltung übergewechselt sind? Noch nicht einmal zwei Jahrzehnte sind seit damals vergangen !

Die bisherigen Überlegungen betrafen allein die Sicht im einsitzigen schwanzlosen **Segelflugzeug**. Ob man die Piloten eines doppelsitzigen Nurflügel-Seglern wohl auch (auf dem Bauche) liegend unterbringen könnte? Bei einem Pfeilflügler müssten sie dann wohl (?) "gestaffelt" liegen, damit der zweite Pilot im Schwerpunkt untergebracht wäre.