

Heinz I ist am Boden

In den Winterschlaf schicken aber darf der Verein für Hagelabwehr ihn trotzdem nicht / Die Berufspiloten Holger Miconi (links) und Markus Duwe demontieren den Generator



Foto: Schimkat

Heinz I ist gelandet. Seine Saison für die Hagelabwehr Südwest ist vorbei. Dadurch darf das Flugzeug zwar in die Winterruhe, keineswegs aber in den Winterschlaf gehen. Letzteres nämlich wäre für die nächste Saison fatal.

■ Von Hella Schimkat

Villingen-Schwenningen. Die Partenavia P 68B D-GERY steht vor dem Hangar auf dem Donaueschinger Flugplatz. Die diesjährige Saison des Fliegers ist beendet.

Das robuste zweimotorige Flugzeug, Baujahr 1975, aber noch top in Schuss, hat in dieser Saison einiges leisten müssen – die Unwetter kamen häufig, oft sehr plötzlich und heftig waren sie auch.

Das gleiche gilt für die Piloten Markus Duwe, Holger Miconi und Sebastian Keller. Wenn sie mit dem Flieger

»Heinz I« – benannt nach Heinz Messner, dem Gründer der Hagelabwehr Südwest – in den Aufwindbereich der Gewitterwolken flogen, wurden sie oft gewaltig durchgeschüttelt.

Heinz I wird nach Mannheim zur Jahresprüfung geflogen, anschließend kommt er zurück nach Donaueschingen, wo er im Hangar überwintert. Aber einmal im Monat kommt sein großer Auftritt: Dann wird Heinz I bewegt, damit er sich »nicht kaputt steht«.

Generatoren werden mit Aceton durchgespült

Doch bevor er nach Mannheim geflogen wird, müssen die beiden Generatoren, in denen sich jeweils 20 Liter des Aceton/Silberjodid-Gemischs befinden, demontiert werden. Das machten Ende vergangener Woche die bei-

den Piloten Markus Duwe und Holger Miconi.

Dass die Generatoren sicher verschraubt sind, ist selbstverständlich – der Flieger wurde eigens für die Hagelabwehr umgerüstet. Jetzt werden die Generatoren mit Aceton durchgespült. Vorher wurde das Silberjodid rausgeholt, damit die Leitungen leer sind.

So schnell wie man annehmen könnte, geht das nicht. Dann aber ist es endlich geschafft; der Flieger ist bereit für seinen Flug nach Mannheim.

Eine Woche werde er wohl in der Werft stehen und durchgecheckt, wobei es bei dem Motor um eine gründliche Sichtkontrolle gehe, erklärt Duwe. Öl und Bremsen werden überprüft, ebenso die Aluminiumhülle, der man ansieht, dass ihr immer mal wieder Hagelkörner um die Ohren fliegen.

Auf die Frage, inwiefern sich der Flieger im Hangar »kaputtstellen« könne, ant-

wortet Miconi: Es sei nicht nur für die Räder nicht gut, zu stehen, es müsse auch die Korrosion der Kolben vermieden werden. »Also wird der Flieger einmal im Monat bewegt.« Unter Bewegen verstehe er aber nicht nur die Motoren anzulassen, er müsse eine Runde geflogen werden, ergänzt Duwe.

Wer Bereitschaft hat, der beobachtet das Wetter

Markus Duwe, Geschäftsführer von Jumara Air Service UG, sitzt schon seit zehn Jahren regelmäßig im Hagelflieger, Holger Miconi seit sieben Jahren. Beide erklärten auf die Frage, wieso sie Hagelfliegerpiloten sind: »Wir wurden gefragt.« Und sie betonen, dass sie von der Wirksamkeit der Hagelabwehr überzeugt sind und sie ja immer wieder erlebt hätten, dass sie mit

ihren Einsätzen schwere Hagelschäden vermeiden konnten. Beide Berufspiloten mussten bei einem erfahrenen Hagelfliegerpilot eine Saison mitfliegen, bevor sie alleine bei Einsatzbereitschaft aufsteigen durften.

»Wer Bereitschaft hat, ist ab der Mittagszeit in Donaueschingen und beobachtet das Wetter«, erklärt Duwe. Natürlich sei man im Vorfeld nervös, aber nicht aus Angst, sondern es gelte, den richtigen Zeitpunkt, an dem man sich der Gewitterzelle nähere, zu finden, fährt er fort. Dabei seien die Aufwinde in der Gewitterwolke nicht unerheblich, aber der Selbstschutz und der Schutz der Maschine seien wichtig: »Es heißt Ruhe bewahren, konzentrieren und schnell handeln«, betont er.

Im nächsten Jahr ist der Hagelflieger ab dem 1. Mai wieder einsatzbereit. Dann heißt es wieder »Und täglich grüßt das Murmeltier« – oder hier eher die Gewitterwolke.