

Der Traum vom Fliegen

März 2021

Großen-Buseck
Gemeinde
Buseck
Landkreis Gießen

Folge 172



Wenn es doch viele Insekten, wie hier das Landkärtchen, und viele Vögel können, warum kann es der Mensch nicht? Der Traum vom Fliegen beschäftigt die Menschen seit jeher.

Die griechische Sage von Ikarus beschreibt ein physikalisch flugtaugliches Gerät aus mit Wachs zusammengeklebten Vogelfedern. Ikarus näherte sich allerdings zu sehr der Sonne, weshalb das Wachs schmolz und damit das Gerät zerstörte.



Die einfachste Möglichkeit „in die Luft zu gehen“ ist das Schweben. Man konstruiert ein Gerät, das insgesamt leichter ist als die umgebende Luft. Dabei wird Luft in eine Hülle eingeschlossen und dann erhitzt. Heiße Luft dehnt sich aus und ist daher leichter als die kältere Luft der Umgebung.



Man kann auch ein leichtes Gas wie Helium nutzen, es sorgt beim Zeppelin für Auftrieb.

Großen-Buseck im Blick



Fliegen, wie es Tiere und heute auch Flugzeuge können, ist physikalisch völlig anders. Ein Körper, der schwerer ist als Luft, bewegt sich aktiv am Himmel. Dabei ist das Segelflugzeug so etwas wie ein „Zwitter“. Es ist schwerer als die Luft und kann sich trotzdem lange in der Luft halten.



Als Schüler der Schillerschule Gießen lernte ich das Prinzip des Segelflugs von meiner Sportlehrerin Martha Mendel (rechts) zu verstehen. Sie stellte schon 1935 einen Weltrekord im Dauersiegelflug auf.

In Wieseck ist der Weg zum Segelflugplatz in Martha-Mendel-Weg benannt.



Sie stand in der Turnhalle in ihrem blauen Trainingsanzug und gab klare Anweisungen zu den Übungen.

Mich motivierte sie zum Leistungssport, einige Jahre war ich im Mittelstreckenlauf erfolgreich.

Manfred Weller

Meine Schüler der Klasse 2 b übten in der Goetheschule konzentriert in der „dritten Stunde“ die „Vierreihe des Einmal-Eins“, als ein gewaltiger Knall die Fensterscheiben zum Klirren brachte. Kurz darauf ertönten die Sirene und viele Martinshörner von Feuerwehrautos.



Am 16. September 1983 stürzte um 10.26 Uhr eine „Phantom“ der Bundeswehr in einen Acker auf dem „Meluh“. Pilot und Kampfbeobachter starben dabei.



Das Busecker Tal war „Einflugsschniese“ für den Gießener Flughafen. Bis zur Wiedervereinigung wurde die Zonengrenze durch Patrouillenflüge mit Hubschraubern überwacht. Regelmäßig um 17 Uhr flog eine Staffel Richtung Gießen, kurz vorher flog die Ablösung Richtung Fulda.



Zwischen Gießen und Daubringen gab es regen Verkehr der Bundeswehr-Unimogs. Dort lagen im amerikanischen Munitionslager die atomaren Sprengköpfe für die Honest-John-Raketen in der Steubenkaserne. Ich war als Wehrpflichtiger Raketenprüfer und musste die Bodenwindwerte vor dem Abschuss in die Rekeite eingeben. Wir hätten in kurzer Zeit „atomar“ schießen können.

Manfred Weller

Die zivile Luftfahrt in Gießen wurde offiziell am 27. September 1927 mit der Einweihung des Flughafens eingeläutet. Allerdings mussten nach anfänglichen Erfolgen die Flugstrecken vier Jahre später aufgrund zu weniger Fluggäste wieder eingestellt werden.



Gießen hatte einmal einen Lufthansaflughafen. Im Gegensatz zu dem unnötigen Flughafen Kassel, bei dem erhebliche Steuergelder „verbrannt“ werden, siegte in Gießen damals die Vernunft.



Trotz der intensiven Bombardierung gegen Ende des Zweiten Weltkrieges blieb das Empfangsgebäude des Flughafens unbeschädigt. Es wurde von den Amerikanern als Stützpunkt für die Militärpolizei genutzt und ist jetzt von einer Privatfirma vorbildlich restauriert worden.



Das Grundprinzip des Fliegens studieren hier Eckhard und Fabian mit einem Drachen.

Wie wird sich der Luftverkehr in der Corona-Krise entwickeln. Fracht zu transportieren, ist kein Problem, aber wie geht dies mit den Passagieren?

Großen-Buseck im Blick