



Hagelflieger startet in zehnte Saison

Die Partenavia P68 wurde 1975 gebaut. Sie erreicht im Reiseflug etwa 260 Stundenkilometer und wird von der Besatzung manchmal auch „Gery“ genannt. BILDER: YVONNE WELDI



In diesen Generatoren wird eine dreiprozentige Silberjodidlösung verbrannt. Die Silberpartikel werden dann an die Wolken abgegeben, wo sie die Wasserpartikel binden. Die Folge: Die Wolke regnet ab, und es kann sich kein großkörniger Hagel mehr bilden.



Pilot Markus Duwe erklärt den Generator. Jeweils einer hängt wie ein Torpedo am Ende jeder Tragfläche. Die Regenrinne dient lediglich dazu, den neu gebauten Hangar sauber zu halten. Wenn der Hagelflieger in die Luft muss, wird sie abgenommen.

- 40 Bereitschaftstage und 13 Hagelabwehrflüge in 2017
- Verein fordert finanzielle Unterstützung vom Landkreis

VON KEVIN RODGERS

Schwarzwald-Baar – Tennisballgroße Hagelkörner, abgedeckte Dächer, verbeulte Autos – binnen 20 Minuten verwüstete eine Gewitterfront am 28. Juni 2006 die Städte Villingen-Schwenningen, Trossingen und deren Umgebung. Schneepflüge mussten die Hagelkörner von den Straßen räumen, etwa 100 Menschen wurden verletzt. Einen Tag später ging erneut ein Hagelunwetter über der Region nieder. Gesamtbilanz: etwa 150 Millionen Euro Schaden.

Es braucht Erfahrung und gesunden Respekt vor dem Wetter. Neue Piloten fliegen ein Jahr lang mit, bevor sie selbst ans Steuer dürfen.

Holger Miconi, Hagelflieger-Pilot

Damit sich verheerende Unwetter wie dieses nicht mehr wiederholen, ist seit nunmehr 10 Jahren ein Hagelflieger am Flugplatz in Donaueschingen stationiert. Geflogen wird er von Markus Duwe und Holger Miconi. Wenn sich im Hochsommer die Kumulonimbus – also die typischen, amboßförmigen Gewit-

terwolken – über dem Schwarzwald bilden und dann hinunter zur Baar ziehen, sind Duwe und Miconi in Bereitschaft. „Wir beobachten das Wetter an solchen Tagen genau“, erklärt Markus Duwe. Dabei schauen sie nicht nur aus dem Fenster. „Auf dem Feldberg gibt es ein Wetterradar, das wir nutzen können. Außerdem arbeiten wir mit einem Meteorologen vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) zusammen.“

Wann genau die Partenavia P68 abhebt, entscheiden die Piloten vor Ort. 2017 war das Team an 40 Tagen in Bereitschaft, 13 Einsätze sind sie geflogen. Starten können sie von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang. „Wir fliegen auf Sicht in die Gewitterwolken hinein. Das geht nur tagsüber“, erklärt Holger Miconi. Das alles sei weniger spektakulär wie es klinge. „Das Gefühl ist nicht anders. Es ist viel ruhiger, als man sich es vorstellt. Aber es braucht Erfahrung und gesunden Respekt vor dem Wetter. Neue Piloten fliegen ein Jahr lang mit, bevor sie selbst ans Steuer dürfen.“ Ganz ungefährlich ist der Flug ins Gewitter dennoch nicht. „Es ist wichtig, dass man nicht vom Hagel erwischt wird“, sagt Duwe. Wichtig sei, dass man immer einen Fluchtweg parat habe. Ein bis zweimal im Jahr werde es brenzlig.

Damit sich kein Hagel bildet, muss die Gewitterwolke „geimpft“ werden. Dazu fliegen die Piloten auf 2000 bis 3000 Meter Höhe und suchen Aufwind, den die Gewitterwolke bildet. Dort gibt der Hagelflieger Silberjodid aus zwei Generatoren ab, in denen eine dreiprozentige Silberjodidlösung verbrannt wird. Sie hängen wie Torpedos unter den Tragflächen. Die Silberpartikel werden an die Wolken abgegeben, wo sie die Wasserpartikel binden. Die Folge: Die Wolke regnet ab und es kann sich kein Hagel mehr bilden. Etwa 300 Gramm der Lösung, die aus Aceton und Silberjodid besteht, werden pro Flug abgegeben. Die Auswirkungen auf die Umwelt sind marginal. Der Verein arbeitet mit der Hochschule Furtwangen zusammen, die an der Technik forscht. Die Verbesserungen haben unter anderem dazu geführt, dass die Silberjodid-Lösung von sechs auf drei Prozent verändert wurde. Seitdem der Hagelflieger im Einsatz ist, hat es keine verheerenden Schäden mehr gegeben.

„Wenn man den Hagelflieger am Himmel sieht, dann regnet es“, sagt Heinz Messmer, der Vorsitzende des Vereins zur Hagelabwehr. Im Gegensatz zu anderen Landkreisen wie dem Rems-Murr-Kreis oder dem oberbayerischen Rosenheim wird der hiesige Hagelflieger komplett privat finanziert. Das bereitet den Verantwortlichen Kopfzerbrechen. Denn der Hagelflieger

Verein zur Hagelabwehr

Der Verein zur Hagelabwehr in den Landkreisen Schwarzwald-Baar und Tuttlingen hat derzeit etwa 3000 Mitglieder, die den Flieger über ihren Mitgliedsbeitrag von jährlich 20 Euro hauptsächlich finanzieren. Außerdem gibt es immer wieder größere Spenden, etwa von Versicherungen, Firmen und Privatleuten. Die Finanzierung des Hagelfliegers ist aktuell bis September 2018 gesichert. Jedes Jahr müssen etwa 120 000 Euro aufgebracht werden. Mittelfristig soll ein zweiter Hagelflieger realisiert werden. (kbr)

kostet etwa 120 000 Euro pro Jahr, Zuschüsse durch die Landkreise Schwarzwald-Baar und Tuttlingen wurden dem Verein bisher verwehrt.

Bisher ist der Hagelflieger über dem Schwarzwald-Baar-Kreis, dem Landkreis Tuttlingen und einigen Kommunen im Landkreis Rottweil unterwegs. Mittelfristiges Ziel ist die Anschaffung eines zweiten Flugzeugs, damit die Schlagkraft erhöht werden kann. Denn mit einem Flugzeug kann immer nur punktuell ausgeholfen werden. Eine sinnvolle Investition, wenn sich das Klima weiter erwärmt und die Wetterextreme sich auch hier stetig häufen.



Hier ist Muskelkraft gefragt: Pilot Holger Miconi zieht das zwei Tonnen schwere Flugzeug aus dem Hangar des Flugplatzes Donaueschingen-Villingen. Das Modell P68 hat ein gutmütiges Flugverhalten und wird in Afrika und Südamerika auch als Buschflieger eingesetzt.



Die beiden Berufspiloten Markus Duwe und Holger Miconi manövrieren ihre zweimotorige Partenavia P68 durch die Sommergewitter über der Region. Für die Vereinsarbeit am Boden sind die Vorstände Peter Hellstern, Heinz Messmer und Rolf Munsterberg zuständig.