

Auf zwei Schwingen zum Sieg

Ein Segelflugwettbewerb

Von Gaby Haberkern

Man hört viel davon, trotzdem wissen viele nicht, wie so ein Wettbewerb vonstatten geht. Hier möchte ich für alle die es nicht genau wissen, einmal versuchen zu beschreiben, wie so ein Segelflugwettbewerb abläuft.

Die Vorbereitung:

Zu Hause werden Campingausrüstung und die nötigen Fliegerutensilien verpackt. Das Segelflugzeug wird poliert und in den Anhänger verstaut. Dann reist man zum Flugplatz und richtet sich in froher Erwartung häuslich ein. Von der Wettbewerbsleitung werden alle Papiere überprüft.

Die Klassen:

Clubklasse: einsitzige Flugzeuge bis 15m Spannweite mit einem Index (Handycapfaktor) bis 106 ohne Wasserballast

Standardklasse: einsitzige Flugzeuge bis 15m Spannweite mit einem Index ab 108

Rennklasse: einsitzige Flugzeuge bis 16 m Spannweite mit Wölbklappen

Doppelsitzerklasse: doppelsitzige Flugzeuge mit einer Spannweite bis 20m

18m-Klasse: einsitzige Flugzeuge mit 18m Spannweite

Offene Klasse: ein- oder doppelsitzige Flugzeuge Spannweite größer 20m

Die weiteren Tage:

Je nach Wetter und Pilotengewohnheit werden morgens ab sieben Uhr die Flugzeuge aufgebaut, dann gefrühstückt oder umgekehrt. Am ersten Tag findet das Eröffnungsbriefing statt. Ausführliche Information der Wettbewerbsleitung folgen und Pilotensprecher für die jeweiligen Klassen werden gewählt, die zusammen mit der Wettbewerbsleitung die täglichen Strecken absprechen.

Aufstellen der Segelflugzeuge auf dem Startfeld, Briefing. Tagessieger vom Vortag werden geehrt und die Wettbewerbsleitung erklärt Wetter, Strecke und besondere Gegebenheiten.

Schönes Wetter?

Ist alles im Flieger, was unsereins braucht? Karte, Vesper, Trinken, GPS-Logger, Thermikhut, Papiere, Wechselwäsche, Pinkelmöglichkeit. Evtl. ein Buch, falls man auf einem Acker landet? Aufgabe im Logger programmiert?

Startbereitschaft! Also los!

Die Schleppmaschinen starten die Motoren, die Segelflugzeuge werden der Reihe nach an den Himmel gezogen. Ein mitreißender Anblick!

Jede Wettbewerbsleitung versucht das gesamte Feld so schnell als möglich in die Luft zu bekommen. 80 Segler in einer Stunde ist ein sehr guter Schnitt. Die Klassen starten geschlossen. Wenn das letzte Segelflugzeug einer Klasse im Schlepp ist, läuft die Zeit. Meist wird nach 20 Minuten die Abfluglinie freigegeben. (Eine gedachte Linie rechtwinkelig zum Kurs zum ersten Wendepunkt)

Dann beginnt das Abflugpokern: Wo sind die Konkurrenten? Sind sie schon losgeflogen? Alle anderen sind alle noch da! Also wartet man weiter. Ab und zu gelingt es einem, sich unbemerkt davonzuschleichen - hat er den richtigen Zeitpunkt gewählt?

Der Abflug

Endlich über die Abfluglinie geflogen, heißt das aber noch lange nicht, dass man auch wirklich los fliegt - nein!

Sind die ersten ein bis zwei Bärte (Thermik) nicht gut, überlegt man sich schon mal, ob man nicht zurückfliegen und es noch einmal probieren sollte. Die Piloten dürfen das so oft sie möchten.

Allerdings gibt es den Abflugzeitschluß. Das heißt: die Abfluglinie ist 120 Minuten für Abflüge offen, jeder bekommt seine reelle Abflugzeit angerechnet. Wer nach Abflugzeitschluß abfliegt hat zwar einen gültigen Abflug, aber gewertet wird die Zeit des Schließens der Abfluglinie.

Kompliziert? - Es gibt auch noch einen Abflugschluß! Wer danach meint, abfliegen zu müssen und vorher keinen gültigen Abflug gemacht hat, der ist selbst schuld. Er kann fliegen was er will, sein Flug wird nicht gewertet.

Ist der Abflug erst gemacht, heißt es so schnell wie möglich alle vorgegebenen Wendepunkte (welche in der Zeit des GPS nur noch Koordinaten sind und nicht unbedingt mit Merkmalen auf der Erde übereinstimmen müssen) in der richtigen Reihenfolge zu umrunden.

Auf Strecke

Auch auf dem Flug gibt es viele Möglichkeiten Fehler zu begehen oder trotz aller ausgeklügelten Vorbereitung am Ende doch noch „bei den Kühen“ zu landen. Wer das alles aber erfolgreich hinter sich gebracht hat, der setzt zum Endanflug an. Reicht die Höhe? Im Funk hört man evtl. schon die ersten Überflugmeldungen der anderen.

Spannende Minuten bis zum Überfliegen der Ziellinie. Wer ist schon alles gelandet? Wann sind die anderen abgeflogen? Auf welchem Platz könnte man heute gelandet sein? Schnell den Logger abgeben, dass die Auswerter mit ihren PC-Programmen baldmöglichst eine vorläufige Wertung erstellen können!

Die Segelflugzeuge werden gewaschen, abmontiert und in den Anhänger gepackt. Dann geht man duschen, evtl. wird gekocht, man sitzt gemütlich mit den anderen zusammen, der Tag wird durchgesprochen, das Wetter von morgen geschätzt.

Je nach Schlafbedürfnis gehen die Pilotinnen früher oder später ins Bett.

Schlechtes Wetter?

Einfach zu sagen, heute wird nicht geflogen? Da muss das Wetter schon richtig schlecht sein und es darf keine Aussicht auf ein sogenanntes fliegbares Wetterfenster bestehen. Also beginnt man mit dem Briefing. Dort wird entschieden, ob die Flugzeuge aufgebaut und in Startaufstellung gebracht werden, oder ob man einfach nur abwartet, die weitere Wetterentwicklung beobachtet und sich dann zu einem zweiten oder auch dritten Briefing trifft. Oder man stellt die Flugzeuge in Startaufstellung, die Piloten sind in Bereitschaft und es wird in ca. Halbstundenabständen die Startbereitschaft verschoben. - Bis man endlich startet - oder die Flugzeuge wieder in die Anhänger verstaut.

Wenn geflogen wird, ist der Tag nicht unbedingt immer einfach. Es kann schon sein, daß die eine oder andere Pilotin nicht nach Hause kommt, weil sie auf einem fremden Flugplatz gelandet ist oder eine Außenlandung macht. Von einem fremden Flugplatz ist evtl. ein Rückschlepp möglich.

Der Rückholer:

Nach einer geglückten Außenlandung muß man wieder nach Hause kommen! Telefonieren ist angesagt - heute mit Handy recht einfach. So ruft man seinen Rückholer an - was würden wir nur ohne ihn machen, - beschreibt den Landeort, evtl. auch wie er am besten dorthin findet. Und dann ist erst mal Pause.

Jetzt ist es am Rückholer, mit Auto und Anhänger den Weg zu seiner Pilotin zu finden. Je nach persönlicher Qualifikation kann das kürzer oder auch länger dauern. Es gibt Fälle, da kommt man erst mitten in der Nacht wieder zum Flugplatz zurück. Und am nächsten Tag wird wahrscheinlich wieder geflogen! Der Rückholer muss auch viel Taktgefühl und Einfühlungsvermögen beweisen. In welcher Stimmung und Verfassung ist die Pilotin? Muss sie getröstet werden oder sagt man am besten gar nichts?

Am Startflugplatz zurück muss der Logger zur Auswertung gebracht werden, da jeder auf die Tageswertung gespannt ist.

Die Siegerehrung:

Die erreichten Punkte aller Wertungstage werden zusammengezählt. Die Pilotin, welche die meisten Punkte hat ist Erste.

Es gibt wieder einige feierliche Reden zu hören, Urkunden und Pokale werden verteilt.

Und dann ist alles zu Ende.

Die Segelflugzeuge sind im Anhänger, die Zelte verpackt, die Wohnwagen angehängt, man verabschiedet sich voneinander, die Hoffnung besteht, dass man sich nicht erst in zwei Jahren zur nächsten Meisterschaft wieder begegnet.

Der Flugplatz leert sich.

Zurück bleiben die Mitglieder des ausrichtenden Vereins, die zwei anstrengende Wochen hinter sich haben, aufräumen und wahrscheinlich aufatmen, ihren Flugplatz wieder für sich alleine zu haben.

Die Erinnerungen bleiben.....