

Eine Corbillat¹ blickt über den Tellerrand

Ein Bericht über die Regionalmeisterschaft in Buttwil oder: Ein Plädoyer für den Wettbewerbsflug

Wann immer ich – egal ob gegenüber Piloten oder gegenüber eher bodenorientierten Kollegen – erwähnte, dass ich im Juni 2014 gemeinsam mit Yves und unserem Duodiscus an der Regionalmeisterschaft in Buttwil teilnehmen wollte, erntete ich erstaunte Blicke und gerunzelte Stirnfalten. „Wieso tust du das?“, war die Frage, die deutlich zu spüren war. Sogar in der Segelflugpresse wird zwiespältig über den Wettbewerb berichtet: Bei Segelflugwettbewerben werde mit unverhältnismässigem Risiko – quasi mit dem „Messer zwischen den Zähnen“ – geflogen, und das nur um einen „Blumentopf“ und die Anerkennung einer winzigen Gilde von Wettbewerbspiloten zu erlangen, wurde etwa im renommierten SEGELFLIEGEN Magazin berichtet. Ja, wie kam es eigentlich dazu?

Vor beinahe einem Jahr erwähnte Yves beiläufig und etwas enttäuscht, dass sich auf seinen Logbuch-Eintrag auf der Website der SG Biel, in dem er einen Copiloten für die RM in Buttwil suchte, niemand gemeldet habe. Mich eingeschlossen – einen Wettbewerb in der ersten Saison nach dem Brevet mit fliegen wäre ja auch einfach verrückt. Yves versuchte zwar zu relativieren, denn bei einer Regionalmeisterschaft werde selten am Limit geflogen, und da er die Region relativ gut kenne, ginge es ihm weniger um einen aktiven Copiloten. Viel lieber würde er jemand in die Wettbewerbsfliegerei einführen. Dennoch: Ich blieb skeptisch. Ich kannte weder Yves besonders gut noch die Region um Buttwil, und das Wettbewerbsfliegen schon gar nicht. Trotzdem war ich neugierig, und der Gedanke wollte mich einfach nicht mehr loslassen. Es half also nichts: Es mussten mehr Informationen her!

Im Internet wurde ich auf meiner Suche rasch fündig. So lernte ich, dass im Wettbewerbsflug häufig zwei unterschiedliche Aufgabenstellungen auftauchen: die Racing Tasks und die Speed Assigned Area Tasks (AAT). Bei einer Racing Task soll der Pilot vorgegebene Wendepunkte möglichst rasch (und auf 500m exakt) erreichen. Zwischen den Wendepunkten ist der Pilot in seiner Routenwahl frei. Beim AAT dagegen kann der Pilot innerhalb einer angegebenen Region die Wendepunkte selbst bestimmen. Die geflogenen Distanzen können sich also unterscheiden. Ziel ist es, die grösste Durchschnittsgeschwindigkeit zu erzielen. Dabei soll eine bestimmte minimale Flugzeit nicht unterschritten werden. Bei den AATs ist also gutes Timing gefragt: Wer eine zu kurze Strecke wählt, ist zu früh wieder beim Platz zurück und verliert so wertvolle Punkte.²

Bei den beiden anderen Fragen half mir das OLC weiter. Ich sah mir also die Flüge von Yves 2013er Saison an – frei nach dem Motto: Zeig mir, wie du fliegst, und ich sage dir, wer du

1 Corbillat = junger Rabe. Der Rabe ist das Wappentier der SG Biel. Daher nennen sich die Jungpiloten der SG Biel gerne einmal Corbillat oder (wenns mal lustiger zu und her geht) auch „Choleräbli“.

2 Streng genommen gibt es noch mehr mögliche Aufgabestellungen. Wir wollen uns aber auf die Racing Task und die Speed AAT konzentrieren, denn diese wurden bei der RM Buttwil auch gestellt. Wer neugierig wurde, sei auf die Website www.how2soar.com verwiesen.

bist. Die Flüge, die ich mir ab Buttwil ansah, versprachen viele spannende Einsichten, denn ab Buttwil waren offenbar sowohl Flüge in die Alpen als auch in Richtung Jura und Schwarzwald üblich. Eine vielversprechende Mischung.

So interessant und hilfreich es auch sein mag, sich Flüge auf dem OLC anzusehen, so bleibt doch vieles unsichtbar: Welche Entscheidungen – auch Fehlentscheidungen – wurden gefällt? Welche Taktik wurde gewählt? Wie wurde auf Unvorhergesehenes oder Wetteränderungen reagiert? Dass im Wettbewerb mit weniger Höhenmarge geflogen wurde, war auf dem OLC klar zu erkennen. Aber wird wirklich „mit dem Messer zwischen den Zähnen“ geflogen? Es half nichts: Solange ich nicht auf einem solchen Flug dabei war, konnte ich solche Wettbewerbsflüge nie in ihrer Gesamtheit einordnen.

Der Wettbewerb war also die Gelegenheit, um etwas über den Tellerrand zu spähen und zu sehen, was alles möglich ist. Und bestimmt liessen sich an einer grossen Flugveranstaltung auch neue interessante Kontakte knüpfen. Die Neugier hatte gewonnen: Als Yves einige Tage später nachfrage, ob ich dabei sei, sagte ich sofort zu.

Die Schule und ein fulminanter Start in die Flugsaison liessen mir – abgesehen von etwas Kartenstudium natürlich - kaum Zeit lange über die RM nachzudenken. Umso gespannter war ich, als ich mich am Morgen des ersten Wettbewerbstags auf den Weg nach Buttwil machte. Auf dem Montageplatz herrschte schon früh vor dem ersten Briefing reges Treiben: Gemeinsam wurden die letzten Hänger parkiert, Duos, LS8en, Discuse und was noch alles da war, montiert. Wo immer eine Hand gebraucht wurde, war sofort jemand zu Stelle, um auszuhelfen. Die Stimmung schien ausgelassen aber konzentriert zu sein. Und der kleinen Corbillat schlug das Herz nun bis zum Hals: „This is it! Jetzt gibt es kein Zurück mehr“. Als ich einige Meter vor dem Montageplatz hielt, spürte ich das freudig nervöse Gefühl, das wir alle vom ersten Alleinflug nur zu gut kennen: die Vorfreude auf etwas Neues, vielleicht auch der Beginn einer neuen Leidenschaft.

Yves erwartete mich bereits und führte mich minutiös in die Startvorbereitungen ein: Vom Abkleben („nicht zu viel Zug aufs Abklebband geben! Das ist sehr elastisch und zieht sich zusammen. Immer schön locker...“) über die Ladesicherung („also, wir haben drei verschiedene Taschen...“), über das Tanken des Wassers („ohne Vaseline kriegst du den Duo niemals dicht. Und die Flügel immer schon waagrecht halten...“) bis hin zur Programmierung des Tasks. Auf dem nun locker aufgestellten Startfeld wurden überall emsig die letzten Vorbereitungen getroffen. Die Atmosphäre beim Verdichten der Startaufstellung schien mir so freudig angespannt und konzentriert, wie ich sie zuvor noch nie auf einem Flugfeld erlebt habe.

Tag 1: Racing Task: Rossberg – Bieler Höhe – Oberalp – Horben (5. Rang: Klasse!)

Nach einer gefühlten Unendlichkeit war es endlich auch für uns Zeit zu starten, und das Abenteuer begann! Zu meiner Überraschung kommentierte Yves seine Überlegungen zum Start laufend. So war es für mich leicht nachzuvollziehen, was im Falle eines Startabbruchs

seine Taktik wäre. Seine Kommentare zu Wolken, Geographie, Flugweg, Wasser, Geschwindigkeit, Schläuchen, Wind und vielem mehr sollten mich die ganze RM über begleiten. Und war er einmal in Gedanken versunken, so genügte ein schüchternes „Yves..?“ in einer ruhigen Minute, um die aktuelle Taktik abzurufen.



Kreisen im Pulk

Nach dem Klinken zogen wir über dem Rossberg unsere Kreise und warteten, bis alle 19 Segelflugzeuge hochgeschleppt waren und sich die Startlinie öffnete. Mit fünf anderen Seglern im Schlauch kurbelte sich Yves langsam aber sicher nach oben. Das Pulk Fliegen kannte ich zwar von Courtelary her, aber nun hatte ich Zeit, das Zusammenspiel der Piloten ganz genau zu studieren: Ich fühlte am Steuer genau mit, welche Korrekturen Yves vornahm und beobachte seine Verlagerungen im Schlauch

oder gegenüber den anderen Piloten.

Kaum war die Startlinie offen, sprach sich Yves über Funk mit einem anderen Junior, der einen Discus 2 flog, ab. Die beiden beschlossen keine weitere Zeit beim Kurbeln zu verlieren und flogen im Verband zügig in Richtung der Bieler Höhe, unserem ersten Wendepunkt. Yves folgt dem Gelände und zog hie und da einige Testkreise in einem Schlauch: „1.5 integriert. Weiter!“. „2.4 integriert“ schallte es sofort aus dem Funk zurück und Yves folgte dem Discus, von dem der Funkspruch kam, ins bessere Steigen. Wieder eine Absprache „2300 – die Höhe genügt: Weiter!“. So wurden zwischen dem Duo und dem Discus laufend Steigwerte und Höhen abgesprochen. Mal folgte der Discus uns in einen stärkeren Schlauch, mal begleitete unser Duo den kleinen Bruder in einen Aufwind. Und plötzlich fiel es mir wie Schuppen von den Augen: Segelfliegen ist ein Mannschaftssport?! „Klar“, meinte Yves als ich ihn darauf ansprach: Thermisch habe er viel weniger Erfahrung in den Alpen als der Pilot des Discus 2, der häufig in den Alpen fliegt. Dafür übernehme er jeweils im Jura den Lead. Absprachen im Team seien ausserdem sehr effizient und die RM damit ein gutes Training für die internationalen Wettkämpfe der Junioren. Und überhaupt: An einem grossen Wettbewerb hat man ohne ein gut funktionierendes Team keine Chance.

Während sich der Duodiscus und der Discus 2 zielstrebig der ersten Wende näherten, sass die Corbillat tief beeindruckt von der mächtigen Alpenlandschaft und eingedeckt in ein ganzes Arsenal von Karten auf dem hinteren Sitz unseres „IB“. Flugkilometer um Flugkilometer versuchte ich die Berge, Täler und unzähligen Stauseen mit den bekannten Namen aus der Karte in Übereinstimmung zu bringen und die tief im Tal liegenden Aussenlandfelder aus dem Katalog zu errahnen. In komfortabler Höhe zogen wir so vorbei am Glärnisch und den Churfürsten, dem Mürtschenstock und Bad Ragaz bis zur Bieler Höhe und zurück via Klosters und dem Vorderrheintal folgend bis zum Oberalppass – unserer

letzten Wende. Stets verfolgte ich dabei Yves Flugstil und freute mich, wenn ich den einen oder anderen Zentriertrick aus meiner Winterlektüre wieder erkannte und ihn so quasi „in freier Wildbahn“ studieren konnte.



Suchbild: Wer findet den Discus 2?

Im Endanflug wurde mir einmal mehr bewusst, welch grosse Herausforderung die Luftraumüberwachung sein kann: Natürlich wussten wir zu jeder Zeit, wo sich der Discus 2 befand. Doch ich staunte, wie schwierig es zum Teil war, ihn vor den ausgedehnten Schneefeldern der Berge auszumachen. Glücklicherweise hatte ich ein funktionierendes FLARM oder einen aufmerksamen Copiloten an Bord!

Der erste Wettbewerbstag – und damit gleichzeitig mein erster Alpenflug – übertraf wirklich all meine Erwartungen: Körperlich konnte ich den doch immerhin vierstündigen Flug in den Alpen sehr gut wegstecken, und als ich abends den Flug Revue passieren liess, zogen noch einmal die vielen neuen Eindrücke und Bilder an mir vorbei: die imposanten Mythen, der mächtige Glärnisch, das breite Rheintal, die zersiedelte Landschaft des Appenzell, die kräftigen Cumuluswolken und die weiten Schneefelder über den Bergen. So gewann der Segelflug an einem Tag gleich zwei neue Dimensionen: die Fliegerei in den Alpen und der Teamflug im Wettbewerb. Überwältigt! Dieses Wort gewann für mich an diesem Tag eine ganz neue Bedeutung. Überwältigt von der Schönheit der Alpen und des Segelfluges sank ich, von den höchsten Varietönen begleitet, in einen tiefen Schlaf und freute mich auf den zweiten Wettbewerbstag.

Der zweite Tag



Warten auf die Neutralisierung

Blau! Immer wieder wurde der Start verschoben und der Task angepasst. Auch wenn sich in der Ferne langsam vereinzelt Cumuli über den Alpen bildeten, wurde nicht zur Startbereitschaft aufgerufen. Stundenlang sassen wir gemeinsam mit anderen Junioren oder den beiden Hexen³, die den Wettbewerb flogen, unter den schattenspendenden Flügeln des Duos und warteten auf Neuigkeiten. Kritisch begleiteten unsere Blicke den Meteoflieger, der sich auf die Suche nach der heiss ersehnten Thermik machte, oder beobachteten Störche, die sich in einem engen Schlauch hochschraubten. Um 16.00 dann

3 Segelfliegerinnen

endlich die Nachricht, die wir bereits alle erwartet hatten: Das Rennen wird heute neutralisiert.

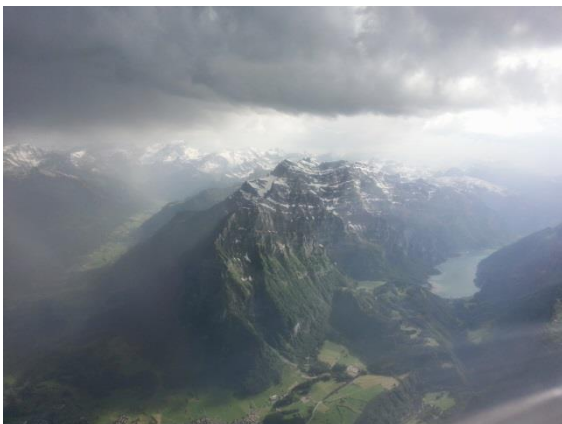
„Das gibt's doch gar nicht!“, dachte sich die Corbillat, „da wäre doch bestimmt ein schöner Flug in die Alpen möglich gewesen“. Und tatsächlich waren am Abend im OLC die schönsten Flüge im Alpenraum zu finden. Aber eben: Einen einzelnen Flug zu machen ist nicht dasselbe, wie ein Feld von 19 Fliegern hochzuziehen und oben zu halten, bis sich das Startfenster öffnet. Das war also der grosse Nachteil am Wettbewerbsflug: Schönstes, aber blaues Flugwetter, und wir sind verdammt, den Vögeln beim Kreisen zuzuschauen.

Immerhin hatten Yves und ich nun die Gelegenheit ein kühles Bad in der Reuss zu nehmen. Da mich der Teamgedanke inzwischen völlig erfasst hatte, empfand ich den flugfreien Tag immerhin als eine gute Gelegenheit für Pilot und Copilotin einander etwas besser kennen zu lernen. Denn nur ein gut aufeinander abgestimmtes Team kann erfolgreich gemeinsame Ziele erreichen.

Tag 3: Racing Task: Rothenturm – Stuben am Arlberg (Österreich!) – Klausenpass – Sargans – Horben (15. Rang – ayeh. Aber Yves hat die Aussenlandung vermieden. Stark!)

Bei schönstem Flugwetter ging's am 3. Tag wieder in die Luft. Doch schon früh am Tag sahen die Cumuli sehr voll aus – wir erwarteten eine Überentwicklung im Laufe des Tages. „Nur nicht zu viel Zeit verlieren!“, war also das Motto. Da wir an diesem Tag einen früheren Start hatten und eine Weile im Startraum warten mussten, bis die Startlinie aufging, gab es zunächst eine runde Flugschule für die Corbillat: Die Schläuche sollen möglichst rasch und exakt zentriert werden, währendem Yves immer wieder Denkanstösse gab oder Korrekturhinweise machte. Beim Öffnen der Startlinie preschte Yves mit der gewohnten Zielstrebigkeit und in ständigem Kontakt mit seinen Teammitgliedern dem ersten Wendepunkt entgegen. Die Umgebung war mir nun schon etwas vertrauter, und Yves und ich spielten uns immer besser ein. Tolle Schläuche beim Glärnisch, dem Gufelstock und in der Nähe des Lünersees brachten uns auf fast 3500m. Das genügte für die erste Wende beim Arlberg. Aber die Alpen sind eben launisch und nehmen ebenso stark, wie sie geben: Immer wieder zeigte das Vario unerbittlich in den Keller. Jetzt musste aber wirklich ein Schlauch her, sonst... Ich blieb dabei relativ gelassen – mental hatte ich mich für diese RM sowieso auf eine Aussenlandung eingestellt, denn Streckenfliegen schliesst nun einmal das Risiko einer Aussenlandung mit ein. Yves Kommentare verstummten, und ich merkte: Jetzt ist höchste Konzentration verlangt! Einen Teil des Wassers mussten wir opfern, denn der Duo war einfach zu schwer um in der zerrissenen Leethermik eines Hangs bei Bludenz effizient zu steigen. Tatsächlich gelang es Yves uns wieder auszugraben. Seine Teamkollegen machten sich bereits auf zur zweiten Wende, doch wir brauchten noch etwas mehr Höhe um sicher zu gehen. Bei 3000m wagten wir den Sprung über die Rheintalebene und damit zurück in die Schweiz in Richtung der zweiten Wende. Wir waren zurück im Spiel! Aber wir hatten natürlich viel Zeit verloren. Als es zur zweiten Wende beim Klausenpass ging, zog sich die

Wolkendecke langsam zu. Über Funk wurde nun heiss diskutiert: Reichte die Zeit noch, oder war die Überentwicklung bereits jetzt zu stark? Auch Yves war skeptisch: Mal schauen, ob wir die Wende bei Sargans noch schaffen – aber wenn jetzt gar nichts mehr geht, so müssen wir abbrechen. Aber halt! Kurz nach der Wende fand sich ein wunderbarer 3m Schlauch. Auf 3600 m. waren wir überzeugt nun auch die letzte Wende noch zu schaffen. Mit 140 km/h und möglichst der tragenden Linie folgend flitzten wir unserem letzten Wendepunkt entgegen. Der Blick von unserem letzten Wendepunkt bei Sargans zurück in Richtung Osten zeigte allerdings, dass die Überentwicklung inzwischen Tatsache war und sich die ersten Schauerfelder zwischen uns und unser Ziel legten. Es musste also zusätzliche Höhe für den Endanflug her, sonst würde es nicht reichen. Bad Ragaz und Schänis immer im Blickfeld, gewannen wir tatsächlich die wichtige Höhe für den Endanflug, während wir am Funk von den ersten Aussenlandungen vernahmen. Mit etwas erhöhter Geschwindigkeit flogen wir, entlang des Walensees und der Churfürsten, durch einen kleinen Schauer, als kurz vor dem Klöntal die Wolken etwas aufbrachen und die Abendstrahlen der Sonne den Glärnisch in ein geheimnisvolles Licht tauchten. „Majestätisch“, schoss es mir durch den Kopf. Ist es nicht ein Glück, dass wir Piloten solche unvergessliche Momente als Belohnung für unsere sportlichen Leistungen erleben dürfen! Es sind diese Momente, die unseren Sport so einzigartig machen, die alles relativieren und uns auf diesem Weg für unser Leben ausserhalb des Cockpits bereichern und inspirieren. Das Bild des Glärnisch in der Abendsonne wird mich jedenfalls noch lange begleiten.



Majestätisch! Der Glärnisch und der Klöntalersee

Nach der sicheren Landung in Buttwil hatte mich die Begeisterung für den Wettbewerb vollends erfasst: Was für ein Flug! Ohne den Wettbewerb hätte man sich bei diesen unsicheren Konditionen wohl kaum einen solchen Task vorgenommen. Trotzdem sind wir niemals blindlings in eine Situation hineingeflogen, sondern haben bei jeder Wende und jeder neuen Situation die Taktik besprochen und, wo nötig, angepasst.

Tag 4: AAT: Court (R 25 km) – Langenbruck – Triberg (R 40 km) – Barmelweid – Horben (8. Rang – Im Nachhinein ist man immer klüger)

Die Woche zwischen den Wettbewerbswochenenden verging wie im Flug. Als ich den Flugplatz, zum ersten Mal vor Yves, erreichte, hatte ich das erste Mal das Gefühl die Routine des Wettbewerbs langsam durchschaut zu haben: Aufbauen, Aufstellen, Wasser tanken, Task eingeben, Duo noch einmal blitzblank putzen und einrichten, Startaufstellung verdichten und los ging's zum dritten Wettbewerbsflug. Heute ging's in Richtung Jura und Schwarzwald. Darauf freute ich mich besonders. Yves hatte betont, dass er in den Alpen immer etwas grosszügiger rechne, weil er mit dem thermischen Fliegen in den Alpen etwas

weniger Erfahrung habe, als im Jura. Ich war also gespannt darauf, ihn nun in seinem fliegerischen Zuhause zu erleben. Heute hatten wir es mit einer AAT zu tun. Es stellte sich also die Frage: Wie weit wollen wir den ersten Wendekreis ausfliegen? Im Team wurde beschlossen, den ersten Wendekreis nur anzuschneiden, da nicht alle so vertraut mit dem Jura waren wie Yves, und die Abdeckung schon früh ziemlich gross war. Dementsprechend war es nicht immer leicht, gute Schläuche zu finden. Kurz nach dem Einstieg in den Jura wurde ich sofort in die neue Taktik eingeweiht: „Perfekt! Nordwind!“. Den Blick immer wieder auf Fahnen, Rauchsäulen und andere Windanzeigen gerichtet, nutze Yves den Hangwind und glitt so an der erste Jurakrete zügig den Hang entlang. Die erste Wende bei Court war so rasch geschafft und ich war fast etwas wehmütig, als wir umdrehten, denn in der Ferne erkannte ich schon die Hügel um Courtelary, die ich kennen und lieben gelernt habe. Der Sprung in den Schwarzwald war also bald angesagt, und da zeigte sich, dass wir beinahe zu schnell vorangekommen waren: Drei Mal versuchten wir den Sprung bei Laufenburg bzw. bei Bad Säckingen in den Schwarzwald, doch das Saufen war einfach zu stark, und das Risiko einer Aussenlandung in Deutschland wollten wir nicht eingehen. Also ging es immer wieder zurück in Richtung Flugplatz Fricktal-Schupfart, wo wir jeweils zuverlässig Höhe gewinnen konnten. Die Abschattungen waren einfach zu gross. Am Funk hörten wir, dass auch andere mit dem Sprung nach Deutschland ihre liebe Mühe hatten. Endlich: Beim dritten Anlauf hatten sich genug Sonneninseln gebildet, und wir flogen zur letzten Wende kurz vor dem Schluchsee. Auf dem Nachhauseweg planten wir noch einen kurzen Schlenker ein, wo Yves mir den Flugplatz Hütten-Hotzenwald zeigte („den musst du kennen, wenn du im Schwarzwald fliegen willst“). Bei Aarau hatten wir unsere Endanflughöhe erreicht. Ich übernahm, wie schon während der ganzen RM, das Kommando und begann unseren vorerst letzten gemeinsamen Endanflug.

Für mich endete damit nach 1081 unvergesslichen Kilometern und 14 Stunden und 11 Minuten Flugzeit die Regionalmeisterschaft in Buttwil. Am letzten Wettbewerbstag sollte Remy meinen Platz im Cockpit übernehmen.⁴ Für mich war es Zeit wieder in den vorderen Sitz des Cockpits zu wechseln und am BFK in Samedan einige Kniffe, die ich am Wettbewerb gesehen habe, nun selbst anzuwenden und zu verfeinern.

Während der RM habe ich viele wundervolle Momente geniessen dürfen⁵: Ich habe gesehen, wie gross die Kollegialität unter uns Segelfliegern ist – sogar oder gerade eben in einer Wettbewerbssituation. Ich habe Momente der Herausforderung und der Sportlichkeit erlebt, genauso wie Momente des Geniessens und des Teamgeists. Ja, der Wettbewerbsflug ist wirklich viel mehr als das Fliegen „mit dem Messer zwischen den Zähnen“ und eine wertvolle Erfahrung, die ich jedem herzlich empfehlen kann.

4 Der letzte Wettbewerbstag führte unsere beiden Bieler in einer AAT von der Staffelegg bis zur Vue des Alpes, via Froburg und Hütten Hotzenwald zurück nach Horben. Ein Heimspiel also für Yves, das er dementsprechend auf dem 4. Rang abschloss. Damit belegte Yves mit dem IB im Gesamtklassament der RM den 7. Schlussrang.

5 Weitere fotografische Eindrücke findet ihr in der Bildgalerie der SG Biel: www.sgbiel.ch.