

Segelflug-Bundesliga: Wie fliege ich einen *schnellen* Schnitt?

VON MATHIAS SCHUNK

FOTO PAUL HASENFRATZ

Neben den grundlegenden taktischen Überlegungen zu jedem Streckensegelflug, muss man für Flüge zur Segelflug-Bundesliga einige Besonderheiten im Regelwerk berücksichtigen und in den Flug einplanen, um ein optimales Ergebnis erzielen zu können.

Tragende Linien mehrfach ausnutzen

Natürlich ist es ratsam, die bekannten Rennstrecken entlang der Schwäbischen Alb oder den Thüringer Wald etc. mehrfach für einen Bundesligaflug zu nutzen. Auf relativ kurzen Schenkeln muss man allerdings penibel darauf achten, keine allzu großen Kursänderungen zu fliegen, denn diese würden den tatsächlich gewerteten Schnitt beträchtlich reduzieren.

Hierbei ist es auch wichtig, dass man lang gestreckte Kursänderungen auf einem Schenkel möglichst vermeidet, was ohne festes Ziel vor Augen zu haben oft gar nicht so einfach zu erkennen ist. Daher ist es ratsam, sich immer einen gedachten Wendepunkt als Referenz in den Rechner einzugeben, um nicht langsam aber sicher immer weiter in eine Richtung abzudriften, weil z.B. immer wieder die Wolke rechts besser aussieht.

Rückenwind ausnutzen

Da der Bundesligaschnitt nicht über eine geschlossene Strecke gewertet wird, wie es z.B. bei Wettbewerbsflügen auf zentralen Meisterschaften der Fall ist, wo man nur Geschwindigkeitspunkte erhält, wenn man am Startplatz wieder landet, gilt es während der 2,5-stündigen Bundesliga-Wertungszeit möglichst viel Rückenwind auszunutzen. Selbst bei nur 10 km/h Wind, müsste man für einen gleichen Schnitt über Grund, der ja der Bundesliga-Wertung entspricht, gegenüber der Luft auf dem Gegenwindschenkel

20 km/h schneller sein, als auf dem Rückenwindschenkel.

Diese Regel führte in den vergangenen Jahren bereits des Öfteren zu sehr langen freien Strecken mit dem Wind, eine Disziplin, die bis zur Einführung der Bundesliga im Segelflug eigentlich seit einem halben Jahrhundert ausgestorben schien. Während es den Klapptriebler anschließend mit Motorkraft meist nach Hause reichte, auch wenn der ein oder andere den Motor ein halbes Dutzend Mal oder öfters ein- und ausfuhr, so endeten solche, für die Bundesliga immer wieder überaus erfolgreichen Flüge, für den ein oder anderen Segelflieger teilweise in teuren Rückschlepps oder langen Rückholturen.

Wer nicht einfach mit Rückenwind vom Startplatz losfliegen möchte, kann versuchen, zunächst gegen den Wind voranzukommen, um dann 2,5 Stunden mit dem Wind zu fliegen, damit die abendliche Strecke gegen den Wind nach Hause nicht ganz so lang wird. Ob es bei der Bundesliga nicht auch einen Bonus für Landungen am Startplatz geben sollte, auch nach Ende der eigentlichen Bundesligastrecke, wie es bei cats-craddle-Aufgaben auch der Fall ist, um solche Auswüchse zu verhindern, sei einfach einmal dahingestellt. Sollte man bei stärkerem Wind dennoch ein Jojo fliegen wollen, sollte man zumindest darauf achten, dass man dann beispielsweise zwei Rückenwind- und nur einen Gegenwindschenkel in seinen Bundesligaflug einbaut.

Wann und wo wende ich am besten?

Prinzipiell gilt bei Bundesligaflügen wie bei allen Streckenflügen auch: Gegenwindwende tief, Rückenwindwende hoch! Sofern man einen Bundesligaflug nicht mit einem angemeldeten Flug verbindet, handelt es sich bei den Wenden für die Bundesliga aber nicht um feste Wendepunkte am Boden, sondern um freie Wenden, was taktisch dazu führt, dass man immer nach dem Kreisen auf Gegenkurs gehen sollte.

So wird nämlich am Gegenwindschenkel der Einstieg in den Bart und damit der tiefste Punkt als Wende gezählt und am Rückenwindschenkel ist der höchste Punkt, nämlich der Ausstieg aus dem Bart, die Wende. Die allgemein gültige Bundesligaregel, gewendet wird immer nach dem Kurbeln, ist somit recht einfach zu merken.

Schenkellängen vorher grob abschätzen!

Für rein auf die Bundesliga ausgerichtete Flüge sollte man sich vorab ein grobes Grundmuster der Teilstrecken zurecht legen und anhand des Wetters eine ungefähre mögliche Gesamtstrecke aufgrund des zu erwartenden Schnitts abschätzen, wobei man mit größeren Geschwindigkeitstoleranzen vorab rechnen sollte. Ansonsten läuft man Gefahr, dass man bei höheren als gedachten Schnitten u.U. zu früh zu viele Wendepunkte gesetzt hat und man vor Ende der 2,5 Stunden z.B. an eine Wetter- oder Luftraumgrenze stößt, ohne dass man nochmals eine Wende setzen könnte.

Endhöhe gleich Anfangshöhe beachten!

Speziell bei Flügen im Gebirge muss man auf die Regel achten, dass die Endhöhe des Bundesliga-Fluges gleich der Anfangshöhe sein muss. Beginnt man seinen Bundesliga-Sprintabschnitt im sehr hohen Relief mit



sehr hoher Basis, muss man sicherstellen, dass man am Ende diese Anfangshöhe auch wieder erreichen kann und man sich dann nicht im tieferen Relief mit deutlich niedrigerer Basis befindet und die Anfangshöhe gar nicht mehr erreichen kann, was einen Bundesligaflug u.U. komplett kaputt machen könnte. Dies gilt bei Flügen aus dem Mittelgebirge ins flachere Gelände natürlich analog.

Nicht alle vom Team in die gleiche Gegend

Da die Bundesliga ein Teamsport ist und immer nur die besten drei eines jeden Teams zählen, sollten nicht alle eines Vereins in die gleiche Gegend fliegen. Im Idealfall teilt man sich jeweils in Dreier-teams auf, um somit sicherzustellen, dass eines der Teams im besten Wetter fliegt und für den Verein den optimalen Schnitt erreicht.

Einfluss der neuen Regeln auf die Taktik

Für 2008 gab es zwei wesentliche Änderungen für die Bundesliga, die sich auf die Taktik niederschlagen:

1) Neubewertung des Index

Der Flugzeugindex wird ab dieser Saison nur noch zur Hälfte eingerechnet. Bisher war es so, dass man am besten mit einem Clubklasse-Flugzeug für die Bundesliga bedient war, da man innerhalb der besten

Thermikzeit mit einem besseren Flugzeug gar nicht so schnell hat fliegen können, um den Index-Nachteil ausgleichen zu können. Die Piloten mit variablen Flugzeug-Spannweiten sind daher bisher auch meistens mit der kürzeren Variante und dem damit verbundenen kleineren Index für die Bundesliga geflogen. In den ersten Runden 2008 zeigte sich in der Praxis, dass der neue Index, der den Flugzeugindex nur noch zur Hälfte berücksichtigt, nun dazu führt, dass dieses Jahr Flugzeuge aller Klassen bei den Topgeschwindigkeiten zu finden sind, man also auch mit Flugzeugen der 18-Meter- und Offenen Klasse vorne mitmischen kann.

2) Neue Wendepunktdefinition

Die zweite Regeländerung, dass die Wenden für den Bundesligaflug nun auch den Wenden des OLC-Classic-Fluges entsprechen, liest sich auf den ersten Blick recht unscheinbar, hat leider jedoch gravierende Auswirkung auf die Berechnung der Bundesliga-Geschwindigkeit. Piloten, die auf Flugplätzen entlang der Rennstrecken auf der Alb, Fläming etc. starten und wie bisher weiterhin ihre sechsfachen Jojos fliegen, betrifft diese Änderung nicht. Lediglich diejenigen, die dort bisher achtfache oder noch mehr Jojos geflogen sind, können dies nun nicht mehr, da während des Fluges nicht unbedingt klar ist, welches die langsamsten Schenkel sind, die dann auch die

kürzesten sein müssten, damit sie nicht in die Gesamtwertung mit eingehen. Speziell wenn man in der Mitte zwei kürzere aber schnelle Schenkel einbauen würde, wäre dies für die Wertung fatal, denn diese fielen in der Wertung komplett heraus. Piloten, die in thermikschwachen Gebieten starten und erst in das gute Gebiet fliegen müssen oder unter einem Luftraumdeckel erst abfliegen müssen, wurden bei Einführung der ursprünglichen Bundesliga-Wendepunktdefinition im Jahre 2002, die bis 2007 Bestand hatte, von Hans Trautenberg bewusst berücksichtigt. Auch diese Piloten sollten, wenn sie in den guten Gebieten fliegen, dort die gleichen Chancen haben einen guten Schnitt zu erfliegen, wie diejenigen, die dort starten können.

Für diese Piloten ergibt sich durch die neue Regel nun allerdings ein entscheidender Nachteil. Bisher wurde der schnellste Bundesligaschnitt über drei Wendepunkte gerechnet, unabhängig wie der gesamte Flug aussah, es war also völlig egal, was man vor oder nach dem Bundesligaabschnitt geflogen ist, alle hatten im gleichen Fluggebiet während der 2,5 Stunden die gleichen Chancen. Durch die neue Regel geht allerdings der Anflug in das gute Wetter bereits als erster Schenkel in die Gesamtrechnung mit ein. Ebenso verliert dieser Pilot durch den Heimflug nach dem schnellen Abschnitt einen weiteren



Das Barogramm eines Bundesligafluges eines Motorseglerpiloten, der sich zwar an alle bestehenden Regeln hält, aber wo jeder Segelflieger bei dem ersten Absauser auf einem Feld gelandet wäre und keine zweite Chance für die Bundesliga gehabt hätte.

Schenkel, so dass er gegenüber demjenigen, der entlang der Rennstrecke startet, zwei mögliche Schenkel im guten Gebiet verliert. Sicherlich hätte jeder Pilot die Möglichkeit seinen Flug dementsprechend zu manipulieren, indem er den Logger nach Ankunft im guten Gebiet bzw. nach Ende des Bundesliga-Sprints kurz ausschaltet bzw. der Klapptriebler den Motor zündet, um so den vorangegangenen bzw. nachfolgenden Flugabschnitt ungültig für die Schenkeldefinition zu machen. Derjenige übrigens, der seinen Logger regelmäßig ausschalten würde, um am Ende des Fluges den besten

Flugabschnitt zu einem File zusammenzufügen und den Rest am Anfang und Ende schlichtweg nicht melden würde, würde immer den besten theoretischen Schnitt aus seinem Flug machen können. Ob allerdings eine Regel, die zu solchen Manipulationen geradezu ruft, sinnvoll ist, möge bitte jeder für sich selbst entscheiden. Auch für Piloten, die lieber flächig fliegen und sich nicht mit mehrfachen Jojos begnügen, hat die neue Wendepunkt-Regel ebenfalls erhebliche Nachteile gegenüber früher. Meist fliegt man bei großen Dreiecken den schnellen Schnitt entlang eines

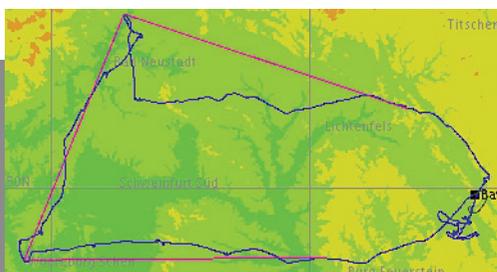
einzigsten langen Schenkels. Muss man hier aber z.B. um ein Sperrgebiet oder ein Gewitter herum fliegen und von der geraden Linie deutlich abweichen, wird dieser Umweg nun nicht mehr in die Streckenberechnung für die Bundesliga mit eingerechnet und es ergibt sich ein deutlich langsamerer Schnitt als es bisher war, wo entlang des langen Schenkels rein für die Bundesligawertung noch Wendepunkte eingefügt wurden, die nichts mit denen der Gesamtstrecke zu tun hatten. Wenn man bei großen FAI-Dreiecken z.B. nochmals einen dritten Wendepunkt kurz

Und wenn du glaubst es geht nichts mehr, kommt von irgendwo ein Lichtlein her...

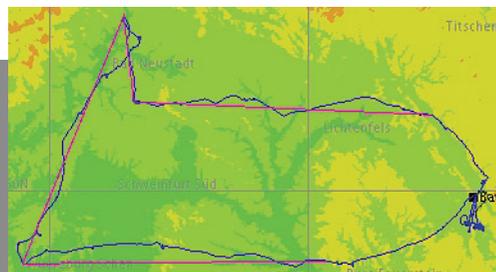


VON SIGI SAMSON

So oder so ähnlich könnte man den vergangenen Sonntag aus Sicht der Langenselbolder Piloten beschreiben. Um zehn Uhr standen die Flieger abflugbereit, nur leider war der Himmel noch völlig dicht. Ein einzelner Klecks Stratus hatte das Rhein-Main-Gebiet zugedeckt. Die Flugschüler bauten nur unwillig die Winde auf, und da reden die Cracks von Bundesliga. Man konnte es ablesen: Die spinnen die Flieger. Um 11:30 schob sich die Sonne durch, um Zwölf lag die Basis bei 700 m/MSL.



Der Pilot, der während des Wartens auf die Abflugfreigabe bereits einen Wendepunkt für die OLC-Classic-Definition kreiert hatte, bekommt für seinen Bundesligaflug nach der neuen Definition nur noch zwei Wendepunkte angerechnet und verliert gut 17 km Wertungsstrecke.



Im Vergleich hierzu der Bundesligaflug eines Konkurrenten, der während des Wartens auf die Abflugfreigabe glücklicherweise keinen Wendepunkt gesetzt hat und somit die Ecke auch für die Bundesliga angerechnet bekommt.

hinter dem Heimatplatz anfliegen muss, um die Prozentregelung zu erfüllen, entsteht ein, u.U. sogar zwei zusätzliche Schenkel, wodurch entlang des schnellen Bundesligaabschnitts Wendepunkte und somit Wertungsgeschwindigkeit verloren geht. Bei solchen Flügen muss der Pilot sich nun also entscheiden, ob er auf die Bundesligaoptimierung oder die Streckenoptimierung mehr Wert legt, beides zusammen geht heute leider nicht mehr, auch wenn zu diesem Zeitpunkt der eigentliche Bundesligaflug längst beendet ist. Bereits in der ersten Bundesligarunde zeigte

sich der Nachteil dieser neuen Regel teilweise dramatisch. Als man z.B. nach gelungenem Streckenflug mit gutem Bundesligaabschnitt von Nordwesten kommend noch kurz an dem 10 km südlicher gelegenen Hausberg vorbeischaute, um danach von dort nach Hause zu fliegen, wurde hier ein neuer Wendepunkt kreiert. Dadurch ist jedoch auf dem schnellen Bundesligaabschnitt ein Wendepunkt heraus gefallen, wodurch der gewertete Schnitt drastisch gesunken ist. Da es wohl für niemanden möglich ist, ohne eine mathematische Meisterleistung im Cockpit zu vollbringen,

den Überblick während eines Fluges für das Optimum für die Bundesliga nach der neuen Wendepunkt-Definition zu behalten (von reinen Jojos einmal abgesehen), empfiehlt es sich, den Flug direkt nach Ende der Sprintaufgabe für die Bundesliga zu beenden bzw. nur noch auf gerader Linie weiter zu fliegen, so wie es z.B. Hans Trautenberg am zweiten Bundesligatag gemacht hat, als er direkt nach Ende des Sprints nach 2:39 Stunden Gesamtflugzeit wieder gelandet ist, nur um sich nicht, wie es ihm am Vortag passiert war, den Schnitt durch einen zusätzlichen Wendepunkt zu versauen.

Gegen 12:15 steigen Stefan Schreyer und ich in unsere Flieger und starten Richtung Spessart. In Bad Orb lag die Basis bei 1200 m/MSL, nicht viel im Spessart. Kurze Zeit später das erste Durchatmen, bei Bad Brückenau 3m/s auf 1500 m/MSL. Über die südliche Rhön soll es möglichst schnell Richtung Thüringer Wald gehen. Bis dahin sind wir schon mit 104 km/h unterwegs. Den Einstieg in den Thüringer Wald haben wir natürlich erst einmal verbastelt, es sollte ja schnell gehen. Bei Illmenau dann Thermik mit Kondensation auf 2000 m/MSL. Die Basis nach Nordwesten deutlich tiefer, kann man vor den Wolken noch 300 m weiter steigen. Richtung Erzgebirge sieht es zunächst toll aus, bis wir erkennen, dass es dort deutlich feuchter ist. Also, wir fliegen ja Bundesliga, Blinker rechts, östlich an Hof vorbei steht eine Superspur Richtung Oberpfalz. Ein Flügel in Tschechien rasen wir mit 138 km/h nach Furth im Wald. Gekurbelt wird nur, wenn der Integrator über 4 steht. Vorfluggeschwindigkeiten um die 200 km/h machen jede Begegnung mit anderen zum Erlebnis (Annäherungsgeschwindigkeit 400 km/h). Leider können wir den Bayerischen

Wald nicht mehr nutzen, der schauert schon kräftig ab. Wahrscheinlich haben Jürgen und Thomas aus Ansbach keine Thermik mehr übrig gelassen. Also zurück auf der Standardspur über Weiden und Erbendorf ins Fichtelgebirge. Dort noch mal 2300 m/MSL und ab geht's über Ottengrüner Heide nach Suhl. Ein Vereinskollege bekommt auf dem Heimflug bereits die sterbende Luft im Westen zu spüren und klagt über mickrige Thermik

westlich von Fulda. So gewarnt beschließen wir, von Suhl direkt in die Rhön zu fliegen. Dort holen wir uns so gegen 18:30 mit knapp 2000 m/MSL die Endanflughöhe. Ein entspannter Heimflug lässt uns unsere Eindrücke verarbeiten. Nach der Landung wollte uns zunächst niemand glauben, dass wir fast 700 km zusammengeflogen hatten. Erst die Bundesligawertung brachte das Erstaunen richtig heraus und es wurde noch lange geredet.

