

Wettbewerbe

Segelflieger haben, wie alle anderen Sportler auch, ab und an das Bedürfnis, ihre Leistungen mit denen anderer Segelflieger zu messen. Dies geschieht auf Wettbewerben.

Welche Wettbewerbe gibt es?

Es gibt dabei verschiedene Arten von Wettbewerben:

Streckenflugwettbewerbe

Bei dieser Art von Wettbewerben geht es darum, wie auch beim freien Streckenflug aus dem Vereinsbetrieb heraus, eine möglichst große Strecke mit möglichst hoher Geschwindigkeit (heißt in kurzer Zeit) zurück zu legen. Bei den Streckenflugwettbewerben gibt es verschiedene Stufen, die sich im Aufwand, im fliegerischen Anspruch, aber natürlich auch in den Gewinnmöglichkeiten unterscheiden. Zudem werden in einigen Wettbewerbsklassen explizite Juniorenwettbewerbe ausgeschrieben, die normalerweise vom Alter der Teilnehmer her auf 25 Jahre begrenzt sind.

Zunächst wären da die **regionalen Wettbewerbe**. Wie der Name schon sagt, sind die Segelflieger aus der Region – eine Region entspricht dabei ungefähr der Ausdehnung eines Bundeslandes – die hauptsächliche Zielgruppe dieser Wettbewerbe.

Auf diesen Wettbewerben werden eher kleinere Aufgaben ausgeschrieben. Sie eignen sich daher besonders gut für junge (und jung gebliebene) Segelflieger, die erste Wettbewerbs Erfahrungen machen möchten. Die regionale Nähe erleichtert außerdem die Anreise und Organisation.

Die nächste Stufe stellen die **Qualifikationswettbewerbe** oder kurz *Qualis* dar. In der Ausschreibung ist oft eine, wenn auch größere Region genannt, doch ziehen Qualifikationswettbewerbe häufig Teilnehmer aus halb oder sogar ganz Deutschland an. Der wichtigste Unterschied zu den regionalen Wettbewerben ist, wie der Name schon sagt, die Möglichkeit, sich für einen weitergehenden Wettbewerb, z.B. die deutschen Meisterschaften, zu qualifizieren.

Nationale und internationale Meisterschaften stellen die Königsklasse der Wettbewerbe dar. Hier wird nur zugelassen, wer sich zuvor gesondert qualifiziert hat: einer der vorderen Plätze in einem Qualifikationswettbewerb ist Voraussetzung. Für Europa- und Weltmeisterschaften ist dann wiederum eine gute Platzierung bei den nationalen Meisterschaften notwendig.

Kunstflugwettbewerbe

Auch der Kunstflug kennt seine Wettbewerbe mit regionalen, nationalen und internationalen Meisterschaften. Mehr dazu auf der Seite über Kunstflug.

Jugendvergleichsfliegen

Und was machen die ganzen Flugschüler, die noch keinen Luftfahrerschein haben und damit noch nicht auf Strecke gehen oder ‚turnen‘ dürfen?

Beim Jugendvergleichsfliegen werden Aufgaben gestellt, die man schon als Flugschüler erfüllen kann. Mehr Informationen zum Jugendvergleichsfliegen im Bereich Jugend.

Wettbewerbsklassen

Wie auch beim Motorsport hängt die mögliche Leistung beim Streckenflug sehr vom Material und damit vom Budget des Teams ab. Damit auch Einsteiger und Wettbewerbsflieger mit kleinerem Geldbeutel eine Chance auf eine gute Platzierung haben, gibt es verschiedene Wettbewerbsklassen.

Clubklasse

Die Clubklasse ist die „kleinste“ der Wettbewerbsklassen. Die eher geringen Investitionen in Material und die geringere Komplexität der Flugzeuge macht diese Klasse für Einsteiger und Wettbewerbsflieger, die mit Vereinsflugzeugen an einem Wettbewerb teilnehmen wollen, besonders interessant.

In der Clubklasse sind Flugzeuge aus einer Liste von Flugzeugtypen zugelassen, (bis auf eine Ausnahme) alle Flugzeugtypen, die ihren Erstflug vor 25 bis 35 Jahren hatten und der Standardklasse angehörten. Zudem ist jeder Flugzeugtyp in der Liste mit einem Leistungsindex versehen, um so aus der erreichten Leistung des Fluges die Leistung des Piloten zu errechnen, die dann in die Wertung eingeht. Die Clubklasse ist die einzige Klasse mit einem solchen Index und die einzige Klasse, in der kein Wasserballast erlaubt ist.

Standardklasse

In der Standardklasse gelten für die Flugzeuge eine Reihe von Bauvorschriften. So darf unter anderem die Spannweite höchstens 15m betragen und es muss ein festes Flügelprofil ohne Wöbklappen verwendet werden. Einen Index gibt es jedoch nicht.

15m-/Rennklasse und 18m-Klasse

Steigender Beliebtheit erfreuen sich die 15m-Klasse, auch genannt Rennklasse, und die davon abgeleitete 18m-Klasse. Einzige Bauvorschrift ist hier die auf 15m bzw. 18m begrenzte Spannweite. Der besondere Reiz dieser Klasse liegt in der hohen erreichbaren Leistung und der Nutzung des gesamten möglichen technischen Fortschrittes bei abgrenzbaren Anforderungen an das Budget.

Doppelsitzerklasse

Wie der Name schon sagt, ist diese Wettbewerbsklasse für doppelsitzige Flugzeuge ausgelegt. Auch hier ist eine deutliche Zunahme in der Popularität zu verzeichnen. Gründe dafür sind unter anderem das Aufkommen sehr leistungsfähiger Doppelsitzer und die Nutzung ausgefeilter Navigationselektronik, deren volles Potential besser genutzt werden kann, wenn sich eine Person im Cockpit voll darauf konzentrieren kann.

Neben der Clubklasse kann auch die Doppelsitzerklasse für Wettbewerbsneulinge eine interessante Klasse sein, bietet sie doch die Möglichkeit, mit einem erfahrenen Wettbewerbsflieger an der Seite in eine leistungsmäßig anspruchsvolle Klasse zu schnuppern.

Offene Klasse

Die Formel 1 im Segelflug, mit neuen Innovationen und schier unglaublichen Flugleistungen, allerdings mit höherem Aufwand für Material, Training und Team. Wer Weltrekorde sucht, ist hier richtig aufgehoben.

Das Ziel

Das offensichtliche Ziel eines Wettbewerbs ist natürlich der sportliche Erfolg. Doch es gibt weit mehr in einem Wettbewerb als ein Platz auf dem Podest:

Der **Sieg** bzw. die **Qualifikation** für einen weiterführenden Wettbewerb werden sicherlich von jedem Wettbewerbsteilnehmer angestrebt und die Freude über einen solchen Erfolg ist stets groß. Neben Training und Vorbereitung, Team und Material ist das kleine Quäntchen Glück ein unverzichtbarer Bestandteil für einen solchen Erfolg.

Ein Wettbewerb etwas abseits des heimatischen Flugplatzes und der gewohnten ‚Rennstrecken‘ ist eine gute Gelegenheit, **andere Gebiete kennen zu lernen**. Nicht zuletzt das morgendliche Briefing, in dem alle Teilnehmer über die Tagesaufgaben informiert werden, gibt oft viele interessante Hinweise, die beim Fliegen in unbekanntem Gebiet helfen. So kann man seinen fliegerischen Horizont ausdehnen und erlangt Erfahrungen, die man sonst wohl nicht gemacht hätte.

Nicht nur neue Gebiete, sondern überhaupt viele neue Erfahrungen macht man, wenn man **erste Wettbewerbserfahrungen** sammelt. Wie bei allem im Leben gibt es auch einen ersten Wettbewerb und die dort gemachten Erfahrungen entscheiden ganz unabhängig von der Platzierung oft, ob man bei der Wettbewerbsfliegerei bleibt.

Hat man sich für die Wettbewerbsfliegerei entschieden, so stellen sich gleich die Fragen **Wo stehe ich?** und **Wie kann ich für weitere Wettbewerbe trainieren?** Für beide Fragen bieten sich die Teilnahme an einem regionalen oder Qualifikationswettbewerb an. Sie bieten nicht nur einen Leistungsvergleich und eventuell die Chance, sich zu qualifizieren, sondern auch noch einen guten Trainingseffekt.

Bei allem sportlichen Konkurrenzkampf bleibt **Segelfliegen ein Mannschaftssport**. Und obwohl man mit einem kleinen Team (mindestens ein Helfer, besser mehrere) auf einen Wettbewerb fährt, gibt es immer wieder Situationen, in denen alle Teams gemeinsam anpacken, um den Wettbewerbsbetrieb voran zu bringen.

Hier lernt man nicht nur andere Flieger kennen, sondern erfährt vielleicht auch den einen oder anderen Trick aus dem Nähkästchen. Besonders auf Wettbewerben mit mehreren Wettbewerbsklassen erhält man von den einheimischen Piloten aus einer anderen Klasse, für die man ja keine direkte Konkurrenz darstellt, interessante Informationen über möglicherweise entscheidende Kleinigkeiten auf der Strecke.

Irgendwann ist auch der längste Wettbewerbstag zu Ende und spätestens dann vermischen sich die Teams beim gemeinsamen Grillen oder dem Bier (vor dem nächsten Flugtag natürlich nur in Maßen). Oft findet sich eine Gruppe, die einen Filmeabend im Hangar oder ähnliche Veranstaltungen organisiert. Dabei werden **Freundschaften geschlossen** und es soll sogar schon Pärchen gegeben haben, die sich auf Wettbewerben gefunden haben.

Eignet sich das Wetter mal nicht zum Fliegen, so ist der Tag nicht verloren:

Nicht nur fliegerisch gilt es, die neue Umgebung zu entdecken, sondern auch auf dem Boden bringt ein **Ausflug in die Umgebung** viel neues. Egal, ob es jetzt eine touristisch interessante Region ist, in die man sowieso fahren wollte, oder gerade im Gegenteil, eine die man ohne den Wettbewerb nie besucht hätte, es lohnt sich immer, den Blick über den Rand des Flugplatzes hinaus zu wenden.

Wie läuft ein Wettbewerb ab?

Nach der obligatorischen Anmeldung, der Vorbereitung und dem Training am Heimatplatz steht zwei bis sieben Tage vor dem ersten Wertungstag die Anreise an. Diese erfolgt normalerweise mit dem Auto, das Flugzeug wird im Anhänger mitgenommen. Passen Wetter und Entfernung ist es auch möglich, dass das Flugzeug auf dem Luftweg zum Wettbewerbsort kommt, dann muss natürlich trotzdem das Auto mit Anhänger am Boden folgen. (Ist auch einer der Helfer für einen solchen Streckenflug qualifiziert, kann man ihm ja als Dankeschön für die Hilfe diesen Flug überlassen und als Wettbewerbspilot selbst mit dem Auto fahren.)

Nach der Ankunft am Wettbewerbsort, der Anmeldung vor Ort und der Einrichtung, je nach persönlichem Anspruch im Zelt, Wohnmobil, Fliegerunterkunft oder Hotel, beginnt das Training. Der ausrichtende Verein bietet normalerweise ab vier bis sieben Tagen vor dem ersten Wertungstag die Möglichkeit zu trainieren. Der letzte Tag vor dem ersten Wertungstag ist oft ein Pflichttraining, zu dessen Anlass auch die offizielle Begrüßung und die Unterweisung in die Details des Wettbewerbsbetriebes statt finden.

Ein Wettbewerb umfasst normalerweise zwischen sieben und zwölf Wettbewerbs- oder Wertungstage. An jedem Wertungstag wird eine Wettbewerbsaufgabe pro Klasse ausgeschrieben. Am Ende des Tages werden dann je nach erreichter Leistung Punkte verteilt; um eine genaue Abstufung zu ermöglichen bekommt der Tagesbeste, wenn eine gewisse Mindeststrecke geflogen wurde, 1000 Punkte, die übrigen Teilnehmer entsprechend ihrer Leistung weniger.

Zeigt sich das Wetter an einem Tag als nicht geeignet, so kann der Tag *neutralisiert* werden, je nach Wetterlage schon am Vortag, gleich morgens, nach einem gewissen Abwarten in Hoffnung auf Wetterbesserung oder, wenn sich das Wetter plötzlich verschlechtert, sogar noch nach dem Start. Nach der Hälfte der Wettbewerbstage ist es Zeit für das Bergfest, das mit einem gemeinsamen Essen aller Teilnehmer begangen wird. Ist der Folgetag nicht auf Grund äußerst schlechten Wetters schon neutralisiert, so wird das Bergfest aber eher zurückhaltend gefeiert, um für den nächsten Flugtag fit zu bleiben.

Am Abend des letzten Wertungstages oder am Vormittag nach dem letzten Wertungstag findet die Siegerehrung statt, dies ist auch der Zeitpunkt, um im wahrsten Sinne des Wortes seine Zelt wieder abzureißen. Und die Heimreise anzutreten. Ist das Wetter und die Kondition des potentiellen Piloten geeignet, so ist natürlich auch hier gegen einen Heimflug nichts einzuwenden.

Wettbewerbsaufgaben

In Zeiten des GPS werden Wettbewerbsaufgaben über GPS-Koordinaten definiert, die sich jedoch in aller Regel auf Merkmale am Boden beziehen, die sich auch ohne elektronische Unterstützung erkennen lassen, zum Beispiel Flugplätze, Städte, Bahnhöfe oder Stauseen.

Es gibt verschiedene Arten von Aufgaben, die wichtigsten sollen kurz vorgestellt werden:

- Das klassische **Racing** ist das Abfliegen einer von der Wettbewerbsleitung vorgegebenen Strecke. Diese ist als Abfolge von Wegpunkten definiert, die über- bzw. umflogen werden müssen. Am Ende wird die Zeit bis zum Überflug der Ziellinie gewertet. Wer es nicht bis zur Ziellinie geschafft hat und außenlanden musste, bekommt Punkte nach geflogener Strecke.
- Bei den **Area Tasks** werden ebenfalls Wegpunkte vorgegeben, die Piloten können aber bei einigen oder allen dieser Wegpunkte innerhalb eines Radius von 20 km bis 50 km selbst entscheiden, wie weit sie abkürzen oder über den Wegpunkt hinaus verlängern. Am Ende wird hier je nach Art der Aufgabe, **Speed-** oder **Distance-Aufgabe**, entweder die Durchschnittsgeschwindigkeit über eine gewisse Mindestzeit oder die Strecke innerhalb einer gewissen Maximalzeit gewertet.
Die Herausforderung liegt hier dabei, sich den Wendepunkt innerhalb des großen Wendeggebietes so auszuwählen, dass man möglichst genau zu der gegebenen Mindest- bzw. Maximalzeit über die Ziellinie fliegt, da dies die besten Chancen auf eine große Geschwindigkeit bzw. Strecke bietet.
- Beim **Cat's Cradle** kann jeder Pilot aus der Gesamtheit der definierten Wendepunkte (meist über 100) eine freie Strecke abfliegen. Aus allen innerhalb einer gegebenen Zeit überflogenen Wendepunkte werden die sechs (auch vier oder acht) Wendepunkte ausgewählt, die die größte Wertungsstrecke ergeben.

Die Auswertung aller Aufgaben erfolgt mit Hilfe manipulationssicherer und verplombter GPS-Geräte, die den Flugweg im Sekundentakt aufzeichnen. Die Wettbewerbsleitung erhält diese Aufzeichnungen am Ende jedes Wettbewerbstages von den Piloten und bestimmt daraus die Punktzahlen.

Fazit

Segelfliegen ist nicht nur ein faszinierendes Hobby, sondern richtig betrieben auch ernstzunehmender Leistungssport. Auch ohne großes Budget hat man hier mit Talent und Engagement schnell die Chance, in der Champions League mitzuspielen.