

Streckenflug

Letzte Aktualisierung Sonntag, 23. April 2006

Der Streckensegelflug ist die hohe Kunst des Segelfliegens. Voraussetzung ist, dass der Pilot sein Flugzeug perfekt beherrscht. Neben Start, Höhengewinn (Kurbeln) und Landung muss er navigieren und das Wetter richtig einschätzen können.

Beim Streckensegelflug geht es entweder darum, eine möglichst große Strecke zurückzulegen oder eine gegebene Strecke in möglichst kurzer Zeit zu absolvieren - nur unter Ausnutzung der Energie, welche die Natur durch Aufwinde zur Verfügung stellt. Die möglichen Streckenlängen betragen dabei einige hundert bis zu 3.000 Kilometern.

Der Streckensegelflug ist eine Herausforderung für Körper und Geist. Der Pilot muss körperlich fit sein, um stundenlang mit äußerster Konzentration fliegen zu können. Die mentale Belastung ist enorm, denn weder Euphorie noch Frust sind hilfreich zur Erreichung des Ziels.

Der Streckensegelflieger hat während eines Fluges sehr viele Entscheidungen zu treffen, zu denen er nur vage Informationen verfügbar hat: Welchen Aufwind fliegt er an? Welche Wolke sucht er sich aus? Welcher Flugweg ist für ihn der Beste? Am Ende des Tages zeigt sich, wie gut er alle Anforderungen zusammen führen konnte und wieviele Streckenkilometer zusammengekommen sind.

Um größere Strecken fliegen zu können, werden je nach Leistungsstand des Piloten unterschiedliche Strategien genutzt. Der vorsichtige Pilot wird jeweils die Thermik bis zur größten Höhe auskurbeln, um sich dann bei moderater Vorfluggeschwindigkeit einen neuen Aufwind zu suchen.

Rekorde lassen sich mit diesem Stil sicher nicht erreichen, dafür gerät der Pilot aber auch nicht so schnell in Gefahr, sich nach einen Außenlandeplatz umsehen zu müssen.

Der risikofreudigere Pilot dagegen sucht nur die stärksten Aufwindgebiete und versucht, mit möglichst hohem Tempo die nächste Thermik zu erreichen. Diese Strategie birgt das Risiko der frühen Außenlandung und wird auf lange Sicht sicher auch nicht vom Erfolg gekrönt sein. Der erfahrene Pilot nutzt eine Mischung aus den beiden vorgestellten Strategien. Dieser muss ständig das Wetter richtig einschätzen können und seinen Flugstil auf die sich ändernden Wetterverhältnisse anpassen. War bei guter Thermik ein schnelles Vorfliegen noch möglich, so muss beim Durchgleiten einer größeren Wolkenabschirmung sehr sorgfältig mit der zur Verfügung stehender Höhe umgegangen werden. Das Thema ist so umfassend, dass zahlreiche Bücher damit gefüllt wurden.

Mit einem Segelflugzeug Strecke zu fliegen ist ein außerordentliches Abenteuer. Fremde Landschaften lassen sich lautlos erobern und permanente Wetterveränderungen sind zu bewältigen. Die optischen Eindrücke, beispielsweise bei einem Streckensegelflug über den Alpen, sind unvergleichbar!

Es gibt mehrere Arten, diesen Segelflug im Wettbewerb mit anderen Piloten auszuüben: Den dezentralen Streckensegelflug und zentrale Streckenflugwettbewerbe. Beim dezentralen Flug erarbeitet sich der Pilot früh morgens eine Aufgabe, die er im Laufe des Tages fliegen wird. Dabei fließen in die Strecken-/ Aufgabenwahl mehrere Faktoren ein:

- Das aktuelle Wetter

- Die persönliche Leistungsfähigkeit des Piloten

- Die Leistung des Flugzeuges

- Lufträume und sonstige topografische und flugsicherungstechnische Argumente

Der Pilot sucht sich also eine Strecke aus, von der er erwartet, diese auch zu schaffen.

Neben den verschiedenen Entfernungen werden auch die verschiedenen Formen der Flüge bewertet.

Somit gibt es:

- Zielflug

- Zielflug mit Rückkehr zum Startflugplatz

- Dreiecksflug
- Vieleckflug

Für jeden Flug gibt es nach einer bestimmten, international vereinbarten Formel Wertungspunkte. In die Punkteformel fließt auch der Flugzeugtyp ein, da jedes Flugzeug andere Leistungen bringt. Ein sogenanntes "Langohr" mit 25 Metern Spannweite hat eine bedeutend höhere Gleitfähigkeit als ein 15 m-Flugzeug. Aus diesem Grunde werden, wenn der Pilot den Flug zur Wertung "einreicht", verschiedene Klassen gewertet. Die

- Clubklasse
- Standardklasse
- FAI-15 Meter- oder Rennklasse
- 18 Meter Klasse
- Doppelsitzerklasse
- Offene Klasse

In zentralen Streckenflugwettbewerben werden die Flugzeuge auch in diesen Klassen zusammengefasst. Jede Klasse bekommt dann eine Wettbewerbsaufgabe gestellt, die auf Zeit geflogen wird. Wenn der letzte Pilot der Klasse gestartet ist, wird nach einer bestimmten Zeit der Abflug freigegeben. Das heißt, dass die Piloten ab diesem Zeitpunkt "abfliegen" können. Einige Piloten werden dann auf den, ihrer Einschätzung nach, günstigsten Abflugzeitpunkt warten. Andere wiederum werden sofort losfliegen. Für die Wertung wird die benötigte Zeit für die Aufgabe gemessen. Diese Zeit bestimmt sich aus der Zeitdifferenz zwischen Abflug und Überflug der Ziellinie.

Da man im Segelflug meist alleine unterwegs ist, muß die Aufgabe dementsprechend beurkundet werden. Hierzu gibt es zwei Systeme. Das gängigste Dokumentationssystem ist mittlerweile die Aufzeichnung der Flugdaten per GNSS-Flugdatenrekorder. Dieses Gerät, das im Fachjargon "Logger" genannt wird, ist sowas wie eine Blackbox, wie man sie aus Verkehrsflugzeugen kennt. Der Logger bestimmt im Sekundentakt Position und Höhe des Segelflugzeuges über empfangene Daten von Navigationssatelliten und speichert diese in chronologischer Reihenfolge auf einem Speicherchip. Dieser Speicher wird dann nach dem Flug ausgelesen. Die Datei wird dann im Internet hochgeladen und in die Wertung des OLC (Online Contest) und DMSt (Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug) übertragen.