



DIE PREMIERE

DIE ERSTE WELTMEISTERSCHAFT DER GPS-LIGHT-KLASSE

Vom 24. bis 27. Juli fand in Heudorf in Süddeutschland die erste Weltmeisterschaft der GPS-Light-Klasse statt. 36 Piloten aus elf Ländern nahmen teil. Mit dabei auch Iain Rose-Medley aus Großbritannien. Er berichtet.

Die Teilnahme an dieser Veranstaltung war mir ein Vergnügen und ein Privileg. Viele der 36 Piloten kennen sich aus anderen Klassen und Veranstaltungen, und das gemeinsame Ziel aller war es, eine gute Zeit zu haben und diesen anspruchsvollen Segelflugsport zu genießen. Es war eine der am besten organisierten und un-

terstützten Veranstaltungen, die ich je gesehen habe. Das großartige Treffen wurde von einem Verein mit 25 Mitgliedern organisiert. Fast die gesamte Unterstützung kam von den Ehefrauen und Familienangehörigen. Die Verpflegung vor Ort begann um 10 Uhr und endete mit dem Abendessen im örtlichen Gemeindehaus. Auch das Sponsoring durch Samba Models, CHA-Servo, Dähn Estate Agents, Carbon-Pult, den örtlichen Bürgermeister und die Stadträte sowie die Unterstützung durch den Deutschen Modellfliegerverband müssen ebenfalls gewürdigt werden.

Die GPS-Light-Klasse basiert auf der Idee, dass F5J-, F3J- und viele andere Thermiksegler verwendet werden können. So lange die Flächenbelastung zwischen 12 und 30 g/qdm liegt, die Spannweite zwischen 2,7 und vier Metern beträgt und das Gewicht unter drei Kilogramm bleibt, kann man damit fliegen. Ich vermute, dass viele Modellflugsportler weltweit über ein geeignetes Flugzeug verfügen. Zur Erinnerung: In der GPS-Light-Klasse liegen die Dreiecksspitzen 200 Meter vom Mittelpunkt der Hypotenuse des Dreiecks entfernt. Die maximale Höhe und Geschwindigkeit des Modells beim Über-



Mit seinem „Prestige 3pk“ belegte Philip Kolb den zweiten Platz in der Gesamtwertung.



Die Reihe an Stativen mit Tablets, Smartphones und GPS-Technik sind das Markenzeichen der GPS-Wettbewerbe.



queren der Startlinie beträgt 250 Meter und 70 Stundenkilometer. Bei Überschreitung dieser Werte gibt es Strafpunkte, es sei denn, man startet neu. Diese Klasse hat auch eine maximale Höhenbegrenzung von 350 Meter. Fliegt man darüber, erhält man null Punkte. Jede Gruppe hat ein festgelegtes Startfenster. Startet man vor oder nach diesem Fenster, erhält man null Punkte für den zwanzigminütigen Flug.

Der Trainingstag war für mich und einige andere eine Gelegenheit, eine persönliche Bestleistung zu erzielen und mindestens einen weiteren Flug mit hoher Rundenzahl zu absolvieren. Insgesamt schafften wir fünf Piloten zwischen 18 und 21 Runden auf der Strecke, wobei einige Runden etwas mehr als 40 Sekunden pro Kilometer dauern. Da wir jedoch unsere Runden bei Sonnenschein flogen, hofften wir alle auf bessere Nachrichten für den Rest der Woche. Denn wir alle hatten unzählige Wettervorhersagen konsultiert und wussten, dass die kommenden Tage weder klaren Himmel noch reichlich Thermik versprochen.

Der erste Tag: Regen, niedrige Wolken und Trübsinn schienen an der Tagesordnung zu sein. Glücklicherweise zogen die Eröffnungszeremonie, ausgezeichnete Kaffee, Kuchen und verschiedene Snacks die Aufmerksamkeit der Piloten auf sich. Erstaunlicherweise hatten wir nach dem Beginn um 13 Uhr bis zum Ende des ersten Nachmittags fast drei der Vorrunden absolviert. Ein Blick auf die Platzierungen am Ende des Tages zeigte, dass selbst einige der



Emanuel Dähn konnte die erste Weltmeisterschaft GPS-Light-Klasse für sich entscheiden. Er flog einen „Prestige 2pk“ von Samba Models.

etablierten und sehr talentierten Piloten unter den schwierigen Bedingungen zu leiden hatten. In den ersten Vorrunden herrschte schwache Luft. Die Piloten mussten daher genau abwägen, wann sie in den Kurs einfliegen und wie sie die Aufgabe fliegen wollten. Es gab Thermikflüge ohne Höhengewinn, während andere einen präzisen Kurs flogen und die aufsteigende Luft nutzten, um den Gleitwinkel zu maximieren und Delfinflüge zu machen. Die verschiedenen Taktiken führten unter diesen schwächeren Bedingungen oft zu der gleichen Anzahl von Runden. Oft erzielte der Pilot, der sich dafür entschied, einfach nur Strecke zurückzulegen, eine bessere Punktzahl, da er eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit für die sechs oder sieben Runden erreichte, die unter diesen Bedingungen typisch sind. Es ist eine schwierige Entscheidung für den Piloten, denn wenn man sich dafür entscheidet, zu verweilen, zu kreisen, aber nicht wirklich an Höhe zu gewinnen, und sich dann doch Thermik entwickelt, kann das plötzlich zum Siegesflug werden. Wenn die Thermik jedoch nur sehr wenig Steigen ermöglicht, ist das Ergebnis eine langsamere Durchschnittsgeschwindigkeit oder möglicherweise sogar der Verlust einer Runde. In Gruppe B der ersten Runde war dies der Fall, und die Thermikaktivität verbesserte sich, sodass höhere Rundenzahlen erzielt werden konnten und, was noch wichtiger ist, den Piloten mehr taktische Optionen zur Verfügung standen.

Die Aufgabe beginnt mit einem Startfenster. In Heudorf betrug das Startfenster aufgrund der Anzahl der Teilnehmer pro Durchgang sieben Minuten und 59 Sekunden. Es lohnt sich meist, gleich zu Beginn des Startfensters einen Start zu machen. Denn wenn dies der Beginn eines Thermikzyklus ist, maximiert dies die Chance, gute Luft zu nutzen. Der Start zum Ende des Zeitfensters jedoch bietet den Piloten den Vorteil, zu sehen, wie sich

die anderen behaupten. Sie können auch zu der Thermik fliegen, die bisher noch niemand gesehen hat. Dazwischen gibt es noch viele weitere taktische Optionen. Darunter auch die, alle anderen Piloten zu ignorieren und eigene Entscheidungen zu treffen, um unter den gegebenen Bedingungen den bestmöglichen Flug zu erzielen.

Das Faszinierende für Piloten im GPS-Triangle-Sport ist, unter allen Bedingungen gute Ergebnisse zu erzielen. Die erste Herausforderung besteht darin, während des gesamten Fluges in der Luft zu bleiben, was wahrscheinlich am einfachsten zu bewältigen ist. Die nächste Herausforderung besteht darin, auf der Strecke voranzukommen. Ab diesem Punkt wird es spannend, zu entscheiden, wie man unter optimaler Ausnutzung der Aufwinde die meisten Runden fliegen kann. Wohin soll man fliegen? Wie hoch soll man in der Thermik steigen? Gibt es Thermik außerhalb der Strecke?

Zurück nach Heudorf zur Weltmeisterschaft: Im Laufe des ersten Tages stieg die maximale Anzahl an Runden pro Durchgang und erste Anzeichen deuteten darauf hin, dass die Ergebnisse knapp werden. Es zeigte sich auch, wie leicht eine kleine Ungenauigkeit beim Fliegen oder eine nicht ganz perfekte Entscheidung die Punktzahl eines Piloten stark beeinträchtigen kann. Der zweite Tag bot uns eine weitere Gelegenheit, leistungssteigernden Kuchen, herzhaftes Snacks und Kaffee zu probieren. Denn erst um 14 Uhr klarte der Nebel auf und ich war an der Reihe. Leider war dies mein schlechtestes Flug des gesamten Events und sollte zu meinem Streichergebnis werden. Da ich zwei Minuten nach dem Sieger mit einer relativ schlechten Starthöhe in den Kurs einflieg, war ich zu tief und nicht an der richtigen Stelle, um die einzige Thermik dieser Runde zu erreichen.

Die Entscheidung, wann man seinen Versuch startet, ist ein weiterer taktischer Entschluss, den man als Pilot treffen muss. Bei dieser Weltmeisterschaft gab es einige Gruppen, bei denen eine Minute zu spät oder eine Minute zu früh einen großen Unterschied für das Ergebnis ausgemacht hat. Startete man zu früh, verpasste man die Thermik, die dem Sieger seinen Vorteil verschafft hat – weil sich der Aufwind noch nicht gebildet hatte, als das Modell vorbeiflog. Hat man ihn lokalisiert und flog man einmal um das Dreieck, um den Thermikbart noch zu erreichen, stellte man fest, dass er sich verschoben hat und nicht mehr in Reichweite war. Dies kann dazu führen, dass Piloten sich entscheiden, der Thermik zu folgen und nicht dem Wendepunkt. Den dritten Wendepunkt zu absolvieren und in Richtung des zweiten Wendepunkts zu fliegen, um den einzigen Aufwind zu suchen, erscheint kontraintuitiv. Allerdings ist es besser, sich in 290 Metern Höhe zu befinden und 500 Meter zurück zum Wendepunkt zu fliegen, als mit seinem Modell am Boden zu landen, weil man den Aufwind verpasst hat.

In Heudorf waren die Bedingungen schwierig. Die einzige Möglichkeit, eine vernünftige Punktzahl zu erzielen, bestand darin, schwachen Aufwinden über den Wäldern rund um das Flugfeld nachzujagen. Auch hier war es oft entschei-



Die drei Erstplatzierten (von links): Philip Kolb (Deutschland; 6.950 Punkte), Emanuel Dähn (Deutschland; 6.998 Punkte) und Hansgeorg Siegenthaler (Schweiz; 6.504 Punkte).

dend, wo man seinen Versuch im Startfenster begann. Auch das frühzeitige Erkennen selbst der schwächsten Aufwinde war aufgrund der Richtung, in die sich der Aufwind in Bezug auf die festgelegte Strecke bewegte, der Schlüssel zum Erfolg. Es war entscheidend, so weit wie möglich gegen den Wind zu den Thermiken zu gelangen, da diese nicht stark genug waren, um

es zu lohnen, ihnen vom Dreieck aus mit dem Wind zu folgen.

Für mich sollte die fünfte Runde ein guter Flug werden. Ein guter Start bei 246 Meter Einflug mit 49 Stundenkilometern. Ich wählte die beste Luft, indem ich nach Gefühl und Beobachtung flog. Nur Philip Kolb konnte eine Thermik nutzen, die wenige Sekunden nachdem mein Modell die Stelle passiert hatte, auftauchte. Als ich die 996 Meter um das Dreieck herum zu der Stelle geflogen war, an der Philip kreiste, war die Thermik verschwunden. Ich war dann einer von acht Piloten die Philip deutlich übertroffen hat.

Am dritten Tag war die Runde 6 einer der Flüge, die die lokalen Piloten kannten. Sie



Die Mitglieder des gastgebenden Vereins waren pausenlos aktiv und hoch motiviert.



Auch der Heudorfer Eiswaagen erfreute sich großer Beliebtheit.



Die Verpflegung des Vereins war vielfältig, immer wieder überraschend und bot hervorragende Qualität und Abwechslung.

sagen, es sei, als hätte man zwei Elefanten auf den Flügeln sitzen. Wieder einmal hatte ich einen guten Start, aber die Luft war brutal. Alle Piloten schienen bestenfalls zwei Runden zu schaffen, selbst der GPS-Profi Daniel Aeberli. Lediglich Jaroslav Vostrel von Samba schaffte es irgendwie, drei Dreiecke zu fliegen. Ich schaffte es noch zurück auf das Landefeld. Viele andere aus dieser Gruppe mussten sich auf einen langen Fußmarsch durch die umliegenden Felder begeben. Dies war eine der wenigen Gruppen, in denen die Rundenzahl sehr niedrig war. Unter diesen Bedingungen sind die richtigen Entscheidungen darüber, wann und wie man fliegt, von entscheidender Bedeutung. Eine Runde in diesen Gruppen mit niedriger Rundenzahl zu verlieren, schadet der Punktzahl wirklich sehr.

Auch in Runde 7 gab es nicht genug Thermik, um den ersten beiden Gruppen das Kreisen zu ermöglichen – aber: wer die falsche Geschwindigkeit wählte, den falschen Teil des Himmels



Fernsehteam und Pressevertreter besuchten die Veranstaltung und berichteten ausführlich.

Thermik fliegen kann und wie man gute Luft auf der Strecke nutzt, sind ganz andere Fähigkeiten als die, die man benötigt, um einfach in der Luft zu bleiben.

Nachdem ich den Wettbewerb in der ersten Gruppe des ersten Durchgangs begonnen hatte, hatte ich das Gefühl, dass ich den Wettbewerb in der letzten Gruppe des letzten Durchgangs



Er hatte die weiteste Anreise zur GPS-Light-WM: John Copeland aus Australien. Er belegte in der Gesamtwertung den 18. Platz mit 5.485 Punkten.

durchflog oder versuchte, ein Held zu sein, wurde bestraft. Im Laufe dieser Runde verbesserte sich die thermische Aktivität und es gab einige hervorragende Flüge, bei denen die Piloten vor dem Kurs mit dem Wind in der Thermik flogen und den richtigen Moment abpassten, um wieder auf Strecke zu gehen und einige Runden zu drehen. Auch hier waren die für das GPS-Dreiecksfliegen erforderlichen Flugkünste, das Beurteilen der Stärke der Thermik und das Abwägen des Höhengewinns gegenüber der Entfernung, die man durch diese Höhe gewinnt, entscheidend. Wie viele Runden man mit jeder

„Eine fantastische Veranstaltung!“

Angefangen hatte alles bei einem GPS-Light-Wettbewerb im letzten Jahr mit der Frage, ob sich die Modellflieger in Heudorf vorstellen könnten, eine Weltmeisterschaft auszurichten. Über den Herbst und den Winter wurde es dann konkreter und nach vielen Gesprächen ging dann die Planung los. Als kleiner Verein mit etwa 25 Mitgliedern galt es, eine grundlegende Planung aufzustellen. Je weiter die Planung ging, desto mehr Punkte kamen hinzu. Angefangen von Verteilung der Aufgaben, von rechtlichen Themen wie Aufstiegsgenehmigung, die Flugplatzaufteilung für Piloten, Besucherparkplätze und Camping, sowie Verpflegung und Sanitäreinrichtung. Auch wurde der Kontakt zur Presse und Politik gesucht, um eine größtmögliche Akzeptanz in der Bevölkerung in Bezug auf Modellflug und Nachwuchsförderung zu erreichen. Hierzu bedienten sich die Heudorfer einer Projekt-Planungssoftware, um die weit über 200 Punkte im Blick zu halten. Jeder Mitwirkende hatte Zugriff auf das Tool und konnte in Eigenregie Themen abhaken, die bereits erledigt waren und jeder wusste, was noch gemacht werden soll. Ein großer Punkt, wenn nicht der wichtigste überhaupt, war es, die Piloten über eine knappe Woche lang zu verpflegen und Waschmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Da hier das Gelände nicht über die entsprechende Infrastruktur verfügt, konnte das Gemeindezentrum Heudorfs genutzt werden, wo auch Abendessen stattfanden und Duschcontainer aufgestellt wurden. Für die etwa zwei Kilometer Wegstrecke wurde ein Shuttleservice eingesetzt. Dann die Suche nach Sponsoren, die Buchung des berühmten Heudorfer Eiswagens und die Platzvorbereitung. Außerdem galt es im Auge zu behalten, was man machen würde, wenn das Wetter schlecht ist. Und bis wann müssen das Fest- und das Essenszelt gebucht werden? Die Menge an Fragen erschien zu Beginn endlos. Doch mit präziser Einteilung und gemeinsamer Arbeit konnte eine unglaublich schöne Weltmeisterschaft organisiert werden, bei der Piloten ständig neu überrascht wurden! Direkt beim Briefing wurden Vorspeisenplatten gereicht. Und das ging die ganze Woche so weiter! Als sehr praktisch erwies sich die Essensplanung. So wurde für eine Tagespauschale von 23 Euro eine All-Inclusive-Verpflegung angeboten, mit Ausnahme der Getränke. Dies macht es einerseits den Veranstaltern leichter in der Planung, und es muss andererseits nicht jeder Snack einzeln abkassiert werden. Nicht nur Grillgut, sondern auch mal Gemüse-Sticks mit Dip oder süße Naschereien im Glas. Alles in Eigenregie der Vereinsmitglieder. Aber auch so kleine und feine Details wie in Handarbeit konstruierte und gelaserte Pokale in Form der im Wettbewerb eingesetzten Flugmodelle und auch die Pokale für den besten Index oder schnellste Runde zauberten den Piloten ein Lächeln ins Gesicht. Es wurde viel Wert auf gute Öffentlichkeitsarbeit gelegt. Es kamen an drei Tagen Fernsteams und mehrere Pressevertreter vorbei. Es wurden Interviews geführt und viele Artikel veröffentlicht. Auch Lokalpolitiker zeigten im Rahmen der Eröffnungs-Veranstaltung und der Siegerehrung ihre Unterstützung zur Förderung und der Wichtigkeit des Modellfluges. Mehrere Besucher kamen spontan vorbei, nachdem sie einen Beitrag im Radio gehört oder in der Zeitung davon gelesen hatten. Wir danken den Mitgliedern des MFV Heudorf, den Fliegerfrauen für die perfekte Verpflegung sowie den Helfern und allen Beteiligten, die diese fantastische Veranstaltung auf die Beine gestellt haben. Es wird uns sicherlich noch lange in Erinnerung bleiben.

Benjamin Dähn



Der Flugplatz des MFV Heudorf befindet sich in der Region nördlich des Bodensees.

Die in Handarbeit erstellten Pokale sorgten für große Aufmerksamkeit.

beenden würde. Bevor heftiger Regen, Donner und Blitz einsetzten, konnte ich gegen den designierten Weltmeister, den Bronzemedallengewinner und die Piloten auf den Plätzen vier, acht und zehn fliegen. Mit allen, außer den Podiumsplatzierten gleichauf zu sein oder sie zu schlagen war ein guter Abschluss für diesen Tag. Der Unterschied zwischen dem Sieger und mir – wahrscheinlich drei Klicks Trimmung nach unten und 45 Meter weniger als die 5.746 Meter Strecke, die mein Modell zurücklegte – also 0,8 Prozent!

Am vierten Tag wurde der Start von 9 Uhr aufgrund niedriger Wolken auf 10:30 Uhr ver-

schoben. Obwohl es aufklarte und ein Testflug ausreichende Höhe zeigte, war die Wolkendecke zum Zeitpunkt des Starts der ersten Runde des Durchgangs 9 auf 250 Meter oder weniger gesunken. Wir warteten also. Wir verzehrten wieder Kuchen, herzhaftes Snacks, tranken Kaffee und aßen dann zu Mittag, während Regen und Wolken mit unseren Emotionen spielten. Als es 11 Uhr 30 wurde, war die Zeit für einen weiteren vollständigen Durchgang abgelaufen und somit war der Wettbewerb beendet. Unweigerlich klarte der Himmel gegen Mittag auf und es wurden einige Flüge für die lokalen Fernsehsender durchgeführt. Es folgten noch Spaßflüge und Präsentationen von Mitgliedern

des örtlichen Clubs. Zur Abschlusszeremonie und Preisverleihung hatte sich der Himmel verdunkelt! Als wir uns verabschiedeten, brachen Hagel, Donner, Blitz und sintflutartiger Regen über uns herein.

Emanuel Dähn (Deutschland) wurde Weltmeister mit 6.998 Punkten vor Philip Kolb (Deutschland; 6.950 Punkte) und Hansgeorg Siegenthaler (Schweiz) mit 6.504 Punkten. Insgesamt wurden in 281 Flügen genau 1.459 Dreiecke geflogen mit einer Strecke von zusammen 1.409 Kilometern.

Iain Rose

Fotos: Iain Rose, Jaroslav Vostrel, MFV Heudorf



Ein herausragender Flug von Philip Kolb (links): Schon in Runde 3 überquerte er in acht Meter Höhe die Start-Ziel-Linie. Dort gab es Thermik! Das Steigen auf über 300 Meter und gute Luft in den Runden 4 und 5 brachten ihm neun Runden.

Damien Ytier hatte in der ersten Runde 122 Meter verloren. Hinter dem zweiten Wendepunkt stieg er bis auf wenige Meter an die Höhenbegrenzung heran. In Runde 5 kämpfte er um einen kleinen Höhengewinn. Der war genug, um sich die 6. Runde zu sichern.