



Schach in der Luft

Chess game in the sky

Die Weltmeisterschaften im Segelfliegen werden dieses Jahr im August bei Berlin ausgetragen. Reporter Marc Bielefeld ist schon mal vorausgeflogen

The World Gliding Championships take place near Berlin in August. Reporter Marc Bielefeld went up in a glider to have a look around



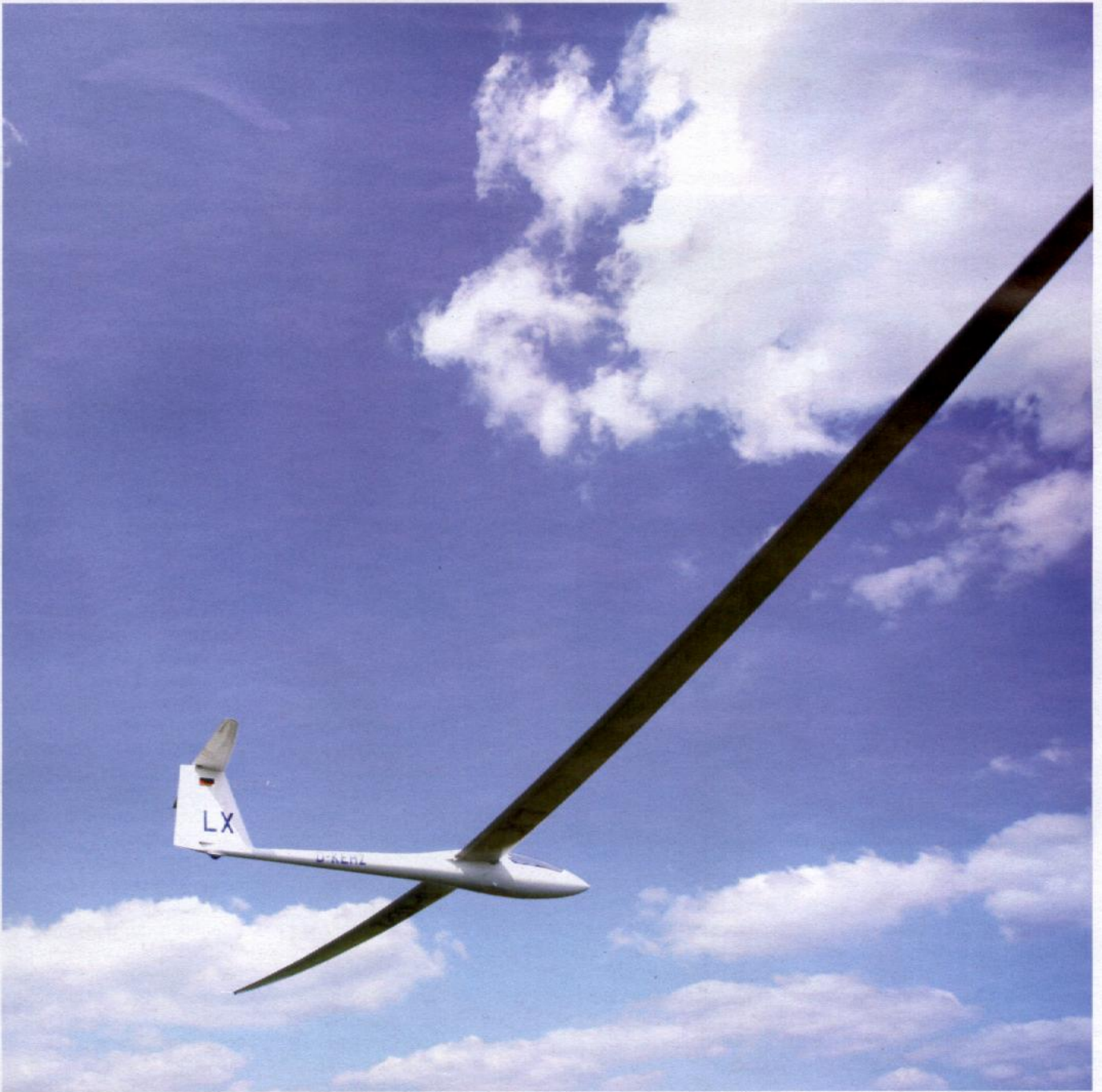
Moment der Freiheit: In 500 Meter Höhe klinkt der Pilot den Segler vom Schleppflugzeug aus (links). Erhaben zieht eine Nimbus 4M durch den Himmel über Brandenburg (rechts)
// Moment of freedom: The pilot of the towing aircraft releases the glider at a height of 500 meters (left). A Nimbus 4M soars majestically through the air above Brandenburg (right)

Segelfliegen ist Teamarbeit: Ein Vereinskollege prüft, ob die Schleppleine richtig unter dem Rumpf eingeklinkt ist (unten). Beim Start rollt das Flugzeug nur kurz über die Wiese, dann hebt es ab
// Gliding requires teamwork. A fellow club member tests the tow rope to make sure it is firmly attached (below). The glider rolls across the grass for just a short period before lifting off

Gleitwunder: Die Nimbus 4M überfliegt in wenigen Metern Höhe die Startwiese des Flugplatzes Lüsse (rechts). Das Flugzeug hat 26 Meter Spannweite und tritt bei der WM in der Offenen Klasse an.
Wettbewerbsdirektor Herbert Martin bereitet sich im Cockpit auf einen Start vor (unten ganz rechts)

// Glorious bird: The Nimbus 4M sails over the airfield in Lüsse (right) a couple of meters above the ground. Its 26-meter wingspan means it will be entered in the open class in August. Competition supervisor Herbert Martin is in the cockpit preparing for flight (below, far right)







Unterkunft für Überflieger: In der modernen Halle des Geländes stehen und hängen Hochleistungsflugzeuge, die für die Saison vorbereitet werden // Waiting their turn: High-performance sailplanes in need of preparation for the coming season are parked on the floor or suspended from the ceiling of a modern hangar

Es sitzt sich gut da oben im Himmel. So müssen sich Kinder fühlen, die von der Mutter leichten Händchens in einem Babysitz getragen werden. Gelegentlich wird man sanft angehoben, dann wieder sackt man behutsam ab. Watteweich. Nur sehr leises Rauschen ist unter der Kanzel zu hören, nicht lauter als in einer Luxuslimousine bei 180 Stundenkilometern auf der Autobahn. Allerdings ist die Aussicht schöner.

Rundherum Himmel, ein sattes, klares Blau, das nur der Frühling schafft. Knapp über uns quellen Wolken auf, die wie weiße Schneeberge aussehen. Ein federleichter Hub hebt das Flugzeug plötzlich an. Thermik. Wir steigen. Fliegen und flitzen durch ein durchsichtiges Meer aus Luft.

Dann dreht das Segelflugzeug jäh ab, der Horizont kippt zur Seite weg. Links ragt die zehn Meter lange Tragfläche empor, wie eine weiße schmale Klinge, die durch das maßlose Blau schneidet. Der rechte Flügel zeigt fast senkrecht nach unten. Steilkurve. Tief unten drehen sich die Felder und Dörfer Brandenburgs unter uns, eine Spielzeuglandschaft wie auf einer rotierenden Scheibe. Gefühlter Vogelflug. Näher kann ihm der Mensch nicht kommen.

Vorne im Cockpit des Zweisitzers vom Typ Duo Discus sitzt Rudolf Krahn. Er ist seit 45 Jahren Fluglehrer und die Ruhe in Person. „Wir haben einen guten Tag erwischt“, sagt er, >

It sure feels good to be sitting up there in the sky. It's how babies must feel when they are carried by their mothers in a baby seat: the occasional sensation of being lifted gently and then sinking back down and landing softly as if in cotton batting.

The only sound up there is a low hum from beneath the cockpit, no louder than the noise made by a luxury limousine going 180 kilometers an hour on the highway. But the view is far superior.

The sky is everywhere you look and has that rich, clear color you only get to see in springtime. Clouds pile up above us like snow-capped mountain peaks. The feather-light thrust of a thermal suddenly lifts us upward and we rise, soaring through a transparent sea of air.

The sailplane turns abruptly and the horizon slides away. A ten-meter-long wing looms up on our left like a narrow white blade cutting through the immeasurable blue. The glider's right wing points almost straight down to the ground.

We bank steeply. Far below, the fields and villages of Brandenburg slip past like a toy landscape on a rotating disc. We're like a bird in flight. Humans cannot come any closer than this.

Rudolf Krahn sits in the cockpit of the two-seater Duo Discus. He has been a flight instructor for 45 years and is completely calm. "We've caught a good day," he says, "these thermals will keep us in the air for hours." And that's without a single drop of fuel.

A friendly Piper propeller plane towed us 500 meters into the air but since it released us, we've climbed to 1,800 meters in a happy elevator >

ride going 120 to 140 kph. We soar effortlessly, playfully. In a modern sailplane that outwits gravity with ease.

A large, 90-hectare grassy field slips past down below. There's a hangar and a clubhouse right beside it. These premises belong to Lüsse airfield, one of Europe's biggest sailplane airfields and located southwest of Berlin. This August, top glider pilots from 34 nations and 134 of the world's most sophisticated sailplanes will gather at Lüsse to compete in the World Gliding Championships (details in the box on page 74).

The competition will be divided into a 15-meter, an 18-meter and, most spectacular of all, an open class. The beautiful, white gliders entered in that Formula One contest will have wingspans of up to 27 meters and more.

On this warm, sunny April day, Herbert Martin is conferring with the chairman of the competitive section of the air sports club Flugsportclub Charlottenburg-Berlin. Mr. Martin, 58, is an experienced pilot and the man in charge of the practical side of the competition. He has come to discuss rules, starting procedures and logistics with the chief flight instructor and organizer of the event. The planning stage is heating up.

It's no coincidence that the championships are being held near Berlin. Conditions there are ideal, and the German capital is a historically significant site: It's the birthplace of gliding. Not far away in Lichterfelde is where, starting in 1894, the aviation pioneer Otto Lilienthal made some of his first attempts at unpowered flight and gave wing to human dreams of gliding like a bird. >

„mit diesen Aufwinden könnten wir stundenlang in der Luft bleiben.“ Ohne einen Tropfen Benzin zu verbrauchen.

Eine gutmütige Piper-Propellermaschine hat uns auf 500 Meter geschleppt, seit dem Ausklinken sind wir längst auf 1800 Meter gestiegen. Heiteres Fahrstuhlfahren, während wir mit 120 bis 140 Sachen dahingleiten. Mühelos. Spielerisch. Getragen von einem modernen Segelflugzeug, das gerade die Schwerkraft austrickst, als wäre das gar nichts.

Weit unten zieht eine 90 Hektar große saftige Wiese vorbei. Daneben sind eine große Halle und ein Clubhaus zu sehen. Das Gelände gehört zum Flugplatz Lüsse im Südwesten Berlins, einem der größten Segelflugplätze Europas. Hier werden im August die Weltmeisterschaften ausgetragen. Die besten Piloten aus 34 Nationen haben sich angemeldet, 134 der modernsten Segelflugzeuge werden an den Start gehen (alle Infos im Kasten unten).

Geflogen wird in der 15- und 18-Meter-Klasse. Am spektakulärsten aber werden jene weißen Schönheiten sein, die in der Offenen Klasse um die Wette gleiten und bis zu 27 Meter und mehr Spannweite haben: die Formel 1 des Segelflugs.

Unten am Platz sitzt an diesem warmen Apriltag Herbert Martin und trifft sich mit dem Vorstand vom Leistungszentrum des Flugsportclubs Charlottenburg-Berlin. Martin, 58, ein erfahrener Pilot, ist der Gesamtverantwortliche für die sportliche Abwicklung des Wettbewerbs. Gemeinsam mit dem Organisations- und Flugleiter bespricht er heute Regelwerk, Startabläufe, Logistik. Es ist jetzt die heiße Planungsphase.

Dass die Weltmeisterschaft vor den Toren Berlins ausgetragen wird, hat gute Gründe. Hier herrschen optimale Bedingungen; und Berlin ist geschichtsträchtiges Gebiet: der Geburtsort des Segelfliegens. In Lichterfelde, nicht weit von >

High-performance sailplanes are now waiting for a chance to show their stuff and demonstrate their elegance in the upcoming contest. "Each class is given a day's task to perform, depending on the weather. Once all the gliders are up in the air, they have to successively cross a starting line at a height of 1,000 to 1,500 meters." Then, they have to sail around two or three turning points determined by coordinates, before crossing the finish line at the airfield. They must complete the task as fast as possible, of course, and without ever touching the ground.

What sounds quite simple is in fact highly complex. "It's no different to playing chess in the air," Martin says. How do I read the clouds and the thermals? How do I plan my route? How do I time my altitude changes as efficiently as possible? And how long can I maintain my concentration and make the most of my aircraft's potential? >

Pilots glide for up to seven hours at a stretch, covering 800 kilometers a day and crossing right into Polish airspace. "You're three or four kilos lighter after that," Martin says, smiling. "Competitive gliding is a high-performance sport."

And cheating isn't allowed. Isn't possible, in fact, despite the long distances involved. Each glider has its own electronic umpire in the form of a flight recorder, a little gadget that records data collected by GPS pertaining to speed, altitude and flight profile. At the end of the day, the pilots insert a chip card into a scanning machine and the readings are clearly visible for the competition officials to see.

By the afternoon, Mr. Martin and the other club members have finished their business on the ground. The cumulus clouds show promise and the sky is a blameless blue. Very soon, two more gliders roll across the >

Weltmeisterschaft am Himmel // High-flying competition in the sky

Vom 2. bis 16. August werden in Lüsse bei Berlin die 30. Weltmeisterschaften im Segelfliegen ausgetragen. An den Wochenenden werden bis zu 20.000 Zuschauer erwartet, die Segelflugatmosphäre schnuppern und den Top-Piloten zuschauen können. Lufthansa unterstützt als Hauptsponsor die FAI World Gliding Championships und hilft bei Transport von Equipment sowie bei der Logistik. Segelfliegen als Spitzensport bringt immer wieder wichtiges neues Wissen auf dem Gebiet der Aerodynamik hervor und ist zudem ein Wegweiser für umweltbewusstes Fliegen. Der Sport dient zudem der Nachwuchsförderung, Jugendliche können schon ab 14 Jahren fliegen lernen und sammeln dabei wichtige Erfahrungen als Pilot. Infos: www.wgc2008.org

// The 30th World Gliding Championships take place in Lüsse, near Berlin, from August 2 to 16. Up to 20,000 spectators are expected to come and soak up the atmosphere and watch top pilots compete on the weekends. Lufthansa is the main sponsor of the FAI World Gliding Championships and is helping with logistics and the transportation of equipment. Competitive gliding is a high-performance sport that regularly provides important new insights in the field of aerodynamics and points the way for environmentally friendly flight. The sport has a strong youth department that enables young people from the age of 14 to learn to fly and gain experience as a pilot. Details: www.wgc2008.org



hier, riskierte Flugpionier Otto Lilienthal ab 1894 einige seiner ersten Tests – und verlieh dem Traum vom Gleiten Flügel.

Nun warten Hochleistungsflugzeuge darauf, sich in diesem Wettkampf der Eleganz zu beweisen. „Jede Klasse bekommt je nach Wetter eine Tagesaufgabe gestellt. Wenn alle Flugzeuge in der Luft sind, überfliegen sie nacheinander eine Abfluglinie in 1000 bis 1500 Meter Höhe“, sagt Martin. Danach gilt es, zwei bis drei lediglich per Koordinaten festgelegte Wendepunkte im Luftraum zu umfliegen und anschließend wieder die Ziellinie am Platz zu erreichen. Dies möglichst schnell und natürlich ohne Zwischenlandung.

Was sich recht einfach anhört, ist ein taktisch höchst kniffliges Unterfangen. „Nichts anderes als Schach in der Luft“, sagt Martin. Wie lese ich in Wolken und Thermik? Wie plane ich meinen Flug? Wie time ich den Wechsel zwischen Höhengewinn und schnellem Sinkflug so effizient wie möglich? Und: Wie lange kann ich konzentriert fliegen und das Flugzeug optimal ausreizen? Bis zu 800 Kilometer Strecke machen die Piloten an einem Tag, werden bis in den polnischen Luftraum fliegen und bis zu sieben Stunden unterwegs sein. „Danach ist man drei, vier Kilo leichter. Wettbewerbsfliegen ist Hochleistungssport.“ Martin lächelt.

Und nein, Schummeln gilt nicht. Geht auch gar nicht, trotz der großen Distanzen. Jedes Flugzeug hat eine Art elektronischen Schiedsrichter eingebaut, den Flight-Recorder. Das kleine Gerät speichert per GPS alle Daten: Geschwindigkeit, Höhe, Flugprofil. Am Ende eines Tages stecken die Piloten eine Chipkarte in eine Lesemaschine – die Sportleitung hat die exakte Wertung sofort vor Augen.

Am Nachmittag hält Martin und seine Vereinskollegen nichts mehr am Boden. Über Lüsse ziehen verheißungsvolle Kumuluswolken, der Himmel ist in makellosem Blau gestrichen. Bald sind zwei weitere Flugzeuge auf das weite Startfeld gerollt und hängen an der Seilwinde. Ein letzter Check, ein, zwei Handzeichen, und schon geht's los. Eine jähe Kraft reißt das Flugzeug plötzlich nach vorn. Kurzes, heftiges Rumpeln, die Schwingen erzittern, biegen sich nach oben – schon zieht der Gleiter steil hoch. Ausklinken auf 400 Meter, ein leichter, schwereloser Hopsler folgt, und der Flieger ist entlassen ins Himmelreich.

Leise piepst das Variometer und vermeldet akustisch, wie schnell man steigt oder sinkt. Steigen! Unter der scharf abraisierten Kante einer Wolke herrscht Aufwind, in einer eleganten Kurve schraubt sich das Flugzeug nach oben.

In der Ferne glitzert die Elbe wie eine silbrig ins Land geworfene Schlange, kleine Seen blinzeln grün herauf. Felder, überall Felder, während wir der Erde immer weiter, immer höher entschweben. Sicher, für erfahrene Piloten mag Segelfliegen in erster Linie ein anspruchsvoller Sport sein. Neulingen kommt es nach den ersten Stunden vor wie eine nie erlebte Form der Meditation.

Man sitzt in einem Sessel im Himmel. Und fliegt federleicht auf Augenhöhe mit Wolken und Vögeln. Wunderbar ruhig hier oben. Ein blauer Frieden. Wieder runter? Wo denken Sie hin! <



Das Schleppflugzeug vom Typ Piper PA 18-180 wird die Segelflugzeuge in den Himmel ziehen. Reporter Marc Bielefeld wartet auf das Signal zum Start // The Piper PA 18-180 will tow the glider into the sky. Our reporter waits for the starting signal

airfield and hook up to the winch. After a final check and a few hand signals, they're off.

A powerful jerk pulls the glider forward. It bumps across the ground a couple of times, the wings quiver, bend upward – and the glider rises steeply into the air. Released at 400 meters, it lurches gently and enters the kingdom of heaven. The variometer beeps softly, audibly recording the speed at which we gain or lose height.

We're rising! There's an up-current just beneath the razor-sharp edge of the cloud and we ascend in an elegant spiral. The Elbe river glitters in

the distance like a silvery snake cast onto the land, and small green lakes twinkle up at us. Fields spread out endlessly below as we soar ever higher and move farther from the earth. An experienced pilot may consider gliding a competitive sport but to a novice, a couple of hours in the air feels like an entirely new kind of meditation.

You sit in a comfortable chair in the sky, floating light as a feather as clouds and birds pass by at eye level. How wonderfully quiet it is up here in the peaceful blue. Come back down? What on earth are you thinking! <