

## **Zu wenig bereit, das Glück zu packen**

*9. August 2003: Andreas Allenspach aus Basel wird in Leszno in der 15 m-Klasse Vizeweltmeister. In der Schweizer Segelflugszene herrscht die totale Euphorie, und der Silbermedaillengewinner der SG Fricktal wird im August unmittelbar hinter Wilhelm Tell als zweiter Nationalheld gefeiert. Dieses hervorragende Ereignis gehört zwar der Vergangenheit an, aber es liegt noch nicht so weit zurück, um als Skript in die Reihe der verstaubten Archivakten eingeordnet zu werden. Aus diesem Grund habe ich Andreas Allenspach gebeten, aus seiner Sicht die WM noch einmal zu schildern. Ein Motivationskick für die hoffentlich wieder sensationelle Segelflugsaison 2004! Der Artikel ist zwar etwas lang, aber bis zur nächsten Ausgabe des SF-Bulletins bleibt genügend Zeit, um jeden Tag ein Kapitel dieses Berichtes zu lesen. (lh)*

### **Die Selektion**

Der Segelflugverband selektioniert die Piloten für die WM hauptsächlich aufgrund der Leistungspunkteliste. Ich war aber 2002 nur die Nummer 3. Beide Piloten vor mir (Manfred Hahn und Rolf Friedli) waren, wie ich, Standardklassepiloten. Also musste ich die Klasse wechseln.

Um erfolgreiche Teams nicht zu zerstören, wurden Manfred Hahn und Marcel Dünner in der Standardklasse (Platz 1 und 2 an der SM 2002), Rolf Friedli und ich in der 15m-Klasse (Platz 7 und 4 an der EM 2002 in Ungarn) gesetzt.

Für Rolf und mich bedeutete dies, dass wir uns noch Flugzeuge organisieren mussten. Rolf erhielt für die WM die ASW 27 seines Gruppenkameraden Peter Zumstein. Mein „Chef“-Hilfsmann (=Chef-Supporter, = mein Vater Josef Allenspach) fand relativ schnell eine Lösung.

Peter Schneuwly, unser Präsident des SFVS, stellte mir im Austausch gegen unsere LS 8 seine ASW 27 zur Verfügung. Also hatte ich die Ehre, die Schweizer „Air Force 1“ (=Präsidentenmaschine) an der WM zu fliegen. Ich erhielt die ASW 27 schon einen Monat vor der WM zum Training und konnte noch einige Flugstunden darauf machen, um mich an den Klappenhebel zu gewöhnen. Als „Klappenanfänger“ (nur zirka 200-300 h auf Klappenflugzeugen) habe ich mir die Bedienung sehr einfach gemacht. Im Prinzip habe ich an der WM hauptsächlich zwei Klappenstellungen gebraucht, eine für die Thermik und eine für den Vorflug. Dazwischen habe ich wenig „gespielt“.

### **Training**

Schon die Fahrt zur WM in Leszno bringt die ersten Hürden. Ich verliere am polnischen Zoll meinen „Chef-Hilfsmann“. Die polnischen Zöllner verweigern ihm die Einreise, da er nur eine ID besitzt. Er ist einer Fehlinformation erlegen, dass zur Einreise eine ID genüge. Da Berlin nicht so weit und zudem eine schöne Stadt ist, stattet er der Ex-Residenz von Botschafter Borer einen Besuch ab und kommt dann einen Tag später mit einem neuen Pass in Leszno an.

Die Trainingswoche ist sehr mager. Wir machen nur zwei Flüge. Die Topographie ist relativ einfach: Topfeben und fast überall landbar. Das versuche ich am letzten Trainingstag auch fast. Ich fliege miserabel und bin froh, wieder in Leszno anzukommen. Manfred Hahn macht es da mit seinem souveränen Tagessieg in der Standardklasse besser.

Für eine WM aussergewöhnlich, findet die Eröffnungsfeier nicht bei bestem Segelflugwetter statt. Immerhin werden wir nicht die ganze Zeit nass. Boerje Eriksson aus Schweden überreden wir, ein Gruppenfoto der Schweizer zu machen. Das erste Foto wird nichts, unsere Gesichter sind todernst. Da lässt der Fotograf den Spruch fallen: „Hey, you are no losers yet!“. Ich lache am lautesten und denke mir, „dir zeige ich es noch!“ Nach drei Tagen wird aber Bjoere tatsächlich weit vor mir in Führung liegen! Zusammengezählt wird zum Glück aber am Schluss.

## **Keine Geschenke!**

*27. Juli:* Der erste Tag an einem internationalen Wettbewerb ist für mich etwas Besonderes. Es wird zum ersten Mal die Frage beantwortet, wie gut ich wirklich bin und wie ich im Vergleich zu den anderen stehe. Das Aufstellen am Morgen ist äusserst mühsam. Jedes der 128 Flugzeuge muss über die einzige Waage gezogen werden. Es entsteht ein Riesenstau. An den nächsten Tagen ist das Problem gelöst, da vier Waagen eingesetzt werden.

Die Aufgabe ist für das vorhergesagte Wetter mit 285 km relativ kurz. Das heisst für mich, es kann und muss taktiert werden. Nachdem die Ersten abgeflogen sind, wollen Rolf und ich eigentlich auch abfliegen. Da wir aber mit einigen Favoriten zusammen sind - Deutsche, Italiener, John Coutts aus Neuseeland, David Watt, England - und ich nicht vor ihnen abfliegen will, überzeuge ich Rolf, zu warten.

Die Nervosität steigt, doch dann fliegt der Deutsche Michael Grund ab und wir gleich hinterher. Ausser David Watt brausen auch alle anderen los. Ich fliege praktisch den ganzen Kurs den Deutschen nach. Am ersten Tag will ich kein grosses Risiko eingehen. Das geht relativ gut. Rolf verliert vor der zweiten Wendezeit, die sich bis zum Ziel auf sieben Minuten aufaddiert.

Im Endanflug verliere ich aufgrund des höheren Anfluges (ich hasse knappe Endanflüge) eine gute Minute. Für den ersten Tag bin ich zufrieden und ich rechne mit einem Rang um Platz 10. Die definitive Rangliste weist mich auf dem 15. Platz aus. Das ist also eine WM, gut fliegen ist zu wenig! Die sieben Minuten Differenz von Rolf werfen ihn zwölf Ränge hinter mich. Hier werden keine Geschenke gemacht! Gabriel Rossier (GVV Gruyères) zeigt uns heute mit seinem feinen 2. Platz in der 18 m-Klasse, wie es geht.

Am 28. Juli haben wir einen wetterbedingten Ruhetag.

## **AAT**

*29. Juli:* Rolf steht in der ersten und ich in der zweiten Reihe. Der Start wird immer wieder verschoben, bis es spät doch noch losgeht. Die heutige Aufgabe ist eine der „gefürchteten“ AAT's. Bei der AAT werden, wie in der klassischen Aufgabe, normalerweise mehrere Wendepunkte angegeben, die in vorgegebener Reihenfolge angefliegen werden müssen. Nur ist jetzt ein Wendeort nicht durch einen 500 m-Zylinder, sondern durch einen, mit variabler Grösse, definiert. An der WM 03 haben die grössten Zylinder 50 km Radius. Weiter haben wir eine sogenannte Minimalzeit. Nun wird in jedem Wendeortgebiet am „optimalsten“ Punkt gewendet, d.h. an demjenigen, der die grösste Distanz ergibt. Am Schluss hat jeder Pilot unterschiedliche Distanzen zurückgelegt. Diese Strecke wird durch die benötigte Zeit dividiert. Daraus ergibt sich eine Schnittgeschwindigkeit. Ist der Pilot aber vor der Minimalzeit zurück, die normalerweise etwa 3 bis 4 1/2 Stunden beträgt, wird seine Distanz durch die Minimalzeit dividiert. Die heutige AAT hat eine Minimalzeit von 2:45 Stunden und eine maximal mögliche Distanz von 346 km um zwei Wendeorte.

Bei einer anfänglichen Basishöhe von etwa 900 m/M, das bedeutet 800 m über Grund, wird es sehr eng. Neben der schwachen Thermik macht uns auch noch der starke Wind zu schaffen. Wir fliegen gemeinsam mit den Schweden Erikson und Ax ab, finden uns jedoch nach 20 km nur noch knapp 500 m über Grund wieder, und wir mühen uns mit schwächstem Steigen ab. Als wir endlich oben sind, fliegen die Deutschen an uns vorbei. Sie sind über 10 Minuten nach uns abgeflogen. Wir entscheiden uns, nochmals, als beinahe Letzte über die Startlinie zu gehen. Wir sind fast alleine, aber der Abflug gelingt uns ziemlich gut. Rolf zieht mich, ohne es zu merken, über den halben Parcours. Wir fliegen „low risk“ - immer im oberen Thermikband. Gegen den Wind kommen wir nur mühsam voran, auch zwingen uns blaue Löcher zu Umwegen. Das zweite Wendeortgebiet können wir nur noch ankratzen. Sonst kommen wir unter Umständen vor Thermikende nicht mehr nach Hause. Der letzte Aufwind beginnt stark (gegen 2 m/s) lässt aber schnell nach, und wir haben Mühe, Endanflughöhe zu machen.

Hier nimmt uns David Watt, der tiefer als wir abfliegt, 3-4 Minuten ab! Heute waren wir nicht schnell (Rang 17 für Rolf und Rang 19 für mich), aber wir sind praktisch die Einzigen, die keine Tiefflugübung gemacht haben. Trotz den extrem schwieriger Bedingungen haben 36

von 41 Piloten den Parcours erfolgreich gemeistert.

### **Traurige Nachricht**

*30. Juli:* Mein schwierigster Wettbewerbstag beginnt. Kurz nach 8.00 Uhr beginnen wir, Wasser zu tanken. Das Flugzeug sollte vor dem Briefing auf dem „Grid“ an der Startposition aufgestellt sein. Das Briefing ist um 10.00 oder 11.00 Uhr. Die Briefingzeit wird unter anderem über ein Lokalradio mit RDS bekannt gegeben!

Wir sind auch heute wieder rechtzeitig fertig, sodass wir in unserem Zeltlager noch ein wenig Zeit erbringen können. Mein Vater bekommt einen Anruf, seine Miene verfinstert sich dramatisch. Ich weiss sofort, dass irgend etwas gar nicht gut ist. Nachdem er aufgelegt hat, will er zuerst nicht recht mit der Sprache herausrücken, findet dann aber doch die richtigen Worte. Georg Liechti, ein guter Freund von uns, ist am Vortag bei einem Zusammenstoss mit einem anderen Segelflieger in den Berner Alpen tödlich verunglückt. Er war letztes Jahr an der Clubklasse-WM in Freudenstadt für eine Woche mein Hilfsmann. Es tauchen viele Fragen auf, und ich realisiere, wie unwichtig eigentlich eine WM ist.

Ich versuche mich trotzdem auf den Flug zu konzentrieren, eine normale 450 km-Aufgabe um zwei Wendepunkte. Das gelingt nur zum Teil. Wir fliegen heute ausnahmsweise früh ab. Die Basis will aber nicht so recht ansteigen. Als Folge des Telefons von heute Morgen habe ich auch nicht die Nerven, den Abflugpoker mitzumachen. Nach gut 50 km wird das Wetter besser. Bis kurz vor der zweiten Wende wird richtig gebolzt. Da erreichen wir eine grosse Abschattung. Rolf und ich wissen nicht genau, was zu tun ist: Kurs fliegen oder nach Norden ausweichen? Unser Zögern hat zur Folge, dass wir von einem grossen Pulk von hinten aufgeholt werden. So gleiten wir nach einem kleinen Ausflug nach Norden durch die Abschattung. In dieser machen wir ein paar Meter mit schwachem Steigen, bis wir sicher das optisch bessere Gebiet erreichen können. Der letzte Aufwind vor dem Ziel ist wieder sehr gut. Die meisten Konkurrenten steigen heute an mir vorbei und gehen in den Endanflug. Rolf und ich machen wieder ein paar Meter Höhe mehr, und wir verlieren zwei Minuten im Endanflug (entspricht etwa 20 Punkten).

Die Tagesränge 18 und 19, mit einem Schnitt von gut 102 km/h, bringen uns im Gesamten auf Rang 14 und 18 mit nur etwa 170 Punkten Rückstand auf den führenden Boerje Eriksson. Trotz unseren durchschnittlichen Leistungen liegt noch alles drin!

In der Standardklasse ist es in den ersten Tage nicht besonders gut gelaufen. Hingegen sorgen „unsere“ Rossiers momentan für eine gute Bilanz. Gabriel in der 18m- und das Team Daniel/Nicolas in der Offenen Klasse belegen den 5. Zwischenrang.

*31. Juli:* Wieder ein Ruhetag. Das ist gut für mich, um den Unfall von Georg einigermaßen verarbeiten zu können.

### **Auf die innere Stimme hören**

*1. August:* Ich bin wieder voll motiviert. Ich will heute mit mehr taktischem Risiko fliegen, da ich täglich in den Endanflügen verliere. Ich will dort aber nicht an der Sicherheit herunterschrauben, also muss ich sonst schneller sein. Meine Analyse nach dem Wettbewerb zeigt, dass ich heute vermutlich einerseits die Weichen für die Medaille gestellt, andererseits die Chance auf die Goldmedaille verloren habe. Heute fliegen wir wieder eine AAT um drei Wendeortgebiete.

Rolf und ich machen den Abflugpoker voll mit und fliegen etwa fünf Minuten nach dem Hauptfeld ab. Es gelingt uns durch forsches Vorfliegen, nach etwa 70 km den Pulk einzuholen. Nur sind wir zuunterst. In den folgenden 50-100 km kämpfe ich mich durch den Pulk an die Spitze durch. Ich fliege zusammen mit, respektive hinter Werner Meuser und Axel Horn aus Deutschland. Als wir das zweite Wendeortgebiet erreichen, will ich eigentlich bereits am Rand in Richtung es dritten Gebietes umdrehen. Die Deutschen fliegen weiter und ich überwinde mich schweren Herzens, ihnen nachzujagen. Nach weiteren 40 km wird es mir aber zu bunt, und ich fliege alleine weiter. Das ist das erste Mal an der WM, dass ich mich von Spitzenpiloten verabschiede, um meine eigene Linie zu fliegen. Im dritten

Wendeortgebiet haben wir alle ein Problem - eine riesige Abschattung Richtung Leszno. Marcel und Manfred sind in der ähnlichen Region mit den gleichen Problemen. Ich befinde mich mit Rolf im gleichen Aufwind, bin aber bedeutend höher. Rolf habe ich während über 200 km nicht mehr gesehen, nachdem ich ihn im Pulk aus den Augen verloren habe. Jetzt zeigt sich, dass bei Erfolgen im Segelflug immer eine grosse Portion Glück dabei ist. Marcel und ich fliegen etwa gleichzeitig durch das tote Gebiet, sehen uns aber nicht. Ich erwische am anderen Ende einen satten 3 m-Schlauch, Marcel muss sich mit eindeutig weniger zufrieden geben. Ich gebe den genauen Ort des Aufwindes an Rolf und Manfred weiter. Rolf findet noch vernünftiges, aber leider nicht mehr so starkes Steigen. Manfred findet fast nichts mehr, muss sich knapp um eine Aussenlandung herumdrehen und verliert viel Zeit. Es war eigentlich nur ein Zufall, dass ich den Hammerbart erwischte und Pech für Manfred, dass er nichts Vernünftiges fand. Ich mache mit einer ETA Endanflughöhe und bolze gemeinsam mit ihr nach Hause. Mit meinem 111 km/h-Schnitt (Tagessieger 118 km/h) liege ich auf dem Tagesplatz 6 und arbeite mich auf den 12. Gesamtrang vor. Rolf kommt mit einem Schnitt von 103 km/h nach Hause (Tagesrang 24, Gesamtrang 17). Die Deutschen, mit denen ich zusammengefliegen bin, sind hinter mir klassiert. Es hat sich für mich gelohnt, mich von ihnen zu verabschieden. Mein Fazit für heute: Eher auf die innere Stimme hören, als anderen nachzufliegen. Das bringt mich in der zweiten Woche dann auf Medaillenkurs.

Rossiers zeigen uns aber auch heute wie's geht: Gaby mit dem zweiten und Daniel/Nicolas mit dem dritten Tagesrang. Dies befördert Gaby auf den Bronzeplatz, Daniel/Nicolas auf Gesamtrang 4 in der Offenen Klasse.

Wieso sollte ich heute meine Chance auf die Goldmedaille geschmälert haben? Meine Analyse nach der WM brachte klar zu Tage, dass ich bis zum Rande des zweiten Wendeortgebietes klar der Schnellste war! Dort, wo ich nahe dran war, meine eigene Linie zu fliegen, es aber dann nicht gemacht habe, war ich also eindeutig vor dem Tagessieger und späteren Weltmeister John Coutts.

### **Verpflegung inklusiv**

2. August: Wieder eine grosse AAT, nur passt das Wetter heute nicht. Rolf und ich fliegen bald ohne Wasser, nachdem die ersten zwei Aufwinde nach dem Abflug nicht einmal 1 m/s brachten. An einer WM muss am Morgen nicht viel über Wasser nachgedacht werden. Die Devise heisst: füllen. Da die ASW 27 von Rolf und mir nur kleine Wassersäcke haben, erreichen wir nicht das maximale Abfluggewicht von 500 kg, sondern „nur“ 470 - 480 kg, was eine Flächenbelastung von rund 53 kg/m<sup>2</sup> ergibt.

Die Sonne lässt sich heute unterwegs nicht blicken. Wir erreichen aber doch noch eine grosse Wolke im Pulk, die mit gegen 2 m/s zieht. Mein Optimismus steigt, doch noch ein paar Kilometer abspulen zu können. Aber das ist unser letzter Aufwind. So gleiten wir alle zum Teil im Regen weiter auf Kurs. Wir erwischen eine gute Linie und gehören bald zu den Höchsten, respektive den am wenigsten Tiefen. Langsam verstreuen sich die Segler auf diverse Felder, und wir entscheiden uns, nicht die letzten 200 m Höhe in Distanz umzusetzen, sondern eine saubere Aussenlandung zu machen.

Ich entscheide mich für ein Feld, auf dem bereits zwei Deutsche gelandet sind. Rolf landet kurz nach mir, und Werner Meuser folgt als Letzter auch gleich nach. So sind wir fünf „gestrandete“ Piloten. Ich rufe in Leszno an und melde, dass wir im Acker sind. Dummerweise erwähne ich Rolfs Namen nicht, und so fährt sein Rückholer erst eine Stunde nach meinem Hilfsmann ab.

In der Zwischenzeit erhalten wir regelmässig Besuch von Polen. Irgendwann kommen zwei Angetrunkene, stolpern knapp an unseren Flügeln und Winglets vorbei und wollen uns einladen. Wir wollen nicht von den Flugzeugen weg, und wir versuchen, es ihnen zu erklären. Sie begreifen es und haben gleich den Alternativvorschlag; sie kommen mit Tranksame zu uns. Als sie wegfahren, atmen wir auf. Doch es vergeht keine halbe Stunde, sind sie wieder da mit Tischen, Bier, Essen, etc. Gastfreundlich sind die Polen, nur verstehen sie die Sorge um unsere Flugzeuge nicht ganz.

Heute hat niemand umrundet. In unserer Klasse haben zwei Piloten, darunter auch der

führende John Coutts, noch irgendwo einen Aufwind organisiert. Sie sind 15-20 km weiter geflogen. Alle anderen Piloten haben ähnliche Distanzen wie wir zurückgelegt. Damit ist der Tag aber leider noch längst nicht zu Ende. Erst am nächsten Morgen erfahre ich, dass Daniel und Nicolas Rossier einen Verkehrsunfall hatten. (Ein Reh sprang vor das Auto). Fazit: Auto nicht mehr fahrtüchtig, Anhänger noch brauchbar. Also muss unser guter Geist, Max Bachmann, mitten in der Nacht ausrücken, um die Piloten mit Anhänger und Flugzeug zu holen. Sie kommen erst am Morgen zurück.

### **Kohlethermik**

*3. August:* Am Morgen nach dem Unfall kommt der sportliche Geist an einer WM zum Zuge. Das Schweizer Team erfährt von verschiedenen Seiten Hilfe. Der Hilfsmann von Holger Karow ist Prüfer bei Schempp-Hirth. Zusammen mit den Piloten überprüft er das Flugzeug genauestens und gibt es frei. Andere kümmern sich um den defekten Anhänger. Bei mir findet ein Helferwechsel statt. Mein Vater fährt nach Hause, dafür ist gestern Fredy Stauffiger eingetroffen.

Für uns ist wieder eine AAT um drei Wendeortgebiete angesagt. Den heutigen Abflug machen Rolf und ich im Pulk. Am Anfang sind noch grosse blaue Löcher zu durchqueren. Irgendwann fliegen wir aus dem Pulk raus, aber ausnahmsweise nach vorne. Wir sind gut drauf. Wir schweben im ersten Gebiet weit in den Westen über deutsche Abbaustätten mit grossen Kohlekraftwerken. Beim Hinflug geben diese ordentliches Steigen, beim Rückflug nicht mehr. Rolf ist ein wenig zurückgefallen und gesellt sich zu dem gesamtführenden John Coutts. Nach kurzer Zeit überholen sie mich. Nur durch einen 4 m/s-Schlauch, den die beiden nicht nutzen, gelingt mir der Anschluss.

Nach der Landung sind wir zufrieden, noch zufriedener nach dem Blick auf die Rangliste. Rolf belegt mit einem Schnitt von 111.2 km/h den 6. Platz, ich bin mit meinen 110.7 km/h auf Rang 11 (ich war 55 Sekunden langsamer). Rolf hat auf den Tagessieger nur gut eine Minute verloren. Wir können mit der Spitze mitfliegen, nur viele andere auch... Ich habe mich auf den 7. Gesamtrang vorgetastet, Rolf auf den 16. Mir fehlen nur noch gut 100 Punkte für einen Medaillenplatz. Daniel Rossier hat der Unfall doch ein wenig zugesetzt, und er verliert heute leider weit über 300 Punkte auf die Besten.

### **Naturgesetz der Wettbewerbsflieger**

*4. August:* Wir erhalten ausnahmsweise eine „Racing Task“, d.h. eine „normale“ Aufgabe um zwei Wendeorte. Nach dem Klinken wird's immer blauer und „pulkiger“. Wir warten heute nicht lange und fliegen im Mittelfeld ab. Es ist so schwach, dass wir uns im Gegensatz zu den anderen entschliessen, die Hälfte des Wasser abzulassen. Jetzt kommt das Naturgesetz für Wettbewerbsflieger zum Zuge. Nachdem Wasser abgelassen wird, kommen meist die besseren Aufwinde. Im Nu haben wir Steigen von deutlich über 2 m/sec, und wir sind im Pulk der vor uns und nach uns Abgeflogenen. Ein Pulk von gut zehn Flugzeugen kann sich vom Rest lösen, und wir sind dabei. In diesem Pulk kommen wir mühsam mit, bis zum Endanflug. Auf den tageszweiten John Coutts, mit 95,2 km/h, verlieren wir mit 93 km/h heute nur rund 30 Punkte. Nur der Tagessieger David Watt ist mit 99.0 km/h massiv schneller, als alle anderen. Rolf tastet sich in der Gesamtwertung wieder nach vorne auf Rang 14, ich verharre auf Platz 7, aber die Medaille ist wieder ein paar Punkte näher.

Gabi Rossier schiebt sich mit einem 2. Tagesrang in der 18m-Klasse auch in der Gesamtwertung auf Rang 2 vor.

Marcel Dünner gehört leider zu den wenigen Piloten, die auf dem ersten Schenkel aussenlanden. Damit hat er sich aus dem Mittelfeld verabschiedet. Manfred kommt mit den Letzten in absterbender Thermik zu Hause an. Er verliert wertvolle Punkte.

### **„Dampf“ im Cockpit**

*5. August:* Trotz einer Erkältung ist Rolf zum Glück uneingeschränkt flugtauglich. Dies bestätigt er durch eine hervorragende Tagesplatzierung. Heute pokern wir beim Abflug wieder ein wenig mit. Wir fliegen kurz nach einem kleinen Pulk mit den Favoriten, Coutts, den Italienern, Niederländern und Franzosen ab. Die Aufgabe ist wieder einmal eine AAT über 4:15 h mit drei Wendeortgebieten.

Leider können wir dem Pulk nicht folgen, und ich bin bald 100 m unter Rolf - in einer unkomfortablen Lage - mit knapp 600 m über Grund. Wir müssen einen Gang zurückschalten und lassen den Pulk ziehen. Rolf steigt oben weg, und bei mir kommt nichts mehr, also alleine im Blauen weiter. Ich fliege nur ein paar Meter weiter, da steht er, der „Bart“ mit 3 m/s alleine für mich. Meldung an Rolf, und wir sind wieder zusammen. Wir steigen mit einem Franzosen bis an die Basis. Ich kann noch beobachten, dass der Pulk nichts Vernünftiges findet. Mit Glück können wir ihn überholen.

Nach einigen Kilometern kommen wir unter traumhafter 3/8-Bewölkung an. Dort werde ich von mehreren Strohbüscheln überstiegen (Integrator gegen 5m/sec). Ich kann Rolf überzeugen, das erste Gebiet im Südosten nur anzuschneiden und nachher nach Nordwesten, ins zweite Gebiet zu fliegen. Nun sind schönste Wolkenstrassen ausgebildet. Wer kreist, verliert ... Das zweite Gebiet fliegen wir voll aus und stechen weiter unter Wolkenstrassen auf das Letzte zu. Dort lösen sich die Wolken langsam auf. Rolf und ich können uns zum ersten Mal nicht sauber einigen. Er will nach Hause, ich will weiter, weil ich überzeugt bin, dass wir vor dem Ablauf der Zeit von 4:15 zurück wären. Zähneknirschend beugt er sich meinem Druck. Alle paar Kilometer kommt wieder der Spruch von Rolf, dass wir langsam umdrehen sollten. Die Spannung zwischen uns steigt. Unter der letzten Wolke drehe ich mit Rolf um. Der Nachhauseweg ist blau und tot, wir müssen eine Kursabweichung von 30-40 Grad machen. Rolf ist mit meiner Entscheidung unzufrieden. Im Nu bin ich 300-400 m höher als Rolf, da ich eine gute Linie erwische. Der letzte Aufwind ist schwach, ich mache dort noch ein wenig Höhe, wieder 100 m mehr als andere, um sicher nach Hause zu kommen. Ich lande 17 Minuten, Rolf 23 Minuten nach Ablauf der Minimalzeit in Leszno.

Ich warne meinen Hilfsmann schon vor, dass Rolf jetzt nicht gut auf mich zu sprechen sei. Rolf beklagt sich bei seinem Helfer über die Entscheidung, so spät umzudrehen.

Beim Demontieren sprechen wir uns aus. Wir merken, dass wir nicht die gleichen Ziele haben. Ich will eine Medaille und bin bereit, grössere taktische Risiken einzugehen. Rolf hat seine Ziele nicht so hoch gesteckt. Bei unserem Gespräch kommen wir darauf, dass vermutlich das Optimum genau zwischen unseren Positionen gewesen wäre. Rolf hätte zu früh umgedreht, mit meiner Entscheidung waren wir zu spät.

Wir versuchen es morgen besser zu machen. Nach einer Stunde sind die Flüge dann ausgewertet. Rolf klassiert sich mit einem Schnitt von 118.7 km/h auf Rang 6 und mir reicht's überraschenderweise zum Tagessieg mit einem Schnitt von 121.1 km/h. Wir machen im Gesamtklassament wieder Plätze gut. Rolf ist 9. und ich 6., nur noch läppische 30 Punkte hinter den Medaillen.

Gaby Rossier fällt auf den 3. Gesamtrang zurück. In der Standardklasse macht Manfred mit einem guten 5. Tagesrang auf sich aufmerksam, aber Chancen auf eine gute Gesamtplatzierung hat er leider nicht mehr.

### **Das war nichts!**

6. *August*: Zum Glück schreibt die Wettbewerbsleitung wieder einmal eine normale Aufgabe über 526 km aus. Der Abflug gelingt uns gut, erster Aufwind über 3 m/s. Die Bewölkung sieht gut aus. Aber heute steckt der Wurm drin. Bis zur zweiten Wende verlieren wir 20 Minuten! Ich weiss, dass ich schlecht geflogen bin, aber zum Glück weiss ich nicht, wie schlecht! Auf den letzten zwei Schenkeln bildet sich wieder ein Pulk, und wir kämpfen uns durch. Ich kann mit den Ersten landen, aber die sind später abgeflogen. Ich verliere auf den Tagessieger John Coutts (130.8 km/h) genau 10 km/h und belege Rang 22. Rolf ist ein wenig langsamer mit 118.9 km/h auf Rang 28. Ich falle auf den 7., Rolf auf den 13. Platz zurück. Das war also nichts. Für den Finish müssen wir uns etwas einfallen lassen. Gaby Rossier geht's nicht viel besser, er fällt aus den Medaillenrängen heraus. Einzig Manfred Hahn mit dem 5. Tagesrang versöhnt uns ein wenig.

### **Pulkkontrollleure**

7. *August*: Heute wird's spannend. Schon vor dem Abflug merken wir, dass die Aufgabe (AAT von 5:00 h um drei Gebiete) nicht dem schwachen Wetter angepasst ist. Wir kreisen

den ganzen Tag – mit einer Ausnahme - immer im Blauen. Den Abflug machen wir heute zusammen mit John Coutts kurz nach dem Hauptfeld. Wir haben Mühe, Anschluss an den Hauptpulk zu finden. Nach weit über 100 km sind wir endlich dran. Ich zähle im Aufwind, den wir anfliegen, 22 Maschinen, d.h. kurz darauf sind drei Viertel des Feldes in einem Aufwind. Der Pulk wälzt sich langsam über die Ebene. Rolf und ich entscheiden uns in einem guten Moment, die Hälfte des Wassers abzulassen. Praktisch alle anderen fliegen immer noch voll. Der Entschluss ist goldrichtig. Im nächsten Aufwind übersteigen wir alle. Wir „kontrollieren“ den Pulk von oben.

Im zweiten Wendortgebiet fliegen Rolf und ich mit einem Dänen frech weiter, während der ganze Pulk umdreht und in Richtung des dritten Wendortgebietes fliegt. Unsere Idee ist, anschliessend wieder zum Pulk aufzuschliessen. Wie es so ist mit guten Ideen, wir verlieren den Pulk und suchen eine eigene Linie im Blauen nach Hause. Die ist klar besser, und wir überholen den Pulk links ohne es zu merken. Rolf hält mich noch im letzten Aufwind zurück, um mehr Sicherheitshöhe zu machen. Zum Glück, denn zwischen Kilometer zehn und fünf verlieren wir nochmals viel Höhe, kommen aber trotzdem noch komfortabel nach Leszno zurück, wo die Tagesränge zwei für Rolf und drei für mich warten.

Rund 45 Minuten nachdem ich gelandet bin, sehe ich das deutsche Team einschweben. Ich weiss, dass sie später abgeflogen sind, aber nicht viel später! Im Gesamten überhole ich die drei Deutschen und einen Schweden und befinde mich auf einmal auf einem Medaillenrang. Rolf befindet sich jetzt auf Rang 10, knapp hinter den Deutschen. Gabi Rossier kann sich noch auf Gesamtrang 4 halten.

### **Angriff total**

*8. August:* Der 8. Flugtag in Folge. Es sind allgemein Ermüdungserscheinungen bemerkbar, d.h. die Motivation zum Fliegen ist nicht mehr bei 100%. Bei mir ist es genau umgekehrt. Unser Teamchef, Andy Wittmer, versucht mich ein wenig zu beeinflussen. Er will eine Medaille für das Swiss - Team, egal welche. Ich bin der Meinung, ich muss angreifen, da noch eine Chance auf den Titel besteht. Andys Gesichtsausdruck entnehme ich, dass er um die Medaille bangt.

Die heutige Aufgabe ist eine AAT um vier Wendortgebiet mit einer Minimalzeit von 4:00 Stunden. Das Wetter ist gut vorhergesagt und sieht auch dementsprechend aus. Nur direkt um den Platz ist die Bewölkung nur bei 1/8 Cu. Rolf und ich fliegen wieder einmal fast als Letzte ab. Die Warterei vor dem Abflug kostet einige Nerven. Knapp vor uns fliegen einige Favoriten, unter anderem der Leader, John Coutts. Die ersten beiden Aufwinde finde ich perfekt. Ich steige im Nu in den Pulk. Rolf erwischt den 4 m -Schlauch nicht richtig, und sofort liegt er einige Meter unter mir. Wir fliegen in das erste Wendortgebiet rein. Rolf kommt nicht recht vom Fleck. Ich gebe ihm den Tipp, sich von den Deutschen einholen zu lassen, dann habe er wieder einen Schnellzug. In der Zwischenzeit „bloche“ ich mit John und zwei Südafrikanern vorwärts. Taktisch ist vermutlich geschickt, das erste Wendortgebiet voll auszufiegen, in den anderen Gebieten ist schlechteres Wetter vorhergesagt. Mitten im Gebiet blicke ich in Richtung des zweiten Wendortbereiches.

Von meiner Position aus sehe ich eine unendlich lange Wolkenstrasse mit nur etwa 20 Grad Kursabweichung, und sie zieht mich magisch an. Ich pfeife auf die Taktik und auf John, fliege das erste Gebiet nicht aus, sondern nehme Kurs auf die Wolkenstrasse. Ich teile Rolf meine Absicht mit. Wir versuchen, uns wieder zu finden. Kurze Zeit später meldet Rolf seine Aussenlandung. Er ist vermutlich, um aufzuholen, ein zu hohes Risiko eingegangen. Ich fluche leise vor mich hin und konzentriere mich auf die Wolkenstrasse. Ich bemerke, dass die beiden Franzosen die ich überholt habe, ebenfalls hinter mir die gleiche Linie wählen. Die Linie ist perfekt.

Während andere am Abend von 20 Minuten langen Geradeausflügen mit hoher Geschwindigkeit reden, drehe ich rund eine Stunde nicht ein und kann so über 160 km zurücklegen. Doch ich zweifle, ob das die richtige Entscheidung war. Wie erwartet ist im Norden beim zweiten Wendortgebiet das Wetter schlechter. Da ich das erste Gebiet nicht voll ausgeflogen habe, muss ich, um nicht zu früh zu Hause zu sein, die nächsten Gebiete ein wenig ausfliegen. Wieder einmal bin ich überzeugt, nicht das Optimum getroffen zu

haben. Jetzt heisst es nur noch, nicht noch mehr Fehler zu machen.

Ich lasse mich im zweiten Gebiet bis auf 900 m herunter, finde zuerst 1 1/2 m/s, die mir aber bald zu wenig sind. Die Strecke vom zweiten zum dritten Gebiet ist wieder einmal blau. Also versuche ich nochmals, an die Basis zu kommen. Mit Glück geht es ein wenig abseits mit 2 1/2 m aufwärts. Marcel ist im ähnlichen Gebiet, aber ein wenig weiter. Er meldet bald hervorragende Steigwerte, zum Teil über 3 m/s. Also - mit gegen 200km/h ab durch die 20 km blau. Natürlich finde ich das Steigen nicht - dafür massenweise Standardklasseflieger - und ich muss mich mit weniger begnügen. Ich fliege mit Oliver Darroze aus Frankreich (Standardklasse) voraus. Er schneidet einen guten Aufwind an, und der Unterschied im Steigen zwischen einem vollen Standard- und einem 15m-Klasseflugzeug kommt zum Tragen. Ich habe mit ein paar wenigen Kreisen die 100 Meter Höhendifferenz aufgeholt. Meine Berechnungen sagen mir, dass ich im dritten Gebiet nicht mehr allzu weit fliegen muss.

In Richtung des vierten Wendeortgebietes sieht es traurig aus, weniger als 1/8 Bewölkung, alles stark abbauend, aber es bildet sich eine schwache Wolkenstrasse aus. Ich fliege darunter entlang und sehe viele Flugzeuge, die meist kreisen. Mir ist das zu wenig. Ich mache ab und zu ein bis zwei Kreise, aber es will einfach nicht. Trotzdem kann ich meine Höhe nicht nur halten, sondern sogar den einen oder anderen Meter dazu gewinnen. Bei der letzten Wolke steige ich an die Basis. Es sind nur 1 1/2m. Ich kreise zusammen mit Daniel Rossier (ASH-25). Ich bin weit und breit das einzige 15m-Klasse Flugzeug. Dies ist meist ein schlechtes Zeichen. Ich mache Endanflughöhe. Meinen Überlegungen zufolge, müsste ich genau bei Ablauf der Minimalzeit von 4:00 Stunden in Leszno zurück sein. Tatsächlich, 4:00:42 nach dem Abflug lande ich auf dem Flugplatz. Andy Wittmer fragt sofort, wie es gelaufen sei. Ich denke, dass ich sicher im vorderen Mittelfeld bin, da mir kein gravierender Fehler unterlaufen ist. Insgeheim hoffe ich, dass sich die abbauende Wetterphase schnell verstärkt. Tatsächlich bin ich einer der ersten Piloten, der zurückgekommen ist, und jeder, der das erste Gebiet voll ausgenutzt hat, wird vom Wetter bestraft.

### **Nervenkitzel für Neuseeland**

Die Rangliste ist relativ schnell ausgewertet. Ich stehe am „offiziellen“ Ranglistencomputer direkt hinter der neuseeländischen Teamchefin und blicke ihr über die Schultern. Sie findet ihren führenden John Coutts weit vorne auf dem 5. Rang und sucht nach dem Gesamtzweiten, David Watt. Ihre Freude ist gross, als sie sieht, dass er weit hinten liegt. Ein paar Sekunden später wird der Bildschirm nach oben gescrollt: Tagessieger Andreas Allenspach mit 510 km, Schnitt 127.2 km/h mit 50 Punkten Vorsprung auf den zweiten und 75 auf John Coutts. Die Freude weicht von den Neuseeländern, und ich nutze die Gelegenheit gleich für einen Spruch so nach dem Motto: „Irgendjemand muss die 15m-Klasse interessant machen, sonst hat es John zu einfach.“ Sie tragen den Spruch mit Humor, und ich rede anschliessend noch ein wenig mit John. Ich bin jetzt Zweiter, 164 Punkte hinter ihm. Was bedeuten 164 Punkte in Leszno? Auf einer durchschnittlichen Strecke rund 18 Minuten. Wenn John keinen Fehler macht, sollte er es schaffen. Ich gebe mich cool, John auch, aber seiner Gestik merkt man seine Nervosität ein wenig an. Um neun Uhr abends kommt Max Bachmann mit Rolf zurück. Er ist überraschenderweise nicht niedergeschlagen. Seine erste Frage gilt meinem Tagesresultat. Mit Stolz und einem schlechten Gewissen, da er aussengelandet ist, erzähle ich ihm vom Tagessieg. Er freut sich mit mir. Ich nehme nicht mehr viel um mich wahr und gehe wieder einmal früh zu Bett. Ich schlafe sofort ein.

### **Technische Pannen**

9 August: Heute geht's um die Wurst, respektive den Weltmeistertitel. Zum Abschluss wird endlich eine vernünftige „Racing Task“ über drei Wendeorte mit 456 km ausgeschrieben. Ich bin leider in der ersten Startreihe. Das gibt weniger Zeit für die Vorbereitung. Ich schätze die Wetterprognose als zu optimistisch ein. Doch schon deutlich vor Schleppbeginn bilden sich schöne Cumuli. Vor dem Start wird es hektisch. Vier Minuten vor dem Start schalte ich die elektrischen Geräte ein, nichts passiert. Ich schicke Fredy zum 250 Meter entfernten Auto, wo es eine Ersatzbatterie gibt. Ich nehme mich der Verkabelung an. Schnell werde ich



fündig, der Stecker hat einen Wackelkontakt. Kurz darauf rollt der Schlepper vor, und ich starte. Bereits beim Rollen löst sich ein Mückenputzer und schlägt um sich. Umwölben, Mückenputzer sichern - und schon fliege ich. Nach dem Ausklinken steige ich mit drei Metern an die Basis. So gut war's noch nie nach dem Klinken. Meine grösste Chance auf den Titel ist, John nervös zu machen. Also fliege ich weit weg von der Abfluglinie, entgegen der Flugrichtung. Er hat mir schon angedroht, dass er mir nur nachfliegen müsse. Rolf startet als einer der Letzten und bekommt von mir den „Auftrag“, ein Auge auf John zu werfen. Wir warten und warten wie fast jeden Tag mit dem Abflug. Langsam taste ich mich an die Abfluglinie. Ich treffe auf David Watt und Gyorgy Gyulas (Ungarn), die beide rund 140 Punkte hinter mir im Gesamtklassement liegen. Keine schlechte Ausgangslage. John ist nicht in Sicht, und ich bin mit meinen Verfolgern zusammen. Ich sehe einige abfliegen, und auch meine beiden Konkurrenten bereiten sich auf den Abflug vor. Also nichts wie weg. Abflug - und kurz darauf drehe ich zum ersten Mal unter einem Pulk von vor mir Abgeflogenen ein. 100 m über mir dreht die ASW-27 „47“, Johns Maschine. Taktisch ist das schlecht, so kann ich nicht 18 Minuten aufholen. Ich überlege mir ernsthaft nochmals über die Startlinie zu gehen, aber nachdem Nummer 3 und 4 ebenfalls bei mir sind, ist mir das Risiko zu gross. Der Pulk splittet sich ein wenig auf, aber John bleibt natürlich schön brav bei mir. Bis zur ersten Wende nehmen mir der Brite und der Ungare einige Meter ab. Das blaue Loch von rund 30 km nach der Wende durchgleiten wir rasch, finden aber nicht den optimalen Anschluss. Ich kann John ein paar Meter abnehmen, die er aber bald wieder aufholt. Von den beiden anderen sehe ich nichts mehr. Wir sind ein Pulk von 5 bis 10 Fliegern. Kurz vor der zweiten Wende entschliesse ich mich, die Wolkenstrasse links zu nehmen, Rolf ist bei John. Sie fliegen rechts. Vermutlich hat er mich aus den Augen verloren. Sie wenden vor mir aber viel tiefer. Nach der Wende kommt mir David Watt entgegen, d.h. er hat noch nicht gewendet. Ich bin überzeugt, dass ich auf den letzten 150 km nicht mehr 15 Minuten einbüssen kann, das Wetter sieht zu gut aus. Also, eine Medaille ist bereits ziemlich sicher. 30 km nach der Wende bin ich mit John zusammen. Wir führen bald den kleinen Pulk an und umrunden die letzte Wende. Noch ein Aufwind, und ich bin zu Hause. Wir drehen ein, keine 2 m/s. Ich bleibe nicht lange, sondern will einen besseren Aufwind suchen. Interessanterweise bleibt der ganze Pulk bei John. Zwei, drei Kilometer weiter kommt der Schlauch tatsächlich ein wenig stärker. Nun sehe ich den ganzen Pulk auf mich zukommen, bin aber bereits über 100 m höher als der Zweithöchste. Der Rechner zeigt, dass es reicht, aber ich will Reserve, und so sage ich mir, erst wenn zwei, drei Konkurrenten unter mir abgeflogen sind, fliege ich auch ab. John fliegt als erster ab. Kurz darauf folge ich etwa 150 m höher. Ich bin eigentlich viel zu hoch und beschleunige ein wenig, so dass ich bald niemanden mehr vor mir habe. 10 km vor dem Platz melde ich mich. 5 km vor dem Ziel meldet sich der Ungare. Ich stosse einen lauten Freudenschrei im Flugzeug aus, da mir jetzt die Silbermedaille sicher ist.

Mit John Coutts hat definitiv der beste Pilot gewonnen. Er ist sicher nicht zum letzten Mal Weltmeister geworden. Rolf landet zwei Minuten nach mir. Bei der Loggerabgabe, die ich zusammen mit John mache, kommt uns Michael Grund aus Deutschland entgegen. Er gratuliert uns und fragt mich, wie ich das heute wieder gemacht hätte, so schnell zu sein. Erst nachdem ich die Tagesrangliste sehe, wird mir der Sinn der Frage klar. Zum Abschluss habe ich gleich nochmals einen Tagessieg errungen. Rolf wurde einmal mehr Sechster. Das deutsche Team hat vermutlich bereits handgestoppte Ranglisten selber erstellt, und Michael Grund hat diese erhalten.

### **Abschlussfeier**

*10. August:* Die Preisverleihung findet in einer Sporthalle in Leszno statt. Die Erstplatzierten müssen auf vorgesehenen Stühle sitzen. Damit habe ich nochmals Gelegenheit, ein wenig mit John Coutts zu sprechen. Wir sind segelfliegerisch auf der gleichen Wellenlänge. Die Medaillenvergabe geht zügig vorüber. Die meisten sind in Gedanken schon auf der Nachhausefahrt.

Ich bin überzeugt, dass wir Schweizer besser sind, als wir meinen. Wir sind vielleicht einfach

zu wenig bereit, das Glück zu packen, wenn es kommt. Wir geben uns schon mit einem guten Resultat zufrieden.

**Andreas Allenspach**