

Zumikon, 12. Januar 2011

## **OLC 2011 – 15 km Regel:**

### **Kritische Reaktionen aus der Segelflugszene anlässlich der SFK 2010 in Thun**

Die neuen Regeln im OLC 2011 wurden an der Segelflugkonferenz in Thun vorgetragen und in der Segelflugszene beim Mittagessen und in den Pausen diskutiert. In der Folge eine Auflistung der Reaktionen und Kommentare zur umstrittenen 15 km Regel, wie sie an der SFK zu hören waren.

#### Allgemeines:

Die 15 km Regel wird nicht am heftigsten von der Motorseglerszene abgelehnt, sondern hauptsächlich von den puristischen Segelfliegern. Die lauteste Kritik kommt aus der Juniorenszene – dort hat man für die Regel überhaupt kein Verständnis (die Junioren fliegen in der Club- und Standardklasse auf unmotorisierten Segelflugzeugen). Bemerkenswert ist, dass sich die Motorsegler eher mit der Regel arrangieren würden.

#### Argumente und Kommentare:

- Die Segelflieger, die ihren Startplatz an einer nicht bevorzugten Lage haben (thermisch oder wellendynamisch) werden benachteiligt. Besonders betroffen sind sechs Flugplätze (Bellechasse Bleienbach, Bern, Amlikon, Altenrhein, Winterthur). Bei stabilen Hochdrucklagen im Sommer ist der Streckenflug ab diesen Standorten ohne Schlepp in die Voralpen oder in den Jura nicht möglich. Von dort aus sind dann aber meist grosse Streckenflüge durchführbar. An solchen Wetterlagen sind viele Segelfluggruppen von der OLC-Liga ausgeschlossen
- Es wird nicht verstanden warum sich die Segelflieger freiwillig zusätzliche Beschränkungen auferlegen. Wie wenn die Einschränkungen und Regulierungen im Luftraum, bei der Infrastruktur, Flugmaterial, Lizenzen und Ausbildung nicht schon genug wären.
- Die 15 km Regel bevorteilt die leistungsstarken Flugzeuge – sie haben einen Vorteil beim Abgleiten aus dem 15 km Kreis in die erste Thermik
- Die Streckenflugneulinge werden benachteiligt, da sie eingeschränkt werden einen günstigen Klinkpunkt zu wählen
- Damit wird die Klinkregel zu einem zusätzlichen Sicherheitsrisiko, das nicht sein muss.
- Die Chancenungleichheit zwischen Motor- und Segelflugzeugen in der Ligawertung wird anerkannt, aber die Klinkregel verfehlt das Ziel, da die Motorsegler in der Regel bessere Gleitflugleistungen haben als die reinen Segelflugzeuge und durch die Klinkregel weniger betroffen sind (siehe oben).
- Die Ligawertung hat in der Schweiz eine grosse Anhängerschaft und wird als intelligente Wertung anerkannt. Mit der Klinkregel werden aber zusätzliche Benachteiligungen für gewisse Kreise (Flugplatz-Standort, leistungsschwächere Flugzeuge, Streckenflugneulinge) geschaffen, so dass die Liga als Leistungsvergleich eigentlich nicht beigezogen werden darf.
- Es wird nicht verstanden, dass die NSFW Gruppenwertung sich nicht von der globalen Liga-Wertung unterscheiden darf. In der Einzelwertung des NSFW kommen ja auch spezielle Regeln zur Anwendung, die nicht mit der Philosophie des OLC übereinstimmen. Es ist auch nicht erkennbar, dass eine spezielle Rangierung im NSFW, auf der Liga-Basis mit den zwei unten aufgeführten Änderungen, einen grossen Programmieraufwand zur Folge haben soll.

#### Unser Anliegen für die NSFW Gruppenwertung

**Die NSFW Gruppenwertung soll der CH-Liga entsprechen, aber unter der Rubrik 'NSFW Gruppenwertung' eine separate Rangliste mit zwei Regelabweichungen erhalten:**

##### **1. Keine 15 km Regel**

##### **2. Wertung mit OLC–zugelassenem Logger (blauer V-Punkt ist ausreichend)**

Und zuletzt: Die Schweizer Segelflieger finden die OLC-Liga GENIAL und würden gerne diese Wertung in einem Umfeld austragen, das die schweizerischen Besonderheiten berücksichtigt. Um das zu erreichen kann die NSFW-Gruppenwertung beigezogen werden ohne dass das globale Liga-Regelwerk betroffen wäre.

Die Segelflieger in der Schweiz hoffen auf die Kulanz und Flexibilität des OLC Teams für die Berücksichtigung unseres Anliegens.

## Sägezahnflug der Motorsegler

Frage per E-Mail vom 29. November 2010 von RR bezüglich Sägezahnflug MoSe (Zitat):

“Bei der Diskussion um den 15km Kreis wird ja immer unterschlagen, dass damit insbesondere keine Sägezahnflüge (Motor aus - gleiten - Motor an - steigen - Motor aus - gleiten usw.) mehr in die Thermik möglich sind, um insbesondere einen guten Liga-Flug zu platzieren.

Was sagen denn da euere puristischen Segelflug-Junioren ... ist der Sägezahn-Flug eines motorisierten Segelflugzeuges in bessere Thermik ein Nachteil für die nicht motorisierten Segelflugzeuge?“

Antwort U. Isler Im Mail vom 09. Dezember 2011

Das Problem der Bevorteilung der MoSe stellt sich in der Liga viel weniger als in der NSFV Einzelwertung, da die Speed-Wertung in der besten Thermikperiode geflogen wird und damit ein früher Start weniger entscheidend ist. In der Schweiz ist man innert 25 - 30 km, von jedem Flugplatz aus, entweder in den Voralpen oder im Jura – also in Gebieten die thermikbegünstigt sind. Auf jedem Flugplatz haben die Streckenflieger die günstigsten Klinkpunkte in jahrelanger Erfahrung ausgetauscht und in den allermeisten Fällen klinken die Streckenflieger am selben Ort wo auch die MoSe mit dem freien Flug beginnen - auch wenn der Klinkpunkt an speziellen Wetterlagen 20 - 30 km vom Flugplatz entfernt ist. Die MoSe starten allenfalls früher, da sie mit dem Motor eine Rückversicherung haben (für die Liga kein Problem, siehe oben). Ein Szenario, dass ein MoSe aus der Ost- oder Zentralschweiz (z.B. Hausen, Buttwil, Schänis) startet und über 70 km im Sägezahn nach Westen rattert um dort in der aufbauenden Rückseite (z.B. ab Yverdon oder Montricher) einen Ligaflug absolviert und anschliessend wieder mit Motor in den regnerischen Osten zurückfliegt, ist zwar theoretisch denkbar, wird aber nicht gemacht. Offensichtlich wird das aber in Deutschland so gemacht – in der CH unvorstellbar für einen Ligaflug. Ich kann mir aber vorstellen, dass es in Deutschland ebenso unvorstellbar ist, dass die reinen Segelflieger Schleppe machen die mehr als 20 km lang sind. Ich denke da liegt das Problem. Wir in der CH haben die Hochalpen, mit ihren grossen Verlockungen, direkt vor der Nase und auch im Norden liegen Jura und Schwarzwald gut erreichbar – also von überall her nur 20 - 30 km bis ins Paradies! Die Thermikbedingungen können sich bei Hochdrucklagen im Sommer zwischen Mittelland und Jura//Alpen ganz beträchtlich unterscheiden. So gross, dass man einen drei- bis vierfach längeren Schleppe in Kauf nimmt, um ein Supertag zu erleben. Das macht man nicht jedes Mal, aber ein engagierter Streckenflieger leistet sich das bis zu fünfmal im Jahr, und sicher leistet er sich das mit der Aussicht auf einen ausgedehnten Föhnflug. MoSe und reine Segelflieger machen dann dasselbe und es gibt keine Benachteiligung der Segelflieger.

Und dann noch das: Die MoSe-Piloten sind in der Regel bequemere Leute und nicht unbedingt die grossen Föhnflieger und auch nicht die engagiertesten Ligaflieger. Umsomehr ärgern sich die reinen Segelflieger über Einschränkungen, bei denen der Standort zum Handicap wird, oder die leistungsschwächeren Flugzeuge benachteiligt werden weil sie vom 15 km Kreis in die erste Thermik, oder in den ersten Rotor abgleiten müssen.

Diskussionen um den Vorteil der MoSe haben wir lediglich bei der C-Disziplin im NSFV. Das ist die Disziplin wo die MoSe echt im Vorteil sind, da nur zwei Schenkel zählen und wenn der MoSe zu spät umkehrt, kann er mit dem Motor nach Hause fliegen. Bei Thermik ist der frühere Start ebenfalls von Vorteil. C-Flüge müssen nicht ausgeschrieben werden, erhalten Geschwindigkeitspunkte und können nicht verlängert werden. MoSe gibt es fast nur in der 18m und in der Offenen Klasse und die reinen Segelflieger in diesen Klassen haben sich damit abgefunden. Mit den Wertungen in den FAI Klassen entschärft sich das Problem.

Urs Isler / Segelflugverband der Schweiz