

Vier Piloten eine Box

Deutschlands beste Motorkunstflieger gingen jüngst bei der DM in Gera in die Luft. Jeder der 36 Teilnehmer hat seine ganz persönliche Geschichte und Motivation. Einen Tag lang haben wir vier Piloten begleitet.

 **Text und Fotos** Patrick Holland-Moritz

Meister werden in der Box gekürt. Geflogen wird in den Kategorien Sportsman, Intermediate, Advanced und Unlimited. In der Box jedoch, einem Würfel mit 1000 Meter Kantenlänge, sind vom Einsteiger bis zum Profi alle gleich: Für ein paar Minuten geht jeder ans persönliche Limit – die Piloten arbeiten, schwitzen, bangen, während sie ihr Programm fliegen. Das Urteil fällen die Schiedsrichter am Boden. Fehler ahnden sie mit Punktabzug, ähnlich wie beim Eiskunstlauf. Die Wertung ist kompliziert, aber fair (siehe Box auf Seite 17).

In Gera zeigt sich einmal mehr: Aerobatics sind Nervensache. Das gilt besonders auf der Deutschen Meisterschaft im Motorkunstflug, die niemand auf die leichte Schulter nimmt. Jeder Pilot hat sich auf seine Weise auf diese Meisterschaft vorbereitet. Jeder gibt eine Woche lang sein Bestes. Und doch läuft nicht alles nach Plan: Mal trüben fliegerische Fehler die Laune, mal verhagelt das Wetter geplante Wertungsflüge. Nur wer konstant hohe Leistung

zeigt und sich nicht aus der Ruhe bringen lässt, hat Chancen auf einen Titel.

Als wir am ersten Samstag im September in Gera ankommen, liegt ein Mix aus Sonne und Regen über dem Flugplatz. Die Wolken hängen eine Spur zu tief. Gemeinsam mit dem Sportdirektor von German Aerobatics, Walter Kampsmann, trifft Wettbewerbsleiter Jürgen Leukefeld eine Entscheidung: Die letzten Flüge für die Einsteiger in der Sportsman-Kategorie werden abgesagt. Für einige Teilnehmer ist damit die Chance auf eine bessere Platzierung passé. Später am Tag werden weitere Wettbewerbe gestrichen. Hoffnung besteht für die Profis in der Unlimited-Kategorie, die im abschließenden Freestyle-Wettbewerb zeigen möchten, was die Piloten mit ihren Flugzeugen anstellen können.

Heike und Heinrich Sauels: die Profis
420 Grad pro Sekunde Rollrate. Geschwindigkeiten bis zu 400 km/h. Belastungen zwischen +9 und -7 g. Mit 315 Pferdestärken aus





Mit der gemeinsamen Extra 330SC treten Heike und Heinrich Sauels bei nationalen und internationalen Wettbewerben an.



Martin Gräf „tanzt“ seinen nächsten Flug. Der Mediziner wurde bei seinem ersten Wettbewerb prompt Deutscher Meister.



„Sprung ins kalte Wasser“: Mirko Sylla tritt mit einer gecharterten Grob G115 D in der Sportsman-Kategorie an.

sechs Zylindern und knapp zehn Litern Hubraum des Lycoming AEIO-580B1A schrumpft die Box zur Streichholzschachtel. Mit ihrer Extra 330SC gehören Heike und Heinrich Sauels, beide 53 Jahre alt, technisch und fliegerisch zur ersten Liga der Kunstflugszene. Auf nationalen und internationalen Wettbewerben hat das Ehepaar schon einige Titel und Top-Platzierungen geholt. Trotzdem sind die beiden ebenso angespannt wie die weniger routinierter Piloten, die in Gera um den Titel des Deutschen Meisters fliegen. Lampenfieber gehört dazu. „Vor dem Flug bin ich nervös, da kommt das Adrenalin“, gibt Heike Sauels zu.

Auf dem Tisch liegt der obligatorische Zettel mit den Aresti-Symbolen: Aus den Linien lesen die Piloten die zu fliegenden Figuren wie Turn, Looping, Humpty. Positive und negative Belastungen sind eingezeichnet. Während des Flugs ist das Papier im Cockpit angebracht, doch da schaut niemand mehr drauf. Das sekundengenau geplante Programm muss schon im Vorfeld sitzen.

Voraussetzung, um bei den Besten mitzufliegen, ist intensives Training – und das kostet Zeit, die knapp ist. Als Unternehmer tragen Sauels die Verantwortung für 700 Mitarbeiter. Freie Tage, da sind sich beide einig, gehören der Fliegerei. Dreimal im Jahr organisieren sie Trainingslager mit Profis wie Catherine Mounoury, Klaus Schrodtr oder Sergej Boriak. Drei Flüge pro Tag und Pilot bzw. Pilotin stehen dabei auf dem Programm. Der Trainer beob-

achtet, kritisiert, gibt Tipps. Die Sommerwochenenden verbringen sie oft am Flugplatz Borkenberge. Dazu kommt der sportliche Ausgleich am Boden. „15 Minuten Unlimited sind anstrengender als zehn Kilometer laufen“, sagt Heike Sauels. 30 Trainingsstunden pro Jahr stehen in den Flugbüchern. „Im internationalen Vergleich ist das wenig“, sagt Heinrich Sauels. In einigen anderen Ländern habe die Sportart einen höheren Stellenwert und werde teils sogar staatlich gefördert.

Die gemeinsame Leidenschaft für den Kunstflug kündigte sich in den 1990er Jahren an. Heinrich hatte bereits die Fluglizenz, Heike legte mit Pinch-Hitter-Kurs und PPL-Ausbildung nach. Es folgten Kunstfluglehrgang und schließlich das erste Flugzeug. „Wir hatten uns in eine Pitts S-2A verliebt.“ 2001 erwuchs mit dem Kauf einer Extra 300 das Vorhaben, an Wettbewerben teilzunehmen. Nur konsequent war dann der Schritt zur einsitzigen Extra 330SC: „Mit einem Doppelsitzer hat man in der Kategorie Unlimited keine Chance.“

Im Alltag, im Training und bei internationalen Meisterschaften sind Sauels ein Team – bei nationalen Wettbewerben treten sie gegeneinander an. Von Konkurrenz wollen sie trotzdem nicht sprechen. Heike Sauels: „Wenn Hein fliegt, macht mich das ebenso fertig, als würde ich selbst fliegen.“ Ihre Programme sind oft identisch, das erleichtert die gemeinsame Vorbereitung. Die beiden sprechen über die Kniffe, um bei einem Wettbewerb erfolgreich

zu sein. Es ist die Kunst, so zu fliegen, dass das Programm vor allem aus der Perspektive der Schiedsrichter möglichst perfekt aussieht. Es gilt, den Windeinfluss zu berücksichtigen, im Langsamflug mehr als im Schnellflug. Die Stichworte Präzision, Schnelligkeit, Raum- und Höheneinteilung fallen. Es gilt, ein spannendes Programm zusammenzustellen, insbesondere bei der Freestyle-Darbietung. Mentales Training ist wichtig: Am Boden „tanzen“ Heike und Heinrich wie fast alle Kunstflugpiloten ihr Programm ab. Trotzdem sei es schwer, die eigene Leistung zu beurteilen: „Man muss leidensfähig sein. Man selbst glaubt, schöner geflogen zu sein, als es in der Wertung steht.“





Alte Hasen: Heinrich und Heike Sauels leben für den Kunstflug. In Gera reicht es diesmal allerdings nicht zum Titel.

Am Ende muss vor allem Heike Sauels Leidenschaft beweisen: Eine halbe gerisene statt eine halbe gestoßene Rolle ist der Grund, dass es in der Unlimited-Kategorie „nur“ für den dritten Platz reicht. 0,07 Prozent beträgt der Abstand zum Zweitplatzierten. Heinrich Sauels, 2016 noch Deutscher Meister, landet auf Platz 5.

Martin Gräf: Einsteiger wird Meister

Dr. Martin Gräf ist Deutscher Meister 2017 in der Sportsman-Kategorie. „Ich bin total glücklich, das hätte ich mir nie träumen lassen!“, sagt der 53-Jährige, für den die Meisterschaft in Gera der erste Kunstflugwettbewerb ist.

Der Mediziner aus Bad Homburg arbeitet als Kardiologe und Fliegerarzt. Im Privaten dreht sich bei ihm vieles um Sport und ums Fliegen. Als Triathlet nahm er am „Iron Man“ auf Hawaii teil. Er ist Segelflugpilot mit mehr als 2000 Stunden Erfahrung. Motorflug spielte für ihn bisher nur eine Nebenrolle – bis sich 2014 die Gelegenheit ergab, in einer Haltergemeinschaft einen Anteil an einer Christen Eagle zu erwerben. Eine Entscheidung mit Folgen: „Ich sehe mich als spät berufenen Kunstflieger.“

Mit diesem Flugzeug hatte Gräf das perfekte Werkzeug zur Hand, um sich dem Kunstflug zu widmen. Maximal 720 Kilogramm darf der amerikanische Doppeldecker beim



Martin Albrecht wird Deutscher Meister in der Unlimited-Kategorie. Auch in der Freestyle-Wertung liegt er vorn.

Regeln: So wird gewertet

Die Piloten treten in den Kategorien Sportsman, Intermediate, Advanced und Unlimited an. Je höher die Kategorie, desto komplizierter die Figuren und desto höher die Belastungen für Mensch und Material. In bis zu vier Durchgängen werden bekannte und unbekannte Aufgaben geflogen. Los geht es mit der „Freien Pflicht“, auch „Free Known“ genannt. Teils sind die Figuren vorgegeben, teils bestimmen die Piloten, was sie zeigen möchten. Daran schließen sich bis zu drei unbekannte Programme an, „Free Unknown“. Die Profis der Unlimited-Kategorie haben zudem die Möglichkeit, am Freestyle-Wettbewerb teilzunehmen. Übungsflüge während des Wettbewerbs sind nicht erlaubt. Stattdessen setzen die Piloten auf mentales Training, indem sie ihr Programm am Boden „abtanzen“. 12 bis 24 Stunden bleiben von der Bekanntgabe der Aufgaben bis zum Flug.

Die Wertung folgt einem aufwendigen System. Mehrere Schiedsrichter urteilen unabhängig voneinander. Für jede Figur gibt es höchstens zehn Punkte. Fehler führen zu Abzügen. Bewertet werden zudem die Raumeinteilung in der Box und das Einhalten der Mindesthöhen. Es gilt ein Fair-Play-System mit verschiedenen Korrekturfaktoren, das jedem Piloten gleiche Chancen einräumen und den Einfluss einzelner Schiedsrichter bei auffälligen Differenzen begrenzen soll.

Dass der Motorkunstflug im internationalen Sportgeschäft einen ernstzunehmenden Stellenwert hat, zeigt sich in Dopingkontrollen, denen sich die Piloten unterziehen müssen. Die Nationale Anti-Doping Agentur (NADA) besuchte die Deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug und rief nach dem Wertungsflug zur Urinabgabe auf.



Die Schiedsrichter urteilen über die Leistungen der Piloten. Die Wertung erfolgt wie beim Eiskunstlauf nach einem Punktesystem.



Die Kunstflug-Meisterschaft ist auch ein Ereignis für die Zuschauer aus der Region.

Start wiegen. Unter der Cowling steckt ein 200 PS starker Lycoming-Motor, natürlich rückenflugtauglich. „Die Christen Eagle ist eines der erfolgreichsten Selbstbau-Flugzeuge in der Geschichte“, sagt Martin Gräf. Zufrieden präsentiert er seine knallrote D-EEMM, die zu den Top-Exemplaren ihrer Art gehört: Sie wurde Ende der 1980er Jahre in Hamburg gebaut und befindet sich in tadellosem Zustand. Seit Anfang 2016 geht der Mediziner am Flugplatz Egelsbach mindestens einmal

pro Woche in die Luft, um neue Figuren zu lernen und Bewegungsabläufe zu perfektionieren. Auch er buchte Klaus Schroth als persönlichen Trainer. Im Sommer 2017 fühlte sich der Karbener schließlich gewappnet, um bei der Meisterschaft in Gera in der Kategorie Sportsman anzutreten. Generalprobe war der Auftritt auf dem Flugtag in Ansbach, wo er zum ersten Mal vor größerem Publikum eine Kostprobe seines Könnens geben konnte.

Bei seiner ersten Meisterschaft profitiert Martin Gräf von den Erfahrungen im Segelflug und im Sport: „Es geht darum, konstant gute Leistung zu zeigen. Ein einziger Top-Flug allein reicht nicht, wenn man an anderer Stelle Fehler macht.“ Am Ende ist es in der Sportsman-Kategorie ein Kopf-an-Kopf-Rennen: Martin Gräf setzt sich mit hauchdünnem Vorsprung von 0,001 Prozent gegenüber dem Zweitplatzierten durch. Sein Ziel fürs nächste Jahr: „Titelverteidigung!“



Gruppenfoto mal anders: Teilnehmer und Wettbewerbsleitung stellen sich am letzten Tag der einwöchigen Deutschen Meisterschaft im Motorkunstflug in Gera zum Fotoshooting auf. Die Formation zeigt das Aresti-Symbol für einen Humpty.

Resultate

Platz	Pilot	Flugzeug	Punkte	Prozent
Sportsman				
1	Martin Gräf	Christen Eagle	3645,03	74,237
2	Michael Storek	Zlín 526 AFS	3644,98	74,236
3	Christian Scholz	Extra 200	3640,58	74,146
Intermediate				
1	Oliver Bax	Extra 330LC	4848,66	73,800
2	Johann Britsch	Extra 300L	4790,03	72,908
3	Eckart Grote	Jak-50	4586,16	69,805
Advanced				
1	Markus Feyerabend	Extra 330XS	7537,84	77,391
2	Bernhard Diehl	Extra 330LX	7030,86	72,185
3	Heintje Wyczisk	Laser 260	6847,15	70,299
Unlimited				
1	Martin Albrecht	Extra 330SC	14079,84	72,427
2	René John	Extra 330SC	13753,96	70,751
3	Heike Sauels	Extra 330SC	13739,11	70,674
Unlimited Freestyle				
1	Martin Albrecht	Extra 330SC	3088,88	77,222
2	Theo Hankers	Laser 200	2870,80	71,770
3	Heinrich Sauels	Extra 330SC	2868,56	71,714



Tim Tibo tritt mit seiner XtremeAir XA42 an. Bei der Freestyle-Wertung heißt es: „Smoke on.“

Mirko Sylla: Dabeisein ist alles

Das wohl unsportlichste Flugzeug bei dieser Meisterschaft bringt Mirko Sylla mit nach Gera. Seine gecharterte Grob G115 D ist alles andere als agil. 180 PS hat der Doppelsitzer unter der Haube, seine Limits liegen bei +6/-3 g. Rollrate? Flugleistungen? „Es reicht für Sportsman“, schmunzelt der Pilot. „Das ist ein lustiger Flieger, aber für eine Meisterschaft ist er dann doch nicht gemacht.“ Der direkte Vergleich zu leistungsfähigeren Mustern fehlt ihm bisher.

Allzu hoch waren die Erwartungen des 25-Jährigen an das Ergebnis dieser Meisterschaft ohnehin nicht. „Es ist der Sprung ins kalte Wasser.“ Trainingslager? Fehlanzeige. Der Überführungsflug aus Rendsburg und ein

paar Übungsstunden am Flugplatz Kyritz in der Nähe von Berlin mussten als Vorbereitung genügen.

Mirko Syllas Motivation zur Teilnahme ist die Freude am Fliegen. Die Frage nach der Platzierung ist am letzten Tag schnell beantwortet: „Ganz unten.“ Pause. Dann sagt er mit einem Lächeln: „Ich habe aber auch nicht mehr erwartet.“

Ist damit die Geschichte des Piloten Mirko Sylla erzählt? Nein. Denn eines kann man ihm wohl nicht nachsagen: dass er weniger auf dem Kasten hat als andere. Geboren wurde er an der Elfenbeinküste, verbrachte sein Leben an vielen Orten dieser Welt. USA, Ghana, Deutschland. So ist das, wenn die Mutter im internationalen Umfeld arbeitet und die

Familie oft umziehen muss. Seinen ersten Alleinflug machte er Ende 2009 in Ghana. 2014 widmete er sich der Kunstflugberechtigung. Zwischenzeitlich hat Mirko Sylla die Ausbildung zum Verkehrspiloten absolviert und wartet auf (s)einen Platz im Cockpit eines Airliners. Er ist optimistisch, dass das schon bald klappen wird.

Die Zeit bis dahin überbrückt er als Fluglehrer. „Ich musste ganz schön lange schulen, um mir das Chartern der Grob leisten zu können.“ Seine persönlichen Ziele hat er jedenfalls erreicht: Erfahrungen sammeln, fliegerisch etwas dazulernen und nette Menschen kennenlernen. Die Unterstützung, lobt er die anderen Teilnehmer und die Wettbewerbsleitung, sei enorm gewesen. ae

Mehr als 4.000 Produkte für Pilot und Flugzeug

BOSE A20



RAM MOUNTS



Flugfunk 8,33 kHz



FRIEBE

seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH · City Airport · 68163 Mannheim · +49 621 - 700 189 0 · www.friebe.aero · info@friebe.aero