

Sinsheimer zählt zu den Besten am Himmel

Robin Kemter vom Flugsportring Kraichgau war bei der Weltmeisterschaft in der höchsten Segelkunstflug-Klasse erfolgreich

Von Tim Kegel

Sinsheim. Turns und Rollen, Sturzflüge, Strömungsabbrisse und rasante Wende- und Trudelmanöver. In einem gedachten Würfel mit 1000 Metern Kantenlänge, der 200 Meter über dem Boden hängt und den sie „Box“ nennen, spielt sich alles ab. Bis zu sechs Durchgänge. Einen Großteil des Programms kennen die Piloten erst kurz bevor sie ins Flugzeug steigen. Und auf dem Konto haben sie je Figur zehn Punkte gut. Fünf Grad Abweichung von der jeweils vorgegebenen Figur, bezogen auf die Achse des Flugzeugs im Raum, geben einen Punkt Abzug. Ihre Lage in der Luft verrät den Piloten oft nur eine Art Geodreieck aus Alurohr oder Carbonfasern an den Flügelspitzen: „Weil wir uns ja nicht selbst sehen“, sagt Robin Kemter.

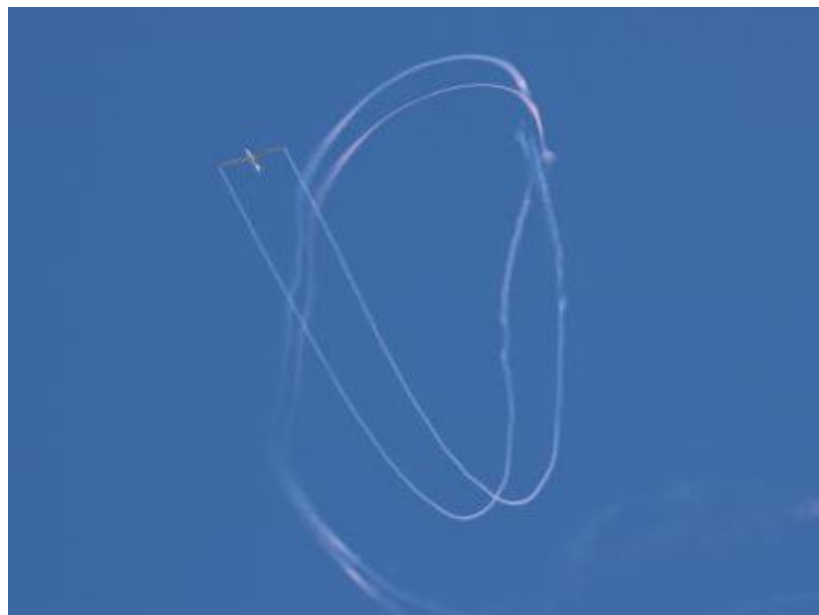
Bei der Weltmeisterschaft der Unlimited-Klasse, der Königsdisziplin im Segelkunstflug: Nur wenigen Piloten gelingt der Sprung dorthin. Unter ihnen: der Sinsheimer Kemter. Im polnischen Torun schaffte es der 43-Jährige vom Flugsportring Kraichgau jetzt mit einem achten Platz in die Top Ten des internationalen Segelkunstflugs.

Mit einem fünften Platz beim bekannten Salzmann Cup, der für die Pilotinnen und Piloten der deutschen Nationalmannschaft die letzte Trainingsmöglichkeit unter Wettbewerbsbedingungen vor der Weltmeisterschaft war, hatte sich das deutsche Team auf den Weg ins polnische Torun in der Ebene zwischen Warschau und Danzig gemacht. Das traditionsreiche Flugfeld des „Aeroklub Pomorski“ war zum wiederholten Mal Austragungsort der Weltmeisterschaften in den Klassen Advanced und Unlimited. Letztere wurden zum 25. Mal unter dem Dach der FAI ausgeflogen. Polen ist eine Hochburg des Sports, viele Wettbewerbsflugzeuge werden dort gebaut.

Segelkunstflug ist Hochleistungssport und körperlich belastend. An die hohen Fliehkkräfte müsse man sich Stück für Stück gewöhnen und durch die Flugpraxis herantasten, schildert Kemter, selbst seit 1997 Pilot im Flugsportring.

Anders geht das nicht. Zwar werden in der Unlimited-Klasse Spitzengeschwindigkeiten von knapp 300 Stundenkilometern erreicht. Weil die Flugzeuge dennoch vergleichsweise langsam unterwegs sind und auf begrenztem Raum in der „Box“ fliegen müssen – jede Sekunde außerhalb bedeutet zwei Strafpunkte – und weil die geflogenen Figuren auch wegen der Charakteristik der Flugzeuge teilweise ausladend sind, wirken hohe Fliehkkräfte für verhältnismäßig lange Zeit auf die Piloten ein. Ein Vergleich zu Achterbahnen ergibt hier Sinn.

Wer Videoaufnahmen von Weltklasse-Piloten im Cockpit sieht, erlebt Schwerstarbeit mit Armen und Beinen, ein Wuchten, ein Stoßen, Knüppeln, Treten, Reißen und Heben. Nicht selten lupft es die Piloten trotz festgezurrt, doppelter Gurte aus dem Schallsitz, wird der Kopf während der Rollen und Loops beinahe an die



Kunstflugprofi Robin Kemter spielt ein anstehendes Figuresprogramm am Boden durch, ähnlich wie es Skirennläufer machen. Die Bilder zeigen ihn beim Training mit der SZD-59; ein Rauchgenerator hilft Zuschauern während Vorführungen bei der Visualisierung. Fotos: privat

Plexiglashauben gedrückt, die die Zelle überspannen. Die höchste Belastung, die der Sinsheimer während dieser WM in seinem Cockpit erreicht hat, lag bei +8,1g und -5,4g. Untrainierte und Leute mit wenig Kunstflugerfahrung würden bei solchen Werten ausbleiben, „weg sein“, ohnmächtig oder benommen werden, sagt Kemter. Passagieren, die er hin und wieder bei Flugtagen mitnimmt, könne man so etwas niemals zumuten.

Bei der WM in Polen nahm Kemter wie auch alle anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer der höchsten Klasse Unlimited, mit dem Flugzeugtyp Swift S1 teil, der für diese Klasse „nahezu erforderlich“ sei, wie der Sinsheimer schildert. Verglichen mit herkömmlichen Seglern ist der Swift ein kleines Flugzeug, das für Betrachter am Boden einen gedrungeneren, fast „lauernden“ Eindruck macht. Teile der Tragflächengeometrie, vor allem aber die spitz hochgestreckte Nase mit der hohen Kuppel über dem Cockpit, erinnern etwas kundigere Augen an das Layout eines Jets. Für die Unlimited-Klasse gilt das polnische Fabrikat, von dem es weltweit nur noch etwa 30 Exemplare gibt, als Goldstandard. Tatsächlich komme der Swift mit Leistungsdaten daher, die beeindruckend sind: Mit einer Belastbarkeit von +10g und -7,5g biete die

„Ein USB-Kabel
direkt ins Hirn“

Maschine „mehr Potenzial als der aktuelle Eurofighter“, schildert Kemter, der Maschinenbau studiert hat und als Projektmanager bei der Sinsheimer Firma Fischer arbeitet. Verglichen mit einem gewöhnlichen Segelflugzeug reagiere der Swift fast unheimlich direkt, „wie mit einem USB-Kabel direkt mit dem Gehirn verbunden“; jede Bewegung an Steuerknüppel und Pedalen werde sofort über die Quer-, Höhen- und Seitenruder umgesetzt.

Zurück in Torun: Das Wetter ist zunächst mittelmäßig, die Wolken hängen tief. Was die Wertungsrichter nicht sehen würden, könnten diese auch nicht bewerten, erläutert Kemter. Zwei Durchgänge werden abgesagt, in vier Durchgängen können die Teilnehmer schließlich zeigen, was sie können. Kemter schafft mit Platz sieben im ersten Durchgang einen guten Einstieg in den Wettbewerb; im folgenden Durchgang – der sogenannten „1. Unbekannten Pflicht“ – will in Figur fünf die Strömung bei einer halben gerissenen Rolle nach oben nicht richtig abreißen, und die Wertungen gehen ein wenig nach unten. In den folgenden zwei Durchgängen läuft es besser, und am Ende reiht sich Kemter mit Gesamtrang acht unter die zehn Topiloten dieser Zunft weltweit ein, wird in

seiner ersten Unlimited-WM Drittbester der deutschen Piloten. In der Teamwertung der Klassen Advanced und Unlimited gelingt den beiden deutschen Teams jeweils der Vize-Weltmeistertitel. Für den Sinsheimer ein gelungener Wiedereinstieg in die Nationalmannschaft, nach drei erfolgreichen WM-Teilnahmen in der Advanced-Klasse, hatte er sich auch in der höchsten Klasse in die Weltspitze fliegen können.

Ein Erfolg, zu dem für Kemter auch die Gemeinschaft unter den Kunstflugpiloten beigetragen habe: Selbst Mitbesitzer einer kunstflugtauglichen SZD-59 Acro, sein Vater betrieb ebenfalls die Kunstfliegerei, sei ihm von den Sportfreunden „unkompliziert das passende Fluggerät“ für die WM zur Verfügung gestellt worden; das WM-Flugzeug – sein Preis sei „locker sechsstellig“ – gehört einer Eigentümergemeinschaft. Es habe sich gezeigt, sagt Kemter, dass der sportliche Geist und der Wettbewerb bei den Piloten ganz oben stehen würden.

① **Info:** Wer Segelkunstflug live erleben möchte, hat hierzu bald Gelegenheit beim Flugtag des Flugsportings in Sinsheim am 9. und 10. September im Wiesental, bei dem auch Robin Kemter sein Können zeigt. Informationen auch unter www.flugsporting-kraichgau.de