



Bernhard Bertrand
(links, Rang 2)
und Philipp Glogg
(rechts, Rang 3)
mussten Mirjam
Rogger, Schweizer
Meisterin der Kate-
gorie Promotion,
den Vortritt lassen.

Eine Pilotin auf dem Treppchen

Von Lucretia Hitz Bei den Segelkunstflug-Schweizer-Meisterschaften (SKSM) auf dem Flugplatz Schänis (CH) sorgte Mirjam Rogger mit dem Titelgewinn in der Kategorie Promotion für die große Sensation. In der Kategorie Elite ließ sich Christian Schmid zum vierten Mal als Schweizer Meister feiern.

Die Segelkunstflug-Schweizer-Meisterschaften wurden nach 1999 zum zweiten Mal von der Segelflugguppe Lägern organisiert. Die Alpine Segelflugschule Schänis AG (ASSAG) stellte die Infrastruktur und die Schleppmaschinen zur Verfügung. Für den reibungslosen Ablauf sorgten OK-Präsident Heinrich Ehrensperger und sein Helferstab. Als Wettbewerbsleiter führte Hansrudolf Frey das etwas zweifelhafte Zepter.

In der Kategorie Elite starteten acht Teilnehmer, in der Promotion eine Dame und vier Herren zur SKSM. In der Elite und in der Promotion dürfen nur Konkurrenten mit einer abge-

schlossenen höheren Segelkunstflugausbildung den Wettkampf bestreiten. Als dritte Kategorie waren in Schänis die Espoirs oder Einsteiger vertreten. Ihr Wettbewerb zählte nicht zur Schweizer-Meisterschaft, aber die frisch brevetierten Segelkunstflieger hatten Gelegenheit, ihre doch schon recht ansprechenden Leistungen einem Punktrichtergremium zu präsentieren.

Nebst dem Wunsch, sich im Segelflug weiterzubilden, leisten alle Kunstflugpiloten einen wesentlichen Beitrag zur Flugsicherheit, denn: Segelkunstflug heißt präzises Fliegen und absolute Beherrschung des Fluggerätes. Die hohe Schule



des Fliegens, wie der Segelkunstflug auch bezeichnet wird, hat mit haarsträubenden Luftakrobatik-Trickfilmen keine Gemeinsamkeit!

Sieger auf ASK-21 Die Darbietungen der Epirspiloten bestanden aus einem bekannten Pflicht- und zwei Kürprogrammen. Die zweite Kür wurde als freiwillige Zugabe geflogen. Der Sieger, Markus Annaheim, absolvierte den Wettbewerb auf einer ASK-21. Roman Schaub (2. Rang) startete auf einem B-4 und der Dritte im Bunde, Hansrudolf Frey, der auch als Wettbewerbsleiter seines Amtes waltete, präsentierte seine Figuren auf dem MDM Fox der Swiss Aerobatic Gliding Association (SAGA). Interessant war die Tatsache, dass jener Pilot mit dem von der Leistung her trägsten Flugzeug die Goldmedaille gewinnen konnte.

Zum vierten Mal Schweizer Meister In der Kategorie Elite

gab es eigentlich nur eine Frage: Wer kann Christian Schmid, dem zur Zeit besten Schweizer Segelkunstflieger und Präsidenten der SAGA den Titel abjagen. Fredy Schneider, der ebenfalls schon drei Mal Schweizer Meister wurde, der junge Matthias Schlauder oder der Sieger der SKSM 2002 in der Kategorie Promotion, Friedrich Krieger? Vor einem Jahr machte Philipp Hilker, Deutschland, den Schweizer Cracks das Kunstfliegerleben schwer. Leider musste er seine Teilnahme in Schänis kurz vor dem Wettbewerb absagen, weil seine Lo100 einen Schaden hatte.

Christian Schmid, der eigentlich zu den Kürspezialisten zählt, punktete in Schänis in der bekannten und in der von ihm ungeliebten unbekannt Pflicht. Dafür siegte Pflichtflieger Fredy Schneider in der Kür. Matthias Schlauder konnte den Patzer in der unbekannt Pflicht mit einer hohen Punktzahl in der bekannten Pflicht und in der Kür ausgleichen. Schmid und Schneider flogen ihre Programme auf dem Swift-S-1, Schlauder auf dem MDM Fox der SAGA.

Leider musste aus meteorologischen Gründen auf einen vierten Durchgang verzichtet werden. Das Klassement nach drei Durchgängen lautete somit: 1. Christian Schmid, 5976 Punkte, 2. Fredy Schneider, 5560 Punkte, 3. Matthias Schlauder, 5220 Punkte.

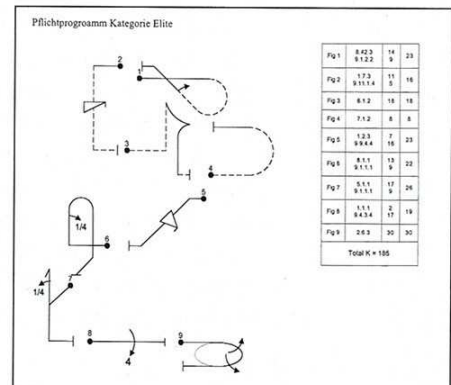
Die Sensation In der Kategorie Promotion sorgte Mirjam Rogger mit dem SAGA-Fox für die große Sensation. Die stille junge Dame mit einem Motorfluglehrerausweis und einer Berufspilotenlizenz in der Tasche ließ ihren Kameraden Philipp Glogg und Bernhard Bertrand lediglich in der bekannten Pflicht den Vortritt. In der Kür und in der unbekannt Pflicht zeigte Mirjam Rogger eine absolute Topleistung. In der Endabrechnung erreichte sie 3759 Punkte. Die junge Pilotin ist erst die zweite Frau in der Geschichte des Schweizer Segelkunstfluges, die sich Schweizer Meisterin nennen darf. 1997 gelang dieses Kunststück Susan Lütolf, ebenfalls in der Promotion.

Auf dem zweiten Rang klassierte sich Bernhard Bertrand (3583 Punkte). Er verwies Philipp Glogg (3279 Punkte) mit besseren Leistungen in der Kür und in der unbekannt Pflicht auf den dritten Platz. Bertrand wählte als Flugzeug den B-4, Glogg den selbstrestaurierten H 101 Salto. Auch in der Kategorie Promotion war der Wettbewerb aus bereits bekannten Gründen nach drei Durchgängen beendet.

Eine Blamage Zu Beginn der SKSM fehlten zwei Punktrichter. Deshalb konnte die Kategorie Elite erst am zweiten

Figurenbeschreibung:

- 1) 5/8-Loop negativ mit 1/2-Rolle 45° steigend
- 2) Vrille 1 Umdrehung positiv in negativ
- 3) Männchen vorwärts negativ in negativ
- 4) 1/2-Loop negativ
- 5) 45 Grad Sinkflug mit gerissener Rolle
- 6) Humpty-Bump mit 1/4-Rolle aufwärts
- 7) Renversement mit 1/4-Rolle aufwärts



- 8) Vierzeitenrolle
- 9) Rollenkreis 180 Grad mit zwei Rollen auswärts

► Tag den ersten Durchgang fliegen. Die Elitepiloten, darunter auch Manfred Echter, CIVA-Delegierter aus Deutschland, der aber für die Schweiz startete, übernahmen am ersten Tag die Punktrichterfunktion für die Kategorien Espoirs und Promotion. Wettbewerbsleiter Hansrudolf Frey war nicht fähig, sich rechtzeitig um die erforderlichen fünf Punktrichter zu bemühen, obwohl der Termin für die Segelkunstflug-SM schon seit einem Jahr feststand. Diese blamable Situation sorgte unter den Wettkampfteilnehmern nicht gerade für eine gute Stimmung.

Wo liegt Schänis?

Der Flugplatz Schänis liegt im Kanton St. Gallen, ungefähr in der Mitte zwischen dem Ostufer des Zürich- und dem Westufer des Walensees. Der Voralpine Flugplatz mit einer professionellen Segelflugschule, einem reichhaltigen Weiterbildungsprogramm und einer großzügigen Infrastruktur gehört der Alpinen Segelflugschule Schänis AG (ASSAG) und der Segelfluggruppe Lägern. Er ist ein idealer Ausgangspunkt für Streckenflüge in die Alpen, in den Schwarzwald und in den Jura. Die SG Lägern zählt rund 300 Mitglieder.

Die SAGA (Swiss Aerobatic Gliding Association) Dank hartnäckiger Bemühungen von Seiten der Segelkunstflugpioniere wurde 1975 die Swiss Aerobatic Gliding Association (SAGA) gegründet. Den größten Erfolg feierte die SAGA in ihrer ersten Generation, als Walter Martig 1989 auf einer Lo100 die WM-Kür-Silbermedaille gewann und das Schweizer-Team die Bronzemedaille nach Hause brachte.

Danach erlebte die SAGA im sportlichen und im finanziellen Bereich Höhen und Tiefen. Mit einer erfolgreich organisierten Segelkunstflug-SM in Bad Ragaz im Jahr 1995 verhalfen die neuen Vorstandsvorsitzenden Christian Schmid und Béatrice Gugelmann der SAGA wieder zu neuem Ansehen. Christian Schmid sorgte als Präsident der SAGA auch dafür, dass der Segelkunstflug wieder aus dem Stiefmütterchendalein erwachte. Er begeisterte die Kameraden nicht mit großen Worten, sondern vor allem mit seinen fliegerischen Leistungen für diese Elitesportart. Der vierfache Schweizer Meister setzte sich dafür ein, dass der Segelflugverband auch im Segelkunstflug einen Breitenförderungskurs (BFK 4) bewilligte. Dieser Kurs findet seit 1997 immer im März auf dem Flugplatz Locarno-Magadino (Kanton Tessin) statt. Die Teilnehmerzahl steigt jährlich an. Ein Beispiel der den BFK rechtfertigt: Die Espoirspiloten Markus Annaheim und Roman Schaub erlangten im Frühjahr 2003 im BFK in Locarno-Magadino ihre Segelkunstfluglizenz.

Bis 1997 hatte die SAGA kein eigenes Flugzeug. Mit der Beschaffung des MDM Fox wurde für die Förderer des Segelkunstfluges ein Traum verwirklicht. ●

Die Piloten, ihre Ränge an der SKSM und ihr Domizil

- | | |
|------------------|---|
| Elite | <ul style="list-style-type: none"> 1 Christian Schmid, Fehraltorf 2 Fredy Schneider, Ueken 3 Matthias Schlauffer, Buochs 4 Manfred Echter, Neuhausen a. Rheinfall 5 Guido Halter, Marbach 6 Stefan Heldstab, Malans 7 Friedrich Krieger, Arisdorf 8 Robert Grünenfelder, Eschen |
| Promotion | <ul style="list-style-type: none"> 1 Mirjam Rogger, Winterthur 2 Bernhard Bertrand, Lüchingen 3 Philipp Glogg, Füllinsdorf 4 Martin Götz, Elgg 5 Hanspeter Tinner, St. Gallenkappel, |
| Espoirs | <ul style="list-style-type: none"> 1 Markus Annaheim, Urdorf 2 Roman Schaub, Kappel 3 Hansrudolf Frey, Oberentfelden(x) |

Nachgefragt: Mirjam Roggers, Schweizer

Lucretia Hitz *Mirjam, weshalb hast du Fliegen gelernt?*

Mirjam Rogger Als ich mit elf Jahren zum ersten Mal in einem Flugzeug saß, änderte ich meinen Berufswunsch von Krankenschwester zu Flightattendent. In Winterthur wohnen wir gleich neben dem Segelflugplatz, und bald hatte ich als Mädchen den frechen Wunsch, selber ein Flugzeug zu fliegen.

LH *Bist du „erblich belastet“, was die Fliegerei betrifft?*

MR Nein, ich bin die einzige Fliegerin in meiner Familie!

LH *Weshalb hast du dich für den Segelkunstflug entschieden, und seit wann übst du diesen Sport aus? Wo hast du das Segelkunstflug-Brevet gemacht?*

MR Ich besuchte im Frühling 2001 den Breitenförderungskurs des Segelflugverbandes der Schweiz in Locarno-Magadino. Ich hatte mich angemeldet, um eine größere Sicherheit in verschiedenen Fluglagen zu gewinnen – sozusagen ein „Flugzeug-Schleuderkurs“. Dabei hat mich das Kunstflugfieber gepackt. Ich habe anschließend mit Philippe Kuchler, Fluglehrer bei der SAGA, die Grundausbildung in Winterthur abgeschlossen. Von Christian Schmid wurde ich im Frühling 2002 im höheren Segelkunstflug ausgebildet.

LH *Weshalb hast du dich für den Segelkunstflugwettbewerb und nicht für den Streckenflugwettbewerb entschieden? Du warst ja in Schupfart auch einmal in einer Junioren Schweizer-Meisterschaft für Streckensegelflieger dabei.*

MR Beim Segelkunstflugwettbewerb fliegt einer nach dem anderen. Man hat Zeit, die Konkurrenten zu beobachten und von den erfahrenen Elite-Piloten zu lernen. Der Rummel am Start, das Pulkfliegen und nächtliche Rückholübungen fallen hier weg.

LH *Motorflug – Segelflug – kannst du mir kurz erklären, weshalb du beide Sportarten erlernt hast.*

MR Der Segelflug ist für mich die ursprünglichste Art des Fliegens. Mit dem Motorfliegen habe ich den Grundstein für meine weitere Ausbildung gelegt. Dies ermöglicht mir heute, als Fluglehrerin, Schlepppilotin oder Co-Pilotin auf dem Business Jet in der Luft zu sein.

LH *Welches war dein schönstes fliegerisches Erlebnis, oder High-Light?*

MR Wenn ich mein Flugbuch durchblättere, kann ich mich nicht für einen „schönsten Flug“ entscheiden. Die ersten Segelflüge in den Berner Alpen von St. Stephan aus, die Auslandflüge während der Berufspilotenausbildung, meine ersten Landungen auf der Gulfstream 200, ein Flug mit einem Schüler in der Abendsonne über dem Bielersee ... das sind High-Lights.

Text und Fotos: Lucretia Hitz, Robert Grünenfelder

Kunstflugmeisterin Kategorie Promotion

LH Du bist erst die zweite Frau, die sich Segelkunstflug Schweizer Meisterin nennen kann. Hast du das gewusst?

MR Ja, leider gibt es viel zu wenig Segelfliegerinnen in der Schweiz und besonders im Segelkunstflug. Dabei ist das auch für eine Frau eine sehr schöne Sportart. Da sich der Kunstflug hauptsächlich „zwischen den Ohren des Piloten“ abspielt, sind taktisches Überlegen, Konzentration und Vorausdenken gefragt – und nicht Muskelkraft und Schwergewicht.

LH Bist du mit Medaillenhoffnungen nach Schänis gegangen?

MR Mein Ziel war „nicht Letzte zu werden“. Als ich allerdings nach der bekannten Pflicht trotz einem Richtungsfehler in einer senkrechten Viertelrolle auf dem dritten Rang landete, hat mich schon ein bisschen der Ehrgeiz gepackt.

LH Wie oft trainierst du Segelkunstflug?

MR Ich würde lieber etwas mehr Zeit dem Segelkunstflug widmen. Allerdings kann man mit mentalem Training und aufmerksamem Beobachten und Zuhören bei den „Cracks“ viel profitieren.

Besonders von Christian Schmid habe ich viele Tipps und Unterstützung erhalten.

LH Wie viel Zeit hast du, um mit dem Diamant einfach für dich frei zu fliegen. Ist euer Diamant kunstflugtauglich?

MR Unser Diamant wäre für Grundfiguren zugelassen, allerdings nur wenn wir ihn ohne die nachträglich gebauten Winglets fliegen würden. Ich habe diese Saison leider nur einen längeren Flug damit gemacht, der in einer schönen grünen Wiese endete. Die restliche Zeit auf dem Segelflugplatz verbrachte ich vorne im Schleppflugzeug.

LH Wirst du nun in die Kategorie Elite wechseln oder in der Promotion bleiben und im nächsten Jahr versuchen, den Titel zu verteidigen?

MR Im Moment erscheint mir die Elite noch einen Schritt zu weit entfernt. Allerdings habe ich am Anfang der Saison auch noch nicht damit gerechnet, im Herbst Schweizer Meisterin in der Promotion zu werden. Ich habe jetzt ein Jahr Zeit, um zu trainieren. Ich werde mich im nächsten Sommer entscheiden.

LH Würdest du von den Kameraden akzeptiert, oder als Rivalin betrachtet?

MR Als Fliegerin wird man von den männlichen Kollegen immer besonders kritisch beobachtet. Erbrachte Leistungen werden bewundernd anerkannt, allerdings lenkt man als Frau auch sofort ein besonderes Interesse auf sich, wenn

einmal etwas nicht wie geplant gelingt.

LH Welchen Wunsch hast du in Bezug auf deine fliegerische Laufbahn und für deine segelfliegerische Karriere?

MR Von einer Glücksfee würde ich mir wünschen, dass ich in dreissig Jahren als Kommandantin auf einer Falcon 7X pensioniert werde. Die Business-Fliegerei fasziniert mich, weil hier von Flugplanung, Catering, Koordination auf der Destination, Betreuung der Fluggäste bis zum Hangarieren alles zum eigentlichen Fliegen dazukommt. Heute bin ich im sonnigen Sizilien, morgen schon zwischen modernen Glashäusern in Rotterdam, und der weitere Verlauf wird kurzfristig entschieden. Fliegen zu dürfen ist ein Privileg und ich hoffe, dass es mir noch lange erhalten bleibt und dass ich als Fluglehrerin möglichst viel davon an andere Flugbegeisterte weitergeben kann.

LH Wo hast du die Berufspilotenausbildung gemacht?

MR Mit sechzehn Jahren begann ich die Ausbildung im Segelflug, die ich während der Gymnasialzeit mit dem Erteilen von Nachhilfeunterricht finanzierte. Später erlaubte mir mein Gehalt als Zollbeamtin die Weiterführung meiner fliegerischen Ausbildung in Grenchen bei Maxim Air und in Zürich.

LH Nun noch eine Frage zum Thema Sicherheit: Was unternimmst du selbst, um dem Zitat „Safety First“ gerecht zu werden? Was sollte deiner Meinung nach noch mehr gefördert werden?

Wichtig ist es, dass man seine eigenen Grenzen und die der Technik kennt und diese konsequent respektiert. In der Gruppe sollte ein Mitglied, das einen Entscheid auf die sichere Seite trifft, unterstützt werden. Der Segelflugpilot, der am schnellsten und am weitesten geflogen ist, ist nicht unbedingt der bessere Pilot als derjenige, der umgekehrt hat, als es knapp wurde. Ein Motorflugpilot, der einen „go-around“ fliegt, ist nicht ein schlechterer Pilot als derjenige, der die Maschine im ersten Anlauf auf den Boden knallt.

LH Welche Flugzeugtypen bevorzugst du?

MR Mein liebstes Segelflugzeug ist natürlich mein Diamant 18WL, Baujahr 1968. Beim Kunstflug bevorzuge ich den MDM-Fox der SAGA. Mein liebster Business Jet ist die topausgerüstete Citation CJ1, auf der ich von Grenchen aus als Co-Pilotin fliege. Ein Traum von mir ist es, einmal mit der Mustang Double Trouble II zu fliegen.

LH Mirjam, herzlichen Dank, das du dir trotz des immensen beruflichen Engagements für dieses Interview Zeit genommen hast. Für die Zukunft wünsche ich dir viel Glück!

Mirjam Roggen,

Winterthur, geboren am 5. Februar

1977 ist die amtierende Schweizer

Segelkunstflug

Meisterin in der

Kategorie Promo-

tion. Sie ist Mitglied

der SAGA, der SG

Winterthur und als

Aktuarin in der Ver-

einigung der

Schweizer Segelflie-

gerinnen.

Das Interview führte Lucretia Hitz