


# Reif für die Insel

Im Segelflugzeug nach Korsika und zurück

 **Text** Katharina Diehn

 **Fotos** Yves Gerster

In einer Welt, in der alle Wege geebnet und beschriftet scheinen, trifft man selten wahre Pioniere. Dennoch gibt es jene, die neue Pfade finden, manchmal jenseits aller Vorstellungskraft. Der Schweizer Yves Gerster gehört mit seinem beeindruckenden Korsika-Flug im März in jedem Fall dazu.

Der französische Pilot Jean Vuillemot war 1974 der erste, der einen Segelflug von Kontinentaleuropa aus übers Mittelmeer nach Korsika absolvierte, mit einem Nimbus 2. „Vom Wind der Provence herübergeweht, landete er in Korsika“, berichteten die Nachrichten damals. In seinen Memoiren schrieb Vuillemot dazu begeistert: „Es klang, als ob ich das alles nur zufällig gemacht hätte“, und erzählte selbst von den Herausforderungen dieses Fluges, mit dem sich für ihn ein Lebenstraum erfüllte.

Ein halbes Jahrhundert später legen drei wagemutige Piloten den Traum Vuillemots neu auf. Mit einer erneuten Querung des Mittelmeers nach Italien und einer Rückkehr zum südfranzösischen Startplatz verbinden sie das Abenteuer mit der sportlichen Leistung einer Dreiecksstrecke. Die Pioniere der Neuauflage sind Baptiste Innocent, Thomas Puthod und Yves Gerster. Innocent erarbeitet sich eine Route, die ein FAI-Dreieck über Korsika, Italien und Südfrankreich spannt, die er am 25. Mai 2021 erfolgreich absolviert. Allerdings findet diese außerordentliche Leistung seinerzeit vergleichsweise wenig Aufmerksamkeit, da ihm die geforderte Startüberhöhung von 1000 Metern bei der Ankunft fehlt. Auch Thomas Puthod reizt der Sprung übers Meer, und er springt im Mai 2023 sogar noch etwas weiter, bis nach Sardinien. Am Ende stehen bei ihm 1487 Kilometer auf dem Logger.

Neue Technologien im Cockpit ermöglichen das Abrufen von Radarbildern und der Position anderer Flugzeuge in Echtzeit. Online-Plattformen wie weglide und Online-Contest



Jean Vuillemot flog 1974 in einem Nimbus 2 von Südfrankreich nach Korsika.

bieten die Möglichkeit, sich die Flüge anderer Piloten genau anzuschauen und so von ihnen zu lernen. Die Flugrouten der Locals können studiert und miteinander verbunden werden, um besonders große Strecken zu konstruieren. Viele erfolgreiche Streckenflieger nennen die Einsicht in vergangene Flüge gar als wichtigste Vorbereitung auf einen Rekordversuch. Beim „Höher, schneller, weiter“ des Segelfluges geht es allerdings nicht mehr nur darum, einen numerisch quantifizierbaren Rekord aufzustellen. Diese Disziplin ist bereits weit ausgereizt. Klaus Ohlmann knackte im vergangenen Jahr die 2000-Kilometer-Marke in Europa. Den bis heute gültigen Weltrekord hat er bereits 2003 in den Anden aufgestellt: 3009 Kilometer! Ob sich diese Strecken angesichts festgelegter Regeln noch wesentlich vergrößern lassen, bleibt abzuwarten. Jüngst eröffnete Gordon Boettger mit seinen Nachtflügen neue Optionen, die aber wohl nur absoluten Experten mit entsprechender Qualifikation und Ausrüstung vorbehalten bleiben. Wegen der genauen Wettervorhersagen und der Möglichkeit, Flüge anderer Piloten einzusehen, ist die Routenwahl oft keine große Überraschung. Inzwischen sind die meisten „Rennstrecken“ bekannt, sie müssen nur noch geschickt miteinander verknüpft werden. Mit einem modernen Hochleistungsflugzeug samt Hilfstriebwerk kann man die „Verbindungsstellen“ vorab ohne großes Ri-

siko erkunden. Verfolgt man über Jahre hinweg die großen Streckenflieger in Europa, scheint es, als seien die Wanderwege durch die Luft ausgekundschaftet. Aber der Weg nach Korsika und Italien ist eine Ausnahme.

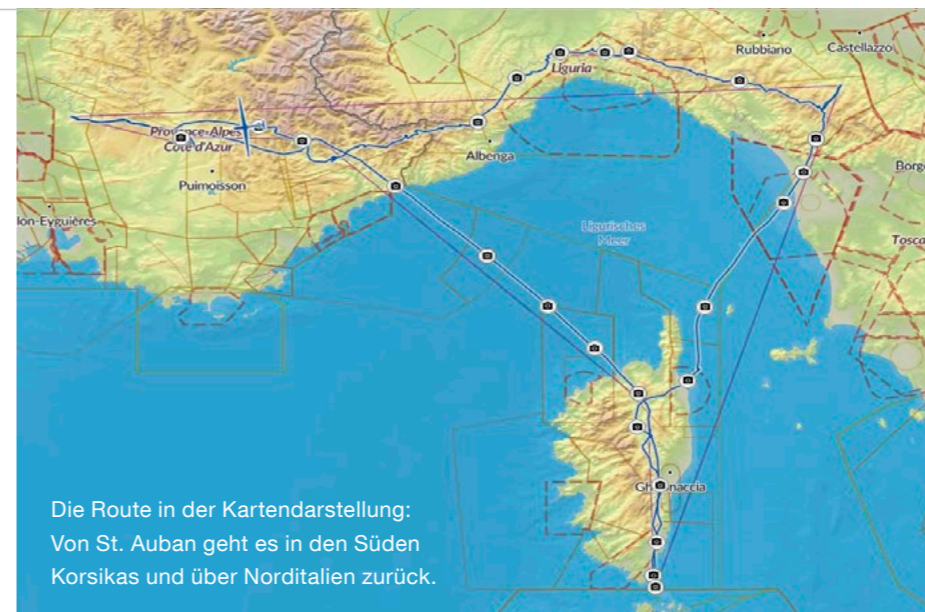
### Mit dem Mistral im Rücken

Am 24. März dieses Jahres gelingt dem Schweizer Piloten Yves Gerster die Strecke als Dreiecksflug. Es ist sein zweiter Versuch, bei dem er sogar einen Dreiecks-Streckenrekord aufstellt. Den ersten Korsika-Überflug unternahm er bereits im Oktober 2023. Obwohl der Flug für ihn auf dem Flugplatz von Alessandria in der Po-Ebene endete, war er begeistert und kommentierte auf der Plattform weglide „Dreams do come true. Finally, I got to test this route.“ Kaum ein halbes Jahr später übertrifft er sich selbst. Im Gespräch erzählt Yves von einem außerordentlichen Flug, seiner Vorbereitung und der Begeisterung, neue Wege zu gehen.

Gerster hat wie viele erfolgreiche Segelflieger schon als Jugendlicher mit seinem Hobby angefangen. Seine fliegerische Heimat ist Courtelary in der Schweiz. Der Streckenflug hat ihn schon immer fasziniert. „Da ist immer noch ein bisschen mehr möglich, und das wollte ich unbedingt ausprobieren“, sagt er. Nach seinem Studium arbeitete er zunächst beim Flugzeughersteller Pilatus, wechselte aber schließlich, um mehr Zeit fürs Segelflie-

gen zu haben. 2019 gründete er die Swiss Sailplanes GmbH, verchartert und vertreibt Segelflugzeuge von Jonker Sailplanes als Nebenbeschäftigung. Auf die Frage nach seinem Lieblingsflugzeug sagt er: „Immer das, was zur Verfügung steht. Als ich erstmalig eine DG-400 nutzen konnte, war das ein Leistungssprung für mich. Jetzt habe ich mit JS1 und JS3 noch bessere Möglichkeiten.“ Für den Flug nach Korsika eigne sich die JS1 besonders, meint er, aber die JS3 RES wäre auch eine gute Wahl, insbesondere aufgrund der höheren Akkukapazität für die Avionik. Abenteuerliche Streckenflüge über unbekanntem Gegend reizen ihn. „Ursprünglich hatte ich nur vor, einmal nach Korsika zu fliegen und eine Landung auf der Insel in Kauf zu nehmen“, erklärt er. Seine Recherche ergab jedoch, dass eine Rückreise einen zu großen logistischen Aufwand bedeutete. So beschäftigte er sich auch mit den Möglichkeiten des Rückflugs. Inzwischen ist er der Meinung, auch mit einem deutlich schlechteren Flugzeug sei die Strecke zu schaffen. Das Wetter, nicht die Leistung des Flugzeuges sei der entscheidende Faktor für den Erfolg dieser Strecke, erläutert Gerster und fügt hinzu: „Vielleicht würde man es sogar mit einem 15-Meter-Flugzeug schaffen.“

Am 24. März weht ein kräftiger Mistral, der Richtung Süden auf West dreht. Dass sich die Wetterlage eignen würde, steht erst am Vortag fest. Gerster schaut sich zunächst die Windvorhersage an, um herauszufinden, ob es Leewellen geben könnte. Anschließend geht er die Wetterberichte durch und nutzt dabei fast jedes verfügbare Programm. Die Vorher-



Die Route in der Kartendarstellung: Von St. Auban geht es in den Süden Korsikas und über Norditalien zurück.

sage von Skysight hat für ihn aufgrund der akkuraten Wellen- und Konvergenzvorhersage besonderes Gewicht. Starkwind ist Voraussetzung für die Strecke nach Korsika. Dabei muss er sowohl in den südfranzösischen Alpen als auch über Korsika Wellenaufwinde generieren. Mehrfach im Jahr kommt diese Wetterlage vor. Für die zweite Hälfte der Strecke muss Thermik oder Konvergenz bestehen, um das Apennin-Gebirge und die Po-Ebene zu passieren. Wichtig ist zudem, dass der ganze Tag fliegbar ist.

Während seine Kameraden den Tag zum Fliegen in den Alpen nutzen, brütet Gerster über seiner Vorbereitung. Ein solcher Flug ist ein Großprojekt. Er skizziert das Vorhaben; NOTAMs, Flugplan und weitere Dokumente werden vorbereitet. „Jede einzelne Frage, die ich mir im Flug stellen könnte, möchte ich schon vorab beantwortet haben, sodass ich mich vollkommen aufs Fliegen konzentrieren kann.“ Seine ausführliche Wetteranalyse ergänzt er durch ein Task-File, in das er Dutzende von Wendepunkten einprogrammiert hat. Diese entsprechen Orten besonders ausgeprägter Leewellen. So weiß er auch ohne Handyempfang, wo sich die vorhergesagten Wellengebiete befinden. Er analysiert und dokumentiert potenzielle Landefelder und Anflugrichtungen, zieht selbst Strände dafür in Betracht. Das Gebiet, das er durchfliegen möchte, ist von kontrollierten Lufträumen durchzogen. Er muss genau wissen, wann er welche Frequenzen rastet und welche Informationen er den Lotsen durchgibt. Ein hoher Abflug garantiert eine Ankunft in Korsika. Dennoch: Über offenes Meer zu fliegen erfordert besondere Vorüberlegungen. Wo liegt der kritische Punkt, an dem

ein Umdrehen nicht mehr möglich ist? Was sind die Mindesthöhen, um zum nächsten Wendepunkt abzufliegen? Was ist der Plan bei einem technischen Versagen, beispielsweise unkontrolliert ausfahrenden Bremsklappen? Wie schnell kann das Flugzeug Höhe abbauen im Fall eines Ausfalls der Sauerstoffanlage? Einen Tag benötigt er, um sich vorzubereiten. Allerdings hatte er zuvor schon Dutzende Stunden an der Planung für den ersten Flug nach Korsika gearbeitet.

### Ab auf die Insel

Wellenflüge sind nichts für Langschläfer. Um 05:20 UTC steigt Gerster mit der JS1C in die Welle am Lure, querab seines Startplatzes St. Auban ein, wo er in kurzer Zeit auf etwa 6000 Meter kommt. Knapp eine Stunde später ist er bereits an der Küste und schießt ein letztes Foto vom Festland. Er lässt die Sicherheit hinter sich und weiß noch nicht, was der gerade anbrechende Tag bringen wird. Doch ist Gerster nicht so angespannt wie beim ersten Mal. Im Gegenteil. „Trotz der weiten Strecke über das Meer ist es der entspannteste Teil des Fluges. Geradeausfliegen mit Rückenwind eben. Dass ich keinen Handyempfang hatte, war ein Bonus. Digital Detox, sozusagen.“

Die einzige Schwierigkeit ist, dem Kurs zu folgen. Bei dem kräftigen Wind muss er ungewohnt stark vorhalten. Die Umrisse von Korsika kann man zwar erahnen, sie zeichnen sich aber erst bei geringerer Distanz deutlicher am Horizont ab. In einer komfortablen Höhe von 3000 Metern erreicht Gerster die Insel und sortiert sich querab des Flugplatzes Corte ins hiesige Wellensystem ein. Dieses nutzt er, um ganz in den Süden der Insel zu fliegen, wo er

seinen ersten Wendepunkt gesetzt hat. Eine Routenwahl bis nach Sardinien wäre auch möglich. Aber Gerster hat sich ganz bewusst entschieden, innerhalb des von Marseille kontrollierten Luftraums zu bleiben. Ein Wechsel zu einem anderen Luftraum birgt Risiken. Ein einsamer Segelflieger, der nicht einmal der Anweisung folgen kann, die Höhe zu halten, möchte durch kontrollierten Luftraum gelotst werden, das ist nicht selbstverständlich. Aber bislang läuft es. Die Marseiller haben Verständnis für die Segelfliegerei und machen möglich, was geht. Dazu trägt sicher auch Gersters rigorose Funkdisziplin bei. Trotz kontinuierlicher Höhen- und Kursänderungen, die im Segelflug notwendig sind, kommuniziert er den Lotsen, zu welchem Zeitpunkt er sich an welchem Ort befindet, und nutzt dafür die gleichen Techniken wie IFR-Flieger. „Controller-Psychologie“, nennt er es. Die gute Vorbereitung zahlt sich aus. Zu verwirrenden Momenten kommt es dennoch. Als er von italienischen Lotsen angewiesen wird, seine Flughöhe zu halten, muss er erklären, das sei nicht möglich. „This is a very unusual flight for us“, räumt ATC ein. „I understand. It’s a very unusual flight for me, too“, erwidert der Pilot entwaffnend ehrlich.

Der zweite Streckenabschnitt über den Ozean ist kürzer, aber anspruchsvoller. Gerster hat nicht wie zuvor Rückenwind und muss sich bemühen, tragende Linien zu finden, um nicht zu tief über dem Apennin anzukommen. Um 10:30 UTC erreicht Gerster die Berge, querab des Flugplatzes Pavullo. Hier fliegt er das erste Mal seit dem Start Kreise, um zu steigen. Ein Abstecher ins Gelände westlich des Kamms ist notwendig, um den deklarierten Wendepunkt zu erreichen. Die Wendepunkte hat er oft hin- und hergeschoben, um eine Strecke nach FAI-Richtlinien ausschreiben zu können. Orografisch wäre die Wende auf dem Gebirgskamm optimal, das wiederum ergäbe kein gültiges Dreieck. Anschließend arbeitet sich der Pilot den Apennin entlang nach Norden vor, wo eine ausgeprägte Konvergenzlinie den Weg bereitet. Es bietet sich ein Anblick von Bergen, Meer und strahlend blauem Himmel. Der spektakulärste Teil des Fluges mag absolviert sein, der schwierigste Teil aber liegt jetzt vor ihm. Die Po-Ebene, der Bereich um Genua und das ansteigende Gelände der Alpen gelten als besonders knifflig. Diese Bereiche werden von lokalen Piloten meist gemieden. Bei seinem letzten Versuch dieser Art



Der Einstieg in die Welle gelingt Gerster direkt am Lure-Massiv.



Der frühe Vogel fliegt übers Meer. Start kurz nach fünf Uhr morgens.



Von Korsika aus nimmt Yves Gerster Kurs auf Italien.



landete Gerster in Alessandria inmitten der flachen Ebene. Damals war sein Startplatz Aosta. Diesmal kann er sich weiter südlich halten und westlich von Genua wieder ins Gebirge einfliegen. „Es wird oft gesagt, bei Genua wäre das Wetter schlecht. Aber als ich dort war, haben sich immer wieder Wolkenketten gebildet, denen ich einfach gefolgt bin. Das hat funktioniert und auch den sonst komplizierten Einstieg von Osten in die Alpen ermöglicht. Es hat sicherlich geholfen, dass ich zur besten Tageszeit dort war“, analysiert der Pilot die Passage.

Der letzte Wendepunkt liegt am Mont Ventoux. Gerster hat ihn gewählt, weil es

ihm erlaubt, einen wesentlichen Teil der Strecke im Hangaufwind zu fliegen. Um 16:15 Uhr ist er am Lure, wo er am Morgen in die erste Welle eingestiegen ist, und kurz darauf landet er wieder in St. Auban. Seine Kameraden, die den Flugtag in den Alpen nutzen, sind noch lange nicht zurück.

### *Im Hangaufwind nach Hause*

Seine frühe Rückkehr lässt mehrere Schlüsse zu: Es war ein verdammt guter Tag. Gerster ist nahezu optimal geflogen. Und es wäre noch mehr möglich gewesen. Realistisch betrachtet mindestens 200 Kilometer mehr. „Ich habe die Zeiteinteilung konser-

vativ vorgenommen. Aber dass ich so schnell wieder da war, hat mich auch gewundert“, räumt er ein und fügt hinzu: „Die frühe Landung war praktisch, denn so konnte ich am selben Abend noch die Heimreise nach Bern antreten.“ Es liegt eine absurde Komik in der Tatsache, dass ein Ausnahmepilot nach einem solchen Flug in einer pünktlichen Heimfahrt einen Benefit sieht, anstatt sich über die verschenkten Kilometer zu ärgern.

Mit seinem Ritt übers Meer hat Yves Gerster ein Tor aufgestoßen. Er wird weiterhin die Flüge anderer Piloten und das Wetter studieren und neue Herausforderungen auf anderen, noch spannenderen Routen suchen. Dabei sieht er die Dreiecksstrecke über Korsika eher als eine einfacher zu fliegende. Inspiration holt er sich von Piloten wie Klaus Ohlmann, Baptiste Innocent und Thomas Puthod. Hätte er die Wahl zwischen einem Flug in unbekanntem Terrain und der Optimierung einer bekannten Strecke, würde er sich zumeist für die explorative Option entscheiden, sagt er. „Im Wettbewerb hingegen muss ich mich immer daran erinnern, dass hier ein anderer Modus herrscht.“

Nach Korsika fliegt er bestimmt wieder, ist er überzeugt. Sein Vorgänger Vuillemot hatte seinerzeit ein Rettungsboot mitgenommen. Gerster hat sich zumindest eine Schwimmweste besorgt. ae



Yves Gerster ist ein besonnener Pilot, der sich akribisch auf Flüge vorbereitet.

In den Alpen ist der spannende Teil übers Meer bereits geschafft.

