



UNTER MEISTERLICHER
Anleitung lernen die Kursteilnehmer, wie man die Rallyeteilnahme vorbereitet und durchführt. Die Präzision bei Ziellandungen allerdings muss sich jeder Pilot selbst erarbeiten.

RALLYEFLIEGEN FÜR EINSTEIGER

Präzision und Teamgeist

Dänemark, England und Spanien sind schöne Flugziele. Aber die Flüge dorthin kosten neben Geld auch viel Zeit am Stück und sind über große Distanzen wetterabhängig. Wer trotzdem fliegerisch mehr als „Kaffeeflüge“ in die nahe Umgebung machen möchte, sollte Rallyefliegen probieren.

Wie viel Zeit braucht ihr denn noch?“, fragt Werner Lindner. Gute Frage. Zeit – das ist so ein verflixter Faktor, von dem es hinten und vorne zu wenig gibt. Denn es ist vergleichsweise einfach, Checkpunkte oder einen Flugplatz im Sichtflug zu finden, wenn man sich in Ruhe in der Luft umsehen kann. Und erst recht mit GPS-Navigation. Aber das alles zählt hier nicht.

Und dabei sind wir noch am Boden bei der Flugvorbereitung im D-Kader Rallye-Training in Mainz-Finthen. D-Kader hört sich gut an, allerdings ist D die unterste Anfängerkategorie. So hatten wir uns das zumindest vorgestellt. Rings um uns an den Tischen sitzt jedoch auch die deutsche Elite im Präzisionsflug, die in den bundesweit veranstalteten

Wettbewerben ganz vorne mitmisch. Diese Teams nützen das hessische Trainingswochenende als Saisonanstieg, um sich wieder warm zu fliegen.

Von den Besten zu lernen kann nie schaden. Und so sind auch die beiden Vortragenden gute Bekannte im weltweiten Rallyebusiness. Die mehrfachen Weltmeisterschaftsteilnehmer Arnold Grubek, Tower- und Approach-Lotse in Frankfurt, und Veranstalter Werner Lindner, Motorflugreferent des Hessischen Luftfahrtbundes, haben auch hier zu Lande schon jede Menge Pokale eingeheimst.

„Vortrag“ allerdings ist fast zu viel der Ehre. Eher ist es ein Gleich-ins-kalte-Wasser-gestoßen-Werden. Geduldig zeigen die beiden uns und den anderen

Einsteigerteams, was wir am Schreibtisch mit den Blättern des ersten Trainingsdurchganges anfangen sollen. Klebezettel, Schere und Papierstreifen sieht man als gemeiner Pilot eher als Kindergartenutensilien denn als Cockpitausstattung an. Und doch zählt das hier bei den Rallyefliegern zur Grundausrüstung.

Denn statt: „Fliege von Hangellar nach Egelsbach“ heißt hier die Aufgabe etwa: Der Startpunkt ist: weiße Straße über Bach, 080 Grad von Langenlonsheim, 058 Grad nach Mainz. Oder ein Checkpunkt ist definiert als Ruine, 532 Grad von Sobernheim und 8,8 Kilometer von Nannhausen. Fies ist, dass Kurse und Kilometer von oder zu Orten sein können und dass das in der Hektik der Vorbereitung schon mal durcheinander kommt.

Rallye-Angebot

Alle Rallyeterminde und ihre Anmeldefristen stehen ab Anfang des Jahres auf der Seite der aktivsten Rallyegruppe im DAeC: des Hessischen Luftsportbundes www.hlb-info.de/sportreferate/motorflug. Sie sind natürlich auch im Termin-Service des **aerokurier** zu finden.

Ungewohnt sind auch die zu verwendenden Straßenkarten (Maßstab 1: 200 000) statt der gewohnten ICAO-Karte mit 1: 500 000. Üblicherweise steht in der Ausschreibung zum Wettbewerb, welche Karten man sich besorgen muss oder ob sie vom Veranstalter gestellt werden. Bei der Anmeldung gibt man auch die Fluggeschwindigkeit an – je langsamer, umso leichter ist die Suche. Mit ihr berechnen die Veranstalter dann die geforderten Überflugzeiten der Checkpunkte.

Papierstreifen für jede Geschwindigkeit

Nur ist mit den angegebenen 80 Knoten noch nicht alles erledigt. Denn in der Realität gibt es Wind, und so haben die Profis selbst erstellte Papierstreifen mit Markierungen für alle möglichen Geschwindigkeiten über Grund, je nach Rücken- oder Gegenwind. Ab 15 Knoten Wind muss die TAS so angepasst werden, dass als Geschwindigkeit über Grund wieder der angegebene Wettbewerbswert herauskommt.

Mit den Papierstreifen werden die Kurslinien zwischen den Checkpunkten auf der Karte unterteilt: Jede Minute ein Strich. Das erleichtert es, später die Überflugzeiten an den Checkpunkten einzuhalten und auch die Position der gefundenen Bilder im Flug einzutragen. Denn sofort nach der Landung wird



Das richtige Arbeitsmaterial

Das sollten Sie als Teilnehmer dabei haben: kleine, gelbe Klebezettel, um bereits gefundene Bilder während des Wettbewerbsfluges abzudecken, doppelseitiges Klebeband, um die Seiten mit den Aufgaben/Bildern im Cockpit zu positionieren, Schere und Tesa, Generalkarten, wenn nicht vom Veranstalter gestellt, verschiedenfarbige, dicke Filzschreiber für das Einzeichnen der Strecke auf

der Karte mit Zeitstrichen, Notizpapier fürs Ausarbeiten der Strecke, Lupe, um in Ruhe Kirchtürme und ähnliche Spezialitäten auf den Bildern anzusehen, Navigationsbesteck, das hilft, die Kurse schnell einzutragen, Papierstreifenlineale mit Unterteilungen für unterschiedliche Geschwindigkeiten über Grund, Taschenrechner, Funkuhr mit Sekundenzeiger, am besten am Panel montiert.

der Wettbewerbsbogen eingesammelt – zum Eintragen bleibt keine Zeit.

Sowohl für die Suchbilder (meist sechs bis acht je DIN-A4-Blatt) als auch für die Checkpunktbilder ist der Copilot verantwortlich. Checkbilder werden nicht memoriert, dafür aber die

Suchbilder umso eifriger. Am besten durch genaues Ansehen mit der Lupe, um auch noch die Details auf den nicht immer gestochenen scharfen Bildern zu erkennen.

Zeit ist der wesentliche Faktor. Allerdings geht es nicht um eine möglichst hohe Geschwindigkeit

während des Wettbewerbes, sondern um effektive Ausnutzung der Zeit und deren exakte Einhaltung. Mit unbegrenzter Zeit sollte jeder Pilot die navigatorischen und die Suchaufgaben bewältigen können. Die Kunst liegt vielmehr darin, unter Zeitdruck in engem Zeitrahmen und auf

Sekunden genau die Lösung zu finden – und nebenbei noch sicher zu fliegen und den Luftraum im Auge zu behalten.

Zum optimalen Cockpitmanagement haben die Profis natürlich Tipps: Damit Kugelschreiber nicht während des Fluges Beine kriegen, hängt man sie sich am besten an einer Kordel um den Hals oder sorgt für genügend Nachschub. Das DIN-A4-Blatt zum Eintragen der gefundenen Bilder und der Checkpunkte hat der Co am besten auf einem Kniebrett. Die Klebeblättchen sollten schnell griffbereit sein und einen angestammten Platz haben. Egal, ob beim Start die Sonne lacht oder die dicken Wolkenschichten über dem Flugweg hängen – die Sonnenbrille sollte griffbereit sein. Im Prinzip gilt hier nichts anderes als bei einem normalen Flug – nur sollte jede Aktion, die nicht dem Fliegen, Navigieren oder Bildersuchen dient, möglichst wenig Zeit in Anspruch nehmen.


Vordenken in Hinsicht auf alle

Eventualitäten und ein aufgeräumtes Cockpit sind noch mehr gefragt als sonst. Und: fast egal wie groß der Co ist, die meisten sitzen auf dicken Kissen und thronen fast unter der Decke, um möglichst gute Sicht nach draußen und unten zu haben.

Falls beide im Team Piloten sind, sollte gleich derjenige zum Veranstaltungsort fliegen, der auch den Wettbewerb fliegt. Vor allem bei Eintagsveranstaltungen. Das gibt dem Piloten gleich die Chance, sich einzufliegen und eine Ziellandung unter Platzbedingungen zu üben. Meist ist in einem eingespielten Team klar, wer links fliegt und die Ziellandung perfekt hinlegt und wer rechts alle Bilder findet. Es soll aber auch (junge) Teams geben, die die Positionen für jeden Wettbewerb wechseln.

Crew-Koordination ist ein nicht zu unterschätzender Faktor. Auch die besten Teams geben hinter vorgehaltener Hand zu, dass es Jahre gedauert hat, bis sich ihre Zusammenarbeit eingespielt hat. Wie die nun abläuft, dafür gibt es kein Geheimrezept. Während bei einem Pärchen der Pilot ständig plappert und kontinuierlich sagt, wo genau der Kurs verläuft, haben andere als Erfolgsrezept die komplett getrennte Aufgabenteilung, bei der kaum ein Wort im Cockpit fällt. Wichtig ist, dass die Aufgabenteilung vorher beiden bekannt ist und dass, solange nicht die optimale Crew-Koordination erreicht ist, man einfach weiterprobiert und Faktoren ändert, bis sie zur Zufriedenheit aller funktioniert.

Zumindest anfangs machen Wettbewerbsflüge – auch wenn die Chemie im Cockpit stimmt – ganz schön müde. Den Tag danach noch freizunehmen ist eine gute Idee.

„Kaffeeflüge“ in die nahe Umgebung sind nicht so unser Ding. Mehr Sinn sollte die Privatfliegerei schon haben. Und wenn sie beiträgt, durch Übung und Perfektion der Fähigkeiten das eigene Fliegen sicherer zu machen, dann umso besser. Rallyefliegen bietet all das und macht zudem noch mächtig Spaß. 

Fotos: Holland-Moritz (1), ae-Dokumentation

Helga Kleisny