

## Herausforderung Präzisionsflug

Ende April 2013 wurde von der *Precision Flying Association Switzerland* ([www.pfa.ch](http://www.pfa.ch)) in Donaueschingen (EDTD) ein Training im Präzisionsflug und Air Navigation Race durchgeführt. Eine Herausforderung, die wir jedem Piloten zu Trainingszwecken bestens empfehlen können.

Als ordentlich erfahrene VFR-Piloten nahmen wir an diesem Event teil. Der professionelle Einführungskurs liess uns schnell erkennen, dass unsere Ausbildung schon eine Weile her ist. GPS Programmierung, dem Magenta-Strich folgen und alle notwendigen Berechnungen auf dem iPad durchführen und abspeichern – Fehlanzeige!

Den Navigationsflugplan sekundengenau berechnen, von Hand selbstverständlich, respektive mit der Rechnerscheibe, war angesagt. Auf der Landkarte im Massstab 1:200'000 das Routing einzeichnen, die Headings unter Berücksichtigung von Windstärke und Einfallswinkel für jedes Leg berechnen war die erste Aufgabe. Wie läuft das jetzt genau schon wieder mit dem WCA? Danach die Sollzeiten der einzelnen Legs berechnen, mit der 70kt Rechenscheibe, da unsere Sollvorgabe bei 70kt TAS liegt. Letztlich noch die daraus resultierenden Sollzeiten der Legs in die Karte übertragen, im 30 Sekunden Takt, mittels Minutenmassstäben. Diese stehen im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50kt und 120kt TAS im Intervall eines halben Knoten zur Verfügung. (das sind dann immerhin 140 verschiedene Minutenmassstäbe).

Ab ins Cockpit. Auf die Minute exakt starten, genau in der richtigen Minute durch das Gate fliegen um den GPS Logger zu aktivieren und dann den Startpunkt finden und zur korrekten Zeit überfliegen. Nun den Kurs exakt (innerhalb einer Korridorbreite von 1.0 NM) möglichst sauber und sekundengenau abfliegen. Wären da wenigstens „einfache“ Wendepunkte definiert worden, wie z.B. Autobahnkreuze, Seeufer, Bahnlinien etc. Erneut Fehlanzeige: Waldwege, Waldschneisen, kleine Kreuzungen und selten mal ein Kirchturm waren in der Vorgabe definiert worden. Also anspruchsvollste terrestrische Navigation.

Unsere Cessna 152 quälten wir im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50kt und 120kt, je nachdem, ob wir gerade vor oder hinter der Zeit waren. Und das mit einfachsten Mitteln. Schnapps-Kompass, Landkarte, NAV-Flugplan, Minutenmassstab, genauer Uhr und Check-Liste.

Eigentlich schon anspruchsvoll genug, wem das aber noch nicht reicht, der kann zusätzlich nach mit Tüchern ausgelegten Bodenzeichen Ausschau halten und diese dann auf der Karte korrekt einzeichnen. Oder versuchen Fotos wieder zu erkennen, welche einem im Vorfeld ausgehändigt worden waren, diese auf dem Terrain zu identifizieren und dann deren Standort ebenfalls auf der Karte zu vermerken. Diesen Zusatzaufgaben haben wir keinerlei Bedeutung beigemessen, da die Grundaufgabe schon anspruchsvoll genug war. Es sei angemerkt, dass es Piloten und Pilotinnen gibt, die das alles „solo“ machen und dabei auch noch gut sind.

Die Auswertung: Nach dem Flug bekommt man dann die Abrechnung der Strafpunkte. Aus dem Korridor ausgebrochen, Wendepunkt nicht innerhalb der Zeitvorgabe überflogen, innerhalb des Korridors verbotenerweise gewendet,

Bodenzeichen oder Foto verpasst, etc. OK, wir waren wenigstens im Mittelfeld. Absolute Krönung war dann die Veranschaulichung mittels Google-Earth, wo Soll-Track und Ist-Track sehr anschaulich verglichen und der Parcours virtuell abgeflogen werden konnte.

Unglaublich aber wahr, der eigentliche Event ist kostenlos. Hotel, Flugzeug, Essen etc. schlagen auch zu Buche, aber die PFA selbst bietet Ihre Leistungen ohne Berechnung zu Gunsten der Teilnehmer an. Einfach genial. Zudem war die Betreuung jederzeit hervorragend und es wurde einem jede erdenkliche Hilfestellung geleistet, die Notwendig war. Wir haben etwas gelernt, hatten sehr viel Spass und können es jederzeit weiter empfehlen. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die Verantwortlichen der PFA und alle Helfer. Die Vorbereitungen eines solchen Trainings sind bestimmt gleichermassen aufwendig wie zeitintensiv. Herzlichen Dank.

Matthias Schuler / Andreas Ackeret