

Die Ziellinie

In der guten alten Zeit, als Wettbewerbsfliegen noch solides Handwerk war: Navigation mit Karte, Kompass u. Stoppuhr, Sorgfältiges Rußen des Barographen und Fotografieren des Wendepunktes, durfte der Pilot zur Belohnung am Ende eines erfolgreichen Fluges beim Überflug seinen Macho-Ambitionen freien Lauf lassen. Es war Ehrensache, dass nach der Landung das Sägemehl der Ziellinie vom Sporn gekratzt werden musste.

Vermutlich hat bei dieser Gelegenheit mal einer seinen Sporn oder sein Leben verloren, denn eines Tages galt plötzlich die Bestimmung, dass die Ziellinie in mindestens 150 m Höhe überflogen werden musste. Jede wohlgemeinte Vorschrift hat leider auch ihre Schattenseiten. So wurde die neue Regelung zunächst nur halbherzig befolgt, denn es war nicht möglich diese genau zu kontrollieren, doch änderte sich dies mit Einführung der Loggeraufzeichnung. Die 150 m mussten nun auch eingehalten werden, wollte man nicht Strafpunkte riskieren. So konnte sich aber auch jeder selbst ausrechnen, dass 150 m zusätzliche Höhe, z.B. am Tagesende bei schwacher Thermik mit 1 m/s, zusätzliche 150 sec bedeuten. Also muss nun folgerichtig jeder der auf Sieg fliegt, und das machen wir ja alle, eine Direktlandung planen. Dies kann auf einem kleinen Flugplatz wie auf dem Hotzenwald ganz schön eng werden. Es ist eine Horrorvorstellung für den Flugleiter, einen Pulk mit 5 oder mehr Flugzeugen im Anflug auf eine Direktlandung zu sehen. Man stelle sich dann noch vor, dass der Erste vergisst, das Fahrwerk auszufahren und mitten in der Landebahn liegen bleibt. Dann ist für GFK-Gebrösel gesorgt.

Deshalb führten wir im Jahr 2001 beim Hotzenwaldwettbewerb eine neue, eindeutige Regelung für die Ziellinie ein. Die Idee dafür beruht auf einem Artikel, der vor Jahren in der Zeitschrift „Soaring“ der *Soaring Society of America (SSA)* erschien. Es gab natürlich im Vorfeld wie immer lange Diskussionen, wobei die daraus resultierenden Ausführungsbestimmungen auch schon mal in den Bereich des debilen Schwachsinnes gestellt wurden. Inzwischen haben wir 9 Wettbewerbe inklusive einer Blockmeisterschaft mit der neuen Regelung durchgeführt und alle Teilnehmer waren hinterher sehr positiv eingestellt.

Der Grundgedanke ist, dass sich der risikofreudigere Pilot durch die Direktlandung einen Vorteil verschaffen kann. Dem wird entgegengewirkt, indem der Flugplatz virtuell 150 m höher gelegt wird. Dies bedeutet bei einem Gleitwinkel von 1:40 eine Vergrößerung der Tagesaufgabe um 6 km Distanz. Es muss also jeder die Ziellinie überfliegen. Da es aber immer auch mal einen Messfehler gibt, gilt ein Toleranzbereich bis 100 m, wobei es für jeden m unter 150 m zwei Strafpunkte pro m gibt. Dies ist eine sehr humane Strafe, wenn man bedenkt, dass bei einer Direktlandung 10 m zu wenig u.U. einige tausend Euros kosten können. Irgendwo muss aber auch eine klare Grenze sein. Bei einem Überflug unter 100 m wird der Flug annulliert. Für eine Direktlandung kann die Ziellinie natürlich außerhalb der Flugplatzgrenzen unterflogen werden. Und nun kommt der Knackpunkt: Eine Direktlandung auf dem Flugplatz gilt als Außenlandung. Es gibt also keine Geschwindigkeitspunkte. Dies hat den Vorteil, dass wenn es für den Piloten wirklich knapp wird, dieser auch schon vor dem Flugplatz eine sichere Außenlandung machen kann, ohne groß Punkte zu verschenken. Ein Hineinquälen in den Flugplatz mit erhöhtem Sicherheitsrisiko ist nicht mehr attraktiv.

Es hat sich gezeigt, dass dieses Prozedere ein klarer Beitrag zur Sicherheit ist, und deshalb auch von den teilnehmenden Piloten bislang positiv beurteilt wurde. Wer es gerne kennen lernen möchte, ist herzlich eingeladen, am 46. Hotzenwaldwettbewerb, der in diesem Jahr wiederum im Sommer stattfindet, teilzunehmen.