

Teamfliegen oder Lead and Follow (TF oder L&F)

Hans-Georg Raschke

Kaum jemand von uns besitzt bedeutende Erfahrung im Teamfliegen. Der überwiegende Anteil des Überlandfluges wird individuell und unabhängig von anderen Segelflugzeugen durchgeführt. An dieser Stelle sollen ein paar fundamentale Hinweise aufgeführt werden, die den Versuch des Teamfliegens mit einem anderen Piloten entweder von Erfolg krönen oder scheitern lassen. Festzuhalten ist, dass dieser Artikel sich mit dem freundschaftlichen TF oder L&F im Rahmen eines Vereines oder von gleichgesinnten Piloten beschäftigt und nicht den des Wettbewerbs berücksichtigt.

Zuerst eine Warnung. Halte deinen Kopf oben und Deine Augen offen! Du wirst mit anderen Segelflugzeugen eng fliegen, also ist sehen und vermeiden wichtig. Die folgenden Funkprozeduren dienen der Verringerung des Sprechfunkverkehrs und zum Vermitteln von klaren Informationen gerade beim TF. Bei L&F kann man den Funkverkehr noch weiter vereinfachen, da die Rollenverteilung klar geregelt ist.

Standardphrasen

Gehe links/rechts rein - Achtung: Einfliegen in einen Bart

Ja oder gut - Zentriert oder den Bart angenommen

Nein - Bart verwerfen

Weiß noch nicht - Habe noch kein gutes Steigen gefunden

Wird besser - Thermik wird besser

Wird schlechter - Thermik wird schlechter

Steigen - sobald Bart zentriert und angenommen, wird der weitere Flugweg abgesprochen

Fertig - Bereit zum Verlassen der Thermik (Frage oder Feststellung)

OK - Ich bin auch bereit

Nicht fertig - Ich möchte noch weiter steigen

Weiter - Den Bart verlassen und auf Kurs gehen

Andere gute Gewohnheiten im Sprechfunkverkehr

Gebrauche nur die Vornamen, du wirst den anderen Piloten sehr bald an seiner Stimme erkennen.

Auf Strecke vereinbare eine angepasste Geschwindigkeit. Wenn die Bedingungen sich ändern, dann vereinbare eine neue Geschwindigkeit.

Bei nur geringem Abstand melde dem Führenden deine relative Position (links/rechts) damit er bei Eintritt in eine Thermik die andere Seite wählen und eine Kollision vermeiden kann.

Bei größerem Abstand lass es ebenfalls den anderen Piloten wissen damit er in den Bart einkreisen kann wie er es für richtig hält. Wenn du jedoch schnell aufschließt, informiere ihn über deine Entfernung, Höhe und Seite.

Fühlst du die Notwendigkeit enger am oder im Kern des Bartes zu fliegen als der andere, lass es ihn wissen. Kommt das öfteren vor ist eine Diskussion über die richtige „Kurbeltechnik“ angebracht.

Verbreitete Fehler im Sprechfunkverkehr

Keinesfalls benutze „nicht gut“ Wenn die Übertragung abgehackt oder übersprochen wird, könnte man es als „gut“ interpretieren.

Verlasse den Bart nicht ohne eine Warnung. Gebrauche die Phrase „fertig“, das alarmiert den anderen Piloten, dass du weiterfliegen möchtest. Die Phrase „weiter“ reicht oft nicht aus und kann zur Folge haben, dass der andere Pilot noch einen weiteren Kreis dreht und unnötige Separation eintritt.

Spreche langsam; du sparst keine Zeit, wenn du es wiederholen musst. Nur weil deine Maschine 200 Km/h macht muss es dein Mund nicht auch tun.

Rede nicht zuviel. Hast du aber nützliche Informationen, gib sie weiter.

Andere wichtige Dinge um TF oder L&F möglich zu machen

Ein in der Leistung ähnliches Segelflugzeug, ein passender Partner oder Lehrer und Schüler. Eine Menge Vertrauen, Respekt und Selbstbewusstsein. Zuerst fällt es schwer, sich von einem anderen Piloten beobachtet, sich bei Fehlern ertappt zu fühlen. Schließlich sind wir nach dem Erwerb der Lizenz meist allein (gelassen worden) als Solo - Überlandpiloten aufgewachsen. Aber andere Piloten machen auch Fehler und am Ende läuft es immer auf ein „Geben und Nehmen“ hinaus.

Diskutiere Taktik oder Flugvorhaben vor dem Start. Pläne können geändert werden, aber zumindest habe einen Plan.

Diskutiert den Flug hinterher. Gebt euch Feedback über was gut war und was verbessert werden muss. Versucht es konstruktiv zu machen.

Wenn man eng miteinander fliegt, ist es gut, wenn ein Flieger sich ein wenig zurückfallen lässt bzw. beim L&F zusätzlich tiefer fliegt. Das macht es für ihn einfacher, den anderen zu beobachten und der erste kann sich auf das vor ihm liegende konzentrieren. Das Fliegen nebeneinander um die Chancen zu erhöhen Thermik zu finden überlassen wir besser den erfahrenden Piloten.

Nicht unbedingt erforderlich, aber eine gute Idee ist es mit dem Partner/Schüler Doppelsitzerflüge zu machen. Es ist viel leichter sich zu verständigen und man kann diskutieren, warum diese und nicht jene Entscheidung getroffen wird, warum Probleme so und nicht anders gelöst wurden. Außerdem macht Doppelsitzerfliegen Spaß.

Glaube nicht, dass dies der einzige, richtige Weg ist. Die Entwicklung Deines persönlichen Fliegens ist von überragender Bedeutung. TF und L&F kann jedoch ein zusätzliches Werkzeug sein wie es GPS oder Winglets darstellen. Du kannst sehr gut ohne diese Dinge fliegen, aber normalerweise fliegst du besser mit ihnen.

Versuche den Abstand im Vorflug bei ca. 300 – 400m zu halten. Ein größerer Abstand wird früher oder später zu einem erheblichen Höhenunterschied führen und es kann sehr schnell Separation eintreten. Besser ist es rasch aufzuschließen. Lieber tiefer aber näher!