

Tagebuch der Rally-WM 2022 in Südafrika

Schon mal was von Rally-fliegen gehört?

Kurz erklärt: Pilot + Navigator sitzen im Flugzeug und bekommen Karten und Angaben um eine Route mit Wegpunkten zu konstruieren.

Sie haben dafür aber nur eine gewisse Zeit zur Verfügung, denn sie müssen zu einer vorgegebenen Startzeit abheben und genau diese Route dann, ohne "GPS" abfliegen, wobei sie (ebenfalls nach vorgegebener Zeit) sekundengenau über den Wendepunkten sein müssen. Außerdem bekommen sie Fotos mit, die irgendwo auf der Strecke aufgenommen worden sind und die sie dann, ebenso wie ausgelegte Bodenzeichen, erkennen, in die Karte eintragen und die Entfernung zum Wendepunkt herausmessen müssen.

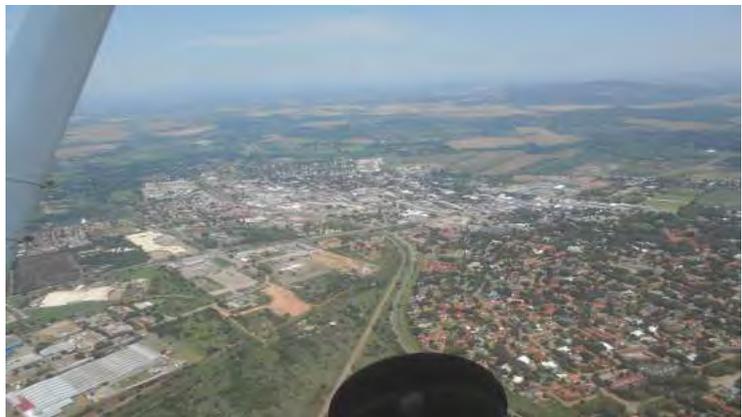
Bei der Rückkehr (manchmal auch "zwischen durch") gibt es eine gewertete "Ziellandung". Jede Abweichung von den Vorgaben resultiert in Fehlerpunkten die sich im Laufe des Fluges auch ganz schön anhäufen können... 😊.

Im Normalfall gibt es nationale Bewerbe und alle 2 Jahre eine Weltmeisterschaft.

WRFC 2022 (World Rally Flying Competition 2022)

....Diese WM hätte eigentlich schon im Nov 2020 in Stellenbosch/Südafrika stattfinden sollen (wofür wir, Michael und Walter, 2019 sogar einmal als Training bei den nationalen SA - Meisterschaften teilgenommen haben), doch leider ist "COVID" dazwischengekommen. Somit wurde die WM um 1 Jahr verschoben, dann noch einmal um 1 Jahr und heuer, im Nov22, konnte sie endlich stattfinden. Allerdings wurde der Veranstaltungsort nach Brits/SA verlegt. Brits, etwas westlich von Pretoria gelegen ist eine relativ kleine Stadt, umgeben von Minen (Bergbau) und, verglichen mit Stellenbosch, bei weitem nicht so "attraktiv".

Touristisch hat Brits kaum etwas zu bieten, es ist aber nicht weit entfernt z.B. zum Hartbeespoortdam mit Freizeitmöglichkeiten oder vielen "Game-Farmen", wo man afrikanische Wildtiere sehen oder Safari machen kann. Fliegerisch stellt die Gegend, bedingt durch weite Gebiete ohne Navigationsmerkmale, eine besondere Herausforderung dar.



Weitere fliegerische Herausforderungen in dieser Gegend sind auch die Density Altitude (Temp. oft über 30°C, Durchschnittshöhe in dieser Gegend über 1000m, Flughöhe 3740ft), und magnetische Kompassabweichung von 18° (Vergleich: in A ca 3-5°, also nicht relevant)

Samstag, 5. Nov.:

Da ich (Walter) mich schon seit Ende Oktober in Südafrika befinde, reise ich, so wie die meisten südafrikanischen Teilnehmer und "Officials", bereits am Samstag an. Ich hege die Hoffnung, meine Validation schon vor der offiziellen Trainingswoche machen zu können, noch bevor alle anderen Nationen kommen und diese dann zugleich machen wollen.



Leider waren, vor allem bedingt durch das schlechte Wetter der letzten Tage, noch keine Leih-Flugzeuge am Platz. Daher wurde es nur ein entspannter Nachmittag und ein nettes Abendessen mit meinen südafrikanischen Freunden.

Sonntag, 6. Nov.:

Heute stehen für mich viele Auto-Stunden und Kilometer im Linksverkehr am Programm: Da mein Freund Frank, der WM-Routenplaner, ein Flugzeug vom Rand Airport überstellen und ich meinen Navigator Michael vom Flughafen Johannesburg abholen muss, was ja ungefähr in gleicher Richtung liegt, bringe ich Frank am Vormittag nach Rand, gehe im Flugplatzrestaurant Mittagessen (Steak mit Pommes um ca. € 5,50...!) und fahre dann ca. ½ h weiter nach O`Tambo.

Nicht nur, dass Michaels Flug etwas verspätet ist, dauert es ca. 1 ½ Stunden bis er endlich herauskommt und wir fahren, wieder ca. 1 ½ h nach Brits, wo wir gegen 18 Uhr ankommen. Im Hotel beim Koffer auspacken bemerkt Michael, dass der Koffer zwar haargenau so aussieht wie seiner, ... es aber nicht ist!

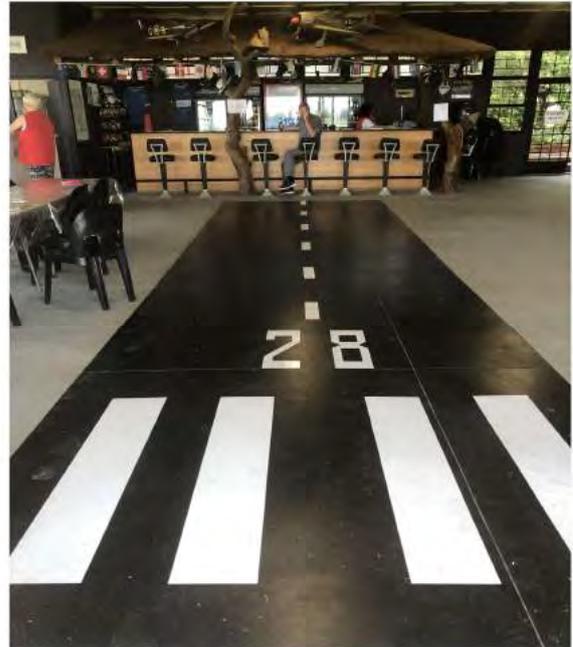
Also wieder 1 ½ h zurück nach Johannesburg, wo wir um ca. 20:00 Uhr ankommen um den falschen Koffer zurück zu bringen und den richtigen zu abzuholen. Nach etwas suchen und recherchieren stellt sich allerdings heraus, dass Michaels Koffer noch in Addis Abeba (Äthiopien) herumliegen dürfte.... ☹️ und wir fahren ohne Koffer wieder nach Brits zurück, wo wir gegen Mitternacht todmüde ins Bett fallen...

Die Trainingswoche - Mo, 7.Nov - Sa, 12. Nov:



Montag:

Nach und nach treffen die ersten Teilnehmer ein. Fast alle sind "alte" Bekannte und Freunde, die man schon von früheren Wettbewerben kennt. Wir registrieren uns und hissen die österreichische Flagge. Das Wetter ist "bescheiden" (teils sehr heftige Schauer) und erst gegen Abend kommen die ersten Leih-Flugzeuge von anderen Flugplätzen bis nach Brits durch. Für die deutschen Teams und für uns gibt es "Diesel-C172er", wobei wir uns das Flugzeug mit dem chilenischen Team teilen müssen.



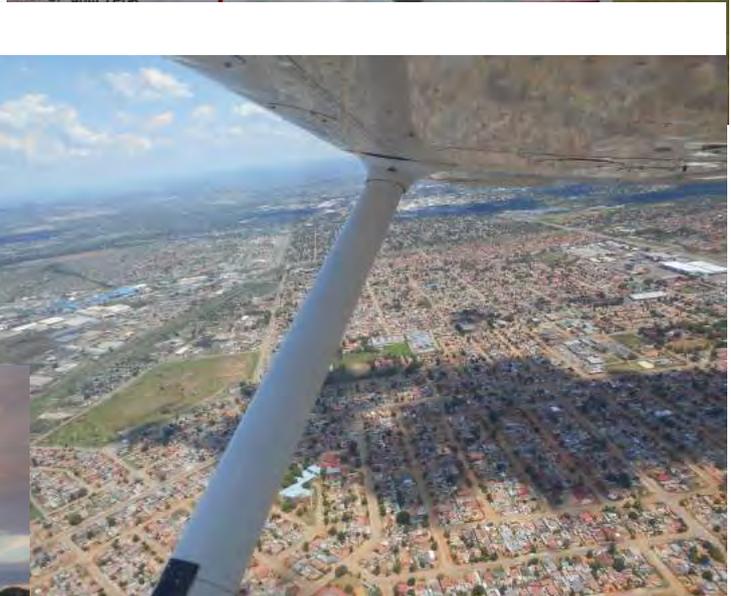
Dienstag:

Das Wetter wird besser und wir können unsere Validierungsflüge machen. Da wir allesamt noch keine "Diesel" geflogen sind, bedarf das einiger Erklärungen und Studium des Handbuchs. Einhelliges Fazit: Aus mehreren Gründen ist eine Diesel Cessna für Wettbewerbe einfach nicht geeignet. Leider gibt es für uns keine anderen Flugzeuge, da wir aus bürokratischen und versicherungstechnischen Gründen nicht wechseln können. Also bleibt uns nichts anderes übrig und wir müssen wohl mit diesem "Handikap" die WM bestreiten. An diesem Tag geht sich noch eine der 3 Trainingsrouten für uns aus.



Mittwoch:

Das Wetter ist gut und wie am Vortag bereits ausgemacht, wollen beide Teams (AT + CL), je 2 Routen fliegen, die Chilenen zuerst.



Die "Chilis" starten aber, sowohl am Vormittag als auch am Nachmittag erst verspätet, sodass sich für uns an diesem Tag nur eine Trainingsroute ausgeht. Dafür bekommen wir aber um 18:00 noch den letzten "Landing-slot" (½ h Landetraining) bevor es finster wird. Trotzdem der Wind sehr stark und böig wird, wir dadurch nach 15 Min abrechen müssen, gelingen die Landungen sehr gut.

Donnerstag, Freitag, Samstag:

Tiefe Wolken, vereinzelt Regenschauer und starker Wind machen Flüge fast unmöglich. Wir entscheiden uns kurzfristig für ein "Alternativprogramm", fahren durch typische afrikanische Landschaft und auf mit tiefen Schlaglöchern übersäten Strassen Richtung Pilanesberg um Safari zu machen.



Am Weg dorthin, ca. 20km vor unserem Ziel, sehen wir vor uns eine tiefschwarze Wolkenwand. Hier bedeutet das typischen afrikanischen Starkregen, der auch unsere Safari "ins Wasser" fallen lässt. Wir drehen um und versuchen dem zu entkommen, mit dem alternativen Ziel einer Löwenfarm. Leider gelingt das nur für kurze Zeit, denn kurz vor Brits hat uns der Regen wieder eingeholt und wir versuchen unser Auto, ohne "Ausritt" in den Straßengraben oder hängen zu bleiben, auf den schlammigen, unbefestigten Straßen zu halten. (...was Gott sei Dank gelingt! 😊)



Sonntag, 14. Nov. - 1. offizieller WM-Tag:

Wir übersiedeln vom ca. 18km entfernten Hotel in der Stadt in eine Lodge die nur 3km vom Flugplatz entfernt ist. Diese kleine "Game-Farm" ist in typisch afrikanischen Stil und wir begegnen manchmal auch Tieren wie Antilopen, Erdmännchen oder Giraffe.



Um 11:00 ist
"General Briefing" -
ein "muss"
für alle
Teilnehmer.



Danach bleibt Zeit zum Mittagessen, sich frisch zu machen und um sich "in Schale zu schmeißen", denn um 15 Uhr ist die **"Opening ceremony"**:

Die Nationen nehmen etwas abseits Aufstellung und marschieren dann, alphabetisch geordnet und von der jeweiligen Bundeshymne begleitet (...was für ein Gefühl, bei einer WM einmal erster zu sein!), vorbei an unzähligen Zuschauern auf das Vorfeld ein, wo ein Podium und Stühle für die Redner aufgebaut sind.



Nach einer tollen **Flugshow**, bei der der südafrikanische Rally-Teilnehmer Nigel Hopkins gemeinsam mit einem Kollegen zeigt was er akrobatisch drauf hat, folgen Eröffnungsreden, die FAI-Flagge wird gehisst und die WM für "eröffnet" erklärt.



Gerade noch rechtzeitig, bevor der nächste heftige Regenschauer kommt!



Im Anschluss daran gibt es Getränke und "Finger Food", von dem man sogar auch richtig satt wird!

Als wir am Abend im strömenden Regen zu unserer Unterkunft fahren, versperrt uns die Giraffe den Weg und weigert sich für ca. 10 Minuten beharrlich, für uns Platz zu machen... 😊



Montag, 15. Nov. 1. Wettbewerbstag:

6 Uhr Tagwache. Für uns gibt es Frühstück am Flugplatz, um 08:00 ist Briefing.

Durch den vielen Regen in der letzten Woche steht überall das Wasser und wir müssen über „Stelzen“ zum Briefing-Hangar gehen. Die Parkpositionen in der Wiese sind praktisch nicht befahrbar, die Flugzeuge müssen händisch auf den Rollweg herausgezogen werden und werden nach Startreihenfolge abgestellt.



Gott sei Dank haben wir einen befestigten Parkplatz, womit uns das nicht so stark betrifft. Das Wetter für diese Woche ist gut und heiß angesagt, die Situation sollte daher jeden Tag besser werden, trotzdem wird es aber selbst bis zum Ende der Woche nicht vollständig aufrocknen. Wir starten in der ersten Gruppe, daher ist die Wartezeit bzw. Quarantäne nicht sehr lang. Am heutigen ersten Tag haben alle ein paar extra Minuten zum Konstruieren bekommen...,die wir auch wirklich benötigen.

Die Route ist, wie auch die Tage danach, sehr herausfordernd und die meisten Fotos sind schwer zu erkennen. Hier ein Beispiel:

Was am Foto so aussieht...:



...Foto erkannt? ;-) :-)

...sieht aus dem Flugzeug so aus:



Am letzten Abschnitt der Route folgen wir einer falschen (nicht eingezeichneten) Hochspannungsleitung und fliegen dadurch knapp neben dem Finish Point vorbei. Die nachfolgende Landung, die diesmal Richtung RWY 20 geht (Piste abfallend und bisher sind wir noch kein einziges Mal so angeflogen) ist "out of the box" (zu kurz) und wir rechnen damit, in der Wertung unter den Letzten zu sein.

Tatsächlich schaffen wir es aber auf den 30. Platz und sind sogar nur 2 Punkte (1 Sekunde!) hinter den Norwegern, die normalerweise sehr stark sind.



Dienstag, 16. Nov., 2. Wettbewerbstag:

Ablauf wie am Tag davor, allerdings starten wir in der 2. Gruppe, somit müssen wir bis zu Mittag in der Quarantäne ausharren. Die Route führt heute Richtung Westen und die Landung, diesmal auf RWY 02, ist "zu lang".

Am Abend gibt es für uns das Ergebnis und eine positive Überraschung: 24. Platz! 😊

Mittwoch, 17. Nov., 3. Wettbewerbstag:

Ablauf wie davor, wir starten heute wieder in der 1. Gruppe. Diesmal geht die Route in den Norden und hat eine Besonderheit - eine gewertete Zwischenlandung (touch and go) auf einem Landing Strip einer Game-Farm.



Die Landung verläuft überraschend gut. Leider wird diese aber, nach Protesten einer Nation weil die Piste angeblich um 2m zu schmal sei, am Tagesende gestrichen. An diesem Tag erreichen wir den 27. Platz.

Donnerstag, 18. Nov., 4. Wettbewerbstag:

Ablauf wie gehabt, diesmal starten wir wieder in der 2. Gruppe, somit haben wieder lange Quarantäne. Während wir warten und zusehen wie die 1. Gruppe nach und nach abhebt, bemerken wir, dass die Chilenen mit "unserer" Maschine Probleme haben und nicht starten. Angeblich ist die ALT - Batterie defekt. Ein weiterer Nachteil der "Diesel" Cessna - ohne Strom steht der Motor, was besonders in der Weite Afrikas verhängnisvoll sein kann. Die Chilenen werden in eine extra Quarantäne abgesondert und es wird nach Lösungen gesucht. Wenn das Flugzeug rechtzeitig repariert werden kann, könnten zumindest wir noch unsere Startzeit halten. Ein Techniker wird eingeflogen und bald steht fest, dass die Reparatur doch ein wenig länger dauert. Also kommt die für uns schlechtere Option zum Tragen - wir können eine andere Diesel-Cessna verwenden, müssen aber warten bis diese in der 2. Gruppe gelandet ist und können erst danach mit dem Konstruieren beginnen. Dadurch wird die Quarantäne für uns um Stunden verlängert und wir können erst sehr spät starten. Wir starten also mit einem Flugzeug mit dem wir vorher noch nie geflogen sind und bei dem wieder alles anders ist, ...sei es die Anordnung der Instrumente oder die Schwergängigkeit der Ruder oder das Flugverhalten im Allgemeinen. Dazu kommt, dass das Sonnenlicht schon schwächer ist, die Fotos dadurch (...Schatten) anders wirken und erste Regenschauer aufziehen.

Die Route, diesmal nach Südwesten über die Magalisberge, mit einem Anflug und tiefen Überflug ohne Landung auf einen Landing Strip und mit vielen Frequenzwechseln, kommt uns durch all diese Umstände besonders schwer vor. Möglicherweise war der Tag aber einfach schon "zu lang" und die Konzentration lässt jetzt am späten Nachmittag natürlich auch schon nach. Zumindest die abschließende Ziellandung gelingt gut und wir schaffen es diesmal auf Platz 29.



An diesem letzten "echten" Wettbewerbstag findet, schon traditionell, die "**Länderparty**" statt,die allerdings schon **vor** unserer späten Rückkehr begonnen hat! Da wir auch ein wenig „Austria“ in Form von Manner Törtchen und Mozartkugeln nach Südafrika mitgenommen haben, holen wir diese noch schnell aus unserer Lodge um sie zu verteilen. Bis wir zurückkommen, ist der norwegische Lachs leider schon aus, aber wir bekommen noch etwas von südafrikanischer "Boerworst", "Amarula-Likör" und vom "deutschen Jägermeister" ab, ...manche Getränke anderer Länder sind für uns "undefinierbar".. 😊.

Die Österreichischen Schmankerl sind beliebt und kommen wie immer sehr gut an. Es bleibt nicht eine einzige Kugel für uns selbst übrig!

...Wahrscheinlich besser so ...

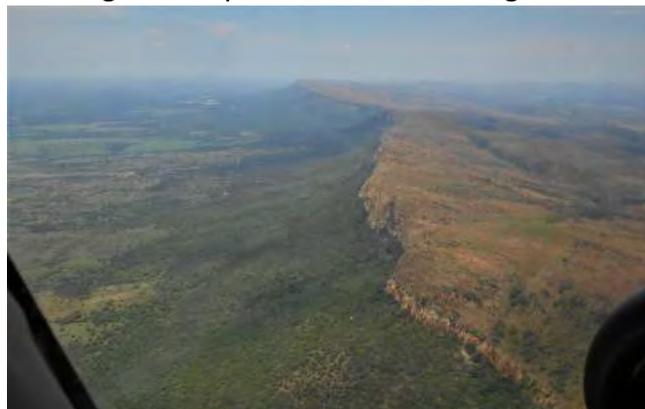
(...zumindest für unsere Figur 😊).

Es herrscht wie immer gute Stimmung, es wird ein wenig getanz, Karaoke gesungen und jeder scheint froh zu sein, dass der Stress vorbei ist und alles gut und vor allem unfallfrei abgelaufen ist.



Freitag, 19. Nov., Reservetag, price giving und closing:

Üblicher Weise wird ein gemeinsamer Ausflug/Aktivität aller Teilnehmer geplant, diesmal leider nicht. Da wir aber alle eine "Validation" mit 1 Monat Gültigkeit gemacht haben, kommt vom Veranstalter der Vorschlag, dass diejenigen, die noch nicht genug vom Fliegen haben, diesen Tag dafür nutzen können. Da unser Flugzeug am Nachmittag abgeholt wird, nutzen wir am Vormittag die Gelegenheit für einen Rundflug bei dem wir diesmal ganz entspannt die Landschaft genießen und Fotos machen können.



Am Nachmittag bleibt noch Zeit für die Abrechnung, um offene Rechnungen zu begleichen und es geht sich sogar noch einmal eine Massage (1h ca. € 15,-!) für mich aus.

Am Abend findet in der "Fatherland Lodge" die price giving und closing ceremony statt.



Der Saal ist festlich geschmückt und nach ein paar kurzen Reden und der Siegerehrung wird die Weltmeisterschaft offiziell für beendet erklärt.

Die Gewinner kommen, wie so oft, aus Polen:

Platz 1:

Krzysztof und Kamil Wieczorek (Poland)

Platz 2:

Michal Wieczorek & Marcin Kwiatosz (Poland)

Platz 3:

Nigel Hopkins & Mary de Klerk (South Africa)



Wobei anzumerken ist, dass zwischen 2. und 3. Platz nur 2 Punkte (= 1 Sekunde!) liegen.

Eine erstmalige Erfahrung für uns ist die Disqualifizierung eines polnischen Teams (das theoretisch auch in den Top Rängen gelandet wäre), weil es am Flugzeug etwas „modifiziert“ hat.

Wir, das "Team Austria", dass sich vor der WM selbst eingeschätzt und mit einer Platzierung um den 30.+ Platz gerechnet hat, hat den 27. Platz errungen und ist mit dem Ergebnis, vor allem wenn man die vorher angeführten Umstände mit "Diesel Cessna" usw. berücksichtigt, sehr zufrieden 😊.

Im Anschluss an den Festakt gibt es ein Gala-Dinner-Bufferet, es wird noch geplaudert, Geschenke und Kontakte ausgetauscht und voller Wehmut, dass diese 2 Wochen so schnell vorüber gegangen sind, geht dieser Abend gegen Mitternacht zu Ende.

Samstag, 20. Nov. Abreisetag:

Viele fahren bzw. fliegen heute wieder nach Hause. Da die meisten Flüge von Johannesburg nach Europa erst am Abend gehen, hat Mary de Klerk alle Teilnehmer, die Lust und Zeit haben, zu einem "Braai" (Grillerei) und Abschiedstrunk zu sich nach Johannesburg eingeladen, was einige Teams

auch gerne annehmen. Da mein Flug erst am Sonntag geht, habe ich ohnehin geplant, wie schon oft davor, diese Nacht wieder bei Mary zu verbringen. Michael, die Polen und Franzosen verlassen Mary am späten Nachmittag in Richtung Flughafen. Die Deutschen, die den Rückflug am Montag geplant haben, kommen erst gegen 18 Uhr. Die Grillerei geht daher fast nahtlos weiter und wir verbringen noch einen schönen Abend.

Nicht so angenehm oder gar geplant war diese Übernachtung für das norwegische Team, die in der Nacht davor einen Autounfall hatten und deshalb durch Prellungen schmerzgeplagt, die Nacht auch bei Mary verbringen und sich später herausstellt, dass sie auch gebrochene Rippen und einen abgesplitterten Oberarm-Knochen haben.



Somit geht diese tolle Reise nach Südafrika zu Ende und das „Team Austria“, Walter & Michael, sind froh, dass sie diese schöne Zeit erlebt haben und diese tollen Erfahrungen machen konnten.

Die offizielle Website mit mehr Fotos und Infos findet ihr hier:

<https://www.wrfc2022.com/media/gallery/> weitere links:

<http://www.pilotspost.co.za/arn0002924> <https://youtu.be/YAMTeuI5fpg>

https://issuu.com/saflyermagazine/docs/sa_flyer_magazine_22_12/96

<https://fai.org/news/winners-22nd-world-rally-flying-championships>

Sollten wir das Interesse geweckt haben und ihr wollt mehr Infos zu Rallyflug, Präzisionsflug oder auch Air Navigation Race, sind wir gerne bereit unsere Erfahrungen zu teilen - meldet euch einfach! Walter: +43 676 6702332

Ein Bericht der österreichischen Teilnehmer Walter Dworschak & Michael Riedel

