

# Die Erfolgs-Faktoren

Flugzeug-Tuning, mentales Training und Eigen-Engagement. Air Race-Weltmeister Hannes Arch reflektiert im zweiten Teil des Interviews die Basics seines Erfolges und des Wettkampflebens.

## Was sind die Schlüsselemente Ihres Erfolges?

Ein schnelles Flugzeug, ein tolles Team, sehr gute fliegerische Fähigkeiten und eine wirklich gute körperliche und mentale Verfassung.

## Wie kann das Techniker-Team die Performance steigern?

Die von uns geflogenen Flugzeuge sind als Experimentals zugelassen. Da sind gesetzlich minimale Änderungen zulässig, die ein Techniker selber durchführen kann, ohne dass der Flieger neu zugelassen werden muss. Wenn der Prüfer zustimmt, sind sogar größere Änderungen möglich. Beispielsweise die Wingtips. Die Standard Edge 540 hat normale abgeschnittene Flügel und wir montieren Wingtips. Die sind vielleicht nachteilig für den Negativflug, den wir aber ohnehin nicht brauchen. Sie verbessern aber die Aerodynamik und das Handling. Dann das Gewicht. Alles, was man nicht braucht, fliegt raus. Dann die Fairings. Da gibt's solche die sind aerodynamisch und solche die sind noch aerodynamischer. Die muss man selber bauen lassen und zwar aus Karbon, damit sie leicht sind. Dann klebt mein Techniker etwa den ganzen Flieger ab. Da gibt es keinen Schrauben, der irgendwo vorsteht. Das bringt eine Sekunde. Beim Motor wiederum gibt es



Foto: Jörg Mitter

drei offizielle Motorentuner, die als solche zertifiziert sind und die Änderungen vornehmen können. Der Propeller wiederum wird, auch wenn das nur eine Kleinigkeit ist, so wie der ganze Flieger aufpoliert. Das Canopy habe ich mir aerodynamisch umgestalten lassen.

## Sie erwähnten einmal die Bedeutung der richtigen Mischung aus Aggressivität, innerer Ruhe und Konstanz. Wie kann man dieses Verhältnis trimmen?

Ja man kann es einstellen. Dazu muss man aber seinen Körper gut kennen und auch seine Stärken und Schwächen. Und es ist ein Trimmen über das ganze Jahr. Um etwa meine innere Ruhe zu finden gehe ich tagelang Klettern, weg von Flugzeugen und Rummel, raus in die

Natur, um wieder herunter zu kommen. Aggressivität wiederum benötigt man in jedem Sport. Das ist mit Ehrgeiz verbunden und mit dem Willen ans Limit zu gehen. Die Konstanz schließlich muss ich erlangen, indem ich versuche die diversen Parameter zu kontrollieren.

## Sie waren in 7 von 8 Rennen auf dem Podest. Wie erreicht man so eine Konstanz?

Mentales Training. Das Rennen dauert eineinhalb Minuten, in denen alles funktionieren muss. Ich gehe da nicht rauf wie bei einem Rundflug, sondern da ist jedes kleinste Detail geplant. Da muss das Setup für das Rennen im Kopf stimmen. Das Rennen fängt im Endeffekt eine Stunde davor an bzw. einen Tag zuvor. Da habe ich meine procedures, in denen ich meine Übungen

immer wieder durchgehe. Zum Schluss steige ich wie in einer anderen Zone in das Flugzeug ein, fast wie hypnotisiert. Ich nehme da gar nicht wahr, was um mich herum vorgeht. Ich mache dann auch keinen Außencheck. Das ist die Verantwortung des Technikers. Wenn der Flieger dort steht, dann gehe ich davon aus, dass alles passt. In der Phase bin ich völlig verinnerlicht. Wenn ich anlasse, fängt der Wettkampf schon an. Ich verbrenne möglichst viel Benzin, weil das ist Gewicht. Ich schaue, dass ich möglichst schnell in die Luft komme, denn das ist Gewicht. Kann ich im Holding zwei Minuten länger herumkreisen, sind das bereits vier Liter mehr, die weg sind. Die letzten Schritte sind das Leanen des Flugzeuges, da holst du nochmals ein paar PS raus. Natürlich mache ich das erst ganz zum Schluss, weil die Zylinderkopftemperaturen und exhausters temperature in die Höhe gehen. Das Timing zielt darauf ab, dass sich beim Passieren des Tores alles am roten Limit befindet und dann wird es sowieso wieder runtergekühlt. Beim Eintauchen selbst habe ich dann in den eineinhalb Minuten meine procedures, bei denen ich dann an nichts mehr denke. Ich schaue keinen Speed an, keine Motorinstrumente, gar nix, dafür habe ich gar nicht die Zeit und keine Ressourcen.



*Schöne Feiertage wünscht*

**TOTAL AUSTRIA GmbH**

Flugkraftstoffe, AVGAS, Aviation-Schmierstoffe

Kontakt: [office@totalaustria.at](mailto:office@totalaustria.at)



Foto: Jörg Mitter

**MENTALE VORBEREITUNG:** „Das Setup für das Rennen muss im Kopf stimmen“

**Kann man noch emotionale Bindungen eingehen, wenn man immer am Limit lebt?**

Während des Rennens nicht, da bin ich wirklich kühl. Während des Rennens Familie dabei zu haben ist eher belastend. Nur im Leben ist ansonsten gerade das andere wichtig. Man muss seine Emotionen kennen und ich bin ein sehr emotionaler Mensch. Das Hinauf und Hinunter ist wichtig, um sich selbst kennen zu lernen. Wenn ich immer nur kühl bin, dann kenne ich mich ja gar nicht.

**Welchen Stellenwert hat Wettkampf für Sie?**

Das Air Race kann ich nur machen, weil ich davon begeistert bin. Ich könnte das nicht, wenn es eine dauernde Belastung wäre. Eigentlich ist Air Race für mich kein Wettkampf. Es ist eine Lebenseinstellung, d.h. Grenzen ausloten und Freude haben an dem, was ich mache. Es sind nicht nur die 1 ½ Minuten, sondern das ganze Projekt: Das ist eine Mischung aus Managementaufgaben, Herumtönen an meinem Flugzeug, Pilot sein, Verantwortung für ein Team zu übernehmen und mit diesem Team gemeinsam etwas zu erreichen, Freude am Leben zu haben und daran dass man etwas aufstellen und den nächsten Schritt gehen kann. Ziele setzen und erreichen. Dann weiterschauen. Das hat mich immer schon in allen meinen Sportarten interessiert. Weil es einfach spannend ist. ■

Interview: **LUCAS-M. KOPECKY**

**Merkt man in dieser psychischen Ausnahmesituation, wenn man einen Pylon touchiert?**

Ja, man merkt das schon. Man spürt, oh, das geht sich nicht aus. Man hat das Gefühl für die Flächen. Wenn man nur ganz außen leicht berührt, spürt man das nicht. Aber wenn man etwas gröber reinfliegt, merkt man das sofort.

**Sie legen besonderen Wert auf Ihre Fitness und haben vor dieser Saison 15 kg abgenommen. Welchen Anteil hat das an Ihrem Erfolg?**

Fitness macht den bedeutenden Unterschied zwischen Topplatzierungen und den hinteren Rängen aus. Ich bin überzeugt, dass ich mit noch mehr Fitness noch mehr aus mir rausholen kann. Daher arbeite ich mit einem langfristigen Trainingsplan. 15 kg Gewichtsreduktion bedeutet bei extremen Fliehkräften von 10 G 150 Kilogramm weniger Belastung auf den Körper und auch entsprechend weniger Gewicht für das Flugzeug.

**Red Bull schöpft die Besten ab und bündelt sie in einzelnen Teams. Wie können Talente auf breiter Ebene besser gefördert werden?**

An einer breiteren Ebene sind die Kunstflug-Sponsoren nicht interessiert. Wir sprechen hier von sehr individuellen Sportarten. Die brauchen besonders viel Eigen-Engagement. Wenn ein Junger darauf wartet, dass

die Leute auf einen zukommen, dann passiert es halt nicht. Wenn ich als Junger das wirklich will, dann geh ich dorthin, wo Kunstflug stattfindet, etwa in die Schweiz oder nach Tschechien. Dort schaue ich mir alles an und rede mit den Akteuren. Dann weiß ich schon mehr als diejenigen in Österreich, die sich zwar für Kunstflug interessieren, aber nicht eigeninitiativ werden.

Ich kenne da beispielsweise einen Jungen in Timmersdorf, den Patrick. Der hat nichts anderes gemacht, als am Flugplatz rumzuhängen und wenn ich gelandet bin, dann war er da und hat mich ausgefragt, über die Maschine etc. Das ging solange, bis ich ihn einmal mitgenommen und bemerkt habe, was der für ein wahnsinniges Gefühl am Helikopter hat. Der hat die Eigeninitiative, der ist begeistert, der gibt alles dafür.

**Wie kann man sich das finanzieren?**

Viele meinen, Kunstflug kann man sich nicht leisten. Ich habe mir Kunstflug leisten können. Ich habe dafür kein Haus gehabt, bin nicht auf Urlaub gefahren und ich habe keine Familie gehabt. Man muss sich entscheiden, was man im Leben will.

Die Sponsorensuche ist natürlich nicht einfach. Zum einen sind die eher an jungen Wettbewerbsteilnehmern interessiert. Zum anderen kauft niemand einem 20-jährigen ein Kunstflugzeug. Auch verdiente

Piloten können es sich normalerweise nicht leisten, 365 Tage im Jahr als Kunstflieger unterwegs zu sein. Ich hatte das Glück, durch andere Projekte und Sportarten einen Sponsor im Rücken zu haben..

**Sie haben seit zwei Jahren den Helikopter-Berufspilotenschein. Werden wir Sie da auch noch im Kunstflug erleben?**

[Anm: SEHR breites Grinsen] Ich habe einen riesigen Respekt vorm Helikopter-Kunstflug und weiß zum Glück wo ich als Berufspilot im Helikopter stehe. Der Schein alleine macht es ja nicht aus. Ich glaube es wäre auch zu vermessen, jetzt Helikopter-Kunstflug zu machen. Aber natürlich reizt mich das. Ich bin auch schon mit dem Reiner Wilke mitgeflogen und habe schon am Steuer meine Loopings mit ihm gedreht. Und es ist faszinierend, wenn man es wie Wilke beherrscht. Du spürst, dass es dem Helikopter nichts tut und es ist kalkulierbar.

CHV Container Handels- und  
Vermittlungsgesellschaft mb.H.  
A- 1230 Wien, Lastenstraße 30  
Tel: 01 / 865 20 50-0 Fax: 01 / 865 24 47  
e-mail: office@chv.at home: www.chv.at

**MIETE**

**KAUF**

**DEPOT**

Mobile Raumsysteme, Büro-, Sanitär-, Lagercontainer

Wir machen es möglich: 01 / 865 20 50-0