

Theorie und Praxis

Moderation: Wolfgang Janowitsch

Wolfgang überlegt sich nach jedem Flug, was er gut und was er weniger gut gemacht hat. Insbesondere eignet sich dazu ein Wettbewerb, da eine objektive Bewertung möglich ist (Wie gut liege ich gegenüber den anderen? Welche Defizite liegen vor?). Nach der Analyse muss man versuchen es besser zu machen.

Bspw. glaubt Wolfgang bei sich selbst beobachtet zu haben, dass er im Flachland zu wenig „risikobereit“, zu bequem fliegt. Das Wetter ist meistens besser als man es annimmt, der rettende Aufwind ist meist vorhanden. Wolfgang will dieses Jahr versuchen, die Flachlandfliegerei zu verbessern. Zuerst Theorie: Wie tief kann man hinunterfliegen? Dann praktisches Training: Hermann schlägt dazu vor, zu versuchen, nicht über 500 m zu steigen.

Der Mensch ist ein Gewohnheitstier. Wenn man an einem Tag mit 3000 m Basis sich auf einmal nur mehr in 1500 m Höhe wiederfindet, glaubt man, dass man kurz vor einer Aussenlandung steht. An anderen Tagen ist das aber ganz normal.

Erich bildet sich nach einigen Stunden im Flugzeug ein Modell über den laufenden Tag. Wenn das Modell nicht mit seinen Vorstellungen zusammenpasst, dreht er um. Im Nachhinein betrachtet ist das häufig ein Fehler, da sich der Tag im weiteren Verlauf zum besseren gewendet hat. Erich's Frage: Wie kommt man drauf, dass das Modell nicht stimmt? Wolfgang meint, dass Offenheit wichtig ist. Natürlich muss man aus der Vergangenheit auf die Zukunft schließen. Aber eine wesentliche Fähigkeit eines guten Segelfliegers ist, schnell den Rhythmus zu ändern! ZB: zuerst 50 km dahin bolzen mit McCready 3 und dann umstellen, wenn es blau wird. Immer beobachten, ob sich vorne etwas ändert (Gelände, Wolken). Je nachdem muss der Flugstil angepaßt werden. Dies gilt insbesondere in den Bergen.

Wie kann man die Einschätzung des Wetters in 50 km Entfernung lernen? Wolfgang beurteilt das Wetter aus dem was er sieht. Hermann macht sich da mehr Gedanken. ZB Cirren deuten eine Warmlufzufuhr an – dh es wird schwieriger. Hermann hat mehr den großen Überblick. In schwachem Wetter treibt Hermann das große Bild voran – „Einfach weiterfliegen und anschauen, was da vorne los ist“.

Für Wolfgang ist der Motor im Wettbewerb kein Vorteil – bei dezentralen Flügen ist das ein bisschen anders. Wolfgang fliegt auch mit Motor nicht riskanter, da bei einer evtl. Aussenlandung mehr Platzbedarf besteht.

Für Wolfgang ist der „Biss zum Weiterfliegen“ eine persönliche Sache jedes einzelnen Piloten. Eine gute Außenlandewiese (nicht irgendeine) muss aber immer in Reichweite sein.

Beim Miteinanderfliegen kann man sehr viel lernen, besonders gut, kann man die falsch programmierten Muster erkennen. Ideal ist es, zuerst im Doppelsitzer miteinander zu fliegen und dann jeder mit dem Einsitzer „unter Aufsicht“.

Weiterentwickeln heißt Schritt für Schritt – je nachdem was ich mir zutraue.

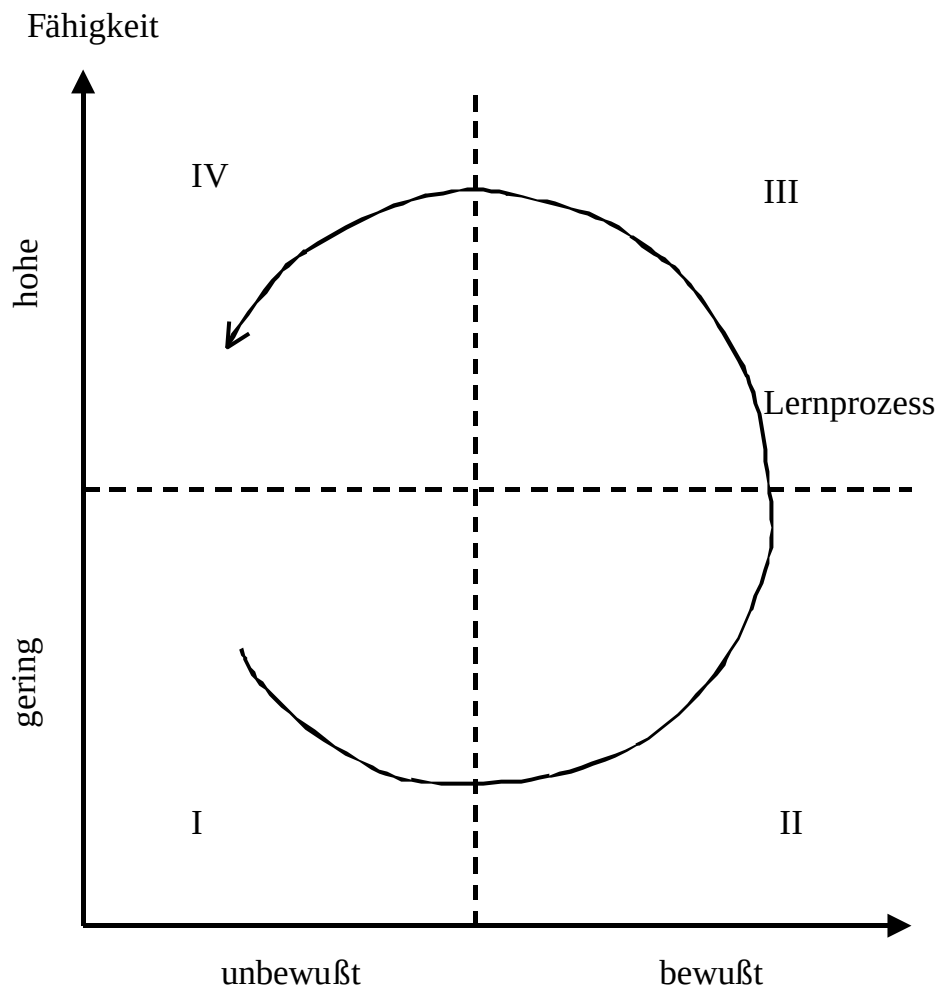
Thomas macht auf ein psychologisches Problem aufmerksam: Bei der italienischen Meisterschaft in Gorizia wurde eine Aufgabe gestellt, die durch schwieriges Terrain bei niedriger Basis führte. Einige Piloten haben es geschafft – viele haben aus Sicherheitsgründen vorher umgedreht. Am nächsten Tag haben es bei ähnlicher Tagesaufgabe mehr Leute probiert. Zwei schwere Abstürze waren zu verzeichnen. Was lernt man daraus? Jeder muss für sich selbst die richtige Entscheidung treffen. Für den einen ist es ok dort zu fliegen, für andere nicht.

Es ist eine Frage des Wohlfühlens, ob zB nahe am Hang geflogen wird oder doch ein bisschen Abstand gehalten wird.

Wolfgang fasziniert das Wettbewerbsfliegen bei eher schlechterem Wetter.

Vier Quadranten – Lernprozeß:

Wenn sich eine Person im ersten Quadranten befindet, ist ihr nicht einmal bewußt, dass es etwas gibt (zB ein Auto, mit dem man sich fortbewegen kann). Im zweiten Quadranten ist man sich bewußt, dass es etwas gibt, aber es fehlt noch die Fertigkeit es zu beherrschen (man weiß, dass es ein Auto gibt, aber man kann noch nicht fahren). Im dritten Quadranten ist die Fähigkeit vorhanden und man ist sich dessen auch bewußt. Im vierten Quadranten ist die Fähigkeit vorhanden und man ist sich dessen nicht mehr bewußt (man fährt mit dem Auto, ohne viel nachdenken zu müssen).



Laut Wolfgang ist es das Allerwichtigste, wenn man sich etwas vornimmt, dass man 100%ig daran glaubt (innere Überzeugung, dass man es schafft). Wenn der geringste Zweifel aufkommt und man kommt im Flug tatsächlich tief, dann fragt man sich „Was mache ich eigentlich da?“. Die richtige Strategie bei schlechtem Wetter lautet: So umsichtig und vorsichtig wie möglich fliegen. Aber andererseits ist es auch nicht so, dass der Wille alles ermöglicht.

Wenn es im Flug gut vorangeht, werden viele Piloten euphorisch; bzw. wenn es schlecht geht, wird die Situation noch negativer gesehen, als sie tatsächlich ist. Hermann versucht die Schwankungen auszugleichen. Dazu ist mentale Stabilität sehr wichtig. Wenn etwas unverhofft passiert (Geschenk des rettenden Bartes), bekommen viele Piloten euphorische Gefühle, die später evtl. in schlechte Entscheidungen münden.

Werner schildert das Problem des zu frühen Umdrehens (Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten). Wie kommt man darüber hinweg? Wolfgang fragt, was die schlimmste Konsequenz des Weiterfliegens sein könnte? Die schlimmste

Konsequenz wäre, dass man woanders landet. Wolfgang schlägt folgenden Gedankengang vor: „Wenn es mir wirklich etwas wert ist, etwas zu erreichen, dann fliege ich weiter.“

Ein Problem beim Start von Wr. Neustadt aus ist, dass man nach Westen langsamer vorankommt als nach Osten (ansteigendes Gelände, langer Endanflug). Es wird empfohlen, nicht vom Schnitt des ersten Schenkels auf die restliche Distanz zu schliessen.

Bringt Fliegen nach dem McCready-Wert wirklich so viel? Wolfgang ist der Ansicht, dass es viel entscheidender ist, wo man fliegt, als wie schnell man fliegt. Wolfgang würde dem McCready-Wert nicht zu viel Bedeutung beimessen (dient eher der Feinoptimierung).

Was bringt der Endanflugrechner? Der Endanflugrechner liefert eine mögliche Vorhersage, wie der Gleitflug ausgehen könnte. Der einzige der das realistisch einschätzen kann, ist der Pilot selbst. Wolfgang schaut sich nicht die Sicherheitshöhe des Endanflugrechners an, sondern den McCready-Wert, den er fliegen kann. Wenn man mit McCready 1 – 1,5 fliegen kann und vom Wetter her sieht es gut aus, dann ist die Wahrscheinlichkeit den Flugplatz zu erreichen hoch. 300 m Reserve bei einer Entfernung von 20 km wäre für Wolfgang zu wenig. Die Erfahrung von Wolfgang kann Erich bestätigen.

Erich führt den Endanflug so durch: Wenn er sich relativ sicher ist, dass er den Flugplatz erreicht, stellt er den Endanflugrechner auf einen McCready-Wert von 1. Wenn eine Sicherheitshöhe von 300 m erreicht wird, stellt Erich den Wert auf 1,5. Wenn sich das System bewährt, wird der Wert weiter erhöht.

Immer mehrere Alternativen haben – zumindest sichere Aussenlandung!

Laut Martins Meinung sind die Grundregeln der Theorie (McCready Sollfahrt) grundsätzlich gültig. Für Anfänger ist es allerdings schwer, da die Leistungsfähigkeit des Flugzeuges oft unterschätzt wird.

Martin fliegt mit einem McCready Wert von 0 Meter, Karl mit 0,5 Meter. Wolfgang meint, dass die Entscheidung, wieviele Meter man einstellt, eine der unwichtigsten Entscheidungen im Fluge ist.

Wie stellt man fest, wie der Wind geht? Häufig sehen die Piloten die relevanten Kennzeichen. Sehen alleine ist aber zu wenig, man muss die Kennzeichen verinnerlichen und in die Entscheidungsfindung einbeziehen.

Bei jedem Flug soll man sich ein Ziel setzen: „Heute möchte ich das oder jenes im Flug besser machen“.

Wie erkennt man, wo der Bart steht? Wenn Wolken vorhanden sind und man hoch ist, dann an der Wolke selbst, sonst an der Abrißkante. Mit der Zeit bekommt man ein Gefühl dafür. Ein sicheres Anzeichen ist das Heben einer Fläche.

Wolfgang fragt am Funk nicht, wo es Steigen gibt, sondern wieviel es steigt (insbesondere am Anfang des Fluges).

Mit welcher Geschwindigkeit soll man fliegen, damit man die höchste Wahrscheinlichkeit hat einen Aufwind zu finden? Mit dem besten Gleiten erreicht man theoretisch die meisten Bärte.

Ein guter Segelflieger merkt das Steigen mit dem kinestatischen Sinn und nicht mit dem Vario. Die Instrumente zeigen nur die Vergangenheit an. Am schnellsten zentriert man, wenn man nach Gefühl fliegt. Eine gute Übung ist das Vario zuzukleben.

Wolfgang versucht ein möglichst gleichmäßiges Steigen im Kreis zu erreichen. Das ist aber nicht jeden Tag so. Korrekturen beim Kreisen werden oft zu stark durchgeführt – kleine Korrekturen bringen meist mehr.

Wie erkennt man bei großer Fahrt, ob es sich um einen Bart handelt oder nicht? Mit einem gut kompensierten Vario kann man das erkennen. Der Sitzdruck ist ein sehr verlässliches Anzeichen.

Wie kann man erkennen wo der Bart steht? Wolke und Abreißkante miteinander verbinden.

Die Starkwindfliegerei ist schwierig und komplex. Hier steht man erst am Anfang der Entwicklung.

Martin und Erich wetten, dass bis 31. Jänner 2008 kein neuer Weltrekord über drei Wendepunkte ohne Beteiligung von Klaus Ohlmann erfolgen wird. Wolfgang wettet dagegen. Einsatz: je eine Flasche Sekt / Wein.