

Training der österr. Nationalmannschaft in Schärding/Suben 25.- 31. März 2012

Nach St.Auban (2007), Szeged (2008) und 3mal Nitra (2009,10 und 11) haben sich dieses Jahr 10 unserer Toppiloten zum praktischen Training in Schärding getroffen. Dafür sprachen



mehrere Fakten: zentrale Lage für die Teilnehmer, verlockendes Angebot von Schärding: keine Hangar und Parkgebühren, gemeinsame günstige Unterbringung nahe dem Flugplatz, interessantes Trainingsgelände mit Flachland und Bergland und die positive Einstellung der dortigen Fliegerfreunde „es ist uns eine Freude und Ehre wenn ihr zu uns kommt“.

Gleich vorweg: Schärding war ein Volltreffer und hat sich als Trainingsort bewährt.

Trainingsgebiet

Das Flachland gegen Westen mit dem Donautal ist auch bei tiefer Arbeitshöhe nutzbar: Spannend aber lehrreich, insbesondere bei Blauthermik. Meist geht es natürlich besser über dem nördlichen Hügelland oder noch etwas weiter nördlich im Gebiet des Bayrischen Waldes. Hier steigt im Allgemeinen die Basis und bei Konvergenzen ist das ideal zum trainieren des Linienfliegens und das war ein Schwerpunkt in unserem Programm.



Bei Passau fließen Donau, Inn und Ilz zusammen

Teilnehmer



Stehend von links nach recht:
Andreas Lutz, Herbert Pirker,
Werner Amann, Ludwig Starkl,
Kurt Graf, Andreas
Sandhöfner, Wolfgang
Janowitsch, Silvia Hynek,
in der Hocke:
Hermann Trimmel, Franz Josef
Eder, Sebastin Eder, Thomas
Hynek
Josef Kammerhofer nicht im
Bild

Training, aus der Sicht der Piloten

Josef Kammerhofer

Trainingsarbeit:

- Linienfliegen
 - 1) Training im Einsitzer mit anderen Offenen Klasse Piloten
 - 2) Flug mit Janowitsch im Doppelsitzer

Bericht NM-Training 2012 in Schärding/Suben

Mein Trainingsziel:

- Verbesserung meiner Linie zwischen den Aufwinden => Verbesserung der Gleitzahl

Trainingsumsetzung:

- 1) Die Aufgabe war, einen Teil der Strecke so zu fliegen, wie ich es bisher getan habe, um eine Referenz zu erhalten und den zweiten Teil so zu fliegen, wie ich es mir antrainieren möchte. Das heißt, zwischen den Aufwinden die Vorfluggeschwindigkeit der steigenden/sinkenden Luftmasse anzupassen (ähnlich MC). Konzentriert das Luftmassensteigen zu suchen/verfolgen/verbessern und nicht mit den Gedanken schon beim nächsten Aufwind zu sein.



- 2) Vergleich des Flugstiles zwischen Wolfgang und mir. Der Unterschied liegt einfach in der vollen Konzentration an dem, was er gerade tut. Er versucht zwischen den Aufwinden die positive Linie so gut und so lang wie möglich zu halten. Je stärker die Luftmasse steigt, desto langsamer fliegt er, um diese noch besser erfühlen zu können. Beim Kurbeln macht er mit dem Knüppel einfach keine unnötigen Bewegungen.

- 3) Beim Flug im Doppelsitzer (ASH 25) mit Eder Josef habe ich mich mit einer Kamera gefilmt. Neben dem Wissen, dass mir da einer (Josef) auf die Finger schaut, fühlte ich mich auch durch die Kamera beobachtet und legte so größte Aufmerksamkeit an dem, was ich gerade tat. Gerade der Einsatz einer Kamera ist eine gute Möglichkeit, konzentriert und achtsam zu sein. Die nachträgliche Analyse der Aufnahme verstärkt, neben der Kontrolle, das Unterbewusstsein.



Erkenntnis/Resümee:

- Konzentration und volle Aufmerksamkeit in dem, was ich gerade tue.
- Ich erwarte mir einen großen Fortschritt durch den Einsatz einer Kamera, wie beim Flug mit Eder Josef.
- Der Flug mit Wolfgang war einfach eine Bereicherung.



Thomas Hynek

Außer dem lehrreichen Gedankenaustausch mit den anderen Anwesenden habe ich ganz besonders drei Dinge für mich mitgenommen:

1. Die neue Erfahrung mit anderen Piloten gemeinsam in einem Doppelsitzer zu fliegen. Die Informationen und Beobachtungen eines anderen Piloten haben meinen Horizont erweitert und die Anregung zu mehr Selbstbeobachtung gegeben. Ich hoffe in

den nächsten Jahren, dass es vermehrt die Möglichkeit gibt, mit Doppelsitzern bei dem Trainingslager zu fliegen.

2. Das Fliegen mit den Biofeedback Geräten. Einen ersten Eindruck für die Geräte konnte ich bei den ersten beiden Flügen gewinnen, jedoch konnte ich mich selber noch nicht wirklich darauf konzentrieren. Und nach dem ersten Flug auf meinem Discus habe ich erst viel später festgestellt, dass ich bei diesem 4 Stunden-Flug viel entspannter war und hoffe, dass ich das bei meinen nächsten Flügen mit dem Gerät weiter verfeinern kann.



3. Das Fliegen zwischen den Aufwinden ist ein mehr als ausschlaggebender Teil eines Fluges um seine Schnittgeschwindigkeit zu erhöhen und deshalb werde ich verstärkt darauf bedacht nehmen und darauf schauen, möglichst gut tragende Linien zu erfliegen und bei sinkenden Luftmassen, diese so rasch wie möglich mit leichten Flugwegkorrekturen zu verlassen.

Wolfgang Janowitsch

Meine Ziele für dieses Training waren:

1. Biofeedback-System in WO fertig einbauen und testen
2. Umgang und Interpretation der Butterfly-Anzeige vom FLARM üben
3. Die in den letzten Jahren verbesserten Details im Flug unbewusst umsetzen („loslassen“)

Umsetzung:

Diverse Fehler in der Verkabelung mit Hilfe des Herstellers behoben, sowie einen größeren Vibrationsmotor am Knüppel befestigt. System funktioniert jetzt am Boden für mich perfekt, in der Luft konnte ich es selbst nicht testen. Nächste Woche werde ich das System in Nitra selbst testen.



Da ich an jedem der Flugtage in einem der Doppelsitzer unterwegs war, konnte ich nicht mit meinem Ventus fliegen. Dementsprechend konnte ich meine Ziele 1 und 2 nicht realisieren.

Das Fliegen im Doppelsitzer hat zwar einerseits dazu geführt, dass ich die gesetzten Ziele nur teilweise erreicht habe, andererseits hat sich dadurch aber die einmalige Gelegenheit geboten, die Sichtweise, die Ideen und den Stil eines Fliegerkollegen zu beobachten, der ebenfalls seit Jahrzehnten sein Wissen und Können autodidaktisch auf höchstes Niveau gebracht hat. Ich glaube, dass sowohl diese Beobachtung, als auch umgekehrt, der Versuch mein Verhalten in jedem Fall analytisch zu erklären, für mich eine große Bereicherung ist. Der Flug mit meinem WM-Teampartner Andy war für mich eine Bestätigung,



dass wir in vielen Punkten gleich denken und einen sehr ähnlichen Flugstil haben. Wenn ich dabei auch noch die eine oder andere Anregung geben konnte, freue ich mich besonders!

Nicht zuletzt möchte ich die positive und freundschaftlich-offene Stimmung hervorheben, Teamgeist vom Feinsten!

Werner Amann

Ich fliege seit dem Spätsommer letzten Jahres ohne Akustikvario

Das Flugerlebnis wird nach dem Kampf mit der inneren Unsicherheit (ich bin halt das piepsen gewohnt) dadurch noch intensiver und schöner.

Auch mein Gefühl sagte mir dass ich deswegen nicht schlechter fliege.

Ich konnte bis zu unserem Trainingslager jedoch keine direkten Vergleiche machen.



Bericht NM-Training 2012 in Schärding/Suben

Glücklicherweise ergaben sich in Suben dann direkte Vergleichsmöglichkeiten mit Andy und Herbert und ich bin in meiner Überzeugung gestärkt worden, dass der fehlende Ton kein Nachteil für mich ist.

Bei Auswertung im SeeYou habe ich festgestellt dass ich dadurch fast keine Bärte annehme die nur „Täuscher“ sind.

Ich glaube auch dass man beim Linienfliegen sensibler ist weil man sich anstelle des Tones mehr auf das Flugzeug konzentriert.

Das „Variotonlose“ fliegen werde ich diese Saison konsequent fortsetzen.



An einem Tag durfte ich auch zusammen mit Wick den schweren Arcus E genießen.

Das Gewicht des Flugzeuges hat nicht ganz zur Wetterlage gepasst und wir mussten dann nach dem Ende der Akkukapazität recht bald wieder landen.

Mir hat der Flug trotzdem viel Spaß gemacht. Man sieht im Doppelsitzer sehr schön wie andere Piloten die Prioritäten setzen.

Dadurch kann man sicher einiges lernen.

Super war die Vorbereitung von Sepp, die Führung des Trainings, die Gespräche in unserem Freundeskreis und die Hilfsbereitschaft am Flugplatz Suben.

Alles in Allem war's für mich wieder sehr lehrreich, hat Spaß gemacht und ich bin nach Möglichkeit nächstes Mal gerne wieder dabei !

Franz Josef Eder

Das Fliegen in der Gruppe mit einem gemeinsamen Ziel sowie die Möglichkeit des Fliegens im Doppelsitzer samt intensiver Nachbesprechung in offener Atmosphäre ist der Gewinn schlechthin.

Durch die großzügige Unterstützung von Schempp-Hirth, Ludwig Starkl, Peter Platzer und den Eignern der ASH25 ist es gelungen, eine respektable Doppelsitzerflotte aufzustellen.

Wir haben eine sehr positive Gesprächskultur und Kritikfähigkeit in dieser Gruppe entwickelt, eine

Grundvoraussetzung für effizientes Doppelsitzerfliegen. Mein persönlicher Dank gilt



insbesondere Wolfgang Janowitsch für sein Vermögen, Neigungen und Defizite nicht nur zu erkennen sondern auch richtig anzusprechen.

Auch das gemeinsame Fliegen der Teamkollegen (z.B. offene Klasse) ist ein wichtiger Baustein, um aus Kollegen Partner zu machen.

Für das Bemühen, die Bedingungen am Flugplatz Schärding bestmöglich zu gestalten, bedanke ich mich bei meinem Verein, der Schäringer Flieger Union, im Namen aller Teilnehmer. Es wird bei uns als große Ehre angesehen, wenn

dieses Training an unserem Platz stattfindet. Was die Region zu dieser Jahreszeit bieten kann, haben ja die Flüge vom 18. März und 1. April gezeigt.

Ludwig Starkl

Nach mehreren Jahre Auszeit von der Strecken- und Wettbewerbsfliegerei, hatte ich diesen Winter die Möglichkeit erhalten, wieder bei einem Nationalmannschaftstraining teilzunehmen. Schon vom ersten theoretischen Teil in Schlierbach konnte ich sehr viele positive Eindrücke und Erfahrungen mitnehmen. Sehr motiviert organisierte ich mir für den praktischen Teil einen

Einzigartig ist diese Halle von Sepp



Bericht NM-Training 2012 in Schärding/Suben

Arcus E, denn es war doppelsitziges Fliegen angesagt.

Andy „Sandy“ Sandhöfner war nun der Erste beim gemeinsamen Trainingsflug. Im Vorfeld hatten wir vereinbart jeden Fehler bzw. abweichende Entscheidung gleich im Flug zu kommentieren. Ich glaube ich hätte es fast geschafft, dass der Sandy das Fliegen beendet. Viel zu schroff und zu oft kommentierte ich seinen Flugstil mit dem Effekt, dass er schließlich total verunsichert am Ende des Tages dastand. Aber dem Sinn dieses Trainingslagers folgend, versuchten wir in der anschließenden Teambesprechung die positiven und negativen Erfahrungen herauszuarbeiten um für die kommenden Tage daraus zu lernen. Sandy hatte in der Folge noch zwei schöne Flüge mit Hermann und Wolfgang und war zu Ende des Lagers sicher besser drauf als zu Beginn.



Aus meinen Fehlern lernend, hatte ich meinen zweiten Flug mit Thomas Hynek, den ich, von Hermann schon gebrieft, in Stresssituationen beobachten sollte. Sehr bald hatten wir auch die Ursachen in Thomas's Knüppelerei gefunden. In einem schönen gemeinsamen Flug, mit mehrmaliger Hilfe des Elektroantriebes, suchten wir auch gleich Wege seinen Stil ein wenig zu beruhigen. Auch hier, hatte ich am Ende des Tages das Gefühl dem Thomas weitergeholfen zu haben und neue Erfahrungen gesammelt zu haben.

Der dritte Tag war leider ein, für den Arcus E mit 50 Flächenbelastung nicht wirklich nutzbarer Tag. Der Werner Amann und ich, wieder unterstützt durch den Elektroantrieb, blieben eine Stunde in der Luft, genug um die eine oder andere Entscheidung zu hinterfragen und den doch unterschiedlichen Flugstil zu analysieren.

Alles in allem muss ich sagen, dass die doppelsitzige Fliegerei, und damit der intensive Gedankenaustausch mit den Mitgliedern der Nationalmannschaft, einen Lerneffekt hat, den ein Einzelgänger wohl nie erfahren kann.



Abschließend möchte ich mich bei den Schärdingen Fliegerkollegen für die herzliche Aufnahme bedanken, bei Hermann und Kurt für die Organisation und bei allen Teilnehmern für die tolle Stimmung und Offenheit während dieser Trainingswoche.

Andreas Lutz

Zu aller erst: Es hat sehr viel Spaß gemacht!

Die doch, meines Erachtens, mutige Entscheidung unser Trainingslager ins mehr oder weniger heimatische Schärding zu legen wurde mit vollster Zufriedenheit bestätigt.



Der familiäre Charakter am Flugplatz und die uns gebotene unübertreffliche Infrastruktur hatten natürlich einen erheblichen Einfluss und ließen dem eigentlichen Grund unseres Treffens, dem Trainieren, genügend Raum.

Ich konnte für mich einige wichtige Punkte trainieren und mich vergleichen.

Da ich nicht mit meinem eigenen Flugzeug unterwegs war, merkte ich, dass mich das Risiko einer Außenlandung sehr einbremst.

Dadurch fand ich es als besonders lehrreich, mit Werner gemeinsam, nur kurze Abschnitte zu fliegen um sich dabei auf das wesentliche konzentrieren zu können und so auch die einzelnen

Bericht NM-Training 2012 in Schärding/Suben

Unterschiede genauer beleuchten zu können.

Vor allem auf das wesentliche zu konzentrieren und unwichtiges auszublenden - das Flugzeug einfach wieder mehr "spüren" was es einem zeigen will, war für mich einer der wichtigeren Punkte - geht ja auch sehr gut mit Wolfgangs Ventus 2cxa :-) (...Danke, dass ich damit fliegen durfte!)

Sehr viel Spaß gemacht und auch Mut gebracht hat mir das fliegen gemeinsam mit Hermann im ARCUS T. Das Doppelsitzerfliegen bietet zum trainieren einfach die besten Möglichkeiten. Viele Kleinigkeiten entdeckt man erst wenn man die Möglichkeit hat in dem Moment direkt miteinander reden zu können.

Bedanken möchte ich mich bei unserem Kurt, der wie immer für alles da ist und uns gut umsorgt und für ein Trainingslager, um das uns viele andere Nationen beneiden können!



Kurt wie wir ihn kennen:
immer hilfsbereit

Kurt Graf (WM-Teamchef)

Wie bereits beim mentalen Training wurde auch beim prakt. Training in Schärding eine wetterbedingte Flugpause zu einem ausführlichem Gedankenaustausch über den Stand der Vorbereitungen für die WM in Uvalde genützt.

Zu diesem Zeitpunkt waren es noch 120 Tage bis zur Eröffnung.

Die Reservierung der Leihautos wurde durch A. Sandhöfner bereits erledigt, ebenso die Tickets für das Team durch W. Janowitsch.

Die offenen Punkte, angefangen von der An- und Rückreise, den Pilotenlizenzen, Teambekleidung, die gesamte Ausrüstung, Funkgeräte mit Sendemast, Finanzen, sowie Kühlwesten für die texanischen Bedingungen wurden besprochen und festgelegt. Ich denke, die Vorbereitungen der WM sind im Zeitplan.

Sebastian Eder

Dieses Jahr war das Trainingslager auf meinem Heimatflugplatz und daher war für mich der Reiseaufwand natürlich optimal :)

Das Wochenende vor Beginn des Trainingslagers konnte ich gemeinsam mit meinem Vater noch zu ein paar vorbereitenden Flügen nutzen und die Vorhersage für die darauffolgende Woche war ja fast zu gut zum Trainieren.



Nachdem am Montag die Schärddinger Luft mit super Steigwerten, hoher Basis und tollen Bedingungen zeigte, was in ihr steckt, wurde die Vorhersage ab Dienstag dann merklich schwächer und das von Hermann gewünschte "Trainingswetter" kam.

Nachdem ich mich am Montag noch mit Josef Kammerhofer duellieren konnte, um zu sehen wer die schnelleren Linien trifft, ging's am Dienstag dann ums „Obenbleiben“ und das Umrunden eines 150km-Tasks mit unter 60km/h Schnitt. Ich fand diesen Flug äußerst interessant und es zeigte mir

einmal mehr, dass man in einem funktionierenden Zweierteam fast bei jedem Wetter fliegen kann.

Glücklicherweise funktioniert dieses Zusammenspiel bei meinem Paps und mir sehr gut, sodass wir hoffentlich noch öfter auch bei schwächster Thermik gemeinsam trainieren werden.

Leider musste ich am Mittwoch, dem letzten Flugtag, in Graz sein und konnte deswegen diesen anscheinend sehr interessanten Tag nicht genießen.

Als Ergebnis des diesjährigen Trainingslagers konnte ich für mich zwei Punkte verdeutlichen:

1. Das Dogma der schnelleren Linie zum Aufwind ist nur unter bestimmten Bedingungen korrekt.
2. Die Möglichkeit des Teamflugs bei schwächsten Bedingungen sollte ich noch intensiver nutzen, da ich glaube genau an solchen Tagen das Zusammenspiel perfekt üben zu können.

Andreas Sandhöfner

Nach einigen Jahren Trainingslager in Nitra fand ich die Entscheidung, das Trainingslager 2012 in Schärding abzuhalten, eine sehr gute Wahl. Wir wurden nicht nur äußerst freundlich aufgenommen, sondern auch die vorhandene Infrastruktur war optimal.

Das ich diesmal ohne Flieger zum Trainingslager kam, war einerseits nicht wirklich gut für mich, da ich ja auch hinsichtlich der WM Vorbereitung gerne mit der Antares geflogen wäre, andererseits hat mir das Doppelsitzerfliegen viele neue Perspektiven und Sichtweisen vermittelt. Durch die unterschiedlichen Persönlichkeiten und Erfahrungswerte der jeweiligen Teamkollegen im Doppelsitzer, konnte ich mein Selbstvertrauen und die Sicherheit meiner Entscheidungen stärken und verbessern.

Durch das stetige Training bei schwachen Bedingungen konnte ich in Nitra den teils widrigen Bedingungen trotzen und ein sehr gutes Ergebnis erreichen. Der Zusammenhalt und die sehr freundschaftliche Atmosphäre innerhalb des Teams tragen auch wesentlich dazu bei um erfolgreich Wettbewerbe bestreiten zu können.



Mein Resümee

Ich denke diese Rückschau von den Teilnehmern gibt einen umfassenden Einblick in unser NM-Training und ich möchte dem inhaltlich nichts weiter hinzufügen. Vielmehr frage ich mich, was können wir von unseren Toppiloten für die eigene Fliegerei lernen?

Ich möchte die 3 wichtigsten Erkenntnisse dieses Trainings zusammenfassen:

1. Der Erfahrungsaustausch beim Fliegen in Doppelsitzern – auf jedem Niveau der Fortbildung – hat noch viele ungenutzte Entwicklungschancen. Voraussetzung dafür ist die richtige Einstellung und die Fähigkeit zu guter Kommunikation.

2. Biofeedbacksysteme haben im Segelflug Zukunft. Innere Unruhe, Stress und Angst stehen in Verbindung mit An- und Verspannung der Muskulatur. Darüber hinaus erhöhen schon negative Gedanken im Unbewussten den Muskeltonus und lassen sich mit dem getesteten Drucksensoren auf den Pedalen schon frühzeitig feststellen.

3. Was die Sicherheit betrifft vielleicht der wichtigste Punkt: Der Blick nach draußen, vor allem beim Eindrehen in einen Aufwind. Es kann ein tödlicher Fehler sein, wenn dieser Blick zu spät erfolgt oder sogar fehlt. Der Hinweis des 2. Piloten war hier öfter erforderlich als dem vorderen Piloten bewusst war. Filmkameras zur Selbstbeobachtung waren hier hilfreich.

Mit diesen Erkenntnissen wollen wir ein wenig an die Segelfliegerwelt zurückgeben, die unseren Spitzensport ermöglicht.

Danke

An alle Teilnehmer für ihr Engagement und die Begeisterung, die sie mitgebracht haben und im Namen aller Piloten möchten wir uns bedanken:

- Bei den Fliegerfreunden, die ihre Doppelsitzer zur Verfügung gestellt haben: Arcus von Tilo Holighaus/Andreas Lutz, Arcus-E von Ludwig Starkl, Nimbus 4DM von Peter Platzer und die private ASH 25 von Schärddinger Fliegerfreunden.
- Bei Franz Josef Eder, der uns nicht nur in der Vorbereitung mit der Unterkunft und vieles mehr, sondern schlussendlich noch mit der kostenlosen Hangarierung der Flugzeug in seiner Halle unterstützt hat.
- Bei meinem Freund Kurt Graf, der jedem stets hilfreich zur Seite steht und
- Für die kameradschaftliche Unterstützung der Schärddinger Flieger inklusive Clubkantine sowie
- für die finanzielle Unterstützung durch den ÖAeC

Euer



Muthmannsdorf, am 16. April 2012