

Training der österr. Nationalmannschaft in Nitra 3.- 9. April 2011



Unter dem Motto

*Gemeinsames verbindet, durch die Unterschiede
wachsen wir*

haben sich 12 österreichische Spitzenpiloten

Offene Klasse: Franz Josef Eder, Sebastian Eder, Josef Kammerhofer, Sven Kolb,

18m-Klasse: Wolfgang Janowitsch, Werner Amann, Andreas Sandhöfner

15m-Klasse: Heimo Demmerer, Andreas Lutz

Standardklasse: Thomas Hynek und

2 Junioren: Andreas Hudler und Michael Klopff

sowie Tilo Holighaus als Gast mit dem neuen Arcus in Nitra zu einem 5-tägigen Intensiv-Training getroffen.

Ziel

Schon beim Theorie-Wochenende im Februar wurden einige Trainings-Ziele wie z.B. Area-Tasks, Linienfliegen, Flächenbelastung, ect. aufgelistet. Darüber hinaus formulierten einige Piloten als Hausaufgabe zur Vorbereitung zusätzlich ihre Gedanken zu persönlichen Trainingszielen.

Am Sonntag nach einem gemeinsamen Abendessen wurde gesammelt, was sich jeder Teilnehmer erwartet und damit wurde die geistige Basis für kreative Trainingseinheiten geschaffen.

Rahmenstruktur

Tagesplan	Inhalt	Ziel
Briefing 08:30 – ca 10 Uhr	• Meteo • Was ist vom Vortag offen? • Tagesaufgaben → dem Wetter angepasst	Was will ich heute lernen, verbessern?
Trainingsflüge etwa 2-4 Stunden	• gezielte Trainingsaufgaben • Vergleich in kleinen Teams (2-4 Piloten)	Mit Leidenschaft auf eine Aufgabe konzentrieren.
Debriefing 17:00- ca 19 Uhr	• Wo war ich gut, was ist mir gelungen? • Was habe ich gelernt? • Was fehlt? = nächster Schritt	<i>Bin ich auf meinem Weg?</i> Habe ich mein Tages-Ziel erreicht/nicht erreicht?
	Abendessen ca. 19 Uhr	
anschließend Debriefing	• vertiefende Fluganalysen • Diskussion offener Themen	Informeller Gedanken- und Erfahrungsaustausch

Meteo



Das Wetter bot ein breites Spektrum an Trainingsmöglichkeiten.

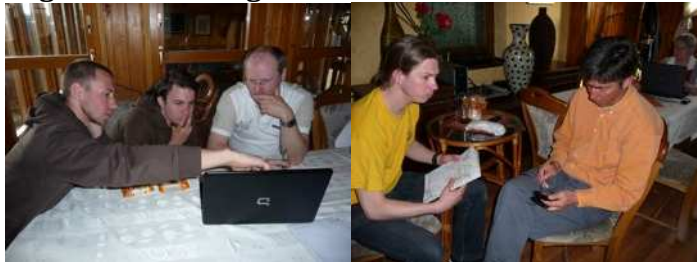
Schwache Thermik und spürbarer Südwind führte schon zum Auftakt zu einigen Außenlandungen. Ist ja klar, wenn man bei schwachen Bedingungen mit hohen Flächenbelastungen die Grenzen ausloten will und lernen wollen wir, indem wir die Komfortzone verlassen.

Nach dem Durchzug einer Kaltfront konnten am Dienstag in der frischen Luftmasse mit guten Steigwerten, jedoch tiefer Basis, Flugstile mit unterschiedlichen MC-Werten verglichen werden. Mitte der Woche streifte zwar im Norden eine Warmfront mit Abschirmungen. Der günstigen Lage von Nitra jedoch ist es zu verdanken, dass sich über dem Flachland nach Südosten wieder nutzbare Thermik entwickelte.

Am Donnerstag legte der NW-Wind zu und überlagerte die Konvektion mit Wellen. Am letzten Tag waren wir dann alle gespannt, ob und wie wir die stürmischen Bedingungen –bis zu 70km/h aus NW- nützen können. Schließlich war es ein tolles AAT-Rennen, mit einem Mix aus Thermik, Hang und Wellenaufwinden.

Resümee: Wir flogen jeden Tag!

Tagesvorbereitung



Die Piloten einer Klasse haben sich nach dem morgendlichen Meteo-Briefing gemeinsam ihre Tagesziele erarbeitet

Training, aus der Sicht der Piloten (auszugsweise)

Thomas:



..mit derzeitigen Programm auf dem richtigen Weg ...
z.B.: ...das Verlagern seines Flugweges gegen oder mit dem Wind, sollte man in einer schlechten Abwindspur unterwegs sein: diese Theorie war hilfreich



Verbesserungsvorschlag:

Mehr Doppelsitzer für unmittelbaren Austausch von unseren Erfahrungen ...bringt mich wahrscheinlich wieder einen Sprung weiter.

Wolfgang

Verbesserung zu den Vorjahren:

- 1.) Teilnahme von Tilo, damit hatten wir die Möglichkeit des Doppelsitzerfliegens. Zusätzlich erfuhr ich von Tilo in einigen Situationen zusätzliche, manchmal extreme, Perspektiven.



- 2.) Die Trainingsvarianten und Lösungen wurden überwiegend in der Gruppe erarbeitet → dadurch mehr persönlicher Beitrag und mehr persönlicher Ertrag.

- 3.) Durch die Unbeständigkeit des Wetters konnte ich dieses Mal besonders effektiv die „bewusste Risikosteuerung“ trainieren.

Das Trainingslager ist für mich eine Plattform auf der ich, ohne Wettbewerbsdruck, kleine Veränderungen an meiner Technik oder Taktik testen kann.



Wichtig dabei erscheint mir eine leistungsmäßig einigermaßen homogene Gruppe/Untergruppe (z.B. dieses Mal 18m-Klasse) mit ähnlichen Schwächen/Zielsetzungen. Wünschenswert wären für mich in Zukunft mehr Fliegen im Doppelsitzer und mehr „frischer Input“ von diversen Gästen.

...für die hervorragende Stimmung bedanken, denn der Spaß ist genauso wichtig wie das Lernen!

Sebastian



wichtigster Punkt: das Thema Flächenbelastung. Endlich hat sich an einem Tag mit allen Aufwindstärken (von 0,3m/s bis 2m/s) herausgestellt, dass der Unterschied im Steigen quasi vernachlässigbar ist, aber der Gleitwinkel im "normalen" Geschwindigkeitsbereich von 150km/h aufwärts markant besser ist, wenn voll mit Wasser (bezogen auf eine ASW 22BLE).

...sehr lehrreich ...für mich

Ich hatte wieder die Möglichkeit verschiedene Nav-Box-Einstellungen für AAT und die genaue Berechnung auf minimale Flugzeit zu testen, was auch sehr gut funktionierte (war auf 3 Sekunden genau über der Ziellinie). Es bestärkte mich in meinen Einstellungen und meiner Methode für dieses Thema.

Ich empfand den Gedankenaustausch am Abend nach dem Fliegen und eigentlich noch viel mehr am Morgen, nachdem alle Zeit hatten den Tag zu verdauen, unheimlich interessant.

Die Vorbereitung war gewohnt excellent! Ich kann gar nicht genug bestärken, wie gut du deinen Part als Motivator zu "wertvollen" Trainingsinhalten gemacht hast bzw. auch oft klargestellt hast, dass es sehr wenig bringt nur mit Spaß durch die Gegend zu fliegen oder möglichst weit zu fliegen. Diese Dinge kann man auch daheim machen, aber mit so guten Trainingspartnern unter perfekten Bedingungen kann man sehr selten seine Flugzeit verbringen.

Verbesserungsmöglichkeiten:

- noch kürzere und genauer definierte Flüge, (50-100km) und diese dann am Abend in den Details im kleinen Team vergleichen.
- Am Abend, wenn Eindrücke noch frisch sind, sich das Thema schon für den nächsten Tag überlegen...



Vergleich Nitra/St. Auban:

Beide Startplätze lassen die Kombination von Flachland und Bergen, von Wind und Thermik, zu. Aber was mir besonders gut in Nitra gefiel, dass nicht 200 andere Flugzeuge in der Gegend unterwegs sind. Auch sind die Außenlandemöglichkeiten im Vergleich zu den Seealpen sehr gut und nicht zuletzt ist der finanzielle Aufwand in ganz anderen Dimensionen. Vor allem habe ich als Mittel- bis Ostösterreicher auch den Vorteil nicht mehr so weit fahren zu müssen und die Unterkunft ist von ganz anderer Qualität (und trotzdem günstiger) als die einfachen Zimmer in St.Auban.

Heimo



...meine gesetzten Erwartungen waren einerseits die Erkenntnisse im Teamflug bzw. der Vergleich im Team mit bewusst unterschiedlich gewählten Parametern bzw. Routenwahlen und andererseits wollte ich das Training als Vorbereitung für den Pribina Cup nutzen.

Beides wurde vollends erfüllt !

Es war meine zweite Teilnahme an einem derartigen Training (nach Szeged vor einigen Jahren...) und ich kann mir keine besseren Rahmenbedingungen als in Nitra vorstellen: Von der Unterkunft und Verpflegung angefangen bis zu den äußerst unkomplizierten Verhältnissen am Flugplatz selbst, gepaart mit einer hochmotivierten, total kameradschaftlichen und immer



lockeren Truppe, geführt von einem bestens vorbereiteten und hochmotivierten Trainer samt „Assistenten“, der sich um das ganze „Drumherum“ kümmert, macht so ein Training am Beginn der Saison so richtig Spaß!

Wenn das Wetter auch noch mitspielt, so wie dieses Jahr, dann ist das noch die Krönung eines Trainings.

Vor allem die theoretischen „Ergüsse“ beim morgendlichen Briefing haben mir gezeigt, dass man in der Fliegerei nie auslernt. Und hier liegt meiner Meinung auch Potenzial zur Verbesserung der (meiner) persönlichen Leistung. Das tägliche Feedback nach jedem Trainingstag hat für mich ebenso einen hohen Stellenwert.



Ich glaube, man braucht das Rad nicht neu zu erfinden, sondern wir sollten mit unseren bisherigen Erkenntnissen konsequent weiter arbeiten und offen bleiben für Alles was uns noch nützen kann.

Ich hoffe dieser Spaß an der Sache bleibt uns noch lange erhalten und ich freue mich schon jetzt auf unser nächstes, gemeinsames Training!

Franz Josef



Ich sitze gerade auf der Hahnweide (zusammen mit G. Achleitner, Lutz Andi, Wolfgang und J. Kammerhofer). Der Rückblick auf die ersten drei Wertungstage beeinflusst meinen Bericht: Ich hatte einen für mich persönlich sehr schönen Erfolg mit einem Tagessieg am zweiten Tag in der offenen Klasse und dann zwei mittelprächtige Flüge am ersten und dritten Tag.

Im Rückblick auf die letzten Tage fällt mir auf, dass der jeweilige Erfolg oder Misserfolg schon vor dem Startlinienüberflug mitgeprägt wird. Die Beurteilung der Gesamtsituation wie Wetter, Konkurrenten, Teamkollege usw. ist äußerst komplex... ein spannendes Thema für ein nächstes

Training ...

Als Resümee von Nitra finde ich, dass die Kombination aus Fliegen und intensiver Vor- und Nachbesprechung eine sehr hohe Ausbeute an Erkenntnissen bringt. Es sollte noch mehr Fokus auf die Besprechung spezieller Wettererscheinungen sowie individueller Pilotenentscheidungen gelegt werden.



Oft sind einzelne Schlüsselsätze die wertvollste Quintessenz für den Einzelnen, wie z.B.

"Wolfgang sieht beim Vorfliegen meist nach oben"

oder

"...die jeweils in der Skala größere Wettererscheinung steuert die nächst kleinere..."

...Training in Nitra so intensiv...eine Ruhepause sollten wir uns gönnen...

Persönlich werde ich nächstes Mal einen Tag früher anreisen (wie bei einem Wettbewerb), um das rennmäßige Vorbereiten des Flugzeugs samt Logger, usw. unbedingt vor dem ersten Trainingstag abzuschließen.

Insgesamt sind die Trainings in Steyregg und Nitra eine so wertvolle Einrichtung, dass ich mir nur wünschen kann, dass sie in dieser Form fortgesetzt werden.

Josef

Ich bin nach Nitra gefahren, um die in Steyregg erarbeiteten Ideen und Vorhaben konsequent umzusetzen.



Themen, die ich in Nitra praktisch trainieren wollte:

- AAT
- Linienfliegen
- Endanflug verbessern
- Aufwindannahme verbessern
- Vorbereitung/Einstimmung auf eine Wettbewerbsaufgabe

Was ich/wir trainiert habe(n):

Bis jetzt war es immer so, so auch dieses Mal, dass ich den ersten Tag dazu benötige, dass all meine Sachen rund um den Flieger funktionieren und ich mit den Systemen wieder vertraut bin.

Meine Erkenntnisse

1.Tag: Ziel - Linienfliegen

- Bessere Vorbereitung, dass alle Systeme (z.B. auch Kompass) und ich funktionieren.
- Ich habe bis heute noch immer keine Idee, was ich beim Linienfliegen falsch mache.

2. Tag

- Vorbereitung auf die Aufgabe verbessern.
- Bewusstmachen, dass der Abflugzeitpunkt oft schon über Sieg oder Niederlage entscheidet.
- Den Tag niemals vor der Landung aufgeben.

3.Tag

Vergleichsflüge Leer/Voll (Wasserballast) – a) mit gleichem MC-Wert und b) Endanflug auf Zobor Gipfel (inkl. dem letzten gemeinsamen Aufwind).

Da die Basis relativ tief war, sind wir nicht über MC 1,5 geflogen und da war weder im Steigen noch im Gleitflug ein Unterschied bemerkbar.

- Der Endanflug auf den Zobor mit MC 2,0 (letzter Aufwind 2,5 m/s) fiel aber deutlich zugunsten der höheren Flächenbelastung aus. Ich war bei einer Strecke von 22 km um 2 Minuten vor BY am Ziel
- → Den Flieger immer mit max. Flächenbelastung fliegen

4.Tag

Bericht NM-Training 2011 in Nitra

Auf Grund des starken Windes haben wir uns vorgenommen, sowohl in Windrichtung als auch quer zum Wind zu fliegen, um ein Muster zu entdecken.

Ich bekam Vertrauen darauf, dass die Welle immer im selben Abstand zum Hügel steht. Ich konnte diese Taktik gleich einen Tag nach der Trainingswoche in den Alpen bei einer NW-Strömung für einen 1100km Flug nützen.

5.Tag

Gesetzte Aufgabe: Für alle ein AAT nach N ins Martinbecken und in eine Area südlich Nitra.

Ergebnis:

- Ich habe eine gute Linie erflogen, die aber sichtbar war.
- Ich habe mir im Endanflug eine zu große Sicherheit eingebaut.
- ...früh genug bewusst machen, ab wann ich schon im Endanflug bin.

Meine Gedanken zum Training:

Die Einladung und Teilnahme von Tilo und Uli Schwenk war eine tolle Bereicherung und ich würde es sehr begrüßen, dies in jedem Fall für die kommenden Trainings zu wiederholen.

Es sollen die Leute aber wieder unbedingt bei beiden, der Theorie und der Praxis, dabei sein.



Ich wünsche mir eine bessere/genauere Tagesvorbereitung und konsequentere Umsetzung der Aufgaben und nehme mich dabei an der Nase. Auch eine Alternative soll immer parat sein, dass wir nicht in der Luft zum Diskutieren anfangen.

Mein Hauptanliegen, eine Trainingsmethode zum Linienfliegen zu finden und es zu trainieren, habe ich zu wenig kundgetan und blieb ein offener Punkt.

Ich würde es bevorzugen, so wenige Themen wie möglich, diese aber viel intensiver zu behandeln. Dies trifft vor allem für den theoretischen Teil zu. Ich kann mir auch vorstellen, eine Woche lang nur AAT's zu fliegen, sie gemeinsam vorzubereiten, zu fliegen und sehr genau zu analysieren.

Mein größter Wunsch ist es, dass diese Art von Training, unbedingt fortgeführt wird.

Mein Vorschlag: die gewünschten Themen im Vorfeld von jedem Teilnehmer einfordern.

Die gemeinsame Zeit ist kurz und so wertvoll, ich möchte diese kurze gemeinsame Zeit sehr intensiv nutzen.



Ich war jetzt das 4. Mal dabei und merke dass es von Mal zu Mal feinskaliger wird.

Werner



Beim heurigen Training in Nitra ist mir aufgefallen dass ich nicht richtig ins Fliegen gekommen bin (in den Flow).

Im Gegensatz dazu war ich dann beim Pribina Cup wesentlich souveräner unterwegs.

Ich glaube folgende Punkte sind da für mich ausschlaggebend:

Beim Training hatte ich keinen Helfer – deshalb ist eine Außenlandung eher unangenehm und

das bremst mich dann ein.

Im Kopf wandern die Gedanken zwischen Außenlandungsvermeidung und doch forciert zu fliegen immer hin und her, anstatt sich auf die aktuelle Situation zu konzentrieren.

Darüber hinaus ist beim Training der Vergleich eine wichtige Komponente. Vergleichen bedeutet für mich jedoch auch wieder nicht bei mir selber zu sein, und das ist nicht gut für einen schnellen Flug. In Summe fühlte ich mich aufgrund obiger Gegebenheiten nicht richtig „zu Hause“, was eine gewisse Unsicherheit aufkommen ließ



Ich finde es jedoch sehr wichtig für mich solche Erkenntnisse zu sammeln um damit zu lernen mehr im „Hier und Jetzt“ zu fliegen.

Beim Wettbewerb hatte ich einen Helfer, das Auto war o.k. und ich musste mich nicht vergleichen sondern konnte meinen Stil fliegen.

Das mit der Luftraumverletzung am Ende habe ich abgehakt und bin infolgedessen nun auf SeeYou umgestiegen.

Ich bin sehr froh diese Erfahrungen machen zu dürfen und glaube innerlich stärker zu sein als Jahre zuvor.

Neue Idee: Biofeedback mit Drucksensoren



Dieses Training bietet gleichzeitig die Möglichkeit, neues auszutesten. Durch die hohe Konzentration und die geringe Bewegung des Piloten sollte – zumindest theoretisch - Biofeedback für den Segelflug sehr hilfreich sein.

Zwei Drucksensoren an den Pedalen/Fußsohlen, die bei gleichzeitigem Drücken die Anspannung mit einem Vibrationssignal bewusst machen, sollen den Piloten für aufkommenden Stress sensibilisieren.

Werner: ...eine kommende Anspannung wird sehr früh angekündigt – ich konnte mich gleich wieder entspannen...

Wolfgang: ich glaube der Zustand einer Verspannung beginnt bei mir eher in der Bauchmuskulatur

Erste Testergebnisse



Andreas Hudler

das Signal zeigt dir Situationen gut an, bei denen dir nicht bewusst ist, wie angespannt du bist ...ich habe das Gefühl, dass ich sauberer zentriere, wenn ich locker bin. Für Trainingslager eine super Sache!

Teamchef Kurt



Gesamt gesehen gab es, seit es das Trainingsangebot gibt, immer eine Verbesserung in der Umsetzung der Trainingsideen.

Dies hat die Teilnehmer in den letzten Jahren auch persönlich weitergebracht.

Die Umsetzung von speziellen Wünschen einzelner Piloten in kleineren Gruppen (klassenweise) ist sicher der richtige Weg auch in der Zukunft.

Gäste und mehr Doppelsitzer wären noch besser (Idee: Holger Back - DG 1000?)

Die organisatorischen Vorbereitungen (Zimmer etc.) sollten wir beibehalten.



Ein Problem meiner Meinung dabei ist, dass nicht alle Piloten erkennen, dass gezieltes Training wichtig für den persönlichen Erfolg ist.

Die Erkenntnis, dass professionelles Training für den Erfolg (vor allem international) notwendig ist, sollte in der Sektion-Segelflug, bei den Sektionsleiter, sowie für die Piloten der Nationalmannschaft selbstverständlich sein.

Da haben wir noch einiges zu tun, denn in keinem Sportverband gibt es Erfolge ohne Training!

Zwei Junioren haben teilgenommen:

Andreas Hudler Michael Klopff



Zielführend wäre nach Silber,- Gold -Challenge und Juniorenttraining in St.Auban, für Teilnehmer bei der Junioren EM und WM eine (verpflichtende?) Teilnahme am angebotenen Training der NM.

Tilo Holighaus



Wie schon den Berichten der Piloten zu entnehmen ist, war der **Arcus, den Tilo mitgebracht hat, der Hit!**

Interessant, dass die Piloten, die im Doppelsitzer unterwegs waren, wesentlich mehr an Erfahrungen bei den Debriefings einbringen konnten. Ein sicheres Zeichen, dass hier noch viel Entwicklungspotential für zukünftige Trainings steckt...

Tilo, herzlichen Dank für deine Teilnahme, mit der du sehr wesentlich zum Gelingen unseres Trainings 2011 beigetragen hast !!!



Vielen Dank auch an Sven für die vielen Fotos, die ich für diesen Bericht gut gebrauchen konnte, wie du ja selbst siehst...

Und bei allen Teilnehmern bedanke ich mich für die Disziplin



Für das Engagement und die kameradschaftliche Zusammenarbeit



und die



gute

Stimmung.



sowie der Bodencrew mit tragender Rolle!

Ausblick

Das Training für die Segelflug-NM gibt es seit 5 Jahren. Nach St.Auban, Szeged und 3mal Nitra hat sich Nitra als ideal erwiesen. Trotz früher Jahreszeit sind wir bis jetzt noch jeden Tag – bei einem breiten Spektrum von Wetterbedingungen – geflogen. Unbürokratischer, effizienter und kameradschaftlicher Flugbetrieb, sowie die gemeinsame Unterkunft zu angemessenen Preisen sprechen dafür, dass wir nächstes Jahr wieder hierher kommen.

Bericht NM-Training 2011 in Nitra

Zusammenfassung der Vorschläge der Piloten:

-  Fortsetzung des Trainings 2012 in Theorie und Praxis.
-  Einladung internationale Toppiloten: Tilo Holighaus, Uli Schwenk,...?
-  Mehr Doppelsitzer
-  Trainingsziele weiter verfeinern und vertiefen
-  Offen für Neues

In diesem Sinne bedanke ich mich bei allen, die zum Gelingen dieses Trainings beigetragen haben.

Hermann