

BERICHT
Flugtraining für die Segelflug-Nationalmannschaft
Nitra, 24. – 31. März 2010

Nach St.Auban (2007), Szeged (2008) und Nitra (2009) haben sich heuer zum 4.mal einige unserer Toppiloten zum praktischen Training in Nitra getroffen.

Der Trainingsort **Nitra** hat sich schon im vergangenen Jahr bewährt. Durch seine geografische Lage bietet es Trainingsmöglichkeiten sowohl in den Bergen als auch in der Ebene. Den Termin haben wir wieder knapp vor dem Pribina-Cup gewählt, damit die Piloten das Gelernte in der rauen Wirklichkeit umsetzen können.



Meteo

Obwohl nicht weit von Österreich entfernt entwickeln sich hier durch die kontinentale Lage schon zeitig im Frühjahr gute Thermikbedingungen.

Mit der Wetterlage hatten wir Glück. Während der Trainingswoche überquerte nur einmal - in den Nachtstunden - eine Kaltfront unser Gebiet. So konnten wir wie im Vorjahr an 6 Tagen ohne Unterbrechung die verschiedensten meteorologischen Bedingungen für unsere Trainingsaufgaben nutzen.



Teilnehmer

Nach einigen kurzfristigen Absagen haben schließlich 10 Piloten teilgenommen, davon erstmalig 2 Junioren:

Offene Klasse	18m-Klasse	Standardklasse	Clubklasse
Josef Kammerhofer	Andreas Sandhöfner	Andreas Hudler (Jun)	Aurel Hallbrucker
Sven Kolb	Werner Amann	Thomas Hynek	Michael Klopff (Jun)
	Wolfgang Janowitsch		
	Herbert Pirker		



Bodencrew

Nur wenige Helfer, aber die Besten der Besten...

Damit hat das

Motto: jeder hilft jedem

hervorragend funktioniert

Tagesprogramm

Zeitplan	Inhalt	Ziel
Briefing 08:30 – ca.10 Uhr	<ul style="list-style-type: none"> • Meteo • Tagesaufgaben → dem Wetter angepasst 	Was will ich heute lernen, verbessern?
Trainingsflüge etwa 3 Stunden	Was ist vom Vortag offen? Ziel umsetzen: gezielte Trainingsaufgaben	Schritt für Schritt dem Ziel nähern
Debriefing ca. 17:00- ca. 19 Uhr	Was ist mir gelungen? Was habe ich gelernt? Was fehlt?	Ziel erreicht? Kontrolle
	Abendessen ca. 19 Uhr	
Fortsetzung Debriefing bis ca. 22 Uhr	vertiefende Fluganalysen mit SeeYou, Filmanalysen; Team und Einzelgespräche	Vergleich: subjektiv-objektiv

Beim Eröffnungsbriefing habe ich kurz meine Vorstellungen zu einem effizienten Training eingebracht:

- Qualität vor Quantität (das heißt eher kurze Tagesaufgaben und mit voller Konzentration fliegen)
- Komfortzone verlassen und in der Lernzone trainieren: für alle Eventualitäten gerüstet sein
- Selbstvertrauen als Basis für einen eigenen Flugstil; individuelle Schwerpunkte

Trainingsziele

Einige Trainingsziele wurden schon beim theoretischen Teil in Steyregg im Feber definiert. Um diese noch spezifischer zu gestalten habe ich 3 Wochen vor dem Training eine Umfrage gestartet, was jeder trainieren will, damit ich mir über das „Wie“ Gedanken machen kann.

Hier eine kurze Zusammenstellung über die Trainingsziele der Teilnehmer:

WAS	WIE	ZIEL										
Flugzeug	gegenseitiger Erfahrungsaustausch	Feintuning										
ZENtrieren optimal Steigen Aufwindselektion	<ul style="list-style-type: none"> • Kompensation Vario testen (Filmen) • Konzentration auf die Gegenwart „es geht immer noch ein wenig mehr“ • Vergleichsflüge • Fliegen mit verdecktem Vario • Ü Aufwindselektion: wechselseitiges Vorfliegen • Tief wegbasteln (mit/ohne Wasser) 	ich hole aus meinem Flugzeug und dem Aufwind das Maximum raus										
Linienfliegen	<ul style="list-style-type: none"> • Nettovario • Visuell die nächste Aufwindquelle beurteilen (noch im Kreisen, Blick nach vorne, Ringeinstellung) • Beim Vorfliegen auf den Weg achten <table border="1"> <tr> <td>Kurs</td> <td>20grad</td> <td>30grad</td> <td>40grad</td> <td>60grad</td> </tr> <tr> <td>1m/s</td> <td>1,1 m/s</td> <td>1,4 m/s</td> <td>1,8 m/s</td> <td>>5 m/s</td> </tr> </table> <p>Ü.: Vergleich 1. Geradeaus. +/-20grad, 3. +/-40grad</p>	Kurs	20grad	30grad	40grad	60grad	1m/s	1,1 m/s	1,4 m/s	1,8 m/s	>5 m/s	Energiereichste Aufwindlinie spüren und sehen
Kurs	20grad	30grad	40grad	60grad								
1m/s	1,1 m/s	1,4 m/s	1,8 m/s	>5 m/s								
Eigenbestimmt-fremdbestimmt	Selbstvertrauen für eigene Entscheidungen stärken nach Innen hören → Selbstgesprächsregulation (Tonband); emotionale Unterschiede erfahren	Sich selbst vertrauen										
Meteo												
Einschätzung der nächsten Aufwindstärke	Aufsprechen: Was erwarte ich? Was ist eingetroffen? Was habe ich gut/schlecht eingeschätzt?	Gefühl für Wettereinschätzung										
Risikomanagement Vorfluggeschwindigkeit Kursabweichung Operationshöhe	Wie konsequent fliege ich meine Vorfluggeschwindigkeit? Kursabweichung? Welche Operationshöhe wähle ich heute → jetzt?	Balance zwischen Gefühl und Verstand finden										
Lockerheit im Flug	Positiven Anker abrufen: Timeruhr (10min Alarm) - Selbstgespräch protokollieren - Spiegel im Cockpit	Rasch ins Hier und Jetzt: Ich +Aufgabe										
Sensibilisierung für Umgebung	mehr hinausschauen = weniger ins Cockpit schauen Instrumente weitgehend abdecken											
Wasserballast	sich an höhere Flächenbelastungen gewöhnen											
Informationen filtern	Infos mit meinen Vorstellungen abwägen → eigen bestimmt entscheiden											
Schatten-geschwindigkeit	Test durch WO, WG und PM bezüglich Interpretation und Nützlichkeit											
Seitenfaden	Test bezüglich Optimierung des Anstellwinkels und der Klappenstellung; filmen											

Die Qualität des Trainings lag in der Differenzierung. Für die einzelnen Trainingsschritte wurde versucht möglichst nur eine variable Größe zu vergleichen.

Als technische Hilfsmittel wurden verwendet:

- Filmkamera: montiert am I-Pilz zur Aufnahme der Gesichtsphysiologie des Piloten
- Tonband: Gesprächsregulation, Wahrnehmungssensibilität
- Eieruhr: als Erinnerungshilfe für persönliches Wohlbefinden
- Spiegel: Kontrolle der Physiologie
- Stoppuhr: Kreisflugzeiten und Geschwindigkeit für Berechnung der Kreisdurchmesser

Einige Erinnerungssplitter

Die Aufgaben wurden bewusst eher klein und individuell gewählt, damit die Unterschiede mehr herausgezoomt werden und die Lernschritte dem persönlichen Niveau entsprechen.



Die Gemeinsame Unterkunft im Hotel „Ukrba“ hat sich beim Briefing und Debriefing bewährt.

CC mit Crew



Die kameradschaftliche Atmosphäre und die gegenseitige Unterstützung durch die Piloten und die kleine Bodencrew waren herzerfrischend.

„Chef-gerechte“ Jause



Auli beim Vorflugcheck



Unsere 18m-Piloten sind ein starkes Team; ideal für ein Training sind 3 Piloten mit ähnlichen Fluggeräten.

...und alle konnten von unserem Welt- und Europameister lernen; er legt die Latte...



In diesem Sinne bedanke ich mich bei allen, die an diesem Training teilgenommen haben:

für die vorbildhafte Disziplin
für die gegenseitige Hilfsbereitschaft
und
für das großartige Engagement

Euer

Herman