

BERICHT

Flugtraining für die Segelflug-Nationalmannschaft Nitra, 1. – 8. April 2009

Nach St. Auban (2007), Szeged 82008) haben sich heuer zum 3. mal einige unserer Toppiloten zum praktischen Training in Nitra getroffen.



Der Trainingsort **Nitra** wurde aus 2 Motiven ausgewählt: Zum Ersten findet dort heuer die EM für die Offene, 18m und 15m-Klasse statt und zweitens wird 2010 in dem nahe gelegenen Prividza die WM für die Standard, Club und Doppelsitzerklasse ausgetragen. So konnten sich die Teilnehmer mit den Besonderheiten des Geländes und des Luftraumes vertraut machen.

Teilnehmer

Nach einigen kurzfristigen Absagen haben schließlich 7 Piloten teilgenommen: Wolfgang, Janowitsch, Werner Amann, Andreas Sandhöfner, Thomas Hynek, Josef Kammerhofer, Wolfgang Hartl und Harald Kopececk.



Bodencrew

Es wird immer schwieriger Helfer zu finden, wären da nicht Ehefrau, Mutter und unser treuer Teamchef Kurt Graf

Motto: jeder hilft jedem



Training

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

- Qualität vor Quantität
- Training: Grenzen (auch darüber) ausloten, mehr als im Wettbewerb; mit Eventualitäten und Tücken umgehen lernen

Komfortzone verlassen - Lernzone: wie viel bin ich bereit, Preis? (abh. von Erfolgserwartung)
Die generellen Trainingsziele wurden großteils schon beim theoretischen Teil in Steyregg im Jänner definiert, nach dem **Motto** „*Sieger zweifeln nicht – Zweifler siegen nicht*“.

Beim täglichen Morgenbriefing um 09:00 Uhr ging es darum diese Ziele exakt zu spezifizieren. Entsprechend den meteorologischen Rahmenbedingungen wurden dann gezielte Trainingsaufgaben gestellt.

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

Um den unterschiedlichen Flugzeugfaktor weitgehend vernachlässigen zu können wurde daher mit jeweils der gleichen Flächenbelastung in einer 4er Gruppe mit den 18m-Flugzeugen und in einer 3er Gruppe mit den 15m-Flugzeugen geflogen.

- **Mit Elektronik, Glascockpit vertraut machen**

Schon bei der Flugvorbereitung zeigte sich, dass durch einen offenen Wissensaustausch (jeder weiß irgendetwas) eine sehr steile Lernkurve erreicht wird. Ein gutes Gefühl, wenn dann das neue Wissen im Fluge umgesetzt wird.

- **Geschwindigkeiten zwischen den Aufwinden**

Um die theoretischen Modelle praxisnah auszuprobieren und ein Gefühl für die Unterschiede zu bekommen wurde mit verschiedenen Ringeinstellungen (zwecks guter Vergleichsmöglichkeit immer kurze Streckenabschnitte) geflogen.

Wer fliegt schon beim Wettbewerb mit 3,0 m/s Ringeinstellung? Wenn es gelingt dann tatsächlich 3 m/s zu finden wächst der Vorsprung bei nur einem Aufwind schon enorm (einige hundert Meter) gegenüber der Einstellung 1,5 m/s. Umgekehrt jedoch, wenn der Aufwind dann nur 1,5m/s hat, ist der Verlust gar nicht so groß. Sehr wichtig allerdings beim schnelleren Vorfliegen ist das schnelle Zentrieren. 2-3 Kreise herumbasteln ohne nennenswerten Höhengewinn – dann kommt der langsamere wesentlich höher in den Bart.

Fazit:

mutige Ringeinstellung wenn das Wetter voraus gut aussieht, jedoch rasches Zentrieren erforderlich

- **Linienfliegen**

Hier zeigte sich kein klares Ergebnis, das Thema ist sehr situationsbezogen. Wichtig war, dass jeder seinen eigenen Stiefel fliegt und sich nicht durch andere von seinem Weg abbringen lässt.

- **Selbstgespräche, Selbstkontrolle**

Wo sind meine Gedanken? Unbewusste Muster wurden mit Tonbandaufzeichnungen bewusst gemacht und konnten so spezifisch angepasst werden. Gleichzeitig brachte die bewusste Dokumentation eine gute Hilfe für die emotionale Stabilität.

AAT

Um die Besonderheiten einer Assigned Area Aufgabe durchzuspielen, wurde am vorletzten Tag diese Aufgabe gestellt. Die Nachanalyse zeigte einige Verbesserungsmöglichkeiten auf.

Rennaufgabe

Am letzten Flugtag wurde eine kleine Geschwindigkeitsaufgabe, wie in einem Wettbewerb, gestellt. Diese Übung diente zur Integration der einzelnen Trainingseinheiten und zum verstärkten Vertrauen in die eigenen Entscheidungen.

Debriefing

Die Aufgaben wurden bewusst eher klein und kurz gestellt, damit noch etwas Zeit für eine Regeneration bleibt.

Nach einem gemeinsamen Abendessen waren wir wieder fit für eine Tagesrückschau, die nach dem folgenden Schema ablief:

Was war mein Ziel? Was habe ich gelernt? Bin ich auf dem Weg? Was will ich behalten. Was kann ich gut? Was möchte ich noch lernen, üben, am Rädchen drehen? (Vögel passen sich jeder kleinsten Luftbewegung an)

Fluganalysen

Um einen Vergleich von subjektivem Erleben und objektiven Daten zu bekommen wurden mit SeeYou

a) die Flüge visualisiert und von den Piloten kommentiert

| | mst | % | Wege | v | GZ | Vges | HV |
|-----|-----|----|------|-----|----|------|-----|
| CC | 1,8 | 31 | +25% | 155 | 41 | 93 | 409 |
| K | 1,7 | 26 | +11% | 160 | 52 | 106 | 749 |
| H1 | 2,1 | 26 | +14% | 152 | 44 | 99 | 662 |
| | | | | | | | HV |
| BS | 2,7 | 23 | 11% | 159 | 43 | 110 | 113 |
| SX | 2,1 | 32 | 12% | 171 | 39 | 104 | 425 |
| WG | 1,9 | 24 | 13% | 162 | 52 | 109 | 268 |
| SDI | 2,3 | 21 | 9% | 159 | 53 | 116 | 316 |

b) Statistiken in einer Tabelle aufgelistet, als Grundlage für einen weiteren Trainingsschritt am nächsten Tag

Beispiel

Mittleres Gesamtsteigen

% Kurbelanteil

Umwege in % gerechnet

durchschnittliche Vorfluggeschwindigkeit

Mittlere Gesamtgleitzahl

Training Nitra 2009

Schnittgeschwindigkeit Aufgabe
Höhenverlust durch Kreisen im Sinken

Das Wetterglück ermöglichte uns 6 Flugtage ohne Unterbrechung, mit hervorragenden Trainingsbedingungen.

Das Engagement der Piloten, die kameradschaftliche Atmosphäre und die Unterstützung durch die kleine Bodencrew war herzerfrischend.

Resümee der Teilnehmer

| Plus | Minus |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Kombination von professionellem Einsatz, Disziplin und Spaß• positiver Trend von Training zu Training• kritische Vorannahmen haben sich nicht erfüllt• Gelungene Mischung von experimentieren und in wettbewerbsähnlichen Tasks optimieren• Gegenseitig Hilfe, Zusammenarbeit, Gedankenaustausch | <ul style="list-style-type: none">• Man kann in der verfügbaren Zeit nicht alles trainieren |

Es gab keine Grenze zwischen Ernst und Spaß, vielleicht das höchste Lob, das sich diese Gruppe verdient hat...

Herman