BERICHT

Flugtraining für die Segelflug-Nationalmannschaft
Szeged, 5. – 11. April 2008

Vorbemerkung
Nach dem erstmals 2007 in St.Auban durchgeführten Training für die Österreichische Nationalmannschaft im Segelflug wurde heuer zum zweiten Mal dieses praktische Training abgehalten.
Der Trainingsort **Szeged** wurde aus 2 Motiven ausgewählt:
Zum Ersten findet dort 2010 die Weltmeisterschaft für die Offene, 18m und 15m-Klasse statt und zum Zweiten sind in der ungarischen Tiefebene ideale Flachland -Trainingsbedingungen gegeben, die zugleich für die heuer bevor stehende WM in Lüsse von Nutzen sein sollen. Um einen möglichst hohen Trainingseffekt zu erzielen, haben die Teilnehmer beim mentalen Training in Schlierbach, Ende Feber, ihre Trainingsziele definiert.
Entsprechend den gegebenen meteorologischen Rahmenbedingungen war dies der rote Faden für die praktische Umsetzung.

Teilnehmer
Standard-Klasse: Thomas Hynek, Josef Kammerhofer, Alexander Koppler
15-Klasse: Wolfgang Hartl, Reinhard Haggenmüller, Edi Supersperger, Heimo Demmerer
18m-Klasse: Wolfgang Janowitsch, Werner Amann, Harald Kopecek, Andreas Sandhöfner
Helfer: Gerlinde Sandhöfner, Silvia Hynek, Julia Kammerhofer, Christian Stelzmüller und Harry Eisterlehner
Teamleitung: Hermann Trimmel und Kurt Graf
Da nicht alle Plätze von der Nationalmannschaft genützt wurden, konnten weitere Interessierte teilnehmen. Von der Junioren-NM nahm kein Pilot teil.
Die gegenseitige Unterstützung bei Auf/Abrüsten der Flugzeuge sowie bei den Rückholungen war vorbildhaft. Es hat sich jedoch gezeigt, dass nur 5 Helfer für 11Flugzeuge (2 davon mit Motor) im Grenzfall nicht ausreichen.

Sonntag 6.4. 1. Trainingstag
Meteo: Nach nächtlichem Regen amMorgen bedeckter Himmel. Die Bewölkung lockerte nur sehr zögernd auf und beim Wetter-Checkflug lag die Basis noch bei 600m, die Steigwerte erreichten kaum 0,5m/s. Erst am Nachmittag besserten sich die Bedingungen und so konnte der Start freigegeben werden: Auf der Flugstrecke nach Westen besserten sich die Bedingungen rasch, Steigwerte bis 1,5 m/s und Basis max. bis 1400m.
Aufgabe: 120km flaches Dreieck nach SW, Start 1400 loc, max Abflughöhe 800m, Regattastart für jede Klasse Standard, 15m und als letzte 18m-Klasse, kein Wasser
Tagesziele:
- Aufholjagd zum Aufwärmen
- Funksprechverkehr: Wolfgang Janowitsch berichtet vom Training der Engländer und schlägt vor: exakte Faktenangaben, keine Meinungen und Gefühlsregungen

Ergebnis: Die Aufgabe wurde von allen erfüllt, es gab jedoch 2 Außenlandungen bei einem Versuch die Aufgabe 2x zu erfüllen (Übermotivation).

Montag 7.4. 2. Trainingstag
Meteo: extrem starker SW-Wind 40-50 km/h, Basisanstieg von anfangs um 1000m bis auf 2000m.
Aufgabe: Jojo nach ENE 190km, mit zweitem Wendepunkt knapp westlich von Szeged.
Tagesziele:
- Taktik für Mitwindwende (mit 2.Chance durch Jojo)
- Gegenwindwende
- Endanflug gegen den Wind

Ergebnis: keiner erreicht den 3. Wendepunkt, da bei der Gegenwindwende am 2. Wendepunkt genau eine Abschirmung mit Schauern durchzieht. Da diese Gegenwindwende 4km westlich des Platzes liegt (geringes Außenlanderisiko) fliegen alle tief herunter und kommen nicht wieder weg, nur Heimo fliegt höher und kommt beim 2. Durchgang am weitesten nach Osten.
Ergebnis: guter Lerneffekt insbesondere bei Wenden unter Windeinfluss.
Der Funksprechverkehr wurde auf Tonband aufgezeichnet.

Dienstag 8. 4. 3. Trainingstag

Meteo: Sehr schwache Blauthermik mit geringen Operationshöhen; Durchzug von Cirrusfeldern
Aufgabe: Jojo 90km, 2x nach ENE; Abflug: max 700m, 15min nach letztem Start der Klasse, Regattastart, Wasserballast:gleiche Flächenbelastung
Tagesziele:

- Flugtraining in geringen Höhen
- Relativ hohe Flächenbelastung (43kg/m$^{2)}$ bei schwachen Steigwerten

Ergebnis: gemeinsamer Abflug funktioniert trotz marginaler Aufwinde gut. Auf Grund der geringen, Operationshöhen, meist unter 500m, und der geringen Aufwinde erfüllt keiner die gestellte Aufgabe (Mission impossible). 3Piloten landen auf einem kleinen Privatflugplatz in der Nähe der ersten Wende, 2 kommen mit Motorhilfe nach Hause. Nachdem in der Standardklasse Josef und Alex im Feld landen kehrt Thomas nach Hause zurück. Das übrige Feld sitzt bald nach der Umrundung des 20km entfernten Wendepunktes
Ergebnis: An diesem Tag wurden die Grenzen des Möglichen ausgelotet. (Allgemeiner Pilotenkommentar: „allein wäre ich da nie auf Strecke gegangen“). Voll motiviert und konzentriert wird jede kleinste Aufwind-Chance genützt und konsequent das Wasser erst im letzten Moment vor der Landung abgelassen.
Trainingsziel voll erreicht, jedoch bleibt keine Energie mehr für Nachbesprechung. Die Flüge waren kurz, aber anstrengend.

Mittwoch 9.4. 4. Trainingstag

Meteo: Eine Okklusion mit kompakter Abschirmung liegt über uns. Die Radiosonde von Szeged zeigt hohe Feuchte. Der Vorhersage -Temp jedoch gibt etwas Hoffnung auf Abtrocknung und geringe Durchmischung am Nachmittag. Ob die Abschirmung nach Osten abzieht?
Um das vorerst schlechte Wetter zu nützen analysieren wir den 3. Tag mit Hilfe von SeeYou. Daraus entwickeln sich spannende Diskussionen z.B über das Thema. „Fremdbestimmt oder Selbstbestimmt?“.
Tagesaufgabe: Trotz der noch schlechten Wetteroptik draußen schreiben wir eine kleine Tagesaufgabe nach W aus; der Start ist für 13loc geplant.
Das Wetter bessert sich gegen Mittag und beim Checkflug steige ich schon gut bis auf 1000m. Von W her wird es auch schon heller. Nach Freigabe des Starts bessern sich die Bedingungen zusehends, maximale Steigwerte bis 2m/s und die Basis steigt auf 1200m, vereinzelt sogar bis 1400m. Rasch nimmt jedoch die Quellwolkenentwicklung zu, mit einer bedrohlichen Überentwicklung knapp westlich des Platzes. Glücklicherweise zieht aber die Okklusion nach Osten und bringt uns für den Rest des Tages an der Rückseite gutsichtige Luft mit knackiger Thermik.
Tagesziele:
Die Piloten entscheiden sich für verschiedene Ziele in den einzelnen Klassen.

- 15m-Klasse: Edi und Heimo wollen als WM-Team gemeinsam fliegen, die anderen zum Vergleich als Einzelgänger
- 18m-Klasse: Gleichzeitiges Abfliegen und jeder versucht den heutigen „Grand-Prix“ zu gewinnen
- Standardklasse: will als Letzte starten und das Feld im Team von hinten aufrollen.

Ergebnis: die rasch wechselnden meteorologischen Rahmenbedingungen, die unterschiedlichen Entscheidungsstrategien und die daraus resultierenden Ergebnisse liefern viel Diskussionsstoff.

Donnerstag 10.4. **5.Trainingstag**

Meteo: Die Okklusion ist zurückgependelt und wir liegen genau an der Grenze der feuchten Luft im Osten und der guten thermischen Luft im W. Werden wir fliegen?
Briefing: Draußen ist es noch bedeckt. Dies nützen wir für ein Debriefing des spannenden Vortages. Gegen Mittag bessert sich die Wetteroptik.
Aufgabe: AAT mit 2 Stunden nach W und NW in Richtung besserer Wetterchancen
Tagesziel:

- Taktik für AAT

Ergebnis. Beim täglichen Thermik-Checkflug spüre ich schon im Startvorgang die Aktivität der Luftmasse. Ich steige rasch auf 1200m, jedoch gleichzeitig breiten sich die Cumuli zu 7/8 aus und wir müssen den Start verschieben. Sehr zögernd nähert sich die Aufhellung vom Westen und schließlich gehen alle auf Stecke.
Ergebnis: auf Grund der sehr schwierigen Bedingungen landen H1 und WG frühzeitig, die anderen schaffen es mit teilweise sehr knappen Endanflügen (Edi) den Heimatflugplatz zu erreichen.
Den Abend nützen wir zum Gedankenaustausch mit ungarischen Piloten.
Kurt ist bei der Quartiersuche für die WM 2010 erfolgreich.

Freitag 11..4. **Letzter Tag**

Meteo: Nach nächtlichem Regen klart es schon am Morgen von W her viel versprechend auf. Ein Blick in das Satellitenbild zeigt jedoch, dass sich von SW her ein dichter Wolkenschirm rasch nähert. Während des Aufrüstens, das wir durch die gegenseitige Hilfe schon in Rekordzeit schaffen, verdichtet sich die Abschirmung.
Beim Wetter-Checkflug messe ich die Temperaturschichtung: Der Gradient ist gut, jedoch es gibt keine Einstrahlung. Bei ruhiger Luft gleite ich ab,
Ergebnis: der Tag wird neutralisiert.
Nach einem gemeinsamen Abschluss - Essen ziehen wir Bilanz und jeder Teilnehmer bekommt die Gelegenheit für einen persönlichen Kommentar. Hier eine kurze Zusammenfassung:

Resümee

- Die Begeisterung und Einsatzfreude der Teilnehmer war herzerfrischend
- Das Wetter kann gar nicht so schlecht sein um es nicht für ein Training nützen zu können (Wettbewerbe werden oft an schlechten Tagen entschieden)
- Jeder Pilot mit reinem Segelflugzeug braucht einen eigenen Helfer
- Die täglichen Trainingziele können noch spezifischer von den Piloten definiert werden
- Dieses Training für die Nationalmannschaft soll in ähnlicher Form fortgesetzt werden

Hermann Trimmel
Muthmannsdorf 17. April 2008