

Training der österr. Nationalmannschaft in Schärding/Suben 15.- 22. März 2013

Das verflixte 7. Jahr: Zum ersten Mal hat das Wetter beim praktischen Training nicht mitgespielt. Hatten wir bei den vergangenen Trainingslagern eher das Problem „vor lauter Fliegen zu wenig Zeit zum Nachanalysieren“, war das diesmal genau umgekehrt; „Zu wenig geflogen und daher zu wenig Flüge zum analysieren“.

Teilnehmer



Von links nach rechts:

Uli Schwenk, Kurt Graf, Martin Schwab, Hermann Trimmel, Andreas Lutz, Wolfgang Janowitsch, Thomas Hynek, Herbert Pirker, Sebastian Eder, EB29, Franz Josef Eder, Josef Kammerhofer, Ernst Gstöttner (Helfer von Schärding), Peter Schwenk(Opa).



Wie sich gezeigt hat war der Zeitpunkt zu frech und zu optimistisch gewählt, aber wir orientierten uns halt an den Pribina-Cup, der immer nach Ostern in Nitra stattfindet.

Das war heuer eindeutig zu früh. (wie sich derzeit auch in Nitra zeigt).

Gemeinsam haben wir die Spuren der stecken-gebliebenen Hänger und Autos planiert.

Wichtig für ein Teamtraining und Entwicklung eines Teamgeistes:

Ein gemeinsames Ziel und ein vorbildlicher Chef (oben links im Vordergrund) zur Kontrolle sowie für motivierendes Feedback.

Rechts: Nachbearbeitung...



Das Wetter war sehr feucht:

Fliegen

Gutes Thermikwetter hatten wir nur am ersten Tag, mit einer ansteigenden Basis bis knapp über 2000m. Für viel war es der erste Flug im Jahr und wurde daher überwiegend zum Einfliegen genutzt.



Blauer Himmel mit Sonnenschein waren die Ausnahme in dieser Woche. Und wenn sonnig, dann wurde die Thermik und die Stimmung gleich mit einer Inversion gedämpft. Da noch nicht alle Flugzeuge klar waren, wurde in den Morgenstunden schon sehr eifrig gebastelt um gegen Mittag startbereit zu sein.

Alternativ-Programm

Die nicht fliegbaren Tage wurden genutzt:

1. Zur Optimierung der Flugzeuge
z.B. Haube abdichten zur Reduzierung des Lärms.

2. Einbau der Biofeet-Systeme

Die ersten 10 Vorseriengeräte wurden knapp vor Trainingsbeginn von LXNAV geliefert.



Andi Lutz fertigte in den letzten Nachtstunden noch die Einbauteile für die Drucksensoren und die Verkabelung mit dem Potentiometer an. Uli Schwenk lieferte dankenswerter Weise die Oberschenkelgurten und so konnten die ersten Tests durchgeführt werden.



Die Vibrosignale funktionieren mit der neuen Software und können gut über ein Potentiometer justiert werden. Leider stört bei einigen Funkgeräten (z.B. FSG71) ein Rauschsignal, das jedoch laut LXNAV mit einer Softwareänderung demnächst behoben werden soll.

3. Test eines Video-Systems

Gerold Auerbach stellte sein Multi-Videosystem zu Testzwecken zur Verfügung.

3 Kameras im Cockpit sind auf das Instrumentenbrett, nach vorne und in Richtung zum



Gesicht des Piloten gerichtet.

Auf diese Weise können gewisse interessante Situationen dokumentiert und analysiert werden. In der Nachanalyse hat sich gezeigt

1. Der Pilot muss seine

Gedanken laut formulieren, sonst ist eine Auswertung kaum



möglich.

2. Die Kameraauflösung in diesem System war zu niedrig, die Instrumente kaum ablesbar.
3. Das System störte den Funk mit Rauschen.
4. Idee für die weitere Entwicklung: die Aufnahmen sollten zur besseren Auswertung mit dem Flugweg/SeeYoe synchronisiert werden.

Training, aus der Sicht der Piloten

Martin Schwab

Trotz der geringen Anzahl an Flugtagen bin ich überzeugt, etwas gelernt und in die beginnende Saison mitgenommen zu haben. Auch die entspannte Atmosphäre und die offenen Diskussionen waren sehr bereichernd. Danke!

Ich habe mich in diesem Jahr zum ersten Mal für die Junioren WM qualifiziert und bin dementsprechend neu in der "Szene". Aus diesem Grund war für mich auch das Kennenlernen der besten österreichischen Wettbewerbspiloten ein wesentlicher Bestandteil des NM Trainings. Zahlreiche Diskussionen über Wetteroptik, Vorflugstrategie und Wasserballast gaben Anlass zu neuen Ideen, die ich bei meinen nächsten Flügen ausprobieren und hoffentlich erfolgreich umsetzen werde.

Flug am Samstag



Das tolle Wetter am Samstag bescherte mir den ersten Streckenflug in diesem Jahr. Den Großteil der Strecke bin ich gemeinsam mit Thomas (CC) geflogen und wir hatten damit auch die Möglichkeit zum direkten Vergleich. Es hat sich gezeigt, dass ich entgegen meiner anfänglichen Vermutung beim Kurbeln nicht schlechter steige sondern gut mitkomme. Während des Fluges hatte ich auch das Gefühl im Vorflug annähernd gleich gut mitzukommen, es hat sich aber in der Nachanalyse gezeigt, dass ich immer die schlechtere Gleitzahl hatte, also tendenziell mehr Höhe verloren habe. Hier könnte aber auch die geringere Flächenbelastung meines Discus eine Rolle spielen. Am letzten Schenkel haben wir uns getrennt und

sind leicht unterschiedliche Linien zurück zum Flugplatz Schärding geflogen. Hier habe ich meinen Vorteil von 250m Höhe verspielt – auf Grund einer nicht ganz so guten Linie. Diese Tatsache hat noch einmal die Wichtigkeit des Findens guter Linien aufgezeigt.

Der Höhepunkt des darauffolgenden Auswertabends war dann natürlich das Video von Uli Schwenks Flug, welches mit Gerolds neuem Kamerasystem aufgenommen wurde. Ein interessantes Detail für mich war die konsequent hohe Vorfluggeschwindigkeit von Uli, auch wenn er schon sehr tief war. Dieser Flugstil erfordert sicherlich ein sehr hohes Maß an Konzentration, ist aber auch mit einem gewissen Absaufrisiko verbunden, was dann schließlich der Fall war.

Neben diesen technischen und taktischen Details war es für mich auch sehr interessant, die Gegend rund um Schärding aus der Luft kennenzulernen und Informationen über die lokalen Besonderheiten zu erhalten, nicht zuletzt auch aufgrund der interessanten Distanz zu Dobersberg. Dieses Wissen wird mir sicherlich bei zukünftigen Streckenflügen nützlich sein.

Die nicht fliegbaren Tage wurden zum Verbessern der Flugzeuge und für die Diskussion verschiedenster Segelflug-Themen genutzt. So habe ich beispielsweise die Kabinenhaube neu abdichtet und damit die Lautstärke im Cockpit deutlich verringert.

Bericht NM-Training 2012 in Schärding/Suben

Im Folgenden möchte ich auf die für mich aus den Diskussionen gewonnenen Erkenntnisse eingehen:

- Verbesserungen zum Linienfliegen: Benutzung eines Nettovarios zur besseren Identifikation von Aufwindlinien; beim Vorflug nicht den Großteil der Aufmerksamkeit auf den nächsten Bart legen, sondern mehr auf die Optimierung des Flugweges achten; ständiges Korrigieren im Geradeausflug in Richtung besseres Nettosteigen, entweder durch gefühltes Anheben eines Flügels oder durch Fliegen eines "S" zuerst in Windrichtung, dann dagegen um energetisch günstige Linien auszuloten; nicht nur Steigen verbessern sondern auch Sinken vermindern.

- Zum Wasserballast: immer komplett vollgetankt Fliegen; ab 0.5 m/s mittlerem Steigen hat man damit Vorteile, also eigentlich fast immer bei fliegbarem Wetter;

- Vorflugstrategie: bei vollen Tanks und guten Steigwerten kann man durchaus auch mal mit 180km/h im Discus vorfliegen; ich war offenbar noch ein bisschen zu langsam zwischen den Aufwinden unterwegs; natürlich hilft hier auch wieder das Nettovario sehr, um eine gute Linie zu finden, da bei höheren Geschwindigkeiten das Gefühl ein wenig verloren geht.

PS: Für den Tschechischen Luftraum gibt es eine gute Information für aktive/nicht aktive Lufträume: <http://aisview.rlp.cz/>

Josef Kammerhofer

hier ein paar Gedanken von meiner Seite zum Training in Schärding:

Leider hat das Wetter ja nicht so mitgespielt, um ein zielführendes Training durchführen zu können. Es ist auch meine Meinung, dass die Wetterlage zumindest so gut sein soll, um nicht nur ums „Obenbleiben“ kämpfen zu müssen. Unsere Trainingsinhalte sind schon so fein geworden, dass man die Unterschiede und Erkenntnisse nur herausfiltern kann, wenn das Umfeld - die Wetterlage - einigermaßen gut ist.



Meine Erkenntnisse aus diesem Training:

- Vorbereitet zum ersten Trainingstag antreten. Es war von mir insofern blöd, weil das der beste Tag war. Im Grunde hatte aber fast jeder noch irgend etwas am Flieger zu tun.
- Ein Trainingseffekt aus diesen beiden Flugtagen war für mich praktisch nicht gegeben.
- Der Trainingseffekt aus den nicht fliegbaren Tagen war, dass ich jetzt Top-Meteo verwende.
- Das die einen oder anderen weggebröckelt sind, hat mir nichts ausgemacht, denn ich mache es ja für mich.

Meine Ideen/Vorschläge für die nächsten Trainings (die unbedingt weiter geführt werden sollen !!!):

- Zeitpunkt und Ort des Trainings - ok, im Nachhinein wäre es überall schwierig gewesen. Etwas später wäre insofern besser, da zum einen die Flieger mit allem Equipment funktionieren und man selber schon ein wenig eingeflogen ist. Auf der anderen Seite begrüße ich es sehr, wenn das Training vor dem ersten Wettbewerb ist.

Mein idealer Zeitpunkt wäre die Woche vor dem Pribina-Cup.

- Brainstorming - ich würde alle Ideen in einem Frageblatt zusammenfassen und dem

Bericht NM-Training 2012 in Schärding/Suben

Nationalteam-Mitgliedern mit der Bitte vorlegen, es auszufüllen und gegebenenfalls Vorschläge hinzufügen. Ich weiß schon, dass das in irgend einer Form schon gemacht wurde. Ich würde nur gerne wissen, ob allen anderen dieses Training nicht interessiert, oder ob andere Faktoren und Umstände nicht passen.

- Auf der anderen Seite kann ich mir gut (sehr gut) vorstellen, dass wir nur noch eine Hand voll (=5) österr. Piloten und ausgesuchte ausländische Gastpiloten sind, die alles geben und voll bei der Sache sind. Ich nehme es mir immer vor, dass ich für die nicht fliegbaren Tage gut vorbereitet zum Training komme - da steckt in mir aber noch ein immenses Verbesserungspotential.
- Ich möchte haben, dass wir uns beim theoretischen Training mehr für das praktische Training vorbereiten, so dass wir beim praktischen Training nicht erst über Inhalt und Ausführung nachdenken müssen. Ich weiß schon, dass dies in gewisser Weise eh so gemacht wird. Ich würde es nur noch konsequenter durchführen und nehme mich somit bei meiner Nase.
- Im Doppelsitzer zu fliegen, wie voriges Jahr, ist eindeutig die bessere Option.

Sebastian Eder

Zu allererst möchte ich mich bedanken, dass dieses Trainingslager wieder stattgefunden hat. Leider war das Wetter insoweit bescheiden, dass man nicht wirklich effektiv trainieren konnte. Am ersten Tag (Samstag) waren die Bedingungen zwar wunderbar, wurden von den meisten (mich eingeschlossen) aber als eine Art erweitertem Werkstatt/Genuss-Flug genutzt.

Die ersten 2-3 Tage waren bzgl. der besprochenen Themen noch sehr interessant und informativ, aber je länger wir warten mussten, bis das Wetter wieder Flüge ermöglichte, desto mehr wurden Details besprochen, die zwar nett sein mögen, aber nicht der Grund waren, warum wir zu diesem Trainingslager gefahren sind.

Das gemeinsame Basteln an den Flugzeugen bzw. der Einbau der Sensor-Geräte hat Spaß gemacht



und ich persönlich konnte ein paar schon sehr lange anhängige Kleinprojekte am Flugzeug erledigen, aber das sind alles nur kleine Vorteile gegenüber dem großen Nachteil, dass wir nicht zum Trainieren gekommen sind.

Für die nächsten Jahre würde ich mir wünschen, dass wir uns für größere Flexibilität schon im Vorhinein mehr Gedanken machen, was wir bei Schlechtwetter machen können.

Evtl. sollten wir anfangen fixe Themenpunkte zu verteilen und die Teilnehmer auffordern sich auch auf diese vorzubereiten. Entweder je

Thema eine Person, die eine Einführung/Präsentation dazu gibt und dann eine informierte Diskussion ermöglicht, oder jeder soll seine Gedanken dazu schon vorab per Mail an z.B. dich abschicken und du leitest dann durch die Diskussion, in der die einzelnen Ansichten besprochen werden. Diese Themen/Gedanken zu den Themen würde ich auch nicht optional machen, sondern es tatsächlich einfordern, damit nicht nur 1/3 vorbereitet ist und der Rest sich berieseln lässt, weil die vorhergehende Beschäftigung mit dem Thema fehlt.

Auch finde ich es schade, dass wir in der Teilnehmerzahl eher beschränkt waren (teilweise krankheitsbedingt, zum Teil waren aber auch nie besonders viele Leute angemeldet). Ich würde mich freuen, wenn wir verstärkt versuchen ausländische Gäste zum Trainingslager zu holen.

Dies sollte aber vielleicht schon während der Saison zumindest angesprochen werden (z.B. auf Wettbewerben) und prinzipielles Interesse abgeklärt werden. Dann könnte man im Herbst/Winter eine Fixierung des Ganzen recht einfach per Mail durchführen.

Bericht NM-Training 2012 in Schärding/Suben

Zwar kann man das Wetter nie beeinflussen, aber wir könnten evtl. versuchen auch bzgl. der Örtlichkeit flexibler zu werden. Wenn wir im Groben eine Planung für z.B. drei mögliche Trainingsplätze haben, könnte ich mir vorstellen, dass es möglich ist 2 Wochen vor Beginn des Trainingslagers die Details für den definitiven Platz abzuklären. Dabei wäre es von Vorteil, wenn auf jedem potentiellen Flugplatz ein Teilnehmer vor Ort ist, der bei der Organisation auf kurzem Wege helfen kann.

Wenn die Idee mit der flexiblen Location nicht so einfach umzusetzen ist, wie ich mir das vorstelle, wäre auch ein anderer Termin später im Jahr (Hochsommer, nach den meisten großen Wettbewerben) anzudenken. Zwar wird man dabei immer potentielle Teilnehmer verlieren, weil doch noch ein Wettbewerb (z.B. Rieti) ist, aber die Wettersicherheit sollte doch höher sein, als in einem Jahr, in dem Ostern sehr früh ist, oder der Winter lang andauert.

Ich hatte trotz der schwierigen Rahmenbedingungen viel Spaß und eine tolle Zeit mit allen Teilnehmern und hoffe, dass das Lager in welcher Form auch immer weiter geführt wird!

Andreas Lutz

Nach dem mentalen Training im Januar stand natürlich auch dieses Jahr wieder die praktische Umsetzung in Suben auf dem Plan. Leider war das Wetter in Suben (und im restlichen Europa) nicht überragend. Trotzdem konnten wir gleich den ersten Tag sehr gut nützen und in den Bayerischen - und Böhmer Wald fliegen.



Danach war die Wetterprognose eher pessimistisch gestimmt und somit wurden die Tage mit Theoretisieren und zum Austausch von Gedanken genützt. Immer wieder sind Erkenntnisse dabei, die es Wert sind zu diesem Training zu fahren.

Als weiterer Punkt stand noch der Einbau des Biofeet-Systems auf dem Plan, was bis auf kleinere Schwierigkeiten auch so halbwegs funktionierte, nur ausprobieren konnten wir es nicht mehr!

Eine Anmerkung zum Training selbst: ich glaube es ist weitaus effektiver, wenn wir versuchen wieder

vermehrt im Doppelsitzern zu trainieren, das fliegen mit dem eigenen Flugzeug ist zwar schön und wichtig, aber die Erkenntnisse und die Hinweise die in einem Doppelsitzer gefunden werden können, überragen.

Danke für die Organisation und natürlich auch an Sepp Eder und sein Subener-Team für die ganze Organisation vor Ort und für die Gastfreundschaft.

Die Stimmung im Team war trotz der Wetterproblematik ausgezeichnet gut.

Es hat einfach Spaß gemacht!

Wolfgang Janowitsch

Unser alljährliches Trainingslager, geleitet von Hermann Trimmel unter Mithilfe von Kurt Graf, hat inzwischen schon Tradition. Auf Grund der sehr positiven Erfahrungen in den letzten Jahren, ist es für mich ein Fixpunkt zum Saisonstart. Dieses Mal gab es aus meiner Sicht allerdings auch den einen oder anderen Aspekt über den wir nachdenken und offen diskutieren sollten.

Sehr positiv empfand ich die unglaubliche Gastfreundschaft am Flugplatz Schärding. Die Hilfsbereitschaft der einheimischen Segelflieger und Schlepppiloten, allen voran Josef und Sebastian Eder, ist beinahe beschämend. Die zur Verfügung stehende Infrastruktur ist perfekt. Alle Flugzeuge konnten aufgerüstet in der wunderschönen Halle von Josef untergebracht werden.

Bericht NM-Training 2012 in Schärding/Suben

Gut, wie immer, war die Stimmung zu Beginn des Lagers. In Erwartung eines guten Thermiktages gleich am Samstag, freuten sich die meisten von uns auf den ersten Flug der Saison. Dementsprechend wurde am Vormittag noch an den Flugzeugen herumgebastelt, am frühen Nachmittag gestartet. Das Trainingsziel war eher einfach „den Hintern wieder einmal in die Luft zu bekommen“.

Die Wettervorhersage deutete darauf hin, dass dieser erste Tag wohl der beste der Woche bleiben würde. Aber nicht nur die fehlende Thermik, auch die winterlichen Temperaturen machten der Moral zu schaffen. So bröckelte einer nach dem anderen langsam ab, einerseits verständlich, andererseits nicht ermutigend für die „Zurückgebliebenen“.

Meine persönlichen positiven Erlebnisse:

- Das Engagement von Josef und Sebastian Eder, und die freundschaftliche Aufnahme am Flugplatz Schärding/Stuben haben mich begeistert.
- Ein wunderschöner Flug am Samstag, gemeinsam mit Andi Lutz und teilweise mit Uli Schwenk, Josef und Sebastian Eder.



- Erfahrungen bei diesem Flug, und bei den Wettbewerben der letzten Jahre, motivieren mich, meinen Flugstiel wieder etwas in Richtung „konservativ“ zu justieren. Ich möchte versuchen das ohne Überkorrektur hinzukriegen.

- Bei einem Flug konnte ich Mangels Aufwind einen sehr knappen Endanflug trainieren. Beim 2. Start an diesem Tag gelang es mir, mich ca. 10min in Platzrundenhöhe zu halten, ein sehr gutes Training fürs

„Überleben“ in schwachen Bedingungen.

- Zwei Flüge mit Kamera zur Selbstbeobachtung zeigten, dass die (neu erstandene) günstige (99.-Euro) Kamera von Hofer („Action Cam“) gut dafür geeignet ist.
- Die neue Version des Biofeedback-Gerätes von Hermann (Biofeet) ist eingebaut, funktioniert aber leider bei mir noch nicht.

Negativ empfand ich die Stimmung und die Motivation in Verbindung mit dem fehlenden Segelflugwetter. Dazu möchte ich folgendes kommentieren:

Natürlich ist es so, dass ein praktisches Training ohne das dafür benötigte Wetter unbefriedigend ist. So gesehen verstehe ich auch, dass einige Teilnehmer nach dem Wochenende abreisten um ihren Urlaub anderweitig zu verwenden. Andererseits muss ich mich wundern, dass aus der Gruppe nicht der Wunsch kam die Zeit für Theorie-Diskussionen zu verwenden, für die beim Mentaltraining in Steyregg zu wenig Zeit zur Verfügung stand. Gerade im mentalen Bereich gibt es aus meiner Sicht mehr als genug Themen, die in der Gruppe immer wieder zu neuen Aspekten führen. Wenn ich mich recht erinnere, ist bei den diversen Theorie-Seminaren doch einiges offen geblieben.

Gedanken zur Zukunft unseres Trainingslagers

Grundsätzlich wäre die ideale Voraussetzung für ein gemeinsames praktisches Training sehr gutes Wetter und Doppelsitzer.

Wetter: Je schlechter das Wetter wird, desto mehr schränken sich die Trainingsmöglichkeiten ein. Vielleicht sollten wir überlegen ob der Austragungsort nicht kurzfristig, nach der aktuellen

Bericht NM-Training 2012 in Schärding/Suben

Situation ausgewählt werden könnte. Der Termin, bis jetzt immer vor dem Pribina Cup gelegt, sollte vielleicht überdacht werden, denn abgesehen von der relativ kleinen Chance auf gutes Segelfluggewetter Ende März, Anfang April, sind die Temperaturen um diese Jahreszeit oft unkomfortabel für Aktivitäten im Freien.

Gerät: Beim Einsitzer-Training ist der Effekt stark von der Größe der Gruppe mit zusammenpassenden Flugzeugen, sowie dem Level der Piloten abhängig. Ist hier der Unterschied zu groß, ist der Trainingseffekt, zumindest für einige der Beteiligten, nicht optimal. Die Möglichkeiten die dieses Training in der Gruppe bietet (Flugzeug optimieren, Vergleiche beim Kurbeln wie Klappenstellung und Schwerpunktlage, Vergleiche MC-Einstellung, Kameraaufnahme der eigenen Blickführung...) sind in den letzten Jahren ziemlich ausgeschöpft worden.

Meine Meinung: Ich halte das praktische Training mit Doppelsitzern für das effektivste. Es können zwei Piloten auf ähnlichem Niveau voneinander lernen, oder es kann Wissen von einem erfahrenen Piloten an einen unerfahrenen weitergegeben werden (Juniorentaining!). Auch die Teilnahme an einem Wettbewerb kann aus meiner Sicht ähnlich viel bringen wie ein Trainingslager. Hier müssen schwierige Situationen nicht künstlich hergestellt werden, sie ergeben sich automatisch. Viel wichtiger finde ich, dass diese Schlüsselsituationen dann entsprechend aufgearbeitet werden. Dies kann selbstständig erfolgen (Analyse mit Auswerteprogrammen, Gespräche mit Team-Kollegen und Konkurrenten), oder mit Unterstützung eines Trainers.

So gesehen ist für mich persönlich mehr Potential in unserem Mentaltraining als im praktischen Training.

Eine mögliche Bereicherung, sowohl für das praktische, als auch für das Mentaltraining, wäre den Teilnehmerkreis (international) zu erweitern.

Die Vision: Ein Trainingslager mit Doppelsitzern, gemeinsam mit den besten internationalen Wettbewerbspiloten in einem Gebiet mit zuverlässigem Wetter.

Mein Resümee

Ich bedanke mich bei allen Teilnehmern für das Mitmachen und vor allem für die zukunftsweisenden Vorschläge, die ich von den Rückmeldungen bekommen habe.

Ich kann mich mit vielen Ideen identifizieren und für die Zukunft motivieren.

Wir werden sehen was die Zukunft bringt:
Mit dem richtigen Team zur richtigen Zeit am richtigen Ort
einen gemeinsamen Fortschritt erleben?

Euer



Muthmannsdorf, 1. April 2013



Danke Sepp für die
Organisation und Kurt
für deine Unterstützung!