

## **Wettbewerbsflug**

**Eine Gesprächsrunde von Streckenfliegern in Wr. Neustadt am 15. Februar 2002  
unter der Moderation von Wolfgang Janowitsch  
(Zusammengefasst von Markus Gusenleitner)**

Neben dem Thema Wettbewerbsflug werden auch die Bereiche Taktik während des Fluges und die Frage „Wie wird man ein erfolgreicher Pilot“ diskutiert.

### **Taktik**

Ein wichtiger Punkt ist, dass man sich Ziele setzt (zB besser kurbeln, schneller fliegen etc.). Die Ziele müssen weiter verfeinert werden (zB ich will bereits beim ersten Kreis richtig eindrehen).

Wann beginnt die Flugvorbereitung? Für Wolfgang beginnt die Flugvorbereitung, wenn der Wetterwecker gutes Wetter ankündigt. Größere Strecken kann man bei vielen verschiedenen Wetterlagen fliegen, nicht nur bei stabilem Hochdruckwetter. Die mentale Vorbereitung findet bei Wolfgang ständig statt. ZB Ideen für neue Routen werden „nebenbei“ geboren.

Mentale Einstellung unmittelbar vor dem Flug? Man muss sich bewußt machen, wie konzentriert man bei der Sache ist. Das kann zwischen „Flow“ (völliges Aufgehen in der Sache – Teil der Aufgabe sein) bis zur Frage „was mache ich da eigentlich“ reichen. Man sollte möglichst nahe an den Flow herankommen, dh von der Früh bis zum Abend volle Konzentration auf die Aufgabe (an nichts anderes denken).

Vor dem Flug muss man sich vollkommen auf das Fliegen konzentrieren - Störfaktoren bremsen (zB wenn man vor dem Flug lange zaudert, ob man fliegen soll oder nicht; Vereinstätigkeiten etc.).

Es ist eine Frage des Selbstbewußtseins, wenn man früh startet, da evtl. mit einer frühen Aussenlandung gerechnet werden muss. Wenn der Wetterwecker gute Prognosen abgibt, sollte Selbstvertrauen zu frühen Starts vorhanden sein.

Unterschied zentrales / dezentrales Fliegen? Das Wetter wird beim Bewerb bekanntgegeben - man braucht sich nicht selbst darum kümmern. Auf Wettbewerben bekommt man sehr schnell Feedback – man kann sehr schnell sehr viel lernen und den Flugstil verbessern.

An was orientiert man sich: an den Wolken oder am Boden? Es kommt darauf an, wo man fliegt, wie hoch und wie zuverlässig die Wolken sind. Früher hat Wolfgang nur auf die Wolken geachtet. In den Bergen muss man aber abschätzen, wo der Bart weggeht. Man soll auf alles schauen. Die Wolke ist nur die Folge der Sonneneinstrahlung. Man

## Streckensegelflug

muss versuchen sich ein Modell zu bilden: Zusammenspiel von Gelände, Wind und Wolken. Bei manchen Wetterlagen ist es aber schwierig abzuschätzen, ob die Wolken ziehen oder nicht (zB wenn viel Feuchte in der Luft vorhanden ist).

Taktik: Anfliegen von möglichst vielen Punkten mit Aufwindmöglichkeiten.

Im Funk ist folgende Information interessant: Wie ist die Qualität des Wetters auf der Flugstrecke (Steigwerte) und nicht wo steht der Aufwind konkret, denn den Aufwind findet man ohnehin.

Man muss stets herausfinden, ob der Tag zuverlässig ist (sind die Bärte windzerrissen, gut von unten heraus etc.). Man muss möglichst schnell erkennen, wenn sich etwas ändert (das Wetter kann sich von einem Tal ins nächste sehr schnell ändern): das ist die wichtigste Beschäftigung im Flieger (Kurbeln und Fliegen müssen von selber gehen). Die besten Wettbewerbspiloten sind jene, die Veränderungen am schnellsten checken (je nachdem wird man zB den Bart bis nach oben hin auskurbeln oder weiterfliegen).

Reichmanns Ansatz (Anfangssteigen des nächsten Bartes = Endsteigen des letzten Bartes) ist sehr theoretisch, da man das Wetter voraussehen können müsste. Wann entscheidet man sich zum Weiterflug? Hängt von der Geländeform und vom Wolkenbild ab. Wie weit schaut man voraus? Dies ist abhängig von der Situation: Wenn es übersichtlich ist, schaut man weit voraus (zB diese über jene Wolkenstraße). Wenn es ums Überleben geht natürlich kürzer.

Wie fliegt man von Diex am besten zum Hauptkamm (über Grebenzen oder Zirbitzkogel)? Bruno Gartenbrink hat einmal gesagt, dass Segelfliegen ein Chance-Risiko-Spiel sei. Wenn man die Saualm wieder hinauf fliegt, ist das Risiko gering, man hat aber einen weiteren Weg. Die Grebenzen ist im wesentlichen nur ein einzelner Berg. Wenn der nicht geht, fangt man zum Basteln an (höheres Risiko, dafür geringerer Weg).

Zum Them Pulkflug kommt Wolfgang immer mehr drauf, dass es gescheiter ist, eigene Entscheidungen zu treffen.

Wie erkennt man „gute“ Wolken? Wenn man in der Wolke Bewegung erkennen kann, hat man Chance auf gutes Steigen (zB Fetzerl, die es von unten hinein zieht). Je mehr man sieht (Raubvögle, Paragleiter, Rauchfahnen etc.) und desto besser das verarbeitet wird, desto besser ist der Output. Die Helligkeit der Oberfläche ist keine Garantie für gutes Steigen (eher umgekehrt).

Nach dem Verlassen des Platzbereiches muss man auch mit einer Aussenlandung rechnen.

Wenn die innere Einstellung am konkreten Flugtag nicht passt, soll man nicht starten, umdrehen, oder dem Nachwuchs helfen. Die Entscheidung muss jeder für sich selbst treffen. Wenn die Kollegen am Funk alle pessimistisch eingestellt sind, soll man den Funk abdrehen.

## Streckensegelflug

Vor jedem Flug soll man sich fragen: „Was will ich erreichen?“ 800 km fliegen, einen schönen Flug durchführen, etwas lernen oder sonstwas. Dabei ist immer auch der Zeitplan zu berücksichtigen (um 11 Uhr bracht man keine 1000 km mehr probieren).

Bedarf es zum Schnellfliegen Risikos? Nein! Entscheidungen sind immer so zu treffen, dass man zumindest eine vernünftige Alternative hat. Beim Wettbewerb gibt es natürlich Piloten, die sich Vorteile durch höheres Risiko verschaffen. Langfristig betrachtet zahlt sich Risiko aber nicht aus. Risiko und Erfolg korrelieren nicht (dies ist vom Gedanken her ein falscher Ansatz)! Mehr Wissen reduziert das Risiko (zB geeignete Aussenlandewiesen).

Höhe ist ein Sicherheitspolster und bedeutet Komfort. Wer tiefer fliegt, muss mitunter auch schwächere Bärte mitnehmen.

In welchem Höhenband fliegt man am schnellsten? Dies hängt vom Gelände ab (in Ungarn kann man auch tief fliegen, in Amerika nicht).

Welche Geschwindigkeit fliegt man zwischen den Aufwinden? Die Fahrt soll der Luftmassenbewegung angepasst werden (aber nicht ständig ziehen und drücken lt. Sollfahrtgeber). Wolfgang verwendet beim Wegfliegen einen McCrady-Wert von  $\frac{1}{2}$ , wenn es auf Strecke wirklich gut geht 2.

Wenn man in den Aufwind hineinfliegt, sollen alle Fühler ausgestreckt werden, um zu spüren, wo der Aufwind sein Maximum hat (wo hebt es? Mit dem Hintern fliegen). Das kann man mit jedem Flugzeug machen. Kurbeln ohne Instrumente funktioniert oft besser als mit Vario.

Fliegen mit Wasserballast ist Übungssache. An einem guten Tag in den Alpen wählt Wolfgang eine Flächenbelastung von 50 – 52. Wenn man zu viel Wasser hat, und man ständig aus dem Bart rausfällt, soll man Wasser ablassen.

### **Wie wird man ein guter Pilot?**

Man muss Ziele haben. Man muss eine Vision haben. Man muss es wollen.

Bereits mit 16 Jahren wollte Wolfgang Weltmeister werden. Das Wollen alleine reicht nicht aus, sondern man muss auch etwas dafür tun.

Vom großen Ziel müssen Teilziele abgeleitet werden – „Was muss ich anders machen, damit ich besser werde?“ Das Lernen hört nie auf! Bei jedem Flug soll man sich spezielle Ziele setzen (zb heute konzentriere ich mich auf das Vorfliegen, auf das Kurbeln, im Pulk nicht ablenken lassen etc).

Die Fertigkeit des Fliegens kann sehr gut bei Wettbewerben verbessert werden. Nach dem Flug soll man sich mit den Kollegen zusammensetzen und die Flüge analysieren.

## Streckensegelflug

Es ist wichtig die Wahrnehmung zu schulen. Hierzu empfiehlt Wolfgang das Seminar von Hermann Trimmel. Mit allen Sinnen (sehen, „Hintern“ etc.) muss man versuchen mehr wahrzunehmen. Dies gilt nicht nur beim Fliegen sondern im gesamten Leben. Wichtig ist auch immer wahrzunehmen, wie es einem selbst eigentlich geht. Versuchen im Hier und Jetzt zu sein (Flow). Auch das gilt für alle Lebensbereiche.

Beim Fliegen soll man nicht alles gleichzeitig machen, sondern hintereinander.

Zwischen zwei Wolken soll man auch die kleinen Fluserl mitnehmen.

Wenn man an der Basis pickt, hat man keinen Überblick mehr (im Flachland am Boden sichtbar durch Wolkenschatten).

Wie weit soll man max. vom Kurs abweichen? Daumenregel: ca. 30 Grad. Es muss schon ein guter Grund vorliegen, um mehr vom Kurs abzuweichen. Sinn macht es zB, wenn der Weg selbst trägt. Je schlechter das Wetter ist, desto mehr Umwege kann man machen.

Beim Fliegen ist immer volle Konzentration erforderlich - aber man kann sich nicht 10 Stunden lang konzentrieren. Die Konzentration ist nicht immer am gleichen Level. Zurückschalten kann man zB beim Wettbewerb in problemlosem Wetter im Pulk in der Mitte drinnen. Hier kann man sich ein bisschen entspannen. Zum Entspannen kann man sich auch auf den eigenen Atem konzentrieren.

Wie erfolgt die Verpflegung im Flug? Wolfgang isst gerne zwei, drei Schwarzbrote mit Streichkäse. Trinken soll man mind. 2 Liter. Isostar sollte stärker verdünnt werden, als auf der Packung angegeben, da es wichtiger ist Flüssigkeit zu ersetzen als Mineralien.

Wie erfolgt der Umstieg am Abend auf schlechteres Wetter? Die Abendthermik setzt sehr spät ein, die Zeit bis dahin muss man überdauern. In der Abendthermik kann man auch kurbeln. Wie hoch kommt man in der Abendthermik? 1700 – 1800 m. Im Ennstal ist die Abendthermik besser ausgeprägt als im Mürztal.

### **Wettbewerb**

Welche Infos nutzt man von anderen Piloten beim Wettbewerb? Bevor man anderen Piloten nachfliegt, muss man zuerst verstehen, warum der andere sich so entscheidet. Wenn alle dorthin fliegen, kann man selbst auch folgen.

Was will man bei einem Wettbewerb erreichen? Lernen oder gewinnen? Mit den anderen Piloten soll man nach dem Flug analysieren, warum sich die Piloten für dies oder jenes entschieden haben. Wenn man auf gewinnen aus ist, darf man sich im Flug nicht von den anderen Piloten abhängig machen lassen. Es ist nicht unbedingt notwendig, dass man jemanden vor sich hat. Der Pulk trifft oft falsche Entscheidungen. Wenn mehr Piloten fliegen, wird der richtige Bart früher gefunden. In der Ebene bei Blauthermik alleine zu fliegen ist riskanter. Bei guter Blauthermik geht es auch alleine. Um in Blauthermik blind

## Streckensegelflug

fliegen zu können, müssen schon gute Bedingungen herrschen. Ansonsten orientiert man sich am Besten am Boden (häufig löst sich der Bart an einem Hindernis ab, wenn ein bisschen Wind vorhanden ist).

Wie erfolgt Funkkontakt mit Mannschaftskollegen? Meist hat jedes Team eine eigene Frequenz (dies ist zulässig). Auf dieser Frequenz hilft man sich gegenseitig. Langwierige Diskussionen sollte man aber unterlassen.

Was unterscheidet gute von ausgezeichneten Piloten? Selbstbewußtsein (man muss an sich selbst glauben) und Wahrnehmungsfähigkeit (sie nehmen Details früher wahr).

Die neuen Aufgaben bei den Wettbewerben sind sehr interessant: Anstatt von Wendepunkten werden Wendegebiete angefliegen.

Welche technischen Hilfsmittel stehen zur Verfügung? ZB WinPilot: Es ist relativ teuer, kann sehr viel, ist aber nicht unbedingt notwendig. Goodies: MovingMap mit Aussenlandfelder inkl. Gleitpfad; Abfluglinie wird dargestellt. Es fehlt das Variometer.

Was sind die weiteren Ziele für Wolfgang? Ziel ist noch immer Weltmeister zu werden. Wie erreicht man das? Indem man sich ständig fragt: Was kann ich besser / anders machen?