



Deutsche Meisterschaften im Segelkunstflug 2012

- Programme der Advanced -

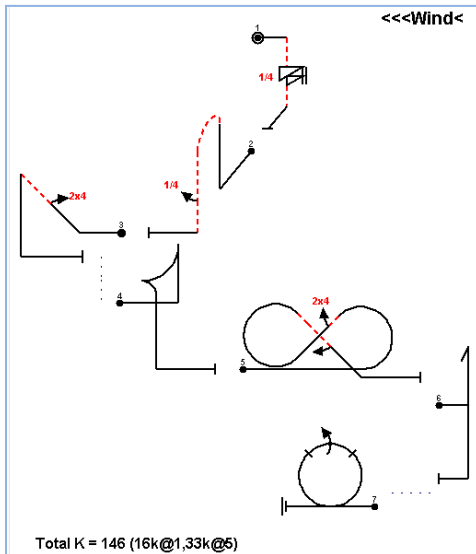
Vorwort

Diese Programmbeschreibung richtet sich an die Kunstflugpiloten, welche gerne etwas mehr fliegen möchten, als "nur" das Prüfungsprogramm. **Sie ist keine Anleitung für Piloten ohne Kunstflug-berechtigung!** Auch kann ein gezieltes Training mit erfahrener Beobachter am Boden hiermit nicht ersetzt werden. Viele Richtwerte habe ich selbst einmal von Trainern, anderen Wettbewerbspiloten und Freunden aus der Kunstfliegerei "an die Hand" bekommen, manche - z.B. Flugzeug-spezifische Eigenheiten - teils selbst im Laufe der Zeit erfliegen. Beides gehört fest zur Kunstfliegerei, ohne gute Ratschläge von erfahrenen Piloten und Trainern, bzw. ohne gezieltes Erliegen des jeweiligen Flugzeugs und dessen Eigenheiten (selbst zwei Flugzeuge des gleichen Typs / Musters haben enorme Unterschiede!) kommt man in der Kunstfliegerei NICHT weiter.

Nun, da ich zwischenzeitlich auch etwas weiter gekommen bin, sehe ich es ebenfalls als Pflicht an, diese Erfahrungen mit Interessierten zu teilen. Die Programmgespräche sollen Euch den Einstieg erleichtern, Anreiz sein etwas Neues in das fliegerische Repertoire aufzunehmen und ermöglichen, Figuren oder neue Programme zu lernen. Sollte ein Programm also eine für Euch neue Figur enthalten, übt diese zunächst separat. Funktioniert dies, kombiniert die Figur mit dem Programm. Wenn Ihr das Programm durchgeflogen habt und ein gewissen "Fluß" sich einstellt, habt Ihr schon eine gute Grundlage um gezielt mit einem Trainer an der ganzen Sache zu "feilen". Ziel ist somit, Euch ein schnelles Vorankommen zum "trainingsfähigen Zustand" zu ermöglichen. Wer sich noch mit dem Programmzettel während des Fliegens beschäftigen muss, wird es schwer haben, Hinweise wie "Linie ca. 5° zu flach" beim nächsten Flug abzustellen..

Scheut Euch auch nicht, andere Wettbewerbspiloten oder Trainer einmal anzusprechen, oder auch z.B. mit dem Förderverein Segelkunstflug Baden-Württemberg im BWLV (www.segelkunstflug.com) Kontakt aufzunehmen. Man wird Euch sicher weiterhelfen können, bzw. Euch vielleicht sogar einen Trainer in Eurer Nähe vermitteln können..

Viel Spaß!



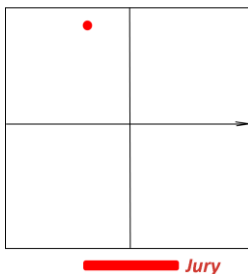
1. Unbekannte Pflicht

Allgemein:

Da dieses Programm insgesamt nur aus 7 Figuren besteht, bekommt man in jedem Fall keine Höhenprobleme. Bei der Auswahl der Figuren fällt allerdings auf, daß es für eine saubere Ausführung eines in jedem Falle braucht: Speed! Es gibt fast keine Stelle, an welcher wirklich langsam geflogen werden kann. Entweder ist dies durch die Figur nicht möglich, oder man muss „es laufen lassen“, da die nächste Figur wieder reichlich Fahrt verlangt.

Motto: „Viel Gas, wenig Kupplung..“

Positioning:



Wie gewohnt gilt es, die längste Passage des Programms zu finden und diese mittig in der Box zu platzieren. Hier ist dies eindeutig der Abschnitt: „Käseack – Männchen – Kuba8 – Turn“.

Jede dieser Figuren stellt jedoch, für sich gesehen, eine „Stillstands-Figur“ dar (im Sinne der Positionierung), d.h. während der Figur selbst wird eigentlich keine Wegstrecke in der Box zurückgelegt, sofern es in der Box windstill ist. Ebenfalls gilt, die Querpassage sollte man immer auf die Jury zu fliegen, sich also nicht „verstecken“, sondern „zeigen“.

Zu nah an die Jury sollte man jedoch auch nicht herankommen, meist werden dann die Wertungen, da die Winkel schlechter zu sehen sind, eher wieder „etwas lau“.. Daher also eher am hinteren Rand der Box positionieren und ca. 1. Drittel der Box den Trudler einleiten. Bei starkem Wind kann auch kurz vor der Boxmitte begonnen werden.

Fliegen:

Möglichst langsam während des Anwackelns fliegen, alternativ zum Bremsen etwas die Bremsklappen nutzen (nach dem Anwackeln). Ziel ist, nicht noch ewig eine Linie zum Fahrabbau an den Himmel zu malen. Anwackeln also bis $\frac{1}{4}$ Box, kurze Linie und sauber einleiten, nicht hineinreißen! Konzentration muß nun auf den Ausleitpunkt gelegt werden. Ist man hier ein paar Grad zu früh oder spät, NICHT in der Senkrechten die Richtung holen! Dann sieht es die Jury sofort. Senkrechte mit Blick auf das Visier stabilisieren, nach dem Ausleiten, bei 230-240 km/h wird, bei eventuellem Richtungsfehler mit etwas Querruder im Bogen, wieder in die Waagrechte gezogen. Ziel ist, mit ca. 270km/h in der Horizontalen anzukommen. Figurentrennung fliegen (nicht zu lange, wir sind eh schon schnell unterwegs) und anschließend „knackig“ mit 5,5g in die Senkrechte ziehen. Die G-Last jedoch „smooth“ aufbauen, nicht reißen, sonst bremst man sich die schöne Fahrt im Bogen wieder weg über den Anstellwinkel.

Blick im Bogen Richtung Visier gehen lassen, Senkrechte auf stabilisieren, Blick nach vorne und bei ca. 170km/h Fahrtmesserdurchlauf sanft (max. -2,5g) drücken. Je nach Flugzeug und Pilot geht das natürlich auch noch bei 150km/h (oder langsamer), also Flugzeug erfliegen! Wichtig ist, nicht aus lauter Panik zu überdrücken, weil man ja „rumkommen“ möchte und dadurch im schlimmsten Fall rauszustoßen. Also Luft anhalten, drücken und warten.. in der Ruhe liegt bekanntlich die Kraft.

Zum Ausrunden oben neutral bis leicht gezogen „drüberlaufen“ lassen, anschließend wieder kontinuierlich Richtung drücken. Bei ca. 60° geht der Blick wieder auf das Visier, nun wird die Senkrechte nach unten stabilisiert, Blick nach vorne, kurze Pause, drehen, halbe kurze Pause und abfangen in die Waagrechte. Die Pause vor der ¼ Rolle muß doppelt so lange sein, wie danach, sonst bekommt man die Rolle nie in die Linienmitte.

Abfangen bei ca. 210-220km/h, wir möchten bei ca. 250km/h in der Horizontalen landen. Figurentrennung, in der Senkrechten war ja noch Zeit mal kurz die Position zu checken, entsprechend kurz oder lang wird getrennt. Wieder knackig, aber so, daß wir den Speed mitnehmen, in die 45° auf ziehen. Ich persönlich schaue vor dem Hochziehen bereits auf das Visier, dadurch kommt etwas Ruhe ins Cockpit. Linie STABILISIEREN, dann mit max. 2/3 bis 3/4 Querruder rollen. Warum? 1. Dürft Ihr so oder so nicht mit vollem Querruder rollen (Stichwort: Manövergeschwindigkeit) und 2. verlieren wir so weniger Energie und „eiern“ durch die verschiedenen Roll-, Wende- und sonstigen Momente nicht am Himmel herum. Kurz stoppen in der Messerlage und weiterrollen. Dabei kontinuierlich auf „Drücken“ gehen und insgesamt mit möglichst wenig, besser keinem, Seitenruder arbeiten. Auch hier gilt, wie bei der Figur zuvor, in der Ruhe liegt die Kraft! Wer's richtig macht, taumelt oben nicht um die Hochachse und fährt sauber im Rücken mit 45° gen Himmel. Wolken können in Aufwärtspassagen übrigens schöne optische Drehpunkte sein..

Die Linie halten, diesmal doppelt so lang, wie vor der Rolle, anschließend mit Mindestfahrt in die Senkrechte ziehen. Hier darf man hinlangen, soft aber reichlich, damit das Eck auch ein Eck wird. Währenddessen wieder Blick auf das Visier, senkrechte stabilisieren und wieder die Augen auf den Fahrtmesser. Hier kommt einer der beiden Punkte, bei welchen man etwas langsamer machen kann. 220km/h reichen gut für das Männchen, schneller gibt mehr Linie, was für die Benotung meist nicht von Nachteil ist.

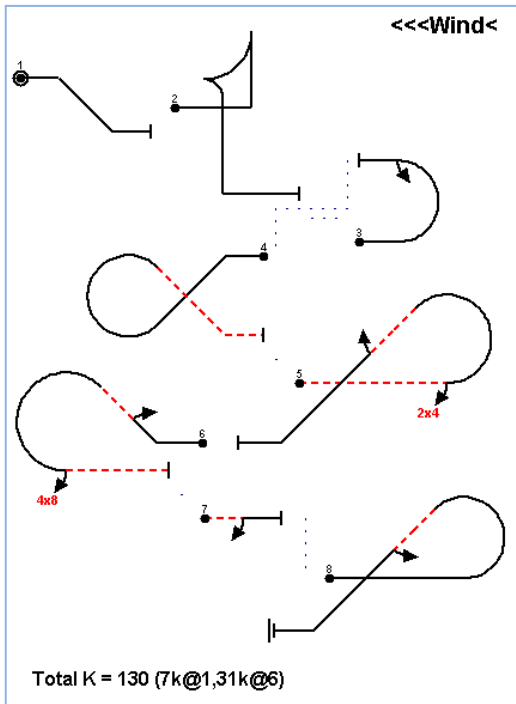
Jetzt also: Blick links und rechts, Flächen gerade, Seitenruder entlasten, denn das kann alleine besser gerade bleiben als mit uns, Faden gerade, bekreuzigen und BEIDHÄNDIG sanft in die Senkrechte ziehen. Blick wieder im Bogen auf das Visier, Linie stabilisieren (ca. 85°) und laufen lassen. Es wird ruhig, der Faden kräuselt sich, Seitenruder blockieren, voll durchziehen und beten. Wenn's richtig fällt auf „Drücken“ gehen, wir pendeln und sofort mit Blick auf das Visier die Senkrechte nach unten eingestellt. Abfangen mit anschließender Figurentrennung wieder bei 210-220 km/h, denn in der Kuba8 ist ein kleiner Trick versteckt. Da wir eine Mischung aus Zeitenrolle und normaler Rolle haben, wird der 2. Bogen zwangsläufig schneller, damit auch größer. Für eine Zeitenrolle brauchen wir ja etwas mehr Zeit (ob der Name daher kommt, fragt mich nicht..) daher bauen wir mehr Speed auf. Um dem Rechnung zu tragen, muß also der 1.Bogen auch größer sein, sonst sieht's sch***e aus. Eingangsfahrt daher auch hier ca. 250km/h. Es wird in den Bogen gezogen, schön ausrunden, Blick auf das Visier und 45° ab gestoppt. Kurze Pause, dann bis in die Messerlage rollen, stoppen, weiterrollen, kurz Linie zeigen (Zeiten wieder 2 Teile vor, 1 Teil nach der Rolle) und hoch zum 2. Bogen. Das Spiel beginnt von vorne, jedoch haben wir nun keine Zeitenrolle! Die Zeit der Messerlage müssen wir also 2:1 auf die Linien vor und nach der halben Rolle verteilen, dann sind auch die Schiedsrichter glücklich, die den Daumen auf den Kreuzungspunkt am Himmel halten..

Figurentrennung, Blick auf das Visier (in Turnrichtung wäre besser, außer man möchte den Himmel absuchen) und im Bogen schön soft die Ruder zum Vorspannen gekreuzt. Mit kontinuierlich stärker werdenden Stützseitenruder die Flächen horizontal halten, senkrechte stabilisieren, sind wir mit dem Stützseitenruder am Anschlag, wird „geturnt“. Den Bogen der Fläche verfolgen, schön fächern und mit Gegenseitenruder die Senkrechte ab stabilisieren, sonst macht's „Bim-Bam“ und die Noten gehen runter. Winkel checken und abfangen, Ziel sind wieder ca. 250km/h im Horizontalflug.

FIGURENTRENNUNG, nur nicht in Hektik verfallen, wenn's bis hierher geklappt hat.

Nun knackig mit ca. 5,5g in den Bogen ziehen, Blick auf das Visier wechseln, bei ca. 25° vor der Rückenflughorizontalen Höhenruder neutralisieren, meint: Auftriebsneutrale einstellen. Wer es nicht macht, biegt ab. Die Bewegung dafür sollte flüssig sein, sonst gibt es Ecken im Loop, auch nicht schön. Also, STOPPEN und sofort ca. $\frac{3}{4}$ Querruder. Ich fliege persönlich auch hier nicht volles Querruder, die Gründe sind identisch mit jenen bei Figur Nummer 3. Es läuft einfach ruhiger. Im Scheitelpunkt sollten wir nun schön im Horizontalflug sein, auch hier nicht mit dem Seitenruder „rumwurschteln“, meist geht's schief. Wir rollen weiter und gehen bei den letzten 5-10° der Rolle langsam wieder auf „Ziehen“, damit sich die Rolle schön in den Bogen schmiegt. Stichwort: „Geschmeidig“. Nun den Bogen nicht zu eng ziehen, wir hatten ja auch reichlich Eingangsfahrt! Am Ende der Figur werden also wieder 230km/h+ auf dem Fahrmesser sein, ein kleiner Abbau ist der Rolle geschuldet, aber Ziel ist, weder Höhe zu verlieren, noch schlimmer, zu gewinnen!

Wer jetzt noch ohne „HZ“ ist, darf nach kurzer Figuren Trennung schön mit MINDESTENS 60° abwackeln, ein Bekannter von mir (er bewegt normal eine Pitts S2B in der Box) meinte hierzu mal so schön: „Sieger wackeln 90° ab!“



Unbekannte Kür

Allgemein:

Auf den ersten Blick ein einfach zu fliegendes Programm, wie so oft, steckt der Teufel im Detail. Zwei Dinge gilt es im Fokus zu haben:

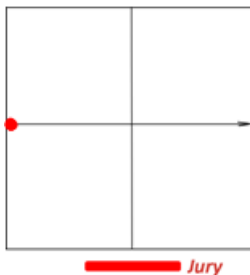
1. Es gibt viele sehr ähnliche Figuren, welche sich gut vertauschen lassen..
2. Die Positionierung ist nicht ganz so eindeutig, wie in der ersten Unbekannten.

Von den Geschwindigkeiten passt alles soweit gut zusammen, besondere Beachtung liegt hier auf den Winkeln. Es gibt viele 45° Linien, daher auch viele Möglichkeiten, die Winkel nicht sauber zu treffen. Speziell bei Wind in der Box muß hier also kräftig kompensiert werden (Gegenwind, etwas flacher fliegen, Rückenwind etwas steiler), damit es zum Schluss gute Noten gibt!

Höhenprobleme sollte es bei diesem Programm

keine geben, die Geschwindigkeiten sind moderat und es sind auch nur insgesamt 8 Figuren zu fliegen. Ausgegeben wurden von der Wettbewerbsleitung die Figuren 2-8, somit hat unser Team die Figur 1 hinzugefügt. (1 Figur mit K=10 oder 2 Figuren mit je K=5 dürfen hinzugefügt werden. Egal welchen Wert diese im Katalog haben, ihnen wird der genannte K-Faktor zugeordnet!)

Positioning:



Vor uns haben wir ein Programm ohne Quersequenz. Somit gibt es auch keine Möglichkeit, einen Versatz durch Seitenwind in der Box auszugleichen! Vor dem Flug ist also zunächst zu prüfen, woher der Seitenwind kommt, sofern vorhanden.

Den längsten Abschnitt bilden die Figuren 6, 7 und 8. Von dieser Passage müssen wir nun "rückwärts fliegen" bis zu Figur 1. Macht man dies in Gedanken, so stellt man fest, dass wir 2 lange Abschnitte (6-8 und die 2/4 bei Figur 5) gegen den Wind haben. Als Rückenwindanteil

haben wir eigentlich nur drei 45°-Linien und Teile der Bögen in den einzelnen Figuren. Figur 4 und 6 können wir somit auf die Boxkante setzen. Figur 2 ist eigentlich eine "Stillstandsfigur" somit können wir auf der Kante eigentlich auch beginnen, sonst fällt man ev. auf der gegenüberliegenden Seite aus der Box.

Sitzt die Jury sehr nah an der Boxkante, sollte man ca. 1/4 Boxlänge in den hinteren raum verlagern, also von der Jury weg. Hintergrund ist wieder die bessere Sichtbarkeit der Winkel für die Schiedsrichter.

Fliegen:

Wie sonst auch, sollte man bereits 1-2km vor der Box mal etwas hinter der Schleppmaschine wackeln um sich zu orientieren. Im Bereich 500m (bei Gegenwind natürlich weniger) vor der Box, sofern einen der Schlepper ordentlich über der Centerline "einzieht" wird geklinkt. Etwas "Fein-Tuning", vor der Box wird bereits mit dem Anwackeln begonnen, ganz knapp vor der Boxkante kurze Linie zeigen und weich in die 45° ab drücken. Schöner sieht es aus, wenn beide Bögen identisch sind, daher oben weich reindrücken, unten knackiger in die Horizontale ziehen. Hier können wir ruhig mit 250km/h ankommen, es geht auch langsamer, aber einmal kurz "Gas" geben, bringt uns nicht in Höhenprobleme, aber mehr Zeit für eine vernünftige Linie hoch zum Männchen. Figurentrennung. Das Männchen fliegen wir wieder nach der Methode:

- ✓ Links-rechts auf die Flächen sehen, diese müssen identische Abstände zum Horizont haben.
- ✓ Seitenruder entlasten
- ✓ Faden ist gerade
- ✓ Weich hochziehen, Linie ca. bei 85° stabilisieren.

Somit sollten die Grundvoraussetzungen passen, im Stillstand Seitenruder blockieren, Ziehen beim Rückwärtsfallen, anschließen auf Drücken, damit wir schön pendeln. Blick auf die Visiere, Senkrechte abwärts einstellen und bei 200-210 km/h abfangen. Ziel sind 230km/h+ in der Horizontalen, dann sind wir für den Aufschwung in jedem Falle "safe".

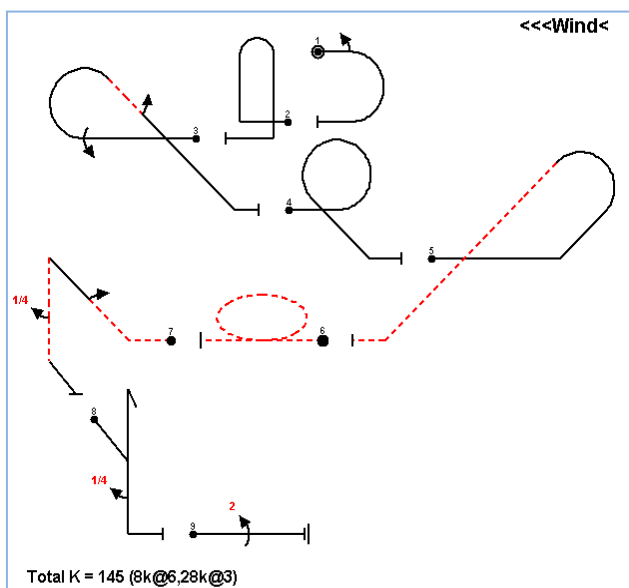
Figurentrennung nicht vergessen, knackig aber flüssig in den Bogen ziehen, Strömung und G-Last sollten sich vertragen, wir möchten ja nicht bremsen. 1-2 Handbreit über dem Horizont wird mit Drücken die Linie stabilisiert und sofort gerollt. Die Pausenzeit sollte 1s nicht überschreiten. Nicht zu viel mit dem Seitenruder stützen, meist "schmiert" man sonst in der Messerlage gen Boden. Wir sind langsam, daher die Figurentrennung etwas länger als zuvor, damit sich optisch identische Linien ergeben.

Anschließend wieder, analog zu Figur 1, in die 45° ab drücken, bei 180 -200km/h den Bogen ansetzen, weich ausrunden und wieder in die 45° negativ ab. Linie stabilisieren mit dem Visier, bei 190km/h in die Horizontale drücken, darf ruhig knackig sein.

Wir sind nun im Rücken, schlimm ist das nicht, trotzdem wird eine Figurentrennung geflogen! Mental schon auf den sofortigen Bogen nach den 2/4 einstellen. Wir drücken die Nase (des Flugzeugs) während der Figurentrennung gaaaanz soft minimal über den Horizont, dies hilft in der Messerlage etwas, dann wird gerollt, stoppen, rollen, neutral und sofort in den Bogen gezogen. Auch hier, nicht volles Querruder nutzen (3/4 langt) und der Stopp sollte ca. so lange wie die Zeit des Rollens sein, dann wirkt es harmonisch. Wieder schon ausrunden, in die 45° ab, Pausen 2:1 vor und nach der Rolle aufteilen und in die Horizontale ziehen. Die nächste Linie geht 45° auf, daher hier ruhig etwas stehen lassen, 240-250km/h reichen in jedem Fall aus. Blick auf das Visier, hochziehen, Linie passt, stabilisieren und mit max. 3/4 Querruder rollen. Warum steht ja schon in Programm 1.. Im Rücken an den zweiten Teil der Linie denken und anschließend weich über den Scheitel laufen lassen.

Nun wartet die zweite kniffligere Passage auf uns, also vorher hier schon mental vorbereiten, den Bogen so einstellen, dass man mit ca. 210km/h "rauskommt". Der Loopbogen wird bis etwas über den Horizont gezogen, Linie stabilisiert, dann sofort mit den 4/8 in die Rückenlage begonnen. Das kleine Etwas an "Anstellung" macht es uns wieder in der Messerlage leichter. Wer's kann, fliegt die Rolle auch "in den Horizont", dann kann man den Loop etwas enger ziehen, kommt etwas langsamer heraus und nimmt den Speed aber in der Rolle besser mit.

Die Rückenfluglinie stabilisieren, Figurentrennung, anschließend halbe Rolle zurück und wieder Figurentrennung. Wenn wir nun noch immer 180km/h+ auf der "Uhr" haben, ist alles super, den letzten Kubaner sollte man jetzt schaffen, schließlich hat man ja kurz zuvor reichlich geübt..



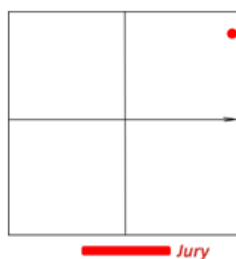
2. Unbekannte Pflicht

Allgemein:

Mit insgesamt 9 Figuren und stärkerem Negativanteil ist dieses Programm, speziell bei Wind in der Box und/oder falscher Flugweise, schon eher höhenkritisch. Bei näherer Betrachtung offenbaren sich auch recht schnell die Knackpunkte. Speziell die Negativpassage hat einen ungünstigen Fahrtübergang, für das Käseck sollten schon 250km/h „am Stau“ sein, sonst wird es mit der Linie nach der halben Rolle nichts mehr. Wer aber den Rückenkreis komplett mit 250 km/h fliegt, kann dem Höhenmesser bei der Arbeit zuschauen!

Das Käseck selbst (übrigens mein Vorschlag an der DM, ihr könnt mich also dafür „verfluchen“) ist als Figur „safe“ zu fliegen, sogar ASK 21 tauglich, aber technisch nicht ganz einfach, wenn es gut aussehen soll. Dazu später mehr..

Positioning:



Die längste Passage ist hier etwas versteckt. Sie besteht aus den Figuren 1 bis 3, insbesondere auch deshalb, weil wir in Figur 3 vor dem Hochziehen noch eine Rolle fliegen sollen. Da wir ja wieder auf die Jury zufliegen sollen, beginnen wir wieder im hinteren Teil der Box, je nach Seitenwind auch auf der Boxkante, sollte uns dieser sowieso in die Box „drücken“.

Wichtig ist, bei der 45° ab aus Figur 3 die Position zu checken und dann die beiden Figurentrennungen zwischen 3-4 und 4-5 entsprechend zu strecken, sollte der Gegenwind stärker sein. Ziel ist, den Rückenkreis direkt über den Centerlines zu fliegen, also Boxmitte.

Fliegen:

Speziell bei starkem Gegenwind lassen wir uns bis zur Boxmitte ziehen, hier wird geklinkt. Dann fliegt man 90° in Richtung Boxhinterkante und wieder 90° auf die Hauptachse zurück. Anwackeln mit ca. 130km/h, diesen Speed brachen wir auch für die halbe Rolle der 1. Figur. Kurz vor der Boxenkante ist dann Schluss mit dem Gewackel, kurze Linie und leicht ausgehoben die halbe Rolle geflogen. Die letzten 5-10° kann man sich schon leicht in den Loopbogen fallen lassen. Den Bogen etwas größer fliegen, für den Humpty sollten wir 250km/h+ am Stau haben, sonst wird die Linie schon sehr kurz. Mit 5,5g knackig, aber nicht ruckartig in die Senkrechte ziehen, wir wollen den Speed dahin mitnehmen. Blick früh genug auf das Visier und schön stabilisieren. Da wir einen gezogenen Humpty haben, kann deutlich langsamer und enger über den Scheitel gezogen werden, wieder früh genug auf das Visier und die Senkrechte ab eingestellt.

Für den nachfolgenden halben Kubaner reichen 200km/h locker aus, die Rolle sollte man in den Horizont fliegen um den Speed mitzunehmen. Wer viel aushebt, wird am Ende der Rolle feststellen, dass die Fahr für den Bogen etwas knapp werden kann. Einfacher wird es, wenn die mentale Vorbereitung passt, wir sollten ja wieder nicht länger als 1s nach Ende der Rolle hochziehen.

Daher Konzentration auf den Dreh-/Orientierungspunkt vor Euch, Rolle, stoppen und gleich ab in den Bogen. Wer die Rolle mit etwas Seitenruder aussteuert, sollte dieses nicht sofort nach der Rolle neutralisieren, abhängig davon, wie sauber man gearbeitet hat. Dies gilt speziell bei Zeitenrollen, was wir hier ja nicht haben, es sei nur am Rande bemerkt..

Wir ziehen also in den Loop, runden schön aus und stellen mit Blick auf das Visier die Linie 45° ab ein. Auch hier reichen uns für die nächste Figur wieder 200km/h aus, wer nach dem ersten Flug merkt, er hat noch viel Höhe, kann es ja noch etwas „laufen“ lassen. Im Wettbewerb geht das zwar nicht, aber wer es im Training probiert, weiß es später. Figurentrennung nutzen um sich nochmal „einzuschädeln“, es gilt die 45°-Linie nicht zu vergessen. Alles wie gehabt, wenn es klappt kommen wir schön in der Linie an. Hier etwas Fahrt aufbauen, 250km/h+ reichen wieder für den schrägen Humpty, bei 170km/h geht es in den Bogen. Langsamer geht auch, hier muß man eben sein Flugzeug kennen..

Ausrunden, 45° ab in Rückenlage einstellen und kurz betonen. Hier sind wir am Knackpunkt des ganzen Programms angelangt. Wer jetzt stehen läßt um mit 250km/h in der Rückenhorizontalen anzukommen, verbraucht reichlich Höhe. 200km/h reichen hier ganz locker, wer aber den Humpty mit Minimalfahrt fliegen kann, kommt unter 200km/h im Rücken an und hat trotzdem Linie gezeigt.

Es folgt die Figurentrennung und wir rollen in den 360° Rückenkreis. Hier kann man einen kleinen Trick anwenden, ZUERST wird das Seitenruder in die gewünschte Richtung leicht ausgeschlagen, dann kurz darauf mit Gegenquerruder auf 60° Schräglage gerollt. Wichtig ist hierbei, wir fliegen keine „Thermikkreise“, heißt, es wird klar getrennt zwischen Rollbewegung und Kreisbogen! Erst wird die Schräglage eingenommen, dann „ums Eck“ gedrückt!

Wir fliegen nun ca. 240° des Kreises und beginnen dann, mit dem Seitenruder und etwas nachlassendem Tiefenruder Fahrt aufzubauen. Dabei nicht zu viel Tiefenruder wegnehmen, sonst ändert sich der Radius des Kreises zu stark. Nach weiteren 120° sollten wir 250km/h+ anliegen haben und können, umgekehrt zum Einleiten, stoppen, dann rausrollen. Es folgt die Figurentrennung und hierbei nochmals die mentale Vorbereitung auf das Käseck.

Wichtig hierbei, diese Figur benötigt auch Ruhe im Cockpit, wer denkt, er müsse alles ganz schnell machen, weil die Fahrt abnimmt und man sonst nicht rumkommt, und, und, und.. der scheitert! Also, Blick links rechts, Flächen sind gerade, Faden auch. Passt. Knackig, mit maximal -4g (-3g reichen hier auch dicke), aber dennoch nicht „stoßend“, beidhändig hochdrücken. Der Blick wandert beim Beginn des Drückens auf das Visier, damit wir mit Ruhe den Winkel einstellen können. Wer auf Nummer sicher gehen will, drückt bis ca. 40°, dann bleibt mehr Zeit für die Rolle und die Fahrt reicht länger aus. Den Rest macht Training, dann geht's auch mit 45° „von der Hand“. Sobald die gewünschte Linie erreicht ist, wird selbige ERST stabilisiert! Keine Hektik, die Fahrt reicht! Blick nach vorne, Wolken können eine gute Referenz sein. Jetzt kommt flüssig und zügig der Querruderausschlag bis max. ¾! Wir möchten die Energie mitnehmen, noch dazu sind Roll-, Wende- und sonstige Momente im Moment eh „gegen uns“.. Seitenruder bei den ersten Versuchen lieber vergessen, nur ein ganz minimaler und dosierter Einsatz bringt hier etwas, meist geht es eher in die Hose und verbraucht wertvolle Energie.

Erst im letzten Teil der Rolle wird etwas gezogen um schön in die 45° auf zu kommen und diese dann zu stabilisieren. Wer hier schludert und vor lauter Panik er kommt nicht rum zu schnell ist, biegt ab. An der DM gab es hierbei sogar 90° Kreise.. Also, RUHE und Geduld. Ist die Linie erst stabilisiert, wird's wieder einfach: Doppelt so lange Pause wie vor der Rolle einlegen und dann möglichst langsam (von der Fahrt) und soft in die Senkrechte drücken,

wenn die Fahrt zunimmt kann man auch wieder enger rum. Blick auf das Visier, stabilisieren, Blick nach vorne, Rollen, Pause abfangen. Figurentrennung und es geht hoch zum Turn. Wer diesen Richtung Gegenwind „tritt“ macht es sich leichter.. zumindest bei der Benotung! Gut, wenn man beide Seiten kann. Mit den Visieren werden beide Linien eingestellt, die $\frac{1}{4}$ Rolle wie gehabt und abgefangen.

Zum Schluss folgt die 2-Zeitenrolle, die wir wieder leicht „bergab“, also in den Horizont fliegen und in Rückenlage mit etwas Tiefe nochmals minimal ausheben. Wer das Seitenruder in der zweiten Hälfte braucht, nicht ruckartig neutralisieren, dann sieht auch die Jury was los war! Lieber langsam und beim Abwackeln auf diese Seite anfangen, dann sieht es kein Mensch...

Fazit:

So, dies sind die 3 unbekanntenen Programme der Advanced von der Deutschen Meisterschaft 2012 in Koblenz. Wie schon im Kochstudie bleibt nur zu sagen: „Viel Spass beim Nachkoch..“, nein Nachfliegen natürlich!

Wichtig ist, daß Ihr Euch wirklich mit dem jeweiligen Programm VOR dem Flug beschäftigt und dieses mental wirklich durchgeht. Ich weiß, es sieht lustig aus, am Boden „zu turnen“, aber ohne geht es NICHT. Während des Fluges ist keine Zeit, groß auf den Programmzettel zu schauen und taktische Entscheidungen, „zur Jury hin“ oder „wo fange ich an“ kann man da eben so wenig treffen. Stellt Euch den Flug vor: Welche Richtungspunkte müßt Ihr wann sehen? Wo muß ich wann hinsehen? Wo muß ich „stehen lassen“, weil ich danach fahrt brauche? Wo setze ich vielleicht einen Höhencheckpunkt, damit ich weiß, ob ich langsamer machen muß oder genug Höhe habe um „es laufen zu lassen“? All diese Dinge müssen verinnerlicht sein, bevor man sich überhaupt anschnallt..

Andernfalls sieht man sich schnell im „Penalty-Land“ wieder..

Viel Spass!



Robin Kemter