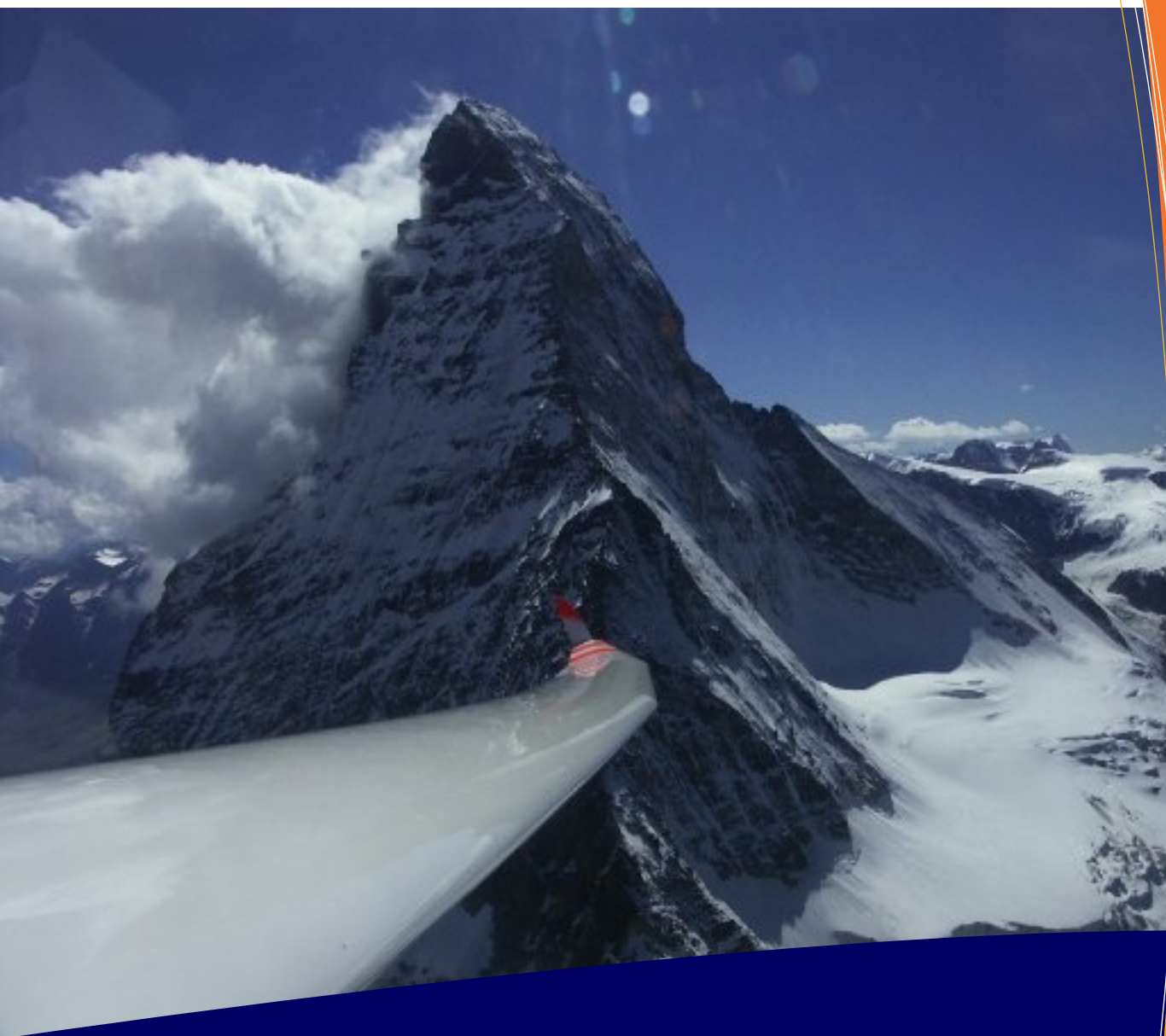




Pilot: _____



Ziele nach dem Brevet

Links / Referenzen

Bücher:

„Streckensegelflug“ von Helmut Reichmann

„Erfolgreich Segelfliegen“ von Leo und Ricky Brigliadori

„Wettkampf Segelflug“ von John Delafield

„Einführung in den modernen Streckensegelflug“ von Fred Weinholz

Internet:

www.how2soar.de

Einleitung

Mit dem Erhalt des Brevets hast du bereits ein erstes grosses Ziel in deiner Pilotenkarriere erreicht. Das Erreichen dieses Ziels bringt nun aber einige Änderungen mit sich.

Während bis dahin alle Piloten einen ähnlichen Weg verfolgt haben, trennen sich nun die Wege. Denn von nun an hat jeder seine eigenen Ziele. Die Fluglehrer treten immer mehr in den Hintergrund. Trotzdem stehst du nun nicht völlig alleine da. Viele Piloten in der SGZ können dich unterstützen. Allen voran natürlich unsere Coachs.

In dieser Broschüre findest du einige Ideen und Vorschläge für mögliche Ziele. Welches deine eigenen Ziele sind, musst du selber herausfinden. Wichtig ist allerdings, dass du dir selber überlegst, welche Ziele du erreichen willst. Denn nur so ist es den Coachs auch möglich, dich auf deinem Weg zum Ziel zu begleiten und zu unterstützen.

Streckenfliegen

	Datum:
Thermik	
Thermikquellen	_____
Einfliegen in die Thermik	_____
Zentrieren der Thermik	_____
Technik beim Thermikkreisen	_____
Vorfliegen	
Sollfahrt-Theorie	_____
Feste Vorfluggeschwindigkeit	_____
Höhenbereiche	
Arbeitshöhe festlegen	_____
Navigation	
Lufträume	_____
Vorbereiten der Karte	_____
Landen auf fremden Flugplätzen	_____
Aufgaben ausschreiben	
Eigene Aufgaben ausschreiben	_____
FAI Leistungsabzeichen	
Silber C	_____
Gold C	_____
Diamanten	_____
Diplome	_____
OLC	
Flug in den OLC einreichen	_____
NSFW	
NSFW Reglemente	_____
Flug in der NSFW einreichen	_____

Wettbewerbsfliegen

	Datum:
Reglemente	
RM/SM Reglement	_____
Aufgabentypen	
AST	_____
AAT	_____
Wasserballast	
Theoretische Grundlagen	_____
Fliegen mit Wasserballast	_____

Basic

Instrumente

FLARM

Grundlegend funktioniert ein FLARM, ohne dass man es bedient. Allerdings schadet es nicht, wenn man die zusätzlichen Funktionen von FLARM kennt und sie zu bedienen weiss. Du findest eine Kurzanleitung zum FLARM im Downloadbereich der SGZ-Webseite.

Folgende Fragen sollen als kleine Orientierung dienen:

- Welche Anzeigemodi gibt es? Wie wechsele ich den Anzeigemodus?
- Was zeigt FLARM an, wenn es mich vor Kabeln/Hindernissen warnt?
- Was hat es mit den Lämpchen „GPS“, „TX“ und „RX“ auf sich?
- Wie kann ich FLARM-Warnungen für gewisse Zeit unterdrücken?

Rechner

Die Flugzeuge in der SGZ sind mit verschiedenen Typen von Rechnern ausgerüstet:

WK	Flugzeugtyp	Rechner
Z1	Discus 2	Zander SR940
Z2	Discus 2	Zander SR940
Z4	Discus	Zander SR940
Z6	Discus	LX-5000
ZL	Duo Discus	Zander SR940 (ohne GPS)
ZU	Duo Discus X	LX-7007

Kurzanleitungen sowie auch die ausführlichen Betriebsanleitungen der Hersteller findest du im Downloadbereich der SGZ-Webseite. Anhand von diesen Dokumenten sollte es dir möglich sein, die Rechner in den Flugzeugen, die du fliegst, kennen zu lernen.

Folgende Fragen solltest du dir stellen:

- Welche Eingaben braucht der Rechner vor dem Flug?
- Wie ist das Menü des Rechners aufgebaut? Wo finde ich welche Menüseite?
- Wie kann ich mir die nächsten Landemöglichkeiten anzeigen lassen?
- Wo kann ich mir die Luftraumsituation anzeigen lassen?

Relativ einfach lernt man den Umgang mit dem Rechner, wenn man sich am Boden für eine Weile ins Flugzeug setzt und sich durch das Menü des Rechners navigiert.

Falls du irgendwo anstehen solltest, helfen dir die Coachs sicher weiter.

Logger

Der Logger dient dazu Flüge aufzuzeichnen. Du kannst mit ihm also später deine Streckenflüge dokumentieren. Ähnlich wie auch bei den Rechnern, sind in den Flugzeugen verschiedene Typen von Loggern verbaut:

WK	Flugzeugtyp	Rechner
Z1	Discus 2	Zander GP941
Z2	Discus 2	Zander GP941
Z4	Discus	Zander GP941
Z6	Discus	LX-5000
ZL	Duo Discus	Volkslogger
ZU	Duo Discus X	LX-7007

Die Funktionen der Logger sind häufig bereits in der Anleitung des Rechners beschrieben. Einzig für den Volkslogger findest du eine eigene Anleitung auf der SGZ-Webseite

Trainingsmöglichkeit:

Programmiere eine einfache, kurze Aufgabe in den Logger und deklariere diese Aufgabe (Zum Beispiel ein Dreieck „Buttwil - Hitzkirch - Benzenschwil - Buttwil“). Versuche dann im Flug dieses Dreieck korrekt abzufliegen.

Trainingsziele:

- Programmieren des Loggers vor dem Flug
- Navigieren mit dem Logger während dem Flug
- Lernen, Wendepunkte korrekt zu umrunden
- Flüge auslesen und auswerten können

Sauerstoff / EDS

Beim Fliegen in grösseren Höhen ist deine Sauerstoffaufnahme geringer. Du benötigst dort also zusätzliche Sauerstoffversorgung. Alle SGZ-Flugzeuge (ausser die beiden Schulflugzeuge) sind mit Sauerstoffflasche und EDS ausgestattet. Du musst also lediglich deine Nasenkanüle (oder Maske) an das EDS anschliessen. Kanüle (oder Maske) bekommst du im SGZ-Kiosk im Hangar.

Um die Bedienung des EDS kennen zu lernen, gibt es im Downloadbereich der SGZ-Webseite eine Kurzanleitung.

Als Orientierung wiederum einige Fragen:

- Ab welchen Höhen brauchst du Kanüle/Maske?
- Welche Betriebsarten gibt es?
- Wann gibt das EDS eine Warnung aus?

Fliegen in den Alpen

Bevor du dich alleine in Richtung Alpen begibst, brauchst du eine Alpeneinweisung. Diese machst du zusammen mit einem Fluglehrer oder Coach. Sie umfasst sowohl einen theoretischen Teil als auch mindestens einen Flug in dem du die speziellen Anforderungen des Alpenfliegens kennenlernst.

Als theoretische Vorbereitung für die Alpeneinweisung empfiehlt es sich, das Merkblatt „sicheres Fliegen in den Alpen“ durchzuarbeiten. Du findest es ebenfalls im Downloadbereich unserer Webseite.

Eine sehr gute Möglichkeit für die praktische Alpeneinweisung bietet übrigens das Saanenlager, welches im Sommer jeweils von der SGZ organisiert wird.

BFK I

BFK steht für Breitenförderungskurs. Dieser findet jeweils im Frühsommer während 2 Wochen in Samedan statt und wird vom Schweizer Segelflugverband organisiert.

Der BFK I ist eine gute Möglichkeit, nicht nur die Alpeneinweisung zu machen, sondern mit dem Engadin ein neues, spezielles Fluggebiet kennen zu lernen. Je nach Wetterlage gibt es auch die Möglichkeit, mit dem Wellenfliegen in Kontakt zu kommen.

Falls du dich für den BFK interessieren solltest, dann melde dich beim Obmann der SGZ. Er wird dir weitere Details und das genaue Datum mitteilen können.

Föhnfliegen

Der Föhn ist eine spezielle Wetterbedingung, welche in den Alpen auftritt. Er sorgt dafür, dass über den Alpen ziemlich hohe Windgeschwindigkeiten auftreten. Dieser Wind sorgt meist für sehr gute Hang- und Wellenflugbedingungen. Allerdings entstehen dabei auch sehr starke Leegebiete. Föhnfliegen ist daher eine ziemlich anspruchsvolle Art des Segelfliegens. Entsprechend brauchst du für das Föhnfliegen auch eine Einweisung mit Fluglehrer oder Coach. Du solltest im Voraus bereits genügend Erfahrung im Hang- und Wellenfliegen mitbringen.

Streckenflugvorbereitung

Bevor du auf erste Streckenflüge gehen kannst, brauchst du eine theoretische Vorbereitung, welche du zusammen mit einem Fluglehrer oder Coach machst.

Folgende Dokumente brauchst du dazu:

- „Flugplatzdaten Segelflug“ (zu finden unter www.sg-fricktal.ch im Bereich „Downloads“)
- Aktuelle Segelflugkarte

Zusätzlich solltest du dich im Voraus mit der Trichtertheorie befassen. Dieter Zraggen hat hierzu eine gute Präsentation veröffentlicht, welche im Downloadbereich unserer Webseite verlinkt ist. Für die ersten Streckenflüge sollte es dein Ziel sein, immer im Trichter eines Flugplatzes zu sein.

Das Thema Aussenlanden wird dich bei der Streckenflugvorbereitung ebenfalls noch beschäftigen. Dani Stahl hat dazu eine kurze Zusammenfassung veröffentlicht. Du findest sie wie alle weiteren Dokumente im Downloadbereich der SGZ Webseite.

Streckenflugerlaubnis

Die Streckenflugerlaubnis ist in der SGZ im Flugzeugbenützungsreglement festgehalten. Grundlegend gilt in jedem Fall folgendes:

weniger als 100h Flugerfahrung oder weniger als 20 Landungen im Vorjahr	- 5 Landungen in den letzten 3 Monaten - 3 Landungen auf dem Flugzeugtyp - die letzten 3 Landungen im Ziellandefeld
mehr als 100h Flugerfahrung und mehr als 20 Landungen im Vorjahr	- Gültiges PAX-Brevet - die dafür nötigen Landungen im Ziellandefeld

Zusätzlich gibt es noch zwei verschiedene Kategorien der Streckenflugerlaubnis:

Kategorie	Flugzeuge	Bedingungen
AS	ASK 23 Discus	- 1 Flug länger als 3h - 1 Flug über 50km (mit Flugvorbereitung durch einen Fluglehrer oder Coach)
CS	ASK 21 Duo Discus Discus 2	- 10 Starts auf dem Flugzeugtyp - 2 Streckenflüge unter Kategorie AS (zusammen min. 150km) - 1 Landung auf einem anderen Platz als dem Startplatz - Für Doppelsitzer: gültiges PAX-Brevet

Sollten diese Bedingungen nicht erfüllt sein, so gilt folgendes:

- Maximaldistanz vom Startplatz 30km
- Im Gleitbereich eines Flugplatzes fliegen

Streckenfliegen

Streckenflug-Neulingen möchte ich das Buch „Streckensegelflug“ von Helmut Reichmann ans Herz legen. Das Buch behandelt die hier aufgeführten Themen einiges ausführlicher und bildet so eine gute theoretische Grundlage.

Online findet man auf der Webseite www.how2soar.de ebenfalls weiteren Lesestoff zu den jeweiligen Themen.

Thermik

Thermikquellen

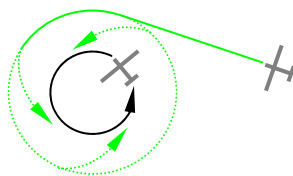
Das Entstehen und Ablösen von Thermik kann eine ganz schön komplizierte Sache sein. Allerdings gibt es einige typische Bodenmerkmale, welche dafür sorgen, dass die Thermik zum Beispiel häufig an bestimmten Punkten auslöst (z.B. Waldkanten, Felsformationen, usw.). Du wirst also feststellen, dass gewisse „Schläuche“ immer mehr oder weniger an der selben Position aufzufinden sind.

Rund um Buttwil wirst du diese Punkte wohl sehr schnell kennen lernen. Sobald du allerdings aus deinem bekannten Gebiet raus fliegst, wirst du froh sein, wenn du solche typischen Auslösepunkte lokalisieren kannst. Es lohnt sich also sicher, sich in die jeweiligen Kapitel im Buch „Streckensegelflug“ oder auf der Webseite www.how2soar.de einzulesen.

Einfliegen in die Thermik

Einfliegen, wenn andere Flugzeuge schon in der Thermik kreisen

Häufig markieren andere Flugzeuge bereits einen Aufwind. Wenn du selber auch in diesen Aufwind einfliegst, ist es wichtig, dass du das schon kreisende Flugzeug möglichst nicht behinderst. Bewährt hat sich hier die Technik des Spiralförmigen Anflugs. Unten siehst du eine kleine Skizze, wie das ganze funktionieren soll. Genauere theoretische Grundlagen findest du ansonsten im Buch „Streckensegelflug“ oder bei unseren Coachs.

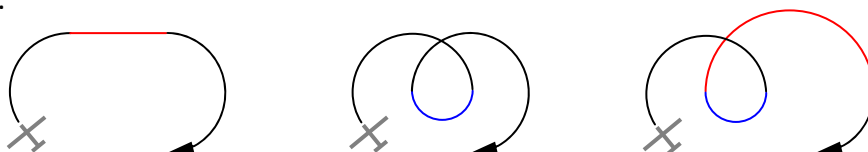


Zentrieren der Thermik

Verschiedene Zentriermethoden

Es gibt einige verschiedene Methoden, um die gefundene Thermik zu zentrieren.

Reichmann geht im Buch „Streckensegelflug“ detaillierter auf die drei unten dargestellten Methoden ein. Ausserdem kann dir ein Coach sicher auch die verschiedenen Methoden genauer erklären.



Trainingsvorschlag:

Zentriere den Flug über mit einer anderen Methode, als du es sonst tust.

Trainingsziele:

- Mehr Flexibilität beim Zentrieren der Thermik

Trainingsvorschlag:

Verlasse im oberen Teil der Thermik den Aufwind, sinke mit den Bremsen ab und versuche, den gleichen Aufwind einige hundert Meter tiefer wieder zu finden und zu zentrieren.

Trainingsziele:

- *Schnelles Auffinden eines gegebenen Aufwindes*
- *Rasches Zentrieren*

Trainingsvorschlag:

Kreise in der Thermik gezielt in die Richtung die du sonst weniger bevorzugst.

Trainingsziele:

- *Mehr Flexibilität beim Thermikfliegen*

Technik beim Thermikkreisen

Wie steil soll ich einkreisen?

Wie steil du kreisen sollst, hängt natürlich grundsätzlich davon ab, was die Thermik erfordert. Allerdings spricht eigentlich nichts dagegen, in der Thermik auch mal ein paar Kreise ein bisschen enger zu fliegen. Du wirst dann schnell merken, ob sich das im jeweiligen Steigen lohnt oder nicht.

Trainingsvorschlag:

Verlasse das Steigen an der Basis, sinke ein paar hundert Meter und fliege dann in den gleichen Aufwind noch einmal mit einer anderen Querlage ein (Zum Beispiel einmal mit 30° und das zweite mal dann mit 45° Querlage).

Trainingsziele:

- *Lernen, welche Querlage für den jeweiligen Aufwind optimal ist.*

Vorfliegen

Sollfahrt-Theorie

Die Sollfahrt-Theorie verfolgt das Ziel, bei gegebenen Wetterbedingungen eine möglichst hohe Reisegeschwindigkeit zu erreichen. Eine ausführliche Erklärung der Theorie findest du im Buch „Streckensegelflug“.

In der Praxis geht es darum, den McCready-Wert im Rechner (oder am McCready-Ring) möglichst so zu setzen, dass er dem erwarteten, durchschnittlichen Steigen entspricht. Dadurch gibt dir der Rechner (oder das Vario) beim Verwenden des Sollfahrt-Modus die optimale Vorfluggeschwindigkeit aus.

Trainingsvorschlag:

Versuche den McCready-Wert so zu setzen, dass er zwar möglichst hoch ist, du allerdings trotzdem nur Aufwinde nutzen, musst welche stärker sind als der MC-Wert, um oben zu bleiben.

Trainingsziele:

- *Lernen, einen McCready Wert zu setzen*

Feste Vorfluggeschwindigkeit

Eine weitere Variante für den Vorflug ist es, eine konstante Geschwindigkeit zu halten. Dabei kannst du dich bei der Wahl der Geschwindigkeit trotzdem an der Sollfahrt-Theorie orientieren. Allerdings verzichtest du auf ein andauerndes anpassen der Geschwindigkeit an die Luftmassenbewegungen um dich herum.

Trainingsvorschlag:

Nutze beim Vorfliegen gezielt nur die Methode, die du sonst eher weniger nutzt

Trainingsziele:

- *Mehr Flexibilität beim Vorfliegen*

Arbeitshöhe

Das Festlegen einer Arbeitshöhe ist beim Streckenfliegen sehr wichtig. Schliesslich willst du die Aufwinde möglichst häufig in dem Höhenbereich nutzen, welcher die stärksten Steigwerte hat. Ausserdem willst du möglichst nie im unteren Höhenbereich sein, wo die Aufwinde eventuell nur noch schwer zu finden sind.

Das bedingt also, dass du bewusst eine Arbeitshöhe festlegst, in der du dich bewegen willst. Nach oben definiert sich die Arbeitshöhe meistens durch das nachlassende Steigen von Aufwinden. Die Untergrenze sollte so definiert werden, dass du wenn du darunter fällst, noch genügend Zeit hast in Ruhe ein passendes Landefeld zu suchen. Je nach Gelände und Basishöhe muss das natürlich angepasst werden.

Trainingsvorschlag:

Wechsle den Aufwind, sobald eine eher niedrig festgelegte Maximalhöhe erreicht ist (Diese Übung solltest du nur in sicherem Gleitbereich eines Flugplatzes machen!).

Trainingsziele:

- *Thermikstruktur im unteren Bereich kennenlernen*

- *Anhand von Auslösepunkten den Aufwind finden*

Trainingsvorschlag:

Versuche mehrere Aufwinde in einem möglichst grossen Höhenbereich zu nutzen, um dabei herauszufinden, in welchem Höhenband das Steigen am stärksten ist. Versuche dann daraus einen optimalen Arbeitsbereich für Streckenflüge zu bestimmen.

Trainingsziele:

- *Struktur der Thermik einschätzen lernen*

- *Lernen eine Arbeitshöhe fest zu legen*

Navigation

Lufträume

Vorausgesetzt, du hast die Grundlagen der Lufträume aus den Theorielektionen noch im Griff, geht es nun darum die speziellen Regelungen kennen zu lernen. Sowohl im Luftraum Zürich wie auch Basel bestehen ein paar spezielle Regelungen (z.B. temporär offene Segelflugräume). Auf der Webseite www.segelfliegen.ch findest du im Bereich „Luftraum“ die Schulungsunterlagen für die Lufträume „Turicum“ und „Basilea“.

Vorbereiten der Karte

Die Segelflugkarte ist zwar bereits gefaltet. Allerdings sorgt die Art der Faltung für einige Probleme, wenn du im Cockpit mal versuchst, sie auf ein anderes Gebiet umzufalten. Andere Piloten und Coachs können dir hier sicher gute Tipps geben, was sie mit ihrer Karte anstellen damit man sie auch im Cockpit umfalten kann.

Landen auf fremden Flugplätzen

Da die Segelflugkarte weder Platzfrequenzen noch Platzvolten aufgedruckt hat, ist es nötig, dass du diese Angaben separat dabei hast. Zu empfehlen ist hier das Dokument „Flugplatzdaten Segelflug“ welches du auf der Webseite www.sg-fricktal.ch im Downloadbereich findest.

Trainingsvorschlag:

Lande gezielt auf einem der Umliegenden Flugplätze (z.B. Birrfeld, Beromünster, Hausen).

Trainingsziele:

- *Angst vor dem Landen auf fremden Flugplätzen verlieren.*

Aufgaben ausschreiben

Für Neulinge empfiehlt es sich auf jeden Fall, die ausgeschriebene Strecke im Voraus mit einem Coach anzuschauen. Er wird dir mit Sicherheit einige gute Tipps mit auf den Weg geben können und kann dich auch darauf aufmerksam machen, falls deine Aufgabe mal nicht zum Wetter passen sollte.

Auf der Webseite www.onlinecontest.org findest du ausserdem Flüge der vergangenen Jahre. Damit solltest du dir eigentlich ein Bild machen können, welche „üblichen“ Aufgaben ab Buttwil so geflogen werden.

In welche Richtung soll es gehen?

Mit Buttwil als Startflugplatz hast du sehr viele mögliche Gebiete, um deine Aufgabe zu platzieren (Jura, Mittelland, Alpen, Schwarzwald, Schwäbische Alb). Meistens definiert das Wetter allerdings, welche Gebiete am besten fliegbar sind. Du solltest dir also im Voraus für die verschiedenen Fluggebiete Aufgaben zusammenstellen, welche deinem Können entsprechen.

Wie gross soll die Aufgabe sein?

Die Grösse der Aufgabe wird auf der einen Seite von deinem Können und auf der anderen Seite natürlich auch stark vom Wetter bestimmt. Grundsätzlich kann man aber sagen, dass der Anfang mit dem Anfliegen eines rund 50km entfernten Punktes gemacht wird. Anschliessend macht es Sinn, die Aufgaben immer kontinuierlich etwas zu steigern, bis du dann jeweils als Zwischenschritt Strecken zurücklegen wirst, welche für die FAI Leistungsabzeichen zählen. Mehr dazu dann aber im nächsten Kapitel

Einfluss des Windes

Als Streckenflug Neuling empfiehlt es sich auf jeden Fall, die Strecke so auszuschreiben, dass du gegen den Wind abfliegst. Das vereinfacht dir den Rückweg, welcher mit Rückenwind dann einiges einfacher ausfallen wird.

FAI Leistungsabzeichen

Leistungsabzeichen

Als Leistungsabzeichen kennt die FAI das Silber-C und das Gold-C. Beide Abzeichen bestehen aus den drei Disziplinen Dauerflug, Höhengewinn und Strecke.

Diamanten

Diamanten gibt es einzeln. Und zwar je einen für den Höhengewinn von mindestens 5000m, einen für einen Streckenflug über 300km und einen für 500km.

Diplome

Diplome werden ab 750km ausgestellt. Anschliessend wird jeweils um 250km erhöht. Das heisst also, weitere Diplome gibt es für 1000km, 1250km, usw.

Zusammengefasst:

	Silber C	Gold C	Diamanten	Diplom
Dauerflug:	5h	5h		
Höhengewinn:	1000m	3000m	5000m	
Strecke:	50km	300km	300km/500km	1000km
Ziel	ja	ja	ja	ja
Ziel/Rückkehr	ja	ja	ja	ja
Dreieck	ja	ja	ja	ja
Jojo	nein	ja	nur 500km	ja

Die Regeln für Leistungsabzeichen sind im „FAI Sporting Code“ festgehalten. Man findet diesen auf der Webseite der FAI unter www.fai.org/gliding

Link zur deutschen Übersetzung: http://www.fai.org/gliding/system/files/sc3_de.pdf

OLC

Der OLC (Online Contest) ist eine spezielle Form des dezentralen Wettbewerbs. Das heisst, Piloten reichen Flüge, welche mit einem Logger aufgezeichnet wurden, selbständig ein. Der Flug wird dann entsprechend dem OLC-Reglement ausgewertet und in einer Tagesrangliste aufgeführt.

Die jeweiligen Flüge und Reglemente findest du auf www.onlinecontest.org

Der OLC dient auch als Grundlage für unseren SGZ-Internen Wettbewerb. Der Fairness halber werden hier Streckenflug-Neulinge noch mit zusätzlichen Bonuspunkten belohnt. Für sie lohnt es sich also besonders, auch kleinere Flüge einzureichen. Zumal diese dann auch noch positiv zur Streckenflugstatistik der SGZ beitragen.

NSFW

Flüge für den NSFW (Nationale Segelflug Wettbewerb) werden in der Zwischenzeit ebenfalls über den OLC gemeldet und ausgewertet. Allerdings gibt es zum NSFW ein eigenes Reglement, welches du auf der Webseite des Segelflugverbandes www.segelfliegen.ch findest.

Der NSFW belohnt vor allem ausgeschriebene Flüge mit zusätzlichen Bonuspunkten.

Wettbewerbsfliegen

Leuten, welche sich für das Wettbewerbsfliegen interessieren, sollten die folgenden Themen eine passende Vorbereitung auf erste Wettbewerbe ermöglichen. Als Lektüre empfiehlt sich ausserdem das Buch „Erfolgreich Segelfliegen“ von Leo und Ricky Brigladori.

Reglemente

Die Grundbestimmungen für Wettbewerbe sind in Reglementen festgehalten. Für Wettbewerbs-Einsteiger lohnt es sich auf jeden Fall, mal einen Blick in die Reglemente zu werfen.

Zu finden sind die Dokumente auf der Webseite des Segelflugverbandes www.segelfliegen.ch

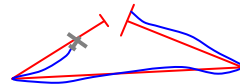
In der Schweiz gibt es sogenannte Regional-Meisterschaften (RM) und Schweizer-Meisterschaften (SM).

Aufgabentypen

Hier in der Schweiz kennt man an Wettbewerben zwei verschiedene Aufgabentypen:

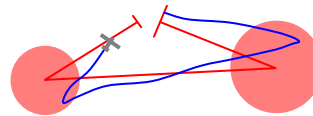
AST

AST steht für „Assigned Speed Task“. Dieser Aufgabentyp entspricht weitestgehend der Form, wie du sie auch sonst kennst. Es werden also Startlinie, Wendepunkte und eine Ziellinie definiert, die du abfliegen musst.



AAT

Der zweite Aufgabentyp ist der „Assigned Area Task“. Bei diesem Typ von Aufgabe erhältst du keine Wendepunkte, sondern ganze Wendegebiete. Zusätzlich bekommst du noch eine Mindestflugzeit. Deine Aufgabe ist es dann, eine möglichst hohe Durchschnittsgeschwindigkeit zu erreichen. Wobei es dir überlassen ist, an welchem Punkt du in den jeweiligen Wendegebieten wendest.



Trainingsvorschlag:

Schätze während des Fluges, wie lange du bis zum nächsten Wendepunkte benötigst.

Trainingsziele:

- Umgang mit AAT-Flugzeit erlernen

Wasserballast

Die Verwendung von Wasserballast kann vor allem bei guten Wetterbedingungen Vorteile mit sich bringen. Allerdings hat Wasserballast nicht nur Vorteile, sondern wirkt sich in gewissen Punkten auch Negativ auf die Flugeigenschaften aus. Bevor du also Wasser in dein Flugzeug füllst, solltest du dich auf jeden Fall erst mal ins Thema einlesen. Hier empfehlen sich die entsprechenden Kapitel aus den Büchern „Streckensegelflug“ oder „Erfolgreich Segelfliegen“. Ausserdem findest du im Handbuch jedes Flugzeugs ebenfalls ein Kapitel zum Thema „Wasserballast“.

Folgende Fragestellung sollte dir einen Anhaltspunkt geben:

- Was verbessert sich mit Wasserballast?
- Was verschlechtert sich mit Wasserballast?
- Wie wirkt sich Wasserballast auf den Flugzeugschwerpunkt aus?
- Wie schnell werde ich das Wasser wieder los?

