

Vorbereitung zur Teilnahme an einer deutschen Meisterschaft

Referat von Annette Klossok

Im Rahmen der Trainer-Ausbildung

Inhalt;

A. Einleitung

B. Vorbereitung

Sie läßt sich in zwei wesentliche Bereiche unterteilen:

1. Material

- 1.1. Segelflugzeug
- 1.2. Zubehör
- 1.3. Pilotinnenutensilien

2. Persönliche Vorbereitung

- 2.1. Zielsetzung
- 2.2. körperliche Fitness
- 2.3. Mentales Training
- 2.4. Trainingswoche vor dem Wettbewerb
- 2.5. Wetterbesonderheiten
- 2.6. Wettbewerbsformel
- 2.7. Informationen
- 2.8. Ernährung

A. Einleitung:

Die wichtigste Voraussetzung für ein erfolgreiches Abschneiden in einem Wettbewerb ist die Organisation von seinem Fluggerät mit Zubehör und als wichtigstem Faktor die Selbstorganisation der Pilotin sowohl im mentalen Bereich als auch im Umgang mit der Crew.

B. Vorbereitung

1. Material

1.1. Segelflugzeug

Vor dem Aufbruch zum Wettbewerbsort muß das wettbewerbsfähige Segelflugzeug in einem Top-Zustand sein, alle Instrumente müssen exakt funktionieren und die Pilotin ist von ihrem Flugzeug überzeugt und mit ihm vertraut.

Damit nichts vergessen oder nicht überprüft wird, gibt es verschiedene Checklisten.

Segelflugzeug-Checkliste

- Jahresabnahme, Zulassungspapiere vollständig, Versicherung
- Instrumentierung funktionstüchtig und damit vertraut sein
- Kompaß kompensiert
- Rechnerbedienung muß wie von selbst ablaufen
- Logger programmieren können
- Logger auswerten können
(dieses im Training oder zuhause immer wieder üben)
- Schwerpunktwägung
Sehr wichtig ist der optimale Schwerpunkt, deshalb am besten vorher mit Pilotin und Gewicht eine Schwerpunktwägung durchführen. Das ganze dann auch mit Wasserballast, um die Verschiebung des Schwerpunktes zu erkennen und entsprechend zu korrigieren, z. B. mit der Beladung des Hecktanks oder mit Blei.

Daraus ergibt sich dann auch eine Tabelle mit den Geschwindigkeiten für die entsprechende Flächenbelastung z.B. ASW27

		FB	WK+5 ⁰	0 ⁰	2,50
Leer inc. Pilotin	320 kg	35,6	100	120	160 km/h
Wasser 60l	380	42,2	107	132	174
	80l	44,4	111	135	178
	100l	46,7			

1.2 Zubehör

Zubehör-Checkliste

- Fallschirm gepackt und zugelassen
- Batterien alle im guten Ladezustand
- entsprechende Menge Ladegeräte mitnehmen
- Düse und Ersatzdüse
- Mückenputzer mit Ersatzfaden und Ersatzwischer
(die Mückenputzermanlage sollte am besten elektrisch betrieben werden, da die Handhabung immer Gefahren birgt, je einfacher, desto weniger belastet sie mich beim Fliegen.)
- Wasserbetankungsanlage mit entsprechender Anzahl von Kanistern
- Verzurrmaterial und Erdanker z. B. bei Außenlandungen mit Gewittern
- Spornkuller, Schleppstange, Flügelrad
- Eimer, Waschzeug, Schwamm und Leder
- Reparaturset (Harz, Gewebe, Baumwollflocken usw.)
- Reserverad, Reservesporn
- Ersatzfahrwerksklappen mit Scharnieren und Federn
- Abklebeband
- Polierzeug

Auto im zuverlässigen Zustand mit Reserveschlüssel

Segelflugzeuganhänger im zuverlässigen Zustand

Tagescheckliste

Tagescheckliste muß jeden Tag routinemäßig ablaufen
Batterie, Logger, Karte, Essen und Trinken, Bordtoilette, Handy,
Wasserbetankung

Check und Startcheck

Checkliste im Auto für die Crew

1. Tagescheckliste
2. Was ist zu tun wenn die Pilotin in der Luft ist?
 - Wasser auftanken
 - Anhänger richten
 - aufräumen
3. nach der Landung
 - Kuller, Zugstange, Flächenrad mit zum Flugzeug bringen

1.3 Pilotinnenutensilien und Bedürfnisse

- PPL C und andere Zulassungen, Sportlizenz
- Fliegerkoffer mit Geodreieck, Stift und ICAO-Karte und entsprechendes Kartenmaterial von der Gegend
- Trinkflasche mit persönlichem Getränk, welches nicht süß sein sollte (am besten Apfelsaftschorle mit einem Löffel Salz) und in ausreichender Menge mitgenommen werden soll.
- Bordverpflegung nicht zu fettig und nicht zu süß (Achtung erhöhte Zuckerspiegel)
- Bordtoilette
- Zwei Handys eins fürs Segelflugzeug
eins fürs Auto (bei Rückholtouren wichtig)

Die Unterbringung für die Pilotin und die Crew muß gesichert und akzeptabel sein.

Die Crew muß funktionieren:

Sie sollte aufbauend sein
Mit Engagement dabei sein
Sicher in der Handhabung von Flugzeug, Auto und Anhänger.
Selbständig bzw. eigenverantwortlich.

2. Persönliche Vorbereitung

2.1. Zielsetzung

Die Zielsetzung für eine deutsche Meisterschaft sollte realistisch sein in Bezug auf frühere Wettbewerbe und den momentanen Trainingsstand. Sie sollte eine leichte Progression beinhalten, also immer besser werdend.

2.2. Körperliche Fitneß

a) Ausdauertraining

Mindestens 6 Wochen vor dem Wettbewerbsbeginn mit dem Ausdauertraining beginnen:

z.B. 1-2 mal pro Woche ½ Std. Schwimmen oder Joggen alles im aeroben Bereich und lieber öfter als zu intensiv = größerer Umfang vor Intensität Allmähliche Steigerung bis zum Wettbewerb, dann im Wettbewerb nur noch 1 mal pro Woche.

b) Leichtes Krafttraining

Um den morgendlichen und abendlichen Auf- und Abrüstübungen gewachsen zu sein, empfiehlt es sich ein leichtes Krafttraining in die Vorbereitung mit einzubeziehen oder die Crew entsprechend zu vergrößern, so daß sie diese Aufgaben selbstständig erledigt.

c.) Segelflugtraining

Wenn sich die Möglichkeit bietet, sollte die Pilotin in dem Wettbewerbsraum an einem Trainingslager teilnehmen. Sie soll ihr persönliches Pilotenprofil erkennen und anhand dieses ihre Schwächen üben.

Dieses könnte z. B. sein

- Endanflugtraining

Besondere Merkmale in der Umgebung als Anhaltspunkte verinnerlichen, Hindernisse wie Hochspannungsleitungen oder großer Wald im Anflug berücksichtigen; Orographische Besonderheiten erkennen, vielleicht gibt es einen Hang in der Nähe, um den Hangaufwind zur Verlängerung des Anflugs auszunutzen. Außenlandefelder im 2 km Umkreis vom Boden aus erkunden. Vertrauen in den Endanflugrechner vertiefen.

- Blauthermik

Ungeduld kontrollieren, richtige Taktik überlegen.

- Teamflug

Wenn dieser geplant ist, muß er geübt werden.
Vertrauen zur Teampartnerin ist Voraussetzung.
Zusammenbleiben
Wieder zusammenfinden.

- schlechte Wetterlagen auch trainieren.

- bei schlechter Sicht trotzdem fliegen

- lange Flüge von 7 - 8 Stunden durchführen.

Wenn möglich versuchen zwei Wettbewerbe in der Saison zu fliegen, davon den rangniedrigeren als Trainingswettbewerb zu erst.
Im allerersten größeren Wettbewerb sollte die Pilotin ihren eigenen Stil nicht ändern.
Durch Beobachtung anderer Pilotinnen Rückschlüsse auf den eigenen Erfolg oder Mißerfolg ziehen und so den eigenen Stil ausbauen.

2.3. Mentales Training

Dieser ist der umfassendste und wichtigste Teil der Vorbereitung es ist nicht kurzfristig anzutrainieren, sondern bedarf einer langen intensiven Beschäftigung bzw. Auseinandersetzung mit dem eigenen Ich.

Hier nun einige Denkanstöße, denn ein komplettes Konzept muß sich jede Pilotin selbst zurechtlegen.

- Subjektive und objektive Voraussetzungen für den Wettbewerbserfolg
(Analyse von Peter Lackner nach der WM in St. Auban)

Wettbewerbsleistung

15 % objektiv		85 % subjektiv		
25 % Fluggerät	<u>Vorbereitung</u> Finanzen	Vorbereitung	Physis	5 %
25 % Umfeld	Quatier Essen Rückholer Famielie	Alter Erbmasse Teamfähigkeit Stressbewältigung	Psyche	40 %
		Denkprozesse	Intelligenz	15 %
50 % Information	Teamleitung Meteorologie Außenposten	Variabilität Gespür		
	Andere Pilotinnen	Ahnung Theoretisch Praktisch	Instinkt fliegerisches Handling	15 % 15 %

Dem Diagramm liegen folgende Überlegungen zugrunde:

Die Wettbewerbsleistung wird durch objektive und subjektive Kriterien beeinflusst. Die subjektiven Kriterien überwiegen bei weitem (85 % zu 15 %).

Zu den objektiven Kriterien gehören Fluggerät, Umfeld und Informationen . Es wird z. B. davon ausgegangen, daß alle Pilotinnen über einwandfreies Fluggerät und einwandfreie Ausrüstung verfügen.

Diese Kriterien gehören so lange zu den objektiven, wie sie „stimmen“.

Stellt sich jedoch heraus, daß beispielsweise ein Instrument nicht funktioniert oder hat die Pilotin den Eindruck, ihr Flugzeug gleite schlechter als das der Konkurrentin, so wird das „Fluggerät“ zum Problem, rückt in die rechte Spalte und gewinnt wesentlich mehr Einfluß auf die Wettbewerbsleistung. Ein nicht einwandfreies Fluggerät hat also aufgrund der psychischen Belastung einen wesentlich größeren negativen Einfluß, nämlich 40 % von 85 % als ein einwandfreies Vorteile bietet, nämlich 25 % von 15%.

Solange eine Situation also harmonisch ist z.B. Verhältnis zu Rückholern / Familie Fluggerät, Unterbringung, Ernährung, wird sie unter die objektiven Kriterien eingeordnet, die relativ wenig Einfluß auf die Wettbewerbsleistung haben (einen Prozentsatz von 15 % > Kommen jedoch Probleme auf, z.B. Informationsmangel, Streß mit dem Rückholer, so „wandert“ das Kriterium nach rechts, wird zum subjektiven Kriterium und fällt damit wesentlich stärker ins Gewicht (Prozentsatz von 85 %).

Schlußfolgerung

- Ein hervorragendes Flugzeug zu haben, ist nur ein sehr kleiner Baustein auf dem Weg zum Erfolg
- Die Psyche und der Umgang mit eventuellen Problemen ist entscheidend
- Wenn wir bisher nicht so erfolgreich waren, liegt es wahrscheinlich nicht an mangelnder Intelligenz.

Also Dinge die vorgegeben sind (z.B. Flugzeug, Alter, Erbmasse) und Dinge, an denen wir sowieso nicht viel ändern können (Intelligenz, Instinkt) haben auch nur einen geringen Einfluß. Aber die psychische Verfassung, mit der wir an einem Wettbewerb teilnehmen und an der wir alle arbeiten können, ist jedoch ausschlaggebend.

Für die Taktik sollte heißen, daß man sich um einen eventuellen halben Gleitzahlpunkt weniger keine Gedanken machen sollte, denn was sind schon 25 % von 15 % im Vergleich zu den 40% von 85 %, die uns die Zermarterung kostet.

Wenn die Pilotin sich dieser Überlegungen bewußt ist kann sie sich nun auf den Wettbewerb einstellen.

Hierzu gibt es nun einige Aspekte zu berücksichtigen, die durch spezielle Übungen in den Griff zu bekommen sind.

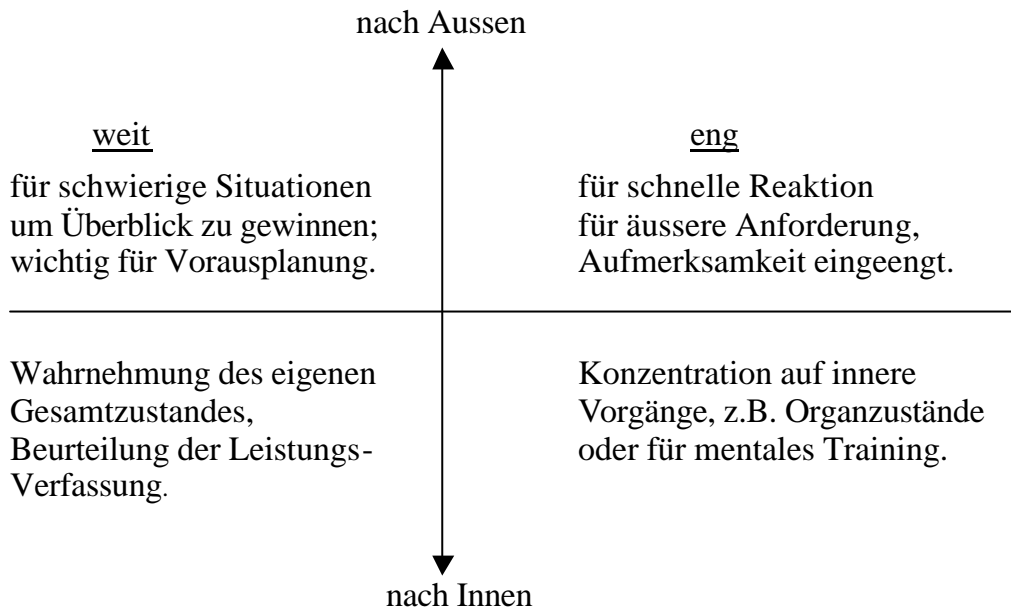
Hierzu nun folgende Tabelle

SICH EINSTELLEN

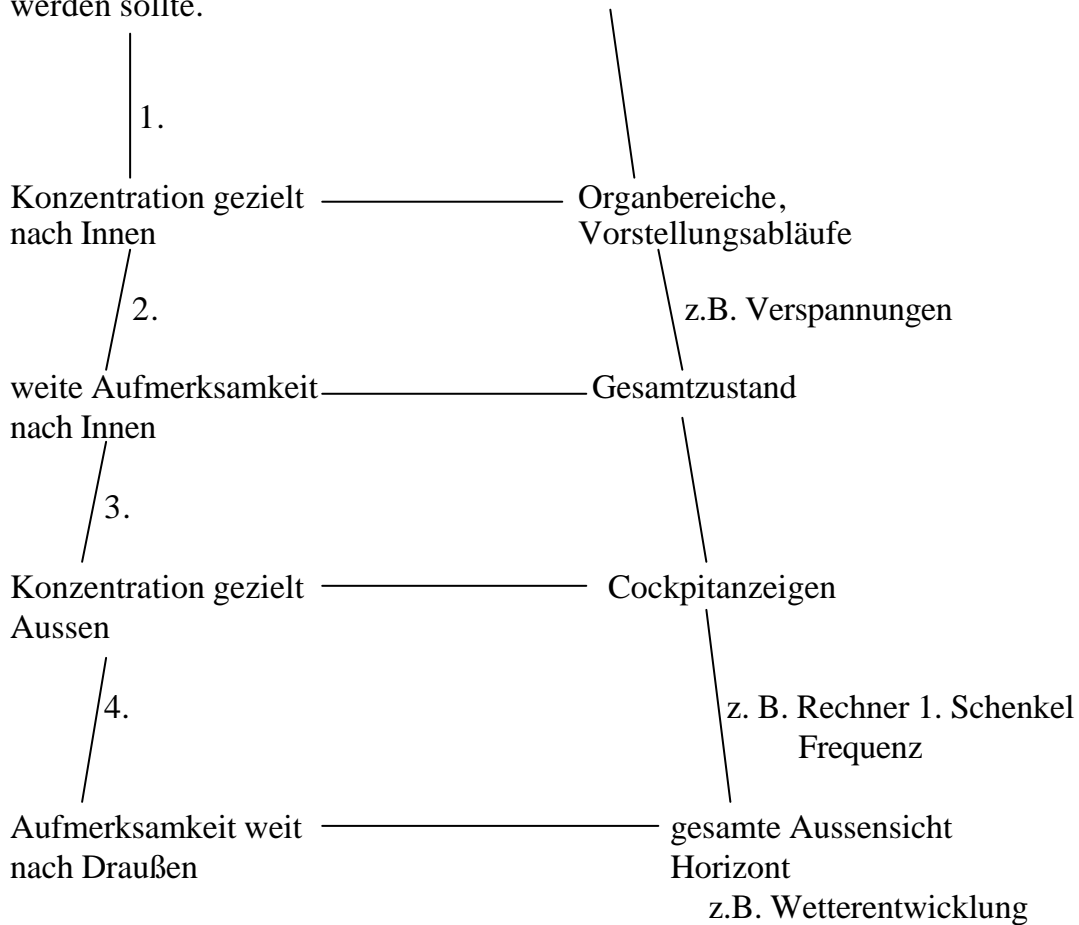
Aspekt	Zweck der Übung	Übung
Ort	a) Gewöhnen an ablenkende Faktoren von außen b) Äußerliche Ablenkungen zum eigenen Vorteil verwenden.	Ablenkende Faktoren in das Trainingsprogramm einbauen Früh ankommen, Störfaktoren mit Kameraden besprechen
Körper Gedanken Gefühle	a) körperliche Schwächen vermindern, Verletzungen vermeiden b) Auseinandersetzen mit ablenkenden Gedanken und Gefühlen	Individuelle Übungen bzw. Aktivitäten Persönliches „Aufpeppen“ oder Entspannungsrübungen
Ausrüstung Flugzeug	Material ordnen, testen, optimieren; mit seinem Flugzeug vollauf zufrieden sein	Ausrüstung prüfen (Logger, Wasserballast etc.) Instrumentierung!?
Ziel	Begeisterung auf das (gemeinsame) Ziel lenken	frühere und aktuelle Zielsetzungen relativieren und (mit sich) besprechen → Spruch
Aktivität (Wertungsflug)	a) sich noch einmal darüber klar werden, wie man das Ziel erreichen will b) Den Druck, gewinnen zu müssen, verhindern und sich statt dessen darauf konzentrieren, die Leistung zu verbessern	sich an frühere (erfolgreiche) Taktiken erinnern und aktuelle taktische Möglichkeiten erörtern –Eingrenzung Die spätere Analyse des Fluges (evtl. schriftlich) vorbereiten.

Da die Pilotin sich nun auf den Wettbewerb eingestellt hat, folgt nun ein spezielles Verhaltens- und Trainingsprogramm, bei dem es um Aufmerksamkeit und Konzentration geht, welches vom Betreuer der Lufthansapiloten Reiner Kemmler entwickelt wurde. Hierbei handelt es sich um die Betrachtung nach Aussen und nach Innen, welche weit oder eng gefaßt sein können.

Aufmerksamkeit und Konzentration



Daraus ergibt sich dann der Cross-Check, der öfter während eines Fluges durchgeführt werden sollte.



Je nach dem welche Aspekte gerade zum Tragen kommen, wird der Cross-Check vor dem Abflug, auf jedem Schenkel, vor einer Außenlandung oder bei Verspannungen oder ähnlichem durchgeführt

Zum Schluß der mentalen Vorbereitung habe ich aus einem Artikel von George Lee seine Tips für erfolgreiches Fliegen im Wettbewerb kurz aufgelistet.

1. wettbewerbsfähiges Flugzeug mit bekannter Instrumentierung
2. zuverlässige, effiziente Crew ohne persönliche Konflikte
3. Wasserhaushalt in Ordnung vor dem Start und während des Fluges
4. möglichst zwei Wettbewerbe in der Saison fliegen
5. höchstes Maß an körperlicher Fitness vor dem Wettbewerb
6. beständige Punkte, nicht nur individuelle Tage gewinnen
7. bei Zweifel -- früher Abflug
8. keine Panik, Zeitverlust auf einem Wegstück bedeutet nicht, daß der ganze Tag verloren ist.
9. Zeichen erkennen, wenn „ Wechseln des Fluggerätes" erforderlich ist, sofort!
10. Ungeduld kontrollieren, richtige Taktik für Blauthermik
11. Im Wettbewerbsraum viel fliegen
12. Den eigenen Stil nicht ändern im 1. Großen Wettbewerb
13. Nicht alle Eier in einen Korb werfen, außer wenn du stark auf das Ergebnis vertraust.
14. Nur an den jetzigen Tag denken, nicht an vorherige, egal ob gut oder schlecht.
15. Flüge analysieren, schwache und starke Punkte raussuchen und bearbeiten.

Nun soll sich jede Pilotin ihr eigenes Trainingsprogramm zurechtlegen. Viel Erfolg

2.4. Trainingswoche des Wettbewerbs

In der Trainingswoche ist es wichtig den eigenen Tagesrhythmus zu finden, ein Punkt ist die tägliche Routine wie essen, Flugzeug aufbauen, fliegen, Flugbesprechung, Entspannung und schlafen. In der Trainingswoche soll sich die Pilotin nicht verausgaben, am letzten Trainingstag lieber einen Ruhetag einlegen, hier ist dann noch die Möglichkeit entdeckte Mängel zu beseitigen und die Unterlagen und Geräte für den 1. WT zu ordnen und vorzubereiten.

Es gibt in der Trainingswoche dann auch die Möglichkeit mit der Crew alle persönlichen Besonderheiten durchzusprechen und ein Gemeinschaftsgefühl aufzubauen, denn nichts ist schlimmer als Zerstrittenheit oder Mißverständnisse innerhalb der Crew.

WICHTIG: zuverlässige, effiziente Crew ohne persönliche Konflikte!

Auch im Wettbewerb die Flüge mit der Crew besprechen, sowohl die Planung des Fluges als auch nachher, ob die Zielsetzung funktioniert hat.

Wünschenswert wäre, wenn immer die gleiche Crew mitfahren würde.

2.5. Wetterbesonderheiten

Alte Wettbewerbsberichte aus dieser Gegend lesen und versuchen Wetterbesonderheiten zu entdecken, wie z. B. den Böhmisches Wind, Hangflugmöglichkeit an der Schwäbischen Alb usw. Entsprechendes Kartenmaterial von der Gegend besorgen, wie Thermikkarten, Relievkarten fürs Gebirge und Generalkarten. Gute Thermikstellen und Absauflöcher aus den Thermikkarten herausuchen und in der ICAO-Karte markieren.

2.6. Wettbewerbsformel

Zur Zeit wird nach der internationalen Formel geflogen.
Es ist gut wenn man mit der Formel vertraut ist, damit man evtl. abschätzen kann wieviele Punkte es für Streckenkilometer oder / und Geschwindigkeit gibt.

2.7. Informationen

Piloten und Pilotinnen und Trainer, die schon in dieser Umgebung geflogen sind, befragen ob es Besonderheiten zu berücksichtigen gibt. Auch hier gilt: alte Wettbewerbsberichte durchsehen. Die Einheimischen dieses Flugplatzes haben auch häufig ihre speziellen Geschichten zu erzählen.

2.8. Ernährung

Dieses Thema wird hier nur kurz angeschnitten, da es ein komplettes Referat ergeben würde.

- Wasserhaushalt

Er muß vor dem Start in Ordnung sein, ausreichend Flüssigkeit muß während des Fluges zugeführt werden, ca. 1,5 - 2 Liter für einen längeren Flug, am besten alle 20 Minuten 100 ml trinken.

Zu empfehlen: Apfelsaftschorle mit 1 Eßlöffel Salz

- Leichte Kost während des Fluges.

Die Hauptmahlzeit schon vor dem Wettbewerb auf den Abend verlegen, nicht mittags.

FAZIT

Da nun der Rahmen abgesteckt ist, bleibt es nun jeder Pilotin vorbehalten sich mit der Vorbereitung auseinanderzusetzen und den für sie zutreffenden Teil auszusuchen und umzusetzen.

Viel Erfolg für die Zukunft!