

OLC-Reporting DM Zwickau:

1. Wertungstag:

- Linie offen um 16:20-> Abflugzeitpunkt 16:26=> war gut
 - Die vor uns abgeflogen sind, konnten wir kurz nach der ersten Wende einholen-Die nach uns abgeflogen sind und unten in die von unserm Pulk markierten Bärte eingestiegen sind, konnten nicht mehr unsere Steigwerte erreichen
- Der entscheidende Punkt war kurz nach der ersten Wende. Es gab ein großes blaues Loch zu überwinden.
 - 1. Entscheidungsmöglichkeit: Durchgleiten und im Blauen vielleicht nochmals einen Bart finden, um an die weit entfernten Wolken kurz vor der zweiten Wende zu kommen
 - 2. Entscheidungsmöglichkeit: 90° links weg vom Kurs an die sicher erreichbaren Wolken
 - Dazu ist zu sagen, dass zu dem Zeitpunkt ein nach Hause kommen schon ziemlich unwahrscheinlich wurde, da auf dem letzten Schenkel keine Entwicklungen mehr zu sehen waren
 - Deshalb haben wir uns für die zweite, für uns sichere Variante entschieden
 - Diese war zwar im Nachhinein deutlich langsamer, aber letztlich trotzdem unser Glück
- Dadurch dass wir ziemlich spät an der zweiten Wende waren, konnten wir nochmal eine aufbauende Phase kurz nach der Wende direkt über der Elbe nutzen, um Maximalhöhe zu machen. Danach hieß es nur noch stumpf auf Kurs abgleiten

Zusammenfassung: Selten so viel gearbeitet für so wenig Punkte. Am Ende hatte der Tagessieger 108 Punkte und wir 105/104 Punkte. Der erste Tag war zwar wertungstechnisch bedeutungslos, aber wir sind schon mal mit einem guten Gefühl in den Wettbewerb gestartet.

2. Wertungstag:

- Auf dem ersten Schenkel musste ein blaues Loch überwunden werden. 2 Varianten:
 - Mit 40-45° Kursabweichung den Wolken folgen
 - Durch das blaue Loch gleiten

- Wir entschieden uns für erstere Variante. Der spätere Tagessieger flog genau den gleichen Umweg mit uns. Der direkte Weg wäre jedoch schneller gewesen
- Richtig verloren habe ich kurz vor und nach der ersten Wende. Ich wollte zu viel und habe mich nur noch darauf konzentriert, die anderen zu bekommen. Dabei bin ich miserabel gestiegen und habe die tragenden Linien null getroffen.
- Unser Team hat es dann kurz vor der zweiten Wende gesprengt. Ich konnte tief nicht mehr mitfliegen, da die Wende abgeschattet lag und ich die letzte Möglichkeit nutzen musste, um an die Basis zu kommen.
- An der zweiten Wende konnte ich dann wieder auf den Pulk aufholen. Ich war jedoch ca. 250m tiefer. Die Höhendifferenz wurde bis zum nächsten Bart noch größer, da der Pulk oben mit vielen Flugzeugen unter der Ausbreitung schwach tragende Linien finden konnte und ich zu tief dafür war. Den nächsten Bart erwischte ich auch nicht so gut wie der Pulk über mir. Nun musste ich erst einmal Höhe machen, um sicher zu den nächsten Wolken im ansteigenden Gelände querab vom Weißenstädter See zu gelangen. Jetzt war der Pulk endgültig weg.
- Später konnte ich wieder ein wenig auf eine Gruppe aufholen, die aus dem Pulk herausgefallen ist.
- Die letzte Wende wurde schlecht genommen. An der Wende gab es nur noch schlecht aussehende Entwicklungen, da schon ein Cirren-Schirm über dem Gebiet lag. Trotzdem verließ ich den letzten Bart vor der Wende frühzeitig?! Keine Ahnung weshalb. Dadurch kam ich nochmals richtig tief und musste mich ausbuddeln. Hätte ich vor der Wende ausreichend hoch gemacht, hätte ich bis Chemnitz durchgleiten können, ohne mich ausgraben zu müssen, um meine Endanflughöhe zu erkurbeln.

Zusammenfassung: Das Problem heute war nicht wirklich von taktischer Natur. Der Kopf wollte an dem Tag einfach nicht mitspielen bzw. hat vielleicht zu viel mitgespielt. Ich wollte heute zu viel und habe mich nicht auf das Wesentliche konzentriert. Einfach zu fliegen, beziehungsweise die Automatismen konnten nicht greifen, weil ich mir speziell kurz vor der ersten Wende großen Druck gemacht habe, jetzt besonders gut zu kurbeln, um die Höhendifferenz zu den Anderen einzuholen. Leider war das der Anfang vom Ende des Fluges und so kam Eines zu dem Anderen.

Fazit: Bei Anspannung nicht konzentrieren irgendwas besonders gut zu machen, um wieder aufzuholen, sondern versuchen stets locker zu lassen, damit die Automatismen auch greifen können. Im Nachhinein fällt mir jetzt erst auf, unter wie viel Druck ich mich unnötigerweise gesetzt habe. Normalerweise nehme ich jede halbe Stunde meinen Wecker im LX wahr, der mich an meinen „Cross-Check“ erinnert. Ab kurz vor der ersten Wende bis Mitte des dritten Schenkels habe ich den Wecker überhaupt nicht wahrgenommen, beziehungsweise immer nur weggedrückt.

3. Wertungstag:

- Heute den Wertungstag bereits nach 30 km fast komplett kaputt gemacht. Nach dem Abflug auf dem ersten Schenkel die schönsten Wolken zu fünft abgesucht und drunter nichts gefunden. Nach kurzer Zeit haben wir uns in 250m Grund wiedergefunden und kurz vor einer Außenlandung glücklicherweise noch einen zerrissenen Bart zentriert. Durch diesen nicht erklärbaren Absitzer haben wir viel Zeit verloren, was heute ausgereicht hat, um am Ende des Tages aus dem Wetterfenster heraus zu fallen. Dadurch haben uns auch alle, die nach uns abgeflogen sind, eingeholt bzw. überholt und wir hatten auf dem ganzen Flug keine Bojen mehr, an denen wir uns orientieren konnten.
- Auf dem zweiten Schenkel konnte ich anfangs noch gute tragende Linien nutzen, um schnell vorzufliegen, während GP im nächsten Bart ankam und ich im darauffolgenden Bart wartete, bis wir wieder zusammen weiter fliegen konnten.
- An der letzten Wende kamen uns gefühlt Alle ziemlich hoch entgegen, während wir abermals nicht den richtigen Bart fanden, der uns lohnenswert bis zur Basis gebracht hätte. Schließlich mussten am Elbsandsteingebirge die letzte einigermaßen brauchbar aussehende Option nehmen, die leider erst ein bisschen angerührt werden musste, bis der Bart endlich kam.
- Am Ende haben wir dann nochmals verloren, da das Wetter rapide abgebaut und die Bärte am Ende des Tages immer schwächer wurden, während die uns an der letzten Wende entgegen gekommen sind noch deutlich solidere Steigwerte auf dem Weg nach Hause fanden

Zusammenfassung: Durch den fatalen „Absitzer“ direkt nach dem Abflug sind wir am Ende des Tages aus dem optimalen Wetterfenster heraus gefallen. Spätestens nach dem zweiten Absitzen von GP war der Tag gelaufen und die vordere Gruppe aus dem Sichtfeld. Die Tagesplatzierung war zwar nicht gut, aber schlimmer für den Kopf war der Gedanke, dass wir scheinbar nur Pech haben und auf diesem Wettbewerb irgendwie gar nichts zusammenlaufen will. Man hat zwar versucht, die Situation irgendwie zu akzeptieren und sich einzureden, dass morgen ein neuer Tag ist. Aber ihr wisst ja der Tiefpunkt des Wettbewerbs ist noch nicht erreicht^^

4. Wertungstag:

- Die ersten Kilometer liefen unter Aufreihungen bei 30 km/h Gegenwind ziemlich gut. Entscheidend war, dass wir unter gut aussehenden Wolken einfach keinen brauchbaren Aufwind fanden, was am Ende darin gipfelte, dass MK und EL in Sichtweite vor uns auf gleicher Höhe einen Bart aufmachen und als wir da ankamen für uns kein Bart mehr da ist. Dann falle ich noch unglücklich in ein Lee und bin augenblicklich 100m tiefer als GP. Wir retten uns an eine Waldkante. GP kommt nochmal hoch, ich leider nicht mehr. Ich lande mitten im Frankenwald in einem engen Tal bei Kleintettau außen. So ist das Spiel. Und wieder stellt sich mir die Frage, warum klappt hier auf dem Wettbewerb denn gar nichts.

Beziehungsweise wer stellt die Thermik aus, wenn wir an den Wolken und den Bärten der Anderen ankommen?

Zusammenfassung: Der vielleicht bitterste Tag meiner bisherigen Segelfliegerlaufbahn und gefühlt „keine Lust mehr auf den Wettbewerb“.

5. Wertungstag:

- Erster Schenkel lief gut. Wir konnten schnell auf die kurz vor uns Abgeflogenen aufholen.
- Zweiter Schenkel lief auch noch okay, bis zu dem Moment wo ich auf dem zweiten Schenkel in kürzester Zeit 100m auf X, TM verloren habe. Die Beiden machen vor mir einen Bart auf. Ich komme kurz darauf 100m tiefer an. Die Piloten über mir bekommen den Bart, ich mal wieder nicht. Das war aber genau der Moment, wo man hoch sein musste, um die unter 8/8 liegende zweite Wende anzufliegen. Ich flog aus dem Bart ab, raus in die Sonne zu einem Wald, wo ein Fetzen drüber stand. Der enttäuschte leider, und ich bog wieder in Richtung Pulk ab, der einen Bart unter einer Wolke unter 8/8 aufgemacht hat. Dann war leider im ansteigenden Gelände zu tief und hab den Bart nicht bekommen. Und wieder war das Spiel aus.

Zusammenfassung: Heute hätte man nach der Wende deutlich vom Kurs abbiegen müssen, um auf das Erzgebirge zu springen. Emotional war es wieder ein auf und ab. Auf dem ersten Schenkel hatte ich das Gefühl, dass endlich mal wieder was klappt, jedoch wurde ich im Verlauf des Fluges eines Besseren belehrt. Das Ergebnis habe ich am Abend mittlerweile mit Gleichgültigkeit aufgenommen.

6. Wertungstag: Es geht wieder Berg auf!

- Der Abflugzeitpunkt heute war richtig gewählt. Vielleicht hätte man noch 1-2 min später abfliegen können, um dann auf die Gruppe, mit der wir abgeflogen sind, aufzuholen. Bis zur ersten Wende konnten wir auf eine vor uns abgeflogene Gruppe aufholen.
- Die Flugwegwahl auf dem zweiten Schenkel auch okay. Man musste viel von Wolkenstraße zu Wolkenstraße springen, da diese quer zum Kurs standen. PI und V sind Mitte des zweiten Schenkels rechts ins Lee vom Kurs abgebogen. Ich bin mit XN und Y4 zur nächsten Wolkenstraße im Luv gesprungen, um in Richtung zweiter Wende zu gelangen.
- Leider stand auf über dem Wald hinter dem Altenburger Flugplatz nicht der erwartet gute Bart, den wir annehmen mussten, um wieder an die Basis zu gelangen. Hier habe ich den Bart etwas zu spät verlassen.
- V&PI haben von dort aus durchgezogen bis zum Endanflug. Wir haben zwischendurch noch zwei zu schwache Bärte gekurbelt. Letztendlich haben wir an

der gleichen Stelle wie PI&V unsere Endanflughöhe erkurbelt. Nur sind die aus dem Bart zum Endanflug abgeflogen, als wir ankamen.

Zusammenfassung: Heute der erste solide Flug des Wettbewerbs. Die ersten 2/3 des Fluges liefen gut. Danach haben wir ein bisschen schwächere Bärte gekurbelt, was letztendlich die 3 km/h Unterschied zum Tagessieger ausgemacht hat.

7. Wertungstag:

- Heute waren die ganz vorne, die 20 Minuten nach uns abgeflogen sind.
- Der erste Schenkel Richtung Fichtelgebirge lief ganz brauchbar. Eine andere Gruppe ist zur gleichen Zeit weiter westlich abgeflogen, weil dort mehr Wolken waren. Wir sind am östlichen Rand der Abfluglinie abgeflogen. Auf unserem Weg standen ein paar vereinzelte Wölkchen. Jedoch konnten wir auf dem ersten Schenkel einen über 4 m/s Bart ziehen, der uns fast gleich schnell gemacht hat.
- Verloren haben wir dann kurz vor der ersten Wende, wo wir einfach inkonsequent geflogen sind und zu schwache Bärte unter 1,5 m/s angenommen haben.
- Der zweite und dritte Schenkel liefen dann ganz gut und wir konnten auf eine etwas vorausfliegende Gruppe kurz nach der dritten Wende aufschließen.
- Auf dem dritten und vierten Schenkel war es relativ einfach mit dem Pulk an einer Konvergenz, die über dem Erzgebirge stand, mit zu schwimmen,.
- Auf dem letzten Schenkel haben wir dann leider noch 2km/h verloren. Ich entschied mich auf Grund der zu groß werdenden Kursabweichung ein bisschen früher von der Konvergenz abzubiegen, da nur noch 200 Meter bei MC 1.5 fehlten, und sich vor der Konvergenz auf Kurs nach Hause ein paar Fetzen entwickelten. Diese hatten vorher auf dem Weg zur letzten Wende immer gute Steigwerte gebracht. Nur auf dem Rückweg zu diesem Zeitpunkt leider nicht mehr. Die Gruppe die noch 3km weiter unter der Konvergenz geblieben ist, konnte nochmal die letzten Höhenmeter in 2 m/s erkurbeln. Ich musste auf dem Weg nach Hause nochmal 1,2 m/s annehmen.

Zusammenfassung: Der Trend geht wieder aufwärts. Heute konnten wir den Flug wieder recht solide rumbringen. Verloren haben wir kurz vor der ersten Wende durch unsere Inkonsequenz und beim Endanflug.

Schlusswort:

Alles in allem war es eine sehr hochkarätig besetzte Deutsche Meisterschaft mit sehr selektivem Wetter. Leider hat uns das Wetter zu früh und zu oft ausgesiekt. Und irgendwann konnte der Gedankengang nicht mehr unterbrochen werden, dass auf diesem Wettbewerb, aus welchen Gründen auch immer, nichts funktionieren will und in den

entscheidenden Momenten alles gegen uns zu laufen scheint. Wir haben zwar versucht die einzelnen Tage immer wieder schnell abzuhaken, und uns auf den nächsten Tag zu fokussieren. Aber auch wenn wir mit einem eigentlich guten Gefühl und neuer Motivation in den Tag gegangen sind, kam am Ende des Tages wieder die Ernüchterung. Vielleicht war man an den ersten Tagen einfach noch zu verbissen, wieder etwas gut zu machen. Aber eigentlich hatte ich das Gefühl, normal an den Tag ranzugehen. Mental und emotional ging es eigentlich erst nach dem richtigen „negativen Paukenschlag“ an Wertungstag 4 wieder bergauf, da sich mehr oder weniger eine „Gleichgültigkeit“ eingestellt hatte, was das Ergebnis angeht und ich gefühlt jetzt einfach wieder frei fliegen konnte.

Vielleicht muss man hier noch ein Wort über die Herangehensweise an den Wettbewerb verlieren. Die Devise lautete die Erwartungshaltung nicht allzu hoch anzusetzen und einfach so zu fliegen, wie man im zu Hause und im Training auch fliegen würde. Aber in dem Moment wo ich mir sage, meine Erwartungshaltung nicht allzu hoch anzusetzen und schaue erstmal wie es läuft, habe ich mich scheinbar selbst betrogen. Durch die Erwartungshaltung, nahm ich zwar etwas den Druck von mir weg. Das hatte bei mir auf diesem Wettbewerb jedoch die Folge, dass sich keine richtige Spannung aufgebaut hat und die Automatismen nicht so wie gewohnt gegriffen haben. Eine bittere aber sehr lehrreiche Erfahrung für spätere Wettbewerbe und Meisterschaften.

Andererseits bin ich an meine bisherigen Wettbewerbe immer mit der gleichen Einstellung herangegangen, wie ich es in Zwickau auch gemacht habe. Aber bei meinen letzten Wettbewerben habe ich mir keinen Druck gemacht. Diesmal wollte ich das Förderflugzeug gut repräsentieren und die Sponsoren, die hinter dem tollen Flugzeug stehen nicht enttäuschen. Alles in allem war der Umgang mit meiner Erwartungshaltung und dem äußeren Druck, den ich mir resultierend daraus gemacht habe, nicht im Gleichgewicht.

Die bisherige Herangehensweise an die Wettbewerbe über den Haufen zu werfen, denke ich im Nachhinein, ist auch der falsche Weg. Die entscheidenden Faktoren für die Zukunft sind für mich der besser kontrollierte Umgang mit der eigenen / äußeren Erwartungshaltung und der resultierende Druck, den man sich damit selbst auferlegt.