

ambitioniertes Streckenfliegen

07.März 2020 / Solothurn / Rest. Zunfthaus

DCW / DCFalk

Jürg / Jimmy Ris

- ambitioniert??
- «Bibel of Race»
- Grundlegendes



ambitioniertes Streckenfliegen

Um was geht's dabei?

- **Leistung**
- XC-Punkte (XContest / OLC)
- Kilometer Distanz
- Weltrekord (z.B. Höhe ü.M. / Speed / Weite)

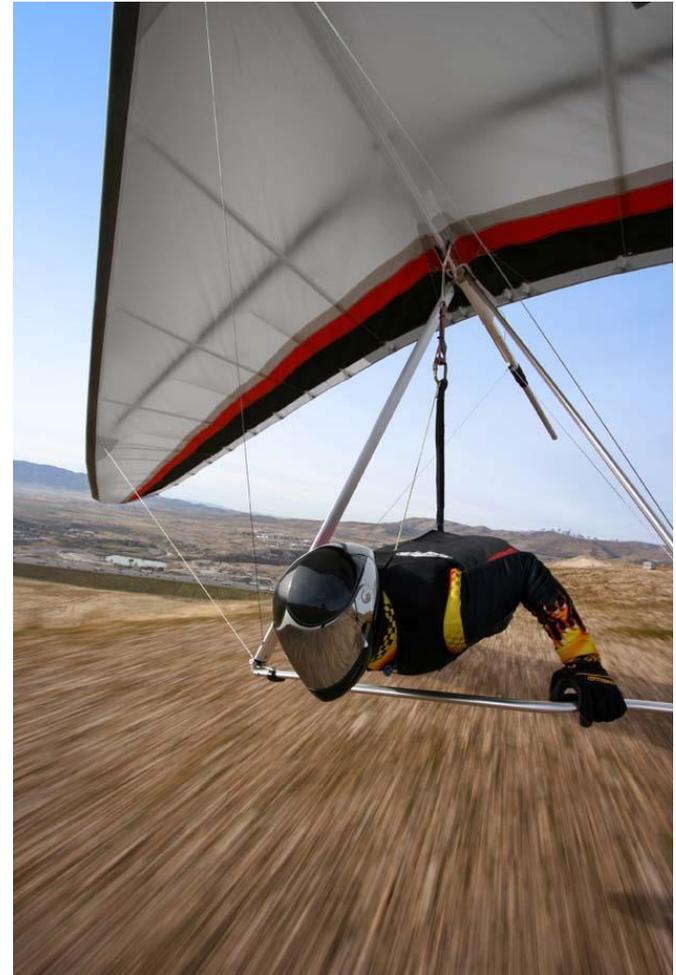
Oder gibt's noch weitere Qualitäten:

- Spezielle / ausgefallene Routen
 - Hausberg
 - Exotik (z.B. Everest, etc.)
- wieviel Ego / wieviel Zuschauer brauche ich?
- Lust und Freude an der Sache / am Abenteuer?



ambitioniertes Streckenfliegen

- **Duden**
- <https://www.duden.de/rechtschreibung/ambitioniert>
- **Bedeutung**
- [INFO](#)
- [ehrgeizig, anspruchsvoll, strebsam](#)
- **Synonyme zu *ambitioniert***
- [INFO](#)
- [anspruchsvoll, ehrgeizig, eifrig, hochgestochen, niveauvoll, qualifiziert, schwer, strebsam](#)



ambitioniertes Streckenfliegen



- Jeder macht sich seine eigene Ambition
- Ohne Ziel keine Ambition
- Durch ein Ziel hat jeder Flug eine Ausrichtung
- **Ohne Ausrichtung gibt`s keine Ambition!!-**

- **Bible of race**
- Von Jimmy Ris / 2002
- **Simplifizieren des Komplexen**
- Im Folgenden versuche ich die Hauptpunkte zusammenzufassen, die ich über lange Jahre des Wettkampffliegens mühselig erkennen und erarbeiten musste, um meinen Wunsch, ambitioniert zu fliegen, umzusetzen.
- **Material**
- Ihr werdet bemerkt haben, dass die beiden TOP- Piloten (Manfred Rumer und Thomas Suchanek) in Klasse 1 Werkspiloten sind. Daraus läßt sich ableiten, dass: wenn du gewinnen willst, ist es unerlässlich mit dem besten Material anzutreten!! Es ist offensichtlich, dass 90 % der Piloten ausschließlich zu ihrer eigenen Freude an einem Wettkampf teilnehmen. **Nur einigermaßen gutes Material sticht nicht, wenn du im Sinne hast zu gewinnen!!**
- Das Bewußtsein, das beste Material gekauft zu haben, reicht nicht aus. Du mußt dieses Material mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln individuell zur Höchstleistung trimmen! Als Beisp.: Gerolf fliegt einen Standard Moyes **Flügel**. Aber dann hat er eine ganze Liste von Anpassungen, die Punkt für Punkt ein klein, klein wenig zur Leistungssteigerung beitragen. Er sagt, dass alle TOP- Piloten ihn auf diese Liste ansprechen und Erklärungen darüber wünschen. Natürlich ist er müde, immer wieder dasselbe zu erzählen. Doch frage ihn trotzdem beim Kauf eines Lightspeed, denn es ist absolut wichtig und entscheidet über die Möglichkeit, wirklich unter die ersten „Top Ten“ der Welt zu kommen!!
- Du brauchst ein enges, sehr enges Outfit. (sei dir bewußt, dass das Gurtzeug für's Rennen taugen soll!!) Das Outfit ist geprägt durch dein stromlinienförmiges **Gurtzeug**. Wenn du anders angezogen kommst, kannst du dir ebensogut ein großes „L“ auf den Flügel mahlen. Wenn du den Fallschirm auf deiner Brust trägst, bleibst du am besten zu Hause und entgehst dadurch dem Gelächter der anderen.
- Vor Jahren hat Jim Lee die Szene mit einem harten Kohlefaser- Pot dominiert. Das hat jedoch heute keine Gültigkeit mehr. Heute weisen die besten Gurtzeuge aus Stoff eine weit geringere Anströmfläche auf und sind dadurch bedeutend leistungstärker, sofern sie eng am Körper anliegen.
- Einige Piloten haben an den Nationals während dem Fliegen über Schmerzen in Armen und Schultern geklagt. Unerlässlich ist, dass du dein Gurtzeug und die Aufhängung so einstellst, dass du frei von Schmerzen bist. Wenn es dich schmerzt, hänge nicht den starken Mann hinaus, sondern justiere das verdammte Ding richtig. Ich bin völlig schmerzfrei in meinem Gurtzeug und wäre nicht in der Lage, zehn Stunden am Stück in der Luft zu verbringen ohne diesen **Komfort**. Wie gut bist du in der Lage wichtige Entscheide zu treffen, wenn du dauernd von deinem Gurtzeug gepiesackt wirst???
- Aerodynamische, saubere **Trapeze** sind eine Selbstverständlichkeit und sind ein Teil des Erfolgs. Natürlich bietet das kabellose Trapez des Atos- C ideal Voraussetzungen, um bestmöglich widerstandssarm zu sein. Trotzdem sind die auf halber Höhe angelenkten Trapezrohre der Klasse 1 aus Karbon oder Wills Wing aus Alu nicht weit vom idealen Design entfernt.
- Wenn du gedenkst bei starken thermischen Bedingungen wie in Florida oder Governor Valadares an einem Wettkampf schnell zu sein, dann kommst du um das Mitführen von **Ballast** nicht drum herum. Entweder bist du wirklich ein überaus schwergewichtiger Kerl oder fülle dein Gurtzeug z.B. mit Pellets wie sie zum Tauchen verwendet werden. Bleiplatten auf der Rückenplatte deines Gurtzeugs tun's auch. Ich nehme 22 Pfund mit. Andere noch mehr. Die Turmlosen- und Starren- Deltas haben dadurch kaum Nachteile beim Steigen. Alle bestplatzierten Piloten der Klasse 1 haben Ballast mit!
- Der strategische Vorteil durch nur ein bißchen besseres Material ist absolut essentiell und enorm. Du kannst alle ändern immer unter dir sehen; hast immer die Position, um zu den anderen gleiten zu können; kannst sie von oben beobachten und andere Routen ausprobieren und die vorteilhafteste wählen. Dieser Zustand fördert deine mentale Stärke, weil du den Vorteil nicht durch besseres Wissen oder bessere Entscheide erarbeiten mußt. Ganz automatisch findest du dadurch, ohne dass es dir bewußt ist, eine überlegene Taktik.
- **Strategie**
- Hängegleiter- Wettkämpfe in Haerns sind Rennen von der feinsten Art. Du wirst dort nicht die stärksten Schläuche finden, aber du wirst einen Himmel voller Kumulus-Wolken antreffen, die dir den Weg zur nächsten Zapfsäule weisen. Du wirst auch feststellen, dass der Tag früh stirbt, ca um 06.00 pm.. Dies bedeutet, wenn du es nicht schaffst früh mit der Aufgabe zu beginnen, wirst du vor dem Goal in der Pampa stehen.
- Unterwegs kannst du nicht in relativ schwacher Thermik herumhängen! **Die Thermik ist zu verlassen, wenn sie schwächer wird**. Jetzt gibt es Tage, in denen die Steigwerte gegen oben zunehmen. An solchen Tagen ist die logische Folgerung möglichst hoch bis zum Finalglied zu bleiben. Trotzdem---! Verlasse die Thermik, wenn sie schwächer wird!
- Allein diese Taktik brachte mich in Governador Valadares sukzessiv in die führende Position und schlußendlich war ich meistens alleine an der Spitze. Dies war nicht weiter schlimm, da die Wolken den weiteren Weg wiesen. Ohne häufige Wolken hingegen mit Blauthermik, wäre eine solche Taktik nicht sehr zu empfehlen. Die fehlenden Wolken müßten in diesem Fall durch andere Piloten ersetzt werden. **Der Pulk ist im Speziellen bei solchen „Blauthermik- Bedingungen“ immer viel schneller** und auch viel sicherer um überhaupt ins Ziel zu gelangen.
- **Starte früh**. In Governador Valadares ist das warten in der Luft problemlos, da die Luft wunderbar zu befliegen ist. Es gibt also kein Grund, bei der ersten Gelegenheit zu starten und dadurch der herrschenden Hitze zu entkommen. Jetzt hast du nämlich einen nicht zu unterschätzenden Vorteil, da du über deinen Gegnern bist und sie beobachten kannst oder zumindest mit ihnen an der Wolkenbasis klebst. So kontrollierst du das Feld. Du siehst, welches „Gate“ die Anderen nehmen und wo sie Aufwinde finden. Du kannst auf diese Weise nur profitieren. Merke dir: **Das Rennen beginnt mindestens eine Stunde vor der ersten Startzeit bzw. vor dem ersten „Startgate“!!**
- Solange die Thermik des Tages nicht eingeschätzt werden kann oder bei unsicheren Wetterbedingungen (Änderungen des Wetters), nehme das letzte Startfenster. Die „**Early Bird**“- Punkte sind das Risiko nicht wert frühzeitig und alleine zu gehen. Hingegen, wenn die Aufgabe sehr lang ist, wie an jenem 105 Meilen- Tag in Haerns, dann ist je früher desto besser die Devise! Viele andere Piloten werden dir unter diesen Umständen folgen!
- Wen du alleine voraus bist, sehe dich um, wenn du tief kommst bzw. Hilfe brauchst! Mark Poustinchian war in führender Pulk- Position bei den Starren und Flexies, als wir zu einem 20 Kilometer Gleitflug über ein Tal ansetzten. Er war in einer schlechten Position, da ihm bei der Suche nach der Blauthermik niemand half. Von oben kamen wir ihm von links wie von rechts näher und näher. Mark sah uns jedoch nicht, weil er nicht umher und nach oben schaute. Er hoffte stur auf seine Thermik und drehte in Nullschiebern. Er verpaßte so die Chance ein wenig rechts hinter ihm, uns zu sehen, als wir eine gute Thermik erwischten. So glitt er in die falsche Richtung weiter und landete kurze Zeit später. **Merke: Das Umherschauen nach dem Landen ist zu spät und hat keinen Einfluß mehr auf den Verlauf des fliegerischen Tages. Schau umher solange du dich in der Luft befindest!!**
- Unabhängig wie das Wetter dreinschaut, wenn die Verhältnisse schwächer werden, hast du den Flugstil zu verlangsamen. Ooohhhh wenn ich diese Lektion nur lernen könnte. Während dem letzten Tag waren die Bedingungen auf dem zweiten Schenkel des Dreiecks viel, viel schwächer, als was wir auf dem Ersten Schenkel oder während dem gesamten Wettkampf erlebten. Nur ein paar wenige Piloten erreichten das Goal, da sie das Tempo zurücknahmen und alles Steigen das sie fanden mitnahmen. Viele Wolken säumten den Weg auf dem zweiten Schenkel, aber sie zogen nicht mehr. Der Grund waren andere hohe Wolken, die den Boden abschatteten. Die noch existierenden Cumulus entstanden also bevor die hohe Bewölkung eintraf. Ooohhhh an jenem Tag heizten wir wie die Teufel auf dem ersten Schenkel und konnten die Geschwindigkeit auf dem zweiten nicht mehr rechtzeitig reduzieren. Das Resultat zeigte sich im vorzeitigen „Grounding“. Scheisse---!!
- **Schlußwort**
- Überlegenes Material und dadurch überlegene Flug- Leistung führen zu überlegenem Wissen und überlegenen Entscheidungen. Der Unterschied der Flugleistung ist sehr klein, aber genau dieser kleine Unterschied macht den großen Unterschied. Beim Gebrauch von Top- Material müßt ihr euch also auf das letzte Prozent der Leistungssteigerung konzentrieren.
- Freuen wir uns also auf das nächste Wettkampf- Fliegen, denn es gibt nichts geileres!!
- 15.11.2002
- Jürra Ris

ambitioniertes Streckenfliegen



«Bibel of Race» Quintessenz **Material**

- Top Material (nur Topmaterial bringt Topleistung)
- Top Material muss aerodynamisch sitzen (z.B. enges Gurtzeug)
- Top Material auf Dein individuelles Wesen anpassen; bequem, sicher, Details
- Abfluggewicht muss dem Gerät angepasst sein; evtl. Ballast unausweichlich

Der strategische Vorteil durch nur ein bisschen besseres Material ist im Wettkampffliegen enorm und absolut essentiell!!!!-

ambitioniertes Streckenfliegen

«Bibel of Race» Quintessenz «Taktik/Strategie»

- Früh am Startplatz eintreffen; finale Ausrichtung
- Starte so früh als möglich / Ort zum Aufstellen!-
- **Hohe Schnittgeschwindigkeit (km/h)**
 - fliege geradeaus und vermeide das Kurbeln
 - fliege geringe Umwege, wenn Zeichen dafür sprechen
z.B. Wolkenstrassen oder Reliefverlauf;
 - fliege schnörkellos und tief, wenn der Wind quer zum Relief steht!
 - finde die stärksten Thermikschläuche durch geradeaus fliegen!
 - verlasse die Thermik, wenn sie schwächer wird und vor Dir Kumulus stehen.
 - Im Pulk wird das stärkste Steigen schneller gefunden als alleine!!- spez. bei Blauthermik
 - wähle aktive Kumulus!- mach Dich vertraut mit dem Lebenszyklus eines Kum.!
 - schau aktiv um Dich herum für nützliche Anzeichen (Vögel, Fahnen, Piloten, Wolken, etc.)
 - passe Deinen Flugstil den Bedingungen an! (verlangsame bei schwächer werdender Thermik)



ambitioniertes Streckenfliegen

Grundlegendes für ambitioniertes Streckenfliegen

- Fitness
- Material
- Beherrschung des Materials (Geräts, Instrumente, etc.)
- Wunsch-Strecken (damit Schwanger werden; mentale Stärke)
- Vorbereitung (z.B. kontrollierter Luftraum,)
- Ausrichtung
- rechtzeitige Wetterüberwachung
- Wahl des richtigen Start-Platz & -Zeitpunkt
- Umsetzung «Bibel of Race»



ambitioniertes Streckenfliegen



«Fly high and fast» Larry Tudor 1982

richtiger ist:

«Fly sometimes high and sometimes fast» and use always the most powerful equipment!!-