

# EINORDNEN IN EINEN AUFWINDKREIS

## Bruce Taylor

Wenn Du in einen Aufwindkreis einfliegen willst, der bereits von einem oder mehreren Segelflugzeugen besetzt ist, gibt es vier wichtige Punkte zu beachten und jeder einzelne muss Deine volle Aufmerksamkeit erhalten.

1. Du musst alle Flugzeuge in Sicht haben, die sich im Aufwind befinden
2. Alle Flieger im Aufwind müssen in der Lage sein, Dich zu sehen
3. Du musst Deine Methode der Ankunft und des Eintritts in die Thermik planen
4. Alle bereits im Kreis etablierten Piloten müssen Deinen Plan verstehen

### NUMMER 1

Es ist nicht einfach, kreisende Segelflugzeuge zu sichten und unterschiedlichste Hintergründe und Bedingungen tragen dazu bei, es noch schwieriger zu machen. Segelflugzeuge sind wie Kängurus auf der Straße; wo es eines gibt, gibt es mehrere und es ist das, das Du nicht siehst, das den Schaden verursachen wird. Nachdem Du entschieden hast, dass Du alle gesichtet hast, suche nach denen, die Du nicht gesehen hast – fixiere nicht diejenigen bereits in Sicht.

Halte Deinen Blick über die gesamte Weite und Tiefe der Thermik, da vielleicht ein Flugzeug, das sich in einer besonderen Lage des Kreisens befindet, unmöglich zu sehen ist.

Andere Flugzeuge in Deiner Nähe könnten ebenfalls die Absicht haben, den gleichen Aufwind anzufliegen. Trachte danach, Deine Suche rundum gehen zu lassen, im besonderen nach oben, wenn Du die Fahrt verringerst und dadurch Höhe gewinnst.

**Dies ist nicht die Zeit auf das Vario zu schauen – alle Augen nach draußen!**

### NUMMER 2

Ein Segelflugzeug, das einen Pulk mit hoher Geschwindigkeit in einer geraden Linie anfliegt, wird nahezu unsichtbar sein. Die Frontseite bietet eine nur geringe Oberfläche und daher müssen wir sie durch geeignete, horizontale Bewegungen vergrößern. Damit haben die Piloten, die bereits im Bart etabliert sind, die Chance uns kommen zu sehen. Wenn wir in die Nähe des Aufwindes kommen, werden wir ohnehin versuchen, die „Luft“ zu spüren, um uns ein Bild von der Thermik zu machen. Dies führt zu leichten Kursänderungen, die Dein Flugzeug sichtbar für andere macht, die sich voraus befinden. Vermeide also eine direkte Kopf an Kopf Ankunft. Du solltest mit einer Fahrt, die nur wenig über Deiner Geschwindigkeit des Kreisens liegt, ankommen und in Berücksichtigung aller Positionen der etablierten Flugzeuge, so dass man eine gute Chance hat Dich zu sehen.

### NUMMER 3

In der Ankunftsphase ist ein gutes Konzept der räumlichen Vorstellung vital. Noch weit vom Bart entfernt bist Du Dir im Klaren darüber, wo Du im Verhältnis der anderen Flugzeuge im Pulk ankommen wirst. Es wird ein Platz für Dich notwendig sein (!), und wenn nicht, beginne einen sachten Kreis außen um den Pulk herum, bis die anderen weiter rotiert sind und Du Platz siehst, Dich einzuordnen. **Don't push!** Plane Deine Ankunft am Pulk nicht mit voller Fahrt und versuche nicht zwischen den anderen hochzuziehen – dies ist extrem gefährlich, da Du Deine beträchtliche vertikale Geschwindigkeit als auch Deine horizontale Position beurteilen musst.

Gleichzeitig ist es unvermeidbar, dass Du zeitweise für den einen oder anderen Piloten außer Sicht gerätst und auch Du die Übersicht verlierst.

#### **NUMBER 4**

Du musst immer in einer sicheren und vorhersehbaren Art und Weise manövrieren. Überrasche nicht die anderen Piloten durch dumme Unarten. Wenn Du nun durch häufigeres Pulkfliegen an Erfahrung gewinnst, wirst Du wahrscheinlich feststellen, dass bei den erfahrenen Piloten eine geringere Separation akzeptiert wird, sie sich generell aber auch vorhersehbarer verhalten. Wenn Dich die Piloten eines Pulks mit einer sensiblen Geschwindigkeit kommen sehen und Du Dich verhältst, als ob Du einen guten Lookout durchführst und danach trachtest Dich komfortabel einzuordnen, werden sie eher bereit sein ihren Kreis ein wenig zu öffnen, um Dich leichter hinein zulassen. Rolle in den Kreis sachte, aber doch bestimmt und wenn Du ihn verlässt, halte alle Richtungsänderungen vorhersehbar. Halte die Augen offen wenn Du das Steigen verlässt, besonders nach unten beim Beschleunigen. Vor allem sei vorsichtig und höflich.

#### **OFFENE KLASSE MANÖVERIERBARKEIT**

Offene Klasse Segelflugzeuge sind groß, mit gewöhnlich 25 Metern Spannweite oder mehr und fliegen oft mit um die 800kg. Sie sind träge im Vergleich zu anderen. Sie rollen langsam und benötigen Zeit, die Geschwindigkeit zu ändern. Ihre Kontrollierbarkeit ist am schlechtesten bei langsamer Fahrt sowie auch beim Kreisen und das musst Du mit in Betracht ziehen wenn Du mit ihnen den Luftraum teilst. Gib diesen Flugzeugen ein bisschen mehr Raum wenn Du in ihrer Nähe bist. Sie werden mit 100-110 km/h kreisen wie jedes andere schwere Segelflugzeug auch. Überrasche sie im Bart nicht durch eine unerwartete Aktion, die sie zu einer rapiden ausweichenden Reaktion zwingt. Im Allgemeinen werden sie Dir nicht zu viel Probleme bereiten. Wegen ihrer langsamen und graziösen Bewegung sind ihre Richtungsänderungen leicht vorhersehbar und es ist daher unwahrscheinlich, das sie schnell in eine Position manövrieren, die Du nicht schneller verlassen kannst.

\* \* \*

#### **Zusätzliche Anmerkungen**

Im Kreisen mit anderen Segelflugzeugen zusammen steht nicht das beste Steigen im Vordergrund, sondern die Sicherheit. Wenn der Pulk mit z.B. 100km/h rotiert, passe Dich an und versuche nicht mit geringerer Fahrt im stärkeren Kern der Thermik zu fliegen oder im besseren Steigen zusätzliche Höhe durch Wegziehen der Fahrt zu gewinnen. Wenn der Pulk nicht symmetrisch kreist, mal im Steigen, mal im Fallen, überzeuge die anderen durch lediglich sanfte Kurskorrekturen, nicht etwa harte Manöver, zum besseren Steigen hin zu verlagern. Nur wer eindeutig der „Höchste“ ist, kann sich mehr Freiheiten erlauben.

Merke: Fliege im Pulk wie Du es beim Thermikkreisen gelernt hast – gleiche Fahrt, lediglich Schräglage verändern!

Du fühlst Dich überfordert, Dich in einen Pulk einzuordnen, benötigst diesen Bart jedoch unbedingt für die Strecke? Ordne Dich 50-100 Meter unterhalb des Pulks ein durch Betätigung der Bremsklappen.

Einordnen und Fliegen in einem Pulk gehört zum Handwerkzeug eines guten Streckenpiloten. Es ist nicht einfach, aber man kann es lernen. Lernen und Üben kann man es mit- und untereinander (guter Funkkontakt erforderlich), am Besten jedoch durch Doppelsitzerschulung.