

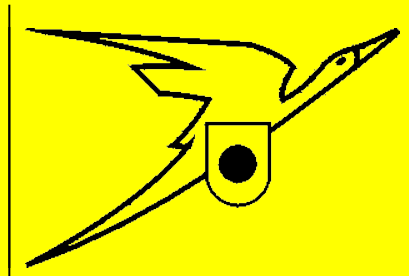
# Streckenflugkurs II

## Wettbewerbssegelflug



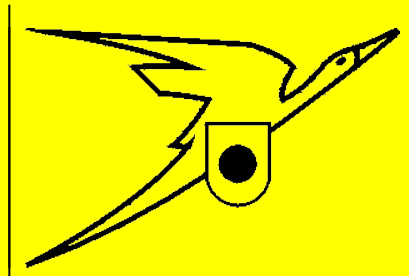
Dominik Obrist, 20. Januar 2011

# Streckenflugkurs II – Wettbewerbssegelflug



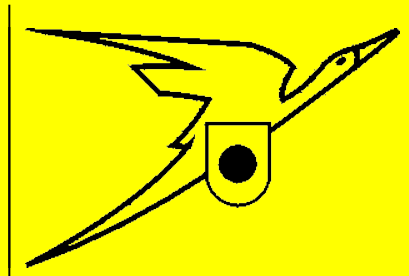
1. Grundlagen (Repetition SK I):
  1. Entscheidungen im Streckenflug
  2. Kreisen oder Gleiten?
  3. Gleitgeschwindigkeit?
2. Unterschiede freier Streckenflug - Wettbewerbssegelflug
3. Phasen eines Wettkampftags:
  1. Taktische Planung am Boden
  2. Der Abflug
  3. Während des Flugs
  4. Der Endanflug
4. „Wie gewinne ich eine AAT?“
5. „Weshalb war der andere schneller?“
6. Der Wettkampf im Kopf

# Streckenflugkurs II – Wettbewerbssegelflug



1. Grundlagen (Repetition SK I):
  - Entscheidungen im Streckenflug
  - Kreisen oder Gleiten?
  - Gleitgeschwindigkeit?
2. Unterschiede freier Streckenflug - Wettbewerbssegelflug
3. Phasen eines Wettkampftags:
  - Taktische Planung am Boden
  - Der Abflug
  - Während des Flugs
  - Der Endanflug
4. „Wie gewinne ich eine AAT?“
5. „Weshalb war der andere schneller?“
6. Der Wettkampf im Kopf

# Streckenflug – die ständige Ueberforderung



„Während ein Streckenflug ist, werden wir unter einem  
ständigen Leistungsdruck gefühlte

Wettkampfstress

Wettkampftaktik

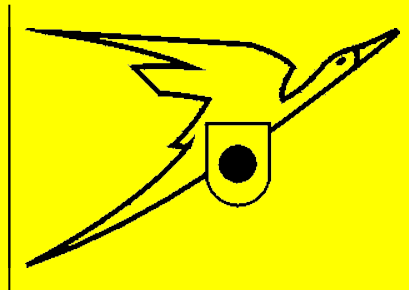
Unfallgefahr

Flugtraining reduziert den Leistungsverbrauch für diese Aufgaben

Fliegen des Hand

Leistung

# Entscheidungen beim Streckenflug

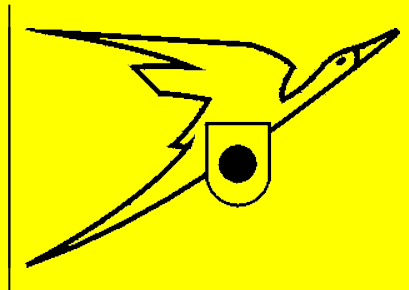


„Während eines Streckenflugs treffen wir tausende von Entscheidungen. Die meisten sind nicht optimal.“

## Wichtigste Entscheidungen beim Streckenflug:

- **Kreisen oder Gleiten?** (Limite Steigen – Limite Höhe)
- **Fluggeschwindigkeit** (McCready-Theorie)
- **Routenwahl** (meteorologische Navigation)

# Kreisen oder Gleiten? - Klare Regeln setzen!



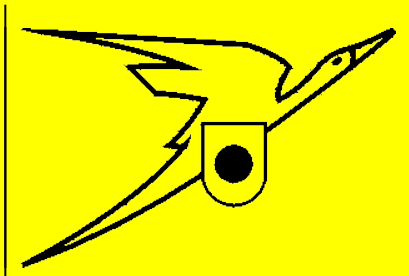
„Beim Kreisen steht man still!“

Erwartungen/Limiten definieren:

- Welchen **Steigwert** erwarte ich?
- Was ist meine **Höhenlimite**?

→ Die Limiten werden **ständig hinterfragt, neu festgelegt** und so **den aktuellen Bedingungen angepasst!**

# Wann eindrehen?



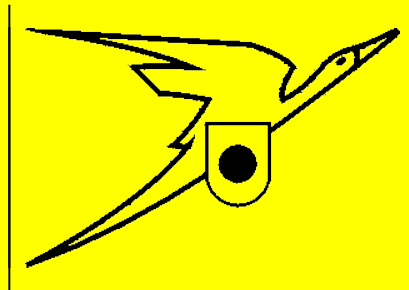
*Es gibt keinen Grund zu kreisen, ausser...*

1. die Höhenlimite wird unterschritten, oder
2. die Limite Steigen wird erreicht oder überschritten.

## Zeitlicher Ablauf:

1. Einfliegen in den Aufwind – Geschwindigkeit verringern.
2. Wenn obige Kriterien erfüllt sind, wird eingedreht.
3. Nach jedem Kreis werden die Kriterien neu bewertet. abgeschätzt werden.
4. Weiterfliegen, wenn Kriterien nicht mehr erfüllt sind.

# Setzen der Limiten



## *Limite Steigen*

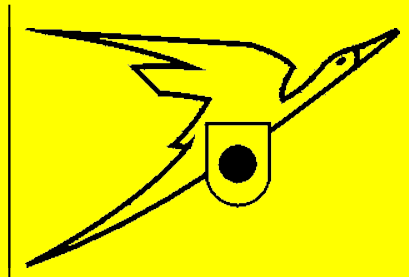
je höher desto **schneller**, desto mehr **Risiko**.

## *Limite Höhe*

je tiefer desto **schneller**, desto mehr **Risiko**.



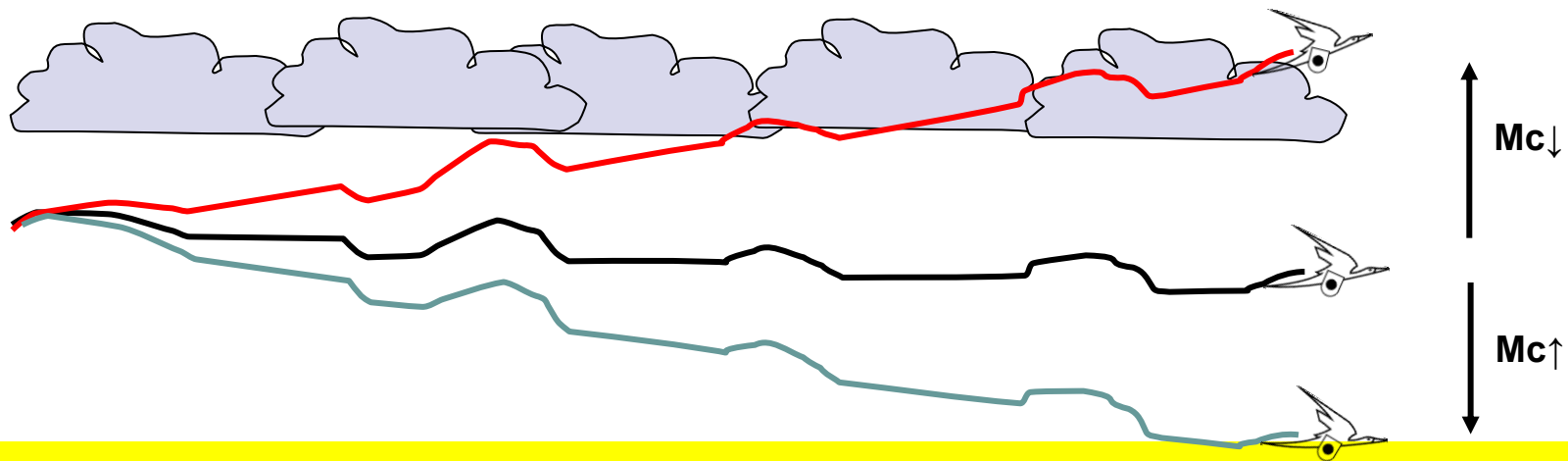
# Wahl der Geschwindigkeit beim Gleiten



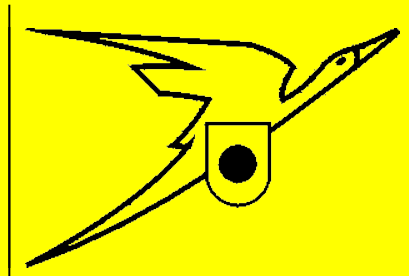
## Welchen Einfluss hat der McCready-Wert?

- Je höher, desto **schneller** kommen wir **vorwärts**, aber ...
- ... je höher, desto **schneller** sinken wir.

„Mit dem McCready Wert stellen wir unseren durchschnittlichen Gleitwinkel ein.“



# Wie setzen wir den McCready-Wert?



## Höher:

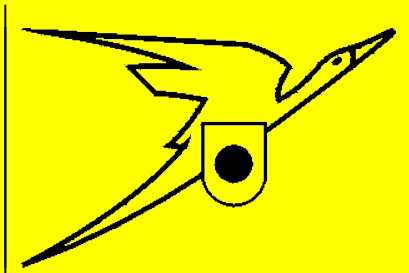
- Bei starkem Steigen
- Entlang einer Aufwindaufreihung, Wolkenstrasse
- Wenn wir hoch sind

## Tiefer:

- Bei schlechten Bedingungen
- Um eine Aussenlandung zu vermeiden
- Um eine lange Gleitstrecke zu überwinden

**„McCready-Wert“ = „Limite Steigen“ !**

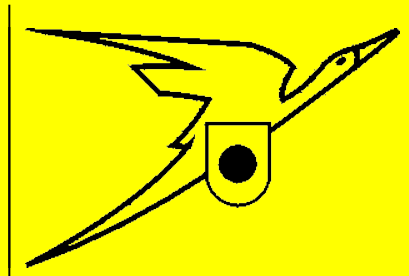
# Meteorologische Navigation



„Wir wissen nicht, wo starke Aufwinde sind!  
Durch geschickte meteorologische Navigation  
erhöhen wir die *Wahrscheinlichkeit* starke  
Aufwinde zu finden!“

In jeder Sekunde fällen wir taktische Entscheide über unseren  
*Flugweg, Fluggeschwindigkeit, Flugzustand*. Detaillierte  
Wetterbeobachtung liefert uns die Entscheidungsgrundlagen.

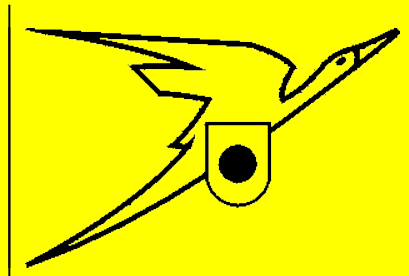
# Meteorologische Navigation



Die meteorologische Navigation entscheidet über unsere Routenwahl:

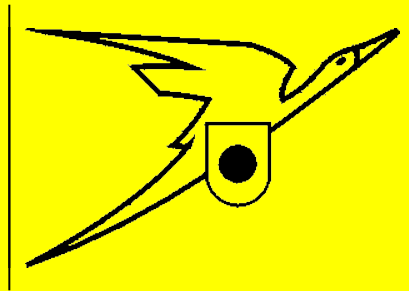
- **kurzfristig:** wir fliegen keine geraden Linien, sondern folgen der Thermik
- **mittelfristig:** wir wählen die richtigen Talseiten, Kreten, Waldränder, ...
- **langfristig:** wir wählen die richtigen Wendepunkte (bei AAT)

# Streckenflugkurs II – Wettbewerbssegelflug



1. Grundlagen (Repetition SK I):
  - Entscheidungen im Streckenflug
  - Kreisen oder Gleiten?
  - Gleitgeschwindigkeit?
2. Unterschiede freier Streckenflug - Wettbewerbssegelflug
3. Phasen eines Wettkampftags:
  - Taktische Planung am Boden
  - Der Abflug
  - Während des Flugs
  - Der Endanflug
4. „Wie gewinne ich eine AAT?“
5. „Weshalb war der andere schneller?“
6. Der Wettkampf im Kopf

# Ziel des Wettbewerbssegelflugs



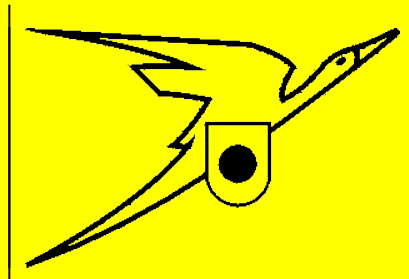
„Die vorgegebene Aufgabe soll mit der höchsten  
Geschwindigkeit erfüllt werden!“

Durchschnittsgeschwindigkeit = Distanz / Flugzeit

... im Gegensatz zum freien Streckenflug, wo die  
*grösstmögliche Strecke* erreicht werden soll.

Distanz = Durchschnittsgeschwindigkeit x Flugzeit

# Unterschiede freier Streckenflug - Wettbewerbssegelflug

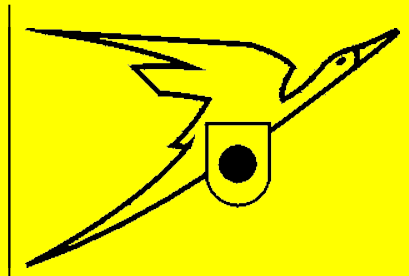


## zusätzliche Entscheidungen im Wettbewerbssegelflug

- Wahl des optimalen Abflugzeitpunkts
- taktische Ueberlegungen
  - fliegen im Pulk bei Blauthermik?
  - Anpassen des taktischen Risikos (Limiten Steigen & Höhe) an einen direkten Konkurrenten
  - ...
- Optimierung des Endanflugs
- bei AAT: Wahl der Wendepunkte

Nicht überbewerten!  
Wettbewerbssegelflug ist in erster  
Linie ein Einzelwettkampf.

# Phasen des freien Streckenflugs



„Die grösstmögliche Strecke soll erreicht werden!“

Um dieses Ziel zu erreichen, verwenden wir im Tagesverlauf verschiedene Strategien:

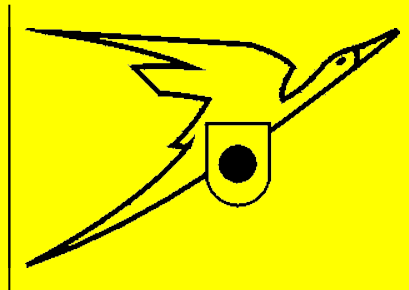
1. Phase I – Abflug am Morgen
2. Phase II – schnelles Fliegen
3. Phase III – Heimkehr am Abend

Erhöhen der Durchschnittsgeschwindigkeit

Erhöhen der Flugzeit



# Phasen des Wettbewerbsflugs

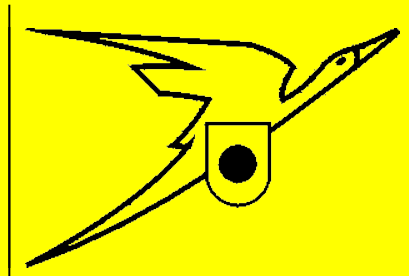


„Die vorgegebene Aufgabe soll mit der höchsten Geschwindigkeit erfüllt werden!“

1. Warteraum, Ueberflug Startlinie
2. Phase II – schnelles Fliegen
3. Endanflug

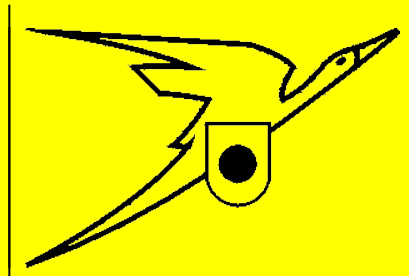
**Ausschliesslicher Fokus auf schnelles Fliegen!!!**

# Streckenflugkurs II – Wettbewerbssegelflug



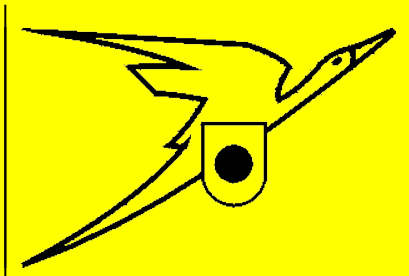
1. Grundlagen (Repetition SK I):
  - Entscheidungen im Streckenflug
  - Kreisen oder Gleiten?
  - Gleitgeschwindigkeit?
2. Unterschiede freier Streckenflug - Wettbewerbssegelflug
3. Phasen eines Wettkampftags:
  - Taktische Planung am Boden
  - Der Abflug
  - Während des Flugs
  - Der Endanflug
4. „Wie gewinne ich eine AAT?“
5. „Weshalb war der andere schneller?“
6. Der Wettkampf im Kopf

# Taktische Planung am Boden



- Wir wählen einen **Abflugzeitpunkt**
  - Wir überlegen uns einen **wahrscheinliche Flugroute (inkl. Varianten)**
  - Wir setzen uns **Merkmale und Zeitlimiten** (ein überschreiten dieser Zeitlimiten zeigt uns an, dass etwas nicht nach Plan läuft!)
  - Wir berechnen notwendige **Abflughöhen** für Querungen von Wettersystemen, Endanflug, etc.
- **jede Ueberlegung und Rechnung am Boden entlastet den Kopf während des Flugs!**

# Wasserballast



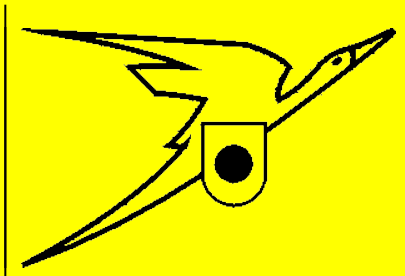
- Es wird **in jedem Fall Wasserballast** getankt.
- Wasserballast kann **allenfalls vor dem Abflug angepasst** werden.
- Während des Wertungsflugs: **Finger weg vom Tankhebel!**
- Der Wasserballast wird **erst vor der Landung abgelassen**.

Ausser:

- Um eine Aussenlandung abzuwenden
- Bei *massiver* Wetterverschlechterung



# Abflugzeitpunkt

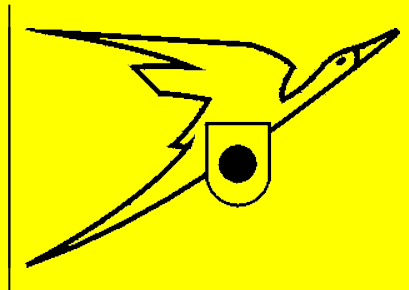


„Die Wahl des Abflugzeitpunkts ist eine der wichtigsten taktischen Entscheidungen im Wettbewerbssegelflug!“

Wie bestimmen wir den **Abflugzeitpunkt**?

- Wetter, Tagesgang
- Flugdistanz (erwartete Flugzeit)
- (unter gewissen Umständen: das Verhalten der Konkurrenten)

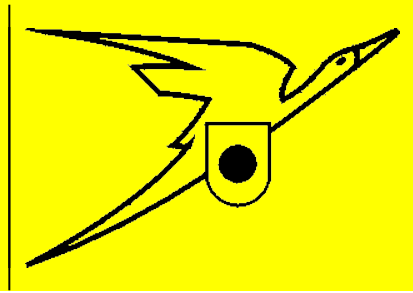
# Abflugzeitpunkt (2)



## Vor dem Flug:

1. anhand der **Wetterprognose** setzen wir eine erwartete **Durchschnittsgeschwindigkeit V**
2. die **benötigte Flugzeit T** berechnet sich aus der Aufgabenlänge D und der Durchschnittsgeschwindigkeit V:  **$T=D/V$**
3. Wir berechnen den **Abflugzeitpunkt**, sodass ...
  - ... die Aufgabe in der **optimalen Tageszeit** abgeflogen werden kann.
  - ... wir am Abend **nicht vom Thermikende überrascht werden** (auch falls etwas nicht nach Plan läuft).

# Der Abflug

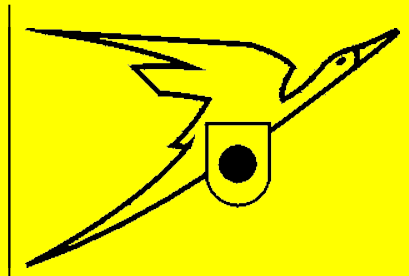


## Wie verhalten wir uns im Warteraum?

- **RUHIG!** Wir müssen nicht am schnellsten steigen; wir müssen nicht am höchsten sein; wir müssen nicht schnell sein.
- **BEOBACHTEN!** Augen offen halten:
  - Konkurrenten (Vorsicht Kollisionsgefahr!)
  - Wetterentwicklung (Vergleich mit Prognose)
- **WARTEN!** Wir folgen unserem eigenen Konzept.



# Taktische Ueberlegungen während des Flugs



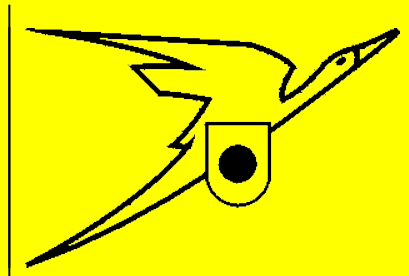
Zusätzlich zu den Ueberlegungen im freien Streckenflug ...

- Werden die **Zeitlimiten** eingehalten? Erreichen wir die **erwartete Durchschnittsgeschwindigkeit**?  
Falls nein: Weswegen? Muss das Konzept angepasst werden?
- Beobachtung der Konkurrenten:
  - **Steigwerte?**
  - **Routenwahl?**
  - **Tragende Linien?**

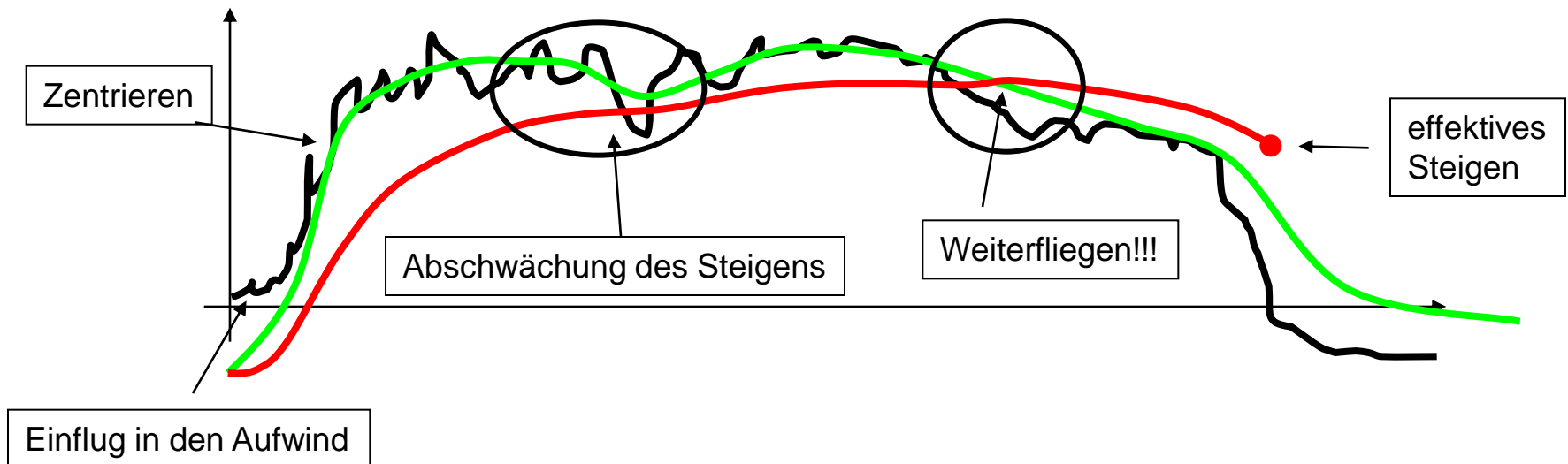




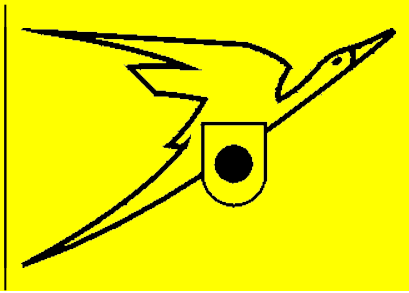
# Verwendung des Varios während des Steigens



- Es gibt drei Variowerte:
  - **Momentanes Steigen** (so zeitnah wie möglich)
  - **Integrator** (gemittelt über einen Kreis)
  - **Mittleres Steigen** über den gesamten Aufwind



# Anziehen und lösen der Handbremse

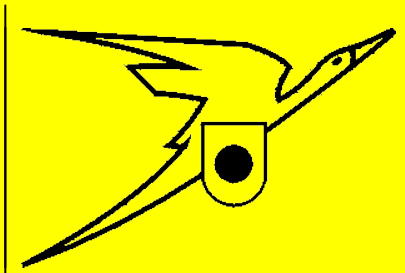


Bei inhomogenem Wetter muss während eines Flugs die „Handbremse“ immer wieder angezogen und auch wieder gelöst werden.

Rechtzeitiges anziehen und lösen der Handbremse ist eine schwer zu erlernende Kunst!

Es gibt keine wirksamen Entscheidungshilfen. Hier hilft bloss **genaue Wetterbeobachtung, viel Erfahrung und gute Intuition.**

# Abflug zur Aussenlandung



Beispiel *grossflächige Abdeckungen*:

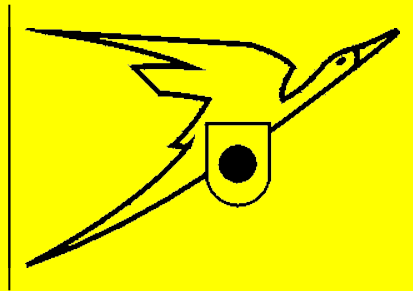
„Manchmal scheint beim Abflug aus einem Aufwind eine baldige Aussenlandung unabwendbar!“

Taktik:

- Limite Steigen massiv verringern (auf null?)
- Eventuell mit geringstem Sinken fliegen (statt mit bestem Gleitwinkel) um Zeit zu gewinnen.
- Nach Sonnenflecken ausschau halten.



# Der Endanflug



Im Gegensatz zum freien Streckenflug gehört der Endanflug zu Phase II. Hier machen wir nochmals **viel Geschwindigkeit!**

## Zwei Varianten des Endanflugs:

1. **Höhe:** letzter Aufwind bis auf **Abstechhöhe**, dann abgleiten nach McCready
2. **Gleitwinkel:** Durch Aufwindaufreihungen und tragende Linien **erhöhen wir unseren Gleitwinkel**, sodass es bis nach Hause reicht.

# Der Endanflug (2)

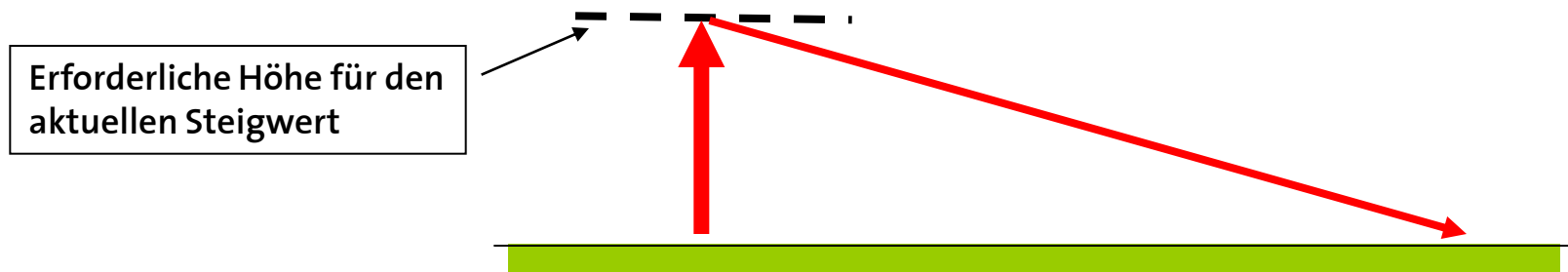


## Variante *Höhe*

- beim letzten Aufwind stellen wir den McCready-Wert auf das **aktuelle** Steigen
- der **Endanflugrechner** liefert uns die notwendige Höhe.
- bloss nochmals Eindrehen, wenn das Steigen den McCready-Wert *deutlich* übertrifft.

→ der letzte Aufwind muss sehr **stark** sein!!!

→ Genügend **Sicherheit** einrechnen!

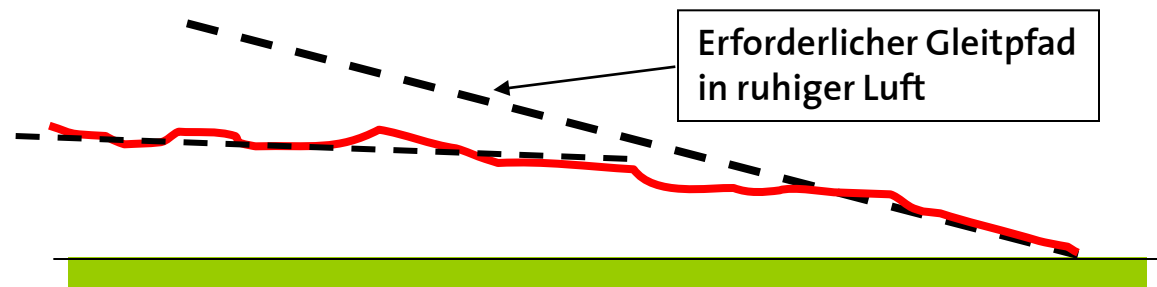


# Der Endanflug (3)

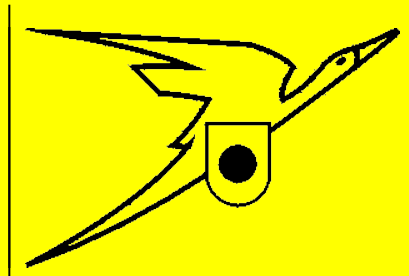


## Variante *Gleitwinkel*

- riskantere Variante
- Braucht klare **Aufwindaufreihungen!**
- Sollte nur verwendet werden, wenn das Wetter noch sehr aktiv ist (**nicht am späten Abend**)
- Gleitpfad sollte erreicht werden, bevor wir unsere Höhenlimite unterschritten haben.
- Bei Endanflügen Jura → Birrfeld kann Gösgen als letzte Gelegenheit zum Wechseln auf Variante Höhe verwendet werden.

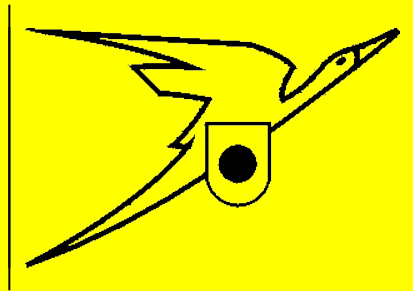


# Streckenflugkurs II – Wettbewerbssegelflug



1. Grundlagen (Repetition SK I):
  - Entscheidungen im Streckenflug
  - Kreisen oder Gleiten?
  - Gleitgeschwindigkeit?
2. Unterschiede freier Streckenflug - Wettbewerbssegelflug
3. Phasen eines Wettkampftags:
  - Taktische Planung am Boden
  - Der Abflug
  - Während des Flugs
  - Der Endanflug
4. „Wie gewinne ich eine AAT?“
5. „Weshalb war der andere schneller?“
6. Der Wettkampf im Kopf

# Wie gewinne ich eine AAT?



## AAT = Assigned Area Task

Unterschiede zur AST (Assigned Speed Task):

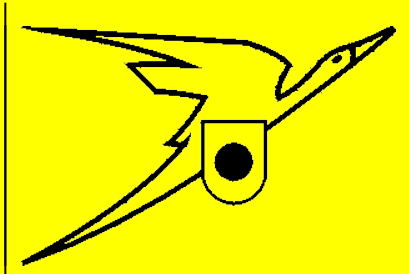
- Anstelle von Wendepunkten werden **Wendepunktgebiete** vorgegeben.
- Es gibt eine **minimale Wertungszeit**.

... aber:

es zählt (wie bei der AST) nur die **Geschwindigkeit!!!**



# Geschwindigkeit bei der AAT



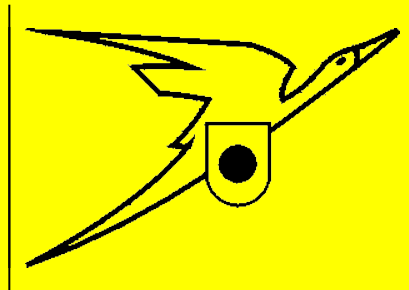
Wie berechnet sich die Geschwindigkeit bei der AAT?

$$V = D/T$$

D ... tatsächlich geflogene Distanz (ähnlich wie beim OLC)

T ... geflogene Zeit (aber mindestens die minimale Wertungszeit)

# Strategie bei der AAT

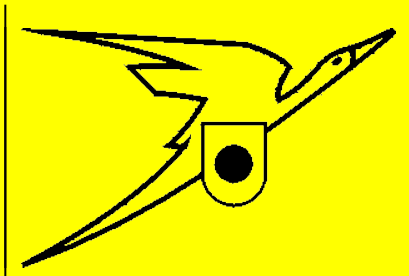


„Wir müssen alles daran setzen, um unsere Geschwindigkeit zu erhöhen!“

Alles bleibt sich gleich ... ausser:

1. wir können unseren **Wendepunkt selbst wählen**.
2. es lohnt sich (in der Regel) **nicht vor der minimalen Wertungszeit zurück** zu sein.

# Wann wenden?

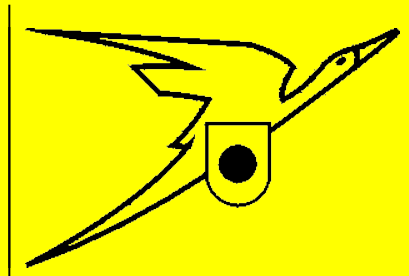


„Wir müssen alles daran setzen, um unsere Geschwindigkeit zu erhöhen!“

Das heisst ...

- **Wir fliegen weiter** im Wendepunktgebiet, wenn die **momentane Geschwindigkeit höher** ist als die **bisherige Durchschnittsgeschwindigkeit**.
- ... sonst wenden wir!

# Die Sache mit der minimalen Wertungszeit ...

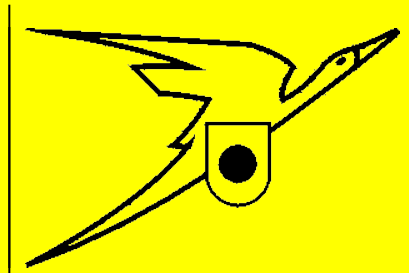


„Die **minimale** Wertungszeit muss **nicht** möglichst genau erreicht werden!“

Ein paar Regeln:

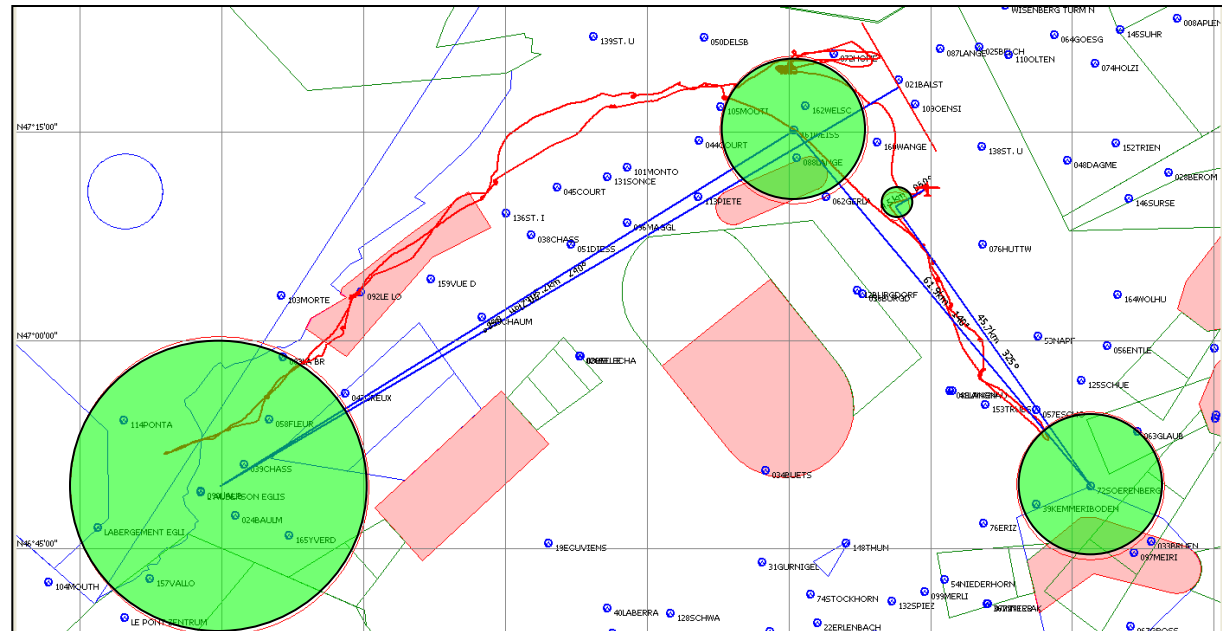
- Wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit erhöht wird, darf man auch länger fliegen!!!!
- Zu früh nach Hause kommen lohnt sich bloss, wenn eine Aussenlandung vermieden werden muss.
- Endanflug (z.B. 20 Minuten) soll einen möglichst grossen Anteil an der Gesamtflugdauer haben.
- Lieber später als zu früh!

# AAT – ein Beispiel

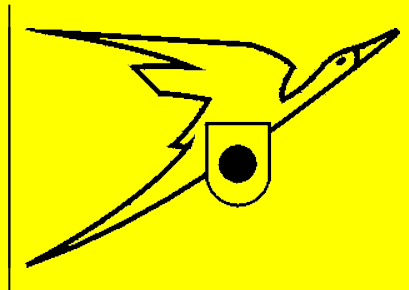


RM Bleienbach '05  
minimale Flugzeit 3h00

Abflug Balsthal - 1. WP St-Croix (20km) - 2. WP Weissenstein (10km) - 3. WP Sörenberg (10km) - 4. WP Steinhausen (2km) - Ziel Bleienbach



# AAT – ein Beispiel



**Vor dem Start ein Konzept erstellen:**

- 3h Flugzeit bei 100km/h ergibt 300km Strecke.
- für den **Jura** (St. Croix retour) planen wir **knapp 2h** ein, für die Querung zu den **Voralpen** und den **Endanflug** planen wir **gut 1h** ein.

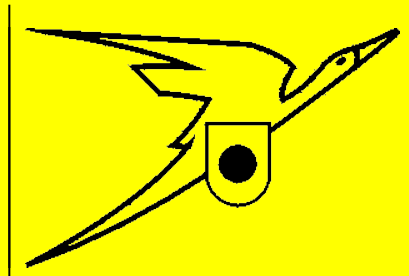
Das heisst:

**„Wenden im WP-Gebiet St-Croix nach einer knappen Stunde.“**

**Achtung:**

**Das Konzept während des Flugs immer wieder hinterfragen!!!**

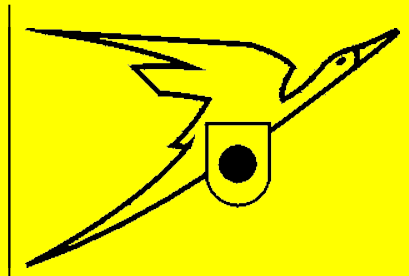
# AAT – ein Beispiel



während des Flugs ...

- **auf dem ersten Schenkel im Jura:**
  - Durchschnittsgeschwindigkeit ist hoch bei 108km/h
  - wenden nach 0h49'50" am Ende einer Wolkenstrasse
- **auf dem zweiten Schenkel:**
  - Stabilisierung von Osten her
  - Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem zweiten Schenkel fällt auf 96km/h
  - zweite Wende nach 1h55'

# AAT – ein Beispiel

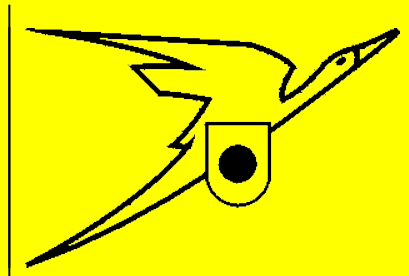


während des Flugs ...

- **auf dem dritten Schenkel (Jura→Voralpen)**
  - schwieriger Einstieg in die Voralpen
  - momentane Durchschnittsgeschwindigkeit bei 74km/h
  - jede weitere Minute auf Kurs vermindert die totale Durchschnittsgeschwindigkeit!!!
  - deshalb so früh wie möglich Wenden!!!
- **auf dem letzten Schenkel (Endanflug)**
  - der Endanflug erhöht die Durchschnittsgeschwindigkeit!
  - deshalb Endanflug ausdehnen und beim letzten Kontrollpunkt möglichst weit ausholen!



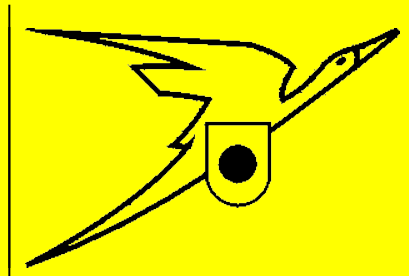
# Wie gewinne ich eine AAT?



## Die fünf goldenen Regeln der AAT

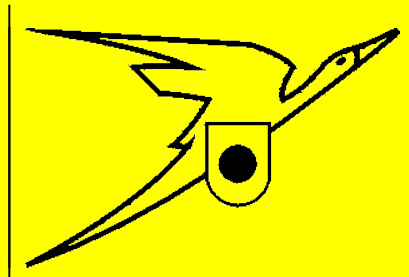
1. Der **Schnellste** gewinnt.
2. Vor dem Start einen **Flugplan** erstellen.
3. **Lieber später** als zu früh zu Hause!
4. **Weiterfliegen**, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit steigt!
5. **Umkehren**, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit sinkt!

# Streckenflugkurs II – Wettbewerbssegelflug



1. Grundlagen (Repetition SK I):
  - Entscheidungen im Streckenflug
  - Kreisen oder Gleiten?
  - Gleitgeschwindigkeit?
2. Unterschiede freier Streckenflug - Wettbewerbssegelflug
3. Phasen eines Wettkampftags:
  - Taktische Planung am Boden
  - Der Abflug
  - Während des Flugs
  - Der Endanflug
4. „Wie gewinne ich eine AAT?“
5. „Weshalb war der andere schneller?“
6. Der Wettkampf im Kopf

# Warum war der andere schneller?



Analyse von Wettbewerbsflügen anhand von IGC Files.

Beispiel: SM Birrfeld 04, 6. Tag, Standardklasse

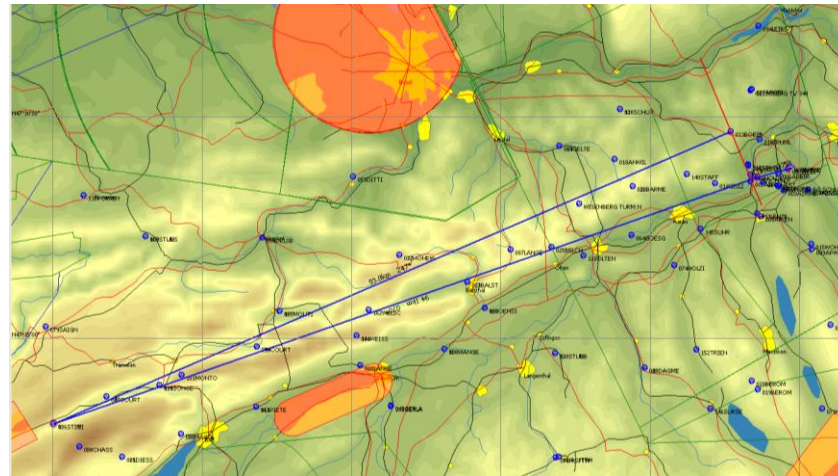
**Aufgabe:** 191,2km

Start Bözberg

1. WP St-Imier

2. WP Chärnenberg

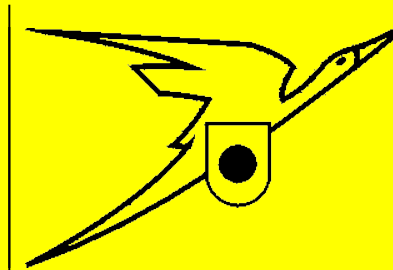
Ziel Birrfeld



**Wetter**

Rückseitenwetter, teils kräftige Aufwinde, Aufwindaufreihungen, Gefahr von Ausbreitungen

# Warum war der andere schneller? (2)

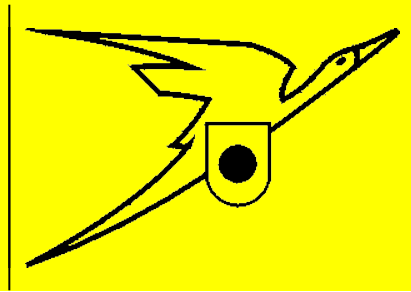


## Auswertung des 1. Schenkels: Bözberg – St-Imier, 93km

Pilot	UB	CE	F	3Z	X4	XG	AA	7L
Zeit	48:35	59:43	59:34	47:05	1:07:08	53:47	47:38	47:58
Vz	2,2m/s	1,5m/s	1,4m/s	1,6m/s	1,2m/s	2,2m/s	2,3m/s	1,7m/s
Kreisanteil	19%	32%	36%	24%	46%	27%	25%	21%
Mittl. Gleitzahl	118,3	80,0	78,2	113,1	45,6	51,8	67,9	108,4
Mittl. Gleitstrecke	19,6km	13,7km	11,7km	18,5km	8,4km	13,6km	16,1km	16,1km
Mittl. Gleitgeschwindigkeit	149km/h	143km/h	148km/h	155km/h	155km/h	146km/h	162km/h	152km/h
Anzahl Aufwinde	4	6	7	5	10	6	6	5

**Kaum Einfluss auf Leistung!**

# Warum war der andere schneller? (3)



„Kein Kreis zuviel!!!“

**Jeder Kreis zuviel kostet mindestens 20s!**

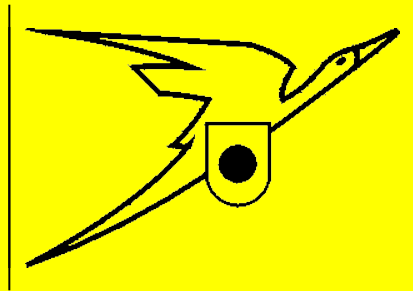
(Im Beispiel von vorher: 6 Aufwinde  $\times$  20s = 120s  $\rightarrow$  113km/h anstelle von 118km/h)

**Deshalb weiterfliegen bevor der Aufwind fertig ist!!!**

Hinweise:

- Nähe zur Wolkenbasis (nicht bis an die Basis steigen!)
- Aufwind wird plötzlich böig
- Integrator Steigen fällt unter das gemittelte Steigen

# Warum war der andere schneller? (4)



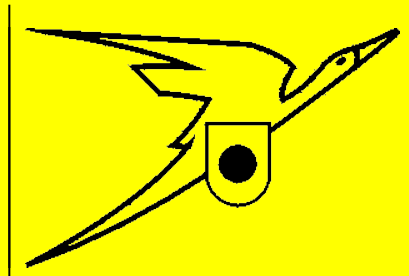
## Beim Kreisen ...

- nur **starke Aufwinde** genommen!
- Kreisanteil  $< 30\%$
- kein Kreis zuviel!

## Beim Gleiten ...

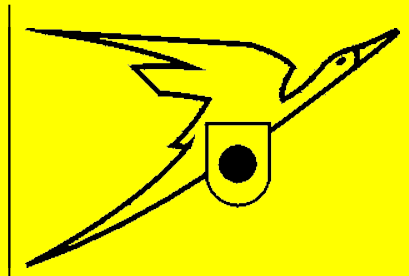
- **mittlere Gleitzahl** ist hoch
- **Umwege** lohnen sich meistens
- Aber **niemals umkehren!!!**

# Streckenflugkurs II – Wettbewerbssegelflug



1. Grundlagen (Repetition SK I):
  - Entscheidungen im Streckenflug
  - Kreisen oder Gleiten?
  - Gleitgeschwindigkeit?
2. Unterschiede freier Streckenflug - Wettbewerbssegelflug
3. Phasen eines Wettkampftags:
  - Taktische Planung am Boden
  - Der Abflug
  - Während des Flugs
  - Der Endanflug
4. „Wie gewinne ich eine AAT?“
5. „Weshalb war der andere schneller?“
6. Der Wettkampf im Kopf

# Der Wettkampf im Kopf



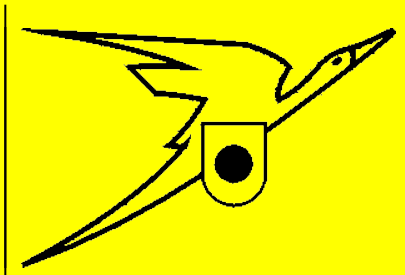
Welche Probleme macht uns der Kopf (oder der Bauch, oder das Herz, ...) im Wettkampf?

## Typische Muster:

- **Leistungsdruck** – wir bauen uns einen Leistungsdruck auf
- **Veränderung der Gewohnheiten** – wir verändern unser Umfeld, unsere täglichen Gewohnheiten, unseren Flugstil
- **Aerger über Fehlentscheidungen** – wir ärgern uns und vergessen dabei zu fliegen.
- **Ueberforderung & Angst** – wir sind den zusätzlichen Aufgaben im Wettbewerbsflug nicht gewachsen.



# Der Wettkampf im Kopf – Veränderung der Gewohnheiten



**„Im Wettkampf fliegen wir nach denselben Grundregeln wie im freien Streckenflug!“**

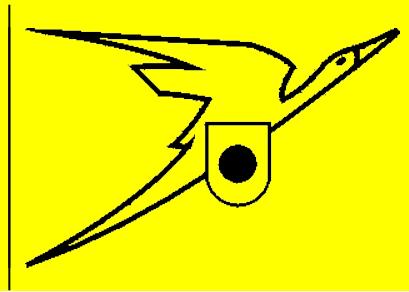
... wir passen bloss die Parameter an: Limite Steigen/Höhe, Bereitschaft zur Aussenlandung, etc.

Es gibt keinen Grund speziell für den Wettbewerb ...

- ... das Flugzeug oder Instrumente zu wechseln.
- ... den Flugstil drastisch zu ändern.
- ... anders zu essen, andere Kleider anzuziehen.
- ... vor dem Flug nicht mehr mit den Kollegen zu reden.

**„Jede Veränderung von Gewohnheiten schwächt unsere Leistungsfähigkeit!“**

# Der Wettkampf im Kopf – Fehlentscheide



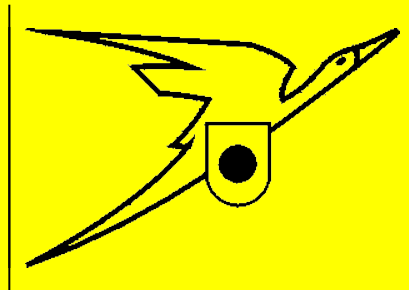
„Während eines Streckenflugs treffen wir tausende von Entscheidungen. Die meisten sind nicht optimal.“

- Fehlentscheide können **nicht rückgängig** gemacht werden!
- Fehlentscheide sollen **nach dem Flug** analysiert werden!

Und ...

„Unsere Konkurrenten machen auch Fehler.“

# Der Wettkampf im Kopf – Methoden zur Entspannung



Was können wir tun, um im Wettkampf entspannt zu bleiben?

- Wir akzeptieren, dass wir **viele Fehler** machen werden.
- Die Wichtigkeit eines Wettbewerbs muss immer wieder relativiert werden (**...eigentlich geht's ja um nichts!**)
- Wir tun das wonach wir **Lust** haben.
- Für uns ist jeder Wettkampf auch **Segelflugferien**:  
geniessen wir diese Ferien.
- **Freude am Fliegen** nicht vergessen!!!

**Viel Spass beim Fliegen!!!**

