

# Auszüge aus einem Beitrag von Claus Maikis in Claudias Forum

## „vom kunstvollen Fehlerflug zum fehlerfreien Kunstflug ?

Claus Maikis

....Was mich angenehm überrascht hat: Martin ist einer der wenigen, die wissen, wie man einen Looping bezeichnet. All diese wirren Bezeichnungen wie Rückwärts-, Vorwärts-, Aufwärts, Abwärts-, gezogener-, gestoßener- Looping sind Laiengeschwätz und können nicht zu einer klärenden Diskussion beitragen. Wenn wir also ernsthaft diskutieren wollen, sollten wir auch die Fachbegriffe kennen.

Ein Innenlooping wird geflogen, wenn der Pilot „INNEN“ im Looping sitzt; d.h. mit dem Kopf Richtung Looping-Mittelpunkt. Beim Außenlooping zeigt der Kopf des Piloten aus der Kreisform des Loopings „heraus“ und befindet sich daher außerhalb der Looping-Kreisform. Es wäre also sehr hilfreich, wenn man sich auf gemeinsame Begriffen einigen könnte, um sich verständigen zu können. Nun der Reihe nach:

Aussenlooping :

Martin hat sein Problem exakt beschrieben ( ich wünschte mir, andere könnten sich bemühen, das ebenso zu tun). Die hohe Armhaltung verhindert geradezu, dass er Tiefenruder geben kann. Denn der nach oben gereckte Arm erlaubt selbst bei voll nach unten ausgeschlagenem Handgelenk nur eine Griffhaltung, die bestenfalls einen neutralen ( gleich NULL ) Ausschlag ermöglicht. Man mag das nur mal ohne Flieger ausprobieren und seine Handstellung dabei beobachten. Es ist natürlich menschlich verständlich, dass man instinktiv den Arm in die Höhe hält, um „Höhe zu gewinnen“. Leider setzt hier die menschliche Ergonomie (das Handgelenk) allem Bemühen ein simples Ende, was einen weiteren nötigen Tiefenruder-Ausschlag verhindert und somit Martin's „eindrucksvolle Rückenlandungen“ erklärt.

Man könnte es so sagen: die Hand macht eigentlich nur einen sehr geringen Ausschlag zum Beginn der Figur (und das ist viel weniger, als man glaubt); gerade genug, um den notwendigen Anstellwinkel zu erzeugen. Danach bleibt dieser geringe Handausschlag bestehen, aber der Arm folgt der Form der Figur.

Weitere Erklärungen dazu folgen weiter unten.

Rückenflug:

Martin hat das Empfinden, immer hinter seinem Modell zurück zu bleiben. Ich kann das verstehen. Alles dreht sich sehr schnell in unseren Kreisen - und das nicht nur in Beginner-Kreisen !! Die einzige Empfehlung, die ich geben kann, heißt: immer versuchen, das Flugzeug etwas zu schleudern! Und zwar immer und überall; nach Bedarf mehr oder weniger - schaden kann es ja nie. Linkshänder haben dabei sogar (entgegen landläufiger Meinung ) einen deutlichen Vorteil: sie können den linken Arm soweit „vor“ziehen wie sie wollen, was Rechtshändern nur mit Drehung ihres Oberkörpers möglich ist.

Grundsätzlich empfiehlt es sich, den Rückenflug damit zu beginnen, indem man nach einem halben Innenlooping ( oben ) zunächst sanft, aber dann deutlich Tiefenruder gibt. Dieses Manöver führt den Piloten leicht in die „Liegende Acht“ ein. Hat man genügend Vertrauen gefasst, kann man den Tiefenruder-Ausschlag sukzessive verringern und damit die Acht ausdehnen; heißt: der Übergang von Höhenruder- zu Tiefenruder-Ausschlag erfolgt weicher und streckt damit die Phase , in der sich das Modell in der Rückenlage befindet. In den folgenden Übungen muss man versuchen, den anfangs heftigen Tiefenruder-Ausschlag sanft zu reduzieren, um eine längere Rückenflugphase zu ermöglichen und diese länger zu halten.

Okay okay - ich weiß, dass das alles nicht ganz einfach ist. Ich selbst habe viele Modelle zerstört,

um dieses Manöver zu erlernen. Aber schließlich - welches Ziel wäre wohl erstrebenswert , wenn es einfach zu erreichen wäre !!!

Wingover:

„warum muss man eine solch schwierige Figur gleich zu Anfang fliegen“! Nun, das weiß wohl niemand. Ich könnte mir vorstellen,, dass man zu jenem Zeitpunkt, als die Regel geschrieben wurde, noch gar keine Ahnung hatte, wie schwierig diese Figur zu fliegen ist (wahrscheinlich hat man erbärmliche Wingover ohne nennenswerte Ecken geflogen). Generationen von Kunstfliegern machen diesen Seufzer. Ganz allgemein: jeder Pilot hat Respekt vor dieser Figur, ohne Ausnahme. Wenn sie misslingt, ist der halbe Flug versaut ( das selbe passiert, wenn der Motor nicht auf den ersten Schlag anspringt ). Erweist uns der Motor jedoch diese Gnade und gelingt der Wingover, dann fallen gewaltige Bleigewichte von unserem Herzen und wir durchfliegen das ganze Programm mit heiterer Zuversicht. Martin, bitte übersehe nicht die höchst erfreulichen Momente erlebten Erfolges, die unser Hobby zu bieten hat.

Wie Dietmar Morbitzer schon dargelegt hat:

Arm :

Dietmar hat es so schön beschrieben: der Arm folgt der Figur wie ein Zeichenstift, der die Figur in den Himmel malt ( direkt poetisch !! wozu ich noch komme). Der Arm muss wirklich der Figur folgen, da seine Bewegung ja gleichzeitig Ruderausschläge generiert. Folgt der Arm der Figur, erzeugt er gewissermaßen zunächst mal keine Ausschläge und die Feinheiten werden ausschließlich von sanften Beugungen des Handgelenks korrigiert (jetzt mal abgesehen von den Ecken). Dazu ist es sinnvoll, mit ausgestrecktem Arm zu Fliegen (ist sehr hilfreich für totale Anfänger: Steuerung nur durch Heben und Senken des Armes). Der Arm zeigt genau dahin, wo der Flieger ist; er ist gewissermaßen ein „Zeiger“. Bei gebeugtem Arm ist das nicht so genau ersichtlich. Einige Spitzen-Amerikaner bestehen unbedingt auf dem gebeugten Arm, aber man muss den Amerikanern nicht unbedingt alles glauben. Zumal ihre Aussagen die Form des Griffes nicht berücksichtigen. Dietmar hat das korrekt dargestellt: wo der Arm hinzeigt, da ist auch der Flieger!

Überkopf :

das ist durchaus ein Problem. Besonders bei Plätzen, die außer dem Horizont keinen markanten Anhaltspunkt bieten. Wichtig ist also die Windrichtung bzw. woher der Wind kommt. Beim Wettbewerb sitzen dort in aller Regel die Punktrichter. Es ist also wichtig, sich deren Platzierung einzuprägen. Hobbyflieger müssen sich unbedingt einen Punkt am Horizont merken. Ein Wingover, begonnen nicht exakt an dieser Stelle, wird zwangsläufig zum Fiasko.

Bevor man den Wingover beginnt, empfiehlt es sich, leicht zu schleudern. Damit dreht man den Oberkörper zwangsläufig VOR das Modell. Bei Beginn des Wingovers muss man mit den Schultern genau parallel zur Windrichtung stehen - und in dieser Stellung bleibt man auch während des gesamten Manövers. Keine Drehung, keine Beinarbeit. Eine breite Beinstellung unterstützt diesen Effekt noch. Die Ausrichtung der Schultern bzw. des Oberkörpers ist der Bezugspunkt, nach dem der Überflug ausgerichtet wird. Also (bei vorgedrehter Körper-Position) rechts hoch, Position beibehalten und nicht drehen, von der rechten Schulter über den Kopf bis zur linken Schulter und Abfangen (entweder in Normal oder Rückenflug). Nach FAI-Regel: Abfangen in Rückenflug, Position nach wie vor beibehalten, halbe Runde Rückenflug, erneut rechts hoch, Position beibehalten, über den Kopf und abfangen.

Ich möchte nicht missverstanden werden: in der Wirklichkeit spielt sich das alles nicht so mechanisch ab. Die Bewegungen gehen etwas fließend ineinander über. Diese Anleitung soll mehr zum Verständnis des Ablaufs sowie zur Einübung desselben dienen.

Programm :

Das ist ja nun ein Punkt, der nur Wettbewerbsflieger ernsthaft interessiert. Aber Vorsicht: wenn einem Hobbyflieger mitten im Herumgeflege im Wingover der Motor ausgeht, sieht er ganz schlecht aus. Es lohnt sich also durchaus, eine gewisse Kontrolle und ein System in sein Tun zu bringen. Für angehende Kunstflieger ist dies unabdingbar. Ich selbst fliege z.B. nie ohne Stoppuhr. Ich verwende eine digitale Armbanduhr mit großen deutlich ablesbaren Ziffern. Ein kurzer Blick darauf zeigt mir exakt, wann mein Motor ausgehen wird . Somit komme ich nie in Versuchung, mit

unbedacht zugefügten Manövern mein Flugzeug zu riskieren ( was sowieso nicht gerade kompetent wirkt ).

Für den, der darüber hinaus Ambitionen hegt, das offizielle Kunstflug-Programm zu beherrschen, bietet es sich außerdem an, beim Üben der Figuren die Reihenfolge einzuhalten. Unser Gehirn merkt sich nicht nur, was wir ihm bewusst eintrichtern wollen. Es speichert auch - von uns selbst unbemerkt - wiederholte Abläufe (wer von uns macht sich schon Gedanken über das Kuppeln, Schalten, und Gasgeben, wenn wir Autofahren - und wir machen das reibungslos und automatisch (fast) ohne Fehler !! Disziplin beim Üben führt also zum Erfolg.

...

Absolut hilfreich ist auch die mentale Vorbereitung; z.B. die Ausführung der Bewegungsvorgänge auch ohne Modell an der Leine (vielleicht auch zuhause im Wohnzimmer. Man sollte dabei vielleicht vorsichtshalber die Vorhänge schließen, um die Anfahrt der Sanitäter mit der Zwangsjacke zu verhindern. ). Richard Kornmeier simuliert auch vor jedem Flug gedanklich und physisch seinen Wingover - und der Erfolg spricht für seine Methode.

Für mich persönlich ist hoch interessant, dass erstaunlich viele Kunstflieger eine Verbindung zur Kunst haben; in diesem Fall und in vielen anderen Fällen zur Musik, in anderen Fällen zu anderen Künsten. Es scheint, dass Ästhetik nicht nur einen Platz in den schönen Künsten hat, sondern ihre Einbindung durchaus auch die Technik auf ein etwas höheres Niveau heben kann.

...“