

Hi Philipp

Zunächst mal ein paar Worte, die du gerne an die ADV-Piloten richten darfst:

Figurenvorschläge für die Free Known mit Männchen und Turns sind für die Katz' ... warum? Die möglichen Kombinationen, die eh für die Reichhaltigkeit gebraucht werden sind sehr begrenzt und mit Sicherheit keine Herausforderung, davon abgesehen, dass Lückenfüller mit K 15 bis 20 leicht zu finden sind. Daher ist es sinnvoller die ADV durch etwas anspruchsvolle Figuren aufzuwerten, schließlich soll ggf. der Wechsel in die UNL nicht zu schwierig werden.

In der Vollakro ist das nicht so, da gibt es durchaus anspruchsvolle Kombinationen mit Turns und Männchen.

Ich gehe davon aus, dass wir auf unseren Cups und Meisterschaften nach wie vor die WM-Programme fliegen wollen.

Zu den Programmen UNL

Grundsätzlich müssen UNL-Programme innerhalb + 7 und – 5 fliegbar gemacht werden und zwar mit mind. 1 g Böenreserve nach oben und unten, also + 6 und – 4. Gehen wir davon aus, dass wir künftig auch weltweit die SZD wieder in der Vollakro richtig etablieren wollen, müssen wir auch die Limits dieses Flugzeugs beachten (auch der Fox hat +7 und -5 wenn der Pilot mit Klamotten, Schlüsselbund, Geldbeutel und Fallschirm 100,001 kg wiegt!!!). Dazu kommt, dass gerade bei Seglern, die sehr schnell beschleunigen, dazu gehört weder Fox noch Swift, ein Sicherheitsfaktor in Punkto Speed für die Piloten eingebaut werden muss, da 0,5 – 1 Sekunden zu lange senkrecht schon fatale Folgen haben kann. Somit dürfte die halbe Rolle senkrecht ab für die SZD mehr als grenzwertig sein, also Finger weg. Die Rollzeit bei Fox und SZD sind zwar ähnlich, aber der Fox baut durch die schlechtere Aerodynamik und die widerstandsreichen Friesenquerruder weniger Speed auf. Das höhere Gewicht des Fox ist eher zweitrangig.

Ich sehe daher Vorschlag UNL Nr. 6 halbe ab nach Humpty als blanken Unsinn an, nach Stillstand im Turn oder Männchen als hoch-grenzwertig, also nur mit Bauchweh und für gute SZD-Piloten (Grisu etc.)

Die maximal zulässige V-Flick für die SZD ist positiv etwa 163 km/h nach V-n-Diagramm und der Hersteller spricht von 150 km/h jedoch empfohlen. Der Rückenstall tritt bei etwa 110 km/h ein. Ich denke, dass der Energieabbau durch die gerissene Rolle das Flugzeug spätestens nach einer Umdrehung in Normallage so hoch ist, dass sie eh wie ein Schluck Wasser am Himmel hängt, bzw. aerodynamisch kaum zu fangen ist. Eine ganze gerissene 45° nach oben ist schlichtweg nicht als Figur, sondern nur als Gepurzel fliegbar. Es sei denn, es werden ganz bewusst die zulässigen Grenzen in Speed und G überschritten. Das Gleiche gilt für 1,5 Flicks waagrecht am Stück oder für eine Gerissene Rücken in Rücken waagrecht. – Ich hab die zwar schon auf WM's gesehen, damals in Salon de Provence, aber selbst Ferry fiel mit dem Swift fast vom Himmel -. Ich denke die SZD schafft es nicht.

Der Fox reagiert ähnlich, der Swift wird an der Grenze des zumutbaren sein, aber es soll ja angeblich Spaß machen eines der wenigen guten Kunstflugzeuge durch permanentes Fliegen und Üben am Limit weichzuklopfen bis es irgendwann nachgibt und platzt. Segelflugpiloten dieser Denkweise, wären in einer Extra oder Edge oder noch besser in einer Zentrifui... so richtig aufgehoben.

Somit wären Vorschläge 2, 3 und 4 ebenfalls unbrauchbar.

Für die SZD wird beim Vorschlag 1 die Figur B schwierig werden, könnte aber mit guten Piloten und Training klappen, Figur A darf halt nicht über 140 km/h geflickt werden. (Fahrtfehlanzeige durch Winkel und Nachlauf).

Somit bleibt bis jetzt Vorschlag 5.

UNL 7 bis 14 gehen UNL 15 könnte Fig. A für die SZD schwierig werden, muss man mal die SZD-Piloten fragen und UNL 16 ist ok.

Also bleibt für die UNL übrig:

5, 7-14, 16 und ggf. 1 und 15 mit Bauchweh

ADV sind alle soweit möglich

LG Schorsch