

Herkunft	Einsteiger-Klasse Salzmann-Cup 2003 in Babenhausen 2. Unbekannte Pflicht (modifiziert)
Aresti-Zeichnung	
Figurenbesprechung	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bei Fig. 1 darf nach der halben Rolle keine Linie vor dem Abschwung zu sehen sein. Ebenso nach dem Abschwung vor der ganzen gesteuerten Rolle. Deshalb die halbe Rolle oben mit geringstmöglicher Fahrt fliegen und dann gleich in den Abschwung ziehen. Die ganze Rolle unten ist etwas "bergab" zu fliegen, damit genug Fahrt bleibt für die nächste aufwärts-Linie. ⇒ Für die halbe Rolle 45° (30°) aufwärts in Fig. 2 braucht es die gleiche Eingangsfahrt wie für eine Rollenkehre. Oben ist ein enger 135°-Loop zu fliegen, dann kurz die Senkrechte zeigen und unten wieder ein 135°-Loop, aber diesmal wegen der hohen Fahrt entsprechend weiter. ⇒ Die senkrechte Linie in Fig. 3 wird nur ganz kurz stabilisiert. Aus fast Mindestfahrt zügig aber mit Gefühl vornüber drücken (sonst evtl. Strömungsabriss). ⇒ Die halbe geviertelte Rolle Fig. 4 etwas "bergauf" fliegen, damit vor dem abwärts-Loop nicht zuviel Fahrt anliegt. Wer genug aushebt, braucht kein Stützrudder! ⇒ Nach der 2/4-Rolle sollte noch Mindestfahrt für stabilen Rückenflug da sein, bevor zum abwärts-Loop herunter gezogen wird. Anfangs nur weich ziehen, dann immer mehr bis zum untersten Punkt, dann aber erst nachlassen, wenn der Horizont wieder kommt. ⇒ Fig. 6 aus Minimalfahrt auf dem Rücken zügig, aber nicht zu hart in die Senkrechte ziehen. Die Senkrechte ganz kurz stabilisieren. Im Abfangbogen nimmt die Fahrt weiter zu! ⇒ Der "umgekehrte Kubaner" besteht aus zwei Rollenkehren. Die Eingangsfahrt holt man sich in der Senkrechten. Den 45° (30°)-Winkel für die Halbrohle nicht zu flach nehmen. In der Rolle die Schauze mit Stützseitenrudder oben halten und erst ab der Messerlage drücken, sonst ist die Richtung weg. ⇒ In der Kurve nach dem Humpty muss die Eingangsfahrt für das Kleeblatt gehalten werden. Aufpassen! Wenn man beim Kleeblatt nach links will, muss der Richtungspunkt rechts sein, um in der Gegenwindrichtung für den „Entspannungs-Abschluss-Loop“ herauszukommen!
Taktik und Box	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Der Anfangspunkt des Programms hängt vom Flugzeugtyp ab. Wird das Programm mit langsam rollenden Doppelsitzern geflogen, sollte im letzten Boxendrittel begonnen werden. Mit schnell rollenden Maschinen kann die Boxmitte genommen werden. ⇒ Die Sequenz 3,4,5 und 6 verbraucht einiges an Landschaft, deshalb Fig. 2 am leeseitigen Boxrand platzieren. ⇒ Die Kurve Fig. 9 als Seitenwind-Korrektur planen, aber Vorsicht: Die Rollrichtung des Kleeblatts hängt davon ab! ⇒ Mental gut vorbereiten auf die Rollrichtung des Kleeblattes! Ruckzuck wird hier in die falsche Richtung gerollt mit dem Ergebnis, dass man im Rückenwind herauskommt: Narhalla-Marsch!
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Die Anfangsfigur Nr. 1 keinesfalls zu schnell beginnen! Notfalls nach der halben Rolle vor dem Abschwung die Überfahrt wegdrücken (nicht schön, aber sicher!). ⇒ Der Loop Rücken in Rücken ist eine typische „Licht aus“-Figur. Zu plötzliche positive Beschleunigungen nach vorheriger negativen Belastung ergeben einen Blackout! ⇒ Mit Schulungs-doppelsitzern die Senkrechten in Fig. 2, 3 und 6 nur ganz kurz stabilisieren. Aufpassen! Im Abfangbogen nimmt die Fahrt weiter zu.
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Ein anspruchsvolles Programm für den schon etwas geübteren Piloten. ⇒ Viele interessante neue Figuren warten auf die „Erstbeziehung“. ⇒ Bei den vielen Rollbewegungen ist eine gute mentale Vorbereitung unerlässlich.