

Herkunft	<b>Aufsteiger Klasse Deutsche Meisterschaft 2002 Bekannte Pflicht</b>	
Aresti-Zeichnung		
Figurenbesprechung	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Die halbe Rolle vor dem Abschwung mit geringst möglicher Fahrt fliegen, da sofort danach nach unten durchgezogen werden muss (keine Linie zwischen Rolle und Abschwung!). Bei der 45° Aufwärtslinie hat man keine Richtungsreferenz, darum aufpassen, dass keine Fläche hängt. Nach dem Übergang in die Horizontale soll die Fahrt gerade noch ausreichen, um den Trudler einzuleiten, aber die horizontale Linie vor dem Trudler muss sichtbar sein!.</li> <li>⇒ Bei Seitenwind die Trudelrichtung gegen den Wind wählen, damit man auf der Querpassage Abdrift korrigieren kann.</li> <li>⇒ Hochziehen zum Männchen mit beiden Händen am Knüppel und vorher den Faden checken. Nach der Viertelrolle muss man in der Gegenwindrichtung rauskommen. Erst die Rolle in der Senkrechten beenden, dann abfangen.</li> <li>⇒ In der Vier-Zeiten-Rolle nötigenfalls leicht "bergab" fliegen, sonst reicht die Fahrt nicht für die 45°-Linie mit der halben Rolle.</li> <li>⇒ Den Winkel für die Halbrohle bei der "Käseecke" nicht zu flach nehmen. In der Rolle mit Stützseitenruder die Schnauze oben halten. Die obere "Ecke" soll ein enger Loop sein, keinesfalls das Flugzeug in die Senkrechte abkippen lassen. Die Viertelrolle senkrecht ab wieder gegen den Seitenwind drehen.</li> <li>⇒ Den Aufschwung mit viel "Dampf" ansetzen und recht eng herumziehen, denn wir wollen bei der Rückenkurve ja nicht abschmieren.</li> <li>⇒ Vor der Rückenkurve muss man wissen, wo der Knüppel hin gehen soll. Falsch Abbiegen wäre fatal! In der Rückenkurve nicht unnötig Fahrt aufbauen, die muss man sonst vor der 45° Linie abwärts wieder los werden. Die restlichen drei Figuren sind dann ein Kinderspiel.</li> </ul>	
Taktik und Box	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Angefangen wird etwa in Boxmitte. Nach der ersten Figur sollte man kurz vor der Lee-seitigen Boxkante sein, denn für die Linie mit Vier-Zeiten-Rolle und Halbrohle 45° aufwärts braucht man Raum.</li> <li>⇒ Der viertel Rückenkreis hat nur einen lächerlich niedrigen K von 4. Deshalb wäre es falscher Ehrgeiz den mit 60° Schräglage zu fliegen. 45° sind auch genug. Wichtig ist nur, dass man richtig rum wieder rauskommt. Unbedingt vorher planen, in welche Richtung man die Querpassage mit dem Aufschwung fliegen will. Dann dran denken: Die Kurvenrichtung vom Boden aus gesehen, entspricht der Richtung, in die ich auf dem Rücken den Knüppel bewege.</li> <li>⇒ Es gibt zwei Gelegenheiten zum falschen Abbiegen, einmal nach dem Männchen und beim viertel Rückenkreis. Also aufpassen, sonst sind die folgenden Figuren Null!</li> </ul>	
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Das Programm ist nicht höhenkritisch.</li> <li>⇒ Wird die Rückenkurve zu langsam begonnen, kippen die meisten Flugzeuge einfach über die hängende Fläche ab. Dann heißt es Knüppel zur oberen Fläche, in Normalfluglage rollen, Fahrt aufholen, in die richtige Richtung kurven und mit einer ansteigenden halben Rolle wieder in die Rückenlage gehen. Bevor man dann die halbe Rolle 45° abwärts aus Rücken ansetzt, genug Fahrt abbauen, sonst wird man zu schnell und verliert unnötig Höhe.</li> </ul>	
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Als einziger wirklicher Knackpunkt erwies sich die Rückenkurve nach dem Aufschwung. Da sind etliche wegen zu geringer Fahrt rausgepurzelt.</li> <li>⇒ Eigentlich ist das Programm nicht sonderlich schwierig und sollte mit etwas Üben des „Knackpunktes“ problemlos zu meistern sein.</li> </ul>	