

Was sind Stechfaktoren im DHP?

von Ansgar Nüttgens

In der DHP Jahresserie treten sowohl die Breitensportler mit Geradeausschleppmodellen in Kategorie 25 bzw. S als auch die Leistungssportler mit Kreisschlepp- und Buntmodellen in C, B sowie O in einer Gesamtwertung gegeneinander an. Noch unterschiedlicher können die „Sportgeräte“ nicht sein, mit denen neben der Kategorienwertung sich alle in einer Gesamtwertung messen. Während der Saison steht das Thermikfliegen in den DHP Teilwettbewerben im Vordergrund, im abschließenden finalen Stechen soll dann die reine Gleitleistung über den Gesamtsieg entscheiden. Aufgrund der unterschiedlichen, potentiellen Abflughöhe (25m bis ~80m), die ohne Thermik eine entscheidende Rolle für die Flugleistung spielt, ist die Messung der Gleitleistung z.Zt. ohne technischen Einsatz von Altimeter nicht möglich.

Daher wurde in 2014 die DHP-Stechfaktoren eingeführt und jetzt beim DHP Finale in Kessler/TH erstmalig angewendet, da optimale Bedingungen herrschten:

- Nahezu windstill mit 0,5 m/sec
- Kein Modell erreichte die Maximalzeit von 240 sec

Die DHP Regeln besagen in §E.f:

- Sollte nach der Jahresserie immer noch ein **Gleichstand** bestehen, wird ein Stechen geflogen.
 - Sollte das **Stechen** in **neutraler** Luft* stattfinden, wird die geflogene **Stechzeit** mit folgenden **Faktoren** (Kategorie 25 3,0 / S 1,5 / C 1,2 / B 1,1 / O 1,0) für die **Gesamtwertung** multipliziert.

* **neutrale Luft** besteht immer dann, wenn alle Modelle vor Erreichung der Maximalzeit landen und im Rahmen der üblichen Flugzeiten bleiben. Im Zweifel entscheidet die Jury nach dem DHP Stechen.

Stechfaktoren in Theorie und VSM Praxis

DHP Kategorie	Theorie		VSM -Praxis	
	Abflughöhe in m (ca.)	Faktor rechnerisch	Faktor real	Flugzeit Durchschnitt*
O	80	1,00	1,00	201,8
B	75	1,07	1,04	193,3
C	65	1,23	1,23	163,8
S	52	1,54	2,02	100,0
25	27	2,96	2,98	67,8

*Durchschnitt der aktuell 2 besten VSM Ergebnisse

Ermittlung der Stechfaktoren

- Anhand der **potentiell erreichbaren** Abflughöhe wurden zunächst **Faktoren rechnerisch** ermittelt
- inzwischen wurden 26 VSM Sunrise Wertungen in F1H geflogen. Anhand der **besten 2 geflogenen VSM Ergebnisse** wurden **reale Faktoren** ermittelt
- **Fazit:** diese passen mit Ausnahme von S schon sehr gut zusammen - aber die 25 mal 2 ist auch ok
- bei noch **weiteren Sunrise Ergebnissen** wird die Aussagekraft natürlich noch weiter verbessert

TOP 2 Ergebnisse der VSM Performance in F1H

Name	Land	Flug					VSM	Durchschnitt
		1	2	3	4	5		
Kategorie O - Bunt/ reversible functions								Faktor
Gary Madelin	GBR	209	196	472	217	249	207,3	201,8
Tamas Szteblak	HUN	214	454	113	221	255	196,3	1,00
Kategorie B - Bunt/ irreversible functions								
Uwe Rusch	GER	258	229	227	135	122	197,0	193,3
Ansgar Nüttgens	GER	192	183	194	474	240	189,7	1,04
Kategorie C - circle tow/ no bunt								
Andre Seifert	GER	182	35	179	203	166	175,7	163,8
Uwe Rusch	GER	204	150	437	161	145	152,0	1,23
Kategorie S50 - straight tow with 50 m line								
Matyas Farkas	HUN	103	115	112	95	75	103,3	100,0
Norbert Zimmermann	GER	447	84	91	115	9	96,7	2,02
Kategorie S25 - straight tow with 25 m line								
Ansgar Nüttgens	GER	65	64	72	78	86	71,7	67,8
Wolfgang Schweidler	GER	62	87	70	60	34	64,0	2,98

Die vollständige VSM Performance Liste steht unter <http://vsmsunrise.org/blog/wp-content/uploads/2016/04/VSM-performance.pdf>.

Aufruf an alle Freiflieger: Fliegt VSM Sunrise!

Nach Vorliegen weiterer Sunrisewertungen werden diese in Praxis geflogenen Zeiten die aktuellen Faktoren in Zukunft 1:1 ersetzen und jährlich aktualisiert. Denn eines ist sicher: Viele bei Stechen eingesetzte Modelle fliegen nicht in optimaler Trimmung und verschenken wertvolle Sekunden, Sieg bei Stechen. Denn Stechen fliegen heißt an die Grenzen gehen und den optimalen Gleitflug eines Modelles „herauszukitzeln“.

Stechfaktoren ermöglichen faire Gesamtwertung

Die im morgendlichen Sunrise - Fliegen ermittelten reinen Gleitleistungen werden zur Ermittlung der **Stechfaktoren** herangezogen und jährlich aktualisiert. Diese Faktoren fungieren als Korrelativ für die unterschiedlichen Abflughöhen der DHP Kategorien und werden bei ruhiger Luft als Maßstab genommen, um den besten Gleitflug zu ermitteln.

Bitte um zahlreiche VSM Teilnahme

Die VSM Ergebnisse sind die Basis der künftigen Faktoren, die jährlich angepasst werden. **Also fliegt bitte alle VSM Sunrise Wertungen** - s. hierzu www.creasus.de/ikarus/VSM2016Aufruf.pdf von Volker Bajorat und entsprechende Infos zum Ablauf www.creasus.de/ikarus/VSM2016EinladungDt.pdf

Bitte laßt Euch auf etwas Neues ein, denn **„Wer nichts Neues wagt, der nichts gewinnt!“** Im ersten Moment führt dies evtl. beim Leser zu Bedenken und Unverständnis, wenn der Zusammenhang noch nicht oder nicht richtig verstanden wird. Eure Gedanken und Meinungen hierzu sind sehr willkommen.

