

Segelflugbilanz 2008

Unser Motto 2009:

get into gliding



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Bundsvollversammlung der Sektion Segelflug
im Österreichischen Aeroclub



Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Einleitung

Das Team 2008/2009

Meisterschaften national

TAL 2008, Wr. Neustadt West

Alpe Adria Cup

Juniorenmeisterschaft 2008, Trieben

TAL 2008, Salzburg

SIS AT.

Meisterschaften international

Segelflug-WM in Lüsse, Deutschland

EM Radom, Polen, 2008

30. WM im Segelfliegen, Rieti/Italien

Pre-JWGC 2008 in Räyskälä, Finnland



Sektionsarbeit

Die Sektionsleitersitzungen

Aus dem Segelfluginstitut (Gerda Seidl)

Berichte der Landessektionsleiter

Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF

OSTIV, Kongress in Lüsse

Internationale Vertretungen

Training Nationalmannschaft
Flugtraining
Mentales Training

Referat Lufträume

Safety

Akro

Das Juniorenprogramm 2009

FAA und Segelflugtechnik

Mitgliederentwicklung der Sektion Segelflug

Öffentlichkeitsarbeit

Redbull-Flugtag Wien

Segelflug-Simulatour o8

Ausblicke



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



■ Erfolg beflügelt...



BSL Segelflug
Michael Gaisbacher

Liebe Segelfliegerfamilie,

Das Jahr 2008 war eines der erfolgreichsten in der Geschichte des österreichischen Segelflugs.

Wir sind als Sektion seit 20 Jahren erstmals wieder gewachsen – das ist ein Erfolg der Sektion, der Landessektionsleiter, der Obmänner und der Vorbilder in den Vereinen und Organisatoren der sis.at. Ein Blick auf die Statistik im hinteren Bereich zeigt die erfreuliche Tendenz der Mitgliederentwicklung.

Neben der Juniorenmeisterschaft haben 2008 in Feldkirchen, Wr. Neustadt und in Zell a. See drei Bewerbe aus der Vereinsszene bzw. durch LSL vorangetrieben stattgefunden. Auch das sind Maßnahmen, die den Segelfliegern die Aktivität des ÖAeC und die Sinnhaftigkeit der Mitgliedschaft zeigen.

In Rieti holten wir uns dank Mario Schupfer und Peter Hartmann Silber und Bronze in Welt- und Standardklasse. Wolfgang Janowitsch verlor in Lüsse am Tag 1 bei einer Außenlandung alle Chancen auf einen Titel, wäre aber bei einer Wertung von Tag 2 weg überlegen Weltmeister geworden. Und trotzdem, mit diesem 6. Platz bewies Wolfgang seine außergewöhnliche Konstanz. Seit fünf Jahren war er bei EMs und WMs 1 x Weltmeister, 1 x Vize-Weltmeister, 1 x Europameister und nie schlechter als eben Sechster. Gratulation auch dazu.

Diese Erfolge sind nicht zuletzt auf die kontinuierliche Arbeit der Teamleitung von Kurt Graf und Hermann Trimmel zurückzuführen.

Auch hier ein Danke an die Aufbereiter einer perfekten Grundlage unserer Nationalteam-Piloten.

Schließlich die dezentrale Wertung. Hier schlägt Österreich doch tatsächlich (fast) alles. Im renommierten Barron Hilton Cup führen in vier von fünf Klassen Österreicher die Wertung an, in der 5. Wertung liegt ein Österreicher auf Platz 2. So eine Demonstration des Könnens unserer Piloten und der Eignung unserer Alpen für diesen Sport hat es noch nie gegeben. Die Wahnsinnstage Mitte Mai konnten uns so für eine sehr regenreiche Saison wohl mehr als nur entschädigen.

Die Junioren zeigten heuer auch international groß auf. Führte der junge Innsbrucker Aurel Hallbrucker drei Tage lang das WM-Feld in der Clubklasse in Rieti an, so zeigte der Oberösterreicher Andreas Lutz beim Grand Prix in Nitra, wie man einen Tagessieg gegen die absolute Weltklasse einfährt. Danke bei der Gelegenheit an Karl Rabeder, der in St. Auban nun seit sieben Jahren aus begabten jungen Piloten Wettbewerbsflieger formt, die der Segelflugwelt zeigen, woher der Wind weht.

Last not least konnte die Sektion Segelflug auch 2008 neue Impulse im Österreichischen Aeroclub setzen und im Februar und März mit einer durchgehenden



Promotiontour über fünf Bundesländer im Frühjahr einen Marketingschwerpunkt setzen, der trotz aller Geburtsschwierigkeiten eine erfolgreiche Initiative war, die nach Fortführung der Idee schreit.

Der Schlüssel zu diesen Erfolgen ist neben den individuellen hervorragenden Talenten der Piloten auch das Prinzip der Sektion:

- Die besten Köpfe für die jeweilige Aufgabe verantwortlich machen
- Transparente Kommunikation, gleiche Chancen für alle
- Klare Einhaltung von klaren Richtlinien
- Die bestmögliche Grundlage für die Aktiven schaffen.

Leider gibt es neben dem Licht auch Schatten. So steht zur Stunde der Abfassung dieser Zeilen noch nicht fest, wie wir unsere Segelflugzeuge in Zukunft instand halten können. Schlimmer noch, zur Zeit ist es gar nicht möglich Segelflugzeuge prüfen zu lassen, es sei denn man hätte einen Vertrag mit einer CAMO, was einer Abwendung von einer Aeroclub-internen Lösung bedeutete.

Seitens des Präsidiums und der FAA gibt man sich guten Mutes, eine Lösung zu finden, die:

Den Erhalt der Segelflugtechnik mit seiner sehr guten Organisationsstruktur und seinem kompetenten Prüferstab gewährleistet.

Den Vereinen größtmögliche eigenverantwortliche Wartung ermöglicht

UND

eine kostengünstige Umsetzung der ab nun jährlichen Nachprüfung zur Folge hat.

Die Bedenken der Sektion Segelflug wurden im Inhalt nicht beachtet und als Quertreiberei abgetan. Nun müssen wir auf das Ergebnis warten, denn eines ist für die Wartung 2009 gewiss: Es wird ein freier Markt herrschen und jeder Verein und jeder Flugzeugbesitzer wird in Sachen Wartung mit den Füßen abstimmen.

Hoffen wir das Beste, denn es wäre wirklich schade, würde eine der besten Segelfluggationen der Welt wegen bürokratischer Hürden ihre Leistung nicht voll ausspielen können.

In diesem Sinne

Glück ab gut Land für ein erfolgreiches 2009

PS:

Unter den Erfolgen einzureihen ist auch der Umstand, eine Saison ohne Todesopfer im Segelflug beenden zu können. Diese erfreuliche Tatsache sollte aber Anlass und Motivation sein, an der Erhöhung der Sicherheit im Segelflug weiter zu arbeiten. Auch in diesem Bereich bietet die Sektion Segelflug ein Referat, das neben statistischen Erkenntnissen unseren Vereinen handfeste Hilfestellung in Form von Workshops und Seminaren bietet.

Danke an Klaus Ertl für diese Initiative und viel Erfolg diesem Referat für seine Tätigkeiten.



■ Das Team 2008

**Folgende Personen haben sich bereit erklärt in der
Sektion Segelflug ehrenamtlich tätig zu sein:**

Bundessektionsleiter: Michael Gaisbacher

Landessektionsleiter:

Wien	Thomas Hynek
NÖ	Alfred Obermayer
Bgld.	Florian Forcher
Stmk.	Klaus Ertl
OÖ	Herbert Lackner
Kärnten	Gerhard Heimbürger
Salzburg	Rudi Steinmetz
Tirol	Oswald Staud
Vorarlberg	Sven Kolb

Fachreferenten:

SIS.AT: Christian Hynek, Herbert Pirker, Stefan Haupt

Junioren: Michael Gaisbacher

ROL: gerda Seidl

Zentraler Wettbewerb: Peter Platzer

Behördenangelegenheiten: Hans Hynek

Teamchef und -trainer:

Kurt Graf, Hermann Trimmel

Segelkunstflug: Ewald Roithner

Lufträume: Jan Keller, Peter Platzer,
Michael Gaisbacher

Trainer: Werner Scheuringer, Hermann Trimmel

Safety: Klaus Ertl

Delegierte:

EGU: BSL Michael Gaisbacher

IGC: Peter Platzer, BSL Michael Gaisbacher

OSTIV Met.: Hermann Trimmel

OSTIV Training & Safety: Klaus Ertl

ONF:

Horst Baumann – Auswertung

Herbert Pirker – rechtliche Fragen



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

■ Meisterschaften national

Trainings und Ausbildungs- lager für Segelflieger - TAL 2008

2. bis 9. August, Wr. Neustadt West

Vorab möchte ich mich bei all denen Bedanken die zum Gelingen des Wettbewerbes beigetragen haben. Ohne der Hilfe, seitens der Verbände und Organisationen, wäre es undenkbar, einen Wettbewerb wie das TAL, mit 25 Nennungen durchzuführen. Unterstützt wurden wir vom ÖAeroClub – Bundessektion, von den ÖAeroClub Landessektion Wien und NÖ und vom ASVÖ-NÖ. Die Vereine Sturmvogel, Flugring Wiener Neustadt, Phoenix und Flugsport Wien stellten uns ihre Infrastruktur zur Verfügung.

Nicht unerwähnt möchte ich lassen, dass letztendlich die große Befürwortung und Kooperationsbereit-

schaft vom Militärkommando Wr. Neustadt (Major Karl Weninger) und der Flugplatzbetriebsgemeinschaft (FBPG) Ing. Olaf Pokorny und Silvia Hynek, eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Austragung des Wettbewerbes auf diesem Flugplatz war.

Das TAL hat ja schon lange Jahre Tradition und war in den letzten Jahren auf den Flugplätzen Dobersberg und Krems-Gneixendorf zu Gast, erstmals wurde es heuer in Wr. Neustadt, auf dem Flugplatz West (LOXN), ausgetragen. Der Verein Sturmvogel hat uns die gesamte Infrastruktur zur Verfügung gestellt und für das leibliche Wohl aller Wettbewerbsteilnehmer gesorgt.

Mein Grundgedanke es in LOXN zu platzieren war einerseits die ausgeprägte Infrastruktur und andererseits der Anschluss an die Alpen. Obwohl mir meine Erfahrung der letzten Jahre leichtes Bauchkribbeln verursachte, was die Wetterlage um diese Jahreszeit betrifft, hatte ich es dennoch gewagt, den Wettbewerb Anfang August dort auszurichten.

Das Starterfeld 25 Piloten

Bis zum Anmeldeschluss (15.07.2008)
hatten sich 26 Piloten angemeldet.

14 Niederösterreicher, 9 Wiener,
1 Burgenländer, 2 Steierer





Letztendlich hat sich meine Vermutung bestätigt, es war unmöglich auf der beliebten Rennstrecke, „Wr. Neustadt - Zell am See“ einen Task auszurichten und die Wettbewerbsleitung musste sehr viel Kreativität und Ideen aufbringen um fliegbare Tasks zu kreieren.



Na ja, ganz so schlecht war das Wetter ja doch nicht im Vergleich zu anderen Wettbewerben heuer in Österreich, deswegen waren die Piloten frohen Mutes und ließen sich ihren Wettkampfgeist und ihre gute Stimmung, trotz der manchmal schlechten Wetteraussichten nicht vermiesen, sie wussten ja, dass wir alle Hebeln und Register für sie ziehen um tolle Aufgaben für sie hervorzuzaubern. Wenngleich uns oft eine Nähe zum Abt des Stiftes Lilienfeld nachgesagt wurde, möchte ich im Nachhinein noch einmal betonen, es gab nicht viele Möglichkeiten, aber wir haben sicher immer nach der beste Lösung gesucht. Die Sicherheit stand dabei im Vordergrund!



- tolle Kameradschaft,
- hoher Wettbewerbsgeist, interessante Aufgaben,
- echte Herausforderung an die Piloten und das Organisationsteam,
- reibungsloser Ablauf und viel
- Spaß und Freude!



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Von den acht Wettbewerbstagen konnten wir allerdings nur vier Tage für den Wettbewerb nützen, die Wetterfenster waren kurz und unberechenbar und wenn wir uns entschieden zu fliegen, musste es schnell und präzise gehen, wir befanden uns ja auf einem Militärplatz.

25 Piloten gemeinsames Rausrollen zum Start, Aufstellen und in die Luft. Vom Rausrollen bis alle in der Luft waren, benötigten wir in der Regel nicht mehr als 1 1/2 bis 2 Stunden.

Mensch (Pilot) und Material wurden hart geprüft, die letzten Entscheidungen mussten oft erst kurz vor dem Start getroffen werden.

Hannes Hedvicak sorgte mit seinen Helfern, Alexander Zarsky und Christian Regenspuger für klare Linie, reibungslose Abläufe und Sicherheit.





Neben wettbewerbserfahrenen Piloten, haben auch 10 Junioren und Wettbewerbsneueinsteiger am TAL teilgenommen. Lukas Schindelegger(NÖ) war der jüngste Teilnehmer und Lukas Jagiello(Stmk) hatte überhaupt erst vor einem Jahr seinen Flugschein gemacht, beide haben durchaus schöne Plätze belegt. Einer der vielen Neueinsteiger war Andy Schmölzer und er sagt, das TAL war eine seiner tollsten Erfahrungen seiner Fliegerlaufbahn.

Wettbewerbstage:

1. Tag

So. 03. Aug

Task: Felbring, Lilienfeld, Pulverfabrik, Ziellinie (SAA ca. 200km),
24 gestartet, Geschafft: offene=1, Std=2, 8 AL

2. Tag

Mo. 04. Aug

Task: Waldschule, VAT (H), Pulverfabrik, Ziellinie (RT-146km)
(Canceled, Starker Wind Böhen bis zu 40knt)
(Übungsflüge, Schindelegger, Rohrbeck, Schiffl. Pockb. Jagiello)

3. Tag

Di. 05. Aug

Task: Emmerberg, Neunkirchen, Lilienfeld, Peisching, Güntherhaus, Pulverfabrik, Ziellinie (SAA 230km)
22 gestartet, Geschafft: offene=1, Std=1, 9 AL

4. Tag

Mi. 06. Aug

Task: Felbring, Lilienfeld, Sorokpolany(H), Pulverfabrik, Zeillinie (SAA 370km)
24 gestartet, Geschafft: offene=3, Std=6, 10 AL

5. Tag

Do 07. Aug

Task: Grünbach, Vordernberg, Pulverfabrik, Ziellinie (RT 180km)
23 gestartet, Geschafft: offene=2, Std=0, 11 AL

Gesamt: 97 Starts, 38 Aussenlandungn.



Jagiello Lukas aus Zeltweg

JUNIOR

Jagiello Lukas Andreas (30. Nov. 1986)
Platz 9 (Standardklasse)
SF-Schein ausgestellt 2007, ca. 160 Flüge

Bisher an Bewerbten teilgenommen:
Junioren Staatsmeisterschaft Trieben 2008



Schindelegger Lukas aus Dobersberg

JUNIOR

Schindelegger Lukas (2. Aug. 1990)
Platz 7 (Standardklasse)
Unser jüngster Teilnehmer!
SF-Schein ausgestellt 2006, ca. 140 Flüge,

Bisher an Bewerbten teilgenommen:
Silber Challenge 2008.



Andy Schmölzre bei der Flugvorbereitung im Schatten seines Fügels..

NEUEINSTEIGER

Andy Schmölzer
Platz 11 (Standardklasse)

Hatte noch keine Wettbewerbserfahrung, sein erster Wettbewerb, da ist das TAL genau das richtige.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Siegerehrung

Es wurde in zwei 2 Klassen, Offene und Standard, geflogen und um die Titel TAL-Sieger, NÖ-Landesmeister, WIEN-Landesmeister und ASVÖ-NÖ Meister gekämpft.

In den Ergebnissen der Wettbewerbspiloten spiegeln sich viel Mut und Ausdauer zur Zielerreichung, aber auch, ob der schwierigen Bedingungen, hoffnungslose Aussicht einen Task zu beenden. Zu oft endete der Flug mit einer Außenlandung und trotzdem haben es die Piloten jeden Tag neuerlich versucht, ihren Task mit der Ziellinie zu finishen. Diese starke Haltung der Piloten haben es erst ermöglicht, den Bewerb mit einer Wertung abzuschließen.

Hoher sportlicher Ehrgeiz, sicheres Fliegen und gute Fliegerkameradschaft, dass war das Maß aller Dinge und Markenzeichen des Wettbewerbes und sorgten die ganze Woche hindurch für eine sehr gute Stimmung auf unserem Flugplatz.

Was mir am Ende des Bewerbes besonders am Herzen lag, den Siegern schöne Preise zu verleihen, was natürlich mit den zur Verfügung stehenden Mitteln im Segelflugsport nur begrenzt möglich war. Aber mit Hilfe von Andy Schmölder's designerischen Fähigkeiten, konnte ich zumindest für schönen Urkunden sorgen, die sicher nicht im Keller landen, sondern vermutlich in Zukunft die eine oder andere Wand zu Hause zieren wird und ich weiß schon jetzt, dass einige Piloten seinem Betrachter(in) voller Stolz sagen werden...

**...“das war das TAL-2008,
das war Klasse, da habe
ich teilgenommen!“**

Alfred Obermayer
TAL-Wettbewerbsleitung

TAL- Sieger Offene Klasse



Sieger der offenen Klasse
Kurt Lasinger (USFC-Mariazell)

GOLD
Kurt Lasinger (Mariazell)

SILBER
Schiffleithner Georg (Tulln)

BRONZE
Klopf Michael (Tulln)

Standard Klasse



Sieger der Standardklasse
Michael Rohrbeck
(UFG Waldviertel)

GOLD
Rohrbeck Michael (Dobersberg)

SILBER
Pirker Martin (Wr. Neustadt FRA)

BRONZE
Forcher Florian (Pinkafeld)

Alpe Adria Cup

17. Alpe Adria Segelflugcup

17. – 24. Mai 2007
Feldkirchen am Ossiachersee

Am 17. Mai war es wieder soweit – der Beginn des Alpe Adria Cup in Feldkirchen. In der diesjährigen Auflage ging ein mit 47 Anmeldungen bisher größtes je gemeldetes Feld an den Start. Neben dem mit Teilnehmern aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Italien besetzten internationalen Wettbewerb sollte auch –integriert– eine Qualifikation für die Staatsmeisterschaft des Österreichischen Aero Clubs (ÖAeC) ausgeflogen werden.

Vielen vom guten Streckenwetter der letzten Wochen verwöhnten Piloten schwante jedoch schon bei der Auftaktveranstaltung am Freitag Abend ob der Wetterprognosen nichts gutes. Auf jeden Fall fand der Abend – eingerahmt von Ansprachen der ranghöchsten Vertreter des ÖAeC – bei dem einen oder anderen Schwatz zwischen alten Hasen und erstmaligen Teilnehmern einen beschwingten Ausklang.

Am ersten Tag standen morgens um Acht bereits 30 der 43 angekommenen Maschinen, von motivierten Piloten aufgebaut, vor den Anhängern. Trotz allen zuwartens musste der Tag jedoch gegen Mittag gecancelt werden; mit dem Samstag zusammen direkt auch – ob der schlechten Wetteraussichten - der Sonntag. Die Bodenmannschaften brachte das am Sonntag um das Vergnügen einer polizeieskortierten Rückholtour: der an diesem Tag veranstaltete autofreie Radfahrertag am Ossiacher See, für den die Wettbewerbsleitung diese wohl einmalige Lösung in einem Wettbewerb frühzeitig abgestimmt hatte, fiel buchstäblich auch ins Wasser.

Montag waren dann alle um 10:00 ausgeruht wieder beim Briefing, trotz der grenzwertigen Bedingungen hatte sich die Wettbewerbsleitung entschlossen, dem Wetter in allen drei Klassen eine Wertung abzutrotzen. Leider spielte ebenjenes Wetter bei diesem Plan nicht so ganz mit, denn schon bei den letzten Starts der Standardklasse – die Piloten ließen teils schon im Schlepp das Wasser ab- landeten die ersten Maschinen der Club- und offenen Klasse bereits wieder. Der

Tag endete erwartungsgemäß ohne Tageswertung. Wobei der eine oder andere Pilot der jeweiligen Klasse im Slalom um Schauern, zerfallende Cumuli und Abschattungen den Weg bis in den ersten Zylinder der auf 50 Min. und knapp über 100 km begrenzten Assigned Area Task (AAT) schaffte. Eine Maschine der Clubklasse –gesteuert von Mario Schupfer- sogar ein gut Stück des Weges zurück nach Feldkirchen.

Dienstag konnten dann beim Briefing diese Leistungen gewürdigt werden, viel zu sagen gab es



sonst nicht außer warten auf Mittwoch - draußen goss es in Strömen. Die freundliche Einladung an den Meteorologen Gerhard Hohenwarter, doch mit ihm einen Betriebsausflug in die touristische Attraktion Foltermuseum in Seeboden am Millstätter See zu unternehmen hatte Mittwoch Wirkung gezeigt. Es sah nach einem nutzbaren Wetterfenster aus. Die Club, gefolgt von der offenen Klasse - die Standard Klasse hatte einen Tag freiwurden gegen Mittag auf ein 106 km bzw. 128 km Vieleck im Bereich Hermagor, Spittal und Villach geschickt.

Kurz nach dem Abflug verdunkelte sich der Himmel in Abflugrichtung und machte den Teilnehmern die Aufgabe mit ähnlichen Verhältnissen wie am Montag nicht leicht: gegen 16:00 rollten die ersten Gespanne vom Platz, um die ersten Außenlander einzusammeln. Fast zeitgleich landete Harald Kopececk aus der offenen Klasse als einziger Umrunder des Tages.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Er hatte einen stationären Schauer am Ossiacher See als einziger zeitig im Süden umfliegen können, die restlichen Teilnehmer der Klasse mussten im Anhänger zurück. Dennoch reichte es für eine Wertung, da mehr als 25 % des Feldes eine Strecke von mehr als 100 km geschafft hatte. Die Clubklasse hatte weniger Glück, hier lagen zu viele unterhalb der Marke „100“ bei den Kühen: keine Wertung. Abends wurde dann noch eine Verlängerung des Wettbewerbs um den Sonntag bekannt gegeben.



Donnerstag, nächster Versuch von Wettbewerbsleitung und Meteorologe, in das Wetter mit tatkräftiger Unterstützung der Piloten eine Wertung hinein zu zirkeln. Mitsamt der Standardklasse wird die Clubklasse mittags auf eine AAT in die Gegend von Hermagor und Klagenfurt geschickt. Das durch hohe dichte Wolken nach Westen abgeschirmte Wetter sorgt bei der Clubklasse für ein geschlossenes Außenland in Nötsch. Auch das Gros der Standardklasse findet sich kurze Zeit später beim Versuch, dem Südseite des Dobratsch steigen abzugewinnen, bei einem „Betriebsausflug“ in Nötsch wieder. Dennoch war die Aufgabe lösbar, denn drei Piloten nutzten die Feingewinde-Bärte zielsicher aus und flogen in beide Zylinder der AAT ein. Drei waren aber zu wenig: wieder keine Wertung.

Auch der vorläufigen Wertung von Mittwoch erging es nicht anders, Freitag morgen gab Wettbewerbsleiter Martin Huber beim Briefing bekannt, dass nach Indexbereinigung auch hier die Wertung gestrichen werden musste, da die Zahl der Flüge größer 100 km zu klein wurde. Das Wetter war mehr als trüb, abwarten. 12:00: Pünktlich zu diesem Termin stellt sich ein Schauer über dem Platz ein... Auch um 13:00 regnet es noch. Eine evtl. Verbesserung stellt sich wenn überhaupt wohl erst zu spät ein: auch der Freitag wird Opfer des launischen Wetters.

Martin musste mit dem Ruhetag auch das praktische Ende des Wettbewerbs verkünden, da nunmehr in keiner Klasse mehr eine offizielle Wertung von drei Tagen zu erfliegen war. Gleichzeitig wurde auch der Sonntag als Flugtag abgesagt.

Samstag trauten dann alle ihren Augen nicht: die Sonne scheint! Der Meteorologe traut dem Wetter – Hochdruckeinfluss - soviel zu, das für alle Klassen eine unterschiedlich große AAT von 205 – 385 km und einer Speed Task - Zeitlimit von 3 Stunden - ausgegeben wird. Bei auffrischendem Südwestwind ist mit hohen Schnittgeschwindigkeiten in einem Mix aus Thermik und Hangflug zu rechnen. Das mittags gestartete Feld ist auch im wesentlichen gegen vier Uhr wieder da, und gegen halb sechs steht fest, das alle es geschafft haben! Ein versöhnlicher Abschluss für eine verregnete Woche. Bestätigt durch den 108 km/h Schnitt des Tagessiegers der Standardklasse Peter Hartmann.

Alle Piloten waren sich jedoch bei der Abschlussfeier am Abend –eine Siegesfeier wurde es nur für den Samstag – einig: wegen der gewohnt guten Organisation des Wettbewerbs um Martin Huber und seinem Team zusammen mit der lockeren Atmosphäre war es für alle eine Freude teilzunehmen. Das nötige Quäntchen Glück hatte trotz der guten Aufgabenstellung und Meteorologischen Beratung immer gefehlt, Petrus hatte die Läden der Wetterfenster immer ein wenig zu früh zugeschlagen.

Nächstes Jahr wird es übrigens keinen AAC geben, da der Feldkirchener Verein den Zuschlag für einen Gliding Grand Prix erhalten hat. Details zu den Ausschreibungen der Strecken, Ergebnisse, Bilder des AAC 2008 und vieles mehr auf der Homepage www.LOKF.at.





Ach ja: der Wetterfrosch hat keinen Betriebsausflug machen müssen. Er blieb- ausgestattet mit einem Schild: „Schuld abladen verboten“- unversehrt, denn auch er konnte nichts für das Wetter!

Ergebnisse:

Club Klasse

- | | |
|--|-----|
| 1. Mario Schupfer
Steiermark | 807 |
| 2. Tobias Welsch
Schleswig-Holstein | 549 |
| 3. Manuel Dickbauer
Oberösterreich | 533 |

Standard Klasse

- | | |
|-------------------------------------|-----|
| 1. Peter Hartmann
Oberösterreich | 800 |
| 2. Michael Rass
Tirol | 794 |
| 3. Wolfgang Falkensammer
Kärnten | 711 |

Offene Klasse

- | | |
|---------------------------------------|------|
| 1. Joachim Hirt
Baden-Württemberg | 1000 |
| 2. Harald Kopececk
Oberösterreich | 924 |
| 3. Joachim Kraus
Baden-Württemberg | 888 |

Salzburg-TAL 2008 vom 30. April bis 04. Mai 2008 in Zell am See

Siehe Bericht Seite 38





Österreichische Juniorenmeisterschaft 2008 in Trieben

Starke Veranstaltung bei schwierigem Wetter.

Die Juniorenmeisterschaften 2008 vom 12. – 20. Juli waren die 7. Auflage dieses Vergleichsfliegens des österreichischen Segelflugh Nachwuchses.

Der USFC Trieben hatte schon im Winter zuvor sein Interesse an der Abhaltung des Bewerbes bekundet und mit Wilfried Zimmermann stand ein engagierter Mann hinter dem Projekt.

Bereits im Vorfeld zeichnete sich ab, dass die Juniorenbewegung in Österreich auch in diesem Jahr wieder einen Schritt nach vorne gemacht hatte. 18 gemeldete und schließlich 16 gewertete Teilnehmer bedeuteten Teilnehmer-Rekord.

„Dabei sind die entsendenden Landesverbände OÖ, Stmk, Tir und NÖ und ein Teilnehmer des LV Wien. Es muss also in den restlichen Bundesländern noch Juniorenpotenzial vorhanden sein, das geweckt werden will,“ bilanziert ÖAeC-Juniorenreferent und Bundessektionsleiter Michael Gaisbacher.

Die Rahmenbedingungen der Meisterschaften waren hervorragend. Von Anfang an war zu erkennen, dass der Verein unter der Führung von Gerhard Tomani voll hinter dem Projekt steht. Zeltplatz, Mannschaftszelt, Vereinsräumlichkeiten standen den Junioren exklusiv zur Verfügung und der Flugbetrieb war perfekt vorbereitet.

Für den sportlichen Teil standen ÖAeC ONF Horst Baumann als Auswerter und die Triebener Streckenflug-Ikone Hermann Eingang als Berater und Thermik-Scout den Junioren zur Seite.

Soweit alles bestens. Leider spielte das Wetter nicht mit und der Juniorenmeister 2008 musste in der Mindestanzahl von 3 Wertungstagen ermittelt werden, was aber der Gruppendynamischen Ausprägung der Veranstaltung nicht ankonnte.

Die Gastgeber (Stammgäste in der dezentralen STM) zeigten sich durchwegs beeindruckt von der fliegerischen Leistungsfähigkeit der Teilnehmer. „Die Wertungsflüge waren trotz schwieriger Wetterlagen schnell und auf hohem fliegerischem Niveau,“ konstatierte der Impulsgeber dieser Meisterschaft, Wilfried Zimmermann.

Für genaue Beobachter der Szene ist das aber keine Überraschung. So belegte der Junior Jan Jagiello 2007 Platz 2 in der dezentralen Standardklasse, so wurde der Junior Aurel Hallbrucker in der Clubklasse STM in Zell am See ebenfalls Vizestaatsmeister und führte zur Überraschung der Fachwelt das WM-Klassensiment in Rieti 2008 für einige Tage an.

Gewinner waren alle Teilnehmer, die Medaillen waren aber hart umkämpft und gingen schlussendlich an:

Tobias Stumpf,
USFC Trieben in Gold

Michael Klopff,
SFC Tulln in Silber

David Richter Trummer,
Steir. Flugsport Union in Bronze

Die Segelflugjunioren samt Begleitern und Helfern sind eine eingeschworene Gemeinde geworden, die auch übers Jahr quer durch Österreich die Kommunikation aufrechterhalten.

Damit ist es neben dem sportlichen Aufschwung in der Juniorenszene gelungen, auch den Segelfliegergeist auf eine neue Generation zu übertragen, die vor allem Spaß und Freude am Segelfliegen hat.



Gruppenbild mit Zukunft:

In der Mitte vorne die drei Medaillengewinner (von links Klopff, Stumpfl, Richter Trummer, nach Kopfrasur) am rechten Rand: Horst Baumann mit den Triebenern, Zimmermann, Eingang und Tomani.

Zum Abschluss nochmals der Danke an den USFC Trieben der sich in der Wettbewerbszeit voll der Meisterschaft gewidmet hat, sowie Dank an den Landesverband Steiermark der die Meisterschaft zusätzlich namhaft unterstützte

Das Ergebnis im Detail

Stumpfl Tobias	Std.Libelle	1491
Klopff Michael	LS 4	1448
Richter-Trummer	David DG 300	1414
Jagiello Jan	SZD 55	1372
Stumpfl Fabian	Std.Libelle	1228
Jagiello Lukas Andreas	LS 4b	903
Anich Max	Discus CS	835
Konrad Thomas	Discus B	816
Rosner Lukas	LS 4	807
Mandl Clemens	Janus-B	767
Jütte Bastian	DG 300	588
Koeppner Reinhard	LS 4b	587
Marchhart Markus	LS 4	547
Hinterholzer Erich	LS 4	437
Rauter Marco	Astir CS 77	293
Leinmüller Christoph	DG 300	280



Gilt auch oder vor allem bei den Junioren: Der Lerneffekt bei Meisterschaften ist enorm, im Bild der Janus des Flugring Austria



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

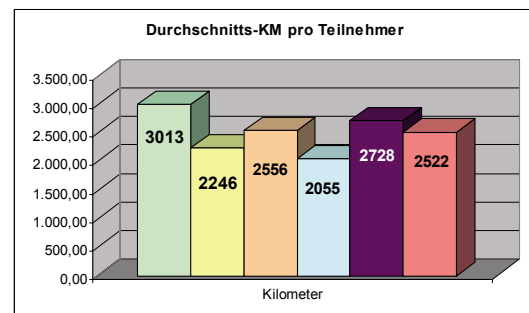
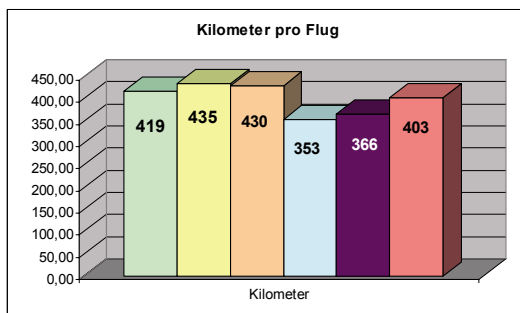
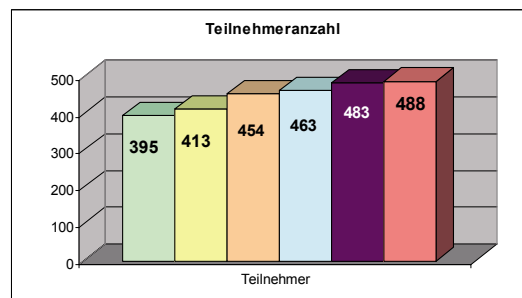
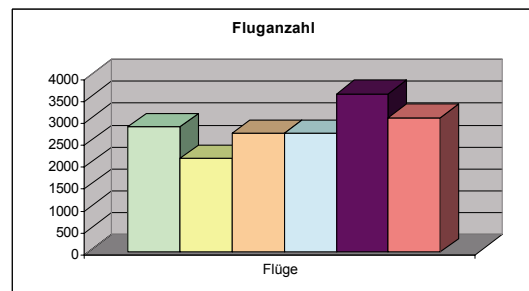
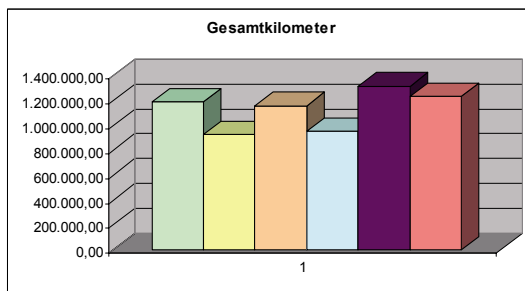


österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

SIS AT Jahresbericht 2007/2008

Die trockenen Zahlen

	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008
Kilometer	1.190.052	927.750	1.163.606	951.416	1.322.594	1.230.915
Flüge	2842	2131	2710	2693	3602	3057
Teilnehmer	395	413	454	463	483	488





Statistik - Alle Flüge pro Pilot

62 Flüge, also 2x31 Tage, also ganze 2 Monate a 31 Tage im Cockpit!

2007/2008

#	pt	Flüge	Pilot	km
1	16185,64	62	Widmann Johann	NÖ 20464,42
2	13477,50	39	Trimmel Hermann	NÖ 16681,32
3	12593,70	31	Kriechbaum Wilhelm	T 15710,59

Zum Vergleich das Jahr 2006/2007

1	17208,78	59	Widmann Johann	NÖ 21540,83
2	14818,62	47	Trimmel Hermann	NÖ 18085,94
3	14678,16	36	Kriechbaum Wilhelm	T 18279,82



Johann Widmann und seine ASH 26 (HK)

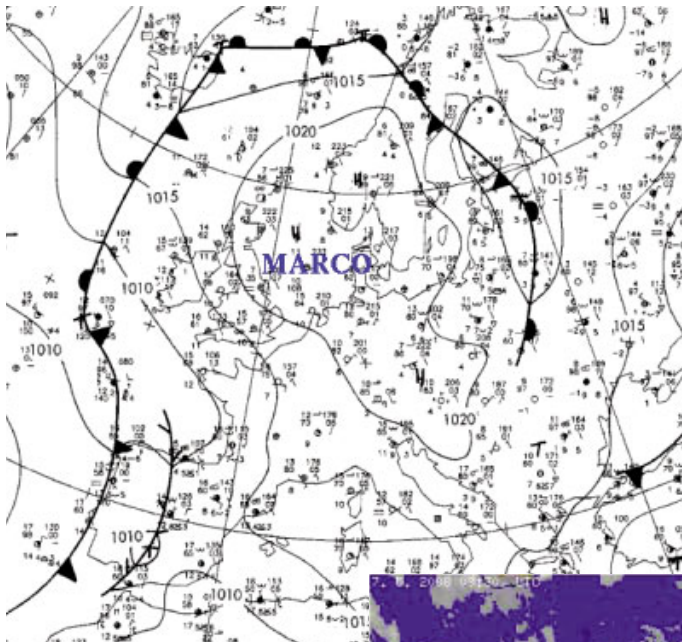


Jahrhundertwoche Mai 2008

6.-16.5.2008 Eine Wetterlage die es nur alle hundert Jahre gibt, das Hoch **Marco** und **Nevio**!

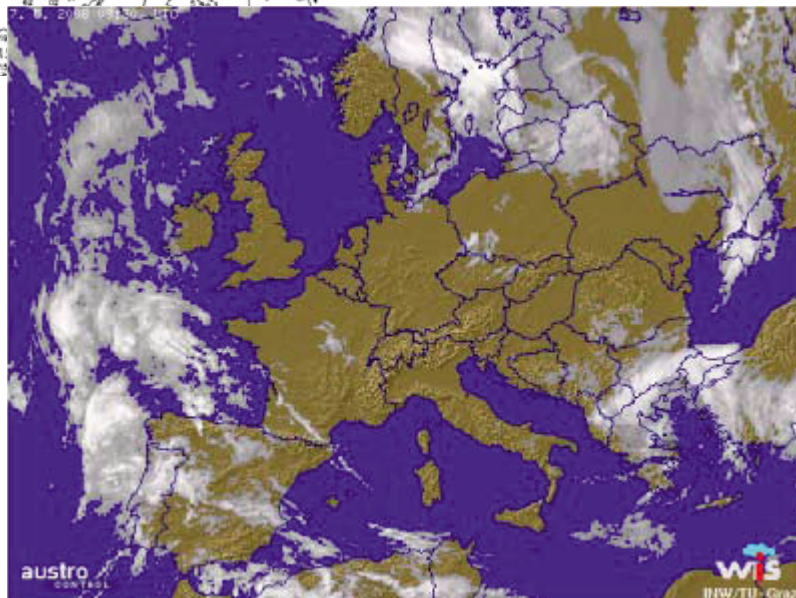
Periodensniffer (zusammenhängende Flugtage mit Flügen größer 300km)

26.04. bis 28.04.	141	Flüge mit Durchschnittlich	583km	
02.05. bis 04.05.	85	Flüge mit Durchschnittlich	505km	
06.05. bis 16.05.	769	Flüge mit Durchschnittlich	697km	<u>51 Flüge über 1000km</u>
27.05. bis 02.06.	93	Flüge mit Durchschnittlich	518km	
19.06. bis 23.06.	126	Flüge mit Durchschnittlich	533km	
27.07. bis 30.07.	24	Flüge mit Durchschnittlich	456km	
10.08. bis 12.08.	7	Flüge mit Durchschnittlich	401km	



Tageshöchstleistung nach Kilometern

06.5.	708km	P. Mungenast
07.5.	1080km	A. Gsodam
08.5.	1071km	E. supersperger
09.5.	1105km	B. Hödl
10.5.	1072km	P. Mungenast
11.5.	947km	D. Weingant
12.5.	1101km	W. Luidolt
13.5.	1057km	G. Tomani
14.5.	1112km	H. Trimmel
15.5.	554km	A. Gasteiger



Schlechteste Tagesplatzierung mit 1031km war der 43. Rang (12.5. E.Steger)!



1000km FAI-Dreiecke am 9.5.2008

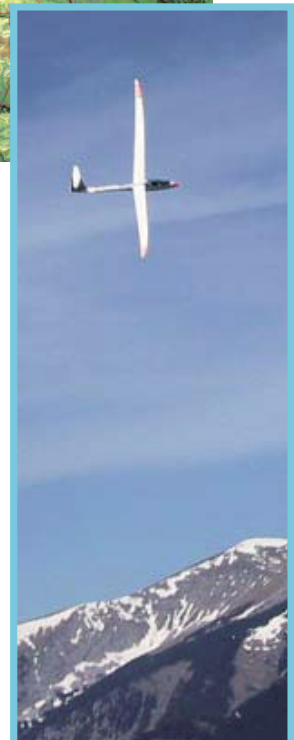
Es gibt sie noch, die großen FAI-Dreiecke, aber ist es der Weg zum BaronHilton-Cup?



Herbert Pirker (FAS)
Ventus CM (PM)
1036km FAI-Dreieck



Heimo Demmerer (SFC Mariazell)
Nimbus 4 DM (HA)
1026km FAI-Dreieck



the Barron Hilton Cup		Baron Hilton Cup 2007/2008	
In association with EADS		(Stand 1.10.2008)	
Club	1 Platz	Herbert Ziegerhofer (AT)	871,88 km
Standard	1 Platz	Bernhard Leitner (AT)	829,04 km
15m	1 Platz	Werner Luidolt (AT)	1.081,37 km
Offene	1 Platz	Robert Schröder (DE)	1.107,31 km
	2 Platz	Herbert Pirker (AT)	1.018,84 km
DoSi	1 Platz	Wolfgang Falkensammer (AT)	876,69 km



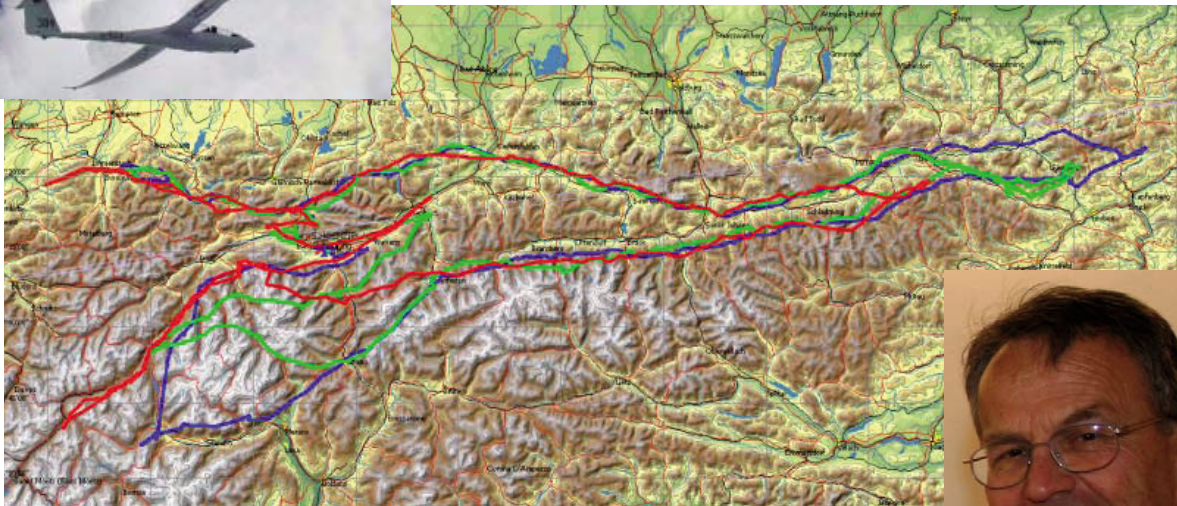
ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

1000 mal probiert, 1000er ist nicht passiert!



Rudi Schneider ist dreimal knapp an den 1000km vorbei, als "Trost" dafür der Sieg in der Doppelsitzerklasse!

DuoDiscus Turbo des ISV



12.5. **987km**, 10.5. **959km**, 8.5. **979km**

Rudi Schneider (ISV)
Sein erster 1000er war 1993!

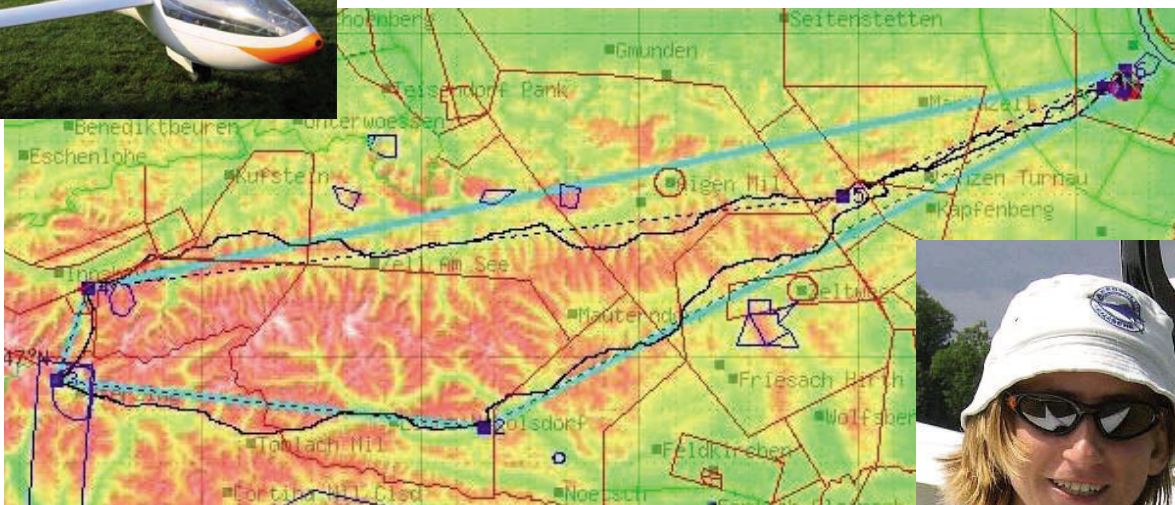


Frauen-Klasse



Für die Top-Plazierung in der Frauenklasse, müssen es schon **801km** sein (9.5.2008).

DG200



Irmi Paul (ASKÖ Flugsport Wien)

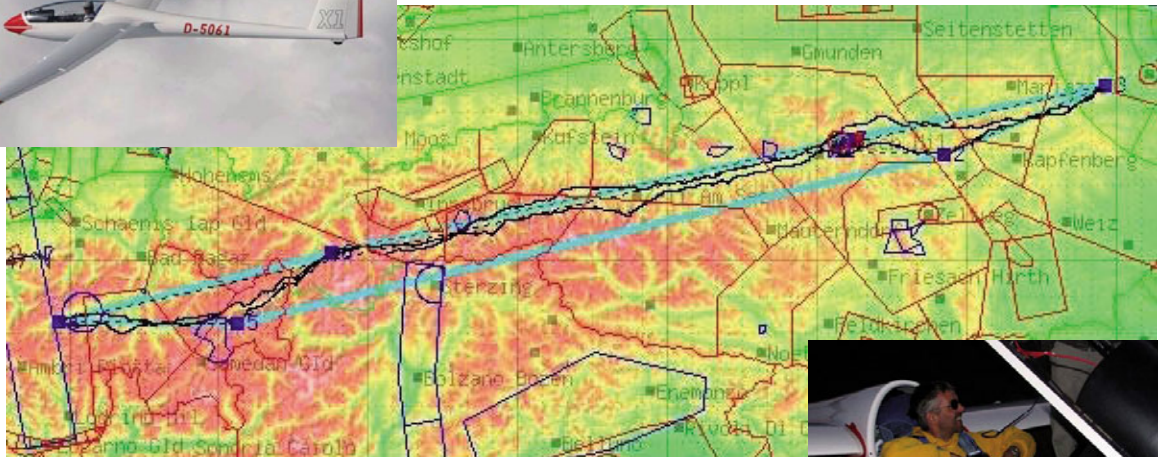




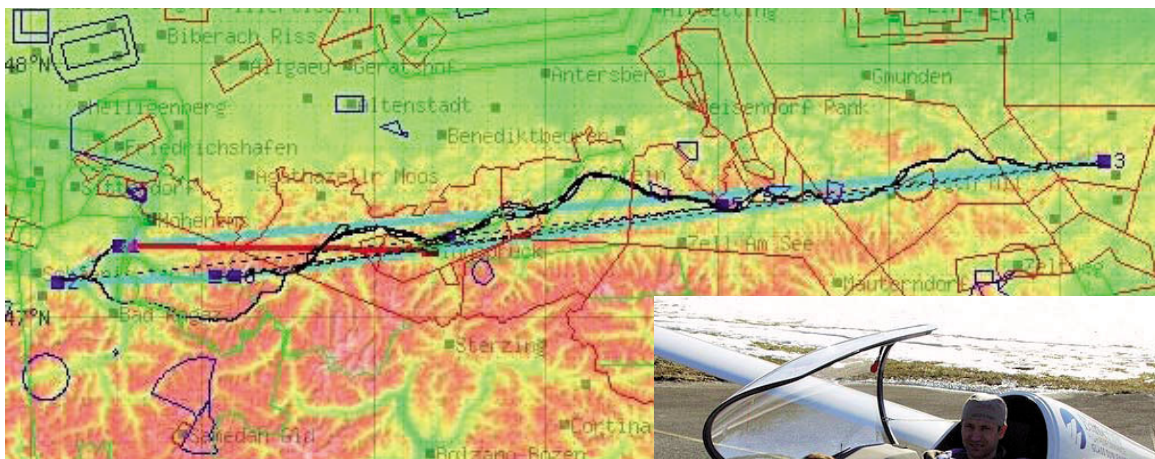
Längster Flug nach km und Punkten



Werner Luidolt hatte mit seinen **1101km** (12.5.) bis kurz vor dem Wertungsende den punktehöchsten Flug in der Wertung. Der Flug hatte einen JoJo-Anteil von nur 1,95%!
LS6 des HFSG Grimming



Werner Luidolt



Dann hat aber Werner Amann noch schnell einen Rekord mit **1424km** am 6. September bei Südföhn hingelegt!

Werner Amann
Ventus2cx

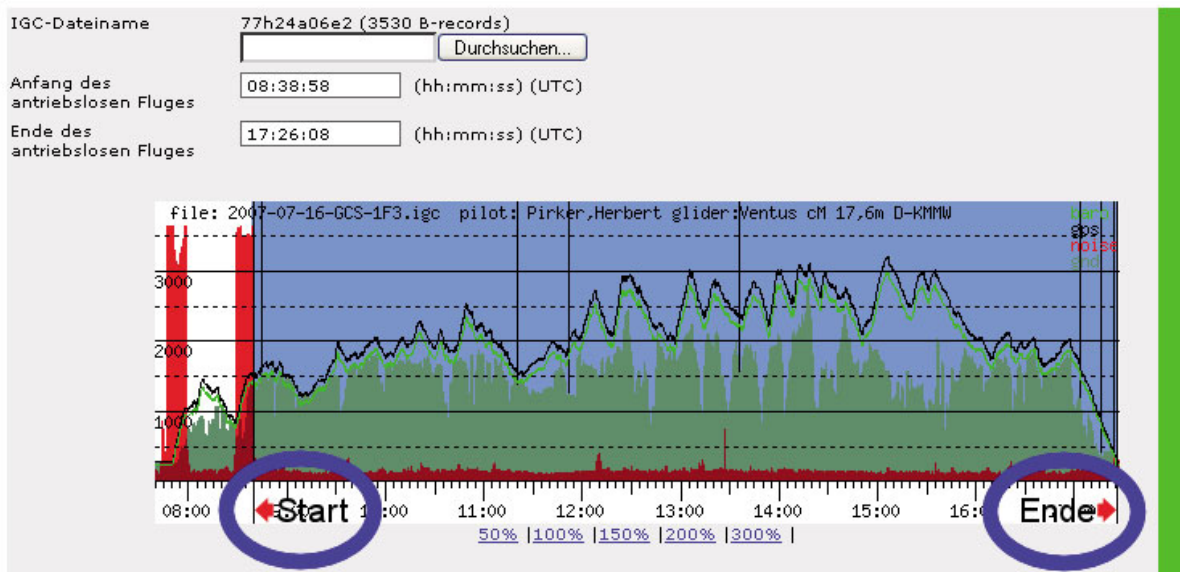




Regeländerungen aus 2008

Es gab 2008 deutlich weniger Fehler bei der Fluganmeldung, aber noch mal in Erinnerung gebracht, Strafpunkte gibt es laut: Punkt 7.5 "Wird nach der Einreichfrist durch den Auswerter eine inkorrekte Eingabe der Abflug- oder Endzeit (Toleranz +/- 90 Sekunden) festgestellt, werden von der korrigierten Punkteanzahl 20% als Strafpunkte abgezogen. (Hinweise auf den CodeSportiv! F-Schlepp/Winde: Nach dem Ausklinken muss im Barogramm ein eindeutiger Zacken aufscheinen! Motorsegler: Es zählt das Ende der Motorsensoraufzeichnung welche erst nach vollständigem Einfahren gegeben ist!)"

Schritt 3: Flug / IGC-Datei



Ergebnisse

<p>Allgemein-Klasse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Heinz Hämmerle 2. Herbert Ziegerhofer 3. Eduard Supersperger 	<p>Offene-Klasse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sven Kolb 2. F. Josef Eder 3. Christian Trieb 	<p>18m-Klasse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hermann Trimmel 2. Bernhard Hödl 3. Leopold Felbermayr
<p>Renn-Klasse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eduard Supersperger 2. Ernst Schicker 3. Toni Prieler 	<p>Standard-Klasse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Heinz Hämmerle 2. Florian Forcher 3. Michael Rass 	<p>Club-Klasse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Herbert Ziegerhofer 2. Harald Sturmman 3. Andreas Mak
<p>Doppelsitzer-Klasse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rudolf Schneider 2. Arno Dr. Hutter 3. Andreas Lutz 	<p>Vereinswertung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. FRA Wiener Neustadt 2. SMBC Kirchdorf/Micheldorf 3. FSV Nötsch 	<p>Mannschaftswertung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. HGSV_1 2. SMBC Kirchdorf/Micheldorf_1 3. ISV_1
<p>Junioren-Klasse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jan Jagiello 2. Erich Hinterholzer 3. Bastian Jütte 	<p>Senioren-Klasse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Heinz Hämmerle 2. Toni Prieler 3. Rudolf Schneider 	<p>Frauen-Klasse</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Irmgard Paul 2. Marianne Mayerhofer 3. Lucie Maresova



Internationale Meisterschaften

Segelflug-WM in Lüsse, Deutschland von 2. – 16. August in 15 Meter-, 18 Meter- und Offener Klasse

Das Team war auch in Lüsse durch das Duo Kurt Graf und Hermann Trimmel optimal betreut. Leider war uns in Lüsse das Glück bei weitem nicht so hold, wie in Rieti.

18 Meter Klasse

Vizeweltmeister Wolfgang Janowitsch musste am ersten Tag Außenlanden und verspielte dabei alle Titelchancen. Bei allen weiteren Durchgängen holte er kontinuierlich auf die Spitze auf. Hätte er an Tag 1 nur einen Durchschnittsplatzierung errungen, wäre er unter den ersten 3 klassiert worden – so wurde es Platz 6, damit ist Wolfgang seit seinem WM-Titel 2003 bei allen EMs und WMs nie schlechter klassiert als sechster und zählt damit zu den beständigsten Meisterschaftspiloten der Welt.

15 Meter Klasse

Hier blieben beider Österreicher hinter ihren Erwartungen, tw. war schon unglaubliches Pech im Spiel. Es gibt solche Meisterschaften.

33. Heimo Demmerer
36. Edi Supersberger

Offene Klasse

30. Sven Kolb
32. Josef Eder

Bericht über die Teilnahme an der WM 2008, 18m-Klasse, Lüsse, Deutschland

91 Piloten nahmen insgesamt an der 14. Europamei- Von Wolfgang Janowitsch

Die Vorbereitung für die diesjährige WM beginnt für mich bereits im Herbst 2007. Zumindest in erweitertem Sinn zähle ich auch die Auswahl des Flugzeuges dazu. Nach kurzen, aber ernsthaften Überlegungen auf Antares oder JS-1 umzusteigen, entscheide ich mich, meinen treuen Ventus 2cx auszutauschen, ein kleines „a“ dazu, ein Bisschen Rumpf weg - weniger Flugzeug für mehr Geld...

Bereits im März beginnt für unser Team dann das Training mit der Teilnahme am „Pribina Cup“ in Nitra/ Slowakei. Schneesturm, „Gatsch“ und fehlende ROL-Punkte machen das Ereignis nur für die Härtesten zu einem positiven Erlebnis, die Weicheier reisen vorzeitig ab (sorry Wolferl ;-).



(c) by Siegfried Sturm
www.fotos.sc



Eine Woche später geht es mit einer Trainingswoche in Szeged weiter. Die marginalen Wetterbedingungen werden von den hoch motivierten Teilnehmern ignoriert, fast jeden Tag wird geflogen – bis zur letzten Konsequenz (= Außenlandung/Motorstart). Die Stimmung ist ausgezeichnet, alle Piloten würden sich über eine Wiederholung freuen. Danke an Kurt und Hermann für euer Engagement!

Am Pfingstmontag kann ich endlich mein neues Spielzeug bei Schempp-Hirth abholen (Dank „Biggo“, der natürlich am Feiertag extra in die Firma gekommen ist), um am nächsten Tag in Stendal, im Rahmen der Holländischen Meisterschaft, meinen ersten Start damit zu machen. Werner Amann und ich lernen einen Großteil des Wettbewerbsgebietes von Lüsse bei Flügen bis über 500km kennen. Höhepunkt ist eine Aufgabe rund um Berlin. Ich fühle mich top vorbereitet.

Es folgt die liebevolle Perfektionierung meines neuen Ventus'. Nach einigen Wochen funktionieren sogar die Mückenputzer (System Oberhofer, um keine falschen Verdächtigungen aufkommen zu lassen).

Motiviert wie selten zuvor fahre ich nach Lüsse. Selbst die kurzfristige Absage meines „Goldstückes“ Hans „Susi“ Seebacher kann mich nicht bremsen, ein ganz herzliches Dankeschön an Andi Lutz, Wick Starkl und Hermann Trimmel, die sofort für ihn einspringen. Das Wetter im offiziellen Training ist ausgezeichnet, ebenso die Unterkunft und die Stimmung im Team.

Erster Wertungstag. Starker Wind und eine von Nordwesten herein ziehende Front beeinflussen das Wettbewerbsgebiet. Der erste Schenkel führt bereits unter die Abschirmung. Über 30km vor der ersten Wende ist keine Entwicklung mehr erkennbar, im Schatten sind eventuell kreisende Konkurrenten kaum zu sehen. Bei der Gegenwindkomponente rechnen wir, Werner und ich sind gemeinsam unterwegs, mit einer Höhe von ca. 500m beim Umrunden. Wir sind sehr, wie sich bald herausstellen wird, zu vorsichtig. Werner fliegt wenigstens, wenn auch unentschlossen im Zick-Zack, Richtung Wende. Ich folge den gut aussehenden Entwicklungen 70° von der Kurslinie, mit der Idee schließlich aus dem Südwesten zu kommen, mit Rückenwind. Die gut aussehenden Wolken enttäuschen, maximale Steigwerte von 0,8m/s, und das nur für einige Kreise. Ich umrunde nicht viel höher als die „Direktflieger“, dafür wesentlich später. Die Feld-

er unter mir sind gefüllt mit Außenlandern, bei mir lebt die Hoffnung noch. Werner meldet südlich, unter schwarzen, auseinander gelaufenen Wolken minimales Steigen. Unter ihm die feuchte Flussniederung der Oder, und Schatten. Östlich von mir trockeneres Gelände und Sonnenflecken. Ich entscheide mich für die Sonne. Minuten später rollt WO auf einem großen Feld inmitten eines Waldgebietes aus.

15 kommen heim, darunter einige der Favoriten. Ich bin 26., 400 Punkte hinter dem Führenden. Der Traum von einer Platzierung ganz weit vorn, der in den Monaten intensiver Vorbereitungen immer konkreter geworden ist, rückt in weite Ferne.

Die neue Herausforderung: Motivation aufrechterhalten und ganz normal weiterfliegen, keine Spezialanlagen. In den nächsten 12 Tagen kann noch viel passieren.

Was die Motivation betrifft: Es ist mir noch klarer geworden, wie wichtig es ist diese von Ergebnissen abzukoppeln. Mit anderen Worten: Wenn der Spaß mehr vom Fliegen abhängt als vom Gewinnen, tut man sich in so einem Fall wesentlich leichter.

Was das Fliegen betrifft: Die Wetterlagen waren sehr herausfordernd, die ersten Drei sind traumwandlerisch sicher geflogen, herzliche Gratulation! Die Analyse der igc-files lässt einige Vermutungen zu, die jetzt durch Verifizierung in der Praxis zu handfesten Erkenntnissen umgesetzt werden müssen.

Und das ist doch das Schönste am Segelfliegen: Je länger man sich damit beschäftigt, desto mehr Möglichkeiten tun sich auf um sich selbst zu verbessern und die eigenen Grenzen wieder ein Stück hinauszuschieben...

Euer WO





EM Radom, Polen, 2008

Radom liegt etwa 100km südlich von Warschau. Nach der Weltmeisterschaft in Niederöblarn 2007, die schon 1999 Maßstäbe in Sachen Öffentlichkeitsarbeit und Publikumswirksamkeit setzte, war diese EM wieder eher in ruhigerem Rahmen. Dietmar Poll, Konrad Zeiler, Sigggi Mayr und Ewald Roithner nahmen die lange Anreise in Kauf und vertraten Österreich bei dieser EM. Weitere 8 Nationen vertreten durch 38 Piloten, flogen um die begehrten Medaillen.



Wie schon in den vergangenen Jahren war die Leistungsdichte sehr hoch und die Anzahl der potenziellen Anwärter auf eine Medaille noch größer als 2007. Dietmar Poll eröffnet, mit der undankbaren Startnummer 2 hinter Jerzy Makula, den Bewerb. Dietmar konnte schon Erfahrungen sammeln bei den polnischen Meisterschaften die er mit dem ausgezeichneten 3. Platz beendet. Koni Zeiler, Ewald Roithner und Sigggi Mayr folgten ihm nach. Für Sigggi war es der erste Bewerb auf dem Swift.

Die Leistungen waren durchwegs passabel und speziell Konrad und Dietmar matchten sich im Bereich rund um den 10. Platz. Ein Paukenschlag war der Flug von Zeiler Konrad gegen Ende des Bewerbes. Souverän flog er der gesamten Konkurrenz davon. Die besten 30 Piloten waren bereits geflogen als Sascha Panferov von der russischen Mannschaft einen Defekt bei seiner Kabinenhaube feststellte.

Der Durchgang wurde unterbrochen und auf den nächsten Tag verschoben. Pech für uns, denn von diesem Zeitpunkt bis zu den Schlussfeierlichkeiten machte sich eine Kaltfront mit Regen breit und verhinderte jeden Versuch das Programm fertig zu flie-

gen. Da dieser Pilot in der ersten Gruppe flog, konnte der Durchgang nicht gewertet werden. Bad luck für die österreichische Mannschaft, die durch erstklassige Flüge keine wertvollen Punkte mehr machen konnte.

Trotzdem hat uns das nicht gewertete Ergebnis motiviert. Dietmar Poll hat schon in der Vergangenheit bewiesen, dass er zu den besten Piloten gehört und jetzt konnte auch Koni Zeiler mit diesem Flug mehrfache Welt- und Europameister hinter sich lassen.



Ewald Roithner zeigte zum Abschluss noch eine solide Leistung die ihn wieder einige Plätze nach vorne gebracht hätte und Sigggi Mayr konnte bei diesem ersten Wettbewerb mit dem Ostarichi Swift wertvolle Erfahrungen sammeln. Die dominierenden Kunstflugnationen wie Russland, Polen und Ungarn kämpften von Jahr zu Jahr mehr um gute Positionen, längst haben die Deutschen und Franzosen aufgeschlossen und auch Österreich ist in der Lage in diesem Spitzfeld mitzufliegen wenn die Mannschaft konsequent ihren Kurs hält.



30. WM im Segelfliegen in Rieti/Italien von 6. – 20. Juli in Weltklasse, Clubklasse und Standardklasse

Das Österreichische Nationalteam unter der Führung von Teamcaptain Kurt Graf zeigte bei diesen Meisterschaften groß auf.

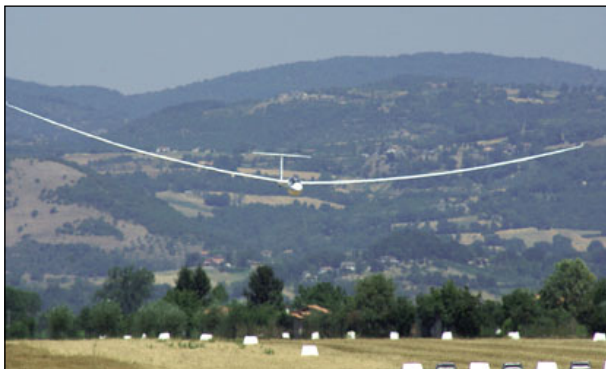
Nach einem Herzschlagfinish am letzten Wertungstag konnten 2 österreichische Piloten Edelmetall erringen:

In der Weltklasse belegte Mario Schupfer sensationell den 2. Rang und damit Silber. Der Vizeweltmeistertitel ist der erste internationale Titel des Obersteirers. Sein Teamkollege Herbert Ziegerhofer (Stmk) belegte mit beständig starken Tagesergebnissen Rang 9 und war damit im Vorderfeld platziert.

In der Standardklasse konnte der Tiroler Peter Hartmann nach zwei vierten Plätzen bei vergangenen Weltmeisterschaften mit Rang 3 erstmals das Treppchen bei einer WM erklimmen. Sein Teamkollege Michael Rass unterstützte ihn und belegte mit Platz 18 einen Achtungserfolg, wobei mehrere Top Tagesplatzierungen gezeigt hatten, dass von ihm in Zukunft noch mehr zu erwarten sein wird.

In der Clubklasse war der junge Österreicher Aurel Hallbrucker die Sensation der ersten Wettbewerbstage. Über 3 Tage führte der „geradenichtmehr“ Junior das Feld an und im Schlussklassement wurde es der tolle 7. Platz. Sein Teamkollege in der Clubklasse, Reinhard Haggenmüller, belegte als Teamältester mit Rang 21. Genau den Mittelplatz des Klassements in der Clubklasse.

Detaillierte Ergebnisse finden Sie unter www.wgcrieti.it



Aurel Hallbrucker



Standardklasse: v.l.n.r 2. Platz Mario Kießling (GER), 1. Platz Michael Buchthal (GER) und 3. Platz Peter Hartmann (AUT)



Weltklasse: v.l.n.r. 2. Platz Mario Schupfer (AUT), 1. Platz Laurent Couture (FRA) und 3. Platz Gilles Navas (FRA)

Pre-JWGC 2008 in Räyskälä, Finnland

Nach unserer doch etwas längeren Anreise (ca. 40h) kamen wir dann doch schlussendlich in dem sehr verschlafenen wirkenden Räyskälä an. Finnland empfing uns mit Wind und Regen, was uns einen angebrachten Ruhetag verschaffte. Leider lies das Wetter auch die nächsten Tage etwas zu wünschen übrig.

Als Resultat flogen wir am letzten Trainingstag unseren ersten Task. Innerhalb 20 Minuten nach öffnen der Startlinie bafanden sich alle am Weg Richtung erster Wendepunkt. Mit der Zeit stellte sich der Tag leider als eher schwierig heraus, alle Bärte kurbelten wir am Ende hin nur noch im Regen, was interessanterweise keinen Einfluss hatte. Die Abschirmungen machten uns nach der 2. Wende immer mehr zu schaffen und so mussten wir uns nach 100 km Distanz zur Aussenlandung entschließen. Gegen alle Erwartungen sind die Aussenlandemöglichkeiten im südlichen Finnland erstaunlich gut. TL und ich landeten links und rechts gleich neben einer Autobahn, was und die Rückholung auch deutlich erleichterte.



Alle Teilnehmer bei der Eröffnung: Österreich, Litauen, Australien, Schweden, Finnland (vón links nach rechts)

Wie sich am Abend herausstellte, hatten auch alle anderen Piloten nicht mehr Glück als wir und so landeten schlussendlich alle Piloten auf diversen Feldern. Am 28. Juni startet endlich der Wettbewerb mit einem AAT, doch das Wtter ist weiterhin eher dürrtig. Beim Öffnen der Startlinie befinden sich alle Piloten under selben Wolke in 1000NN (bei leichtem Regen). Wir verpassen das große aufbrechen und so starten wir ca. 5 Minuten später als der Pulk. Das war vermutlich auch der größte Fehler des Tages, denn schon nach 15 km finden wir uns 300 Meter über Grund wieder. Ich habe Glück und steige mit ein Vögeln sogar auf überwältigende 1200NN. Andreas hat leider nicht so



TL wieder mal im Getreide
Es kann nur aufwärts gehen! :)

viel Glück und spürt von dem Bart ca. 50 Meter tiefer nur noch ein kurzes Zucken. Als ich den Bart ausgekurbelt verlasse, sehe ich ihn schon auf dem Feld sitzen. Die Bedingung am restlichen Task sind einfach mit Steigwerten zwischen 1,5 - 2,5 Meter und einer Basis in 1600NN. Ich schaffe es sogar noch am 2. Schenkel den Pulk einzuholen.

Beim Rückweg steht mir ein großer Schauer dirket vor der Nase und ich versuche diesen zu umfliegen. Ich sehe einen schmalen sonnigen Streifen und muss doch genau durch den Schauer überall regnet es und ich spült mich mit Gleitzahl 15 Richtung Boden. Ich sehe wieder eine nette Wiese neben einer Autobahn und schon sitze ich auf dem Feld. Die Rückholung funktioniert dann schon richtig routiniert und ohne Probleme. So es folgt ein Ruhetag und wir haben Zeit die schlechten Leistungen ein bisschen zu verdauen. Am nächsten Wertungstag gelingen mir die Dinge besser und ich schaffe immerhin die Runde. Es stehen uns 3 Regentage bevor und schön langsam fürchtet die Wettbewerbsleitung um einen gültigen Bewerb.



Schon am ersten Schenkel wird klar: es wird spannend

Zum großen Glück schickt uns der Wettergott noch 2 herrliche Wertungstage, wobei ich erst am letzten die richtige Taktik fürs Flachland fliegen rausbekomme. Das Resultat ist ein 4. Platz am letzten Wertungstag und ein 8. Platz in der Gesamtwertung. Es war mein erster Wettbewerb dieser Größenordnung und mein zweiter insgesamt. Ich bin durchaus zufrieden mit diesem Wettbewerb, vor allem konnte ich viel lernen übers taktische Fliegen im Flachland und ich würde mich freuen nächstes Jahr bei der WM ordentlich um Plätze zu kämpfen.

Fabian Stumpfl (FB)



Der Flugplatz aus der Vogelperspektive



Vor-WM Junioren, Finnland

Erfahrungsbericht Finnland 2008

Als Route nach Finnland von Ostösterreich aus wählte ich jene von Wien über Prag, Dresden und Berlin nach Rostock, wo ich auf die Fähre fuhr und auf dieser einen Großteil der Distanz bis Helsinki zurücklegte. So hatte ich 24 Stunden Zeit zur Regeneration bevor der Bewerb begann, anstatt mit dem Auto durch Polen und durchs Baltikum zu fahren (auf wenig bis gar nicht vorhandener Autobahn). Die



mit dem Auto zurückzulegende Distanz entsprach so ca. 1100 km; ähnlich der Strecke von Wien nach St. Auban, also durchaus vertretbar.

Für die 24 Stunden, die man auf dem Schiff verbringen muss, empfiehlt es sich, vorher ausreichend Essen und Trinken einzukaufen, da das Angebot auf der Fähre selbst eher gering und naturgemäß überteuert ist. Wichtig: alles was man während der Überfahrt braucht, sofort aus dem Auto mitnehmen da man während der Fahrt nicht aufs Auto-Deck kann.

In Finnland erwartet einen ein gutes Straßennetz ohne Maut, allerdings entpuppten sich bei einer Rückholaktion in der Karte als normale Nebenstraßen eingezeichnete Verbindungen in der Realität als zwar breite, aber unbefestigte Straßen mit vielen Schlaglöchern. Das Benzin in Finnland ist unverhältnismäßig teuer, es empfiehlt sich vorher

vollzutanken und das Land mit fast leerem Tank zu verlassen. Ebenso sind auf der Karte als größere Orte zu interpretierende Siedlungen in Wahrheit eine Ansammlung von kleinen Wohnhäusern, einer Tankstelle und einem Supermarkt. Der nächste vom Flugplatz Räyskälä entfernte Ort ist Loppi, ca. 20 km weit weg, auf ihn trifft Obiges durchaus zu, dennoch findet man dort alles für den täglichen Bedarf. Im Ort Räyskälä, der nur aus zwei Bauernhöfen besteht, gibt es ein kleines Lebensmittelgeschäft, das allerdings eher teuer ist.



Das Angebot am Flugplatz ist in allen Bereichen sehr gut: In der Campinggebühr ist die Sauna und Strom enthalten, ebenso gibt es schnelles und gratis WLAN. Eine Kantine mit Frühstücks- und Mittagsbuffet ist ebenso vorhanden, wie eine Waschmaschine.

Fliegen in Finnland

Der Flugplatz Räyskälä ist riesengroß und für große Wettbewerbe wie gemacht. Die Wettbewerbsleitung machte einen guten Job und wirkte kompetent und souverän. Geschleppt wurde mit vier Agrarmaschinen zu erträglichen Gebühren und äußerst schnell! Wichtig ist jedenfalls, Flächenrad und Schleppstange fürs Segelflugzeug mitzubringen, da man am Boden mit dem Flieger am Auto riesige Distanzen herumfährt.



Prinzipiell gibt es viele niedrige Lufträume, wobei während des Wettbewerbs viele Segelfluggebiete in sonst verbotenen Lufträumen freigegeben waren. Das größte Gerücht, dass Finnland schlecht landbar ist, muss ich leider aus eigener Erfahrung heraus entkräften. Zumindest im Wettbewerbsgebiet, also im südlichen Teil des Landes gibt es relativ viel Landwirtschaft mit großen Feldern, auf denen zu der Jahreszeit niedriges und noch grünes Getreide steht. Aufpassen muss man allerdings im Anflug auf den Flugplatz Räyskälä, denn auf den letzten 15 km gibt es so gut wie nur Wald und See.



Leider hatten wir heuer echtes Pech mit dem Wetter, die Basis war in ca. 1500 m GND wobei im Schnitt 25km/h Wind war und die finnischen Wolken sehr früh zum Ausregnen und Ausbreiten beginnen. Dennoch gabbs brauchbare Steigwerte um die 2m/s. Durch den Wind und die geringe Wasseraufnahmefähigkeit des Bodens trocknete es auch nach stundenlangem Regen relativ schnell auf und war dann bald wieder fliegbar. Als Auslöser funktionieren Seeufer bei Wind und trockene waldfreie Stellen, wo das Gestein herauschaut. Solche sind aus der Luft aber mit ebenso gefärbten Sümpfen zu verwechseln. Lange Gleitflüge über große Seen bringen meist verstärktes Fallen, das sieht man aber eh schön an der Entwicklung darüber.

Trotz dem schlechten Wetter war aber das prinzipiell vorhandene segelfliegerische Potential des Landes spürbar.





■ Sektionsarbeit

2008 wurden 3 Bundessektions-sitzungen abgehalten.

Die 9 Landessektionsleiter, sowie die Fach-Referenten trafen sich in 2008 dreimal, um das Jahresprogramm, das Nationalteam sowie Strategien und Pläne für das Jahr zu beschließen. Die Protokolle der Sitzungen wurden auf www.aeroclub.at sowie auf www.streckenflug.at veröffentlicht.

Das Eröffnungsmeeting

fand am 26. Jänner 2008 in Wien statt. Das Jahresprogramm mit den relevanten Terminen sowie das Budget wurden beschlossen.

Am 19. Juli fand in Trieben die zweite Sitzung statt.

Hier wurde vor allem über rechtlich relevante Fragen bzw. die Besorgnisse in Bezug auf die bevorstehende Part M Einführung gesprochen.

Das dritte Meeting findet am 26. Oktober am Tag nach der Sektionsvollversammlung statt. Einer der Hauptpunkte wird der Beschluss zur Abhaltung der Staatsmeisterschaft 2009 in Mariazell sein. Der avisierte Termin ist der 6. – 14. Juni

Aus dem Segelflurbüro

Sachbearbeiterin für die Sektion Segelflug – Gerda Seidl

Im heurigen Jahr gab es 3 Sitzungen der Sektion an denen ich teilgenommen habe:

BSS 01/08 in Wien am 26. Jänner 2008 in der Villa Aurora;

BSS 02/08 in Trieben am 19. Juli 2008, anschließend fand die Siegerehrung der Junioren MS statt.

Dadurch ergab sich für mich die Möglichkeit dieser Veranstaltung beizuwohnen und bei der Siegerehrung am Abend konnte ich mithelfen. Die Stimmung war trotz der schlechten Wetterbedingungen während der Woche einfach TOLL!!

BSS 03/08 in Zeltweg am 26. Oktober 2008; und außerdem am 25. Oktober Österreichischer Segelfliegerstag in Zeltweg.

Seit dem Jahr 2008 betreue ich die Rangordnungsliste. Bei Peter Platzer möchte ich mich auf diesem Weg für die tatkräftige Einschulung und Unterstützung bedanken. Ohne seine Hilfe hätte es sicherlich nicht funktioniert. Die aktuelle ROL 2008 sowie das Nationalteam 2009 sind auf der Homepage des ÖAeC (www.aeroclub.at) zu finden.



Red Bull Flugtag auf der W. Donauinsel



Heuer durfte ich den ÖAeC sowie die Sektion Segelflug noch am Red Bull Flugtag auf der Donauinsel (Stand der Sektion Segelflug – Segelflugsimulator) und am Tag des Sports am Wiener Heldenplatz vertreten. Beide Veranstaltungen waren sehr gut besucht und die Werbewirksamkeit bei diesen Veranstaltungen sollte man nicht unterschätzen.

Es ist mir auch ein Bedürfnis mich für die sehr gute Zusammenarbeit mit unserem BSL Michael Gaisbacher, sowie den Landessektionsleitern und Fachreferenten, Teamcaptain, Piloten und deren Helfern - welche mir immer hilfreich zur Seite stehen – zu bedanken!



Juniorenmeisterschaft
in Trieben



Im Anschluss noch mein Einsatzgebiet im ÖAeC sowie in der Sektion Segelflug:

- Information, Beratung und Betreuung von Vereinsmitgliedern und Flugsportinteressierten
- Korrespondenz in deutscher und englischer Sprache
- Organisation und Betreuung von Veranstaltungen (Weltmeisterschaften, Staatsmeisterschaften, Lehnanwärterkurs/Spitzerberg)
- Sektionsversammlung, Bundessektionssitzungen – Vorbereitung der Berichte und Anträge, Führung des Protokolls und dessen Versendung
- Erstellen von Urkunden (Leistungsabzeichen)
- Berechnung der ROL
- Abrechnung von widmungsgemäßen Förderungsmitteln
- Erstellung von Informationsmaterial für Messen und Ausstellungen, Betreuung von Messeständen des ÖAeC Verwaltung des Aero-Beamers und dessen Abrechnung,
- Allgemeine Sekretariatsarbeiten (Versendung von Informationsmaterial, Ausschreibungen usw.)

Ich wünsche allen Piloten(innen), Veranstaltern für das kommende Jahr eine gelungene, unfallfreie Flugsaison. In diesem Sinne Glück ab, gut Land,

Eure Gerda



Tag des Sports am Heldenplatz



■ Berichte der Landes- sektionsleiter

Sektionsleiter Kärnten
Gerhard Heimbürger

Bericht des Landesverbandes Kärnten – Sektion Segelflug

Anzahl der Vereine: 11
Anzahl der Aktiven (Mitglieder): 446
Anzahl der vereinseigenen Segelflugzeuge:
47 + 5 Motorsegler
Anzahl der eingebauten FLARM´s: 50
Anzahl der Flugschüler und erworbenen SF-Scheine:
23 FS, 12 SF-Scheine
Anzahl der erworbenen Funksprechzeugnisse: 14
Anzahl der geflogenen Streckenkilometer (sis.at):
192.288
Anzahl der erflogenen FAI-Leistungsabzeichen: 0

Aktivitäten der Sektion, der Vereine (Bewerbe, Flug- tage, Sonstiges (Marketing):

LV Kärnten „Sektion Segelflug“: Alpe Adria Cup

KLV Wolfsberg: Flugtage, Rotariertreffen mit Vorstel-
lung des KLV Wolfsberg, Österreichische Zielsprung-
meisterschaften der Fallschirmspringer

Hirter FSC: Flugplatzfest, Tag der offenen Tür für
Schulklassen

FSC Ferlach: Jugendflugtage, Sportschnuppern

FSV Nötsch: Tag der offenen Tür

FSV Feldkirchen Ossiachersee: Flugplatzfest mit
OEAC-Flugsimulator (kleiner Jugendwettbewerb)

KFC Klagenfurt: Teilnahme an Sportaktionen der
Stadt „Fit in den Frühling“ und „Sportschnuppern“,
Zeitungsbericht in der Kärntner Tageszeitung „Ein
Herz für den (Flug)Sport“

SFG Villach: Segelflugsimulatortour im ATRIO-Ein-
kaufszentrum Villach, Teilnahme an Trendsporttagen
2008

Alpe Adria Aerobatics: Durchführung von Gefahren-
einweisungen, Teilnahme an Flugtagen in Feldkir-
chen, Nötsch und Hirt

Sportliche Ergebnisse von Piloten unseres Landes:

Georg Falkensammer (FSV Feldkirchen Ossiachersee):
9. Platz Alpensegelflug Weltcup, Vinon

Wolfgang Otruba (FSV Feldkirchen Ossiachersee):
5. Platz Halbakro, Sommerpurzeltage Aigen

Harald Sturmman (KLV Wolfsberg):
2. Platz Clubklasse, sis.at

Andreas Mak (FSC Ferlach): 3. Platz Clubklasse, sis.at

FSV Nötsch: 3. Platz Vereinswertung, sis.at

Kurzer Ausblick auf 2009:

LV Kärnten „Sektion Segelflug“ (gemeinsam mit FSV
Feldkirchen Ossiachersee): Durchführung eines Qua-
lifikationsbewerbes zum „World Gliding Grand Prix“

KLV Wolfsberg: Vorstellung des Segelflugs an Wolfs-
berger Schulen

KFC Klagenfurt: Ausbildung eines Segelfluglehrers

Hirter FSC: Forcieren der Jugendarbeit (Flugschule),
ev. Anpassung des Flugzeugparks

FSC Ferlach: Jugendflugtage, Sportschnuppern

FSV Nötsch: 50 Jahre FSV Nötsch – Durchführung
eines größeren Flugtages

KFC Klagenfurt:

Es gibt einige junge Segelfluggpiloten die für den Stre-
ckensegelflug begeistert werden sollen

Alpe Adria Aerobatics:

Teilnahme an ÖM Segelkunstflug Halbakro

Sektionsleiter Tirol
Staud Ossi

Bericht des Landesverbandes Tirol Sektion Segelflug

1. Mitglieder

In Tirol sind derzeit 366 Segelflieger beim Aeroclub. Diese sind in 9 Vereinen beheimatet.

Die Vereine verteilen sich auf die Flugplätze Innsbruck, Reutte, Kufstein, St.Johann und Lienz.

Das Interesse am Segelflug ist gut. Allein am Innsbrucker Flugplatz wurden 28 neue Piloten ausgebildet.

2. Wettbewerbe

Tiroler Meister 2007		
Scheiber Josef	SVA Ausserfern	Klasse 2, 18m
Bennert Werner	SVA Ausserfern	Klasse 2, offene Klasse
Prieler Anton	FZT	Klasse 2, 15m
Rass Michael	FC St.Johann	Klasse 2, Standard
Lewandowski Markus	ISV	Klasse 2, Clubklasse
Maresova Lucie	Union Karwendelhorst	Klasse 2, Frauen
Hinterholzer Erich	FC St.Johann	Klasse 2, Junioren
Schneider Rudi	ISV	Klasse 2, Doppelsitzer
Prieler Anton	FZT	Klasse 2, Senioren
Leitner, Schneider, Hallbrucker	ISV	Klasse 2, Mannschaft
Österreichisch Meister 2007		
Schneider Rudi	ISV	Klasse 2 Doppelsitzer

ROL 4,9,10

ROL Junioren 1 (Hallbrucker), 9, 15, 17,

Weiters nahmen Tiroler Piloten an der WM (7.Hallbrucker, 18. Rass, Haggenmüller 21.), am Alpen Adria Cup, an der CIM, am Salzmanncup (Kunstflug), an den Purzeltagen (Kunstflug) und an der Junioren-Bundesmeisterschaft teil.

Auch in der SIS.AT lief es gut. Besonders erfreulich, dass die Platzierungen quer durch alle Tiroler Vereine gehen

In der dezentralen Meisterschaft wurden von den Tiroler Fliegern 173 076 km bei 434 Flügen zurückgelegt. Besonders bemerkenswert ist dass 2008 7 Piloten 11-mal über 1000 km (Prieler 3x, Wartlsteiner 2x, Wucherer 2x, Rass, Senn, Scheiber, Moser 1x) geflogen sind. Die Vereinswertung gewann heuer die ISV

3. Allgemein

Wie jedes Jahr versuchen wir mit vielen Aktionen den Segelflug der Bevölkerung als tollen Sport näher zu bringen.

Beim Tag der offenen Tür, bei Messeauftritten, Schulveranstaltungen, Besuche in Lehrwerkstätten, Aktionen in Printmedien, sowie Kooperationen mit Radiosendern versuchen wir präsent zu sein.

Besonders bewährt sich dabei der Flugsimulator der Aeroclubs. Durch den Einsatz von Hinterplatter Franz ist der Simulator immer in einem Top Zustand.

Für großen Unmut bei den Mitgliedern sorgt die Unsicherheit, wie es in der Segelflugwartung weitergeht. Kein Mensch versteht, dass am ursprünglichen Einführungstag von Part M niemand im Aeroclub eine klare Aussage zu diesem so wichtigen Thema machen kann.

Ich, als LSL, kann kaum jemanden klar machen, dass wir als Sektion Segelflug genau wie alle, keine Informationen haben. Die Mitglieder unterscheiden nicht zwischen Sektion und Präsidium.

Ich hoffe, dass die Sektion Segelflug als Betroffene schnellstens in die Gespräche eingebunden werden. Auch in der Sache ELT wäre es gut zu wissen, wie lange in Österreich noch Geräte nach ETSO-2C91a noch verwendet werden dürfen.

Auch über die Luftraumregelungen

- Anmeldung von Höhensegelfluggebieten
- Erstellung der Höhensegelfluggebiete neu
- Diskussion und Review Verhandlungsergebnis: alle Aeroplanes in LR E müssen Mode C operieren
- Ausblick LR E und D, TMZ im Hinblick auf Segler, Para- und Hängegleiter gibt es noch im Oktober Gespräche mit der Flugsicherung

Der Fliegerclub Kufstein würde bei Bedarf eine Junioren-Bundesmeisterschaft 2009 ausrichten.



Sektionsleiter Wien
Thomas Hynek

Bericht des Landesverbandes Wien – Sektion Segelflug

Der Landesverband Wien kann wieder auf ein Unfallfreies und erfolgreiches Segelflugjahr 2008 zurück blicken.

Der Landesverband Wien stellt 2008 in der österreichischen Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug wieder in der Frauenwertung die Gewinnerin und nach langer Zeit in der Juniorenwertung auch endlich wieder mit einem Spitzenplatz mit dem 3. Platzierten.

3 Platz in der Juniorenwertung:
JÜTTE Bastian, LV – Wien,
ASKÖ Flugsport – Wien, DG 300



1 Platz in der Frauenwertung:
PAUL Irmgard, LV – Wien
ASKÖ Flugsport – Wien, DG 200



Weiters wurde in 2 Klassen der österreichische Vizestaatsmeistertitel erreicht:

2 Platz in der Rennklasse:
SCHICKER Ernst, LV – Wien,
ASKÖ Flugsport – Wien, ASW 20



2 Platz in der 18 m Klasse:
HÖDL Bernhard, LV – Wien,
FTG – Wien, DG 800/18m.



Insgesamt haben im Jahr 2008 vom Landesverband Wien 9 Vereine mit 49 Piloten an diesem Bewerb teilgenommen und dabei 113.666 KM mit 314 Streckenflüge erflogen.

Es wurden auch wieder einige Ausländische Segelflug Meisterschaften, wie der Internationale Segelflugbewerb in KLIX in der Gemischten Klasse durch SCHICKER Christian, PAUL Irmgard, PODIVIN Markus und HYNEK Christian besucht. Dann noch der Internationale Segelflugbewerb CIM – 2008 in Rieti, wo durch HYNEK Thomas in der Standardklasse der ausgezeichnete 2. Platz und durch PIRKER Herbert in der 18 M Klasse, der 5 Platz erreicht wurde.

Weiters auch noch der Internationale Segelflugbewerb Coppa Citta di Rieti durch unseren PIRKER Herbert mit einem 4. Platz in der Gemischten Klasse.

Natürlich wurden auch heuer wieder von Mitgliedern des FRA Wien das Wiener TAL in Zusammenarbeit mit dem NÖ – Landesverband in der Zeit vom 02. bis 09. August 2008 in Wr. Neustadt durchgeführt, welcher aber aufgrund von Schlechtwetter zwar drei Flugtage, aber keine gültige Wertung zusammen bringen konnte. Damit musste er sich mit dem gleichen Schicksal abfinden, wie der Alpe Adria Segelflugbewerb in Feldkirchen, wo auch 2 Piloten des Landesverband Wien teilnahmen.

Von der ASKÖ Flugschule Wien wurde in Zusammenarbeit mit dem Landesverband Wien heuer vom 23. - 24. August 2008 ein Tag der Offenen Türe in Wr. Neustadt abgehalten, welcher vor allem von Jugendlichen der ansässigen Schulen besucht werden konnte.

Vom Verein FRA Wien wurde weiters die Cineplex Veranstaltung mit dem Segelflug-simulator und der Red Bull Flugtag betreut.

Der Verein ASKÖ Flugsport Wien hat heuer bis zu 12 Flugschüler und davon 5 Jugendliche in seiner Ausbildung und damit seinen Schwerpunkt in Richtung Juniorenarbeit weiter festigen können. Und mit seinen vielen guten Streckenflieger hat er in der heurigen Saison auch den ausgezeichneten 4 Platz in der Vereinswertung belegt. Weiters wurden von mehreren Vereinen ein paar Segelfluglager auf den verschiedensten Flugplätzen in Österreich abgehalten.

Derzeit gibt es im Landesverband Wien 15 Segelflugvereine mit 3486 Mitgliedern.

Ich hoffe das neue Segelflugjahr 2009 verläuft mindestens genauso erfolgreich und Unfallfrei wie 2008.

Glück ab, gut Land.

Sektionsleiter OÖ
Herbert Lackner

Bericht des Landesverbandes Oberösterreich – Sektion Segelflug

Anzahl der Vereine: 13
 Anzahl der Aktiven 766
 Aktivitäten -----

Sportliche Ergebnisse:

Hartmann Peter 3. Platz WM Std.

dezentral:

Offene Kl.	Eder Josef	2. Pl.
	Lackner Andreas	4. Pl.
18m Kl.	Felbermayr Leo	3. Pl.
15m Kl.	Supersperger Eduard	1. Pl.

Sektionsleiter NÖ
Alfred Obermayer

Bericht des Landesverbandes Niederösterreich – Sektion Segelflug

1. Anzahl Vereine

Insgesamt sind in der Landessektion-NÖ 31 Flugvereine registriert mit der Flugsportart „Segelflug“.

1.1 Aktive Vereine des Landesverbandes

Diese Vereine bringen sich laufend aktiv in die LV-Arbeiten ein.

Verein	Segelflugreferent	Mitglieder	SF-Schein	ausgebildete SFSchülero8
ESV-Amstetten	Kneidinger Rudi	50	45	2
FSV-Stockerau	Josef Reithofer	450	100	1
FSK-Sturmvogel	Kurt Fasch	120	30	1 (J)
FRA-Wr.Neustadt	Markus Gusenleitner	135	99	6
UFG Waldviertel	Michael Rohrbeck	88	42	8 (J)
USFC Tulln	Christoph Reinsperger	45	45	4 (J)
USFG Krens	Andreas Türk	200	55	0
USFC Mödling	Norbert Niessler	19	8	0
SFG Weinviertel	Ing. Helmut Höflinger	55	55	8 (J)
HFG Habicht	Bernhard Mayerhofer	60	30	9 (J)
Gesamt 10 Vereine		1222	509 (73% aller SF)	39

1.2 Vereine ohne aktiver Mitarbeit beim Landesverband

Diese Vereine werden zwar laufend p. E-Mail informiert, bringen sich jedoch nicht aktiv ein.

Flugschule Phönix, SF-Referent unbekannt;

Segelfliegergruppe Spitzerberg,
Wolfgang Oppelmayer ;

Ikarus Flugclub, Harald Ullmann



Union Sportfliegergruppe Ybbs,
Manfred Leonhartsberger;

SFC St.Pölten(Völtendorf), Wolfgang Hummel,
27 Mitglieder zZt. i. Umbruch Flugplatzhalterschaft,
(vormals Union Sportfliegerclub St.Pölten);

Sportunion SEG Dreiländereck, Andrea Klinger;

AeroVeteranenClub Austria Otwin Meszaros
(7 Vereine)

1.3 Folgende Vereine sind weder p. E-Mail noch mit den angegebenen Telefonnummern erreichbar.

Eisenbahner Sportver. St. Pölten,
Diamond Sportfliegerclub,
Flugsportverein Wr.Neustadt,
Betriebssportverein Voith,
Erlauftaler Fliegerclub,
Flugunion Seitenstätten,
KSV EVN AG Sekt. Flugsport,
Union-Sportfliegerclub Baden,
Sportfliegerclub Herzogenburg,
Union Flugsportverein Vöslau,
Union Segelfliegergruppe Ottenschlag,
Ybbstaler Segelfliegergruppe
(12 Vereine)

1.4 Folgende Vereine sind als übergeordnete Organisationen zu betrachten.

Flugbetriebsgemeinschaft Vöslau
Flugplatzbetriebsgemeinschaft Wr. Neustadt (West)
(2 Vereine)

2. Anzahl der aktiven Mitglieder, Entwicklung

	2007/09	2008/09
Mitglieder Sektion SF NÖ	676	691
Veränderung		+ 15

Die Gegenüberstellung des Mitgliederstandes Sektion SF in NÖ zeigt deutlich eine Aufwärtsbewegung. Mit besonderem Interesse beobachte ich, dass sich die Jugend immer mehr für den Segelflugsport zu interessieren scheint. Von selber kommen diese jedoch auch nicht, die Vereine UFG Waldviertel, USFC Tulln, SFG Weinviertel und HFSG Habicht haben mit viel Ideen und Fleiß gute Programme umgesetzt.

3. Aktivitäten der Sektion

Messebeteiligung Vienna Automobil & Freizeitmesse (16. bis 20. Jänner)

Eine der ersten Aktivitäten die wir 2008 setzten war die Teilnahme an der Vienna Automobil & Freizeitmesse. An dieser Aktion haben folgende Vereine teilgenommen: FRA-Wr.Neustadt, FSV2000-Stockerau, HFSG-Habicht, SFG Weinviertel und UFG Waldviertel.

Grundgedanke war die Besucherströme einer der größten Freizeitmessen in Österreich auszunützen, um erstens Werbung für den Segelflugsport zu machen und natürlich um Interessenten für unseren Sport zu gewinnen. Im Rahmen dieser Messe konnten wir über 300 Adressen und Kontakte von Interessenten sammeln, die wir dann auch das ganze Jahr hindurch laufend kontaktiert hatten.

Wir haben insgesamt 10 Mailings mit je 220 bis 250 Adressen durchgeführt um diese Personen zu den einzelnen Veranstaltungen auf die Flugplätze zu locken und für das Segelfliegen zu begeistern.

Es waren dies: Windentage, Infoabende, Schnuppertage, Jahresfeiern, Flugtage und Flugfeste.

Workshop

Vom 18. bis 19. Jänner hatten wir parallel zur Messe einen Workshop mit Hermann Trimmel

Thema: Meine persönliche Flugvorbereitung f. 2008 und Hermanns Best Offs.

Mit den 20 Teilnehmern wurde es ein ausgesprochen informatives und lehrreiches Meeting.

Zentralen Wettbewerb (Trainings und Ausbildungslager 2008) in Wr. Neustadt. TAL2008 -> siehe eigener Bericht.

4. Aktivitäten der Vereine

ESV-Amstetten:

FLARM-Seminar, Segelfluglager in Micheldorf, Projekt-tage mit HTL-Schülern, Luftgewehr-Vereinswettkampf, Infostand bei Amstettner Stadtlauf, Ziellandevergleichswettkampf mit St.Georgen.

FRA-WrNeustadt:

Teilnahme an Wettbewerben: WM in Lüsse, Europameisterschaft in Nitra (CZ) TAL2008 in Wr.Neustadt, Juniorenmeisterschaft Trieben; Messeteilnahme, Ausbildung neuer Fluglehrer.

**FSV2000 Stockerau:**

Teilnahme am Kunstflugwettbewerb in Aigen, 3 wöchiges Segelfluglager in Timmersdorf, Schnupperflugtag, Klubübergreifenden Kunstflugtheoriekurs.

SFC-Weinviertel:

Ausbildung von Jungpiloten, Sept.2008 Flugplatzfest.

SFK-Sturmvogel:

Teilnahme an folgenden Wettbewerben: Alpe Adria Cup in Feldkirchen, WM in Rieti u. TAL2008 Wettbewerbsunterstützung für das TAL2008.

UFG-Waldviertel:

Airlebnistag im Mai mit Schnupperflügen und Vereinspräsentation, Segelfluglager in Niederöblarn, Wettbewerbsteilnahme beim TAL2008, Kunstflugausbildung gemeinsam mit Josef Reithofer(Stockerau).

USFC-Krems:

Ein Team von 6 Segelflug-Piloten arbeitet derzeit an einem Projekt mit dem Namen „Wie kommen wir zu neuen Mitgliedern“. Der Vorstand des USFC Krems arbeitet derzeit an einem EVP (Ertragsverbesserungsprogramm). Die beiden Projekte laufen parallel zueinander.

USFC-Tulln:

Fluglager in Frankreich(Gap Tallard) mit Erich Niedl, Kunstflug-Intensivkurs, Andreas Hudler war im Juli in Finnland, um bei der Junioren Vor-WM teilzunehmen, im Juli zweiwöchiger Intensivkurs zur Scheinerlangung, Teilnahme am TAL2008, Streckenflugkurs für Scheinneulinge in Dobersberg.

SFC St.Pölten(Völtendorf):

Zur Zeit ist alles im Umbruch, Übergabe der Flugplatzhalterschaft, Gründung des neuen Vereines „Fliegerclub St. Pölten“, Errichtung einer neuen Piste, der Verein nimmt in der Winterpause die Arbeit auf....

5. Zentrale Meisterschaften**5.1 International**

Auch dieses Jahr dürfen wir uns wieder über tolle Leistungen bei den größten Meisterschaften des Jahres freuen. Mario Schupfer vom FSK-Sturmvogel belegte in der Weltklasse mit seiner PW5 den 2. Platz (Silber) und Wolfgang Janowitsch hat bei der Segelflug WM in Lüsse(D) in der 18mKlasse den ausgezeichneten 6. Platz nach Hause gebracht.

5.2 5tes ASVÖ TAL und NÖ, WIEN - Landesmeisterschaften

Vom 02.08 bis 9.08.2008 wurden in Wr.Neustadt-West (LOXN) das Trainings und Ausbildungslager mit integrierter Landesmeisterschaft-NÖ und WIEN ausgetragen. Das Tasksetting wurde von Hannes Hedvicak und die Taskauswertung von ONF Horst Baumann (beide SFK Sturmvogel) durchgeführt.

Es hatten sich bis zum Nennschluss (15. Juli 08) 26 Teilnehmer gemeldet, 25 Teilnehmer gingen in's Rennen und 24 Teilnehmer haben den Bewerb erfolgreich beendet.

Ergebnisse siehe eigener Bericht und in Kürze auf www.tal-segelflug.at

6. Dezentraler Bewerb**6.1 Klassenleistungen****Allgemeine Klasse**

1. Trimmel Hermann, FRAU-Wr.Neustadt
2. Oppelmayer Wolfgang, SFG-Spitzerberg
3. Sandhöfner Andreas, FSK-Sturmvogel

Offene Klasse

1. Mayerböck Jörg, HFSG-Habicht
2. Andersen Hans, FRAU-Wr.Neustadt
3. Mayerhofer Marianne, HFSG-Habicht

18m Klasse

1. Trimmel Hermann, FRAU-Wr.Neustadt
2. Oppelmayer Wolfgang, SFG-Spitzerberg
3. Sandhöfner Andreas, FSK-Sturmvogel

Renn-Klasse

1. Heis Peter, SFC-TullnPointl
2. Pointl Peter, FRA-Wr.Neustadt
3. Kritz Michael, FRA-Wr.Neustadt

Standard Klasse

1. Gusenleitner Markus, FRAU-Wr.Neustadt
2. Klopff Michael, SFC-Tulln
3. Prodingler Ronald, FRA-Wr.Neustadt

Club Klasse

1. Schima Martin, FRA-Wr.Neustadt
2. Schelm Thomas, SFC-Tulln
3. Huber Rudolf, BSV-Voit St.Pölten



Doppelsitzer Klasse

1. Romig Friedrich, FSK-Sturmvogel
2. Horcicka Vaclav, FSK-Sturmvogel
3. Dick Sen. Georg, Aero Veteranen Club

Junioren Klasse

1. Klopff Michael, SFC-Tulln
2. Anzinger Stefan, HFSG-Habicht
3. Marchhart Markus, FRA-Wr.Neustadt

Mannschaftswertung

1. FRA-Wr.Neustadt_1
Trimmel H, Gusenleitner M. u. Schima M.
2. FRA-Wr.Neustadt_2
Andersen H, Pirker M, Augustin D.
3. FSK-Sturmvogel
Sandhöfner A., Horcicka V. Romig F.

Vereinsstatistik

- | | |
|--------------------|-------------|
| 1. FRA-Wr.Neustadt | 94.431,26km |
| 2. SFC-Tulln | 33.173,36km |
| 3. FSK-Sturmvogel | 20.602,36km |

7. Segelkunstflug

Kunstflug ist weiterhin Dank des Einsatzes von Josef Reithofer (FSV 2000 Stockerau) in NÖ im Aufwind, folgende Aktivitäten wurden 2008 durchgeführt.

- Kunstflugmeisterschaft in Aigen:
Gabriel Stangl wird Sieger der Halbakro
- Kunstflugtheoriekurs in Stockerau:
17 Teilnehmer aus Stockerau, Dobersberg,
Wr.Neustadt, St. Georgen und aus Zeltweg.
- Österreichisches Motor- und Segelkunstflug-
Treffen am Flugplatz Spitzerberg:

Gefahrenweisungen, Kunstflugschulung und Trainingsmöglichkeit unter fachkundiger Beurteilung durch internationale Schiedsrichter in einer ausgelegten Box.



Sektionsleiter Salzburg
Rudi Steinmetz

Bericht des Landesverbandes Salzburg – Sektion Segelflug

6 Vereine mit rund 140 aktiven Segelfluggpiloten betreiben auf den beiden, für den Segelflug zugänglichen Flugplätzen, Mauterndorf und Zell am See, aktiv Segelflug. 5 der aktiven Vereine sind davon in Zell am See ansässig.

Die Segelfluggpiloten aus Salzburg blicken auf eine unfallfreie Saison 2008 zurück.

Salzburg-TAL 2008 vom 30. April bis 04. Mai 2008 in Zell am See

Das verlängerte Wochenende vom 30. April bis 4. Mai bot sich als idealer Termin für das, vom LV Salzburg, Sektion Segelflug, ausgeschriebene und organisierte Salzburg-TAL 2008 an.

18 Piloten aus ALLEN Salzburger Vereinen nahmen mit ihren Flugzeugen daran teil.

Flugring Zell am See
Luftsportverband Salzburg
Sportfliegerclub Lungau
Alpine Segelflugschule
Luftsportverein Zell am See
SV-AHP-Salzburg
Sportverein der Verbund Austria Hydro Power AG,
Bereich Salzburg

Unterstützt wurden wir bei der Organisation und Durchführung von dem erfahrenen Team aller Vereine und dem Flugplatz Zell am See, das bereits die Staatsmeisterschaft 2007 in Zell am See erfolgreich veranstaltet hat.



Zusammenfassend muss man sagen, dass aufgrund der vorherrschenden Wetterlage jeder Tag schwierig war und daher die geflogenen Leistungen von den überwiegend an Erfahrung jungen Piloten unter diesen Bedingungen hoch einzuschätzen sind.

Alles in allem war es eine gelungene Veranstaltung und hat auch gezeigt, dass bei entsprechender Organisation die Motivation zum Segelfliegen stark gesteigert werden konnte.

Das Gesamtergebnis

1. Platz: Hannes Walcher, LSV-Zell am See
2. Platz: Franz Schipfer, LSV-Salzburg
3. Platz: Christoph Scholz, Flugring Zell / See

Das Salzburg-TAL 2009 wird vom 21.05. bis 24.05.2009 am Flugplatz Mauterndorf stattfinden.

Dezentrale Streckenflugmeisterschaften sis-at 2008
23 Piloten aus 4 Vereinen haben im Jahr 2008 daran teilgenommen und in 133 Flügen 52.684 km erflogen.

Salzburger Landesmeisterschaften

18m-Klasse

- | | |
|------------------|--------------|
| 1. Rausch Josef | SFC Lungau |
| 2. Lorenz Günter | LSV Salzburg |
| 3. Treml Josef | LSV Salzburg |

Standard-Klasse

- | | |
|---------------------|--------------|
| 1. Hölzl Thomas | LSV Zell/See |
| 2. Pachner Adalbert | LSV Zell/See |
| 3. Wieland Johann | SFC Lungau |

Club-Klasse

- | | |
|-------------------|--------------|
| 1. Spann Rüdiger | LSV Salzburg |
| 2. Strobl Josef | LSV Salzburg |
| 3. Wieland Johann | SFC Lungau |

Doppelsitzer-Klasse

- | | |
|------------------------|--------------|
| 1. Baumgartner Robin | LSV Salzburg |
| 2. Baumgartner Richard | LSV Salzburg |
| 3. Strobl Josef | LSV Salzburg |

Aktivitäten der Verein 2008

Die Alpine Segelflugschule Zell / See

hatte vom 12. bis 20. April 2008 die deutsche Frauen-Segelflieger-Nationalmeisterschaft zum Trainingslager zu Gast, bei jedoch mäßigen Wetterbedingungen konnten die Damen nur relativ wenig trainieren.

Vom 25. bis 27. April 2008 war der FOX aus Logo für ein Segelkunstflugwochenende in Zell / See und war zur Gänze aus- und überbucht.

Kurzer Ausblick auf 2009: Segelkunstflugwochenende geplant für April 2009.

Der Luftsportverein Zell am See

hatte mit Guido Achleitner jun. einen Teilnehmer am 42. Hahnweidewettbewerb, der vom 25.04. – 03.05.2008 geflogen wurde.

Er erreichte in der Standardklasse von 17 Teilnehmern den hervorragenden 7. Platz mit der Klub eigenen ASW28 / 15m erreicht.

Mit Wehmut nehmen wir zur Kenntnis, dass unser Pächner Bert dieses Jahr seine fliegerische Karriere beenden will. Als Baujahr 1934, mit Ausstellung des Segelflugscheins am 01.01.1957, hat er uns auch dieses Jahr als Teilnehmer bei sis-at, mit Platz 20 und 2700km dokumentierten Kilometern, sich in der vordersten Reihe der Streckenflieger Salzburgs gereiht. Hervorgehoben sei hier nicht nur sein fliegerisches Können, sondern auch sein langjähriger Einsatz in der Nachwuchsarbeit und seine Verdienste um die Alpine Segelflugschule Zell / See.

Der Luftsportverband Salzburg

hatte für seine Piloten vom 10.08. bis 16.08.2008 eine Trainingswoche in Mauterndorf organisiert, um auch die Strecken südlich des Alpenhauptkamms fliegerisch kennen zu lernen. Dabei konnten auch von Josef Strobl die GOLD-C-Höhe erflogen werden. Mit dem Flugring Zell/See wurde am Flugplatz Zell/See ein „gemütlicher Abend“ organisiert, der mit ca. 100 Personen ausgezeichnet besucht war. Eingeladen waren alle Piloten und Helfer vom Flugplatz Zell/See mit Familie.

Mit einer DG-1000 T von DG hat man vom 18.06. bis 22.06.2008 eine wunderbare Segelflugwoche in Zell verbracht, wo viele Piloten das Leistungsspektrum eines solchen Flugzeuges testen konnten. Es hat sich für die meisten Piloten eine andere Sicht des Streckenflugs ergeben und die Motivation gesteigert, selbst wieder aktiv zu werden. Raus aus dem Trichter von LOWZ und neue Aufwindgebiete erforschen.

Ein Flugschüler konnte in der Saison 2008 ebenfalls ausgebildet werden.

Für 2009 ist wiederum die Teilnahme an der dezentralen Staatsmeisterschaft geplant, sowie die DG1000-Woche Anfang Juni und die Mauterndorf-Trainingswoche Mitte August.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Der Sportfliegerclub Lungau

Hat neben seinen fliegerischen Aktivitäten folgende Veranstaltungen organisiert oder mit seinen Mitgliedern daran teilgenommen.

18.-20.04.2008

Frühlingsmesse in Tamsweg – Freiluftstand des SFCL mit zwei aufgebauten Segelflugzeugen und Segelflugsimulator des ÖAeC

24.-25.05.2008

Tage der offenen Hangartore am FP Mauterndorf

24.08.2008

Beteiligung mit Freiluftstand; aufgebauter Segelflugzeug und Segelflugsimulator des ÖAeC am sog. „Bartholomä Kirtag“ in Mauterndorf – Österreichs größter Kirtag dieser Art!

27.-28.09.2008

Herbstfest am Flugplatz Mauterndorf mit Ziellandwettbewerb, wobei die Besucher in der Wertung „mitfliegen“ konnten

Zentrale Wettbewerbe oder Trainingslager wurden von folgenden Piloten besucht:

Josef Rausch, Teilnahme am Alpe Adria Cup 2008

Strauß Christoph, Teilnahme am Salzburg-TAL in LOWZ

DiBora Ulrich, Teilnahme am Salzburg-TAL in LOWZ

Josef Rausch ist folgenden Leistungen noch hervor zu heben:

sis-at – 8. Platz in der 18 Meter-Klasse

Landesmeister Salzburg in der 18 Meter-Klasse

Für das Jahr 2009 sind folgende Aktivitäten geplant:

- Teilnahme an regionalen Messen und Ausstellungen im Lungau
- Abhaltung der Tage der offenen Hangartore am Flugplatz Mauterndorf im Mai
- Abhaltung des Salzburg TAL am Flugplatz Mauterndorf im Mai
- Abhaltung des Herbstfestes am Flugplatz Mauterndorf
- Ermöglichung der Teilnahme an zentralen und dezentralen Meisterschaften 2009 – insbesondere der Jugend

Glück ab, gut Land und eine unfallfreie Saison 2008!



Sektionsleiter Burgenland
Florian Forcher

Bericht des Landesverbandes Burgenland – Sektion Segelflug

Anzahl der Vereine

Segelflug wird im Burgenland in drei Vereinen auf den Flugplätzen Punitz und Pinkafeld sowie Wiener Neustadt West betrieben.

Anzahl der Aktiven (Mitglieder)

Derzeit exakt 100 Mitglieder der Sektion Segelflug, Anstieg um ca.15 % vgl.2007

Aktivitäten der Sektion, der Vereine (Bewerbe, Flugtage, Sonstiges (Marketing))

Im Februar 2008 wurde eine Sportzeugenschulung in Eisenstadt durchgeführt.

Die Aerotechnik Eisenstadt hat die stattliche Anzahl von 16 Flugschülern zwischen Herbst 2007 und Herbst 2008 zu Segelfliegern ausgebildet bzw. noch in Ausbildung. Es wurde in der Osterwoche vom 15. bis 22. März in LOAS ein Kurs mit 14 Flugschülern durchgeführt. Weiters fand in der Woche vom 25. bis 31. Mai 2008 am Fliegerhorst Fiala-Fernbrugg LOXA eine Schullandwoche von der Höheren Bundeslehranstalt Eisenstadt statt (3.Klasse der Flugtechnik) an der 10 Flugschüler, 3 Professoren der HTL und 2 Fluglehrer mit 2 clubeigenen und 2 fremden Flugzeugen teilnahmen.

Der Sportfliegerclub Pinkafeld hat zwischen Herbst 2007 und Herbst 2008 4 neue Scheinbesitzer aufzuweisen, derzeit befinden sich 3 Flugschüler in Ausbildung.



Sportliche Ergebnisse von Piloten Dezentral, Zentral

Während in der Aerotechnik überwiegend Grundschulung durchgeführt wird, wurden von Pinkafeld aus viele Streckenflüge unternommen.

Dabei wurde ein neuer Streckenrekord mit 944 Zielrückkehr und 958 km Dreieck aufgestellt. Diese Leistungen ergaben mit dem 2.Gesamtrang in der Standardklasse das beste Ergebnis in der Geschichte des Landesverbandes Burgenland.

Teilnehmer an SIS-AT: 8 (+2)

Teilnehmer an Alpe Adria Cup 2008: 1

Teilnehmer an ASVÖ TAL 2008 : 1,
wobei sogar ein Tagessieg erfolgen werden konnte.

Kurzer Ausblick auf 2009

Während die Aerotechnik weiterhin den Schwerpunkt auf die Anfängerschulung legen wird, wird in Pinkafeld der Schwerpunkt auf dem Streckenflug liegen. Es ist von zumindest 3-4 Silber- und Gold C-Aspiranten auszugehen, wobei auch Überlandeinweisungsflüge im Doppelsitzer geplant sind.

Es wird voraussichtlich ein Teilnehmer an der Staatsmeisterschaft in Mariazell mitfliegen, falls sich ein TAL anbietet, wird mindestens ein Vertreter des Burgenlandes teilnehmen.

Landessektionsleiter Segelflug
Florian Forcher



Sektionsleiter Stmk.
Klaus Ertl

Bericht des Landesverbandes Steiermark – Sektion Segelflug

Das Fundament des steirischen Segelfluges bilden die ca. 30 Vereine, diese starke Community stellt die Grundlage für viele, auch über den motorlosen Flugsport hinausgehende, Aktivitäten.

Insbesondere werden acht der elf steirischen Flugplätze von Vereinen erhalten – ohne Flugplatz kein Fliegen. Danke an all die Heilmännchen in Aigen, Fürstenfeld, Graz, Kapfenberg, Lanzen-Turnau, Mariazell, Niederöblarn, Timmersdorf, Trieben, Weiz-Unterfladnitz und Zeltweg.

Viele der Vereine betreiben eigene Flugschulen, veranstalten Wettbewerbe, stellen ihren (jungen) Mitgliedern Flugzeuge auch für Wettbewerbe zur Verfügung – all dies ermöglicht 581 steirischen Mitglieder des AeroClubs diesem wunderschönen Flugsport Segelflug mit hohem Suchtfaktor nachzugehen.

Im August des vergangenen Jahres wurde ich zum steirischen LSL „befördert“, habe diese Rolle von Michael Gaisbacher übernommen, der diese Aufgabe mit voller Begeisterung und Beständigkeit über Jahre getragen hat - keine leichte Nachfolge also.

Das Teamwork mit den LSL's der anderen Bundesländer und BSL Michael läuft wirklich super, uns ist 2008 auch nicht langweilig geworden.

Die Organisation von Wettbewerben in der Steiermark, Unterstützung von steirischen Teilnehmern bei Staatsmeisterschaften, EM's und internationalen Wettbewerben, die Präsenz unseres Sportes in Öffentlichkeit, Kooperationen mit Schulen, der lau-



fende Dialog mit Behörden und Politik, das offene Ohr für die Anliegen der Vereine und das unendliche Thema Finanzierung haben uns auch in diesem Jahr beschäftigt.

Segelflug ist eine wunderschöne Freizeitbeschäftigung, über die sportlichen Aspekte hinaus werden an uns auch Erwartungen als vollwertige Nutzer des Luftraumes gerichtet.

Die laufenden Veränderungen im rechtlichen Rahmen der Fliegerei stellen uns vor große Herausforderungen, auch im vergangenen Jahr ist hier viel Energie und Zeit in die Vertretung der Interessen unserer Mitglieder geflossen, 2008 mit Fokus auf die Stichworte Wartung+EASA, LVR, Luftraum, TMZ-Transponder, etc...

Gerti Gaisbacher, eine Säule des steirischen Landesverbandes und weit darüber hinaus, hat Ende 2007 viele ihrer über Jahrzehnte für alle Luftsportarten erfüllten Aufgaben abgegeben. Gerti ist nicht ersetzbar, wir tun aber unser bestes...

Als Beispiel für die vielen Aktivitäten:

Die Triebener, danke Wilfried Zimmermann + Team, haben für 2008 das Baby des Juniorenreferenten MIG adoptiert und die „7. Junioren Bundesmeisterschaften im Streckensegelflug“ ausgetragen.

Ähnlich wie beim Alpe Adria Cup war auch da das Wetter schwimmhaut-verdächtig. Der Wettergott hatte doch noch ein Einsehen, so konnten am letzten Tag, erstmalig in der Segelflugwettbewerbsgeschichte, erfolgreich zwei Durchgänge an einem Tag geflogen werden.

16 Teilnehmer haben die großartige Gastfreundschaft der LOGI's genossen, sich quer durch Österreich vernetzt. Das fliegerische Niveau war sehr hoch, die menschliche Reife beeindruckend, die Wettbewerbskonkurrenten haben ohne jede Zurückhaltung im Fluge Wetterinfos ausgetauscht.

Ewald Roithner hat im Juli mit Unterstützung der Aigner Mann- und Frauschaft, der Spinnig Hawks in LOXA die „Aigner Sommerpurzeltage 2008“ veranstaltet, ein niederschwelliger Eintritt in den Wettbewerbs-Kunstflug, der Bewerb wurde in den zwei Klassen Vollakro und Halbakro ausgetragen.

Das Blanix-Team hat sich 2008 mit Auftritten u.a. beim Hahnenkammrennen Kitzbühel, Fugplatzfesten in Feldkirchen, Seitenstetten, Wolfsberg, den Airshows Maribor und Tannkosh und dem Redbull-Flugtag auf der Donauinsel vor 50.000 Zusehern endgültig als fixe Größe bei Airshows etabliert.

Es ist eine Freude zu beobachten wie die Blanixe locker im Umfeld von Überschall-Jets bestehen und ihr Publikum emotional erreichen, eine großartige Öffentlichkeitsarbeit für den Segelflug.

Stellvertretend für viele sportliche Leistungen ist anzuführen:

Bei der dezentralen Meisterschaft SIS-AT 2008 hat Herbert Ziegerhofer vom KSV-Kapfenberg mit der ASW 19 einige große Dreiecke über Österreich und Nachbarländer gelegt, den 1. Platz in der Clubklasse erflogen.

Jan Jagiello vom SFG Kondor Zeltweg hat bei den Junioren den 1. Platz erreicht.

Werner Luidolt ist mit der LS 6 des HFSG Grimming Aigen der 2. Platz bei der „Größten Einzelleistung“ gelungen, 1101 Kilometer am 12. Mai.

Christian Trieb vom LFK Bruck/Mur hat mit der ASW 17 in der offenen Klasse den 3. Platz erreicht.

Bei zentralen internationalen Bewerben sieht es auch sehr gut aus:

“30th World Gliding Championships – Rieti / Italy” im Juli 2008, Mario Schupfer in der Weltklasse PW5 auf dem 2. Platz, Herbert Ziegerhofer 9. Platz.

“9th European Glider Championships - Radom / Poland” im August 2008, 10. Dietmar Poll, 11. Konrad Zeiler, 26. Ewald Roithner.

Auch ein Blick auf den derzeitigen Stand im Barron Hilton Cup (BHC) 2007/2008 läßt vermuten dass steirische Piloten sehr gut unterwegs waren – mehr dazu im Frühling 2009.

SeeYou 2009, liebe Grüße
Klaus Ertl



Sektionsleiter Vorarlberg
Sven Kolb

Bericht des Landesverbandes Vorarlberg – Sektion Segelflug

1. ALLGEMEINES

Das Segelfliegerjahr 2008 verlief unfallfrei. Ein Thermisch aktiver Frühling mit guten Streckenflugtagen und eine äußerst bescheidener Sommer prägten die fliegerische Leistung. Trotz des schwierigen Wetters wurden zahlreiche Fluglager, AusFLÜGE und sonstige Aktivitäten durchgeführt.

2. MITGLIEDER

2008 sind beim Landesverband Vorarlberg 159 Segelflieger beim Aeroclub gemeldet. Diese verteilen sich auf 4 Vereine (SFG-Bregenz, SFG-Hohenems, SFG-Dornbirn, SFG-Feldkirch). Die Tendenz ist zunehmend, das ist vor allem durch die Aufnahme des Schulbetriebes über den Dachverein HGSV dem alle Segelfluggruppen angehören zurückzuführen.

3. WETTBEWERBE

3.1 dezentrale Staatsmeisterschaft

Die spärlichen guten Flugtage reichten zusammen mit einer Föhnlage im September für ein außergewöhnlich gutes Ergebnis in der sis.at.

Landesmeisterschaft:

1. Hämmerle Heinz
2. Kolb Sven
3. Mungenast Peter

Allgemein & Standardklasse:

1. Hämmerle Heinz

Offene Klasse:

1. Kolb Sven

Seniorenklasse:

1. Hämmerle Heinz

Mannschaftswertung:

1. HGSV_1

Größte Einzelleistung:

1. Amann Werner 1424,93 km
3. Hämmerle Heinz 1172,06 km

Besonders Hervorzuheben ist sicher der Flug von Werner Amann über 1424,93 km im reinen Hangwind. Eine bisher unerreichte Weite von Hohenems aus.

3.2 zentrale Wettbewerbe

Werner Amann und Sven Kolb haben bei der WM in Lüsse teilgenommen und landeten bei dem von schwierigem Wetter geprägten Wettbewerb im Mittelfeld.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF Delegierten Horst Baumann

Im heurigen Jahr konnten sieben Segelfliegerleistungsabzeichen Silber C, drei Gold C mit Zielflugdiamanten, zwei 1000 km Diplome, ein 750 km Diplom, ein Ziel-Rückflug Rekord über 1.043,82 km und ein Dreieck Rekord 1.084,4 km anerkannt werden.

Die Einreichung erfolgte größtenteils online unter www.horst-baumann.at. Die erforderlichen schriftlichen, Flugbestätigungen wurden per Post an den ÖAEC, Sektion Segelflug gesandt.

Es gab keinerlei Probleme bei der Dokumentation der Flüge. Die Zusammenarbeit mit den Piloten - Sportzeugen – ONF war sehr gut.

Nr. und Art des Leistungsabzeichens	Name	Diamanten	Bld.	Anmerkung
979 Gold C	Reinsperger Christoph	ZF	NÖ	
980 Gold C	Klopf Michael	ZF	NÖ	
982 Gold C	Strobl Josef	ZF	Sbg	
2940 Silber C	Kaufmann Otmar		NÖ	
2941 Silber C	Moser Fürst Gerald		NÖ	
2942 Silber C	Schlifelner Harry		W	
2943 Silber C	Mayer Robert		W	
2944 Silber C	Promitzer Thomas		Stmk	
2945 Silber C	Kurzmeier Michael			kein Mitg.
2946 Silber C	Koepfner Reinhard		NÖ	
1000 km Diplom	Name	Diamanten	Bld.	Anmerkung
	Dr. Herbert Pirker		W	
	D.I. Bernhard Hödl		W	
	Werner Luidolt		ST	
750 km Diplom	Name	Diamanten	Bld.	Anmerkung
	Rudi Schlesinger		OÖ	

Rekorde	Name	Diamanten	Bld.	Anmerkung
	D.I. Bernhard Hödl	3.1.4g *	W	
	Werner Luidolt	3.1.4h **	ST	

* 3.1.4g = Distanz, Zielflug mit Rückkehr (ein angemeldeter Wendepunkt)

** 3.1.4h = Distanz Dreieck (Zwei oder drei angemeldete Wendepunkte)



Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile XXIX -Kongress in Lüsse, 6.-13. 8. 2008

Die besten Segelflieger der Welt kämpfen um Minuten oder gar nur um Sekunden, die Leistungsdichte wird immer größer. Ähnlich ergeht es den Theoretikern mit den Erkenntnissen in der Forschung. Die Wissenschaft ist wie ein großer Trichter: man schüttet oben sehr viel hinein, während unten meist nur wenig herausröpfelt. Dieses Destillat ist aber der stete Fortschritt, der immer mehr in kleinen mühsamen und nur mehr selten in größeren sensationellen Schritten erfolgt.

Das bestätigte auch der 29. OSTIV Kongress, der parallel zur Weltmeisterschaft am Flugplatz in Lüsse abgehalten wurde. Wissenschaftler leben manchmal in einer eigenen Welt und ihre Ausdrucksweise ist für den Normalverbraucher nicht immer verständlich. Mit diesem Bericht möchte ich die Brücke bauen, zwischen den Erkenntnissen der Theoretiker und den Piloten, die aus diesem Wissen profitieren wollen. In meiner subjektiven Betrachtung filtere ich weg, was meiner Meinung nach noch zu weit entfernt ist für eine praktische Anwendung und betone was mir interessant oder viel versprechend für die zukünftige Segelflugentwicklung erscheint.

Bereits im Eröffnungsvortrag von Prof. Jürgen Torbeck von der TU-Berlin mit dem Thema: „Welchen Einfluss hatte die Segelflugzeugentwicklung auf die gesamte Luftfahrt?“ wurde die richtige Stimmung erzeugt. Beispiele wie die Entwicklung der Composite-Werkstoffe, der Laminarprofile oder der Winglets sind Zeugen für die Bedeutung des Segelfluges in der Geschichte der Fliegerei.

Die Aktivitäten der OSTIV umfassen aber neben der technischen Entwicklung, der Anwendung neuer Technologien und der Aerodynamik alle für die Ent-



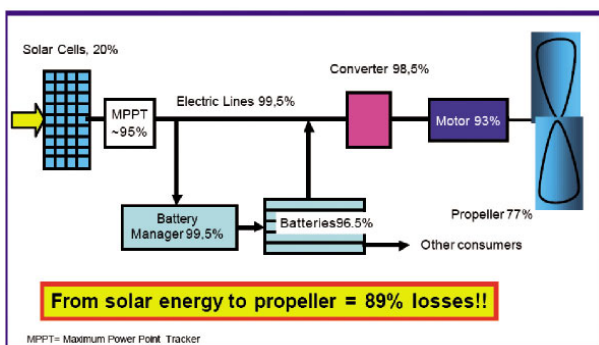
Unter den interessierten Zuhörern sitzen auch der OSTIV-Präsident, links von Bildmitte, hinter ihm der OSTIV-Diplom Preisträger 2008 Beda Sigrist, rechts unten im Bild Christoph Kensche, der Vizepräsident der OSTIV

wicklung des Segelfluges relevanten Bereiche, so auch Themen der Flugpraxis, der Sicherheit und der Meteorologie.

Technik

Viele Pionierleistungen, die die Welt aufhorchen lassen, sind in der Fliegerei kaum mehr zu erwarten. Das meiste ist schon getan. Und trotzdem hat Bertrand Piccard, bekannt durch seine erste Weltumrundung mit einem Ballon, wieder eine neue Vision. Diesmal will er die Welt mit einem Solarflugzeug umrunden, angetrieben nur durch Sonnenenergie.

Nur 35 Jahre nachdem die ersten solarbetriebenen Modellflugzeuge gestartet sind, startet er jetzt dieses ehrgeizige Projekt. Es ist eine technische Herausforderung höchsten Grades. Von der Einstrahlungsenergie der Sonne, die in niedrigen Breiten etwa 1000W/m² beträgt, bleiben am Ende des gesamten Systems: Solarzellen – Speichern – Motor und Propeller gerade noch 12PS für den Antrieb übrig, gerade mal soviel wie die Wright Brüder zu Beginn ihrer ersten Luftsprünge hatten.



Übersicht über die Energieverluste von den Solarzellen bis zum Propeller

Diese Rechnung stimmt aber nur, wenn die heute verfügbaren besten Materialien verwendet werden. In einer Machbarkeitsstudie präsentiert Hannes Ross die Eckdaten: bei über 60m Spannweite, einer superleichten Struktur von 8kg/m² Flächenbelastung und einem Batteriebedarf von 450kg kann gerade noch ein leichter Pilot getragen werden. Einer der größten Unsicherheitsfaktoren ist der Nachtflug, der mit einem Prototyp 2009 getestet werden soll. Das optimierte Flugprofil sieht tagsüber einen Steigflug bis etwa 8km vor, bei dem gleichzeitig die Batterien aufgeladen werden.

In der Nacht wird bis in niedrige Höhen abgeglitten und sowohl die potentielle Energie der Höhe als auch die gepufferte elektrische Energie genutzt. Wird die gespeicherte Energie reichen? Sind die Testergebnisse positiv, dann wird die „Solar-Impulse“ gebaut. Für 2010 plant das Entwicklungsteam die Atlantiküberquerung und ein Jahr später die Umrundung des Globus. in 6 Etappen. Hierbei stößt man an die Grenzen der menschlichen Leistungsfähigkeit. Da die Reisegeschwindigkeit nur etwa 70 km/h beträgt sind Zwischenstopps für Ruhepausen unerlässlich. Mit Spannung können wir unter www.solarimpulse.com die Entwicklungsschritte mitverfolgen und hoffen, dass diese zeitgemäße und umweltbewusste Vision von Erfolg gekrönt wird.

Im übrigen Bereich der Segelflugzeugentwicklung gibt es keine so großen Entwicklungsschritte mit komplett neuen Entwürfen. Vielmehr wird auf Detailentwicklungen Wert gelegt. Dick Butler arbeitet derzeit an seiner Concordia, einem 28m Flugzeug in der Offenen Klasse, nach dem Design von J.Dillinger, G.Waibel und L.Boermans. Besonderen Wert wurde hier auf den Rumpf-Flügelübergang und einer extrem variablen Flächenbelastung von 39-62kg/m² gelegt. Bei einer Streckung von 1:57 soll das Gleiten bei 1:70 liegen.

Flugzeuge dieser Größe sind aber nicht nur am Boden unhandlich, sondern auch in der Luft benötigt man durch die große Durchbiegung der Flügel schon ganz schöne Kräfte z.B. zum Ausfahren der Bremsen. Deswegen denkt A.Gäb bereits über eine Servo-Unterstützung nach. Im Experiment zeigte sich, dass solche Servos hilfreich sind, der mögliche Ausfall dieser Systeme stellt jedoch eine Gefahrenquelle dar.



Das Thema „Rumpf-Flügelübergang“ erlebte in einigen Vorträgen eine Renaissance. Offensichtlich ist hier doch noch etwas herauszuholen, wie Tests und die neueren Ergebnisse mittels CFD (Computational Fluid Dynamics) zeigen.

Aber auch ganz neue Ideen beleben die Szene der Aerodynamik. Jeder kennt den unerwünschten Gier-effekt beim Einkurven. Ich drehe nach links ein, das Querruder rechts bekommt durch den höheren Auftrieb mehr Widerstand und bleibt dadurch etwas zurück. Die vorauseilende, kurveninnere Fläche hingegen eilt vor und bekommt einen höheren Staudruck. Wenn ich jetzt diesen erhöhten Staudruck durch ein Verbindungsrohr auf die andere Flächenspitze leite und dort ausblase, reduziere ich das Giermoment. Etwa 8cm Rohrdurchmesser sind für eine vollständige Kompensation notwendig und eine erwünschte Überkompensation wäre mit der Nutzung des gesamten Flächenquerschnittes zur Ausgleichsströmung denkbar. Bis zur Realisierung dieses intelligenten Ausblässystem ist aber noch ein weiter Weg.

Warum haben viele Piloten den Eindruck, dass gewisse Flugzeuge in der Thermik besser steigen als andere? Loek Boermans zeigt in seinem Vortrag, dass einige, meist ältere Profile, bei hohen Anstellwinkeln eine kleine Delle im Polardiagramm knapp vor dem Maximum des Auftriebes haben. In unruhiger Thermik wurden kurzzeitige Böen mit +/- 0,5m/s Vertikalgeschwindigkeit gemessen, die dem Aufwind überlagert sind. Wenn wir mit so einem Profil mit sehr hohem Anstellwinkel, also langsam in unruhiger Thermik kreisen, kommen die Tragflächen oder zumindest Teilbereiche der Fläche in den kritischen Dellenbereich und während der Widerstand deutlich zunimmt, wird der Auftriebsbeiwert kleiner, sprich: Das erzielbare Steigen schwächer. Neuere Profile, die in diesem Bereich unempfindlicher gegenüber Anstellwinkeländerungen sind, sollten bei turbulenter Thermik eine wesentliche Verbesserung der Leistung bieten.

Apropos Leistungsverbesserung. Was gibt es neues bei den Winglets? Nach Aussage des „Winglet-Papstes“ Mark Maughmer sind diese für Segelflugzeuge schon sehr ausgereift. Nicht jedoch für Hängegleiter. Auf der Universität Neapel wurde ein Winglet mit 5 „Fingern“, nach dem Vorbild des Kondor getestet. Bei langsamen, vogelähnlichen Geschwindigkeiten ergab das eine beachtliche Leistungsverbesserung von bis zu 10%. Offensichtlich gibt es hier für Hängegleiter noch ein großes Entwicklungspotential.

Um bei aerodynamischen Details zu bleiben: Mückenputzer. Die ersten Patente sind abgelaufen und die Kopien erobern den Markt. Das fordert naturgemäß die Erfinder heraus, die Entwicklung wieder voranzutreiben. So wurde von Pirker & Storka das neue Mückenputzersystem „Flexi“ vorgestellt. Dieses lässt sich durch einen cleveren Verstellmechanismus jetzt an jedes Profil optimal anpassen. Mit einem neuen Herstellungsverfahren wurde gleichzeitig auch das aerodynamische Design und die Putztechnik verbessert.

Ein ganz anderes Thema betrifft die Lebensdauer von Segelflugzeugen. Die magische 12000 Stunden Grenze ist, oder wird bald, von einigen Segelflugzeugen erreicht. Neben der normalen visuellen Inspektion bemüht man sich durch clevere Sensoren analog der Röntgentechnik, die Struktur auf Schäden zu prüfen. Ziel ist es, die Lebensdauer generell zu erhöhen. Christoph Kensch hat ja schon vor Jahren herausgefunden, dass unsere GFK Flugzeuge sicher 50.000 Stunden leben, also 500 Jahre, wenn man jährlich 100 Stunden unfallfrei fliegt. Und wie schaut es mit der Ermüdung nach einer Reparatur aus? Tests nach Reparaturen zeigen keine Verschlechterung der Ermüdung, nur ein Nachlassen der Steifigkeit. Diese Ergebnisse will man zur Bestimmung der genaueren Lebensdauer von Kunststoffflugzeugen nützen.

Sicherheit

Eine spezielle Arbeitsgruppe der OSTIV beschäftigt sich mit der Ausarbeitung von Bauvorschriften für Sicherheitscockpits. Die derzeitigen Regeln, wie z.B. die für die Gurtbefestigung, sind unzureichend und entsprechen nicht den neuesten Erkenntnissen. Dazu werden einerseits verunfallte Flugzeugwracks analysiert, andererseits versucht man durch Crash Tests mit Dummies den Grad von Verletzungen zu minimieren.

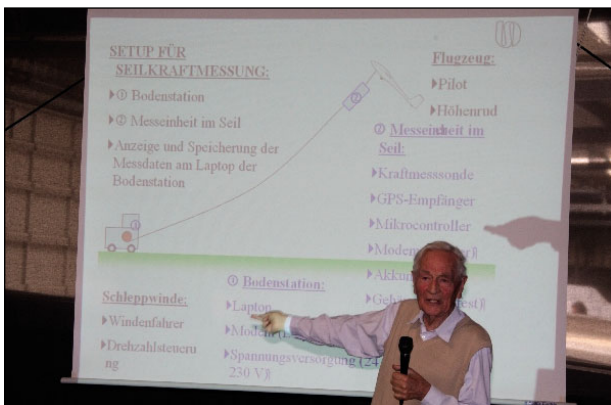
Eine völlig andere Idee der Energiereduzierung stammt von Prof. Dal Monti und wurde stellvertretend von Dr. Jürgen Knüppel präsentiert. Er schlägt eine schräge Sollbruchstelle quer durch den gesamten Rumpf, unmittelbar hinter dem Cockpit vor. So soll beim Aufprall das Cockpit samt Pilot vom übrigen Flugzeug getrennt werden. Damit wird die Masse, die zu absorbieren ist, wesentlich geringer. Die Filmaufnahmen mit einem derartigen Modellflugzeug zeigen sehr deutlich, dass das Cockpit, welches sich beim Aufprall auf dem Boden vom übrigen Flugzeug

löst, tatsächlich weit weniger zerstört wird. Ob das ein alternativer Weg zur Erhöhung der Crashesicherheit wird?

Zum Thema Rettungssystem stellte Frank Thurecht das mit einer Rakete betriebene System SOLTEIRA vor. Auf einfachen Knopfdruck erfolgt vollautomatisch die gesamte Abfolge: Haube abwerfen – Herausziehen des Piloten - Öffnen des Fallschirmes. Das kommt einem Schleudersitz eines Militärjets schon sehr nahe. Bevor dieses System jedoch praxistauglich und zugelassen wird, sind noch viele Tests erforderlich.

Damit es aber gar nicht erst zu einem Unfall kommt, wird neben der passiven Sicherheit der Konstruktionen, auch die aktive Sicherheit thematisiert.

Ein Risikofaktor ist der Windenstart, bei dem in den verschiedenen Flugphasen einige Gefahrenmomente lauern.



Hier kurz zusammengefasst einige Hinweise, die zu einem sicheren und möglichst hohen Windenstart führen:

• Startphase

Durch die Anfangsbeschleunigung kommt es zu einer Aufbäumtendenz - daher Knüppel nach vorne drücken. Besonders zu beachten ist das bei Pendel-Höhenrudern, die weniger effektiv sind.

• Übergang von Start zu Steigphase:

Wichtig ist, dass das Höhenruder langsam gezogen wird, damit der Übergang zur Steigphase weich wird. Die Gefahr besteht, dass hier der Übergang zu rasch, also mit zu kleinem Radius geflogen wird. Die Geschwindigkeit sollte etwa 1,6 Vmin. betragen.

• Steigphase

Bis zu einem Steigwinkel von etwa 45 Grad in der steilsten Phase ziehen. Durch die hohe g-Belastung besteht hier die höchste Seilrissgefahr und die Gefahr von „high speed stall“. Ab der Mitte des Steigfluges soll der Knüppel nachgelassen und wieder langsam nach vorne bewegt werden, so dass das Ausklinken in Normalfluglage eher automatisch passiert. Die größte Höhe wird erreicht, wenn eine Steigkurve mit großem Radius geflogen wird.

Dr. Richard Eppler schlägt zu diesem Thema ein Seilkraft-Messgerät als Beitrag zu einer höheren Sicherheit vor. Damit hätte der Windenfahrer eine eindeutige Information und könnte so sicher unter der Betriebsgrenze (Sollbruchstelle) bleiben. Der Höhengewinn wäre damit ebenfalls optimierbar. Darüber hinaus ließe sich die Verantwortlichkeit eindeutig und klar zwischen Windenfahrer und Pilot klar definieren.

Der Pilot kontrolliert die Fahrt mit dem Höhenruder, so wie in jeder anderen Flugphase und der Windenfahrer kontrolliert die Seilkraft innerhalb der Betriebsgrenze und nicht die Geschwindigkeit, wie vielerorts angenommen wird.

„Wie wohl oder unwohl fühlst du dich in deinem Flugzeug?“ Diese, indirekt auch sicherheitsrelevante Frage, wurde Piloten in England gestellt. Die Qualität der Schnittstelle Pilot-Flugzeug konnte bei dieser Umfrage mit Noten von 0 (wäre nicht mehr möglich weiterzufliegen) bis 5 (total zufrieden) beurteilt werden. Das Ergebnis war ernüchternd. Kein einziger Pilot war völlig zufrieden, die Ergebnisse schwankten zwischen Noten von 0,62 bis 3,8, wobei die Beschwerden mit der Flugzeit linear zunahmen.

Als wesentliche Gründe für ein Unbehagen wurden genannt:

• Cockpitgröße zu klein.

Es ist ja statistisch erwiesen, dass die Körpergröße allgemein zunimmt, nicht nur im Durchmesser bzw. Umfang, sondern auch in der Länge, diese mit etwa 1cm pro Dekade. Nun, seitens der Hersteller wird das kaum berücksichtigt, im Gegenteil: Um die letzte Leistung herauszuquetschen werden die Cockpits eher kleiner und dementsprechend muss sich der Piloten immer mehr hineinquetschen. Ob Qualität wirklich von quälen kommt?

• Zu viele Instrumente

reduzieren den Platz für die Beine. Vor allem große Piloten spüren das an den Schienbeinen, wenn sie am Instrumentenbrett anstoßen.

- **Keine vertikale Pedalverstellung**

oft gibt es nur ein fixes horizontales Rohr, obwohl doch die Fußgrößen sehr verschieden sind. Wenn der Fuß nicht ordentlich unterstützt wird überträgt sich das auf die Beine, die Knie, die Schenkel bis hin zu den Lenden. Das erklärt warum große Piloten öfter Schmerzen in den Füßen haben, während kleine Piloten eher über Knieschmerzen klagen.

- **weitere Minuspunkte**

waren die Knüppelposition, der Fallschirm, der Cockpitlärm, die Lüftung und die Kopfstütze, wobei sich die Liste weiter fortsetzen ließe.

Die Hersteller sind gefragt, denn sicher ist, dass Mangel an Komfort auf jeden Fall die Flugleistungen verschlechtert und vielleicht bei dem einen oder anderen Unfall sogar ein Glied in der Unfallkaskade ist.

Die Praxis zeigt, dass erfolgreiche Piloten dem Komfort in ihren Flugzeugen große Bedeutung beimessen, der Wohlfühlfaktor ist ihnen wichtig. Energieabsorbierender Schaumstoff ist da schon selbstverständlich. Trägt er doch neben der Sicherheit viel zum Sitzkomfort bei. Tests ergeben, die beste Lösung für Komfort und Sicherheit besteht aus einer Kombination von einem härteren (Dynafoam) und darüber weicherem ebenfalls Energie absorbierendem Material (CONFORfoam CF45oder CF47).

Meteorologie

Lassen sich aus den unzähligen Loggerdaten von Flügen statistische Aussagen für die Meteorologie und die Pilotentaktik machen? Christoph Maul hat die Datenaufzeichnungen von einigen hochkarätigen Wettbewerben aus dem Vorjahr statistisch ausgewertet. Eines zeigt sich sehr deutlich: Die besser platzierten Piloten steigen besser und fliegen im Durchschnitt höher als die schlechter platzierten Piloten. Das Höhenband, das genutzt wurde, lag bei diesen Wettbewerben (JuniorenWM Rieti, EM Issoudun, Lillenthal Glide Lüsse) zwischen 53% und 85% der maximal verfügbaren Thermikhöhe. Interessant, dass die Aufwindstärken im Wesentlichen unabhängig von der Flughöhe und der geografischen Position sind. Damit kommt die Theorie etwas ins Wanken. Hier ist man der Meinung, dass die Stärke der Thermik sehr wohl mit der Höhe variiert. So liest man im Buch von Tom Bradbury, Meteorology and Flight, Seite 54, dass



das Maximale Steigen so zwischen 50% und 80% der Konvektionshöhe liegt.

Eine echte Sensation lieferte der Vortrag „Elektrischer Sensor zur Thermiksuche von Nilton Renno, USA, der auch bei der Entwicklung der letzten Marssonde mitgearbeitet hat.

Die Frage geistert ja schon lange in vielen Köpfen herum: Kann die Thermik „sichtbar“ gemacht werden? Die Antwort lautet erstmalig: Ja, es ist sehr wahrscheinlich. Und zwar mit einem speziellen Sensor, der das elektrische Feld misst. Bei Schönwetter hat die Erde ein Feld von 100-300V/m. Entsteht Thermik, so werden die Ladungen nach oben transportiert und es kommt zu Änderungen im elektrischen Feld. Diese können mit einem sehr sensiblen Sensor (10V/m) gemessen werden. Der Sensor besteht aus einem zweigeteilten Rundstab, bei dem die eine Hälfte rotieren kann. Mit diesem lässt sich eine horizontale Fläche bis etwa 1km Entfernung abtasten. Montiert man senkrecht dazu einen zweiten Sensor, so ist theoretisch auch das dreidimensionale Feld berechenbar. Einige Versuche wurden bereits mit einem Discus 2a als Messträger absolviert. Der erste Schritt ist gemacht, der Weg zur praktischen Anwendung ist jedoch noch ein weiter.

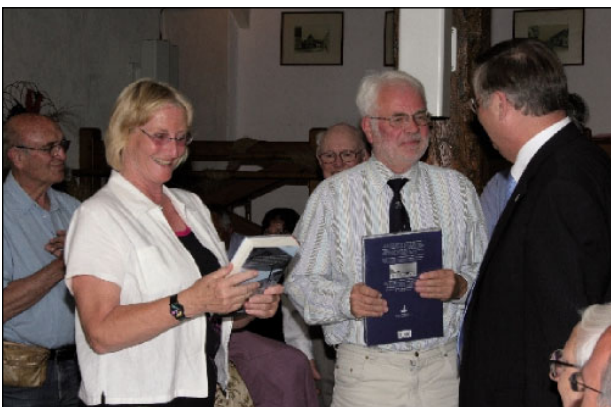
Interessieren uns die Wirbelschleppen von Verkehrsflugzeugen, die auf Reiseflughöhe fliegen? Normalerweise natürlich nicht. Aber Roland Stuff, der sich eingehend mit der Theorie von Wirbeln beschäftigt, hat ein Beispiel durchgerechnet. Bei bestimmten atmosphärischen Bedingungen könnte so ein Randwirbel einer B747 schon einmal bis in unsere Flughöhen herabsinken. Zwar nur mit sehr geringer Wahrscheinlichkeit, aber nicht unmöglich und dann sicher unerwartet.



Viele Segelflieger nutzen bereits die Thermikvorhersagen „Toptherm“ oder „TopTask“ für die meteorologische Streckenplanung. Olivier Liechi hat diese Vorhersagemodelle weiterentwickelt und dynamische Energiepotentiale (Hangwind, Welle) eingebaut. Durch Berücksichtigung des Windes können so die „Potentiellen Flugdistanzen“ korrigiert werden und ermöglichen damit eine wesentlich präzisere Flugplanung. Vergleiche mit tatsächlichen Langstreckenflügen bei gemischten Aufwinden zeigen deutlich die Verbesserung.

Für Wettbewerbe gibt es dann noch das Modul „TopTask Competition“. Mit diesem lässt sich für eine bestimmte Wettbewerbsaufgabe nicht nur die Machbarkeit der Aufgabe, sondern auch die optimale Abflugzeit berechnen. Prof. Edward Hindman, USA, verknüpfte dieses Tool mit einem amerikanischen Wetter-Vorhersagemodell und macht damit den ersten Schritt zu einem Self-briefing System in den USA, ganz nach dem Vorbild des bereits in weiten Teilen Europas verwendeten PC-Met Angebotes.

Faszinierend, wie Jörg Dumann demonstriert, was nur eine einzige Welle an Erkenntnissen vermitteln kann. Er referiert über die Harzwelle im deutschen Mittelgebirge. Jede kleine Chance wird hier für einen Wellenflug genutzt. So werden, durch ein eigenes Vorhersage-Alarmsystem, die Piloten für potentielle Wellenchancen wachgerüttelt. Bei den Flügen werden neben den normalen Positionsdaten auch meteorologische Daten aufgezeichnet, mit einem speziell dafür von einem Radioamateur entwickelten Datenlogger. Schließlich werden die Flugberichte, welche die Loggerdaten ergänzen, in einem Forum ausgetauscht. So wird mit vielen Detailanalysen das Puzzle für das Über- und Umströmungsbild eines isolierten Berges Stück für Stück vervollständigt. (Näheres unter www.mittelgebirgswelle.de/frameset.htm)



Wie der 1424km Flug von Werner Amann am 6.9.08 in den Alpen zeigt, erlebt der Hangflug eine Renaissance par excellence. Über dieses aktuelle Thema hat sich Beda Sigrist Gedanken gemacht. Nachdem er für seine Arbeit über die „HotSpots“ der Thermik in den Alpen das Ostiv-Diplom 2008 erhalten hat, baut er jetzt auf diese Erfahrungen auf und berechnet die besten Hangaufwindstellen. Die Basis liefert ein hoch aufgelöstes Geländemodell. Für den meteorologischen Input werden derzeit verschiedene Windfelder vorgegeben. Die Übereinstimmung mit den Erfahrungen von Hangwindexperten und der Vergleich mit Loggerdaten von Hangwindflügen sind erstaunlich. Das Ziel ist schließlich die Verknüpfung mit vorhergesagten Windfeldern um damit sehr präzise Hangwindprognosen zu erstellen.

(<http://www.aerodrome-gruyere.ch/windmap/>)

Das war der letzte von insgesamt über 40 Vorträgen. Experten aus aller Welt haben sich in Lüsse getroffen, um ihr Wissen zu präsentieren, ihre Ideen auszutauschen und durch Diskussionen neue Gedankenimpulse zu bekommen. Erfreulicher Weise waren diesmal auch viele Studenten von den Akafliegs dabei, die in der Segelflugzeugentwicklung eine bedeutende Rolle spielen und immer wieder herzerfrischende Ideen einbringen.

Der Präsident Loek Boermans bedankt sich bei Helga und Carsten Lindemann für die vorbildliche Organisation des Kongresses

Der Ostiv Congress wird traditionsgemäß mit einem gemeinsamen Dinner beendet. Hier hat jeder Gast nochmals die Gelegenheit für einige Abschiedsworte. Unisono spürte jeder das Gefühl zu einer großen Familie zu gehören, einer Familie, wo freier Wissensaustausch auf dem Gebiet der Segelflugentwicklung das oberste Ziel ist. Mit diesem Kongress wurde dieser Wert gelebt.

Mehr über die Aktivitäten, Mitgliedschaft und Veröffentlichungen der OSTIV sind zu finden auf <http://www.ostiv.fai.org/>

Hermann Trimmel

25. September 2008



Internationale Vertretungen:

FAI IGC

Peter Platzer ist unser Vertreter in der IGC. Er genießt dort einen sehr guten Ruf und seine Inputs werden sehr geschätzt. Aus diesem Grund wurde er zum Vizepräsidenten der Gliding Commission gewählt. Die IGC hat einen Präsidenten (Bob Henderson) eine 1. Vizepräsidenten und 5 Vizepräsidenten. Diese bilden das IGC Büro, das über weltweite Wettbewerbsregeln und Meisterschaftsvergaben befindet, bevor diese im Plenum zur Abstimmung gelangen.

Peter hat uns vertreten:

März IGC Kongress in Rom
Oktober IGC Büromeeting auf der Wasserkuppe

European Gliding Union

In der EGU vertritt uns Michael Gaisbacher. Diese Körperschaft kümmert sich grundsätzlich um das Lobbying für den Segelflug im gesamteuropäischen Kontext. Viele Fragen werden hier unter den Nationen durch segelflugkundige Vertreter abgeglichen und als Vorschläge oder Antworten auf Gesetzesentwürfe bei Körperschaften wie der EASA oder zuständigen EU-Kommissionen eingebracht.

Der Jahreskongress fand heuer von 22. Bis 24. 2 in Florenz statt. Der 2009 Kongress wird im Februar in Finnland abgehalten.

Training Nationalmannschaft

Flugtraining für die Segelflug-Nationalmannschaft Szeged, 5. – 11. April 2008

Vorbemerkung

Nach dem erstmals 2007 in St.Auban durchgeführten Training für die Österreichische Nationalmannschaft im Segelflug wurde heuer zum zweiten Mal dieses praktische Training abgehalten.

Der Trainingsort Szeged wurde aus 2 Motiven ausgewählt:

Zum Ersten findet dort 2010 die Weltmeisterschaft für die Offene, 18m und 15m-Klasse statt und zum Zweiten sind in der ungarischen Tiefebene ideale Flachland -Trainingsbedingungen gegeben, die zugleich für die heuer bevor stehende WM in Lüsse von Nutzen sein sollen. Um einen möglichst hohen Trainingseffekt zu erzielen, haben die Teilnehmer beim mentalen Training in Schlierbach, Ende Feber, ihre Trainingsziele definiert.

Entsprechend den gegebenen meteorologischen Rahmenbedingungen war dies der rote Faden für die praktische Umsetzung.

Teilnehmer

Standard-Klasse:

Thomas Hynek, Josef Kammerhofer, Alexander Koppler

15-Klasse:

Wolfgang Hartl, Reinhard Haggenmüller, Edi Supersperger, Heimo Demmerer

18m-Klasse:

Wolfgang Janowitsch, Werner Amann, Harald Kopecek, Andreas Sandhöfner

Helfer:

Gerlinde Sandhöfner, Silvia Hynek, Julia Kammerhofer, Christian Stelzmüller und Harry Eisterlehner
Teamleitung: Hermann Trimmel und Kurt Graf



Da nicht alle Plätze von der Nationalmannschaft genutzt wurden, konnten weitere Interessierte teilnehmen. Von der Junioren-NM nahm kein Pilot teil.

Die gegenseitige Unterstützung bei Auf/Abrüsten der Flugzeuge sowie bei den Rückholungen war vorbildhaft. Es hat sich jedoch gezeigt, dass nur 5 Helfer für 11 Flugzeuge (2 davon mit Motor) im Grenzfall nicht ausreichen.

Sonntag 6.4. 1. Trainingstag

Meteo: Nach nächtlichem Regen am Morgen bedeckter Himmel. Die Bewölkung lockerte nur sehr zögernd auf und beim Wetter-Checkflug lag die Basis noch bei 600m, die Steigwerte erreichten kaum 0,5m/s. Erst am Nachmittag besserten sich die Bedingungen und so konnte der Start freigegeben werden: Auf der Flugstrecke nach Westen besserten sich die Bedingungen rasch, Steigwerte bis 1,5 m/s und Basis max. bis 1400m.

Aufgabe: 120km flaches Dreieck nach SW, Start 1400 loc, max Abflughöhe 800m, Regattastart für jede Klasse Standard, 15m und als letzte 18m-Klasse, kein Wasser

Tagesziele:

- Aufholjagd zum Aufwärmen
- Funksprechverkehr: Wolfgang Janowitsch berichtet vom Training der Engländer und schlägt vor: exakte Faktenangaben, keine Meinungen und Gefühlsregungen

Ergebnis: Die Aufgabe wurde von allen erfüllt, es gab jedoch 2 Außenlandungen bei einem Versuch die Aufgabe 2x zu erfüllen (Übermotivation).

Montag 7.4. 2. Trainingstag

Meteo: extrem starker SW-Wind 40-50 km/h, Basisanstieg von anfangs um 1000m bis auf 2000m.

Aufgabe: Jojo nach ENE 190km, mit zweitem Wendepunkt knapp westlich von Szeged.

Tagesziele:

- Taktik für Mitwindwende (mit 2.Chance durch Jojo)
- Gegenwindwende
- Endanflug gegen den Wind

Ergebnis: keiner erreicht den 3. Wendepunkt, da bei der Gegenwindwende am 2. Wendepunkt genau eine Abschirmung mit Schauern durchzieht. Da die

se Gegenwindwende 4km westlich des Platzes liegt (geringes Außenlanderisiko) fliegen alle tief herunter und kommen nicht wieder weg, nur Heimo fliegt höher und kommt beim 2. Durchgang am weitesten nach Osten.

Ergebnis: guter Lerneffekt insbesondere bei Wenden unter Windeinfluss.

Der Funksprechverkehr wurde auf Tonband aufgezeichnet.

Dienstag 8.4. 3. Trainingstag

Meteo: Sehr schwache Blauthermik mit geringen Operationshöhen; Durchzug von Cirrusfeldern

Aufgabe: Jojo 90km, 2x nach ENE; Abflug: max 700m, 15min nach letztem Start der Klasse, Regattastart, Wasserballast: gleiche Flächenbelastung

Tagesziele:

- Flugtraining in geringen Höhen
- Relativ hohe Flächenbelastung (43kg/m²) bei schwachen Steigwerten

Ergebnis: gemeinsamer Abflug funktioniert trotz marginaler Aufwinde gut. Auf Grund der geringen Operationshöhen, meist unter 500m, und der geringen Aufwinde erfüllt keiner die gestellte Aufgabe (Mission impossible). 3Piloten landen auf einem kleinen Privatflugplatz in der Nähe der ersten Wende, 2 kommen mit Motorhilfe nach Hause. Nachdem in der Standardklasse Josef und Alex im Feld landen kehrt Thomas nach Hause zurück. Das übrige Feld sitzt bald nach der Umrundung des 20km entfernten Wendepunktes

Ergebnis: An diesem Tag wurden die Grenzen des Möglichen ausgelotet. (Allgemeiner Pilotenkommentar: „allein wäre ich da nie auf Strecke gegangen“). Voll motiviert und konzentriert wird jede kleinste Aufwind-Chance genutzt und konsequent das Wasser erst im letzten Moment vor der Landung abgesehen.

Trainingsziel voll erreicht, jedoch bleibt keine Energie mehr für Nachbesprechung. Die Flüge waren kurz, aber anstrengend.

Mittwoch 9.4. 4. Trainingstag

Meteo: Eine Okklusion mit kompakter Abschirmung liegt über uns. Die Radiosonde von Szeged zeigt hohe Feuchte. Der Vorhersage -Temp jedoch gibt etwas Hoffnung auf Abtrocknung und geringe Durchmischung am Nachmittag. Ob die Abschirmung nach Osten abzieht?



Um das vorerst schlechte Wetter zu nützen analysieren wir den 3. Tag mit Hilfe von SeeYou. Daraus entwickeln sich spannende Diskussionen z.B über das Thema „Fremdbestimmt oder Selbstbestimmt?“.

Tagesaufgabe: Trotz der noch schlechten Wetteroptik draußen schreiben wir eine kleine Tagesaufgabe nach W aus; der Start ist für 13loc geplant.

Das Wetter bessert sich gegen Mittag und beim Checkflug steige ich schon gut bis auf 1000m. Von W her wird es auch schon heller. Nach Freigabe des Starts bessern sich die Bedingungen zusehends, maximale Steigwerte bis 2m/s und die Basis steigt auf 1200m, vereinzelt sogar bis 1400m. Rasch nimmt jedoch die Quellwolkenentwicklung zu, mit einer bedrohlichen Überentwicklung knapp westlich des Platzes. Glücklicherweise zieht aber die Okklusion nach Osten und bringt uns für den Rest des Tages an der Rückseite gutsichtige Luft mit knackiger Thermik.

Tagesziele:

Die Piloten entscheiden sich für verschiedene Ziele in den einzelnen Klassen.

- 15m-Klasse: Edi und Heimo wollen als WM-Team gemeinsam fliegen, die anderen zum Vergleich als Einzelgänger
- 18m-Klasse: Gleichzeitiges Abfliegen und jeder versucht den heutigen „Grand-Prix“ zu gewinnen
- Standardklasse: will als Letzte starten und das Feld im Team von hinten aufrollen.

Ergebnis: die rasch wechselnden meteorologischen Rahmenbedingungen, die unterschiedlichen Entscheidungsstrategien und die daraus resultierenden Ergebnisse liefern viel Diskussionsstoff.

Donnerstag 10.4.

5.Trainingstag

Meteo: Die Okklusion ist zurückgependelt und wir liegen genau an der Grenze der feuchten Luft im Osten und der guten thermischen Luft im W. Werden wir fliegen?

Briefing: Draußen ist es noch bedeckt. Dies nützen wir für ein Debriefing des spannenden Vortages.

Gegen Mittag bessert sich die Wetteroptik.

Aufgabe: AAT mit 2 Stunden nach W und NW in Richtung besserer Wetterchancen

Tagesziel:

- Taktik für AAT

Ergebnis. Beim täglichen Thermik-Checkflug spüre ich schon im Startvorgang die Aktivität der Luftmasse. Ich steige rasch auf 1200m, jedoch gleichzeitig

breiten sich die Cumuli zu 7/8 aus und wir müssen den Start verschieben. Sehr zögernd nähert sich die Aufhellung vom Westen und schließlich gehen alle auf Steckel.

Ergebnis: auf Grund der sehr schwierigen Bedingungen landen H1 und WG frühzeitig, die anderen schaffen es mit teilweise sehr knappen Endanflügen (Edi) den Heimatflugplatz zu erreichen.

Den Abend nützen wir zum Gedankenaustausch mit ungarischen Piloten.

Kurt ist bei der Quartiersuche für die WM 2010 erfolgreich.

Freitag 11.4.

Letzter Tag

Meteo: Nach nächtlichem Regen klart es schon am Morgen von W her viel versprechend auf. Ein Blick in das Satellitenbild zeigt jedoch, dass sich von SW her ein dichter Wolkenschirm rasch nähert.

Während des Aufrüstens, das wir durch die gegenseitige Hilfe schon in Rekordzeit schaffen, verdichtet sich die Abschirmung.

Beim Wetter-Checkflug messe ich die Temperaturschichtung: Der Gradient ist gut, jedoch es gibt keine Einstrahlung. Bei ruhiger Luft gleite ich ab.

Ergebnis: der Tag wird neutralisiert.

Nach einem gemeinsamen Abschluss - Essen ziehen wir Bilanz und jeder Teilnehmer bekommt die Gelegenheit für einen persönlichen Kommentar. Hier eine kurze Zusammenfassung:

Resümee

- Die Begeisterung und Einsatzfreude der Teilnehmer war herzerfrischend
- Das Wetter kann gar nicht so schlecht sein um es nicht für ein Training nützen zu können (Wettbewerbe werden oft an schlechten Tagen entschieden)
- Jeder Pilot mit reinem Segelflugzeug braucht einen eigenen Helfer
- Die täglichen Trainingziele können noch spezifischer von den Piloten definiert werden
- Dieses Training für die Nationalmannschaft soll in ähnlicher Form fortgesetzt werden

Hermann Trimmel

Muthmannsdorf 17. April 2008



Mentales Training für die Segelflug-Nationalmannschaft

ZIEL

Das Jahr 2008 steht ganz im Zeichen der beiden Segelflug-Weltmeisterschaften.

In Lüsse werden sich die Piloten der Offenen, der 18m und 15m-Klasse und in Rieti die Piloten der Standard und Clubklasse mit den weltbesten Segelfliegern messen.

Um hier konkurrenzfähig zu sein, wollen wir alle Ressourcen ausschöpfen. So haben sich unsere Top-piloten in Schlierbach zu einem gemeinsamen Wissens-, Erfahrungs- und Gedankenaustausch getroffen. Das Ziel ist eine optimale Vorbereitung für die bevor stehenden Wettbewerbe.

RAHMEN

Mein zugrunde liegendes Modell für höchstwertiges Spitzentraining für den Segelflug ruht auf 3 Säulen.

1. Wissen + Theorie = Schwerpunkt dieses Seminars

- Vor dem Handeln stehen Denken und Einsicht; diese führt zur Klarheit wohin wir wollen
- Was immer wir erlangen, es bleibt Besseres denkbar
- Ich möchte besser sein als ich augenblicklich bin

2. Praxis

- Das erlernte Wissen soll in einem praktische Flug-training in Szeged 6.-12. April umgesetzt und trainiert werden.

3. Meditation

- ZENtrieren als Metapher: nur wer in sich ruht ist fähig zur Konzentration auf die Aufgabe
- Jeder Augenblick ist eine einmalige Chance, die nie wiederkehrt.



Erinnerungsfetzen und Zukunftsphantasien vernebeln unsere Wahrnehmung -> auch Kleinigkeiten, die in der Summe unser Leben ausmachen verdienen Aufmerksamkeit.

Übung vor dem Einschlafen: den Tagesablauf reflektieren und wie einen Film von hinten nach vorne ablaufen lassen.

PROGRAMM

Um die Erwartungen der Teilnehmer zu erfüllen, werden zu Beginn die Themen, die von den Teilnehmern gewünscht werden, eingesammelt:

Das Programm entwickelt sich entsprechend den Prioritäten:

1. Selbstvertrauen – Zweifel

Selbstvertrauen in die eigenen Entscheidungen wird von allen Teilnehmern als die wichtigste Grundlage für einen Erfolg gesehen. Keiner ist besser oder schlechter, jeder ist einzigartig.

Meist steckt hinter den Zweifeln ein Minderwertigkeitsgefühl:

- 1) Ich traue mir zu wenig zu: das hindert mich aus der Situation das Beste zu machen (ungenutzte Talente sind zu entdecken).
- 2.) Ich will sein wie andere (Neid) und frage nicht was ich dazu tun muss.

2. Perspektivenwechsel

Im Idealfall passt die Aufgabe zu meinen Fähigkeiten = Flow.

Ist dies nicht der Fall, hilft mir ein Perspektivenwechsel:

Bin ich überfordert, dann hilft es von der Situation geistig Abstand zu nehmen (dissoziieren, Metaposition). Damit bekomme ich wieder die Übersicht und die Lage in den Griff

Bin ich unachtsam, so ist das ein Hinweis auf eine Unterforderung. Hier hilft es mir, wenn ich mich mehr



TEILNEHMER von links nach rechts: Sepp Kammerhofer, Harald Kopecek, Franz Josef Eder, Alexander Koppler, Andy Sandhöfner, Ande Lutz, Rudi Schlesinger, Wolfgang Janowitsch, Edi Supersperger, Werner Amann, Herbert Ziegerhofer, Thomas Hynek, Mario Schupfer

sowie Kurt Graf, der sowohl die WM in Lüsse als auch die WM in Rieti als Teamchef betreuen wird.

auf Details konzentriere (herunterchunken); Beispiel: aus dem 3 Meterbart versuche 3,1 oder noch mehr herauszuholen.

3. Akzeptanz von Gegebenheiten, Kontrolle von Gefühlen, positive Einstellung

Je präziser mein Ziel definiert ist, je konsequenter ich es verfolge, desto größer werden zweifellos meine Erfolgchancen. Aber nicht was wir uns vornehmen, sondern der Gegenpol, das Unvorhergesehene, macht uns zu schaffen. Und wer es schafft, eine gewisse Ungewissheit anzunehmen, der kann auch nicht enttäuscht werden.

Warum versteife ich mich auf eine bestimmte Erwartung, ein bestimmtes Ergebnis, das gar nicht alleine in meinem Handlungsspielraum liegt?

-> Das ist die Wurzel der inneren Unruhe und mangelnde Konzentration ist die Folge.

Wenn ich nichts erwarte (siehe NIX links oben) fixiere ich mich nicht und bleibe offen für Neues, und bin bereit für das Abenteuer, das auf mich zukommt.

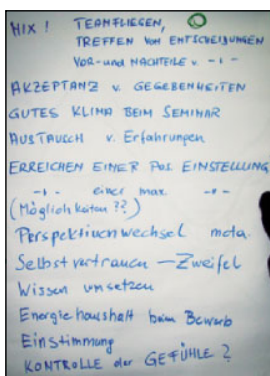
Es klingt paradox, aber nur wem es gelingt, neben der Zielstrebigkeit auch loszulassen, dem ist der Weg ganz nach oben offen.

Die Fähigkeit zu entwickeln, einfach alles so zu sehen und anzunehmen wie es ist, ungetrübt von Verzerrungen durch Erwartungen und Bewertungen, das ist das Modell der Erfolgreichen.

4. Austausch von Erfahrungen

Jeder Teilnehmer gibt sein Wissen offen preis und schlussendlich wissen alle mehr.

Besonders intensiv werden die Wettbewerbsgebiete Lüsse und Rieti diskutiert.



Hier studieren Sepp Eder, Edi Supersperger, Wolfgang Janowitsch und Werner Amann, unsere WM-Teilnehmer von Lüsse, eine spezielle „Thermikkarte“ vom Wettbewerbsgebiet. Das Wissen um die Thermik begünstigenden Eigenschaften eines trockenen, sandigen Bodens merkt sich der Segelflieger mit dem Spruch

*Ist der Boden karg und braun
kannst du der Thermik stark vertrauen*

Auch die Nadelwälder, die mit dem trockenen Boden auskommen, sind Gebiete mit höherer Thermik-eintreffwahrscheinlichkeit. Besondere „Hotspots“ sind die Schießgebiete mit geringer Vegetation, aber der Luftraum darüber wird leider nicht immer zur Verfügung stehen.

Strecken über die Elbe hingegen mahnen zur Vorsicht, bevor in diese Gebiete mit geringer Thermik eingeflogen wird. Unsere beiden PW5 Piloten Herbert Ziegerhofer und Mario Schupfer bekommen von den anderen Rieti-Experten noch spezielle Tipps. Ich erkläre die Meteo mit den Seebrisensystemen, den lokalen Düseneffekten sowie der Wechselwirkung mit den verschiedenen Wetterlagen.

Alvaro de Orleans, ein alter Rieti-Kenner, hat das in 3 Punkte so zusammengefasst:

- 1.) lift is where you find it
(you cannot understand everything)
- 2.) get a dynamic picture in time and space about orography, wind and seabreezes
- 3.) develop an “early warning sense” on problems like thunderstorms, waves and downdrafts



5. Teamfliegen

In Einzelarbeit überlegt sich bei einem Spaziergang jeder Teilnehmer die Vorteile des Alleinfliegens sowie die Vorteile des Teamfliegens.

Anschließend werden die Gedanken in der Gruppe ausgetauscht, das Ergebnis:

Vorteile alleine zu fliegen

1. Rascher intuitiver Entscheidungsprozess. Vor allem bei kritischen Entscheidungen, die aus dem Gefühl(Bauch) heraus getroffen werden, hat der Einzelgänger Vorteile
2. Es hindern keine hirnlastigen Diskussionen.
3. Ich kann mich besser auf meinen eigenen Flug konzentrieren

Vorteile im Team zu fliegen

1. Die Teampartner liefern zusätzliche Informationen und die Chance auf bessere Aufwindselektion ist größer (vor allem bei Blauthermik); der Partner vergrößert meine Spannweite und liefert ein „zweites Vario“
2. Gegenseitiger Ansporn
3. Der Partner gibt mir ein Gefühl der Sicherheit

Die wesentlichste Erkenntnis ist, dass es keine allgemein gültige Regel gibt:

-> FLEXIBILITÄT: auf die jeweilige Situation differenziert abgestimmte Strategie

6. Energiehaushalt bei einem Wettbewerb

Gute körperliche Fitness ist eine Grundvoraussetzung für die volle Leistungsfähigkeit über den Zeitraum eines ganzen Wettbewerbes. Persönliche Erfahrungen werden ausgetauscht und regen zu eigenen Ideen an.

Ergebnis: jeder muss für sich selbst ein optimales Trainingsprogramm erstellen und umsetzen.

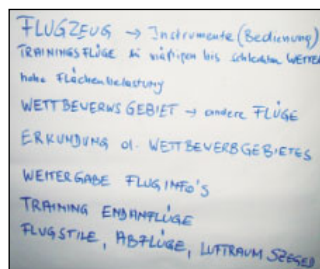
7. Vorbereitung für praktisches Training in Szeged

Wie schon anfangs erwähnt, ist für ein hochwertiges Training neben der theoretischen Vorbereitung das praktische Üben und Trainieren unerlässlich.

Die Trainingsziele für das Training in Ungarn:

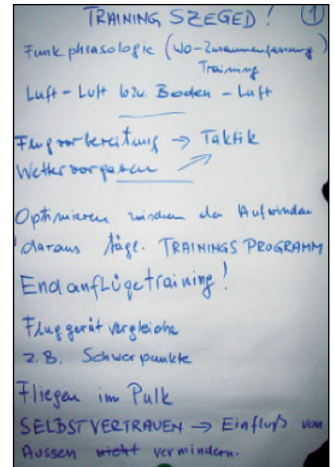
Höchstwertiges Training durch

1. präzise Trainingsziele
2. flexible Wege
3. scharfsinnige Wahrnehmung



Trainingstagebuch:

- Selbstkontrolle, Vergleichsflüge
- zur Kurs-Korrektur „Bin ich auf dem Weg?“
- zur Motivation und zur Steigerung der Selbstsicherheit



Mit Spannung erwarte ich, wie wir in Szeged diese Theorie in die Praxis umsetzen werden.

Ich freue mich schon darauf.

Hermann Trimmel

Muthmannsdorf, 8. März 2008

Referat Lufträume

Die Sektion Segelflug hat das Referat Lufträume als Problemlösungsmodell entwickelt und mit Peter Platzer einen höchst kompetenten Vertreter entsandt.

Unter seiner Führung wird kompetent mit ACG und Ministerium verhandelt, wobei in den einzelnen Regionen Landesvertreter oder Vertreter der betroffenen Sparten beigezogen werden. Der große Vorteil ist, dass die Kompetenz des Teams von Verhandlung zu Verhandlung wächst.

Für uns immer in Absprache mit Präsidium und Landesverband abgestimmt verhandelte das Referat 2009

3 Hauptsitzungen in April, Juni und September

Spezielle Verhandlungen wurden geführt wegen: MATZ Aigen im August

MATZ Wiener Neustadt im September

Für den Oktober 2008 wurde eine überregionale Arbeitssitzung vereinbart, bei welcher der ÖAeC versucht, ein österreichweites Luftraumkonzept vorzuschlagen, welches die Bedürfnisse der Business Aviation und der GA, vor allem der unkontrollierbaren Flugarten berücksichtigt.

Safety

Die gute Nachricht:

In der Saison 2008 ist kein tödlicher Segelflugunfall in Österreich passiert. Auch noch immer unter dem Eindruck der erschütternden Bilanz der Saison 2007 sehr, sehr erfreulich. Unsere Schweizer und Deutschen Kollegen sind leider nicht in der Lage, so auf das Segelflugjahr 2008 zurückblicken zu können.

Die schlechte Nachricht:

Pro 100.000 Starts von Segelflugzeugen, so viel machen wir im „Normaljahr“, passieren in Österreich 3,33 tödliche Unfälle. Damit liegen wir im Vergleich mit 14 Segelflug-Staaten auf Platz 2 hinter der Schweiz. Im Vergleich der letzten 10 Jahre ist das gute Jahr 2008 leider nur statistische Normalität.

Nun könnte man unterstellen dass die Alpen ein auch fliegerisch anspruchsvolles Terrain sind, dies der Hauptfaktor dieser traurigen Statistik ist. Damit würden wir es uns aber viel zu einfach machen. Das Beispiel der skandinavischen Staaten zeigt, hier konnte die Unfallhäufigkeit um ca. 50% gesenkt werden, dass mit einer konsequent gestärkten Sicherheitskultur an diesem Rad gedreht werden kann.

Dies stellt auch die Vereine vor neue Herausforderungen, es zeigt sich dass die in den Vereinen geliebten Werte, Bräuche, Verhaltensweisen, die guten und schlechten Angewohnheiten größten Einfluss auf das fliegerische Verhalten der einzelnen Piloten haben. Mit www.fly-top.de ist hier eine Initiative entstanden, die die Vereine in ihrer Weiterentwicklung ganz konkret unterstützen kann.

Auf staatlicher Ebene zeichnet sich jedoch ein negativer Trend ab, es werden immer weniger Unfälle oder schwere Störungen durch die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes untersucht. Bei nur einem einzigen Segelflug-Unfall der Saison 2007 wurde eine wissenschaftliche Untersuchung begonnen, 2008 in keinem einzigen Fall.

Der Unfalluntersuchungsstelle ist hier kein Vorwurf zu machen, offenbar gibt es aber im zuständigen Ministerium Tendenzen dieser wichtigen Einrichtung immer weniger Ressourcen zukommen zu lassen. Hier stehen wir vor der Notwendigkeit, auch für die nächsten Jahre eine Lösung sicherzustellen.

Das Referat Safety ist gerne für Euch erreichbar und wünscht eine erfolgreiche Saison 2009.

Akro

Sommerpurzeltage Aigen im Ennstal 2008

Vom 03.07. bis zum 06.07.2008 fanden in Aigen im Ennstal zum ersten mal die Sommerpurzeltage statt. Sinn der Veranstaltung war es, kunstflugbegeisterten Piloten, unter fachmännischer Anleitung, den Wettbewerbskunstflug näher zu bringen. Mit Hilfe der Heeres Flugsportgruppe Grimming und mit Unterstützung des österreichischen Bundesheeres war es möglich, diesen kostenintensiven Sport auf ein finanziell leistbares Niveau zu bringen.



Acht Teilnehmer haben sich angemeldet. Ein Teil des österreichischen Nationalteams nutzte die Anwesenheit internationaler Punkterichter für ein Trainingslager vor der nahenden EM in Polen. Das Umfeld auf dem Heeresflugplatz Aigen war perfekt. Kaum Verkehr und eine ebene Grasfläche, die fast genau den Abmessungen der Kunstflugbox entspricht. Mit den Planen aus Niederöblarn die auch bei der WM verwendet wurden, konnten wir eine perfekte Box auslegen.

Der erste Tag diente hauptsächlich zum Kennenlernen des Flugplatzes oder wie man beim Militärscharfschiessen sagt –

Übung 1: Gewöhnung an den Knall. Jeder Teilnehmer hat die Gelegenheit 2 Trainingsstarts zu machen. Der Abend endete mit einem Vortrag von Ewald Rothner über das perfekte Kürprogramm und Wettbewerbstaktik.

Am nächsten Tag wurde bereits scharf geschossen, allerdings mit etwas Verzögerung, da die Wolken der Kaltfront, die während der Nacht durch das Tal gpff-



fen ist, sich noch nicht verzogen hatten. Die bekannte Pflicht und die erste Unbekannte wurden in die Box gezaubert. Überraschend gut schlug sich auch Streckenflieger Andreas Haider auf B4. Die B4, die neben Fox und Swift gerne zum alten Eisen gezählt wird, flog im Halbakrobewerb durchaus in den vorderen Rängen mit. Der Samstag und Sonntag boten genug Zeit und gutes Wetter, um die restlichen 4 Flüge absolvieren zu können. Alle Piloten wurden während des ganzen Wettbewerbs von internationalen Punkterichtern und Kunstflugtrainern betreut. Einen detaillierten Bericht und die Ergebnisse findet man unter www.spinninghawks.com.

Die Purzeltage waren eine gelungene Ersatzveranstaltung zwischen zwei Staatsmeisterschaften. Mit diesem Bewerb schließt sich eine Lücke zwischen der Kunstflugausbildung und dem ersten „richtigen“ Wettbewerb.

Kunstfliegertreffen Spitzerberg 2008

Nahezu 10 Jahre ist es her, dass in Österreich eine Motorkunstflugstaatsmeisterschaft stattfand. Peter Rohn, der österreichische Motorkunstflugreferent, hat mit Ewald Röithner, dem Segelkunstflugreferenten, einen Verbündeten gefunden um nächstes Jahr wieder einen Bewerb auf die Füße zu stellen.

Die Segelflieger haben gute Kontakte sowie bereits viel Erfahrung in der Organisation und Durchführung von Kunstflugveranstaltungen und werden erstmalig mit den Motorkunstfliegern eine Staatsmeisterschaft organisieren. Der Flugplatz Spitzerberg bietet optimale Voraussetzungen für die Akrobaten. Nach kurzer Vorbereitungszeit wurde von 03.10. - 05.10.2008 ein Kunstfliegertreffen für Segel- und Motorflieger veranstaltet.



Das Wetter war – wie nicht anders zu erwarten – schlecht und so musste die Box im strömendem Regen im lehmigen Acker verlegt werden. Die Situation besserte sich zusehends und so konnten wir an den darauffolgenden Tagen viele Flüge in die Box zaubern.

Die Punkterichter Peter Lambert und Steff Hau standen als Trainer zur Verfügung. Es war bald klar, dass die Probleme, die unsere motorisierten Kollegen haben, sich von den unseren gar nicht so sehr unterscheiden. Ein reger Gedankenaustausch war die Folge. Ein informelles Treffen am Samstag Abend; anlässlich der Kunstflugstaatsmeisterschaft 2009, fand regen Anklang. Neben ehemaligen Kunstfliegern und Funktionären war auch ein großer Teil der jungen, neuen Acroriege dabei.

Die Folge: Die Eckpfeiler für die Staatsmeisterschaft 2009 stehen. Erstmals werden Segel- und Motorkunstflieger gemeinsam eine Meisterschaft austragen. Der Flugplatz Spitzerberg wird im Sommer 2009 die Arena für die österreichische Kunstflugelite.

Das bietet nicht nur Vorteile für die Organisation, sondern auch einen Leckerbissen für den flugbegeisterten Zuseher. Termin und genauere Details folgen.





Österreichs Segelflug Junioren 2008

2008 war wieder ein Jahr in dem sich die Leistungsstärke der österreichischen Junioren gezeigt hatte.

Höhepunkte dieser Erfolge waren sicher die Tage an denen Aurel Hallbrucker (letztes Jahr noch Junior) bei der Clubklasse WM in Rieti in Führung lag, sowie die Leistung von Andreas Lutz, der beim Sailplan Grand Prix in Nitra den ersten österreichischen Tagessieg in dieser neuen Wettbewerbsart einfuhr und vor dem Weltranglisten-Ersten, Polens Sebastian Kawa über die Ziellinie ging. Sein 4. Platz im Gesamtklassement sorgte für Aufhorchen in der internationalen Szene. Andreas nahm als 18 jähriger mit 30 Flugstunden Lebensflugerfahrung an der ersten nationalen Silver Challenge teil, und durchlief das Juniorenprogramm, bis zur ersten Junioren-WM Teilnahme

Das Jahr 2008 brachte auch die Vor- WM in Räyskälä in Finnland, die von 2 österreichischen Junioren belegt wurde. Die WM 2009 wird dann die 4. WM an der österreichische Junioren aus diesem Juniorenprogramm gezielt teilnehmen.

Ein Höhepunkt dieser Saison war die 7. Bundesmeisterschaft der Junioren in Trieben. 18 Teilnehmer waren Teilnehmerrekord und die Triebener zeigten ein tolles Engagement in der Betreuung der Junioren. Im Gegenzug zeigten sich die Serienstaatsmeister und 1000er Piloten aus Trieben beeindruckt vom fliegerischen Niveau der Junioren.

Das Junioren- Programm 2008

16. 03. – 29.03.

Streckenfluglager St. Auban, Frankreich

Karl Rabeder wurde unter anderem unterstützt durch Peter Hartmann und Christian Hynek. Dieses Training ist mittlerweile eine Institution. 10 Teilnehmer belegten die 14 Tage, um vom Streckenflieger zum Wettbewerbspilot zu reifen.

10. 04. – 13.04., Gold Challenge,

Zielgruppe: Gold C

3 Teilnehmer

21.5. – 25.05., Silver Challenge

Nachwuchs-Streckenflug-Bewerb

Zielgruppe: Silber C

Michael Gaisbacher Organisation, Vic und Michaela Steiner, Fluglehrer konnten in LOGO Niederöblarn 12 Teilnehmer begrüßen. Trotz schlechtem Wetter kamen alle mehrfach in die Luft, die Flut an Silber oder Gold C Flüge musste allerdings der Flut in der Enns weichen.

26.06. – 06.07.

Junioren – Vor Weltmeisterschaft Räyskälä

2 Teilnehmer, Fabian Stumpfl, sowie Andreas Hudler, vertraten uns im fernen Finnland, siehe dazu Berichte in Meisterschaften international.

12. 07 – 20. 07.

Österreichische Junioren Meisterschaft

18 Teilnehmer bedeuten Rekordstarterfeld bei Juniorenmeisterschaften
siehe Bericht in Meisterschaften national



Das Junioren- programm 2009

05. 04. – 19.04. 2009

Streckenfluglager St. Auban, Frankreich

Betreuer: Karl Rabeder, Nationalteampilot

Zielgruppe: Gold C / Competition

Veranstaltungsort: St. Auban, France

Unterstützung:

ÖAeC Unterstützung pro Teilnehmer für 1 Woche 200,-

Bei 2 Wochen 300,-

Informationen und Detailausschreibung

rabeder@aon.at oder 0664 / 341 17 03

14. 04. – 17.04 Gold Challenge

Zielgruppe: Gold C Nötsch

Wettbewerbsvorbereitender Lehrgang für Piloten mit Streckenerfahrung um die 250km und darüber (optimale Vorbereitung für eine erste Teilnahme an der Jun STM.) Mentales Training, Flüge in Einsitzern und Doppelsitzern

Trainer und Betreuer

Werner Scheuringer, Heinz Eder

Unterstützung: Pro Teilnehmer 150,-

In Planung, Durchführung entscheidet sich erst im Jänner 2009!!!

Kontakt: info@instw.info

20.05. – 24.05.

Silver Challenge/ Nachwuchs-Streckenflug-Bewerb

Zielgruppe: Silber C

Betreuer:

Michael Gaisbacher Organisation, Vic und Michaela Steiner, Fluglehrer

Veranstaltungsort: LOGO Niederöblarn

Unterstützung: Pro Teilnehmer 100,-

Informationen und Detailausschreibung
michael.gaisbacher@ad-ventures.at

21.06. – 05.07.

**Junioren – Vor Weltmeisterschaft
Räyäskälä**

Betreuer: to be defined

Teilnehmer: Nationalteam, 4 Piloten

Unterstützung: pro Pilot

hängt von Teamgröße und Gesamtbudget ab.

Team Captain: tbd

Infos und Abwicklungsfragen:

michael.gaisbacher@ad-ventures.at

<http://www.jwgc2009.fi/>

04. 07 – 12.07.2009

Österreichische Junioren Meisterschaft

Zielgruppe: Wettbewerbspiloten

Veranstaltungsort:

tbd. Interesse aus Kufstein bekundet.

Training und Bewerb Bundesmeisterschaft

Kein Nenngeld für Junioren.

Die offizielle Ausschreibung wird im Jänner 2008 erfolgen.

Informationen und Detailausschreibung

Michael.gaisbacher@ad-ventures.at

Budget für Veranstalter: 1.500,-

20.07. – 26.07.

Wien/NÖ

TAL in Wr. Neustadt

Empfohlener Einstiegsbewerb für Junioren, reduziertes bis kein Juniorennenngeld, spezielle Juniorenbriefings.

Kontakt unter Wettbewerbsleiter:

Alfred Obermayer

A.Obermayer@cdnet.at

0664 511 62 82

LSL Segelflug Niederösterreich



■ FAA und Segelflugtechnik

Licensing

Bearbeitungen SF- Scheine im Zeitraum:

01.01.2008 - 22.10.2008

Ausstellungen: 194

Beurkundungen (Verlängerungen): 821

Duplikate: 13

Lehrberechtigung eingetragen: 14

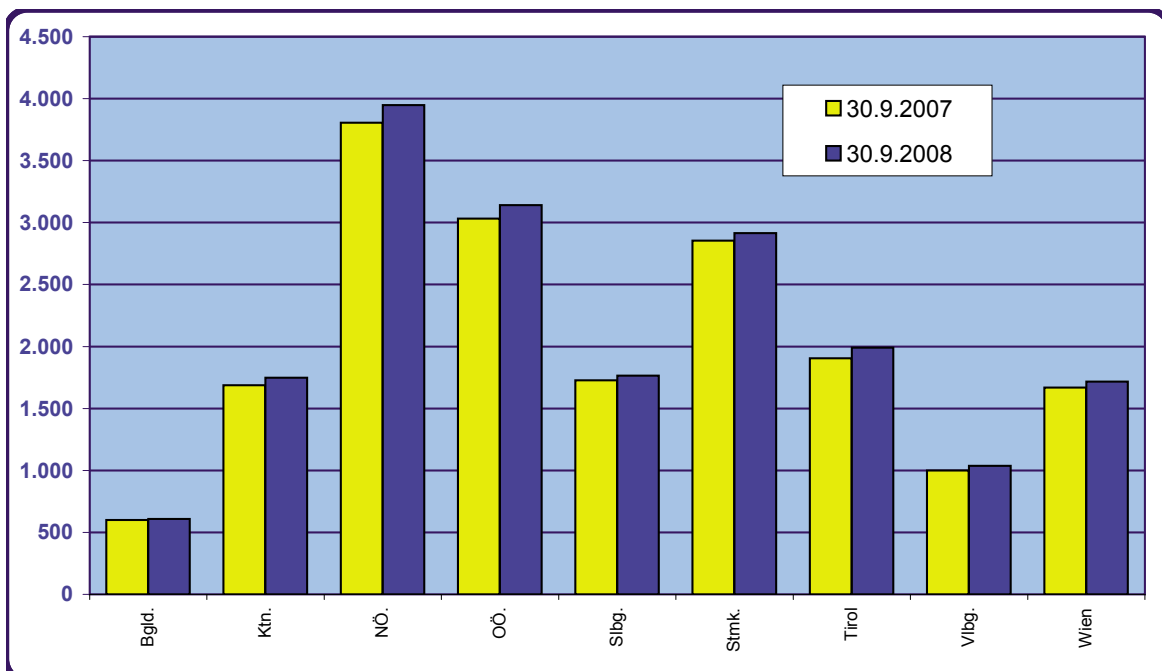


Mitgliederentwicklung



ÖAEC - Mitgliederstatistik Bezahlte Mitgliedsbeiträge Vergleich Landesverbände

Landesverbände	31.12.2007	30.9.2007	30.9.2008	+/-Sept Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	600	600	609	+9	+1,50%
Kärnten	1.708	1.688	1.749	+61	+3,61%
Niederösterreich	3.843	3.805	3.949	+144	+3,78%
Oberösterreich	3.061	3.033	3.141	+108	+3,56%
Salzburg	1.742	1.728	1.764	+36	+2,08%
Steiermark	2.886	2.855	2.916	+61	+2,14%
Tirol	1.930	1.906	1.990	+84	+4,41%
Vorarlberg	1.023	1.000	1.038	+38	+3,80%
Wien	1.691	1.669	1.716	+47	+2,82%
ohne Verband	11	11	11	+0	+0,00%
gesamt	18.495	18.295	18.883	+588	+3,21%



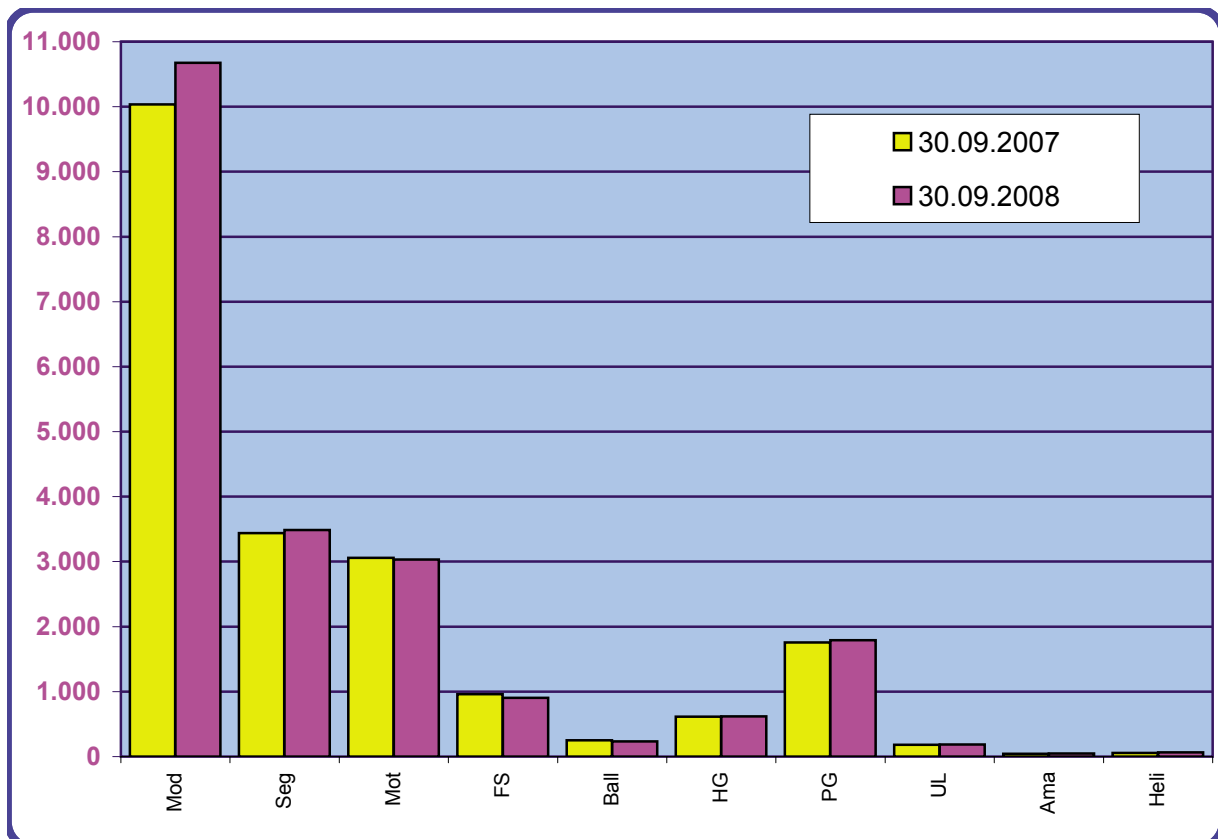


ÖAEC - Mitgliederstatistik

Bezahlte Mitgliedsbeiträge

Vergleich Sektionen

Sektionen	31.12.2007	30.09.2007	30.09.2008	+/-Sept Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Modellflug	10.143	10.035	10.675	+640	+6,38%
Segelflug	3.466	3.438	3.486	+48	+1,40%
Motorflug	3.098	3.057	3.032	-25	-0,82%
Fallschirm	973	960	902	-58	-6,04%
Ballonfahrt	254	253	235	-18	-7,11%
Hängegleiten	622	614	620	+6	+0,98%
Paragleiten	1.773	1.758	1.790	+32	+1,82%
Ultraleicht	188	181	188	+7	+3,87%
Amateurbau	45	44	48	+4	+9,09%
Helikopter	58	57	63	+6	+10,53%





■ Öffentlichkeitsarbeit

Redbull-Flugtag Wien Brigittener Bucht, 21. September 2008

Blanix in the City ...

Um den Redbull-Flugtag programmtechnisch ein wenig aufzulockern und natürlich aufzuwerten, wurde von Redbull ein kleines aber feines Rahmenprogramm auf die Beine gestellt, das sich durchaus sehen lassen konnte.

Neben Airracer Hannes Arch auf seiner Edge 540 und Rainer Wilke, der mit einer BO 105 wirklich spektakulären Hubschrauberkunstflug über die Donau zeichnete, präsentierte sich auch das „Blanix-Team“ aus Aigen im Ennstal trotz suboptimaler Wetterbedingungen von seiner besten Seite.

Nach dem Start in Stockerau wurden Ewald Roithner und Kurt Tippl (mit Copilot Gerfried Heinzle) mit ihren Blanik L 13 mitten in die „Box“ geschleppt und zeigten vor der Skyline von Wien ein wirklich sehenswertes Display. Begleitet von mystischer Musik und wechselnden Rauch- und Lichteffekten malten die beiden zuerst ein Herz in den Himmel um sich anschließend im Spiegelflug zu formieren, der ja die Spezialität der beiden Aigner ist. Folgend positionierten sich die zwei Segelflieger wieder zentral für den flotten Teil des Programms.

Mitten über der Donau trennten sich die beiden für Kehrtkurven und Loopings, natürlich stets synchron,



um sich nach einer spektakulären Begegnung für die Landung zu formieren. Genau diese war sicher ein Highlight einerseits für die Piloten, andererseits auch für die Geschichte der Segelfliegerei in Österreich. Nach über 30 Jahren Abstinenz landeten wieder einmal Segelflugzeuge im Stadtbereich von Wien, zwar nicht auf der Donauwiese, aber immerhin auf der „Papstwiese“ vor dem Donauturm. Die ganze Sache zeigte, dass Segelflugzeuge inklusive deren Piloten durchaus in der Lage sind, auch auf solch großen Events mitzumischen und spiegelt auf der anderen Seite auch die hohe Professionalität und den Standard der österreichischen Segelflieger wider.

Wer weiß, vielleicht findet ja der eine oder andere der rund 40.000 Zuseher den Weg zur Segelfliegerei. Mehr Bilder auf: www.blanix.com

Infostand und Simulator führten zum Segelflug

Die Idee ist so naheliegend, dass man sich wirklich fragen muss, warum wir nicht früher auf diese Idee gekommen sind. Wenn 40.000 flugbegeisterte Menschen zusammenkommen, muss man doch mit einem Infostand das Interesse zu unseren Vereinen kanalisieren. Nach Anregung von Otto Demel hatte Michael Gaisbacher nach 2 Tagen intensiver Telefonate mit verschiedenen Entscheidungsträgern die Genehmigung. Der Initiator, Wiens LV-Vizepräsident Otto Demel, stellte sich dann auch selbst zusammen mit Gerda Seidl in den Dienst der Sache und in den Stand. Wie immer stand der Simulator nicht still und die Sektionsfolder wurden viele hundert mal mitgenommen.

Danke Otto für die Anregung und Umsetzung, danke Gerda für dein Engagement außerhalb des Büros.





Segelflug-Simulatour 08

Eine Marketingaktion der Sektion Segelflug in Kooperation mit lokalen Vereinen

Zielsetzung war möglichst viele Jugendliche über den Segelflug-Simulator an das Erlebnis Segelflug heranzuführen.

Einsteigen durfte aber nur, wer einen Fragebogen ausgefüllt hat, der über den Film der Sektion SF bzw. dem Sektionsfolder einfach zu bewältigen war. Mit diesem Fragebogen nahm der Besucher auch an einem Gewinnspiel teil bei dem die Segelflugausbildung gewonnen werden konnte.

Die Auslosung aus über 3.000 Fragebögen erfolgte im Spätsommer im AeroClubbüro durch Petra Huber und Gabriela Glaser. Diese zogen den Gewinner: Rene Feiertag aus Graz, der im April 2009 seine Ausbildung beginnt.

Hervorgehoben sei der FRA Wr. Neustadt, hier wurde auf der Freizeitmesse die Veranstaltung erweitert und vor Ort ein zusätzlicher Gewinner ausgelost. Ebenfalls erwähnenswert Otto Demel, ASVÖ Wien, der im Vorfeld die meisten Schulen besuchte.

Promotiontour 2008

Messe Wien, 17.1.-20.1.

FRA Wr. Neustadt/Sektion NÖ

Messe Innsbruck, 24.1.-28.1.

Freizeitmesse

Astroton, 15.2.-17.2.

Durchführung SFG Villach

Cineplexx Wien, 23.2.-24.2.

Durchführung Flugtechnische Gruppe VP Demel

Cineplexx Linz, 1.3.-2.3.

ASKÖ Flugsportverein Vst. Hr. Kritzinger

Festtag des Sportes, Graz, 15.3. – 16.3. 2008

Steirische Flugsport Union

Fazit:

Auch wenn im ersten Durchgang nicht alles optimal gelaufen ist und gelegentlich verschiedene Erwartungshaltungen aufeinandergetroffen sind, war es doch eine erste in sich abgeschlossene Tour kurz vor Saisonbeginn, in Ergänzung zur parallel verlaufenden hervorragenden Arbeit von Franz Hinterplattner, der den Simulator überhaupt erst entwickelt hatte.

An vielen Orten erzeugte die Veranstaltung einen Impuls für die Weiterführung dieser Idee.



Promotiontools:

Der Promotionsstand setzt sich zusammen aus:

Präsentationswand (4 x 2,5 Meter):

Eine Infowand präsentiert die Sportluftfahrt in allen 6 Sparten.



Simulator:

Voll in allen Achsen beweglicher Flugzeugrumpf (Länge: 1,5 Meter, Tiefe 1 Meter, Höhe 1,5 Meter). Mittels Computer wird im Cockpit sitzend über die klassische Flugzeugsteuerung ein Flug simuliert.

Die Bewegungen sind nicht nur am (am Fußende befindlichen) Bildschirm nachvollziehbar, auch der Rumpf bewegt sich zeitecht anhand der Rudereingaben.

DVD Bildschirm:

Ein jugendgerecht produzierter Film präsentiert unseren Sport und gibt Basisinfos zu Ausbildung und Ausübung. Zu sehen unter:

<http://www.youtube.com/watch?v=GPs6oAaHIX8>

Werbematerial:

Zentral beigelegt wurde den Veranstaltern: Das Werbematerial, die Fragebögen und also Gewinnscheine sowie die Filmkopien des Werbefilms.

Einsatzorte:

Grundsätzlich wurde mit der Kinokette UCI eine Kooperation vereinbart und die Kinos als Veranstaltungsorte den regionalen Vereinen angeboten.

Es hat sich aber gezeigt, dass es besser ist sich in regionale Veranstaltungen oder Messen einzubetten, da die Kinos als Veranstaltungsort über Film, Tageswetter und andere Einflüsse sehr unwägbar sind. Eine ohnehin beworbene Veranstaltung eignet sich hier besser.

Vorbereitung:

Optimalerweise ist der Veranstalter eine Woche vor Veranstaltungsbeginn in Oberstufen von AHS, BHS der Region gegangen, um bereits die Fragebögen zu verteilen und die Filme vorzuführen.



Ausblicke

Ausblick NM-Training 2009

Entsprechend dem internationalen Veranstaltungskalender finden im Jahr 2009 folgende Wettbewerbe statt, die für Österreich von Bedeutung sind.

- **Grand-Prix in Feldkirchen**
16.05. – 23.05.
- **Junioren WM in Rääskälä, Finnland**
21.06. – 5.07.
- **Europameisterschaften in Nitra, Slowakei**
(Offene-, 18m- und 15m-Klasse)
27.06. – 11.07.
- **Europameisterschaften in Orel, Russland**
(20m Doppelsitzer-, Standard-, Weltklasse)
15.07. – 28.07.

Bei diesen werden sich unsere entsandten Piloten mit der internationalen Spitze messen.

Seit 2 Jahren gibt es für die Nationalmannschaft ein spezielles Training zur Vorbereitung auf internationale Wettbewerbe.

Ich möchte die Erfahrungen der beiden Vorjahre aufgreifen und dieses Training 2009 fortsetzen.

Das Trainingsprogramm gliedert sich in 2 Schwerpunkte: einen theoretischen und ein praktischen Teil.

1. Mentales Training

Zeit und Ort: Freitag 27.02. – Sonntag 01.03.2009, Bauakademie, Steyeregg, OÖ

Programm: Motto „Wettbewerbe werden vor allem im Kopf entschieden“.

Als wesentliche Basis dienen die Erkenntnisse von den WM-Teilnehmern in Rieti und Lüsse, die im Rahmen eines Debriefings am 24.10.2008 gewonnen werden.

Kosten: Unterkunft und Verpflegung (ca 150.-Euro) Seminarbeitrag 150.-; für Junioren 50.-Euro, abhängig von der Unterstützung des ÖAeC.

2. Praktisches Training

Zeit und Ort: Mittwoch 01. April – Mittwoch 08. April 2009 in Nitra

Programm: Motto „Sieger zweifeln nicht – Zweifler siegen nicht“

Kosten: Unterkunft und Verpflegung für 1 Woche, Fluggebühren, Fahrtkosten: pro Teilnehmer ca. 1200.- Euro

Seminarbeitrag: abhängig von der Unterstützung seitens des ÖAeC

Hermann Trimmel
Muthmannsdorf 01.10.2008



■ Termine

SEGELKUNSTFLUG Ausblick 2009

World Airgames in Turin 2009

07.Juni 2009-13.Juni 2009, Turin

Aufgrund der guten Teamwertung bei der WM 2007 in Niederöblarn erhielt Österreich eine Einladung zu den World Air Games 2009 in Turin. Dietmar Poll wird Österreich bei diesem Bewerb, der zum Teil nach eigenen, publikumwirksameren Regeln ausgetragen wird, in Turin vertreten.

Staatsmeisterschaft Segel- und Motorkunstflug

Termin noch nicht festgelegt, Spitzerberg

Nach dem Kunstfliegertreffen am Spitzerberg steht fest, dass die nächste Staatsmeisterschaft im Segelkunstflug zusammen mit den Motorkunstfliegern stattfinden wird. Der genaue Termin wird in Kürze bekannt geben.

Weltmeisterschaft Segelkunstflug + Advanced Weltmeisterschaft Segelkunstflug

Termin und Ort wird geändert, Frankreich

Die Weltmeisterschaft sollte heuer in Frankreich (Champley) ausgetragen werden. Durch organisatorische Schwierigkeiten wird weder Termin noch Ort halten. Details nach der CIVA Sitzung am 25.-26.Oktober 2008 in Salzburg.

2009 sollte zum erstenmal eine Advanced (Halbakro) Weltmeisterschaft im Segelkunstflug abgehalten werden, geplanterweise zusammen mit der Unlimited. Durch die Schwierigkeiten bei der Organisation gibt es auch hier noch keinen Termin.

05.04. – 19.04. 2009

Streckenfluglager St. Auban, Frankreich

16.05. – 23.05.2009

Sailplane Qualifying Grand Prix, Feldkirchen

20.05. – 24.05. 2009

Silver Challenge / Nachwuchs-Streckenflug-Bewerb
Zielgruppe: Silber C

06.06. – 14.06. 2009

Österreichische Staatsmeisterschaft
im Streckensegelflug in Mariazell
Club, Standard, 15, 18, DOSI

06.06. – 13.06. 2009

World Air Games in Torino
(ohne Streckenflugbeteiligung aus Ö, dafür Akro)

21.06. – 05.07. 2009

Junioren Weltmeisterschaften, Finnland

04.07 – 12.7.2009

Österreichische Junioren Meisterschaft

19.07. – 26.07. 2009

TAL, LVNÖ/ASVÖ Wien

27.06. – 11.07. 2009

EM in Nitra
18-, 15-, Offene

25.07. – 08.08.2009

EM in Pociuna
Club, Standard, DOSI, Weltklasse

08.08.2009

Vor WM Szeged



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB