

Segelflugbilanz 2009

Unser Motto 2010:

JUST for FUN



Foto www.wildbergair.com



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Bundessvollversammlung der Sektion Segelflug
im Österreichischen Aeroclub



Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Einleitung

Das Team 2009/2010

Meisterschaften national

Staatsmeisterschaft im Streckenflug, Mariazell

Staatsmeisterschaft im Segelkunstflug, Spitzerberg

TAL 2009, Niederösterreich

TAL 2009, Salzburg

Juniorenmeisterschaft 2009, Kufstein

SIS AT.

Meisterschaften international

Segelkunstflug-WM 2009 in Hosin (CZ)

Sailplane - Austrian Gliding Grand Prix, Feldkirchen (LOKF)

EM in NITRA, Slowakei

EM in POCIUNAI, Litauen

World Air Games, Turin, Italien

Junioren WM in Räyskälä, Finnland



Strukturarbeit

Wettbewerbsleiter-Lehrgang

Bundessektionssitzungen

Fragenkatalog

Arbeitskreis Part M

Part 66 - freigabeberechtigtes Personal

Neue Nationale Lizenz: Motorflug im Motorsegler

Aus dem Segelflugbüro

(Gerda Seidl)

Berichte der Landessektionsleiter

Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF

Internationale Vertretungen

Training Nationalmannschaft
Flugtraining
Mentales Training

FAA und Segelflugtechnik

Akro

Das Juniorenprogramm 2010

Mitgliederentwicklung der Sektion Segelflug

Termine



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



■ Das Jahr 2009...



BSL Segelflug
Michael Gaisbacher

...war segelfliegerisch geprägt vom einem großen sportlichen Erfolg, von einem internationalen Bewerb, dem Grand Prix in Feldkirchen und leider auch von zwei Wettbewerbsunfällen.

Dietmar Poll konnte seine Karriere im Segelkunstflug heuer im August mit dem Weltmeistertitel in der Bekannten Pflicht und mit dem Vizetitel im Segelkunstflug bei der WM in Hossin krönen. Nach dem Vize-Europameistertitel 2006 und den vielen Topplatzierungen eine Genugtuung für jahrzehntelange Arbeit. Der Titel ist aber auch eine schöne Rechtfertigung für das forcierte Engagement der Sektion, die über Mittel des Bundeskanzleramtes für 2006 und 2007 ein umfangreicheres Training als je zuvor ermöglicht hatte.

Ein weiteres Merkmal dieses Jahres war auch das Wetter. Dauerregen in der Kernwettbewerbszeit halbierte die Flugleistungen der SIS.at nahezu und sorgte für das eine oder andere Überraschungsergebnis in der dezentralen Staatsmeisterschaft.

In der Streckenflug-Nationalmannschaft hat sich der Trend zur breiteren Spitze weiterentwickelt. Wir haben zur Zeit gleich mehrere Nationalteam-Piloten, die jederzeit für Stockerlplätze bei EMs oder WMs gut sind.

Wolfgang Janowitsch und Peter Hartmann waren beide in Nitra auf Edelmetallkurs und landeten schlussendlich beide auf dem unbedankten fünften Platz.

Auch die Juniorenentwicklung ist weiterhin stabil. Das Nationalteam für 2009 bestand trotz des fernen Wettbewerbsortes aus sechs Piloten, was zeigt, dass auch die bereits dritte Generation an Jungfliegern aus dem Juniorenprogramm Fuß gefasst hat. Das Juniorenhighlight des heurigen Jahres war aber unbestritten die Juniorenmeisterschaft in Kufstein. Clubobfrau Renate Gruber sorgte nicht nur für beste Stimmung, sondern auch für Sponsoren, die nicht nur Ausspeisung und Unterkunft der Junioren finanzierten, sondern sogar die gesamten Schleppkosten – das war einzigartig in der Geschichte des Juniorenprogramms.

Nach wie vor zeigt sich für die Sektion Segelflug, dass die Trennung der Sektion und der Körperschaften wie Segelflugtechnik und Referat Schulen nicht die optimale Struktur für den ÖaeC ist.

Sowohl bei der Schaffung der Strukturen für die Bewältigung von Part M als auch bei der Detailausarbeitung in der Umsetzung des MiM entfernte sich die Vorgehensweise von den Vorstellungen der Sektion.



Diese beiden Punkte verdeutlichen zusammen mit einigen anderen, dass dem ÖAeC eine deutliche Strukturreform zu verabreichen sein wird, will er zukunftsfähige Lösungen anbieten und auch weiterhin Partner der fliegerischen Legislative und Exekutive sein.

Die Arbeitsweise der Zukunft muss über die inhaltliche Kompetenz kommen und nicht über die politische Einflussnahme. Das von der Sektion Segelflug geschaffene Referat Lufträume ist das beste Beispiel für eine zukunftsgerichtete effiziente Vorgehensweise. Das Ziel der Sektion Segelflug ist es, auch in den anderen Fachbereichen diese Effizienz zu erreichen.

Für 2010 gehen wir den WMs in Prievizda und Szeged entgegen, an beiden Standorten ist unser Team

erfahren und hat schon trainiert. Hier steht zu hoffen, dass WO seine Fähigkeiten nach einer Reihe von Spitzenplätzen wieder in Edelmetall umsetzen kann.

Und gleich am Anfang des Jahres 2010, von 2. bis 9. Jänner, setzt es den ersten Höhepunkt mit dem World Grand Prix in Chile. Die Segelfluggation Österreich wird mit den Spitzenreitern des Heim-Grand Prix, Wolfgang Janowitsch, Edi Supersberger und Heimo Demmerer vertreten sein.

Wir dürfen gespannt sein, wie sich unsere Männer in dem weltmeisterlichen Feld schlagen werden, via Internet können wir auf jeden Fall live dabei sein.

Ich wünsche allen Vereinen, Schulen und Veranstaltern eine erfolgreiche unfallfreie Saison 2010.

Michael Gaisbacher





■ Das Team 2009

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

Bundessektionsleiter: Michael Gaisbacher

Landessektionsleiter:

Wien	Thomas Hynek
NÖ	Alfred Obermayer
Bgl.	Florian Forcher
Stmk.	Klaus Ertl
OÖ	Herbert Lackner
Kärnten	Armin Leitgeb
Salzburg	Rudi Steinmetz
Tirol	Oswald Staud
Vorarlberg	Gunter Fenkart

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

Fachreferenten:

SIS.AT: Christian Hynek, Stefan Haupt

ROL: Gerda Seidl

Teamchef und -trainer:

Kurt Graf, Hermann Trimmel

Segelkunstflug: Ewald Roithner

Safety: Klaus Ertl

Junioren: Michael Gaisbacher

Zentraler Wettbewerb: Peter Platzer

Trainer: Werner Scheuringer,
Hermann Trimmel

Lufträume: Jan Keller, Peter Platzer,
Michael Gaisbacher



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

■ Meisterschaften national

Segelflug-Staatsmeisterschaften 2009 am Flugplatz Mariazell/St. Sebastian

06. bis 13. Juni 2009

Waren die letzten Segelflug-Staatsmeisterschaften im Jahre 2005 witterungsmäßig außergewöhnlich günstig gewesen, so hatten die Teilnehmer heuer mit extrem schwierigen Verhältnissen zu kämpfen.

Schon im Vorfeld hatte sich ein Rekordnennungsergebnis abgezeichnet. Mit 48 Teilnehmern aus fünf Nationen (Gäste aus Neuseeland, Großbritannien, Italien und Deutschland maßen sich mit der österreichischen Elite) war das Starterfeld so groß wie noch nie in Mariazell.

Bei der eindrucksvollen Eröffnungsfeier am Hauptplatz in Mariazell betonten Bundessektionsleiter Michael Gaisbacher und der St. Sebastianer Bürgermeister Manfred Seebacher, dass es sehr bezeichnend ist, wenn von bisher insgesamt 32 Segelflug—Staatsmeisterschaften dies bereits die vierzehnte im Mariazellerland ist. Nirgends sonst gibt es ein solches Ambiente, das von den vielen begeisterten Zuschauern, welche die Starts, die Landungen und auch die Ergebnisse mit großem Interesse mitverfolgen, getragen wird. Dazu kommt, dass der Segelflug-Sportklub Mariazell über Mithelfer verfügt, die auch eine Veranstaltung dieser Dimension bewältigen können.

Die Wettbewerbsleitung (Josef Sandhöfner, August Wegscheider und Meteorologe Andreas Pfoser von der Austro Control) stand während des Bewerbes jeden Tag vor der schwierigen Aufgabe, unter nicht gerade günstigen Witterungsbedingungen den Piloten trotzdem möglichst erfüllbare Tagesaufgaben zu stellen, was auch gelungen ist. Insgesamt konnten immerhin an vier Tagen durchwegs ansprechende Tagesergebnisse erzielt werden.



Aurel Hallbrucker, gerade dem Juniorenalter entwachsen und schon Staatsmeister in der Clubklasse.



An den wettbewerbsfreien Tagen haben die Teilnehmer und deren Helfer die vielfältigen Möglichkeiten, die das Mariazellerland zu bieten hat, ausgiebig genutzt.

Wie Obmann Wilhelm Wohlmuth bei der abschließenden Siegerehrung im Hangar treffend feststellte, war entscheidend, dass der von Bewerb trotz der schwierigen Bedingungen unfallfrei verlaufen ist.

Diese von Bundessektionsleiter Michael Gaisbacher moderierte Abschlussfeier stellte einen absolut würdigen Schlusspunkt der Staatsmeisterschaften dar. Unter tosendem Applaus wurden im Beisein vom Mariazeller Bürgermeister Helmut Pertl und Aeroclub-Landesverbandspräsidenten Wolfgang Malik

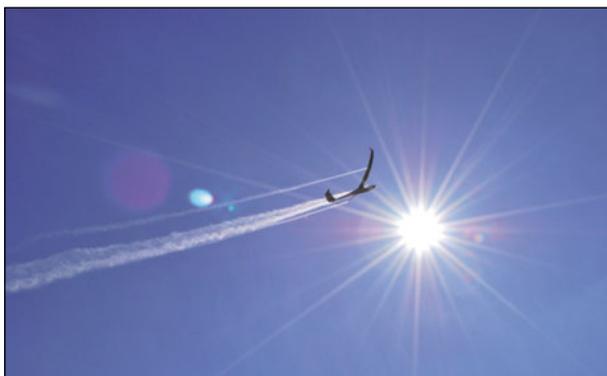
nicht nur die Sieger, sondern alle Teilnehmer geehrt – die Familie der Segelflieger bewies einmal mehr ihren großen kameradschaftlichen Zusammenhalt.

Bezeichnend für die auch international hohe Leistungsdichte der österreichischen Segelflieger ist das Ergebnis:

In der 18m-Klasse wurde der hohe Favorit, der niederösterreichische Welt- und Europameister Wolfgang Janowitsch, vom Tiroler Bernhard Leitner überraschend geschlagen. Vizeweltmeister Justin Wills aus Neuseeland belegte hinter Werner Amann aus Vorarlberg Rang vier.

In der 15m-Klasse war Eduard Supersperger nicht zu schlagen, Lokalmatador Heimo Demmerer erfolgte sich trotz einer „ungeplanten“ Außenlandung in Pinkafeld den dritten Platz hinter dem Kapfenberger Herbert Ziegerhofer.

In der Standardklasse war das Trio Peter Hartmann, Michael Rass und Alexander Koppler allen anderen deutlich überlegen und in der erstmals gleichzeitig abgehaltenen Klubklasse-Wertung holte sich der Innsbrucker Junior Aurel Hallbrucker den Staatsmeisterstitel vor Jan Jagiello aus Zeltweg und Florian Forcher, der als Sektionsleiter die erste Meisterschaftsplacierung für „sein“ Burgenland erfliegen konnte.





15-Meter - Klasse

#	WK	Pilot	Land	Flugzeug	Index	Kennz.	Punkte
1	M3	Supersperger Eduard	OÖ	Ventus 2b	100	OE-5654	3190
2	M1	Ziegerhofer Herbert	Stmk	Ventus c	100	D-3108	2959
3	OF	Demmerer Heimo	Stmk	Ventus 2b	100	D-5536	2908
4	29E	Achleitner Guido	Sbg	ASG 29-15	100	D-KGSA	2769
5	M7	Hofinger Friedrich	OÖ	ASW 20c	100	OE-5428	2681

18-Meter - Klasse

#	WK	Pilot	Land	Flugzeug	Index	Kennz.	Punkte
1	WQ	Leitner Bernhard	Tir	Ventus 2cx	100	D-4002	3502
2	WO	Janowitsch Wolfgang	NÖ	Ventus 2cxa	100	D-KKW0	3487
3	WG	Amann Werner	Vbg	Ventus 2cx	100	D-1168	3333
4	1	Wills Justin	Neuseeland	Antares 18	100	D-0606	3288
5	B8	Sauter Bernd	Deutschland	Ventus 2cxM	100	D-KTBS	3026

Standard - Klasse

#	WK	Pilot	Land	Flugzeug	Index	Kennz.	Punkte
1	PC	Hartmann Peter	OÖ	Discus 2a	100	D-4843	3257
2	TK	Rass Michael	Tir	LS 8	100	D-4553	3217
3	NY	Koppler Alexander	OÖ	Discus 2b	100	D-0741	2782
4	CC	Hynek Thomas	Wien	Discus 2b	100	D-9560	2730
5	K	Kammerhofer Josef	Stmk	Discus a	100	D-1810	2090

Club - Klasse

#	WK	Pilot	Land	Flugzeug	Index	Kennz.	Punkte
1	ISV	Hallbrucker Aurel	Tir	LS 1f	101	D-6521	2962
2	Z1	Jagiello Jan	Stmk	Std Cirrus 75	99	OE-5176	2456
3	N1	Forcher Florian	Bgld	DG 300	105	D-4913	2396
4	H4	Haggenmüller Reinhard	Tir	SZD 59	101	OE-5586	2352
5	MS	Schupfer Mario	Stmk	ASW 15b	98	OE-5002	2333



08.06.2009 Wertungstag 1

Die Wettervorhersage klang wie jene vom Vortag, nur mit etwas weniger Regenschauer. Mit Regen musste aber immer gerechnet werden. In den unteren Schichten Südwind und in den Kammlagen Wind aus südwest. Alle Klassen hatten eine AAT mit den Wendepunkten im Ennstal und im Bereich Mürzsteg. Vor dem Abflug kamen einige in eine Welle und konnten so aus komfortablen 3000 m oder höher wegfliegen. Die Basis war so bei 2200 m. Ich hatte nach dem Abflug an der Basis eine gute Linie erwischt, habe mich aber im Gebiet von Hinterwildalpen sehr tief eingegraben und musste mich im Lee vom Hochschwab in 1400 m wieder herausarbeiten.

Ab dem Gesäuse war es abgeschattet und so zuverlässig funktionierte der Hangwind auch nicht. Lediglich an den Haller Mauern und da auch nur in den oberen Kammlagen. Ich handelte mich so immer wieder in Rotorähnlichen Aufwinden mitten im Tal dahin. Nach der Wende nördlich von Aigen konnte ich den Hangwind bis zu Tamischbachturm nutzen, bastelte an diesem mit SX aber ein wenig herum.



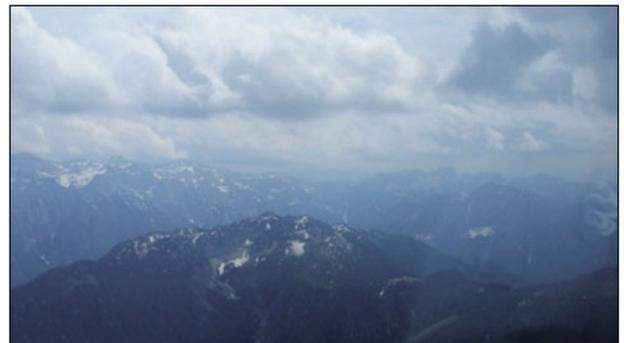
Startaufstellung 15 der Club- und Standardklasse

Ich entschloss mich dann gegen den Wind zu Kalten Mauer zu fliegen, konnte tief in den Hangwind hineinfliegen, ab dem Kamm im Aufwind bis 2000 m kreisen und dann vor den Wolken bis auf 2600 m in eine Welle steigen. Das reichte dann für den Endanflug. In dieser tragenden Linie vor dem Hochschwab flog ich dann über die Veitsch nach Mariazell.

Ich denke an diesem Tag hatte fast jeder einmal irgendwo einen Hänger. Es war ein selektiver Tag wo ich schon dachte, dass es zu früh komplett zumacht. Zwischen 17 und 19 Uhr hat es vom Boden aus aber am besten ausgesehen und manch einer meinte im Endanflug überlegt zu haben, noch einmal in über die Startlinie zu gehen.

Wenn ich nicht wieder vergesse, werde ich morgen auch ein paar Bilder in der Luft machen. Die Ergebnisse sind auf der Wettbewerbsseite <http://stm2009.segelflugsportklub-mariazell.at/> zu finden. Naja heute noch nicht, aber vielleicht morgen.

Mehr zum Nachlesen findet ihr unter: <http://www.kammerhofer.eu/stms-09/>



Wetterlage kurz nach der Landung, Richtung S, W, NW,



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

Segelkunstflug-Staatsmeisterschaften 2009 am Spitzerberg

09. bis 13. September 2009

Montag 07. September 2009

Das Wetter passt, damit ist der halbe Kampf bereits gewonnen. Es sind schon fast alle Teilnehmer da, Leander Ahorner mit seiner Extra ist heute angekommen und auch die Tiroler Segelkunstflieger unter der Führung von Sigggi Mayr sind bereits eingetrudelt. Die ersten Probleme hat es auch schon gegeben, bei der Extra 300s von Jürgen Durstberger gibt es ein Leck im Tank (sehr einfach erklärt) und unsere zweite Schleppmaschine, eine Grob 109 hat einen Teil seiner Seitenscheibe verloren.

Halt, verloren stimmt nicht ganz, die Teile stecken im Leitwerk.... Dank den Stockerauern an dieser Stelle, sie werden die Grob ab Mittwoch vertreten. Trotzdem gibts noch einige Aufgaben zu lösen. Motor-kunstflieger und Segelflieger in einer Box, das gehört koordiniert. Nicht einfach, da die Motorflieger doch so manches anders machen, oder machen wir es anders? Bei einem gemütlichen...Tee wird so einiges besprochen und geklärt, und siehe da es funktioniert, hoffen wir. Mehr dazu morgen.

Dienstag 08. September 2009

Nach und nach wird die Box voll. Immer mehr Piloten kommen an und wollen natürlich trainieren. Peter Rohn, Steff und Ewald haben am Vormittag noch die fehlenden Ecken ausgelegt und damit optimale Voraussetzungen geschaffen. Während in der Box die Luft zersiebt wird, ist unsere Wettbewerbsleitung, unter der Leitung von Otto Salzinger, fieberhaft mit den Vorbereitungen beschäftigt. Nur noch einmal



Die Teilnehmer der gemeinsamen Staatsmeisterschaft im Motor- und Segelkunstflug

schlafen und dann gehts los! Genau, ein Update - Extra 300s fliegt wieder, dafür hat die S2a von Erik und Co einen Defekt, Öl rinnt aus- net wenig.... Die Segelflieger funktionieren alle :-)

Mittwoch 09. September 2009

Das Briefing um 0900 ist bald erledigt, wo dürfen wir fliegen, wo landen, was dürfen wir und wann gehts los. Das mit dem losgehen war dann doch nicht so. Es dauert alles seine Zeit. Um 1500 ist der erste Sportsman Pilot in der Box. Nach über 16 Jahren (habe ich mir sagen lassen) findet wieder eine Motorkunstflugstaatsmeisterschaft statt. Denkwürdiger Augenblick, ich hoffe es geht nicht in diesem Rythmus weiter. Reinhard Braunstingl in seiner Pitts fliegt mit Übersicht und Ruhe das schönste Programm in der Sportsman. Bei den Intermediate gehts schon rasanter zu, der Deutsche Jan xx schafft mit nur wenigen Punkten Vorsprung vor Patrick Strasser den besten Flug und liegt nach der Bekannten Pflicht in Führung. Die Segelflieger Halbakro startet leider relativ spät. Der Spinning Hawks Youngster Roman Gschwandtner liegt momentan am 3. Platz, Respekt! 3 Halbakro-piloten starten morgen Früh, ging sich heute nicht mehr aus. Vollakro hatte heute Pause.



Diese schöne LO gibts leider nicht mehr

Donnerstag 10. September 2009

Hoch motiviert starteten wir heute in den Tag. Die Motivation hat genau bis zum ersten Flug gehalten. Thomas Schuler hat mit seiner LO100 gerade den Trudler beendet, als beim Einflug in die nächste Figur die rechte Fläche abgebrochen ist. Genau so unglaublich wie es sich hier liest war es für uns als wir die drehende LO Richtung Boden fallen gesehen ha-

Die Sieger in der Vollandakro

ben. Thomas hat souverän reagiert und ist mit dem Fallschirm ausgestiegen. Unverletzt ist er am Boden gelandet und mit dem Fallschirm unter dem Arm zu den heraneilenden Helfern spazierte. Der Wettbewerb wurde unterbrochen und Thomas wird im Krankenhaus Hainburg durchgecheckt. Nach einer längeren Besprechung haben alle Piloten zugesagt die Staatsmeisterschaft weiterzufliegen.

Am Nachmittag gehts wieder in die Luft! Sportsman und Intermediate haben ihr zweites Programm abschließen können, nach und nach kristallisieren sich die Favoriten heraus. Auch die Segelflieger waren wieder in der Box mit der Bekannten Pflicht. Genau bei diesem Einzelprogramm konnte Dietmar Poll seinen Weltmeistertitel erringen. Gut geflogen, aber Koni und Ewald sind im dicht auf den Fersen. Trainingsrückstand hin oder her, leicht machen wir es ihm nicht. Morgen Früh geht es gleich mit der Vollandakro weiter.

Freitag 11. September 2009

Heute war der Tag der Niederöblaner. Koni Zeiler gewinnt die Kür und Leander Ahorner die Unbekannte in der Sportsman und damit liegen beide in ihren Klassen auf dem 2. Platz. Die Bedingungen waren mühsam. Starker Wind und zeitweise leichter Regen machen eine gute Positionierung und ein gutes Höhenmanagement schwierig. Wo ist der Rest der Spinning Hawks? Siggie Rossmann ist momentan gerade noch am Stockerl, unser Youngster Roman auf Platz 5, Peter auf Platz 6 und Christian, mit etwas Pech und einer unglücklichen Unbekannten auf Platz 10. Ewald ist mit Platz 3 in der Vollandakro Gesamtwertung zufrieden. Morgen werden in allen Klassen die Entscheidungen geflogen. Teilweise sind die Abstände sehr eng, es wird spannend.

Samstag 12. September 2009

Das Wetter macht uns zum ersten Mal einen Strich durch die Rechnung. Es ist zwar grundsätzlich fliegbar, aber tiefe Wolken ziehen immer wieder durch die Box und machen es unmöglich die Piloten zu bewerten. Gegen Nachmittag wird es zwar besser, aber der starke Wind bleibt. Wir nützen die Zeit für Fotoflüge und Gruppenfotos, Werungsflug kommt leider keiner mehr zustande. Die Siegerehrung bildet einen



würdigen Abschluß für diese gelungene Staatsmeisterschaft. Die Favoriten konnten sich durchsetzen, wenn auch teilweise nur sehr knapp. Dietmar Poll verdrängt Koni Zeiler vom Staatsmeisterpodest und schließt damit eine äußerst erfolgreiche Saison ab. Patrick Strasser ist neuer Motorkunstflugstaatsmeister vor Peter Rohn und Jürgen Durstberger.

Die internationale Wertung gewinnt ebenfalls Patrick vor Kai Joppich und Peter Rohn. Auch organisatorisch war dieser Bewerb ein Erfolg. Durch Spinning Hawks Mitglied Manfred Binder war es uns möglich die Ergebnisse schon wenige Minuten nach dem Flug online zur Verfügung zu haben. Otto Salzinger agierte wieder einmal als Wettbewerbsleiter und wurde von Peter Lambert als Chefschiedsrichter unterstützt. Herzlichen Dank an die fleissigen Heinzelmännchen im Hintergrund ohne die wir keinen einzigen Wertungsflug durchführen hätten können.

Fotos: <http://www.spinninghawks.com/photogallery/index.php?cat=17>

Overall Glider Unlimited

#	Pilot	Flugzeug	Kennzeichen	Punkte
1	Dietmar Poll	Swift	G-EIER	5334,85
2	Konrad Zeiler	Swift	OE-5554	5275,80
3	Ewald Roithner	Swift	OE-5554	5078,17

Overall Glider Advanced

#	Pilot	Flugzeug	Kennzeichen	Punkte
1	Hannes Krüger	MDM-1 Fox	OE-5663	2325,71
2	Rene Muigg	MDM-1 Fox	OE-5682	2148,87
3	Siegfried Rossmann	MDM-1 Fox	OE-5666	2124,25



TAL 2009 Dobersberg, Niederösterreich www.tal-segelflug.at

25. Juli bis 01. August 2009

**Wir fliegen,
auch wenn die faulen Bussarde heute nicht aus ihren
Baumkronen hochsteigen.**

Das war das Motto des Wettbewerbes!

Nach Wr. Neustadt war heuer Dobersberg (LOAB) dran, den Trainings- und Ausbildungslehrgang (TAL) auszutragen. Vorweg muss ich hervorheben, dass die Ausrichtung und Durchführung des Wettbewerbes in Dobersberg, optimal verlaufen ist und die Unterstützung der Union Fliegergruppe Waldviertel wirklich ausgezeichnet war. Auch wenn ich heuer vom Wettbewerbsteam her etwas mager ausgestattet war, mit den Dobersberger Leuten konnte ich diesen Engpass sehr gut kompensieren und somit stand einem erfolgreichen Wettbewerbsverlauf nichts im Weg.

Wenn nicht als erste Zeile in diesem Bericht, dann spätestens jetzt muss ich mich recht herzlich bei allen Helfern für den großartigen Einsatz und die Unterstützung des TAL's bedanken. Dies gilt auch für all jene, die ich aus Platzgründen in dem Bericht nicht hervorheben kann und auch am Gelingen des Wettbewerbes beteiligt waren.

Von folgenden Verbänden wurden wir unterstützt:

- ÖAeC Bundessektion Segelflug, Michael Gaisbacher
- ÖAeC Landessektion NÖ, Karl Berger
- ASVÖ-NÖ, Franz Stockinger

Als private Unterstützer darf ich noch nennen:

- das Fitnessstudio „Activity“ aus Wr. Neudorf, <http://www.clubactivity.at/>
- und Michael Gaisbacher, er überließ uns freundlicherweise sein bereits eingezahltes Nenngeld.

Die Vereinsvorstände der Union Fliegergruppe Waldviertel, Dr. Josef Dörrer als Obmann und Franz Danzinger als Obmann Stellvertreter, haben sich ebenso die

ganze Woche dem TAL gewidmet und haben so für reibungslose Tagesabläufe gesorgt. Eine zentrale Anlaufstelle für etwaige Fragen und Wünsche war auch immer wieder Christine Gangl. Neben der ausgezeichneten Versorgung der Mannschaft, hat sie auch viele organisatorische Aufgaben nebenbei erledigt und die Wettbewerbsabläufe damit in Schwung gehalten.

Von der Vereinsleitung wurde uns folgende Infrastruktur zur Verfügung gestellt:

- Wettbewerbsbüro,
- Hangar West als Briefing und Vortragsraum
- Räumlichkeiten der Gaststätte
- Sanitär mit schönen Duschen
- und ein gemütlicher Garten zum relaxen.

Christine Gangl (Bild) versorgte uns mit gutem Essen und Trinken, fast täglich wurde gegrillt. Die bevorrateten 5 Fass Bier, haben sich im Laufe der Woche praktisch von selbst entleert...



Als Bodenmannschaft, für die Aufstellungs- und Startorganisation, stand Thomas Fasching und Franz Grün die ganze Woche zur Verfügung.

Franz Grün war auch als Schlepppilot die ganze Woche auf dem Platz und hat mit Pollmann Markus, Witzmann Gerhard, Volker Fuchs und Josef Köstlbauer

aus Tulln unsere Teilnehmer in kürzester Zeit (45-55min) in die Luft gebracht.

3 Schleppmaschinen standen im Einsatz.



Eine der wichtigsten Teilnehmer der Wettbewerbsorganisation war Richard Huschka.

Richard Huschka war vom Anfang bis zum Ende voll im Einsatz (24Stdx8Tage). Manchmal ist ihm sogar die Rechnerkapazität zu wenig geworden und er musste trickreich zum Taschenrechner greifen.



Seine fachliche Kompetenz und sein unermüdliches Nachdenken über Lösungsvorschläge und deren Umsetzung waren ein Garant für das gute Gelingen des Bewerbes.



..weiter haben in der Wettbewerbsorganisation mitgewirkt:

- Daniela Bauer (Bild)
- Michael Rohrbeck
- Thomas Fasching und
- Erich Sauer

Thomas hat sich als Ablauforganisator betätigt und Daniela hat neben zeitweisen BL-Dienste noch alle wichtigen Aufzeichnungen für den TAL geführt. Michael und Erich haben uns mit ihren fliegerischen Ortskenntnissen beim täglichen Tasksetting unterstützt.

Kurz gesagt, wir waren ein starkes Team in dem die tägliche Arbeit richtig Spaß gemacht hat. Diese Stimmung hat sich natürlich auch auf die Wettbewerbspiloten übertragen und so konnten uns selbst die aussichtslosesten Wetterbedingungen nicht abhalten einen Task zu probieren. Wann wir geflogen sind und welcher Task geflogen wurde, das bitte auf www.tal-segelflug.at nachlesen. Dort gibt es auch Berichte zu den täglichen Ereignissen.

Im Übrigen, die Webseite wurde von Christian Küpper (FRA-Wr.Neustadt) eingerichtet, von Andy Schmölzer designerisch gestaltet und von mir täglich aktualisiert.



Das Finden von fliegbaren Tasks, passend zum Wetter, war manchmal wirklich nicht einfach. Ideal zum trainieren für den Tasksetter und Wettbewerbsleiter, aber auch für die Wettbewerbspiloten. Von regnerisch, bis zu turbulentem Rückseitenwetter und absoluter stabiler, gealterter Luftmasse war alles dabei. Tasksetter und Piloten wurden ganz schön geprüft, wobei die Piloten den schwierigeren Teil auszukosten hatten.

Geduld, Kooperationsbereitschaft und Durchhaltevermögen wurde gefordert und stand gehalten.



Bemerkenswert für mich war, dass unsere Aufgaben von den Piloten immer mit hoher Akzeptanz angenommen wurden, obwohl genau betrachtet, einige Tage dabei waren, wo wir wirklich mit großen Zweifeln an den Start gegangen sind. Dieses hohe Maß an Einsatzbereitschaft ist auf zwei Ebenen zu begründen, einerseits an der hohen Motivation der Mannschaft und andererseits das hohe Vertrauen, dass die Piloten der Wettbewerbsorganisation gegeben haben. Es wurde ganz einfach immer versucht, das Optimum heraus zu holen und das ist gelungen.

Einen Wettbewerb macht ja nicht ein Wettbewerbsleiter oder eine Organisation, sondern die Teilneh-



mer, die Piloten, der Wettbewerbsleiter kann hier nur für optimale Rahmenbedingungen sorgen, den Rest machen die Piloten und so wie sich alle eingesetzt haben, wirklich Hut ab, meinen Dank an alle für die loyale, mitwirkende Haltung.

Einen besonderen Aufputz hat unser TAL durch die Teilnahme eines Piloten aus Turin und das späteren Einstiegs eines routinierten Streckenfliegers bekommen. Andrea Ferrero ist über 1000 km aus Turin angereist und Martin Gneist ist am 2. Wettbewerbstag noch eingestiegen und ist somit seinen ersten „Zentralen Wettbewerb“ außer Konkurrenz mitgeflogen.



Andrea Ferrero mit Piera, hat kurz vor dem TAL seinen Ventus 2ax bekommen, um ihn beim TAL einmal so richtig einzufliegen und er wurde auch gleich ausreichend Aussenlandeert!



Martin Gneist wurde von Bastian Jütte motiviert mitzufiegen. Er war vom Bewerber schwer begeistert und ich hoffe, wir sehen ihn bald wieder.

Andrea Ferrero haben wir es auch zu verdanken, dass die Ergebnisse des Wettbewerbes auf Soaring Spot veröffentlicht wurden, er hat uns darauf aufmerksam gemacht und Huschka Richard hat mit Andre Kolar von SeeYou mit viel Geduld die Plattform eingerichtet. <http://www.soaringspot.com/tal>

Mit 18 Teilnehmern war der Wettbewerb sicher ganz gut aufgestellt und ich war mit der Akzeptanz des Wettbewerbes sehr zufrieden.

Trotzdem würde ich mir für das nächste TAL eine breitere Beteiligung aus den NÖ und Wiener Vereinen wünschen.

Das würde das Fliegen um den Landesmeistertitel noch interessanter machen, aber da ist scheinbar seitens der Landessektionsleiter und den jeweiligen Vereinsleitungen noch viel Überzeugungs- und Aufbauarbeit zu leisten.

Die Teilnehmerzahl hat sich die letzten Tage bis zum Wettbewerbsbeginn bis auf 20 Piloten hochgeschraubt, letztendlich sind 18 Piloten an den Start gegangen

9 Piloten Std-Klasse

9 Piloten Off-Klasse

davon 3 Junioren.



Verein	Piloten	Bundesland
UFG Waldviertel	5	NÖ
USFC Krems	3	NÖ
USFC Tulln	3	NÖ
USFC-Mariazell	2	STMK
ASKÖ Flugsp. Wien	1	W
AVC	1	NÖ
BSV Voit St.Pölten	1	NÖ
SFC Ried	1	OÖ
PererPan Soaring	1	ITA

Durchaus beeindruckend waren auf alle Fälle die fliegerischen Leistungen. Wenngleich die Aufgaben bei oberflächlicher Betrachtung nicht aufregend erschienen, sie waren stets eine harte Nuß. Weite Strecken wurden uns leider wetterbedingt verwehrt und wir mussten uns beim Tasksetting immer wieder scharf an die Grenze des Möglichen bewegen. Was zu machen war, haben wir mit viel Feingefühl und Abstimmung in der Gruppe gemacht und das Feedback der Piloten am Abend, hat uns unsere Arbeit stets bestätigt.

Wie immer, waren das „Quentchen Glück“ und die richtige Entscheidung im richtigen Moment, der



Schlüssel zum Sieg. Siegen kann nur der Beste, Gewinnen konnte wie immer jeder!

Ich bin mir sicher, dass jeder Teilnehmer wieder mit etwas mehr Erfahrung nach Hause gefahren ist und vielleicht wurde auch die eine oder andere Freundschaft wieder etwas mehr ausgebaut oder neu geschlossen und das ist das was ich bei einem Wettbewerb als „nette Randerscheinung“ und edle Facetten eines Wettbewerbes bezeichne.

Letztendlich mussten wir am Samstag, Nachmittag zur Kenntnis nehmen, dass wir den Wettbewerb ohne einem NÖ-Landesmeister in der Std-Klasse abschließen müssen. Die Piloten der Std-Klasse konnten keinen 3ten gültigen Tasks mehr erfliegen, obwohl der Einsatz der Piloten außergewöhnlich hoch war und die Zähigkeit und Ausdauer der Piloten am zerreißen.

Der letzte Akt des Wettbewerbes konnte beginnen, die Abschlussfeier und Siegerehrung.

Doch bevor es so weit war, mussten noch einmal schnell ein paar freiwillige Helfer einspringen, es galt die Urkunden zu erstellen. Christopher Ferkl (UFG-Waldviertel) hat den Urkundendruck organisiert und hat sie dann noch druckfrisch an Dr. Christoph Auner (USFC-Tulln) und Ingrid Hartl zum Beschriften gegeben. Das Ergebnis dieser Arbeit lag kurz vor 19:00 fertig vor und wir konnten zur Siegerehrung schreiten.

Heuer gab es wie immer für alle Urkunden und zusätzlich für die ersten drei Gewinner statt Pokale, Geld.

1. Preis € 100,-
2. Preis € 70,-
3. Preis € 50,-

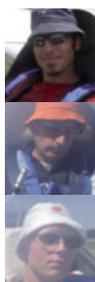
Restlos überzeugt bin ich von dieser Art der Preisverleihung noch nicht, ich werde in dieser Hinsicht noch weiter nachdenken müssen, es gibt ja viele Varianten die Preisgestaltung vorzunehmen.

Die Sieger des Wettbewerbes :

Standard-Klasse

(5x gestartet, zwei wertbare Durchgänge)

1. Michael Rohrbeck
UFG Waldviertel, 1242
2. Rudolf Huber
BSV Voit St. Pölten, 1155
3. Bastian Jütte
ASKÖ Flugsp. Wien, 987



Offene-Klasse

(4x gestartet, drei wertbare Durchgänge)

1. Karl Schifflleithner
USFC-Tulln, 2105
2. Herbert Nolz
USFC-Mariazell, 1794
3. Erich Sauer
UFG Waldviertel, 1370



Sieger in der Landesmeisterschaft-NÖ
(leider nur die Offene-Klasse)

1. Karl Schifflleithner
USFC-Tulln, 2105
2. Erich Sauer
UFG Waldviertel, 1370
3. Stein Reinhard
USFC-Krems, 1344



Alle Piloten waren sich bei der Abschlussfeier einig, dass der Wettbewerb ein toller Erfolg war, ein Erfolg für die Piloten und ein Erfolg für den Wettbewerbsausrichter UFG-Waldviertel. Auch waren sich alle einig, dass Dobersberg der richtige Platz für ein TAL ist.

TAL-Wettbewerbsleiter
Alfred Obermayer



TAL 2009 Mauterndorf, Salzburg, LOSM

20. bis 24. Mai 2009

Vom 21. bis 24. Mai 09 hat der LV Salzburg dieses Mal die Möglichkeit gehabt, sein TAL am Flugplatz Mauterndorf auszutragen. Unterstützung gab es bei der Organisation und Durchführung des Trainingslagers durch den SFC Lungau von Christian Emig, Andi Gruber und Heinz Schäfer als Flugplatzverantwortlicher.

Die Teilnehmerzahl hat sich in den letzten Tagen vor Beginn des TAL's von 15 auf 9 leider reduziert. 6 Piloten vom SFC-Lungau, sowie 3 Gäste aus der Steiermark HFSG-Albatros / KSV Segelflug und dem Burgenland / SFC Pinkafeld nahmen schließlich teil. Unsere Gäste waren fliegerisch und kameradschaftlich eine Bereicherung.

Das Team Hermann Trimmel und Horst Baumann, verantwortlich für Tasks / Wetter und Auswertung, war nicht nur auf Grund des wechselhaften Wetters und unseres Vorhabens, die Auswertung mit scoring*StrePla durch zu führen, die perfekte Besetzung. Beide haben auch die Moral der Piloten durch Motivation (Hermann's Fachgebiet) und Horsts „feinen“, aber eindeutigen Anmerkungen, bei der Auswertung der Flüge, hoch gehalten (Hermanns und Horsts Doppelconferenzen).

Das Eröffnungsbriefing am 21. Mai abends, hat nach der Begrüßung, mit einem Gespräch in der Pilotenrunde vorab begonnen, welche Flugerfahrungen die einzelnen Piloten mitbringen. Daraufhin wurden die Piloten entweder in die Nachwuchs- oder in die Allgemeine Klasse eingeteilt, um eine bessere Chancengleichheit für die Piloten zu schaffen.

Die Piloten beider Klassen hatten an allen 3 Flug- und Wertungstagen mit stark ändernden Wetterbedingungen zu kämpfen, wodurch die Aufgaben nicht einfach zu bewältigen waren.

NWK: 1. Tag Racing-Task 105,3 km:
Mauterndorf-> Obertauernpass->
Stolzalpe-> Ziellinie

2. Tag Racing-Task 275,8 km:
Mauterndorf-> Admont Stift->
Dachstein-> Zell am See-> Ziellinie

**3. Tag Speed Assigned Area Task
(Tmin=02:00) 67,2 km < D < 237,5 km:**
Mauterndorf-> Tauernautobahn NP->
Soelkpass-> Turracherhoehe->
Tamsweg-> Ziellinie

AGK: 1.Tag Racing-Task 309,4 km:
Mauterndorf-> Ausservillgraten->
Hoheggerwirt-> Tamsweg-> Ziellinie

**2. Tag Speed Assigned Area Task
(Tmin=02:00) 65,0 km < D < 243,8 km:**
Mauterndorf-> Tauernautobahn NP->
Soelkpass-> Turracherhoehe->
Tamsweg-> Ziellinie

**3.Tag Speed Assigned Area Task
(Tmin=02:00) 104,3 km < D < 255,9 km:**
Mauterndorf-> Tauernautobahn NP->
Hoheggerwirt-> Turracherhoehe->
Tamsweg-> Ziellinie

Hermann hat mit seinen Vorhersagen der Wetterlagen, sowie dem fliegbaren Wetterfenster, die Tagesaufgaben erst möglich gemacht, da die Wettermodelle / Vorhersagen aus dem Internet nicht dem aktuellen Wettergeschehen gerecht wurden.

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.



Die Auswertung durch Horst Baumann hat alle Details der Flüge und Piloten an den Tag gebracht. Verfehlen der Ziellinie, Luftraumverletzungen um 50 bis 100m, über die vorgegebene max. Flughöhe, Anschneiden der Wendepunkte etc. Das Debriefing war ebenso lehrreich für die fliegende Mannschaft wie das tägliche Morgenbriefing.

Bei der Vorbereitung der Tasks wurde durch Hermann, Christian und Horst auch Wert darauf gelegt, den Piloten die Möglichkeit zu geben, Leistungsabzeichen zu erfliegen.

5 „Silber C – Leistungsabzeichen“ wurden von Horst Baumann bestätigt und erfliegen von:

Perner Sigi
SFC-Lungau / Ka 8

Wieland Andreas
SFC Lungau / ASW 15 B

Gölles Hannes
HFSG-Albertros / Speed Astir

Strobl Gregor
SFC Pinkafeld / DG-100

Gollhuber Patrick
KSV Segelflug / ASW 15 B

Allgemeine Meinung der Piloten beim Abschlussgespräch am 24. Mai Abends war der Lerneffekt beim TAL. Vorgegeben unterschiedliche Aufgaben / Tasks, Beachtung der wetterabhängigen Bedingungen auf der Strecke, Navigation, Beachtungen TASK-abhängiger Details haben jeden Einzelnen bei der Flugvorbereitung und während des Fluges gefordert und fliegerisch einige Schritte weiter gebracht.

Erwähnenswert ist unter Piloten und Flugzeugen die Besetzung des Blanik L23.

Denz Christian, als junger Scheininhaber, mit Wieland Hans als Coach am Back seat, haben den Blanik leistungsmäßig, sowie einmal die Rückholmannschaft, gefordert und die Nachwuchsklasse gewonnen. Ein Beispiel, wie Streckenflugtraining mit Coach, im Doppelsitzer, junge Piloten fliegerisch an Erfahrungen rascher gewinnen lässt.

Die Ergebnisse des Salzburg-TALs-2009 sind auf [scoring*StrePla http://www.strepla.de/scs/](http://www.strepla.de/scs/) nachzulesen.

Als Veranstalter ergibt sich vom Salzburg-TAL 2009 das Bild, dass zu 2008 sich fast alles geändert hat. Die Anforderung an das Org-Team wurde durch einen kleinen Pilotenkreis mit unterschiedlichen Qualifikationen und Flugzeugen höher geschraubt. Der Lernerfolg war dadurch bei den Piloten natürlich auch höher. Die Gäste beleben kameradschaftlich und fliegerisch das TAL erfolgreich.

Die Basisförderung für junge Piloten muss weiterhin im Vordergrund stehen und das Konzept für weitere erfolgreiche Salzburg-TAL`s muss in dieser Hinsicht auch weiter entwickelt werden.

Rudi Steinmetz
LV Salzburg / Sektionsleiter Segelflug



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

Juniorenmeisterschaft Kufstein

08. bis 18. Juli 2009



Erster Wettbewerbstag!

Erster Tag und gleich schon in die Luft. Das ziemlich schlechte Wetter vom Morgen hat sich - wie von unseren Wetterfrosch richtig prognostiziert - am Nachmittag verzogen und der Erste konnte um 15:04 in die Luft gehen. 70 Minuten später wurde dann die Startlinie geöffnet und es ging raus ins bayrische Alpenvorland!

Die Aufgabe sah einen Assigned Area Task mit 103,6 bis 232,3km und einer Tasktime von 1:30 vor. Leider holten Regenschauer einige unserer Piloten bald schon ein und 7 mussten außerhalb von LOIK landen. Nur drei schafften den Task scheinbar ohne Probleme und kamen heil wieder am Platz an. Einige mehr schafften die vorgeschriebenen 100km - d.h. es gibt eine Wertung! Juhu!

Zweiter Tag Schlechtwetterprogramm

Leider sind einige Schauer von Westen zu uns gezogen und haben es heute unmöglich gemacht, einen Task zu fliegen. Den Ruhetag haben aber alle fest genossen - entweder beim Bummeln in Kufstein, am Rad in den Bergen unterwegs oder einfach nur daheim im Bett ;-)

Als Tagesabschluss gab es noch eine feine Grillage und erste Sponsorenfotos wurden heldenhaft aufgenommen! Es war sichtlich nicht leicht, ein sooooo schweres Flugzeug (Std. Libelle - vielen Dank an FB!!!) in die Luft zu hieven, aber wir haben ja zahlreiche starke Jungs hier. Könnt ihr eh selbst am Foto erkennen ;-). Wie ihr seht, Red Bull verleiht Flügel!!!

Dritter Tag

Der letzte ist wieder am Boden! War ein kurzer Spaß, aber eine super Start und Schleppübung! Innerhalb von nur 50 Minuten konnten heute alle in die Luft steigen - leider ist die Hälfte schon wieder am Boden. Bei sensationellen Steigwerten zwischen 0,2 und 0,0 m/s und einer sich schnell nähernden Warmfront mit zu erwartenden Nieselregen am Nachmittag. Der Wettbewerbstag wurde bereits neutralisiert - vielleicht können aber noch ein paar die entstehenden Wellen ausnutzen - der Erste ist nach aktueller Funkinformation gerade eingestiegen!

Um Morgen müssen wir ebenfalls noch zittern. Sollte zwar besser werden, aber man weiß ja nie. Wie werden heute auf jeden Fall alle unsere Teller leer essen und dann wirds schon werden ;-)

Vierter Tag 2. Wertungstag

Nach einem langen Tag sind nun alle Piloten wieder in LOIK angekommen.

Schon bevor alle in der Luft waren, mussten die ersten 2 rücklanden. Konnten aber gleich wieder geschleppt werden. Die Startlinie wurde um 14:07 geöffnet. Nur wenig später kamen die nächsten beiden (CL und F1) wieder zurück an den Platz. Trotz einem letzten Startversuch vom F1 sollten sie auch hier bleiben. Fing ja mal wieder gut an.....

Nicht lange danach kamen dann auch schon die ersten beiden Außenlandemeldungen. Es sollten noch ein paar Folgen. FB saß allein im schönen Pinzgau (Niedernsill) - ML, TW, 91 und F3 gemeinsam in Zell am See am Flugplatz. Drei weitere trafen (80, AR, ISV) die Ziellinie nicht mehr - scheinbar waren 300m über Platz einfach zu hoch ;-)



Der Tag wird gerade beim Grillen und einem wahn-sinnig leckeren Kuchen ausklingen gelassen. Wird aber wahrscheinlich nicht mehr allzu lange gehen - wirken irgendwie alle ziemlich fertig heute.



Fünfter Tag 3. Wertungstag

Alle Piloten sind wieder heil am Boden angekommen. Trotz der schlechten Wetteraussichten entwickelte sich der Tag sehr gut und fast alle konnten den Task beenden. Nur dreien schien die Gegend um St. Johann in Tirol so gut zu gefallen, dass sie gleich dort blieben für ein paar Stunden.

Leider gibt es heute noch von einem weiteren Schaden zu berichten. Bei der Außenlandung von F1 wurde eine Fläche ziemlich in Mitleidenschaft gezogen, als sie beim Ausrollen auf der leicht abschüssigen und welligen Wiese den Boden touchierte. Dem Reini geht es gut - sind froh, ihn weiterhin lachen zu sehen. Wieder ein Helfer mehr ;-)

Sechster Tag neutralisiert

Siebter Tag 4. Wertungstag

Die Startlinie wurde geöffnet und die Jungs machten sich auf zum Rossbrand. Es handelte sich um einen

AAT mit einem riesigen Zylinder von 55km. Es geht dabei um eine Strecke von 102,3 bis 325,1km. Minimale Taskzime sind heute 2h. Hoffen wir mal, dass gewisse Piloten heute nicht wieder viel zu früh heim kommen und sich ihren Schnitt verderben! Drücken auf jeden Fall allen die Daumen!

Die Presse war heute übrigens auch schon da und hat unseren Erich für die Kitzbühler Ausgabe der „Tiroler Woche“ interviewt,

Achter Tag 5. Wertungstag

10:45 Racing Task mit 296,4km

Und noch ein Flugtag geht sich aus. Das Wetter schaut recht gut aus - in Innsbruck ist es zwar schon kurz vorm regnen, aber anscheinend soll es hier noch so lange halten, dass wir einen Racing Task nach Puergg im Ennstal (nahe Aigen, 140km entfernt) über die Bühne bringen können. Schattet leider schon ein wenig ab. Es also sicherlich nicht leicht werden. Aber wir haben volles Vertrauen in unsere Jungs, dass sie das schaffen und heute alle gut heim kommen!

Der Rest vom Feld ist im Moment ca. 10km weiter und basteln anscheinend auch viel herum.

12:30 Alle sind dahin..

Alle sind in der Luft. Die Startlinie wird auch jeden Moment geöffnet werden und sie können sich auf ins Ennstal machen. Leider war das Wetter schneller als die Teilnehmer und so kam es zu einem skurrilen Ergebnis: Alle Teilnehmer landen außen, trotzdem werden viele Punkte vergeben und das Endergebnis steht fest.

Fotos: <http://www.pb-m.com/php/webgalerie/?g=941>

#	WBK	Name	Land	Flugzeug	Gesamtpunkte
01	ISV	Rosner, Lukas	Tirol	LS 1 f	2103
02	8o	Richter-Trummer, David	Tirol	LS 4	1790
03	XI	Jagiello, Lukas Andreas	Stmk	LS 4	1739
04	FB	Stumpfl, Fabian	OÖ	Std. Libelle	1715
05	NX	Eder, Sebastian	Tirol	Discus 2	1668
06	F3	Marchhart, Markus	NÖ	LS 4	1599
07	8F	Hinterholzer, Erich	Tirol	LS 4	1576
08	AR	Heinen, Christoph	Bayern	LS 4	1282
09	ML	Klopf, Michael	NÖ	ASW 19	1237
10	SM	Anich, Maximilian	Tirol	Discus	1230
11	TW	Reinsperger, Christoph	NÖ	LS 8	699
12	CL	Leinmüller, Christoph	Stmk	DG 300	618
13	F1	Koeppner, Reinhard	NÖ	PIK 20 D/E	264
14	91	Jütte, Bastian	Wien	DG 300	238



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

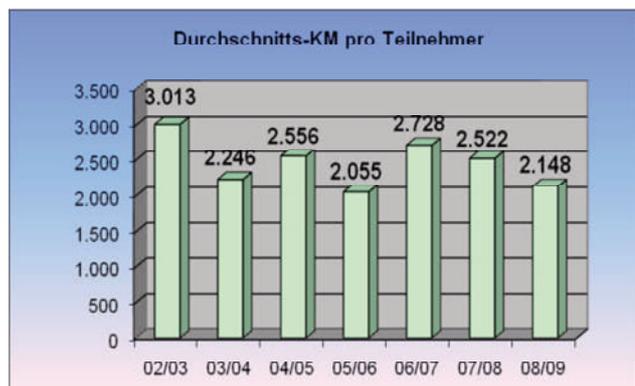
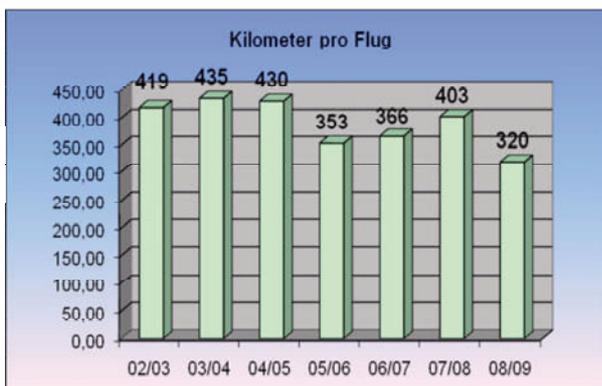
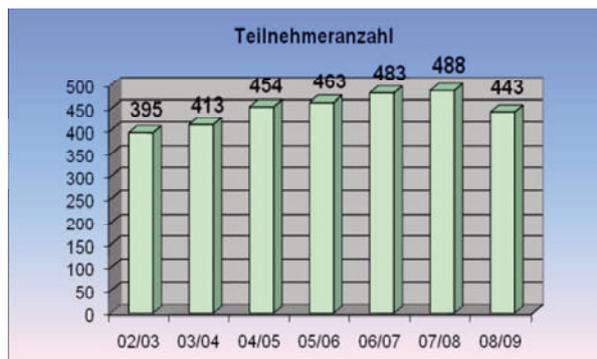
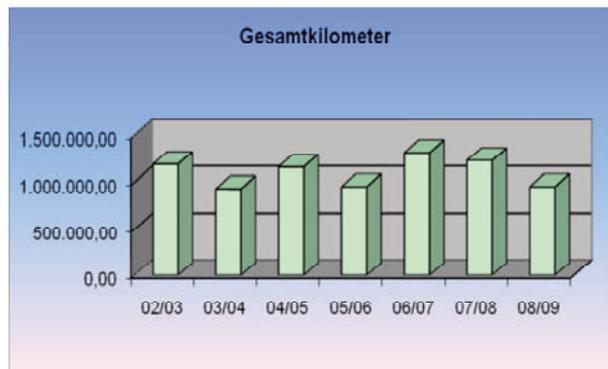
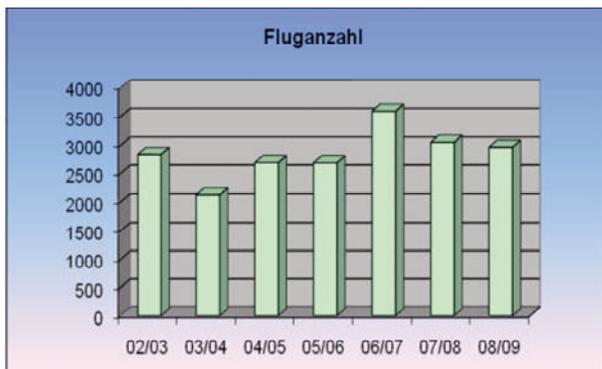


österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

SIS AT Jahresbericht 2008/2009

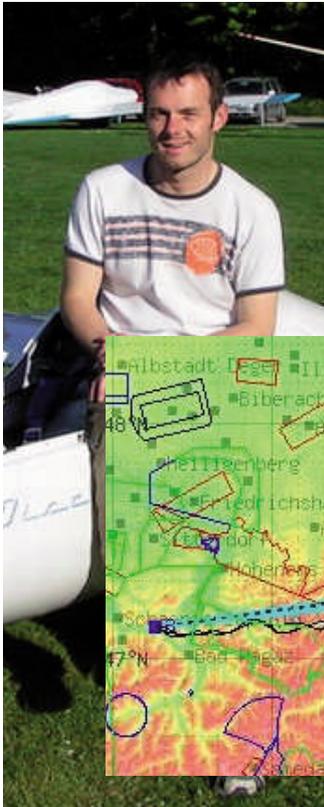
Die trockenen Zahlen

	02/03	03/04	04/05	05/06	06/07	07/08	2008/2009
Kilometer	1.190.052	927.750	1.163.606	951.416	1.322.594	1.230.915	951.638
Flüge	2842	2131	2710	2693	3602	3057	2971
Teilnehmer	395	413	454	463	483	488	443





Längster Flug nach Punkten



Alexander Koppler

Der 26. April war der 1000er Tag des Jahres.

Koppler A.	Discus 2	1233 km
Supersperger E.	Ventus 2b	1302 km
Schicker E.	ASW 20	1232 km
Leitner B.	Ventus 2cx	1334 km
Schicker C.	Ventus 2b	1146 km
Lindpointner H.	Ventus 1	1040 km
Bennert W. / Karl M.	Duo Discus	1031 km
Jagiello J.	SZD 55	1065 km
Hofinger F.	ASW 20	1059 km
Gsodam A.	DG 800	1097 km

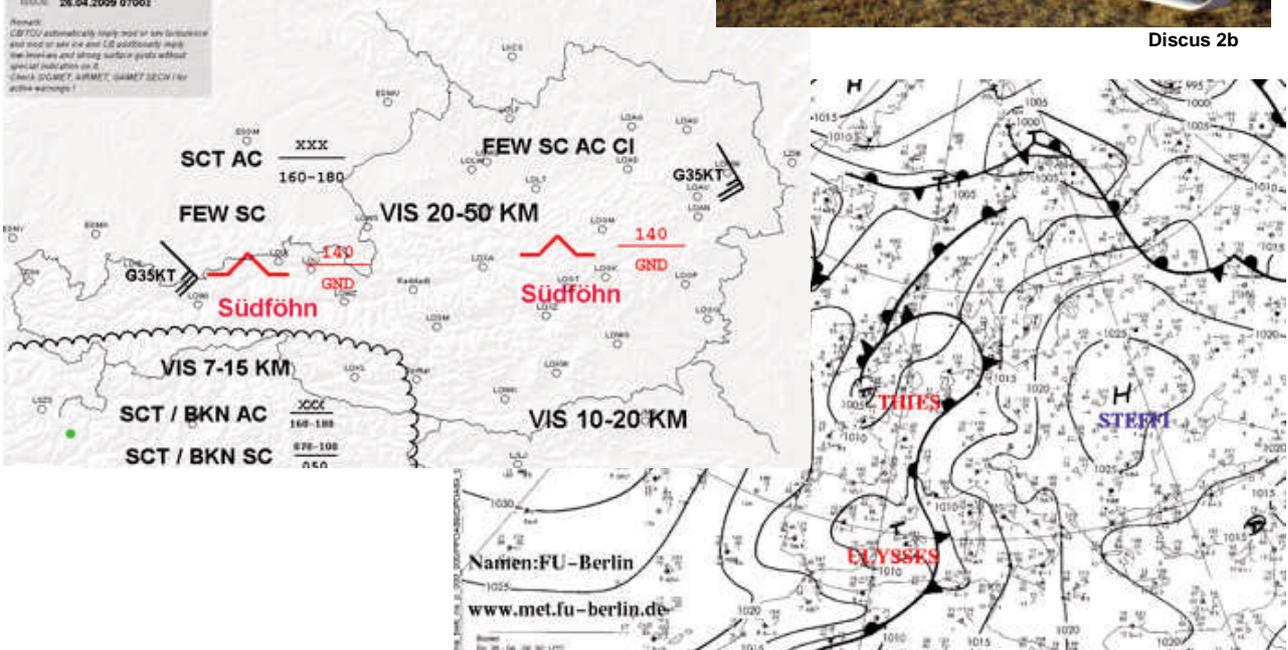


Discus 2b

ALPFOUR AUSTRIA
 F00D TIME FORECAST CHART
 500 WIND SFC (FL 250)

VALID: 26.04.2009 1400z
 ISSUE: 26.04.2009 0700z

Remark:
 CD/TCU automatically imply mist or low turbulence
 and mist or low fog and CD additionally imply
 low level wind shear unless a gusts without
 special indication on it
 Clouds (SHEAR) SHEAR: GATEWAY SECTOR for
 active airports?





Statistik - Womit wird wieviel geflogen

#	Type	Flüge	Gesamt-KM	#	Type	Flüge	Gesamt-KM
1	DG 800/18m	174	69386 km	63	ASW 22BLE	5	3313 km
2	LS 4	256	64905 km	64	Nimbus 3T/25,5m	5	2646 km
3	ASH 26E	168	60864 km	65	ASH 25 > 26m	7	2632 km
4	Discus	217	58500 km	66	Speed Astir II	12	2412 km
5	Ventus 2	135	47605 km	67	G 102 2 Astir	6	2390 km
6	Ventus 2cT/18m	81	35676 km	68	DG 800S/18m	4	2168 km
7	Duo Discus	108	31908 km	69	ASW 20 16,6m	10	2163 km
8	DG 300	126	30921 km	70	Std. Jantar	7	2156 km
9	Ventus 2c/18m	67	29063 km	71	LAK 17 at/18m	9	2154 km
10	LS 6	55	25167 km	72	ASW 17	4	1999 km
11	DG 100	82	23592 km	73	DG 400	8	1942 km
12	Duo Discus T	81	23173 km	74	ASH 25M	4	1923 km
13	ASW 15	97	21964 km	75	Glasflügel 304	5	1668 km
14	LS 8/18m	71	21276 km	76	Antares 20m	4	1544 km
15	Discus bT	63	19743 km	77	Glasfluegel 304S Jet	7	1528 km
16	Ventus 2cM/18m	52	19193 km	78	ASW 24 Top	4	1513 km
17	ASW 20	44	17557 km	79	DG 500M 20m	4	1338 km
18	LS 7	58	17203 km	80	Twin Astir mit EZ	5	1264 km
19	Ventus cM 17,6m	52	16641 km	81	ASG 29 15m	3	1230 km
20	LS 1 f	52	15137 km	82	Janus 18,2m	11	1165 km
21	Kestrel 17m	50	14497 km	83	LS 8T/18m	2	1108 km
22	Std. Libelle	51	13762 km	84	Ka 6	9	1061 km
23	Nimbus 4DM	33	12973 km	85	Ventus 2c	5	1014 km
24	G 103 Twin II	46	12165 km	86	Nimbus 3/25,5m	3	1012 km
25	Discus 2	29	11750 km	87	H 301	3	999 km
26	LS 8	34	11031 km	88	Nimbus 2 c	3	962 km
27	DG 400/17	43	10045 km	89	Ka 6 E	3	960 km
28	Ventus 1	27	9912 km	90	PIK 20 B	3	924 km
29	LS 6/18m	23	9844 km	91	Phöbus C	4	917 km
30	Discus 2T	32	9700 km	92	ASK 13	6	902 km
31	ASW 19	34	9651 km	93	Pilatus B4 mit EZ	5	888 km
32	SZD 55	31	9220 km	94	Mistral C	5	882 km
33	LS 1-d	30	9048 km	95	Arcus	2	850 km
34	DG 600M/18m	19	8932 km	96	PW 5	3	843 km
35	DG 303	21	7984 km	97	ASW 20 Top	2	826 km
36	ASW 28E/18m	23	7956 km	98	Ventus 2cT	2	714 km
37	Antares 18m	20	7151 km	99	L 13 Blanik	8	697 km
38	DG 200	21	7010 km	100	SZD 59	2	521 km
39	Discus 2T/18m	18	6955 km	101	MDM, MDM-1 Fox	3	509 km
40	ASW 24	21	6572 km	102	ASH 25E	1	507 km
41	DG 1000/20m	18	6524 km	103	Mucha Standard SZD 22	3	421 km
42	ASK 21	44	6211 km	104	Dimona	3	326 km
43	Ventus cT 17,6m	12	6016 km	105	L 23 Super Blanik	2	312 km
44	Astir CS Jeans	24	5983 km	106	ASG 29E 18m	1	306 km
45	DG 1000T	19	5928 km	107	SF 34 \$OHNE_EZ	2	286 km
46	PIK 20 D	24	5788 km	108	DG 500 Trainer mit EZ	3	279 km
47	ASH 25	16	5210 km	109	SZD 50 Puchacz	2	276 km
48	DG 1000/18m	18	5204 km	110	Alisport, Silent 2	3	275 km
49	Ka 8	33	5015 km	111	Mü 22b	1	263 km
50	Nimbus 3DM	18	5006 km	112	Jantar 2b	1	227 km
51	Std. Cirrus	21	4660 km	113	SF 27 A	3	225 km
52	ASH 25M >26m	15	4629 km	114	Club Libelle	1	223 km
53	DG 500/505 20m	18	4398 km	115	PZL Swidnik, PW-6	2	219 km
54	DG 500M 22m	16	4062 km	116	Cirrus VTC 17.74m	1	189 km
55	SZD 51 Junior	24	4039 km	117	Diana 2	1	161 km
56	Astir CS	22	3619 km	118	Pilatus B4 ohne EZ	2	160 km
57	LS 1-c	15	3619 km	119	Ka 7	2	152 km
58	DG 200/17	17	3612 km	120	Glasflügel 304CZ/17,4m	1	150 km
59	Ventus 17,6m	6	3533 km	121	LS 1-0	1	149 km
60	LS 3	11	3518 km	122	SHK	1	145 km
61	Janus CT mit EZ	14	3453 km	123	Diamant 18m	1	144 km
62	G 103 Twin III SL	13	3386 km	124	SF 34 mit EZ	1	102 km



Statistik - Alle Flüge pro Pilot

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

	#	pt	Flüge	Pilot			km
2008/2009	1	13759,23	62	Widmann	Johann	NÖ	17516,89
	2	13502,93	45	Eibel	Heinz	Stk	17699,45
	3	11520,39	29	Kriechbaum	Wilhelm	T	14271,35
2007/2008	1	16185,64	62	Widmann	Johann	NÖ	20464,42
2006/2007	1	17208,78	59	Widmann	Johann	NÖ	21540,83



Johann Widmann und seine ASH 26 (HK)

Statistik - Alle Flüge Weltweit pro Pilot

2008/2009	1	17012,36	32	Grabner	Vinzenz	Stk	21709,25
	2	14668,98	65	Widmann	Johann	NÖ	18681,65
	3	13502,93	45	Eibel	Heinz	Stk	17699,45

Vinzenz Grabner hat dafür die Wintersaison in Südafrika und Sommersaison in den USA genutzt.



Ergebnisse

	sis-at	Alpen	Weltweit
Allgemein Klasse	1. Ernst Schicker 2. Johannes Hausmann 3. Bernhard Leitner		1. Ernst Schicker 2. Vinzenz Grabner 3. Sebastian Eder
Offene Klasse	1. F. Josef Eder 2. Werner Bennert 3. Karl Georg Kirchner	1. Christian Hynek 2. F. Josef Eder 3. Werner Bennert	1. Sebastian Eder 2. F. Josef Eder 3. Karl Georg Kirchner
18m Klasse	1. Bernhard Leitner 2. Andreas Gsodam 3. Wilhelm Kriechbaum		1. Vinzenz Grabner 2. Bernhard Leitner 3. Andreas Gsodam
Renn Klasse	1. Ernst Schicker 2. Eduard Supersperger 3. Leopold Felbermayr		
Standard Klasse	1. Johannes Hausmann 2. Jan Jagiello 3. Alexander Koppler		
Club Klasse	1. Harald Sturmman 2. Guenther Tschabuschnig 3. Martin Schima		
Doppelsitzer Klasse	1. Werner Bennert 2. Ferdinand Leiler 3. Magnus Webhofer		
Vereinswertung	1. FRA Wiener Neustadt 2. ISV 3. SMBC Kirchdorf/Micheld.	1. ASKÖ Flugsport-Wien 2. FRA Wiener Neustadt 3. ISV	1. ASKÖ Flugsport-Wien 2. FRA Wiener Neustadt 3. ISV
Mannschaftswertung	1. ISV_1 2. ASKÖ Flugsport-Wien_1 3. SMBC Kirchdorf/Micheld.	1. ASKÖ Flugsport-Wien_1 2. ISV_1 3. SMBC Kirchdorf/Micheld.	1. ASKÖ Flugsport-Wien_1 2. ISV_1 3. SMBC Kirchdorf/Micheld.
Junioren-Klasse	1. David Richter-Trummer 2. Lukas Rosner 3. Lukas Jagiello	1. David Richter-Trummer 2. Aurel Hallbrucker 3. Lukas Rosner	1. David Richter-Trummer 2. Aurel Hallbrucker 3. Michael Klopff
Senioren-Klasse	1. Toni Prieler 2. Ferdinand Leiler 3. Wilhelm Kriechbaum		1. Vinzenz Grabner 2. Toni Prieler 3. Ferdinand Leiler
Frauen-Klasse	1. Irmgard Paul 2. Michaela Lindorfer 3. Marianne Mayerhofer		1. Irmgard Paul 2. Michaela Lindorfer 3. Kathrin Havemann



Internationale Meisterschaften

Segelkunstflug-WM 2009 in Hosin bei Ceske Budejovice (Tschechische Republik)



Dietmar Poll, Weltmeister in der Bekannten Pflicht, Vizeweltmeister in der Kür

Der Steirer Dietmar Poll am Höhepunkt seiner Segelkunstflug-Karriere

Weltmeister in der Bekannten Pflicht, Vizeweltmeister in der Kür bei der Segelkunstflug-WM 2009 in Hosin bei Ceske Budejovice (Tschechische Republik).

Die Segelkunstflug-WM in der Tschechischen Republik geriet zum Höhepunkt der fliegerischen Karriere von Dietmar Poll. Der Leibnitzer war bereits 2006 Vize-Europameister in der Kür, verlor aber den 3. Gesamtrang nach einem Protest. Bei der Heim-WM 2007 in Niederöblarn blieb er ohne Medaille hinter seinen Erwartungen.

Jetzt aber, 2 Jahre später, klappte es auch bei einer Weltmeisterschaft. Poll distanzierte den Franzosen

Erik Piriou in der Bekannten Pflicht hauchdünn um 3 Punkte, auf Platz 3 klassierte sich der Tscheche Jan Rovlizka.

Auch in der Kür gab es Edelmetall für Poll. Hinter dem Franzosen Gavin Gilles belegte er vor dem Bronzegerwinner Jakub Mezyk aus Tschechien Platz 2 und holte sich damit seine zweite Medaille bei diesen Weltmeisterschaften.

Im Gesamtklassement liegt der Österreicher nach gewerteter Bekannter und Unbekannter Pflicht auf Platz 9. Nach Zuzählung der Kür wird Poll zwar weiter nach vorne kommen, der weg aufs Podest dürfte aber zu weit sein.

Nichtsdestoweniger erzielte Dietmar Poll damit den bislang größten Erfolg in der Geschichte des österreichischen Segelkunstflugs. **Der zweite Österreicher im Bewerb, der Tiroler Siegfried Mayr, platzierte sich in der Unbekannten Pflicht auf dem hervorragenden Platz 10, in der Kür auf Platz 32 und in der Bekannten Pflicht auf Platz 27.**

Alle Ergebnisse im Detail finden Sie unter <http://www.civa-results.com/2009/WGACog/indexpage.htm>



Bekannte Pflicht:

1	AUT	Dietmar Poll	1628.40	1628.40	78.67
2	FRA	Erik Piriou	1625.18	1625.18	78.51
3	CZE	Jan Rovlizka	1616.38	1616.38	78.09

Kür:

1	FRA	Gilles Gavin	Swift S-1	F-CHBA	2122.66	2122.66	80.10
2	AUT	Dietmar Poll	Swift S-1	G-EIER	2118.57	2118.57	79.95
3	POL	Jakub Mezyk	Swift S-1	SP-3532	2096.73	2096.73	79.12



Sailplane Austrian Gliding Grand Prix 15-Meter Klasse Feldkirchen (LOKF) 16. bis 23. Mai 2009

Vom 16. – 24. Mai ging in Feldkirchen der erste Sailplane Grand Prix in Österreich in Szene.

Sowohl der Veranstalter LV Präsident Huber, als auch der Verein LFC Feldkirchen sowie die Sektion Segelflug legten sehr, sehr viel Engagement in diese neue Wettbewerbsform.

Eines vorweg: Österreich hat sich wieder einmal als exzellentes Veranstalterland bewiesen, die Bewerbungsform ist spannend und zukunftssträchtig, aber die Publikumswirkung blieb doch hinter den Erwartungen zurück und zwar deutlich. Denn das Interesse am Platz war kaum spürbar und die weltweite Präsenz im Internet belief sich zu Spitzenzeiten auf vielleicht 150 Teilnehmer. Auch auffällig, die Übertragungsmethode, die in Chile und England gut funktionierte zeigte im Gebirgsland Österreich seine Grenzen auf. 2 – 3 Teilnehmer blieben stets unsichtbar.

Unser Contest Director Roland Stuck, der Erfinder der Bewerbungsform lobte die Veranstaltung, die auch unter der Tatsache litt, dass es der letzte Grand Prix in der Qualifying Serie für den World Grand Prix in Chile im Jänner 2010 war. Dies hatte zur Folge, dass sich viele Spitzenpiloten die anfangs die Startplätze besetzt hatten kurzfristig wieder absagten, nachdem sie sich bei anderen GPs qualifiziert hatten. Das brachte ein reduziertes Starterfeld von 12 statt 20 Piloten, fehlende Nennfelder und natürlich reduzierte Vermarktbarkeit sowie internationales Interesse mit sich.

Ein ganz großer Wermutstropfen war dann noch der Unfall von H1 am vorletzten Wertungstag. Glücklicherweise ist Wolfgang Hartl am Wege der Besserung, die ersten Nachrichten waren extrem alarmierend, wir wünschen nochmals alles Gute auf diesem Wege.

Alles in allem aber war der Grand Prix ein toller Segelflugbewerb, den wir hier Revue passieren lassen wollen:

Tag 1

LOKF – Lienz – Mayerhofen – Oswaldiberg – Tiffen Kirche

Das Rennen ging dementsprechend zögerlich los, nach dem Start herrschte vorsichtiges gegenseitiges Abtasten. Es waren die angekündigten schwierigen Bedingungen. Es lag an H1 den ersten Akzent zu setzen und frisch loszufliegen.

Bis zum ersten Wendepunkt Lienz führte der für Steiermark fliegende Hartl, aber am Rückweg schlug dann die Stunde von Edi Supersberger, der Micheldorfer machte Platz um Platz gut und überholte nach dem Wendepunkt Mayerhofen schließlich spektakulär den auf Platz 2 liegenden Alex Koppler.

Was folgte war ein taktisches Feuerwerk, auf ziemlich gleicher Höhe kurbelten Supersberger und Hartl. Beide und suchten die optimale Abflughöhe für die letzten 50 Kilometer Richtung Oswaldiberg und schließlich Feldkirchen.

Kurz gesagt Edi Supersberger und der „unsichtbare“ Heimo Demmerer hatten in dem Poker das bessere Ende für sich und belegten Platz 1 und 2. Wolfgang Hartl belegte mit starker Leistung Platz 3 und Sepp Kammerhofer nach Restart einen toll erkämpften 4. Platz.

Ein Anfang war gemacht, die Übertragung hatte tolle und spannende Momente das Experiment zeitigte Erfolg.

Tag 2

LOKF – Radning – Karawankentunnel Portal – Millstatt - Tiffen

Die schwer einschätzbare Wettersituation veranlasste die Wettbewerbsleiter einen nicht allzu langen Task über 194 Kilometer auszuschreiben.

Gleich vom Start weg zog das Feld Richtung erster Wende nach Radning. Vornweg wieder Wolfgang Hartl verfolgt von Edi Supersberger und Alex Koppler und Herwig Wagner. Mit ein wenig Respektabstand und ganz offensichtlich darauf bedacht stets mit mehr Höhe ausgestattet zu sein als die Führenden folgten Janowitsch und der Schweizer Fridolin Hauser.



Jetzt schlug die Stunde von Fridolin Hauser, er übernahm auf dem nächsten Teilstück zum Portal des Karawankentunnels die Führung und zischte gefolgt von Edi Supersberger

Das war der schnellste Abschnitt des Rennens, die 50 Kilometer wurden in kaum 40 Minuten bewältigt, wobei es zwei Flugwege gab. Die führenden flogen im Gailtal, der erste Verfolgertrupp mit Koppler und Hartl wählten die Route entlang des slowenischen Grenzgebietes, also etwas südlicher.

Die erste Vorentscheidung fiel aber am dritten Schenkel Richtung Millstatt. Hier bremste fehlende Thermik im Bereich Villach das Führungsduo Supersberger und Hauser ein. Das Feld schob sich zusammen und so waren rund 5 – 6 Flugzeuge entlang der Nockberge beieinander. Ab sofort begann Taktieren und die Vorbereitung auf den letzten kurzen Finalschenkel. Entlang der tragenden Kanten der Nockberge ging es vom Millstätter See wieder zurück Richtung Tiffen.

Hier zeigte sich wieder einmal wie knapp Sieg und Niederlage im Segelflug liegen, während Koppler und Hauser direkt nach Süden in Richtung Westufer des Ossiachersees flogen, „liefen“ Supersberger, Sandhöfner und Janowitsch in einen 5 Meter Aufwindbart, der den dreien nicht nur in kürzester Zeit 2.500 Meter bescherte sondern auch den Direktanflug nach Tiffen ermöglichte.

Der Rest war Knüppel nach vor und mit Fahrtmesser am roten Strich in Richtung Ziel pressen. Über den voraus geflogenen Heimo Demmerer hinweg setzte sich Wolfgang Janowitsch als die perfekte Kombination von Mensch und Maschine von Sandhöfner und Supersberger und knapp dahinter Hartl ab.



Für die Zuseher im Internet gab es Renndramatik pur, zahlreiche positive Rückmeldungen bestätigten die Idee der Live-Berichterstattung von Segelfluggrennen.

Tag 3 Pfaffenwald – Nötsch - Seeboden – Oswaldiberg – Tiffen Kirche

Der dritte Renntag hatte eine ganz neue Variante für die Zuseher am Platz und via Internet zu bieten. Zu erwartende Gewitter führten zu einer knisternden Stimmung im Starterfeld, eine kurze Aufgabe wurde ausgegeben.

Das Heranrücken der Gewitter veranlasste aber die Wettbewerbsleitung dazu Nötsch als Wendepunkt zu streichen und den Schenkel nun von Pfaffenwald bis Seeboden verlaufen zu lassen.

Am ersten Schenkel waren es die beiden Steirer Herwig Wagner und Sepp Kammerhofer, welche die Akzente setzten.

Die zwei schossen voraus und im Süden um die TMA Klagenfurt und K holte sich den Extrapunkt für den Etappensieg. Beide brachten sich allerdings durch das forsche Vorfliegen in große Probleme. Während Wagner sich nach halbstündigem Kampf in Ferlach zur Landung entschloss gelang es Kammerhofer tatsächlich sich wieder auszugraben. Am tiefsten Punkt, kaum mehr 150 Meter hoch, kurbelte er sich in die Höhe und setzte ganz anders als der Pulk über die Südroute um den Wörther- und Ossiachersee zur Aufholjagd an.



Das war auch eine äußerst erfolgreiche Variante in diesem 3 D Schachspiel denn der Pulk ging nördlich am Ossiachersee vorbei und brauchte deutlich länger ins Drautal hinein. Während sich die Teilnehmer das Drautal hochkämpften braute sich in Spittal neben dem Wendepunkt Seeboden ein heftiges Gewitter zusammen.

Am Wendepunkt war nun Sepp Kammerhofer der Erste, dahinter aus dem Norden kommend Supersberger und Demmerer (der Unsichtbare). Sepp Kammerhofer gelang es noch den Wendepunkt im Regen zu umrunden und in den Süden das Drautal entlang abzufliegen.

Für die anderen drei (Sandhöfner konnte auch noch anschließen) war der Weg in den Südosten durch eine Regenwand verschlossen. Zwischen zuckenden Blitzen und heftigen Turbulenzen verlegten sie sich in den Norden, um über die Nockberge zurück zu fliegen. Für die Zuseher war es durchaus beunruhigend, dass sich der Tracker von K verabschiedete und wir ab der Position Paternion seine Flug nicht mehr nachvollziehen konnten. Er kam aber durch und errang einen Tagessieg, der um so mehr zählte als er sich sowohl den Extrapunkt in Pfaffenwald geholt hatte, als auch sich aus 150 Metern über Grund eigentlich schon landen gesehen hatte.

Edi Supersberger als Dritter baute seine Führung im Gesamtklassement aus, Heimo Demmerer zeigt mit Platz 2 nicht nur gute Nerven, sondern auch seine Anwartschaft auf den Gesamtsieg. Andysandy Sandhöfner beendete den Tag auf Platz 4.

Nur 4 Piloten beendeten die Aufgabe und damit bekam Sepp Kammerhofer für seinen heldenhaften Sieg nur 5 Punkte plus den Extrapunkt und Andreas Sandhöfner für den 4 Platz gar nur einen Punkt.

Die Positionen im Feld sind bezogen, mit Janowitsch, Supersberger und Demmerer führen die Favoriten des Bewerbs im Gesamtklassement.

Tag 4

Ein 250 Kilometer Dreieck über 5 Wendepunkte zwischen Laas im Westen und Weitensfeld (Hugh-wir fliegen in Frieden) im Osten plus Zielort Tiffen Kirche.



Das Wetter versprach perfekte Segelflugbedingungen und weckte den Kampfgeist im Feld. Ganz besonders geweckt wurde der Kampfgeist von Wolfgang Hartl, der einmal mehr die Initiative übernahm und in Richtung Laas das Tempo vorgab. So war er auch der erste der den äußerst westlichen Wendepunkt umrundete. Zehn Kilometer dahinter das Quintett Supersberger, Janowitsch, Koppler, Wagner und (für uns unsichtbar wegen Tracker-Ausfalles) Heimo Demmerer.

Hartl führte auch noch zum Wendepunkt 3, Tauern und kassierte für diesen Etappensieg einen Extrapunkt.

Spätestens aber ab hier machten die Führenden im Gesamtklassement ernst. Auf den letzten 10 Kilometern zum Wendepunkt Weitensfeld pirschten sich die Verfolger an den Führenden heran und setzten bald nach der Umrundung zum Überholmanöver an. Nun, kaum 40 Kilometer vom Ziel entfernt kam es zum Showdown und wieder einmal zeigte Wolfgang Janowitsch sein taktisches Geschick. Im Almenbegiet südlich von Bad Kleinkirchheim setzte er sich von Edi Supersberger ab und ging als erster Pilot um Wendepunkt 5. Dahinter Supersberger und Heimo Demmerer,



Hartl fiel hier zurück und rüstete in der Gegend von Afritz für die doppelte Talquerung Koppler konnte aufschließen.

In kaum 1300 Metern Höhe begann WO nun seinen Endanflug entlang der Südseite des Ossiachersees. Schön zu hören, dass auch Weltmeister bei tiefen laa-angen Endanflügen Sorgenfalten unter dem Kappenrand haben, bei der Frage ob sich das ausgeht. Das Match des Tages lieferten sich aber Alexander Koppler und Wolfgang Hartl, Kopf an Kopf schossen die beiden dem Nordufer entlang und gingen in der gleichen Sekunde über die Ziellinie.

Für die Zuseher im Internet brachte das genau jene Dramatik, die man sich von dieser Wettbewerbsart erwartet hatte. Hartl, wegen dem Extrapunkt also 4 und Koppler 5., dahinter der Schweizer Bergführer Hauser und auf Platz 6 Andreas Sandhöfner. Der Steirer Josef Kammerhofer und der Tullner Georg Schifflerthner brachten wieder Dramatik ins Rennen. Die Zuseher via Internet verfolgten atemlos wie die beiden sogar zu tief für die Kirche in Tiffen in wenigen Metern über Terrain die letzten Kilometer absolvierten und ohne weitere Landekurve direkt in LOKF aufsetzten. Leider ohne Punkte an diesem Tag blieben Herwig Wagner und der junge Schweizer Jürg Haas.

Im Gesamtklassement führt nun nach wie vor Edi Supersberger mit 28 Punkten vor Janowitsch mit 24 und Heimo Demmerer mit 22 Punkten.

Tag 5

Der 5. Wettbewerbstag in Folge brachte hochsommerliche Bedingungen.

Ein Extrapunkt für die Umrundung der Kanzelhöhe brachte aber gleich Schwung ins Feld. Der Spezialist für schnelle Antritte, Wolfgang Hartl ließ sich das auch nicht entgehen und schoss als Erster über diesen Punkt, der extra für das Kameratteam welches sich dort platziert hatte, ausgewählt wurde. Danach flog das Feld munter nach Lienz, wobei das Spitzenfeld von Janowitsch, Georg Schifflerthner Her-

wig Wagner und Wolfgang Hartl gebildet wurde, die das Gailtal hochflogen. Dobratsch und Spitzegel erwiesen sich wieder als verlässliche Aufwindquellen und die Thermik legte Minute für Minute zu.

Nach Hermagor trennten sich aber die Wege der Gruppe. Schifflerthner und Wagner wählten eine nördliche Route, um über das Kreuzeck nördlich an Lienz vorbeizufiegen, während Janowitsch, Hartl und Sandhöfner südlich über Reiß- und Torkofel die Lienzer Dolomiten anflogen. Hier blieb der ebenfalls mitfliegende Koppler hinter der Gruppe ein wenig zurück.

Die Nordroutenflieger trafen an dieser Stelle mit Sepp Kammerhofer zusammen, der hier zwischenzeitlich sogar in Führung ging, weil die erwarteten Aufwinde in den „Lienzern“ ausblieben. Wagner blieb hier hinter Kammerhofer und dem bis hierher fantastisch fliegenden Georg Schifflerthner zurück.

Die Thermik war aber zu dem Zeitpunkt zu voller Stärke aufgefahren und die Piloten erreichten Höhen bis zu 3.000 Metern.

Die Wende in Huben im Deffreggertal wurde mit diesen guten Bedingungen von Janowitsch, Hartl, Sandhöfner und Schifflerthner absolviert, das bescherte den Piloten auch einen satten Vorsprung denn zeitgleich brach die Thermik im Gebiet völlig ein. Ein Cir-





renschirm schattete das Gebiet großflächig ab und der Weiterflug wurde zu einem Ausritt in tiefere Gefilde Hartl „versenkte“ sich in den Lienzer Dolomiten Schiffleithner und Janowitsch wurden in Lienz an den Hang gespült und begannen in 1400 Metern sich wieder hochzurappeln. Der bereits in den schlechten Bedingungen umrundende Kammerhofer hatte in Leisach im obersten Drautal bereits Landeshöhe. So schloss der ebenfalls spät umrundende Koppler zu K. aus Turnau auf.

Herwig Wagner war zu spät dran und konnte sich im Bereich der hochliegenden Wende in Huben bestenfalls halten, hier verlor er den Anschluss komplett. Nun gab es mehrere Gruppen. Janowitsch und Schiffleithner vorne weg, dahinter Andreas Sandhöfner. Der tief-fliegende Hartl, flog eigentlich alleine zurück und aus Koppler und Kammerhofer wurde eine Zweckgemeinschaft bis zum Zielsprint. Dort sollten sich die Wege aber trennen.

In langsam wieder besser werdenden Bedingungen näherten sich diese alle dem östlichen Wendepunkt Sankt Johann im Rosental. Hier setzte Wolfgang Janowitsch einmal mehr zum entscheidenden Sprint an. Während sich auf Höhe Finkenstein Georg nach Süden ins Slowenische begab flog WO unbeirrt gerade auf St. Johann weiter. Er hatte beschlossen seine Höhe über die 20 Kilometer bis zum Wendepunkt und die anschließenden 23 Kilometer ins Ziel zu verwalten und nicht mehr auf Aufwind zu hoffen.

Eine Rechnung die aufging, in Fullspeed und in äußerst geringer Höhe duellierte er sich mit Heimo Demmerer um den Tagessieg und überquerte knapp vor dem Steirer die Ziellinie.

Der dritte Platz von Georg Schiffleithner darf als echte Sensation bezeichnet werden, der 27 jährige flog den ganzen Tag vorne mit und war bis Lienz nach der Wende immer wieder in Führung. Außerdem bescherte er uns damit erhöhte Spannung, denn im Gesamtklassement ist nun Wolfgang nach dem 4. Platz von Edi Supersberger gleichauf mit dem bis dahin führenden Oberösterreicher.

Dann kam Andreas Sandhöfner auf Platz 5 und dahin-



ter gab es ein spannendes Rennen um Platz 6. Alex Koppler und Josef Sandhöfner lösten ihre Zweckgemeinschaft auf und duellierten sich über die letzten 30 Kilometer Fläche an Fläche, wobei der Oberösterreicher Alex Koppler das bessere Ende für sich hatte. Als Achter gliederte sich Fric Hauser ins Klassement, ohne Punkte blieben die beiden in Lienz gelandeten Platzer und Wagner, sowie der junge Schweizer Jürg Haas.

Für die nächsten 2 Tage ist für Spannung gesorgt Supersberger und Janowitsch sind ex aequo, Heimo Demmerer nur 4 Punkte dahinter.

Tag 6 Das Finale

Ein Dreieck umspannte im Westen Nötsch und im Osten Ferlach. Von dort führte die Strecke zum Oswaldiberg und weiter nach Tiffen.

Das Rennen begann auch diesmal wieder mit einem ersten schnellen Antritt der Piloten. Sofort bildeten sich zwei Trupps wobei der eine im Norden des Ossiachersees langflog und der andere dem Südufer folgte. Hier hatte die Gruppe um Janowitsch und Supersberger im Norden den entscheidenden Vorteil gegenüber dem Süd-Geschwader mit Demmerer, Hartl und Schiffleithner, sowie Kammerhofer. Während die beiden ex aequo Führenden sich zügig von Norden kommend dem Wendepunkt Nötsch näherten, kämpfte die Gruppe um Demmerer ums oben bleiben. Sehr bald verloren Schiffleithner und Kammerhofer diesen Kampf und mussten noch vor Nötsch auslanden.



Im Spitzenfeld entwickelte sich ein interessanter Dreikampf zwischen Supersberger Janowitsch und Sandhöfner. Von der Wende weg begann Richtung Ferlach ein taktisches Abtasten, kurze Angriffe wechselten mit sicherem Höhengewinn für neuen Attacken ab.

Mit einiger Verspätung kamen Hartl und Demmerer zur Wende, sie waren dem Spitzentrupp um ca. 10 – 15 Minuten hinten nach. Auf Höhe des Mittagkogels wechselten die drei Führenden dann in das slowenische Grenzland, wobei sich WO langsam aber sicher eine bessere Position erarbeiten hatte können. Er war knapp hinter Supersberger aber ein wenig höher als der sympathische Michldorfer. Dazwischen Andres Sandhöfner immer knapp unter Janowitsch und über M3.

Dann, ca. 20 Kilometer vor Ferlach kam es zum entscheidenden Angriff von WO. Blitzschnell zog er an Supersberger vorbei und schaffte es wenige Minuten später vor ihm - und höher - zu sein. So gingen die drei um die Wende Ferlach, wo sich WO auch den Extrapunkt für diesen Etappensieg abholte.

Von dort waren es nur mehr knapp 40 Kilometer bis Oswaldiberg und die Führenden in 1.800 (WO) bis 1.500 (M3). Ganz offensichtlich brauchten alle noch einen Höhengewinn um die Strecke zu vollenden.

Zum Showdown kam es auf Höhe des Keutschacher Sees. Hier trennten sich die Flugwege. Supersberger



und Sandhöfner kurbelten einen Bart mit 0,5 Metern, etwas östlich davon WO mit 1,5 Meter steigen. Erstere hatten in gut 1300 Metern keine Wahl und mussten dieses weniger gute Steigen annehmen. Das war die Entscheidung. WO stieg auf über 2.000 Meter und zog unaufhaltsam davon über den Oswaldiberg hin zum Zielpunkt nach Tiffen beim Flugplatz.

Inzwischen konnte sich Alex Koppler, der nach der Wende in Ferlach gutes Steigen vorgefunden hatte und deutlich über 2000 Meter war am Duo Sanhöfner/Supersberger vorbeischieben.

Für den jungen Oberösterreicher war der 2. Platz die absolut beste Leistung in diesem Bewerb, dahinter kamen Supersberger und Sandhöfner noch vor Heimo Demmerer, der als einziger der Südroutenflieger überhaupt ins Ziel gekommen ist.

Denn sehr bald traf am Startort die Nachricht ein, dass Wolfgang Hartl auf der slowenischen Seite des Wurzenpass Bruch gemacht hatte. Leider wie wir später erfuhren äußerst fatal mit lebensbedrohlichen Verletzungen.

Für die Besucher war auszumachen, wie die Aufzeichnung gleich wie bei den Außenlandungen von Schifflleithner und Kammerhofer endete und die Höhenangabe bei 1100 Metern stehen blieb.

Punkte holten sich dann noch die beiden Schweizer Fridolin Hauser und Jürg Haas., sowie Peter Platzer als 8. In der Gesamtwertung übernahm mit diesem 4. Tagessieg Wolfgang Janowitsch alleinig die Führung 4 Punkte vor Supersberger und 10 Punkte vor Heimo Demmerer. Aber das war an dem tag nebensächlich zu sehr waren alle in Sorge um Wolfgang Hartl, dessen Verletzungen sich als gravierend herausstellten. Zur Zeit ein halbes Jahr nach dem Unfall befindet sich H1 am Weg der Besserung und in Rehab-Behandlung. Nochmals alles Gute und auf eine möglichst vollständige Genesung.





Tag 7

Der siebente Tag wurde mit gemischten Gefühlen in Angriff genommen. Die Piloten entscheiden sich zu starten in der Gewissheit es wäre auch im Interesse von H1.

Das Wetter machte aber dem Vorhaben einen Strich durch die Rechnung. 11 der besten Segelflieger des Alpenraumes hatten Mühe sich während der gesamten Startzeit im Abflugsektor zu halten. Nachdem niemand ein Interesse daran hatte das Ergebnis des Bewerbes durch den Zufallsgenerator eines fast unfliegbaren Tages zu beeinflussen entschloss sich die Wettbewerbsleitung den Tag zu canceln.

Leider fand sich der ORF just an diesem Tag ein – und konnte auch unter der etwas beklommenen Stimmung nach dem Unfall vom Vortag nur beschränktes

Bildmaterial für einen aber denn doch halbstündigen österreichweiten Bericht machen. Damit ging aber noch eine Rechnung auf – die Wettbewerbsform hatte den ORF veranlasst doch einen ausführlichen Bericht über unseren Sport zu bringen. Neben den österreichweiten Nachrichten am Sonntag- Sportnachmittag kam es zu besagter halben Stunde auf TW 1 – ebenfalls österreichweit.

Damit stand das Endergebnis fest und später stellte sich heraus dass damit sowohl Janowitsch, als auch Supersberger und Demmerer sich für den World Grand Prix in Chile qualifiziert waren. Was als Finanz- und Attraktivitätsmanko für den Bewerb begann endete als sportlicher Vorteil für das Rot Weiß Rote Team. Viel Glück unseren Mannen Anfang Jänner in Chile.

Der Bericht entstammt den von Live Kommentator Michael Gaisbacher täglichen Zusammenfassungen des Geschehens.

Das Endergebnis:

#	WK	Pilot	Land	Flugzeug	Gesamtpunkte
01	WO	Janowitsch Wolfgang	Österreich	Ventus 2cxa	44
02	M3	Supersberger Eduard	Österreich	Ventus 2b	40
03	OF	Demmerer Heimo	Österreich	Ventus 2	34
04	H1	Hartl Wolfgang	Österreich	ASW 27	23
04	NY	Koppler Alex	Österreich	Discus 2b	23
04	SDI	Sandhöfner Andreas	Österreich	Ventus 2cxa	23
07	H	Hauser Fridolin	Schweiz	Ventus 2a	20
08	K	Kammerhofer Josef	Österreich	Discus 2b	15
09	TA	Schiffleithner Georg	Österreich	Ventus 2b	11
10	KE	Wagner Herwig	Österreich	SZD 55	3
11	CD	Haas Jürg	Schweiz	ASW 27	2
12	PU	Platzer Peter	Österreich	Discus 2 c	1



EM in NITRA, Slowakei 15 – 18m – und Offenen Klasse 27. Juni bis 11. Juli 2009

Vorbereitung und Trainingsperiode:

Zur Vorbereitung der Europameisterschaft am Wettbewerbsort, bin ich bereits am Mittwoch, den 24.06 nach Nitra gefahren, Kolb Sven, ZF, mit Antares 20m, ist bereits am Dienstag angekommen. Leider sind wegen der schlechten Wettervorhersage, keine guten Voraussetzungen für Trainingsflüge in den nächsten Tagen gegeben.

Die Unterbringung in der Pension „uKrbá“ in 3 km Entfernung vom Flugplatz und bereits von Trainingsaufenthalten 2008 und 2009 her bekannt, ist sehr angenehm und vor allem das Team gemeinsam untergebracht.

Janowitsch Wolfgang, WO, Ventus 2cxa und Amann Werner, AG, Ventus 2cx kamen am Donnerstag und haben die techn. Abnahme der Flugzeuge bereits durchgeführt. Rass Michael, 1E kam am Freitag zum Team, hat seine ASW 22 noch zusammengebaut und registriert.

Kolb Sven nutzte am Freitag ein schmales Wetterfenster für einen ausgedehnten Erkundungsflug des Wettbewerbsgebietes, da er hier noch nicht geflogen ist.



Das Teamcenter, im Hintergrund der Tower von Nitra gegen NO.

Das Teamzelt wurde errichtet und für den Wettbewerbsbetrieb vorbereitet, sowie der Antennenmast aufgestellt.

Um 18:00 fand das 1. off. TC – Briefing statt, wichtige Punkte der LP und der Finish-Kreis besprochen.

15 Nationen nehmen an der EM teil.

15m – Klasse; 29 Piloten,
Hartmann Peter, SDI;

18m – Klasse; 31 Piloten,
Janowitsch Wolfgang, WO; Amann Werner, WG;
Offene Klasse; 24 Piloten,
Kolb Sven, ZF; Rass Michael, 1E;

27.06. Samstag war der

1. Tag des Offiziellen Trainings:

Leider hat das Wetter nicht mitgespielt, die gestellten Aufgaben – jeweils AATs zwischen 280 – 350 km, mit 2:30 TT, 3 Areas - für die 3 Klassen konnten nicht geflogen werden, da die Überentwicklungen bereits um 13:00 eine Gridaufstellung verhinderten. Hartmann Peter, SDI ist beim Team eingetroffen, hat sein Flugzeug registriert, das Team ist vollständig.

Am 2. Offiziellen Trainingstag wurde wegen des Regens das Briefing von 9:30 auf 11:00 verschoben und vom WD Vladimir Foltin sehr ausführlich und professionell durchgeführt (Luftstruktur, Ausenlandemöglichkeiten im Wettbewerbsgebiet und weitere wichtige Infos für die Piloten). Um 18:00 gibt es eine Einladung der TC und Offiziellen der EM beim Vizebürgermeister der Stadt und um 19:00 die Eröffnungszeremonie am Hauptplatz in Nitra. Zum Abschluss gab es eine kleine Airshow, ausgeführt von den Mitgliedern des ansässigen Clubs.



Das österr. Team von links: Herbert Amann, Wolfgang Janowitsch WO; Werner Amann WG; Sven Kolb ZF; Rupert Holleis; Michael Rass 1E; TC Graf Kurt; Claudia + Peter Hartmann SDI; und Richard Huschka.

Wettbewerb: 13 mögliche Wertungstage liegen vor den Piloten....

**29.06. 1. Wettbewerbstag, 1. Wertungstag**

Briefing um 10:00, ein schmales Wetterfenster, die aus NO einfließende Luftmasse, eher untypisch für das Wettbewerbsgebiet, lässt ab 16:00 Regenschauer erwarten. Erster Start geplant um 11:30. Überentwicklungen sah man bereits im NO während des Schleppens.

Aufgaben: 15m; AAT,TD: 107/276 km, TT: 02:00, 2 TP;
18m; AAT,TD: 112/375 km, TT: 02:00, 3 TP;
O. Kl.; AAT, TD: 112/329 km, TT: 02:00, 2 TP;

Ergebnisse:

15m	2. Platz	Hartmann Peter, SDI
18m	1. Platz	Janowitsch Wolfgang, WO
	21. Platz	Amann Werner, WG
O.Kl.	16. Platz	Rass Michael, 1E
	21. Platz	Kolb Sven, ZF

Die Piloten sind bald nach Öffnung der Startlinie abgeflogen.

Gleich am 1. Wertungstag ein Topergebnis mit einem 1. und 2. Platz in der 18m - und 15m - Klasse, durch Janowitsch, WO und Hartmann, SDI. Die rege Schauertätigkeit verursachte 19 Aussenlandungen. Rass, 1E, Aussenlandung, Kolb ZF, hat den Motor gefahren.

30.06. 2. Wettbewerbstag, 2. Wertungstag

Briefing um 10:00; die Wetterprognose ergab wieder ein schmales Wetterfenster für AAT's in allen Klassen, da für Nachmittag wieder Gewitter erwartet werden, allerdings später als gestern. Der Start ist für 11:00 geplant, jedoch bis 11:45 verschoben worden.

Aufgaben: 15m; AAT,TD: 124/293 km, TT: 02:00, 2 TP;
18m; AAT, TD: 103/300 km, TT: 02:00, 2 TP;
O. Kl.; AAT, TD: 114/388 km, TT: 02:00, 3 TP;

Die Piloten sind auf Grund der Wetterentwicklung erst später abgeflogen, die Tagesergebnisse sind ok.

Ergebnisse:		gesamt
15m	2. Platz	Hartmann Peter, SD Platz 1
18m	9. Platz	Janowitsch W., WO Platz 5
	21. Platz	Amann Werner, WG Platz 20
O.Kl.	13. Platz	Kolb Sven, ZF Platz 21
	14. Platz	Rass Michael, 1E Platz 13

01.07. 3. Wettbewerbstag, 3. Wertungstag

Briefing um 10:00; die Wettersituation wird etwas optimistischer eingeschätzt, die hohe Luftfeuchtigkeit wird geringer, trotzdem können am Nach-

mittag wieder im Bereich des Flugplatzes Schauer auftreten. Im östlichen Teil des WB-Gebietes ist die Schauertätigkeit geringer. Der Luftdruck sinkt in den nächsten beiden Tagen weiterhin. Die Prognose für morgen ähnlich, sollte sich am Freitag jedoch verbessern. Die Racing Tasks für alle Klassen werden heute in den östl. Teil des WB-Gebietes gelegt. Aufgaben B werden vorbereitet; AAT's gleiche TP, unterschiedliche Radien der Areas. Geflogen wird Task A.

Aufgaben: 15m; RT,TD: 295,7 km, 2 TP;
18m; RT,TD: 323,9 km, 3 TP;
O. Kl.; RT,TD: 329,0 km, 3 TP;

Der Start wird von 11:30 auf 12:00 verschoben. Unsere Piloten sind ca. 30` nach Öffnung der Startlinie abgeflogen.

Ergebnisse:		gesamt
15m	12. Platz	Hartmann Peter Platz 1
18m	1. Platz	Janowitsch W. Platz 3
	18. Platz	Amann Werner Platz 21
O.Kl.	13. Platz	Kolb Sven Platz 16
	3. Platz	Rass Michael Platz 10

Mit dem heutigen Tagesergebnis kann man sehr zufrieden sein und auch das Gesamttranking ist gut. Nur Amann Werner WG, läuft es bisher nicht wünschgemäß.

02.07. 4. Wettbewerbstag, 4. Wertungstag

Briefing 10:00; wegen der ähnlichen Wetterbedingungen wie gestern, hat der Tasksetter als Task A wieder RT's vorgegeben, als Task B, gleiche TP mit unterschiedlichen Areas. Startzeit 11:00. Der Wind wird im Tagesgang von SO auf NO drehen; der Start auf Piste 15, die Landung auf Piste 33 sein.

Aufgaben: 15m; AAT,TD: 200/463 km, TT: 03:00, 3 TP;
18m; AAT, TD: 203/514 km, TT: 03:00, 3 TP;
O. Kl.; AAT, TD: 208/505 km, TT: 02:00, 3 TP;

Der Start wird von 11:30 auf 12:15 verschoben; eine Änderung der Tagesaufgaben zu Task B wird verlautbart.

Um 13:00 sind am Radar im nördlichen WB-Gebiet bereits Gewitterzellen sichtbar, hoffentlich nehmen diese Gewitter keinen zu großen Einfluss auf den Flugweg der Piloten.

Im SO sind um 14:00 bereits Ausbreitungen zu erkennen.



Ergebnisse:			gesamt
15m	7. Platz	Hartmann Peter	Platz 4
18m	11. Platz	Janowitsch W.	Platz 4
	16. Platz	Amann Werner	Platz 20
O.Kl.	8. Platz	Kolb Sven	Platz 16
	16. Platz	Rass Michael	Platz 11

In der 15m Klasse gab es 8 AL, in der offenen Klasse gab es 16 Piloten ohne Geschwindigkeits - wertung.

03.07. 5. Wettbewerbstag, 5. Wertungstag

Briefing 10:00; Eine schwache Inversion ist wirksam; der Luftdruck nimmt noch langsam ab und wird sich morgen stabilisieren. Es werden etwas größere Racing Tasks für alle Klassen ausgeschrieben, geplante Startzeit 11:30. Eine Luftraumbeschränkung betreffend die 15m Klasse in Dubnica wegen erhöhter Sprungaktivitäten, jedoch bei Sicherheitslandungen gibt es keine Penalties.

Aufgaben: 15m; RT,TD: 342,3 km, 3 TP;
18m; RT,TD: 351,9 km, 3 TP;
O. Kl.; RT,TD: 367,5 km, 3 TP;

Nach einer Startverschiebung bis 12:00, werden die Startlinien zwischen 12:55 und 13:15 geöffnet. Wegen der noch schwachen Thermikentwicklung sind unsere Piloten später, zwischen 13:55 und 14:13 abgeflogen.



Landung von Janowitsch Wolfgang WO, beim 3. Tagessieg

In jeder Klasse gibt es doch einige Aussenlandungen, für unsere Piloten gibt es wieder ein sehr gutes Ergebnis, nur Werner Amann, WG hängt etwas nach und kämpft um den Erfolg.

05.07. 7. Wettbewerbstag, 7. Wertungstag

Briefing um 10:00; die Luftmasse ist wieder feuchter geworden, damit steigt die Bereitschaft zu Gewitter und Regenschauern; die Basis relativ tief. Der Tasksetter wird die Aufgaben wahrscheinlich um einiges reduzieren.

Aufgaben: 15m; RT,TD: 232,5 km, 3 TP;
18m; RT,TD: 254,2 km, 3 TP;
O. Kl.; RT,TD: 260,4 km, 3 TP;

Der Start nist für 11:30 bestätigt, Task A für alle Klassen. Im W entwickeln sich Cu; die Wolkenentwicklung im N wird hoffentlich nicht die 15m Klasse behindern?

Ergebnisse:			gesamt
15m	23. Platz	Hartmann Peter	Platz 3
18m	19. Platz	Janowitsch W.	Platz 2
	15. Platz	Amann Werner	Platz 22
O.Kl.;	19. Platz	Kolb Sven	Platz 12
	10. Platz	Rass Michael	Platz 10

Hartmann Peter, SDI treffen einige Regenschauer und ist aussengelandet, in der 15m Klasse gibt es im Gesamtklassement einige Veränderungen. Auch Janowitsch Wolfgang WO, muß Umwege in Kauf nehmen und landet heute im Mittelfeld.

Um 20:00 wird der Nationenabend veranstaltet. Unser Team kredenzte den anderen Nationen Speck, Käse, Brot und natürlich selbstgebrannten Schnaps, zum Nachtisch gibt es Manner -schnitten. Sandhöfner Gerlinde im Dirndlkleid ist ein begehrtes Fotomodell unserer Gäste!



Unser Team kredenzte steir. Spezialitäten!

**06.07. 8. Wettbewerbstag, 8. Wertungstag**

Briefing um 10:00; die heutige Wetterprognose ist optimistisch, es werden Racing Task für alle Klassen ausgegeben. Startzeit 11:00. Wegen neuer Wetterinfos gibt es eine Startverschiebung auf 11:30, bzw. 11:45 und am Grid ein TC-Meeting; neue Tasks B werden verteilt.

Aufgaben: 15m; AAT, TD: 204/472 km, TT: 03:00, 3 TP;
18m; AAT, TD: 217/483 km, TT: 03:00, 3 TP;
O. Kl.; AAT, TD: 227/519 km, TT: 03:00, 3 TP;

Kräftige Schauer erreichen schneller das WB-Gebiet als vorhergesagt und verschlechtern wesentlich die fliegerischen Möglichkeiten bei den nördlichen Wendepunkten. Unsere Piloten sind kurz nach Öffnen der Startlinien abgeflogen.

Ergebnisse:		gesamt
15m	23. Platz Hartmann Peter	Platz 3
18m	9. Platz Janowitsch W.	Platz 2
	28. Platz Amann Werner	Platz 25
O.Kl.	11. Platz Kolb Sven	Platz 14
	6. Platz Rass Michael	Platz 9

Nicht alle Piloten unseres Teams blieben von den Schauern auf der Strecke gänzlich unbehelligt.

07.07. Ruhetag

Eine Fehleinschätzung der Wetterentwicklung vom Meteorologen, aber herrliches Wetter am Ruhetag!!!



Blick zum Zobor, dem nördlich gelegenen Hausberg von Nitra

08.07.10. Wettbewerbstag, 8. Wertungstag neutralisiert

Briefing 10:00; nach Durchzug einer Kaltfront während der Nacht, erwarten wir für den heutigen Wertungstag Cu-Bewölkung, während die mittelhohe



Regenbogen vor Beginn der Farewell Party

und hohe Bewölkung während des Tages abnimmt. Der Grid wird aufgestellt.

Eine schriftliche Meinungsumfrage betreffend den Finish – Ring wird an die Piloten verteilt.

Die Hauptfrage dabei: Trägt der Finish-Ring dazu bei, den Endanflug bei Bewerbungen sicherer zu gestalten?

Aufgaben: 15m; AAT, TD: 107/358 km, TT: 02:00, 3 TP;
18m; AAT, TD: 126/365 km, TT: 02:00, 3 TP;
O. Kl.; AAT, TD: 122/351 km, TT: 02:00, 3 TP;
Nach mehreren Startverschiebungen wird der Tag neutralisiert.

09.07. 11. Wettbewerbstag, 9. Wertungstag

Briefing 10:00; der starke Wind ist bestimmt heute mitentscheidend. Es werden für alle Klassen Racing Tasks ausgegeben. Die Wettervorhersage für den morgigen Tag ist sehr pessimistisch. Möglicherweise heute das Finale der EM???

Aufgaben: 15m; RT, TD: 359 km, 4 TP;
18m; RT, TD: 385 km, 4 TP;
O. Kl.; RT, TD: 377 km, 3 TP;

Nach Öffnen der Startlinien fliegen unsere Piloten 30 Minuten - und Wolfgang WO, erst 75 Minuten später ab.

Leider ist der 3. Wendepunkt bereits großflächig abgeschirmt und Wolfgang WO, und Werner WG, sind am Flugplatz Dubnica aussengelandet. Die Aufholjagd von Wolfgang, WO zu den engl. Piloten die bis zum 3. TP gut gelaufen ist, wird durch die Ausbreitungen am 3. TP und der Aussenlandung am Flugplatz Dubnica gestoppt, schade.



Damit ist die EM in der 18m Klasse aus österr. Sicht gelaufen.

Ergebnisse		gesamt
15m	4. Platz Hartmann Peter,	Platz 5
18m	16. Platz Janowitsch W.	Platz 5
	21. Platz Amann Werner	Platz 24
O.Kl.	19. Platz Kolb Sven	Platz 16
	16. Platz Rass Michael	Platz 11

10.07. 12. Wettbewerbstag, 10. Wertungstag

Briefing 10:00; die Wettervorhersage für einen Wertungstag ist nicht gut, Nachbriefing um 12:00, keine Verbesserung, der 10.Tag wurde neutralisiert. Teamzelt und Antennenmast noch schnell vor dem Regen abgebaut und verstaut.

Mit Ablauf der Protestfrist um 21:30 ist das Ergebnis vom 9. Wertungstag das endgültige EM – Ergebnis.

11.07. 11:00 Siegerehrung und Schlusszeremonie



Siegerehrung 18m – Klasse:

1. und Europameister	CHEETHAM Russell	GBR
2.	YOUNG Mike	GBR
3.	STARYSZAK Karol	POL
5.	JANOWITSCH Wolfg.	AUT
24.	AMANN Werner	AUT

Siegerehrung Offene Klasse:

1. und Europameister	HARVEY Peter	GBR
2.	ABOULIN Laurent	FRA
3.	JONES Steve	GBR
11.	RASS Michael	AUT
15.	KOLB Sven	AUT



Siegerehrung 15m-Klasse:

1. und Europameister	BOUDERLIQUE LOUIS	FRA
2.	WOJCIK Lukasz.	POL
3.	RUCH Christophe	POL
5.	HARTMANN Peter	AUT

Die Europameisterschaft in Nitra wurde vom WD. Foltin Vladimir und seinem Team in professioneller Weise und sehr guter Atmosphäre abgewickelt.

Die Umfrage bei den Piloten zum Finish – Ring, ergab durchwegs eine positive Zustimmung. Es ist sicher ein Beitrag das Finish eines Wettbewerbstages sicherer zu gestalten.....

We all love to see high speed finishes over the field, but

Im Teamcup erreichte unser Team unter den 15 teilnehmenden Nationen den sehr guten 5. Platz

hinter GBR, FRA, POL und BRD.

Aus österr. Sicht ein sehr gutes Ergebnis, herzliche Gratulation unseren Piloten.





Mit den Schlussworten des Jurypräsidenten, dass die Europameisterschaft regulär abgewickelt worden und gültig ist, wurde die Europameisterschaft in Nitra offiziell beendet.

Für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung bedanke ich mich, im Namen des Teams, bei BSL, Gaisbacher Michael, Gerda Seidl, Sektionsbüro und Persönlichkeiten, die für die Anliegen des Teams immer ein offenes Ohr haben; aber auch bei den Piloten und ihren Helfern für die gemeinsame Zeit in Nitra.

Kurt Graf, Teamcaptain.
September, 2009

Ein Feedback der Piloten von der EM, soll die Berichterstattung aus Nitra vervollständigen.

15m - Klasse, Hartmann Peter, SDI:

Leider konnte ich mich für die EM kaum vorbereiten. So hatte ich am einzigen Trainingstag meinen Erstflug mit dem 15m-Ventus und konnte erst im Laufe des Wettbewerbs meine optimale Schwerpunkttafel, wie auch, die für mich und meinen Flugstil optimalen Klappenstellungen finden. Durch die Erkenntnis bin ich aber relativ entspannt und ohne allzu hohe Erwartung in den Bewerb gegangen, was mich anfangs sogar ein paar Tage in Führung brachte. Eine vermeidbare Aussenlandung hat mir dann aber doch etwas Moral geraubt und für ein - zwei Tage war dann die Luft raus. Letztlich bin ich aber mit dem 5. Platz nicht unzufrieden, vorallem auch deshalb, weil die Wetterlagen sehr schwierig und mitunter auch undurchsichtig waren.

18m - Klasse, Janowitsch Wolfgang WO

Gut vorbereitet, ausgezeichnet begonnen, in der Mitte etwas eingebrochen, im Endspurt viel riskiert und -- verloren. Mir hat es unheimlich viel Spaß gemacht, gelernt habe ich von unseren britischen Freunden, dass man auch bei Regen und Gewitter sehr konsequent fliegen kann. Bedanken möchte ich mich bei den Teamkollegen und den Helfern für die ausgezeichnete Stimmung, allen voran bei unserem Team Captain Kurt Graf!

18m – Klasse, Amann Werner, WG

Im April habe ich am Trainingslehrgang in Nitra teilgenommen um mich mit der Gegend bekannt zu machen. Das berufliche Umfeld konnte ich auch so gestalten, dass wenig Belastung vom Geschäft gegeben war. Ich versuche seit einiger Zeit meine Entscheidungen mehr im Bewusstsein als aus dem Bauch zu treffen um in meine bisherigen, oft guten Resultate mehr Konstanz zu bringen. Leider habe ich in diesem Bewerb damit jedoch den Faden zu mir selber verloren und ich konnte keine entsprechenden Leistungen erzielen. Ich bin aber überzeugt damit für die Zukunft eine bessere Basis aufzubauen. Im gesamten Team hatten wir eine sehr gute Stimmung - insbesondere durch den optimalen Einsatz von Teamchef Kurt Graf.

Offene Klasse, Kolb Sven, ZF

Eine gut organisierte EM in einem interessanten Wettbewerbsgebiet. Bedingt durch das Wetter konnte ich leider nur einen Trainingsflug im Flugplatzbereich absolvieren. Für das schlechte Wetter im Training wurden wir dann aber mit 9 interessanten Wettbewerbstagen belohnt. Alles in allem eine tolle EM mit neuen Erfahrungen und Erkenntnissen welche ich hoffentlich in künftigen Bewerbungen nutzen kann. An dieser Stelle möchte ich auch die Gelegenheit nutzen mich bei unserem Team-Capitan Kurt sowie bei meinem Helfer Richard recht herzlich für Ihre Unterstützung zu bedanken.

Offene Klasse, Rass Michael, 1E

Eigentlich wollte ich in der 15m Klasse starten, da dies nicht möglich war, startete ich in der Offenen Klasse mit einer ASW 22. Nach einem Erstflug im Training, ging ich in den Wettbewerb und war über den Flugstil in dieser Klasse überrascht, nämlich fast gleich wie mit den kleineren Spannweiten und nicht wie ich der Meinung war -- mehr dahingleiten. Für mich war es ein sehr lehrreicher Wettbewerb im Hinblick auf die WM 2010. Besonderer Dank gilt unserem TC. Kurt. Alles war bestens organisiert und eine super Stimmung im Team. Mit dem Ergebnis bin ich nicht zufrieden, mit einzelnen Tagesergebnissen schon.



Europameisterschaft 2009 in Nitra, Slowakei, aus der Sicht von WO, Wolfgang Janowitsch

Mit einem Trainingslager Anfang April in Nitra und der anschließenden Teilnahme am Pribina Cup, fühle ich mich optimal vorbereitet für die diesjährige EM. Insbesondere die langen Strecken über bergiges Gelände beim Pribina Cup zeigten mir, dass ich dort gegenüber der Konkurrenz aus dem Flachland, vor allem moralische Vorteile hatte.

Zu Beginn der EM ist die Großwetterlage geprägt durch ein Tiefdruckgebiet das in großen Teilen Mitteleuropas starke und lang andauernde Regenfälle bringt, die u.a. in Österreich zu Überschwemmungen führen. Die Trainingswoche bietet kein fliegbares Wetter. Erst am Tag der Eröffnung, Sonntag, 28.6., ist am Nachmittag noch kurz Gelegenheit für einen Flug vor dem Wettbewerb. Pez, Mich und Werner nutzen sie, ich vertraue auf meine Vorbereitung.

29.6., erster Wertungstag:

Das Wettergeschehen wird von besagtem Tief bestimmt, in der feucht-labilen Luft gibt es relativ gute Thermik aber keine Inversionen, und damit Schauer und Gewitter am Nachmittag. Ab wann und wo kann niemand sagen. So sollte es, mit kleinen Schwankungen in der Intensität, die ganzen zwei Wochen bleiben.

Ausgeschrieben ist eine AAT, minimum-Flugzeit 2h, alles im Flachland östlich und südlich von Nitra. Ich finde sehr gute Linien und bin schnell im vorletzten Sektor. Dort wende ich, bevor ein blaues Loch über den feuchten Feldern nördlich von Komarno meine Schnittgeschwindigkeit zu sehr reduziert. Allerdings werden die Bedingungen nach Osten, entlang der Donau schnell wieder besser, und so finde ich mich im letzten Sektor südlich vor einer mächtigen Wolkenstraße, über der, inzwischen stark abgesunkenen Basis im Anflug auf die Grenze des Wettbewerbsgebietes. Als der Raum zwischen Wolken und verbotenem Luftraum eng wird, drehe ich um Richtung Heimat. Für die vor mir liegenden 80km sollte ich mindestens 38 Minuten brauchen um die minimum-Zeit nicht zu unterschreiten. Sehr bald wird mir jedoch klar, dass mich die Wolkenaufreihung die sich Richtung Nitra gebildet hat schneller nach hau-

se bringen wird. Überreife Cumuli die teilweise auf einer Seite schon ausregnen beschleunigen meinen Endanflug dermaßen, dass ich in 600m über Grund und über 8 Minuten zu früh über die Ziellinie fliege.

Meine Schnittgeschwindigkeit reduziert sich nach Berechnung mit der fiktiven Flugzeit von 2 h von ca. 126 auf 118,8km/h. Das reicht immer noch für den ersten Tagessieg vor den beiden Engländern, die mich den Rest des Wettbewerbs beschäftigen sollten.

30.6., zweiter Wertungstag

Es beginnt das Pokern um die beste Abflugzeit. Bei den kurzen Flugzeiten (2h AAT) und den Gewitterlagen mit einem kurzen, aber sehr markanten Tagesmaximum, spielt die Abflugzeit eine ganz wesentliche Rolle.

An diesem Tag fliege ich zu früh ab, Arne Boye-Moller fliegt fast eineinhalb Stunden später ab und gewinnt den Tag mit 111,1km/h, dicht gefolgt von den Briten die damit in Führung gehen. Ein kleiner Trost: Für mich gibt es keinen nachvollziehbaren meteorologischen Grund der für einen späten Abflug gesprochen hätte, und: Von den Frühstartern bin ich mit 101,4km/h der Schnellste...

1.7., dritter Wertungstag

Das Wetter neigt etwas weniger zu Überentwicklungen, es gibt die erste Rennaufgabe. Heute fliege ich mit den letzten ab, nur der Schweizer Marcel Düner wartet noch 8 Minuten länger.

Die Engländer sind knapp vor mir auf die 324km Racing Task gegangen. Sie markieren nach einem längeren Gleitflug den ersten Bart, ich erwische ihn besser und habe sie damit schon fast eingeholt.

Der Tag entwickelt sich wie erwartet – übersichtlich, ohne große Überraschungen. Als Schlüsselstelle erweist sich die Routenwahl nach der Donauquerung zurück nach Norden. Russell Cheetham fliegt hier eine schlechtere Spur, und obwohl er vorher die beiden Sprünge über die Donau optimal erwischt hat, kann ich ihn wieder überholen.

Um den letzten Wendepunkt wird die Entwicklung etwas schwächer. Ich beginne den Endanflug beherzt früh, kann damit meinen Vorsprung halten und ge-



winne den Tag mit 115,2km/h vor Russell, 113,6km/h und dem Polen Karol Staryszak, 113,5km/h.

2.7., vierter Wertungstag

Eine AAT mit 3 Stunden Minimum-Flugzeit ist angesagt. Das Wetter unsicher, die Sektoren groß. Ich bin vorsichtig und fliege als einer der Ersten ab. Kurz vor dem ersten Wendegbiet, weit östlich von Nitra wird es blau, die Steigwerte schwach. Der Hauptpulk, der 8 bis 15 Minuten nach mir abgeflogen ist, profitiert natürlich nun von den markierten Bärten und holt langsam auf. Doch ich bin nicht ganz allein. Eine kleine, schnelle Gruppe, Werner Amann, die Franzosen und die Engländer. Wir schneiden das erste Area nur knapp an, wenden, und nun profitieren wir von den entgegenkommenden Spätstartern. Der Einstieg ins bessere Wetter nach Westen gelingt mir gut, und so kann ich mich auf diesem Schenkel etwas von den Anderen absetzen. Die allzu frühe Abflugzeit drückt aber auf den Gesamtschnitt: 96,6km/h, Platz 11, Russell Cheetham fliegt auf Platz 8 mit 97,7km/h, Tagessieger der Däne Arne Boye-Moller mit beachtlichen 104,5km/h.

3.7., fünfter Wertungstag

Nachdem die letzten beiden Tage etwas weniger Schauer und Gewitter gebracht hatten, wagt die Wettbewerbsleitung eine Rennaufgabe auszusprechen – 351,9km.

Bereits vor dem Abflug kann man mächtige Überentwicklungen über dem bergigen Norden erkennen. Trotzdem möchte ich es heute mit einer späten Abflugzeit versuchen. Nur der Finne Erkki Heinonen, der damit den Tagessieg erzielen sollte, sein Teamkollege Hannu Halonen und – natürlich – Arne Boye-Moller fliegen noch 1-2 Minuten später ab.

Die ersten beiden Schenkel werden zu einem Schauer- und Gewitterslalom. Wir kurbeln im strömenden Regen, Blitze schlagen neben unserem Kurs ein und die Sonne zeigt sich nur noch punktuell. Heute bekomme ich von den Engländern Anschauungsunterricht wie konsequent man bei diesen Bedingungen fliegen kann – beeindruckend!

Im letzten Drittel der Aufgabe wird es wieder übersichtlich, abgesehen von einem Schauer an der letz-

ten Wende. Wir können diesen mit einem kleinen Umweg noch elegant umfliegen, die Nachzügler wird er ganz schön einbremsen, darunter leider auch Werner.

Flügel an Flügel mit Mike Young entscheide ich mich für eine andere Wolke auf dem Heimweg. Es ist die falsche, und ich verliere fast 5 Minuten auf den letzten 80 Kilometern, 111,5 zu 114,3km/h von Mike reichen zwar immer noch für Platz 4 aber auch für die Erkenntnis, dass im Wettbewerb manchmal auch taktische Entscheidungen gefragt sind...

Erkki Heinonen, wie gesagt, Tagessieger mit 115,5km/h, aber es war ein Tanz auf dem Vulkan. Arne kam zu spät zum letzten Wendepunkt, das kostete ihn 35 Minuten auf Erkki, Platz 15 und nur 708 Punkte für ihn.

4.7., sechster Wertungstag

Der beste Tag kündigt sich an, 524km Racing Task ist die Antwort des Task Setters. Es geht in die Berge, ich weiß, dass ich dort einen mentalen Vorteil gegenüber den Engländern habe. Nicht nur einmal haben sie erwähnt, dass sie sich einen Vorsprung im Flachland holen müssen von dem sie in den „Bergwertungen“ zehren können.

Die Aufgabe führt weit nach Norden, bis in die Nähe von Bielsko Biala in Polen. Ich habe das Gefühl, dass sie ganz schön lang ist für das erwartete Wetter.

So fliege ich, ohne mich viel um die Anderen zu kümmern ab, als ich in einer guten Position an der Startlinie bin. Der erste Schenkel läuft hervorragend, ich wähle eine etwas östlichere Route als meine unmittelbaren Konkurrenten. Hilfreich sind die Informationen die ich von Mathias Schunk, unserer deutschen „Außenstelle“, bekomme. Er ist lange Zeit gemeinsam mit Russell und Mike unterwegs, die sich teilweise recht tief durchs, von ihnen so gefürchtete, Relief kämpfen.

Der zweite Schenkel sieht wunderschön entwickelt aus, ich tue mich aber schwer gute Aufwinde zu finden. Wie sich nachher herausstellt ist auch hier die östlichere Route (die die Engländer fliegen) besser. Durch lange, tragende Linien kann ich sie trotzdem auf Distanz halten.



Gegen Ende der Strecke baut das Wetter schon deutlich ab, was meine Bedenken bezüglich Abflugzeit bestätigt. Mit dem guten Gefühl es richtig erwischt zu haben kurble ich den vermeintlichen Endanflugbart über dem Gipfel östlich Prievidza. Doch es wird noch einmal spannend. Ich finde eine schlechte Spur beim Verlassen der Berge, und voraus in der Ebene ist alles blau und dunstig. Ich ärgere mich kurz, dass ich den letzten Bart nicht noch ein wenig höher ausgequetscht habe. Sollte der bis dahin so erfolgreiche Flug noch scheitern?

Wenige Kilometer vor der letzten Wende, nur ca. 200m unter Endanflughöhe spüre ich den erlösenden Druck unter den Flügeln, 0,8m/s, besser als nix.

Von dort nach Hause trägt es wieder gut, und mein WO ist das erste Flugzeug das in Nitra aufsetzt, ein schönes Gefühl!

Ich gewinne den Tag mit 107,5km/h, für meine härtesten Konkurrenten, die Briten, haben sich ihre Erwartungen erfüllt: Mit 98,3 (Russell) bzw. 90,2km/h (Mike) haben sie 136 und 258 Punkte auf mich verloren, ich übernehme wieder die Gesamtführung.

5.7., siebter Wertungstag

Das Wetter soll wieder etwas labiler werden, knapp 255km um fixe Wendepunkte sind angesagt.

Die Vorhersage bestätigt sich, als wir vor dem Abflug „pokern“ gehen bereits Regenschauer am ersten Schenkel nieder.

Ich beobachte wie die Briten abfliegen und plane kurz nach ihnen zu gehen. Doch dann lasse ich mich durch eine größere Gruppe 18m-Piloten beeinflussen die noch länger warten, obwohl sich die Wetteroptik rasch verschlechtert. Schließlich fliege ich über 10 Minuten nach den Briten ab, aber ca. 5 Minuten vor besagter Gruppe. Der Effekt: Die Engländer sind auf und davon, und die Spätstarter haben mich bereits an der ersten Wende, etwa 35km, eingeholt. Grund ist der erste Bart: Ich finde 1,8m/s, Werner meldet aus dem Verfolger-Pulk 2,7m/s.

Gemeinsam versuchen wir nun in den inhomogenen Verhältnissen die guten Aufwinde zu treffen. Zu spät bemerke ich, dass dieser Pulk zu wenig „pusht“. Insbesondere nach der 3. Wende südlich der Donau fliegen wir große Umwege, kreisen ohne Not in mik-

rigen Bärten, behindern uns mehr als wir uns helfen. Anstatt rechtzeitig auszubrechen bleibe ich eisern in dieser Partie, das Selbstvertrauen ist nach dem verpatzten Start nicht groß genug.

Das Ergebnis: Rang 19 mit 105,3km/h und 563 Punkten, Tagessieger Russell (115,4km/h, 683 Punkte) und der zweitplatzierte Mike (114,8km/h, 675 Punkte) haben den Spieß im Flachland wieder umgedreht.

6.7., achter Wertungstag

Wieder einmal ist eine Wetterverschlechterung im Tagesverlauf angesagt. Die Minimum-Flugzeit für die ausgeschriebene AAT beträgt drei Stunden. Diese Kombination, voraussichtliche Wetterverschlechterung und vorgegebene Flugzeit (im Gegensatz zu einer Rennaufgabe, bei der ich durch schnelles Fliegen ja die benötigte Zeit verkürzen kann), veranlasst mich zu einem frühen Abflug, früher als die Meisten, wie sich später herausstellt.

Der Abflug passt, die ersten beiden Schenkel laufen gut, zusammen mit Werner und unseren deutschen Kollegen.

Am Weg zum 3. Area entscheide ich mich in der Nähe von Prievidza für einen leichten Bogen nach Nordosten. Mein Plan ist, das Wendegebiet ganz im Osten anzuschneiden. Verlockt werde ich dazu von herrlichen Cumuli im gleißenden Sonnenschein, die eine kurze Aufreihung bilden. Die Alternative, direkt über Nitra den Mittelpunkt des Kreises anzuzielen, gefällt mir nicht, obwohl Mathias Schunk diese Variante anspricht. Vielleicht ist es der optische Eindruck: Durch die aufziehenden Cirren sieht die Quellbewölkung darunter fahl und kraftlos aus. Im Nachhinein ernüchternd, wie kläglich mein „optisches Vorhersagesystem“ manchmal versagt, denn wir waren die einzige kleine Gruppe die nicht die direkte Route über Nitra gewählt hat, und: Die Anderen waren schneller...

Das Tagesergebnis zeigt, dass die Abflugzeit eine untergeordnete Rolle gespielt hat. Entscheidend war die Kurswahl nach der 3. Wende. Die beiden jungen Franzosen machen es am besten und belegen Platz 1 und 2 mit knapp über bzw. unter 120km/h. Ich bin mit dem 9. Platz und 114,4km/h zufrieden, habe ich doch ein paar Pünktchen auf die Briten gut gemacht. Russell verliert mit 112,4km/h 34, Mike mit 111,1km/h 56 Punkte auf mich.



Kurz ließ die Optik nach der Landung heute die Hoffnung aufkeimen, dass sich die Engländer mit einer sehr späten Abflugzeit (35 Minuten nach mir) verkalkuliert haben. Die Hoffnung war vergeblich, und wenn man jemandem was Schlechtes wünscht, trifft es einen vielleicht selbst...

9.7., neunter und letzter Wertungstag

Nach zwei Ruhetagen, der erste davon wahrscheinlich der Tag mit dem besten Segelflugwetter während des gesamten Bewerbes (die Wettbewerbsleitung hatte sich bereits am 6.7. für einen Ruhetag am 7.7. entschieden, da wir 8 Tage durchgehend geflogen waren), ist für heute wieder fliegbares Wetter angesagt. Allerdings mit möglichen, isolierten Überentwicklungen. Die Wahrscheinlichkeit, dass wir am 10.7. noch einmal fliegen werden schätzt der Meteorologe mit 50% ein.

Die Ausgangssituation ist also: Ich liege 62 Punkte hinter Russell und 70 Punkte vor Mike auf Gesamtrang 2, und die Wahrscheinlichkeit morgen noch eine Chance zu bekommen ist nicht sehr groß. Mein Plan für heute lautet also: Später abfliegen als Russell und zumindest mit ihm nach Hause kommen.

Ich telefoniere mit Hermann Trimmel, der sich in Kufstein bei der Junioren Staatsmeisterschaft befindet. Nachdem er sich die Wetterlage in unserer Gegend zu Gemüte geführt hat, bestätigt er die Vorhersage aus dem Briefing, dass die Überentwicklungen nur isoliert bleiben sollten. Das Risiko eines späteren Abfluges scheint kalkulierbar.

Ausgeschrieben ist eine Rennaufgabe um 4 Wendepunkte, 3 davon in den nördlichen Mittelgebirgen.

Schon kurz nach dem Start beobachte ich stärkere Ausbreitungen. Allerdings scheint die Konvektion darüber begrenzt durch eine Inversion. Die Steigwerte sind uneinheitlich, teilweise sehr schwach. Das alles macht mich zuversichtlich, dass ein später Abflug möglich, und wahrscheinlich sogar günstiger ist.

Ich halte mich in einiger Entfernung zur Startlinie auf um zu verhindern, dass sich Russell einfach an mich „dranhängt“. Durch die inhomogenen Verhältnisse hat sich inzwischen ein großer Pulk über der Stadt Nitra gebildet den ich auch aus der Entfernung gut beobachten kann. Außerdem ist Werner dort mit da-

bei und hält mich über das Vorgehen der Briten auf dem Laufenden.

Kurz vor 13 Uhr fliegt ein Großteil ab, Werner geht mit den Engländern um 12:48h. Ich fühle mich recht sicher mit meiner Entscheidung noch zu warten – vielleicht zu sicher...

Gemeinsam mit meinen finnischen „Freunden“ Erkki und Hannu (sie haben sich von meinen Entscheidungen bei dieser EM oft beeinflussen lassen und mussten enttäuscht feststellen, dass auch „ein Champion“ – O-Ton Erkki – manchmal kapitale Fehler macht...) suche ich Anfangs noch entspannt, später schon etwas unter Druck nach einem Aufwind, der uns auf eine vernünftige Abflughöhe bringt. Die Informationen von Werner sind beruhigend, das Wetter auf Strecke scheint (noch) nicht optimal.

Aus der geplanten Verzögerung von 15-20 Minuten werden schließlich 28 Minuten, etwas zu viel denke ich, aber noch bin ich guter Dinge.

Der Abflug gelingt mir gut. Die Finnen machen einige Angstkreise unter einer zerfallenden Wolke, während ich konsequent zum ersten schönen Cumulus durchgleite. Die Belohnung sind 3,5m/s, als Erkki und Hannu unter mir in den Bart kommen sind sie geschätzte 500m tiefer.

Nur wenig später umrunde ich die erste Wende. Werner ist immer noch in der Nähe der Engländer etwa 50km vor mir. Auf dem 2. Schenkel läuft es für die Spitzengruppe recht gut bis kurz vor der 2. Wende. „Schöne Wolken aber keine brauchbaren Steigwerte“ meldet WG. Es gelingt mir nicht recht diese Information in einen Vorteil umzumünzen – den erhofften guten Bart bevor ich in dieses Gebiet einfliege finde ich nicht. So muss ich, gemeinsam mit MD, Marcel Düner, südlich am zweiten Wendepunkt ein Stück vorbeifliegen um schließlich 2m/s zu finden.

Für den 3. Schenkel gibt es drei mögliche Routen: Denselben Weg zurück, was einen leichten Umweg nach Süden bedeutet, mit dem Wissen, dass wir auf dem Herflug keine guten Bärte gefunden haben. Eine Kursabweichung von mindestens 45 Grad nach Nordwesten verspricht sowohl vom Gelände als auch vom Wolkenbild zu diesem Zeitpunkt am meisten. Dies ist die Wahl meiner Konkurrenten. Ich entscheide mich allerdings für die direkte Linie. Bei einigen Trainingsflügen mit Hermann haben wir festgestellt, dass in



solchen Situationen oft das vertrauensvolle Einfliegen in das momentan noch wolkenlose Gebiet den Erfolg bringt. Und tatsächlich: Als ich Kurs auf eine einzelne kleine Wolke nach der Wende nehme, sehe ich wie entlang meines geplanten Flugweges nach und nach kleine Kondensen entstehen. Die Linie darunter ist gut, und ich erreiche das ansteigende Gelände zwischen den Becken von Sliac und Prievidza gerade hoch genug um nach kurzem Suchen knapp 2m/s zu zentrieren. Der mäßige Westwind verursacht ein merkbares Lee hier, einigen Kollegen macht das ganz schön zu schaffen. Auch die Gruppe die nach Norden ausgewichen ist kämpft mit kräftigen Abwinden, besonders jene die zu tief gekommen sind. Nach dieser Schlüsselstelle sieht es wieder gut aus, ich finde jedoch nicht mehr als 1,5-1,7m/s. Russell ist immer noch etwa 20km voraus. Er nähert sich dem Wendepunkt, wie die anderen der Spitzengruppe, vom Nordosten, während ich durch die südlichere Routenwahl direkt von Osten komme. Einen Schauer vor der Wende umfliege ich im Süden, die anderen im Norden. Die Meldungen von vorn, Werner, Rolf Gerzmann und Mathias Schunk halten mich auf dem Laufenden, sind nicht sehr ermutigend. Eine Schauerlinie nähert sich von Westen, aber auch östlich davon dürfte es bereits abgeregnet haben, mit dem Effekt großer, abschirmender Wolkenfelder mit wenigen Lücken. Wo Russell zu diesem Zeitpunkt ist kann mir niemand sagen, ist mir in diesem Moment auch egal...

Ich versuche so hoch wie möglich zu bleiben und trotzdem keine Zeit zu verschenken. Eine viel versprechende schwarze Wolkenkante bringt enttäuschend wenig Steigen. Rolf meldet 3m/s im Regen vor der Schauerlinie. Als ich etwa 10 Minuten später dort ankomme, treffe ich Russell und Mathias. Auch wir steigen noch mit knapp 2m/s allerdings schon deutlich weiter östlich. Der Wind hat die Front bereits mitten über das Tal von Trencin geschoben. Meine Hoffnung, dass auch Russell noch nicht beim Wendepunkt war zerstreut sich, als er unseren gemeinsamen Aufwind Richtung Heimat verlässt. 7 km bin ich nur entfernt und trotzdem sehe ich keine Chance die Aufgabe noch zu vollenden. Ein Versuch endet nach wenigen Sekunden in strömendem Regen. Schließlich lande ich in Dubnica bevor ich mich zu weit mit dem Wind versetzen lasse, ich möchte keinesfalls eine Außenlandung im Regen in den hohen Kornfeldern riskieren. Einige Piloten stehen hier schon am Boden, darunter Werner und Mac.

Russell war der Letzte dem die Umrundung noch gelang. Ein paar Minuten war ich zu langsam, ein paar Minuten die zwischen Sieg und Niederlage entschieden haben. Ich bin froh, dass ich es versucht habe. Bei der heutigen Leistungsdichte ist es zu wenig auf Fehler der anderen zu warten.

Zusammengefasst war diese EM für mich sehr erfolgreich. Im Vergleich zur Konkurrenz traf ich oft die besseren Entscheidungen und erlog so 3 Tagessiege. Im entscheidenden Moment fehlte entweder das Quäntchen Glück um zu siegen oder das Quäntchen Bescheidenheit um sich mit dem 2. Platz zufrieden zu geben... Mir hat es auf jeden Fall viel Spaß gemacht.

Ich möchte mich bei dieser Gelegenheit, wie immer, bei unserem Team bedanken. Vor allem bei meinem treuen Helfer Hans Seebacher, beim besten Teamkollegen den ich mir vorstellen kann, Werner Amann, und bei Kurt Graf, der seine Sache mit der üblichen Gelassenheit und einer erfrischenden Portion Humor immer bestens im Griff hatte.

Euer Whisky Oskar





EM in POCIUNAI, Litauen Welt - Club – Std. – und MS/2om – Klasse 22. Juli bis 08. August 2009

Vorbereitung und Trainingsperiode:

Die Anreise des Teams nach Pociunai erfolgte nicht gemeinsam und auf zwei Etappen. Im Resthotel in Warschau wurde nach 930 km genächtigt und die weitere Anreise am nächsten Morgen nach Pociunai fortgesetzt.

Nachdem ich erst am 11. 07. von der EM in Nitra zurückkam und noch einige Vorbereitungen für die EM in Litauen zu erledigen hatte, bin ich am Sonntag, 21.07. nach Litauen abgereist.. Im Resthotel in Warschau traf ich Thomas Hynek und seine Mutter, gemeinsam setzten wir die Anreise nach Pociunai am nächsten Morgen fort und erreichten am Nachmittag unsere Bleibe am Flugplatz Pociunai.

Das Wetter während der Trainingsperiode war nicht optimal und so konnten Trainingsflüge zum Leidwesen der Piloten kaum durchgeführt werden.

Für das Team wurden 2 Häuser mit je 4 Schlafräumen, Küche und Aufenthaltsraum, direkt am Flugplatz angemietet und auch hier das Teamcenter eingerichtet, der Funkantennenmast am Balkon aufgestellt. Die Anmeldung des Teams wurde gemeinsam vom TC erledigt.

Die räumliche Trennung des Teams, ist wie bereits die Erfahrung bisher gezeigt hat, in jeder Hinsicht nachteilig und sollte zukünftig wenn möglich, verhindert werden.



Das österr. Teamcenter, rechts, verdeckt durch den Baum, das 2. Haus

23.07.

Kein Wetter für einen Trainingsflug. Die Piloten bereiteten ihre Flugzeuge für die techn. Abnahme vor. Haggenmüller Reinhard chartete einen Jantar 3 vom hiesigen Club und baute sein Equipment ein (Logger, Flarm etc).

Erstes off. Teamcaptains Briefing um 19:00, keine gravierenden Änderungen in den LP.

24.07.1.

Briefing um 11:00; letzter Tag des off. Trainings wurde wegen des Wetters neutralisiert.

Am Abend gab es eine interne Teambesprechung, Ziegerhofer Herbert, der hier bereits vor 2 Jahren geflogen ist, informierte die anderen Piloten über seine Erfahrungen, anschließend wurden die Aussenlandmöglichkeiten im Bereich des Flugplatzes noch besichtigt, falls einmal ein Endanflug zu knapp ausfallen sollte.

Die Registrierung der Teilnehmer und techn. Abnahme der Flugzeuge ist abgeschlossen.

Weltklasse:

10 Piloten, kein Teilnehmer aus Österreich
Clubklasse: 29 Piloten,
Haggenmüller Reinhard, C1; Jagiello Jan, Z1;
Std.Klasse: 25 Piloten,
Hynek Thomas, CC; Kammerhofer Sepp, K;
MS/2om Kl.:14 Pilotenteams,
Ziegerhofer Herbert – Rauter Marck, 10;

25.07.

Eröffnung der EM und noch ein Trainingstag

Briefing um 11:00; nach 2 Tagen wetterbedingter Pause wird auch der heutige Tag für eine kurze Trainings-Tagesaufgabe genutzt, alle Piloten sollten wegen der Eröffnungszeremonie am Nachmittag um 16:00 gelandet sein. Es wurden AAT's mit 250 km, 02:30 TT und 3 Areas ausgeschrieben. Startbeginn 13:00. Unsere Piloten nutzten den Tag natürlich für einen Trainingsflug.

Um 18:00 wurde die Eröffnungsfeier mit einer Parade aller Teilnehmer am Hauptplatz von Prienai eingeleitet. Nach den off. Ansprachen wurde die EM durch den Jurypräsidenten Dr. Peter RYDER eröffnet.

Für die TC's und Offiziellen Teilnehmer gab es anschließend einen Empfang beim Bürgermeister. Morgen ist der erste Wertungstag von 13 möglichen, hoffentlich spielt auch das Wetter mit?



Das österr. Team von links,
bei der Eröffnung in Prienai:



Kammerhofer Sepp, K, sein Helferteam Klaudia, verdeckt Lukas und Thomas Kammerhofer; Hynek Silvia, Hilde u. Reini Sachan, dahinter Hynek Thomas, CC, Ziegerhofer Herbert, 10, TC Graf Kurt, Lendl Herbert, Haggenmüller Reinhard, C1, 2. Reihe: Ribitsch Martin, Helfer von Jagiello Jan, Z1, ganz rechts, der 2. Pilot von Ziegerhofer, Rauter Marco in der DG 1000.

Wir sind zuversichtlich und gut motiviert!!!!

26.07. 1. Wettbewerbstag, 1. Wertungstag

Briefing um 11:00; Das Wetter ist noch instabil, aber fliegar; mit Regenschauer auf der Strecke ist zu rechnen. Für alle Klassen werden AAT's in den nordöstlichen Teil Litauens ausgegeben. Start geplant 12:00; die Club und Standardklasse erhielten geänderte Tagesaufgaben.

Clubklasse: AAT; TD: 159,4/251,0 km; TT: 02:30; 3 TP;
Std.Klasse: AAT; TD: 186,6/298,7 km; TT: 02:30; 3 TP;
MS/20 m: AAT; TD: 184,6/316,5 km; TT: 02:30; 4 TP;

Startverschiebung 12:30; nachdem die Weltklasse und 50 % der Clubklasse geschleppt wurden, gab es wegen einem Regenschauer am Platz eine Startunterbrechung von 35 Minuten.

Ergebnis:	
Clubklasse	9. Haggenmüller, C1 19. Jagiello, Z1
Std.Klasse	10. Hynek, CC 11. Kammerhofer, K
MS/20m	15. Ziegerhofer-Rauter, 10; ALdg.

27.07. 2. Wettbewerbstag, 2. Wertungstag

Briefing um 11:00; die Wetterprognose, Basis ansteigend bis 1400 m, Steigwerte bis 3 m, Wind 30 km/h, die Bildung von Wolkenstrassen ist gegeben, zeitweise sind Über - entwicklungen möglich.

Clubklasse:	RT; TD: 294,0 km; 3 TP
Std.Klasse:	RT; TD: 339,1 km; 4 TP
MS/20 m:	RT; TD: 346,4 km; 5 TP

In der Clubklasse sind 14 Piloten aussengelandet, in der 20m Klasse 5 Piloten, Herbert/Marco,10, landete 25 km vor dem Platz.

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	23. Haggenmüller, C1 10. Jagiello, Z1	Platz 15 10
Std.Klasse	17. Hynek, CC 11. Kammerhofer, K	13 8
MS/20m	11. Ziegerhofer-Rauter, 10; ALdg.	15

28.07. 3. Wettbewerbstag, 3. Wertungstag

Briefing um 10:00; Die Kaltfront ist nach O abgezogen und gutes Wetter ist für den heutigen Tag zu erwarten. Der Luftdruck steigt langsam weiter, das über Mitteleuropa liegende Hoch dehnt sich weiter nach O und NO aus und lässt aus heutiger Sicht mehrere Flugtage erwarten. Eine eingebettete kleine Kaltfront nähert sich sehr langsam aus SW.

Für alle Klassen werden als Aufgabe A Racing Tasks gestellt

Clubklasse:	RT; TD: 345,1 km; 4 TP
Std.Klasse:	RT; TD: 417,6 km; 4 TP
MS/20 m:	RT; TD: 425,8 km; 5 TP

Die Strecken führen rund um die TMA Kaunas, in das nordöstliche Wettbewerbsgebiet Knapp nach 13:00 wurden die Startlinien geöffnet und wegen der grossen Aufgaben sind unsere Piloten mit kurzer Verzögerung abgeflogen.

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	18. Haggenmüller, C1 6. Jagiello, Z1	Platz 18 10
Std.Klasse	9. Hynek, CC 12. Kammerhofer, K	12 6
MS/20m	15. Ziegerhofer-Rauter, 10; ALdg.	15

Das besondere an diesem Wertungstag ist die Tatsache, dass nur in der Weltklasse 4 Piloten die Aufgabe erfüllen konnten, in den anderen Klassen hat kein Pilot die Aufgabe erfüllt, sind aussengelandet, bzw. mit Motor heimgeflogen Das Herannahen der Front erfolgte rascher als erwartet; die erwarteten Steigwerte offensichtlich zu optimistisch eingeschätzt. Mehr als 70 Anhänger sind unterwegs um die Piloten wieder einzusammeln.

**29.07. 4. Wettbewerbstag, 4. Wertungstag**

Briefing um 11:00; die Kaltfront ist während der Nacht durchgezogen, der Druck steigt, möglicherweise ein störungsfreier Wertungstag?

Erster Start um 13:00; für alle Klassen Racing Tasks.

Clubklasse: RT; TD: 204,6 km; 3 TP
 Std.Klasse: RT; TD: 252,8 km; 3 TP
 MS/20 m: RT; TD: 255,2 km; 4 TP

Unsere Piloten sind um 14:00 abgeflogen; die Basis anfangs 1100 m, ansteigend bis zu 1400 m, Steigwerte zu Beginn recht schwach, im Tagesverlauf ansteigend bis 3m/sec.

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	15. Haggenmüller, C1	Platz 18
	18. Jagiello, Z1	9
Std.Klasse	23. Hynek, CC	20
	24. Kammerhofer, K Aldg.	21
MS/20m	7. Ziegerhofer-Rauter, 10	15

30.07. 5. Wettbewerbstag, 5. Wertungstag

Briefing 10:00; die Hochdruckwetterlage verstärkt sich, die Basis für heute bereits bis zu 1800 m???; sowie gute Steigwerte. Beachtliche Racing Tasks hat der Tasksetter vorbereitet.

Die Aufgaben liegen zum Teil im polnischen Luftraum. Hinweis beim Briefing auf absolutes Verbot in Wolken einzufiegen, es gibt noch immer Piloten die sich darüber hinwegsetzen.

Clubklasse: RT; TD: 399,9 km; 3 TP
 Std.Klasse: RT; TD: 505,2 km; 3 TP
 MS/20 m: RT; TD: 530,2 km; 4 TP

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	27. Haggenmüller, C1	Platz 20
	9. Jagiello, Z1	11
Std.Klasse	20. Hynek, CC;	20
	17. Kammerhofer, K	21
MS/20m	14. Ziegerhofer-Rauter, 10	15

Wie befürchtet war die Wettereinschätzung zu optimistisch, die Tasks für die verfügbare Flugzeit offensichtlich zu gross.

In der Clubklasse sind nur 5 Piloten am Platz gelandet, in der Standardklasse hat nur der souverain fliegende Mario Kiessling, BRD, die Aufgabe erfüllt, aber auch in der MS/20m Klasse haben nur 6 Piloten den Task erfüllen können.

Schade für Jagiello Jan, Z1, der nur 11 km vor dem Platz mit einem sehr gute Schnitt aussengelandet ist.

31.07. 6. Wettbewerbstag, Ruhetag

Mit der täglichen Morgen – SMS wurde wegen der, sich von Westen annähernden Regenfront ein Ruhetag verfügt.

01.08. 7. Wettbewerbstag, 6. Wertungstag

Briefing 10:00, Grid 09:00 bis 11:00, erster Start um 11:30. Die Tagesprognose ist gut und hält hoffentlich bis in den späten Nachmittag, da eine Warmfront sich aus Westen nähert und möglicherweise auch den morgigen Flugtag noch beeinflusst. Die heutigen Racing Task werden wieder zum großen Teil im polnischen Luftraum geflogen – siehe Foto.

Clubklasse: RT; TD: 399,1 km; 3 TP
 Std.Klasse: RT; TD: 457,0 km; 4 TP
 MS/20 m: RT; TD: 501,9 km; 3 TP

Nach dem Sondenaufstieg wird eine Basis von 1500 bis 1600 m mit Steigwerten bis 3,5 m/sec. erwartet; steigt die Temperatur bis 25 Grad wird die Basishöhe 2000 m erreichen. Die Startlinien werden zwischen 12:00 und 12:32 geöffnet. Vor Öffnung der Startlinien ist die Basis bei 1300m und Steigwerte bis 2 m/sec melden unsere Piloten.

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	15. Haggenmüller, C1	Platz 20
	26. Jagiello, Z1	15
Std.Klasse	20. Hynek, CC;	20
	14. Kammerhofer, K	19
MS/20m	8. Ziegerhofer-Rauter, 10	14

Das Wetter übertraf alle Erwartungen, trotzdem fehlte Jagiello, Z1 der letzte Aufwind zum Heimflug und ist diesmal 30 km vor dem Flugplatz aussengelandet. Um 20:00 wurde der Nationenabend eröffnet, das gesamte Team bereitete mit Hilde Sachan den Tisch mit unseren Schmankerln für unsere Gäste, der Selbstgebrannte reichte leider nicht bis zum Schluß und hat zu Speck und Käse allen gut geschmeckt!!



Unser Buffet kam bei den anderen Nationen gut an!

**02.08.8. Wettbewerbstag, 7. Wertungstag**

Briefing um 11:00, Grid bis 12:00, erster Start 12:30. Die Warmluft liegt über uns und lässt keine Entwicklung zu; die wenige Cu-Bewölkung ist weit weg zu sehen, trotzdem hoffen alle auf einen Flugtag. Die Aufgaben für heute sind AAT's

Clubklasse: AAT; TD: 154,0/346,1 km; TT: 02:30; 4 Areas;
Std.Klasse: AAT; TD: 156,6/395,8 km; TT: 02:30; 3 Areas;
MS/20 m: AAT; TD: 167,5/450,1 km; TT: 02:30; 4 Areas;

Der erste Start wurde auf 13:00 verschoben, Basis mittlerweile 1600 m, Steigwerte bis 2,5m/sec. Die Abfluglinien werden zwischen 13:30 und 14:00 geöffnet.

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	21. Haggenmüller, C1	Platz 23
	23. Jagiello, Z1	20
Std.Klasse	18. Hynek, CC;	22
	19. Kammerhofer, K	21
MS/20m	13. Ziegerhofer-Rauter, 10	14

03.08.9. Wettbewerbstag, 8. Wertungstag

Briefing um 10:00; die Wettersituation ist ähnlich wie gestern, die Warmluft beeinflusst noch den S des Wettbewerbsgebietes, daher wurden Racing Tasks rund um Kaunas ausgeschrieben, die Piloten erwartet Blauthermik auf den ersten beiden Streckenteilen.

Clubklasse: RT; TD: 363,7 km; 5 TP
Std.Klasse: RT; TD: 425,3 km; 3 TP
MS/20 m: RT; TD: 462,9 km; 4 TP

Start um 12:00, Basis erst um 950 m, Thermik schwach, bis 1 m/sec. Cb - Entwicklung ist im NO zu erkennen.

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	23. Haggenmüller, C1	Platz 21
	19. Jagiello, Z1	15
Std.Klasse	23. Hynek, CC;	21
	21. Kammerhofer, K	20
MS/20m	13. Ziegerhofer-Rauter, 10	14

Die Piloten der Standardklasse haben die Aufgabe erfüllt; die anderen Piloten sind leider aussengelandet. Die besten Bedingungen waren im nö. Teil der Aufgabe. Maximale Basis bis 1900 m, Steigwerte bis 5 m/sec.

04.08. 10. Wettbewerbstag, 9. Wertungstag

Briefing um 11:00, die Warmluft hat ist noch immer wirksam, der nö. Teil des Wettbewerbsgebietes hat gute Bedingungen. Schwierig wird sicher der Abflug. Es sind wieder Racing Tasks ausgeschrieben.

Clubklasse: RT; TD: 302,4 km; 4 TP
Std.Klasse: RT; TD: 353,6 km; 4 TP
MS/20 m: RT; TD: 383,3 km; 4 TP

Zwischen 12:30 und 13:00 wurden die Abfluglinien geöffnet.

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	21. Haggenmüller, C1	Platz 23
	17. Jagiello, Z1	20
Std.Klasse	20. Hynek, CC;	22
	17. Kammerhofer, K	21
MS/20m	9. Ziegerhofer-Rauter, 10	13

Für morgen ist die Wetterprognose etwas optimistischer und ein weiterer Flugtag zu erwarten.

05.08.11. Wettbewerbstag, 10. Wertungstag

Briefing um 11:00; zurzeit liegt eine mittelhohe Wolkenschicht über uns, die Wettbewerbsleitung erwartet den Abzug des Schirms und hat den Start für 13:00 festgelegt. Für alle Klassen wurden AAT's ausgeschrieben, die im östlichen Bereich des Wettbewerbsgebietes liegen.

Clubklasse: AAT; TD: 217,2/459,5 km; TT: 03:00; 5 Areas;
Std.Klasse: AAT; TD: 225,1/465,0 km; TT: 03:00; 4 Areas;
MS/20 m: AAT; TD: 228,0/517,5 km; TT: 03:00; 4 Areas;

Haggi, C1, Kammerhofer, K und Hynek Thomas, CC sind aussengelandet.

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	27. Haggenmüller, C1	Platz 24
	8. Jagiello, Z1	15
Std.Klasse	23. Hynek, CC;	22
	24. Kammerhofer, K	21
MS/20m	6. Ziegerhofer-Rauter, 10	13

Die heutigen Wetterbedingungen waren sehr schwierig, mickrige Steigwerte – 1,2 m/sec. dazu noch eine Basis von 1100 m. Sehr gutes Ergebnis für Jagiello – 8. Platz; Haggenmüller hatte bei der Aussenlandung eine Fahrwerksschaden, der repariert werden konnte.



Ziegerhofer-Rauter wieder mit einer guten Tagesleistung. Die Wettervorhersage für morgen ist wieder optimistischer??



Jagiello Jan, Z1 heute im Endanflug

06.08. 12. Wettbewerbstag, 11. Wertungstag

Briefing um 11:00; da die Wetterentwicklung im östlichen Wettbewerbsgebiet negativ ist, werden die heutigen Aufgaben als AAT's in den südwestlichen und westlichen Teil des Wettbewerbsgebietes gelegt.

Clubklasse: AAT; TD: 200,2/428,4 km; TT: 03:00; 4 Areas;
Std.Klasse: AAT; TD: 214,2/464,2 km; TT: 03:00; 4 Areas;
MS/20 m: AAT; TD: 223,8/491,0 km; TT: 03:00; 4 Areas;

Ausbreitungen und Schauer werden den Piloten die heutigen Aufgaben erschweren.

Startbeginn 11:30, Task B wird geflogen.

Die zu Beginn niedrige Basis und Steigwerte verbesserten sich bis 1500 m und 3 m/sec. zeitweise jedoch auch Schauer auf der Strecke.

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	15. Haggenmüller, C1	Platz 23
	19. Jagiello, Z1	16
Std.Klasse	15. Hynek, CC;	22
	23. Kammerhofer, K	21
MS/20m	6. Ziegerhofer-Rauter, 10	13

Ziegerhofer-Rauter, 10 haben auch heute wieder ein sehr gutes Ergebnis erreicht, allerdings ist der 12. Gesamtrang nicht mehr erreichbar.

07.08. 13. Wettbewerbstag, 12. Wertungstag

Briefing 10:00; Grid schließt um 11:00, erster Schlepp 11:30; ein Hoch liegt über dem Wettbewerbsgebiet und lässt gutes Flugwetter erwarten, Basis anfangs

1500, später bis 1800 m; Steigwerte 3 – 4m/sec. Club – und Std Klasse fliegen Racing Tasks in den polnischen Luftraum; Doppelsitzerklasse rund um Kaukasus TMA.

Tagesaufgaben:

Clubklasse:	RT; TD: 441,0 km; 3 TP
Std.Klasse:	RT; TD: 503,6 km; 4 TP
MS/20 m:	RT; TD: 520,9 km; 5 TP

Die Startlinien werden zwischen 12:15 und 12:31 geöffnet, die Basis liegt bereits bei 1300m, mit Steigwerten bis 3 m/sec.

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	6. Haggenmüller, C1	Platz 23
	16. Jagiello, Z1	16
Std.Klasse	24. Hynek, CC;	22
	14. Kammerhofer, K	21
MS/20m	14. Ziegerhofer-Rauter, 10	13

Die Tagesergebnisse zeigen, dass die heutigen Bedingungen sehr gut waren und auch für den morgigen, letzte Wettbewerbstag bleibt das Hoch wetterbestimmend und es wird morgen noch einen Flugtag geben.

08.08. 14. Wettbewerbstag, 13. Wertungstag

Briefing um 10:00, Grid bis 11:15, erster Start 11:30. Im östlichen Teil ist das Wetter eher schlecht, daher werden die heutigen Aufgaben AAT's wieder in den südwestl. und westlichen Teil Litauens gelegt; einzelne Schauer sind trotzdem möglich.

13 Wertungstage bei einer EM ist beachtenswert, das dies in Litauen möglich ist, hat alle überrascht.

Clubklasse: AAT; TD: 220,3/438,2 km; TT: 03:15; 4 Areas;
Std.Klasse: AAT; TD: 267,2/553,5 km; TT: 03:15; 4 Areas;
MS/20 m: AAT; TD: 265,7/515,5 km; TT: 03:15; 5 Areas;

Ergebnis:		gesamt
Clubklasse	12. Haggenmüller, C1	Platz 22
	16. Jagiello, Z1	15
Std.Klasse	23. Hynek, CC;	22
	21. Kammerhofer, K	21
MS/20m	12. Ziegerhofer-Rauter, 10	13

Nachdem es heute keine Aussenlandungen unserer Piloten gab, wurde noch für die morgige Rückreise alles gepackt, denn um 20:00 beginnt die Fare Well Party, unmittelbar vorher gibt es noch ein Schlussbriefing mit der Ehrung der Tagessieger.



Die Piloten erhalten Abschiedsgeschenke

09.08. 11:00 Schlusszeremonie und Preisverleihung



Siegerehrung Clubklasse

- | | | |
|----------------------|----------------|-----|
| 1. und Europameister | Rene deDREU | NET |
| 2. | Tim KUIJPERS | NET |
| 3. | Helge LIEBERTZ | BRD |

- 15. Jan JAGIELLO**
22. Reinhard HAGGENMÜLLER



Siegerehrung Standardklasse

- | | | |
|----------------------|-----------------|-----|
| 1. und Europameister | Mario KIESSLING | BRD |
| 2. | Roman MRACEK | CZS |
| 3. | Thomas SUCHANEK | CZS |

- 21. Josef KAMMERHOFER**
22. Thomas HYNEK



Siegerehrung MS/20m – Klasse

- | | | |
|----|-----------------------------|-----|
| 1. | J. CENTKA / M. SZUMSKI | POL |
| 2. | V.SABECKIS / V. KUKCIKAITIS | LIT |
| 3. | R.LINDELL / G. LINDELL | SWE |

13. H.ZIEGERHOFER / M. RAUTER

Die Teamcaptains von Polen - M SZUMSKI, Deutschland - R. WIENZEG und Holland - F. KUIJPERS erhalten die Nationenpreise.



Siegerehrung Nationencup

- | | |
|----------|-------------|
| 1. Platz | POLEN |
| 2. Platz | DEUTSCHLAND |
| 3. Platz | HOLLAND |

13. Platz ÖSTERREICH

von 17 Nationen die an dieser Europameisterschaft teilgenommen haben.

Der Jurypräsident Dr. Peter Ryder beendete die Europameisterschaft mit Dankesworten an die Organisatoren und den Worten, dass die Ergebnisse gültig sind.

Der Wettbewerbsbetrieb war gut organisiert, mit immer freundlichen Helfern im Org.Team.



Der Jurypräsident Dr. Peter Ryder bei seinen Schlussworten.

Die Piloten haben den, sich in den ersten Wertungstagen langsam aufbauenden Frust, bedingt durch die Aussenlandungen der ersten Wertungstage, gut in den Griff bekommen, bzw. abgebaut und sich mit zunehmender Wettbewerbsdauer in den Ergebnissen gesteigert.

Ein Faktor hat sicherlich bei den Aussenlandungen eine Rolle gespielt, um dies zu erkennen, haben wir allerdings etwas Zeit gebraucht. Bedingt durch den flachen Einfallswinkel der Sonne in dem ebenen Gelände, wird die Thermikentwicklung ab 17:00 bereits schwächer und ist um 18:30 beendet.

Auch gab es auf Grund des schlechten Wetters in der Trainingsperiode kaum Möglichkeit für die Piloten Trainingsflüge zu machen, um das Gelände kennenzulernen, aber sich auch mit den Thermikverhältnissen besser vertraut zu machen.

Die Vorstellung, das es so weitergeht und das Wissen über das Wetter 2 Jahre zuvor waren trübe Ausichten.

Die in den ersten Wertungstagen noch schwierig einzuschätzenden Wetterbedingungen hat sich durch den Aufbau einer stabilen Hochdrucklage langdam gebessert und führte letztendlich zu 13 Wertungstagen, sicherlich ein Rekord bei einer EM in nördlicheren Breiten.

Die Stimmung im Team war wie immer sehr gut und ist natürlich eine der Voraussetzungen für einen Erfolg, obwohl es den Piloten leider nicht gelungen ist, das sehr gute Teamergebnis von der EM in Nitra zu erreichen.

Für diese gute Zusammenarbeit während der EM möchte ich mich bei allen Helfern und den Piloten, aber auch in der Sektion bei Gerda Seidl und BSL.

Gaisbacher Michael herzlich bedanken.

TC Kurt Graf
September 2009

Zur Vervollständigung der Berichterstattung von der EM in Pociunai eine kurze Zusammenfassung von den Piloten.

Clubklasse, Haggenmüller Reinhard, C1

Wie immer waren diese Europameisterschaften spannend und haben viele neue Eindrücke vermittelt. Die Betreuung durch unseren Teamcaptain war ausgezeichnet, er hat auch an die kleinen Annehmlichkeiten gedacht. Unterbringung, Organisation waren sehr gut, die Schleppts mit bis zu 16 Wilgas ganz hervorragend organisiert. Das Wetter erlaubte 13 Flugtage, am Anfang allerdings unter schwierigeren Bedingungen was generell viele Außenlandungen zur Folge hatte

Zwei extrem frühe Außenlandungen nach etwa 20 km und einmal 90 km sowie ein Relanding mit einem um 45 min. verzögertem 2. Schlepp, der die Erfüllung der Aufgabe letztlich verhinderte, brachten mir allerdings einen nicht mehr aufzuholenden Punkterückstand. In der zweiten Hälfte verbesserten sich die Bedingungen erheblich und ermöglichten große Flugaufgaben. Obwohl Fahrwerks- und weitere Probleme, an meinem in Litauen gecharterten Jantar, die Flugfreude etwas beeinträchtigten hat das meiner Motivation keinen Abbruch getan. Die Zusammenarbeit mit meinem jungen Teamkollegen Jan war angenehm und ich bin der Meinung er ist ein sehr erfolgsversprechender Nachwuchspilot.

Auch wenn meine Erwartungen bezüglich Platzierung nicht erfüllt wurden war es eine erlebnisreiche Veranstaltung.

Clubklasse, Jagiello Jan, Z1

Für mich war es einfach wunderbar, bei dieser Europameisterschaft dabei gewesen zu sein. Der Bewerb war ziemlich anstrengend aber lustig, und das Land und die Litauer sind eine Reise wert.



Nachdem es mein erster große internationaler Wettbewerb der „Erwachsenen“ war, hatte ich wegen der Platzierung keine großen Erwartungen und bin mit dem Erreichten sehr zufrieden.

Danken möchte ich vor allem Hilde, die uns bestens versorgte, Kurt unserem Kapitän, Martin meinem Helfer, und natürlich meiner Familie.

Standardklasse, Hynek Thomas, CC

Auch wenn diese EM nicht wirklich ganz nach meinen Vorstellungen abgelaufen ist, möchte ich meine Teilnahme daran nicht missen. Denn wo hat man schon einmal die Möglichkeit bei einer Meisterschaft 13 Tage mit den unterschiedlichsten Aufgaben und Wetterlagen zu fliegen. Es war ausgesprochen interessant auch wieder ein wunderbares Land kennen zu lernen und die Möglichkeiten sind hier vor allem fliegerisch sehr vielfältig. In den ersten drei Tagen konnte ich eigentlich meine fliegerischen Möglichkeiten gut ausnutzen und auch umsetzen. Aber nachdem ich am 4. Wertungstag schon vor der ersten Wende nur sehr knapp eine Aussenlandung verhindern konnte, habe ich irgendwie mein Selbstvertrauen verloren und dieses auch nicht mehr wirklich wieder finden können. Gerade hier im Flachland ist die Fliegerei etwas anderes und erfordert doch seine eigenen Erfahrungen. Ich hoffe aber doch für meine Zukunft wieder etwas an Erfahrung mitgenommen zu haben und alles andere wird sich noch zeigen.

Ich möchte mich aber auch hier bei meiner ständigen Helferin und Mutter für ihren Einsatz bedanken und auch bei Kurt, der seine Arbeit als Teamchef einfach hervorragend gemacht hat.

Standardklasse, Kammerhofer Sepp, K:

Ein wenig gehandikapt durch meine beruflich angeschlagene Situation konnte ich erst einen Tag vor Wettbewerbsbeginn anreisen und hatte nur einen Trainingstag. Sie war aber nicht für mein eher enttäuschendes Ergebnis verantwortlich, ganz im Gegenteil, so weit weg (im Kopf und nicht in Kilometer) von der Arbeit war ich schon lang nicht mehr. Es war ein toller Wettbewerb, wir flogen an 13 von 14 möglichen Tagen, hatten ein traumhaftes Wetter, habe viel gelernt und so manch bittere Erfahrung gemacht. Die frühe Außenlandung am 4. Tag war auch nicht

schuld an meinem Abschneiden. Ich war jeden Tag voll motiviert und hatte so richtig Spaß am Fliegen. Ich hatte so manchen Schnitzer gemacht, der eine schlechtere Tagesplatzierung verursachte. Es gab aber auch Tage an denen ich nicht wusste, warum ich so weit hinten war. Bei den täglichen Analysen und Vergleichen kam aber bald heraus, wo noch einiges Verbesserungspotential liegt. Die Besten des Tages flogen immer eine unglaublich gute Linie. Es ist nicht das durchschnittliche Steigen ausschlaggebend und nicht hohe Geschwindigkeiten dazwischen, sondern die erreichte Gleitzahl zwischen den Aufwinden. Von irgendwelchen Suchkreisen im Fallen bei der Aufwindannahme will ich erst gar nicht reden. Die Pulkfliegerei ist nicht so ganz meine Sache, nicht weil es gefährlich wäre, sondern man behindert sich beim Steigen. In den meisten Fällen deckte sich deren Idee nicht mit meiner und so löste sich das Problem von selbst. Meine Gratulation gilt vor allem Mario Kiessling, er flog einfach beeindruckend und ist ein würdiger Europameister.

Landschaftlich war das Wettbewerbsgebiet von Litauen und Polen traumhaft schön und die lange Anreise in jedem Fall wert.

Ein spezieller Dank an unseren Teamchef Kurt, der uns wirklich alles außer Fliegen und Kochen abgenommen hat.

MS/20m – Klasse, Ziegerhofer Herbert – Rauter Marco, 10

Die EM 2009 war gekennzeichnet von:

- Ausgezeichneter Organisation.
- Sehr selektiven bis hervorragenden Wetterbedingungen.
- Die Maximalanzahl von 13 Wertungstagen wird so schnell nicht wieder erreicht werden.
- Bei Aussenlandungen konnte man immer mit einer sehr hilfsbereiten Bevölkerung rechnen.
- Eröffnung, Farewellparty und Abschlussfeier waren stilvoll und feierlich.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

EGC 2009 Litauen, von Josef Kammerhofer

09.08.2009 Rückreise und Resümee

Ein wenig gehandikapt durch meine beruflich angeschlagene Situation konnte ich erst einen Tag vor Wettbewerbsbeginn anreisen und hatte nur einen Trainingstag. Sie war aber nicht für mein eher enttäuschendes Ergebnis verantwortlich, ganz im Gegenteil, so weit weg (im Kopf und nicht in Kilometer) von der Arbeit war ich schon lang nicht mehr. Es war ein toller Wettbewerb, wir flogen an 13 von 14 möglichen Tagen, hatten ein traumhaftes Wetter, habe viel gelernt und so manch bittere Erfahrung gemacht. Die frühe Außenlandung am 4. Tag war auch nicht schuld an meinem Abschneiden. Ich war jeden Tag voll motiviert und hatte so richtig Spaß am Fliegen. Ich hatte so manchen Schnitzer gemacht, der eine schlechtere Tagesplatzierung verursachte.

Es gab aber auch Tage an denen ich nicht wusste, warum ich so weit hinten war. Bei den täglichen Analysen und Vergleichen kam aber bald heraus, wo noch einiges Verbesserungspotential liegt. Die Besten des Tages flogen immer eine unglaublich gute Linie. Es ist nicht das durchschnittliche Steigen ausschlaggebend und nicht hohe Geschwindigkeiten dazwischen, sondern die erreichte Gleitzahl zwischen den Aufwinden. Von irgendwelchen Suchkreisen im Falle bei der Aufwindannahme will ich erst gar nicht reden. Die Pulkfliegerei ist nicht so ganz meine Sache, nicht weil es gefährlich wäre, sondern man behindert sich beim Steigen. In den meisten Fällen deckte sich deren Idee nicht mit meiner und so löste sich das Problem von selbst. Meine Gratulation gilt vor allem Mario Kiessling, er flog einfach beeindruckend und ist ein würdiger Europameister.



Das Team Austria kurz vor der Parade in Prienai. – EGC 2009 Litauen

Landschaftlich war das Wettbewerbsgebiet von Litauen und Polen traumhaft schön und die lange Anreise in jedem Fall wert. Ein spezieller Dank an unseren Teamchef Kurt, der uns wirklich alles außer Fliegen und Kochen abgenommen hat.

Nach 16 Stunden Autofahrt waren wir wieder zu Hause - und es regnete.

Ich hoffe, ich konnte ein wenig einen Eindruck vermitteln, wie es uns dort ergangen ist und die Gegend dort aussieht.

Josef (K)



Bericht über die Europameisterschaft 2009 in Pociunai/Litauen von Jan Jagiello

Wie die Jungfrau zum Kind, also sehr überraschend bin ich zur Teilnahme an diesem Bewerb gekommen, und so fuhren mein Helfer Martin und ich, gemeinsam mit Herbert Ziegerhofer etwas früher Richtung Norden.



Die Zeit wurde mit dem kennenlernen der zu befliegenden Landschaft und deren Bewohnern verbracht. Wunderschöne Seen luden zum verweilen ein, und die Hauptstadt Vilnius war schon alleine wegen der vielen Hochzeiten eine Besichtigung wert.

Untergebracht waren wir direkt am Flugplatz in sauberen Quartieren, und die Nähe zum Flugzeug, unserer alten französischen Rennmaschine, war sehr angenehm.

Äußerst nett war das zusammenwohnen mit Kurt, Herbert, Reini, Hilde, und Marko.

Hilde verköstigte uns so gut, dass ich am Ende 4 Kilo Speck mehr auf den Rippen hatte. Vielen Dank!



Hier sei auch zu erwähnen, dass Kurt alles bis aufs letzte (Aufkleber fürs Auto), perfekt organisiert hatte! Vielen Dank!

So jetzt zum Bewerb.

Bis auf die Meteorologin war alles gut organisiert, und in einer entspannten freundlichen Athmospähre wurde dieser Bewerb ohne Vorkommnisse über die Bühne gebracht.

Wir hatten unglaubliche dreizehn Wertungstage, viele davon mit wirklich kniffligen und schwierigen Aufgaben. In der Clubklasse wurde wegen der schlechten Wetterinformationen doch des öfteren etwas zu groß ausgeschrieben, was sich mit zahlreichen Außenlandungen zu Buche schlug.



Mir erging es im Wettbewerb eigentlich sehr gut. Mit den zum teil schwierigen Bedingungen, wie starker Wind im Flachen mit niedriger Basis und das mit einem Cirrus, kam ich gut zurecht.

Blöd waren zwei Außenlandungen an Tag 6 und 7 wo ich im Endanflug saß, und mir darüber Gedanken machen konnte, warum es so nicht geht.

Die nächsten Tage konnte ich mich wieder ein wenig nach vorne kämpfen, und so beendete ich die 15. Europameisterschaft auf Platz 15.

Zusammenfassend kann ich nur sagen dass es ein unglaublicher Wettbewerb war mit verdienten Siegern, und dass es mir sehr gut gefallen hat. Mit meinem Geflogenen bin ich zufrieden, und ich werde die nächsten Bewerbe, sofern dies möglich ist im Flachland bestreiten.



World Air Games, Turin, Italien 21. Juni bis 05. Juli

Österreich hatte bei diesen Weltluftsportspielen im Segelflug nur einen Startplatz bekommen und zwar im Segelflug. Für diesen Platz qualifizierte sich Dietmar Poll, der unsere Farbe hervorragend vertreten sollte.

Leider wurden hier nur Medaillen in der Gesamtwertung vergeben, **denn in der Unbekannten Pflicht zeigte Dietmar bereits seine herausragende Form in diesem Sommer. Er gewann souverän in einem von Welt- und Europameistern nur so gespickten Feld.**

Aber auch in den anderen Disziplinen zeigte Dietmar groß auf und belegte den 5. Gesamtrang.

Es sollte ein Vorbote für größere Erfolge des 54-jährigen Leibnitzers sein.



Dietmar Poll belegte den 5. Gesamtrang



Aerobatics - Glider aerobatics - Glider aerobatics

Rank	No.	Nat.	Competitor	Round 1 06-08-2009 official results	Round 2 06-10-2009 official results	Round 3 06-11-2009 official results	Round 4 06-13-2009 official results
1	1	9 ITA	FILIPPINI Pietro	2360,02	1460,47	3232,96	3333,08
2	2	3 RUS	KAMINSKIY Georgy	2125,50	1617,37	2993,49	3125,49
3	3	7 FRA	PIRIOU Erik	2169,83	1615,31	3028,74	3025,15
	4	2 CZE	VAVRA Premysl	2270,61	1342,48	2924,08	3027,38
	5	8 AUT	POLL Dietmar	2172,09	1622,65	2919,35	2833,90
	6	6 HUN	TÓTH Ferenc	2135,97	1610,26	2884,63	2848,92
	7	4 GER	FEYERABEND Markus	1815,73	1445,93	2872,96	2684,00
	8	5 USA	STEPHENS Jason	1445,33	1231,83	2397,69	2737,75
	9	1 POL	MAKULA Jerzy	2155,06	1565,67	2864,06	0,00



Junioren WM in Räyskälä, Finnland 16. Juni bis 04. Juli 2009

Teilnehmer: Anich Max, Eder Sebastian, Hudler Andreas, Klopff Michael, Stumpfl Fabian, Stumpfl Tobias
Team Captain: Andreas Brandner

Bericht von der JWGC 2009 in Finnland/Räyskälä aus Sicht des Team-Captains über die Organisation des Bewerbes im Vorfeld, über den Wettbewerbsverlauf selber, über die Piloten und deren persönlichen Einstellung und Potenziale, sowie deren Ergebnisse und schlussendlich Ansätze für die Steigerung der fliegerischen Qualitäten der Junioren für nächste JWGC in Musbach/Deutschland die in einer ordentlichen Sitzung unter den verantwortlichen diskutiert wird sein.

Danksagung:

Im Vorfeld möchte ich Gaisbacher Michael und Seidl Gerda danken für die organisatorische Abwicklung der WM. Weiters danke ich auch Trimmel Hermann und dem Nationalteam, welche mir während des Mentaltrainings und Erfahrungsaustausches neue Sichtweisen des Segelfliegens offenbarten. Großer Dank auch an Kurt Graf der uns die Team-Kleidung sowie das Team-Zelt kostenlos zur Verfügung gestellt hat.

Dank an die Piloten und deren tollen Helfern für die Unterstützung bei der WM und das kulinarische Geschenk.



Junioren-Nationalteam in Finnland mit Helfer und Team-Captain

Zusammenfassung des Team-Captains:

Zuerst möchte ich den Junioren danken die mich bei dieser WM als Team-Captain eingeladen haben. Die Aufgabe eine WM zu organisieren bei der ich die Hälfte der Piloten und ihre Charaktere nicht kenne,

sowie die Geografie in Finnland, stellte mich doch vor eine große Herausforderung. Mir war durchaus über das Potenzial einiger Piloten bewusst, aber wie bringt man bei einer WM alle unter einen Hut. Das Ergebnis meiner unterstützenden Arbeit können sicher nur die Piloten wiedergeben.

Ich bin als Pilot einige Bewerbe geflogen, daher verstehe was es heißt sich einer WM zu widmen und das Beste zu geben. Als Team-Captain hab ich leider wenig Erfahrung mitzubringen bin aber froh über die Nominierung und trete diese verantwortungsvolle Aufgabe für Österreich gerne an.

Die Charaktere bei dieser WM konnten nicht unterschiedlicher sein. Mir war im Vorfeld klar welche Schwierigkeit das mit sich bringen würde. Ich wusste, dass es schwierig wird für einige junge, erfahrene Piloten noch viel Neues über Wettbewerbstaktiken zu erzählen. Doch war es immer ein gegenseitiges Zusammenspiel zwischen Piloten und Team-Captain.

Aber neben ausgezeichnetem Teamflug, sehr guten Einzelleistungen einem fast Dreifachsieg, überaus vielen technischen Problemen, hatten wir doch in Summe unter den gegebenen Voraussetzungen eine gute fliegerische Leistung gezeigt.

Einige der Piloten und Helfer konnten sich auch bei den abendlichen Aktivitäten der WM-Veranstaltung einen Namen machen und so machen „Contest“ ausserhalb der WM-Wertung gewinnen.

Leider musste ich als Team-Captain bei aussernatürlichen „humanitären“ Verhältnissen im Camp der Österreicher einmal hart durchgreifen, was mir aber eigentlich nicht liegt.

Alles in allem war dieser Bewerb für die Piloten, aber auch noch mehr für mich, eine wichtige Erfahrung für den weiteren Entwicklungsprozess des Junioren-teams. Die weitere Vorgehensweise um die Qualität und Leistung der Piloten zu heben möchte ich mit den verantwortlichen der Bestellung des Junioren-teams bei einer Sitzung besprechen.



Der folgende Bericht zeigt meine objektive Sichtweise zum Bewerb bzw. zu den einzelnen Piloten. Die Kritik bei machen Piloten ist nicht persönlich zu nehmen sondern rein auf die fliegerische Leistung zu sehen. Ich möchte auch jeden einzelnen Piloten beschreiben wie ich ihn bei diesem WM gesehen habe. Seht bitte meine Ausführungen als konstruktive Kritik die euch bei der fliegerischen Weiterentwicklung und weiteren Erfolgen verhelfen kann. Jeder Pilot ist für mich ein Unikat und ich schätze jeden auf seine Art wie er ist, bleibt so wie ihr seid. Es war schön mit euch diesen Bewerb gemeinsam zu bestreiten.

Glück ab, gut Land
Andi

Vorbereitungen zur WM:

Im Vorfeld war es für mich nicht ganz einfach die Vorbereitungen für den Bewerb so zu treffen, wie ich diese gerne gemacht hätte. Aufgrund der doch späten Anfrage von Sebastian im November letzten Jahres war es mir nicht möglich vieles zu organisieren, weil ich selbst noch einige private Angelegenheiten abzuschließen hatte.

Nichts desto trotz konnte ich im Februar so richtig mit der Organisation beginnen. Durch die verbleibende kurze Zeit zum Beweb war es nicht einfach eine Unterkunft zu bekommen. Zwei Piloten die auch die Vor-WM dort geflogen haben, waren mit den Gegebenheiten am Flugplatz vertraut und besorgten sowohl einen Campingplatz für die eine Hälfte und ein Haus am See für die andere Hälfte des Teams. Leider ist das Team dadurch geografisch zweigeteilt wo ich denke das es schwieriger ist am Abend sich vernünftig die Erfahrungen und Eindrücke über den Flugtag auszutauschen.

Bei einem Treffen im Mai, wo alle Piloten anwesend waren, konnte ich diese kennen lernen. 4 Piloten kannte ich noch gar nicht. Interessant war für mich, dass viele Piloten noch sehr jung sind und wenig internationale Erfahrung vorweisen konnten. Eine sehr interessante Mannschaft die unterschiedlicher ihrer Persönlichkeiten und Erfahrungen nicht sein konnte.

Bis zum Bewerb werden per E-Mail alle wichtigen Dinge wie Checklisten, Dokumente, Anfahrtstermine etc. ausgetauscht.

Sebastian konnte bis zum Bewerb keinen Helfer auf-treiben und somit habe ich mich bereit erklärt, so-weit es mir möglich war, ihm zu helfen. Jedoch hatte ich auch bedenken das durch diese Tätigkeit andere wichtige Dinge die zur Aufgabe des Team-Captains zählen nicht erledigt werden konnten.

Am 16.06 fahren Sebastian und ich los um nach 10 Stunden Autofahrt, 26 Stunden Fährnfahrt und noch einer Stunde Autofahrt am 18.06 in Räyskälä anzukommen. Das Wetter war bei unserer Ankunft noch sehr schön, aber mit Rücksprache einiger Einheimischen sollte es jetzt 2 Tage lang regnen. In Finnland ist das Wetter eher leichter vorherzusagen und es regnete wirklich zwei Tage lang. Die Zeit wurde genutzt um einerseits unser eigenes Saunahaus und das Fischvorkommen im See zu testen und andererseits die die Ausrüstung und die Elektronik des Fliegers zu überprüfen.

Leider ist das Nahrungsangebot für die Fische in dieser Jahreszeit enorm, daher verschmähten die Fische unsere Würmer. Am Abend gibt´s Pasta mit Tunfisch!

Am 21.06 bessert sich das Wetter und am Abend beim kennen lernen bei ein Paar Bieren meinte der Meteorologe aus Deutschland das sich ein Hoch über Südfinnland einstellen könnte und uns sehr gute Flugbedingungen bringen könnte. Das deutsche Team ist schon seit zwei Wochen in Finnland um zu trainieren! Das Wetter verspricht heute auch schon einige schöne Flüge.

Der 22.06 zeigt schon am morgen bestes Flugwetter, es gibt einen offiziellen Grid und ein Briefing mit erster Trainingsaufgabe. Kurz vor dem Briefing kommen die Stumpfl-Brüder und können sogleich am Briefing teilnehmen. Nach dem Briefing kommt der Rest der Mannschaft. Nachdem alle einen Hängerabstellplatz gefunden haben und das Quartier bezogen ist, werden die Flieger aufgerüstet um am Nachmit-



tag die Gegend rund um den Flugplatz kennen zu lernen. Beim Aufrüsten der Flugzeuge zeigen sich leider schon die ersten Probleme. Bei Michael Klopff, der die LS8 zum ersten Mal mit Wasser fliegt, hat Schwierigkeiten den Hecktank dicht zu bekommen. Auch bei Anich Max sind die Hauptöffnungen der Flächen-tanks nur schwer dicht zu bekommen. Nach einiger Bastelarbeit war es dann soweit und es konnten alle Piloten die Gegend rund um Räkylä kennen lernen.

Der 23.06

Bei einigen Piloten steht noch die technische Abnahme des Fliegers bevor und die Überprüfung der Dokumente. Bei Anich Max kamen wir ganz schön ins Schwitzen weil wir sehr lange brauchten um alle Dokumente in einer eher chaotischen Zettelwirtschaft zu finden. Doch zuletzt passte alles und der Wägebereich der nicht vorhanden war wurde auch bis zum Schluss nicht mehr verlangt.

Nach dem Befüllen der LS8 von Klopff Michael und auf der Fahrt zur technischen Abnahme hatte das Flugzeug beim Hauptfahrwerk plötzlich einen Reifenplatzer. Um diesen Schaden zu reparieren brauchte man einen neuen Schlauch den er leider nicht mit hatte, beziehungsweise keiner von den Standardklassenpiloten mit hatte obwohl ich diesen auf die Checkliste geschrieben habe und diese an alle vor der WM verteilt hatte. Zum Glück konnte am Flugplatz der passende Schlauch aufgetrieben und der Schaden repariert werden. Die technische Abnahme konnte durchgeführt werden und es konnte der Trainingstag noch genutzt werden.

Das Team-Zelt und der Funkmast wurde zusammen mit den Helfern aufgebaut und die Funkanlage auf Reichweite getestet. Eine Kommunikation mit den Piloten war in einem Umkreis von 80 km möglich. Dadurch konnten wichtige Endanfluginformationen ausgetauscht werden.

Der erste Wettbewerbstag 24.06.

Um 9:00 Uhr ist die Eröffnungszeremonie und anschließend am 10:00 das Briefing. Ein gewagter Zeitplan der jedoch durch die kurze Eröffnungsfeier ca.

15min gehalten hat. Das Team-Österreich präsentiert sich in der tollen Team-Bekleidung (siehe Foto am Anfang). Großen Dank an Kurt Graf der uns die Bekleidung (Hemd und Jacke) organisiert hat.

Um 11:00 wird gestartet und mit einer Strecke für die Standardklasse von 630km und der Clubklasse mit 575km ist ja auch keine Zeit mehr zu verlieren. Alle Flieger sind in der Luft und begeben sich auf die Strecke. Plötzlich hören wir einen Funkspruch von Anich Max der nach 100km Strecke wieder zum Platz zurückfliegt. Grund dafür waren seine Batterien die nicht genügend Strom hatten um den Logger damit zu versorgen. Die Verwunderung war uns beiden deutlich ins Gesicht geschrieben an einem 1000er Tag 900 Punkte zu verlieren, aber wir mussten schnellstens den Fehler für dieses Problem finden. Die Batterien wurden ausgebaut und sofort an das Ladegerät angehängt. Am Abend wurden die Batterien dann von Max im Flugzeug auf Funktions-tauglichkeit und Spannung überprüft. Die Batterien sollten jetzt funktionieren.

Die anderen Jungs in der Standardklasse konnten den Task nicht mit einer Top-Platzierung beenden. Michael Klopff hatte nach 428km eine Aussenlandung und Eder Sebastian der nicht so schlecht unterwegs war hatte einmal ein gewaltigen Steher und kam nur als vorletzter in die Geschwindigkeitswertung. Kein guter Start für die Standardklasse. Auch in der Clubklasse lief es nicht nach Wunsch. Stumpfl Tobias und Hudler Andreas mussten Aussenlanden und Stumpfl Fabian hatte ebenfalls einen gewaltigen Steher und kam so gerade noch in die Geschwindigkeitswertung. Schade für Anich Max der durch das Batterieproblem viele Punkte auf den Ersten der Standardklasse verliert.

Der zweite Wertungstag 25.06

Das Wetter verspricht wieder große Strecken und aufgrund dessen bekommt die Standardklasse eine Strecke mit 575 km und die Clubklasse eine Strecke mit 480km. Heute schauts mal so aus keine größeren technischen Probleme vor dem Start zu haben. Doch eine halbe Stunde nach dem Start kommt von Anich



Max der Funkspruch das er landen muss weil seine Batterien für den Logger wieder leer sind. Während er im Landeanflug ist besorge ich eine funktions-taugliche Batterie die auch noch zu unserem Pech den falschen Stecker hat. Schnell wird ein Zwischenstück gebastelt und in den bereits am Start stehenden Flieger eingebaut. Zu unserem Glück müssen wir den Flieger nicht mehr wägen, was zusätzlich Zeit gekostet hätte. Mit einer Verspätung von einer Stunde kann auch Max dann Abfliegen und macht sich alleine auf die Strecke. Die anderen Piloten der Standardklasse sind ca. 120km voraus. Nach ca. 5 Stunden landen die ersten wieder am Platz. Für Max wird leider die Zeit zu knapp und er muss Aussenlanden. Somit verliert er wieder viele Punkte auf den Tagesbesten. Michael ging es ein bisschen besser, jedoch mit einem eher mäßigen Schnitt auf den Ersten. Sebastian Eder konnte sich im Mittelfeld platzieren.

Der Clubklasse ging es heute auch besser und sie konnten den Tag im Mittelfeld bzw. im hinteren Drittel abschließen.

Mit den Batterien standen wir vor einem Rätsel und so musste fremde Hilfe angefordert werden. Am Flugplatz konnten wir mit Hilfe des technischen Leiters einen Spezialisten für elektronische Angelegenheiten auftreiben. Mit „Artist“, der aussah wie ein Heavy-Metall-Fan und so genannt werden wollte, wurde das Problem entdeckt. Die Ladegeräte konnten nur eine Maximalspannung von 12 Volt für die Batterien liefern. Für eine Ladung sind aber 13,5 bis 14 Volt Voraussetzung und ein Minimum von 1 A/h. Zum Glück war im 50 km entfernten Riihimäki jemand vom Flugplatz unterwegs und kam genau in dem Geschäft vorbei wo Ladegeräte und Batterien für die Flugszene verkauft werden. Wir bestellten drei Batterien und ein Ladegerät. Das Problem wurde behoben und alle waren zufrieden.

Aufgrund dieser Probleme kannten uns schon alle Verantwortlichen vom Organisationsteam und wir gewannen dadurch auch Freunde und hatten eine gute Gesprächsbasis bei Abendveranstaltungen.

Die weiteren Wertungstage:

Standardklasse:

Endlich funktioniert bei den Flugzeugen alles und wir haben einmal keinen Stress bevor die Startlinie geöffnet wird.

Es wird an den kommenden Wertungstagen versucht im Team die Aufgaben zu fliegen. Leider gelingt das nicht sehr gut weil sich die Piloten auf der Strecke aufgrund ihres unterschiedlichen Flugstils aber auch durch manche Unerfahrenheit sich immer wieder verlieren. So war es nicht einmal möglich zwei oder sogar alle drei Piloten gemeinsam über die Ziellinie zu bringen. Die Platzierungen der Piloten konnten während des Wettbewerbs nicht wirklich verbessert werden. Anich Max der durch seine Probleme an den ersten zwei Wertungstagen sehr viele Punkte verlor und auch an den übrigen Wertungstagen eher im hinteren Drittel der Wertung sich befand konnte schlussendlich nicht vom letzten Platz weg kommen. Die möglichen Gründe dafür werden anschließend von mir erläutert.

Klopf Michael zeigte eigentlich gleich wie Anich Max eher eine mäßige Leistung und konnte sich bis Wettbewerbsende nicht recht steigern. Durch einige Fehler musste er an guten Tagen wo es 1000 Punkte gab zu den Kühn.

Eder Sebastian bei dem ich aber auch er selber viel erwartet haben, konnte seine Leistung nicht voll auspielen. An einigen Wertungstagen konnte er sehr gut mit der Weltspitze mithalten und zeigte gute Platzierungen. An anderen Tagen wurde durch eine Aussenlandung oder einer fast Aussenlandung wertvolle Punkte verschenkt. Er konnte keine Konstanz in seinen Platzierungen reinbringen. Jedoch hat er sehr viel potential ganz vorne mitfliegen was er auch an einigen Tagen umsetzen konnte.

Leider konnte der Vorteil eines Teamfluges an keinem Tag der WM von Task-Anfang bis Task-Ende genutzt werden.

Clubklasse:

Die Piloten der Clubklasse nutzen den Teamflug recht gut. Speziell die Stumpfl-Brüder mit den gleichen



Flugzeugen und einem ähnlichen Flugstil konnten das sehr gut umsetzen.

Hudler Andreas sowie Stumpfl Fabian hatten gleich am ersten Wertungstag Pech und mussten Aussenlanden. Andreas konnte sich bis auf einen Tag zwar steigern aber blieb mit konstanten Ergebnissen im letzten Drittel der Wertung. Stumpfl Fabian der leider am ersten Wettbewerbstag sehr viel Punkte verloren hat konnte sich mit konstant besser werdenden Ergebnissen nach vorne arbeiten. Am Ende konnte eine sehr gute Platzierung erreicht werden. Stumpfl Tobias einer mit viel Erfahrung im Team zeigte konstant gute Ergebnisse. Ein Tagessieg bescherte ihm dem Team und auch mir einen sehr schönen Tag. Leider musste auch er wie viele andere durch eine Aussenlandung viele Punkte einbüßen. Er hätte sich sicher unter den besten fünf platzieren können hätte er nicht bei jedem Flug einen kleinen Patzer der ihn sonst jedes Mal ganz vorne in der Wertung aufscheinen hätte lassen. Die Stumpfl-Brüder beendeten diesen Bewerb mit guten Platzierungen im ersten bzw. zweiten Drittel der Wertung.



Anich Max



Klopff Michael



Eder Sebastian



Hudler Andreas



Stumpfl Tobias



Stumpfl Fabian

Das Ergebnis Standard-Klasse:

#	WK	Pilot	Land	Flugzeug	Gesamtpunkte
01	FL	Levin Felipe	Deutschland	Discus 2b	8034
02	N8	Lewczuk Michal	Polen	LS 8	7855
03	4J	Seitzinger Daniel	Deutschland	Discus 2c	7793
21	NX	Eder Sebastian	Österreich	Discus 2bR	6263
28	TW	Klopff Michael	Österreich	LS 8	5576
36	SM	Anich Max	Österreich	Discus CS	4247

Das Ergebnis Club-Klasse:

#	WK	Pilot	Land	Flugzeug	Gesamtpunkte
01	BW3	Sailer Volker	Deutschland	Std. Libelle	8160
02	CI	Rasimavicius Vytautas	Litauen	Jantar std. 3	8122
03	57	Spaeth Alexander	Deutschland	Cirrus	7814
16	TB	Stumpfl Tobias	Österreich	std. libelle wl	7229
19	FB	Stumpfl Fabian	Österreich	Std. Libelle wl	7125
33	ML	Hudler Andreas	Österreich	ASW 19	5838



Strukturarbeit

Neben der Kadererstellung, der Veranstaltung von Wettbewerben und Verwaltung von Rekorden und Validierung von Leistungsabzeichen über unsere ONF sowie der Nachwuchsförderung und Aktualhalten der Wettbewerbsregeln bemüht sich die Sektion Segelflug, Vereine, Schulen und IHBs bestmöglich in ihrer Arbeit zu unterstützen.

Diese Tätigkeiten ergeben immer wieder Berührungspunkte und auch Reibepunkte mit anderen Körperschaften im ÖAeC – eine der großen Herausforderungen der Zukunft wird es sein, diese Bemühungen und Aktivitäten zu koordinieren und zu harmonisieren.

Hier hat die Sektion 2009 folgende Themen behandelt:

Wettbewerbsleiter-Lehrgang

Heuer hat bereits eine Schulung für Wettbewerbsleiter stattgefunden.

In einem eintägigen Lehrgang wurden die Bereiche Organisation, Auswertung, Recht (Code Sportive) und Aufgabenstellung/Tasksetting unterrichtet. Guter Besuch hat gezeigt, dass hier Nachholbedarf besteht.

Danke an die Vortragenden: Hermann Trimmel, Horst Baumann, Hannes Walcher und für den Bereich Auswertung Richard Huschka.

Bundessektionssitzungen

Die Bundessektion Segelflug trat sowohl im Jänner als auch im Juli (anlässlich der sehr erfolgreichen Junioren-Bundesmeisterschaften) zusammen, um die nötigen Beschlüsse für einen geregelten Sportbetrieb und die Förderung des Segelflugs allgemein zu gewährleisten. Die dritte Sitzung des Jahres findet im Anschluss an den Österreichischen Segelfliertag am 8.11. in Niederösterreich statt.

Fragenkatalog

Wir haben mit einem speziellen Verein zur Förderung des Flugschulwesens vor zwei Jahren einen Fragenkatalog für die SF Prüfung digital erstellt. Diese Fragen wurden jetzt noch als Multiple Choice Test ausgearbeitet und als Programm auf CD ausgegeben. Die CD bietet neben den Fragen mit Antwortoptionen auch Lernhilfen.

Für Flugschulen gibt es auf Rückfrage in der Sektion die Fragen auch digital zur Zusammenstellung der Prüfungen. Damit wurde den Flugschulen viel Zeitaufwand erspart.

Arbeitskreis Part M

Zum Fokusthema Part M war die Sektion Segelflug in einem Arbeitskreis vertreten. BSL Michael Gaisbacher und drei Obmänner bzw. der LV-Präsident Kärnten Martin Huber konnten die Position der Vereine vertreten. Die letzte von drei Sitzungen fand Ende Jänner in Wien statt.

Wir stimmten auch der Verfolgung des Zieles einer behördenähnlichen Tätigkeit der FAA als „Unterbehörde der ACG“ oder kompetente Stelle zu, sofern dieses Ziel bis Mai auch wirklich Aussicht auf Erfolg hätte.

Selbst brachten wir die Möglichkeit einer Kooperation mit einer bestehenden CAMO+ in die Beratungen ein.

Schriftlich deponierte die Sektion Segelflug im April dieses Jahres Bedenken bezüglich einer zeitgerechten Erreichung des Zieles.

Die nicht zeitgerechte Erreichung des Zieles wird möglicherweise zur Folge haben, dass die Vereine andere Wege zum ARC als den über die FAA wählen werden, selbst wenn es in Folge eine FAA-Stelle geben sollte.



Mittlerweile können wir abschätzen, dass es für die Flugzeugeigner und Vereine auf jeden Fall lebbare Möglichkeiten auch abseits einer Aeroclub-Lösung geben wird. Es wäre aber für den Aeroclub schade, hier einen seiner großen Serviceaspekte zu verlieren, ganz abgesehen davon, dass die Nachprüfung eine der tragenden finanziellen Säulen der FAA war.

Die Sektion Segelflug hat zur weiteren Orientierung und Auslotung von Möglichkeiten ein Treffen am 15.11.2009 in Graz mit Betreibern der CAMO+ aus Nordrhein-Westfalen organisiert.

Ziel ist es die Arbeits- und Kostenstrukturen einer bereits arbeitenden gesetzeskonformen Körperschaft zur Wartung von Flugzeugen aus einem Aeroclub heraus kennenzulernen.

Part 66 freigabeberechtigtes Personal

Im Frühjahr fand eine Schulung der ACG unter den bestehenden Aeroclub - FAA Bauprüfern statt. Hier wurden aus unseren Bauprüfern freigabeberechtigte Prüfer nach JAR FCL.

Hier muss vor allem betont werden, dass der Bundes-Aeroclub die Kosten mit über 300 Euro pro Teilnehmer übernommen hat.

Viele Prüfer wurden aber aufgrund beschränkter Kapazität des Lehrganges abgewiesen und auf einen weiteren im Herbst folgenden Termin verwiesen.

Dieser Termin hat noch nicht stattgefunden. Laut Aussage von FAA Leiter Mayrhofer wünschen sich Bauprüfer einen Termin im Frühjahr 2010.

Die Sektion wird sich weiterhin um die Realisierung dieses Termins bemühen und wünscht sich eine Art der Honorarfestlegung für die nun frei agierenden freigabeberechtigten.

Neue Nationale Lizenz: Motorflug im Motorsegler

Seit 15.3. 2009 ist nun die oftmals angekündigte nationale Lizenz als Erweiterung des Segelflugscheines eingeführt worden. Dies ermöglicht einen niederschweligen Zugang zum Motorflug außerhalb JAR FCL und eröffnet den Segelflugschulen ein neues Betätigungsfeld. Endlich wird für die etwas unklare Situation des Fluges mit Touringmotorglider eine Option geboten, mit der das Fliegen von A nach B legal mit einem Segelflugschein möglich ist. Hier gilt der Dank der Sektion Hans Hynek, der viel Arbeit und Beharrlichkeit zur Erreichung dieses Zieles aufgebracht hat.

Leider wurde in der Umsetzung außer Einbeziehung der Sektion ein sehr umfangreicher Lehrplan erarbeitet, was der ursprünglichen Intention eigentlich widerspricht. Es steht zu hoffen, dass die Begründung, die Lizenz würde später automatisch in eine ELA 1 Lizenz umgewandelt, auch Wirklichkeit wird, denn sonst hätten wir zuerst zwei Schritte nach vorne und in der Umsetzung einen nach hinten gemacht.

Auch die Umsetzung der Ausbildung der Lehrberechtigten für MIM wurde leider nicht wie geplant und avisiert im Herbst realisiert.

Hier veranstaltet die Sektion Segelflug am 15. November ein Arbeitskreismeeting in Graz, um die Wünsche der Ausbildungsbetriebe und der Verwaltungsgremien wie Referat Schulen (untersteht nicht der Sektion) zu harmonisieren.



■ Aus dem Segelfluggbüro

Sachbearbeiterin für die Sektion Segelflug – Gerda Seidl

Im heurigen Jahr gab es 3 Sitzungen der Sektion:

BSS 01/09 in Niederöblarn am 25. Jänner 2009

BSS 02/09 in Kufstein am 18. 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 Organisation war toll, super, eigentlich kann man es mit Worten nicht beschreiben –
RENATE DANKE FÜR DEINE BEMÜHUNGEN!!

Sitzungen in Niederöblarn 2009

**Besprechung des Nationalteams –
ROL Besprechung** am 6. November

Österreichischer Segelfliegtage am 7. November

BSS 03/09 in Niederöblarn am 8. November

Seit dem Jahr 2008 betreue ich mit tatkräftiger Unterstützung meines Gatten Herbert die Rangordnungsliste. Peter Platzer ist uns bei Unklarheiten immer eine große Stütze – DANKE Peter. Die aktuelle ROL 2009 sowie das Nationalteam 2010 sind auf der Homepage des ÖAeC (www.aeroclub.at) zu finden.

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!





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

- Information, Beratung und Betreuung von Vereins-mitgliedern und Flugsportinteressierten
- Korrespondenz in deutscher und englischer Sprache
- Organisation und Betreuung von Veranstaltungen (Weltmeisterschaften, Staatsmeisterschaften, Lehranwärterkurs/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.)

Zu erreichen bin ich unter:
ÖAeC, Sektion Segelflug – Gerda Seidl
1040 – Prinz Eugenstraße 12/1. Stock
01/ 505 10 28/75 DW oder unter:
seidl.gerda@aerclub.at

Ich wünsche allen Piloten(innen), Veranstaltern für das kommende Jahr eine gelungene, unfallfreie Flugsaison.

In diesem Sinne Glück ab, gut Land eure Gerda



Heuer durfte ich, mit meiner Kollegin Jutta Krich den ÖAeC am Tag des Sports am Wiener Heldenplatz vertreten. Mit dabei waren Franz Hinterplattner mit dem Segelflugsimulator sowie ein Team der Modellflieger Wolfgang Lemmerhofer und Alexander Balzer. Außerdem hatten wir noch einen Informationsstand am Flugtag am Spitzerberg, welchen ich mit meiner Kollegin Gabriela Fallmann betreute.



Berichte der Landes- sektionsleiter



Sektionsleiter Kärnten
Armin Leitgeb

Bericht des Landesverbandes Kärnten – Sektion Segelflug

1. Segelfluginstanz Kärnten 2009

Anzahl der Vereine: 11
Anzahl der aktiven Mitglieder: 446
Anzahl der vereinseigenen Segelflugzeuge: 47, 5 Motorsegler, 1 UL
Anzahl der eingebauten FLARMS: 50
Anzahl der Flugschüler und erworbenen SF-Scheine:
23 FS, 12 SF-Scheine
Anzahl der geflogenen Streckenkilometer (sis.at):
154.088 km, 69 Piloten

2. Sportliche Ergebnisse von Piloten unsers Landes:

Johannes Hausmann FSV Nötsch 1. Platz Standardkl.
Johannes Hausmann FSV Nötsch 2. Allgemeine Kl.
Harald Sturmman KLV Wolfsberg 1. Platz Clubklasse
Günther Tschabuschnig 2. Platz Clubklasse
5 Ktn. Piloten unter den ersten 7 in der Clubklasse
Ferdinand Leiler SFG Villach 2. Do-Si Klasse
Ferdinand Leiler SFG Villach 2. Senioren Klasse
Wolfgang Otruba AAA 3. Segelkunstflug bekannte Pflicht
FSV Nötsch 4. Vereinswertung
SFG Villach 5. Vereinswertung
FSV Nötsch 6. Mannschaftswertung

Die 1000 km konnten durch **Hausmann Johannes** am 29.05.2009 erfliegen werden!

Aktivitäten Kärnten 2009

LV Kärnten „Sektion Segelflug“ (gemeinsam mit dem FSV Feldkirchen)
Durchführung eines Qualifikationsbewerbes zum „World Gliding Grand Prix“

KLV Wolfsberg: Vorstellung des Segelfluges an Wolfsberger Schulen

KSFV Klagenfurt: Ausbildung eines Segelfluglehrers

Hirter FSC: Forcierung der Jugendarbeit, Anschaffung eines Eurofox zum Schleppbetrieb, Flugtage

FSC Ferlach: Jugendflugtage, Sportschnuppern

FSV Nötsch: 50 Jahre Jubiläum FSV Nötsch, großer Flugtag

KFC Klagenfurt: Förderung der jungen Streckenpiloten

Alpe Adria Aerobatics: Teilnahme Öst. Meisterschaften Segelkunstflug, Mitwirken bei Flugtagen, Flugsicherheits-trainings auf verschiedenen Ktn. Flugplätzen.

Glück ab – gut Land!

Armin Leitgeb

Sektionsleiter Tirol
Staud Ossi

Bericht des Landesverbandes Tirol Sektion Segelflug

1. Mitglieder

In Tirol sind derzeit 375 Segelflieger beim Aeroclub. Diese sind in 8 Vereinen beheimatet. Die Vereine verteilen sich auf die Flugplätze Innsbruck, Reutte, Kufstein, St.Johann und Lienz. Das Interesse am Segelflug ist gut. In Tirol wurden 35 neue Piloten ausgebildet. 7 Segelflugpiloten befinden sich in der MIM Ausbildung. (St. Johann)

2. Wettbewerbe

Tiroler Meister 2009		
Leitner Bernhard	ISV	Klasse 2, 18m
Bennert Werner	SVA Ausserfern	Klasse 2, offene Klasse
Prieler Anton	FZT	Klasse 2, 15m
Richter-Trummer David	ISV	Klasse 2, Standard
Hallbrucker Aurel	ISV	Klasse 2, Clubklasse
Hirsch Angela	ISV	Klasse 2, Frauen
Richter-Trummer David	ISV	Klasse 2, Junioren
Bennert Werner	SVA Ausserfern	Klasse 2, Doppelsitzer
Prieler Anton	FZT	Klasse 2, Senioren
Leitner, Schneider, Hallbrucker	ISV	Klasse 2, Mannschaft

Österreichisch Meister 2009		
Leitner Bernhard	ISV	Klasse 2, 18m
Bennert Werner	SVA Ausserfern	Klasse 2, Doppelsitzer
Richter-Trummer David	ISV	Klasse 2, Junioren
Prieler Anton	FZT	Klasse 2, Senioren
Leitner, Schneider, Hallbrucker	ISV	Klasse 2, Mannschaft
Leitner Bernhard	ISV	Klasse 1, 18m
Hallbrucker Aurel	ISV	Klasse 1, Clubklasse
Prieler Anton	FZT	Klasse 2, Senioren
Krüger Hannes	ISV	Klasse 1, Kunstflug

ROL 5,6,10,20,22,

Juniorennationalmannschaft

5. Anich, 6. Hinterholzer, 7. Rosner.

Weiters nahmen Tiroler Piloten an der EM in Nitra und Litauen teil (11. Rass, Haggenmüller 22.), an der Kunstflug WM in Hosin (Mayr Sigggi), am Bewerb in Hockenheim, an der CIM (Schneider Rudi 1. DoSi Klasse) an der franz.Meisterschaft im DoSi (1. Lewandowski Markus), 5 Tiroler nahmen an der Junioren –Bundesmeisterschaft teil 1. und 2. Platz gingen an Rosner Lukas und Richter-Trummer David.

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 178889 km bei 518Flügen zurückgelegt. 5000km mehr als 2008. Die Mannschaftswertung gewann heuer die ISV, in der Vereinswertung wurde die ISV zweiter. Sportlich war 2009 für Tirol mit 8 Staatsmeistern ein absolutes Superjahr!!

Die Anerkennung der Doppelsitzerklasse als Staatsmeisterschaft wurde von der BSO abgelehnt.

3. Allgemein

Mitgliederwerbung

Auch dieses Jahr versuchten wir mit vielen Aktionen den Segelflug der Bevölkerung als tollen Sport näher zu bringen.

Beim Tag der offenen Tür, bei der Freizeitmesse und ähnlichen Veranstaltungen leistet der Segelflugsimulator des Aeroclubs, von Hinterplatter Franz bestens in Schuss gehalten, wertvolle Dienste. 35 neue Piloten sprechen für sich.



Bundesjuniorenmeisterschaft Kufstein

Ein Höhepunkt in Tirol war heuer die Ausrichtung der Junioren Bundesmeisterschaft in Kufstein. Der Fliegerclub Kufstein richtete in Zusammenarbeit mit dem Flugsportzentrum Tirol eine wirklich tolle Veranstaltung für unseren Fliegernachwuchs aus. Das niedere Nenngeld wurde durch die hartnäckige Suche nach Sponsoren ermöglicht. Trotz eher schwieriger Witterungsbedingungen war dank bester Verpflegung die Stimmung unter den Teilnehmern immer bestens. Gratulation dem Fliegerclub Kufstein zu der tollen Veranstaltung.

Höhensegelflüge

Ein wichtiger Punkt im Jahr 2009 war das Ausverhandeln der abgedehnten Bereiche für Höhensegelflüge. Unter der Leitung von Wieser Michael, Manager Term LOWS, suchten Jan Keller, Peter Platzer und ich eine Möglichkeit, nach Streichung der Höhensegelfluggebiete aus der LVR weiter Höhensegelflüge möglich zu machen.

Als Lösung gibt es in Zukunft abgedehnte Bereiche im Bereich Hintertux, Gerlos, Felbertauern, Grossglockner, Lienz und Bielerhöhe. Der Bereich West ist für Frühjahr 2010 vorbereitet, wenn die LVR Novelle mit Absenkung CTA Arlberg in Kraft ist.

Diese Regelung wird demnächst als AIC verlaublich. Besonderer Dank an Wieser Michael, der bei der Behörde viele von unseren Vorstellungen durchsetzen konnte. Für mich ein Beweis, wie wichtig ein starker Aeroclub ist.

Part M

Sehr unerfreulich ist die noch immer nicht zu Zufriedenheit der Segelflieger derzeitige Regelung über die Wartung von Segelflugzeugen. Trotz der Teilnahme an Arbeitssitzungen gelang es der Sektion Segelflug nicht, gegenüber der Technik unsere Vorstellungen und Terminvorgaben durchzusetzen. Da im Moment der Aeroclub nicht die zuständige Behörde ist, (diese Lösung wird angestrebt) liegt die Ausstellung der ARC nach Empfehlung durch unsere Prüfer bei der Austro Control.

Private Anbieter bieten derzeit die Überprüfung der Flieger günstiger als wir an. Ein Umstand, den wir unseren Mitgliedern nicht zumuten können.

Trotz einiger Ärgernisse wie Part M, ELT-Umrüstungen, Luftraumbeschränkungen und Verteuerung der Fliegerei war 2009 ein sehr gutes Jahr für die Tiroler Segelflieger, schon allein deshalb, weil wir von schweren Unfällen verschont blieben.



Sektionsleiter Wien
Thomas Hynek

Bericht des Landesverbandes Wien – Sektion Segelflug

Der LV – Wien kann auf ein Unfallfreies und vor allem wieder auf ein erfolgreiches Segelflugjahr 2009 zurückblicken und Stolz auf seine Piloten und dessen erzielten Ergebnisse in der österreichischen Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug sein.

Es wurde wieder 1 österreichischer Staatsmeistertitel (SIS, Alpen und Weltweit) erreicht:

1 Platz in der Rennklasse und gleichzeitiger

Gewinner der Allgemeinen Klasse:

SCHICKER Ernst, LV – Wien,
Verein: ASKÖ Flugsport – Wien,
Flugzeug: ASW 20



Ebenso wurde 1 Meistertitel (SIS, Alpen und Weltweit) erreicht:

1 Platz in der Frauenwertung:

PAUL Irmgard, LV – Wien,
Verein: ASKÖ Flugsport – Wien,
Flugzeug: DG 200



und 1 Vizemeistertitel (SIS):

2 Platz in der Mannschaftswertung:

Verein: **ASKÖ Flugsport** – Wien 1 mit den Piloten **SCHICKER** Ernst und Christian, sowie **MAYER** Robert.



Weiters noch die herausragenden Plätze unter den 10 besten Piloten ihrer Wertung durch

ASKÖ Flugsport – Wien in der Vereinswertung;
HÖDL Bernhard in der 18 M Klasse;
SCHICKER Christian in der Renn Klasse;
HYNEK Thomas in der Standardklasse;
BRUGGER Beate und **HAVEMANN** Kathrin
in der Frauenwertung;

Und zuletzt möchte ich noch das Erreichen der 1 Plätze erwähnen durch

HYNEK Christian: Offenen Klasse in der Alpen Wertung und Mannschaft **ASKÖ Flugsport** – Wien 1 in der Wertung Alpen und Weltweit

Insgesamt haben im Jahr 2009 vom LV- Wien 8 Vereine mit insgesamt 47 Piloten an diesem Bewerb teilgenommen und dabei mit 276 Streckenflügen insgesamt 82.665 KM erflogen.

Bei der Österreichischen Segelflug Staatsmeisterschaft in Mariazell im Juni 2009 wurde der Landesverband mit 4 Piloten in 3 Klassen vertreten und erreichte dabei die folgenden Plätze:

15 M Klasse:

SCHICKER Christian mit dem 6. Platz

18 M Klasse:

HYNEK Christian mit dem 13. Platz und
PIRKER Herbert mit dem 19. Platz.

Standardklasse:

HYNEK Thomas mit dem 4. Platz

Bei der im Juli 2009 stattgefundenen Junioren Segelflugstaatsmeisterschaft in Kufstein hat unser

JÜTTE Bastian

Verein: **ASKÖ Flugsport** – Wien,
Flugzeug: DG 300

teilgenommen und musste aber aufgrund einer Beschädigung seines Flugzeuges den Bewerb vorzeitig beenden und erreichte dadurch nur den 14. Platz.

Es wurden aber auch wieder ausländische Segelflug Wettbewerbe, wie der Pribina Cup in Nitra/Slowakei und die Segelflug Europameisterschaften in Pociunai/Litauen durch **HYNEK** Thomas, sowie die alljährlich abgehaltenen CIM – 2009 in Rieti/Italien durch unserem **PIRKER** Herbert besucht.

Natürlich haben auch heuer wieder beim TAL des NÖ - Landesverbandes im Juli 2009 in Dobersberg der **JÜTTE** Bastian und **GNEIST** Martin vom LV - Wien teilgenommen.

Von der **ASKÖ** – Flugschule – Wien wurden heuer auch wieder verschiedene Kurse abgehalten. Darunter eine Segelfluglehrer Vorbereitungskurs mit Teilnehmer aus den verschiedensten Bundesländern, sowie einen Theoriekurs im Segel- und Motorflug, einen Wartkurs für Motorsegler und ein Seminar zur Neuregelung für Schieneninhaber von Privatpiloten und Segelflieger aufgrund der neuen EASA Regelungen. In Planung ist noch die Abhaltung eines Kurses für Motorsegler im Motorflug für Lehrer und Schüler.

Und ich hoffe das neue Segelflugjahr verläuft genauso erfolgreich und Unfallfrei wie 2009.
Glück ab, gut Land.

Thomas **HYNEK**,
SL – LV - Wien



Sektionsleiter OÖ
Herbert Lackner

Bericht des Landesverbandes Oberösterreich – Sektion Segelflug

Die Sektion Segelflug Oberösterreich besteht aus 15 Vereinen mit 693 Mitgliedern und ist nach der Sektion Modellflug die zweitstärkste Sektion.

Sportliche Ergebnisse 2008

Weltmeisterschaft Rieti:

3. Platz Standardklasse, Hartmann Peter

Dezentrale Staatsmeisterschaft:

1. Platz 15m Klasse, Supersperger Eduard

2. Platz Offene Klasse, Eder Josef

3. Platz 18m Klasse, Felbermayr Leopold

3. Platz Doppels.Klasse, Lutz Andreas

Junioren Staatsmeisterschaft

5. Platz, Stumpfl Fabian

Weltmeisterschaft Lüsse

Teilnehmer: Eder Josef, Supersperger Eduard

Sehr schwierige Wetterlagen mit viel Wind und keine Berge.

Bewerbe 2009-03-09

Europameisterschaft Nitra

Teilnehmer: Hartmann Peter, Eder Josef, Lutz Andreas

Junioren Weltmeisterschaft Finnland

Eder Sebastian, Stumpfl Fabian

Staatsmeisterschaft Mariazell 6.bis 14.Juni.

10 Teilnehmer aus O.Ö. bei ges. 42 Teilnehmern

Allgemein:

LTH 48 Sonderinspektionsprogramm Holzflugzeuge Alter über 30 Jahre

Die Lufttüchtigkeitsanweisung hat ursprünglich für große Aufregung gesorgt. Die Maßnahme M1 Inspektion gem. einen zu erstellenden Inspektionsprogramm, dass man genehmigen lassen musste war nicht sehr aufwendig.

LTH 02A Crash Sender

Gemäß dieser Anweisung mussten die die Crash Sender die nicht (E)TSO C91a entsprechen, wie z.B.Pointer einen jährlichen Test unterzogen werden.

Wie die Überprüfung gezeigt hat ist das notwendig, da ca. 30% nicht funktionsfähig waren. Crash Sender die zwar der (E)TSO C91a entsprechen wie z.B. ACK E-01 müssen regelmäßig überprüft werden. Es muss nur der Beschleunigungsschalter getestet werden.

Gemäß Operationsmanual vom 9.04.2007 bzw. Service Bulletin SB E-01.8 und SB E-01.09. Ist der Schalter je nach Alter zu überprüfen und nach 10 Jahren auszutauschen.

Auch diese Maßnahme war notwendig, es hat sich gezeigt, daß viele Beschleunigungsschalter defekt sind und ausgetauscht werden müssen.

In Zukunft dürfen nur mehr Crash Sender die mit 406 MHz senden eingebaut werden. Von ACK kommt im 1. Quartal ein derartiger Crash Sender heraus, der gegenüber anderen Fabrikaten Preisgünstiger ist und in die bestehende Halterung des derzeitigen ACK passt. Im Ausland wird nur die Frequenz 406 MHz überwacht. In Österreich bis auf weiteres auch noch 121.50. MHz.

Transponderpflicht Luftraum E

Gemäß Luftfahrtinformationsdienst A3/09 Ausgabe 26 Febr. Ist im Luftraum E ab 12.März. Für alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge in Luftraum E Transponderpflicht, ausgenommen Segelflugzeuge mit Klapptriebwerk im Motorbetrieb.

Alle Touringmotorsegler brauchen somit einen Transponder min. C. Es wird nicht möglich sein in diesen kurzem Zeitraum die Flugzeuge umzurüsten. Der Einbau muß vom Flugzeughersteller genehmigt sein. Präsident Roppert wurde informiert, dass der Aeroclub einen entsprechenden Einspruch macht.

Sektionsleiter NÖ
Alfred Obermayer

Bericht des Landesverbandes Niederösterreich – Sektion Segelflug

1. Segelflug-Vereinsübersicht

Generell muss ich gleich zu Beginn festhalten, dass sich die Zusammenarbeit von Landessektion und den Vereinen gut entwickelt und hohe Akzeptanz gefunden hat. Der Großteil der Vereine unterstützt mich bei meinen Sektionsarbeiten und nützt auch die Leistungen des Landesverbandes.

Mitgliederspiegel (ohne vereinslose Direktmitgliedschaften)

	Vereins- mitglieder	Segelflieger	Aktive SF
aktive Mitarbeit	1444	603	337
ohne aktiver Mitarbeit jedoch Kontakt zur Sektion	29	21	0
Vereine ohne Kontakt zur Landessektion	92	21	0
Gesamt Vereine	1565	645	337

Der Großteil der NÖ Vereinsmitglieder wird über die Vereinsvorstände und Segelflugreferenten im ÖAeC Landesverband gut vertreten.

Mitgliederentwicklung nach ÖAeC Sektion SF NÖ (Stichtag September)

	2007	2008	2009
Mitglieder	676	691	652
Veränderung % (Basis 2007)	100%	+ 2,2%	-3,55%

Die Gegenüberstellung der Segelflugmitglieder in NÖ zeigt eine Abwärtsbewegung, von der man sich jedoch nicht schrecken muss. Der Hauptgrund der Veränderung ist in der Karteibereinigung und der

Zusammenlegung der St. Pöltner Vereine zu suchen, die sich ja durch die Neuübernahme des Völtendorfer Platzes neu formieren mussten. Tatsache ist, dass in den Vereinen hart gearbeitet wird und dass sich das Resultat der Arbeit in der Mitgliederstatistik bald spiegeln wird. Schwergewicht der Arbeit liegt eindeutig in der Schulung und da hat sich wieder einiges gegenüber dem Vorjahr verbessert.

Ausbildungsspiegel:

	2008	2009
Segelflugschüler	39	56
davon Junioren	23	19
Kunstflugscheine	Unbek.	10
Ausbildungsaufwand in Std.		2740
Neu ausgebildete Fluglehrer	0	9

Die Zahlen sprechen für sich, der Trend zeigt, dass einer der Schwerpunkte die Segelflugausbildung ist.

2. Aktivitäten der Sektion

Zentralen Wettbewerb, Trainings und Ausbildungslagergang 2009 in Dobersberg (eigener Bericht). So haben wir bei unserem letzten Landesverbandstag in Großram am 16. November 2008, an einem neuen Förderungsmodell gearbeitet, das wir heuer im November beschließen wollen. Ziel des Förderungsmodells ist, unsere Fördermittel breiter gestreut den Vereinen zukommen zu lassen. Vor allem der Bereich Schulung und Schülerwerbung soll durch das neue Modell profitieren.

3. Aktivitäten der Vereine

ESV-Amstetten:

Segelfluglager in Micheldorf,
7 Teilnehmer, 100 Windenstarts
Segelfluglager in Trieben,
7 Teilnehmer mit 5 Vereinsflugzeugen
Ziellandebewerb, Vergleichskampf
mit Flugplatz St. Georgen

FSV2000 Stockerau:

Flugtag in Stockerau, 3-wöchiges Segelfluglager,
Segelkunstflug-Trainingslager in Stockerau, Segel-
kunstflug-Schulung in Lanzen-Turnau, österr. Segel-
kunstflug-STM, Schweizer Segelkunstflug-STM, ev.
noch Segelkunstflug-Schulung in Wels



FRA-WrNeustadt:

Teilnahme an Wettbewerben: Staatsmeisterschaft, WM in Lüsse, Europameisterschaft in Nitra (CZ). Juniorenstaatsmeisterschaft Kufstein, Intensivschulung, Trainingslager St.Auban/Frankreich. Training und Ausbau der Wandersegelflurouten entlang des Alpenhauptkammes von Wr.Neustadt bis Südfrankreich. 100 Jahr Feier in LOXN, Fliegerlager in Nötsch und Turnau.

FSV Sturmvogel:

100 Jahr Feier LOXN, Fliegerlager in LOXN.

SFG-Spitzerberg:

Anfliegen im Frühjahr, zwei Flugtage organisiert, Fluglager in Turnau mit 7 Teilnehmern. Restauration der Gebäude Spitzerberg FSZ, Abfliegen im Herbst

UFG-Waldviertel:

Frühjahrsfluglager in Niederöblarn 8 Teilnehmer mit Nachwuchstraining, Wellenfliegen in Niederöblarn, Airlebnistag 09-Öffentlichkeitstag, TALog Dobersberg, Airshowog Dobersberg, Kunstflugtraining und Ausbildung in Stockerau- 5 neue Kunstflugscheine.

USFC-Tulln:

Messen: Campa in Tulln und Modellbaumesse in Wien, 100 Jahrfeier LOXN; Bewerbe: Junioren WM in Finnland, Juniorenmeisterschaft in Kufstein; TAL in Dobersberg ; Pribina Cup; Grand Prix Feldkirchen, Staatsmeisterschaft in Mariazell

USFC-Krems:

Beteiligung an der Veranstaltung der Stadtgemeinde Krems/Donau: Tag der Vereine - Vereinspräsentation und Beteiligung am Ball des Sportes in Krems

UFG-Weinviertel:

2 Intensivsegelflugwochen, ein Tag Segelfliegen mit den Franz Josefsbahnern, Tag der offenen Türe für die OMV, Flugplatzfest, Kunstflugkurs.

4. Zentrale Meisterschaften:

Übersicht: Anzahl Piloten je Verein, die bei zentralen Wettbewerben teilgenommen haben.

4.1 National und International

Mit Wolfgang Janowitsch, (Flugring Austria Wr.Neustadt) hat Österreich einen der beständigsten Wettbewerbspiloten bei hochgradigen Wettbewerben im Einsatz. Seine Leistungen sind für unser Land von unschätzbarem Wert, auch dieses Jahr konnte Wolfgang wieder viele schöne Plätze nach NÖ holen.

PribinaCup in Nitra vom 19.04-19.04.09, Wolfgang Janowitsch Platz 1

Austria Gliding Grand Prix in Feldkirch vom 16.05-23.05.09, Wolfgang Janowitsch Platz 1

Segelflug Staatsmeisterschaft in Mariazell vom 6.06-14.06.09, Wolfgang Janowitsch Platz 2

FAI European Gliding Championship in Nitra vom 27.06-11.07, Wolfgang Janowitsch Platz 5

Weiter waren noch folgende Piloten aus NÖ bei Top-Bewerben vertreten:

PribinaCup: Schiffleithner Georg (USFC-Tulln)

Austria Gliding Grand Prix: Andreas Sandhöfner (FC-Sturmvogel) u. Schiffleithner Georg (USFC-Tulln)

Segelflug Staatsmeisterschaft: Andreas Sandhöfner, Georg Schiffleithner, Friedel Storka (USFC-Tulln)

4.1 Junioren WM in Räyskälä [N]

Aber auch die Jungen rücken beständig auf und so konnte der LV-NÖ, Klopff Michael und Andreas Hudler heuer nach Räyskälä [N] zur Junioren World Gliding Championships entsenden.

Beide haben auf dem Podest der weltbesten Piloten mit insgesamt 82 Teilnehmern ihre Position ganz toll behauptet, Andreas belegte den 33. und Michael den 28. Platz.

Andreas Hudler hat auch beim **PribinaCup** in Nitra teilgenommen.

4.2 Junioren Staatsmeisterschaft in Kufstein

Ein weiterer wichtiger Bewerb für unsere angehenden Segelflugprofis, ist die Juniorenmeisterschaft.

Die Österreichische Juniorenmeisterschaft wurde diesmal in Kufstein ausgetragen, vier Piloten aus NÖ haben daran teil genommen:

Marchart Markus FRA-Wr.Neustadt, Platz 6

Klopff Michael, USFC-Tulln, Platz 9

Reinsperger Christoph USFC-Tulln, Platz 11, und

Koepfner Reinhard FRA-Wr.Neustadt, Platz 13

USFCTulln	FRAWrNeust	FSVSturmvogel	UFGWaldviert.	BSV-Voit	USFCKrems	AVC	Gesamt
6	3	1	5	1	3	1	19



Ein deutlicheres Zeichen, als die Teilnahme an einer WM, als den Erfolg für die Nachwuchsarbeit aufzuzeigen ist kaum möglich. Der Einsatz der Junioren ist beachtlich und gibt große Hoffnung für die Zukunft.

4.2 6tes ASVÖ TAL und NÖ – Landesmeisterschaften in Dobersberg

Vom 25. Juli bis 1. August 2009 wurde heuer in Dobersberg (LOAB) der Training- und Ausbildungslehrgang ausgetragen. In dem Bewerb haben wir auch die Wertung der „Niederösterreichischen Landesmeisterschaft“ integriert.

Die TAL-Sieger:

Standardklasse: 1. Rohrbeck Michael,
2. Huber Rudolf und 3. Jütte Bastian
Offene Klasse: 1. Schifflerthner Karl,
2. Nolz Herbert, und 3. Sauer Erich

NÖ-Landesmeister:

Offene Klasse: 1. Schifflerthner Karl,
2. Sauer Erich und 3. Stein Reinhard
Näherer Informationen siehe eigener Bericht,
bzw. www.tal-segelflug.at

5. Dezentraler Bewerb (SIS-AT)

Die dezentrale Meisterschaft ist der Aktivitätsspiegel unserer Segelflugszene in NÖ.

SIS-AT-NÖ	2007	2008	2009
Anzahl Piloten	84	89	71
Anzahl Flüge	639	671	495
km	200871	229002	136000

Nicht vergleichbar mit einer „zentralen Meisterschaft“, wo es darauf ankommt eine klare Aufgabe, zur selben Zeit mit gleichen Bedingungen zu erfüllen. Dafür liegt bei der Dezentralen die Entscheidung beim Piloten, was und wann er fliegt und gibt uns damit eine schöne Übersicht über die Gesamtaktivität unserer Piloten. Außerdem gibt es keine Teilnehmerbeschränkungen.

Nachfolgende Tabelle zeigt die ersten drei Gewinner der jeweiligen Klasse. In der zweiten Zeile der Klasse ist der Österreichvergleich mit dem Platz dargestellt.

Klasse	gesamt Piloten	Ges. Punkt	Rang 1	Rang 2	Rang 3
Allgemeine Klasse Österreich	71 443	55175 396497	Gusenleitner Markus Platz 23	Schima Martin Platz 24	Klopf Michael Platz 56
Offene-Klasse Österreich	9 38	5279 26570	Sauer Erich Platz 9	Klinger Christian Platz 10	Zinnecker Robert Platz 16
18m Klasse Österreich	22 117	19933 115580	Uebelacker Hans-Peter Platz 18	Trimmel Hermann Platz 21	Fila Heinrich Platz 27
Renn-Klasse Österreich	9 64	5114 59098	Heis Peter Platz 17	Schifflerthner Georg Platz 33	Pointl Peter Platz 34
Standard-Klasse Österreich	24 172	13735 121565	Gusenleitner Markus Platz 5	Schmölzer Andreas Platz 36	Hummel Ernst Platz 46
Club-Klasse Österreich	17 128	10204 79654	Schima Markus Platz 3	Pirker Martin Platz 10	Horcicka Vaclav Platz 31
Doppelsitzer Österreich	23 118	10890 61476	Klopf Michael Platz 8	Popodi Walter Platz 9	Stein Reinhard Platz 22
Junioren Österreich	6 41	3474 32249	Klopf Michael Platz 6	Reinsperger Christoph Platz 11	Berger Martin Platz 33
Mannschaft Österreich	18 121	19654 146676	FRA-WrNeustadt Platz 10	SFC-Tulln Platz 16	FRA-WrNeustadt Platz 19
Vereine Österreich	12 71	114354 812254	FRA-WrNeustadt Platz 2	Aero Veteranen Club Platz 17	SFC-Tulln Platz 14
Alle Flüge Österreich	71 443	114354 812254	Widmann Johann Platz 1	Trimmel Hermann Platz 22	Gusenleitner Markus Platz 23
größte Einzelleistungen Österreich	71		Klopf Michael 859,9 Dosi	Gusenleitner Markus 801,7 Std	Schima Martin 652,4 Club
Österreich	443		Platz 22	Platz 31	Platz 32

NÖ stellt 16% der Teilnehmer und hat 14% der Km eingereicht. Die NÖ-Piloten stehen im Österreichvergleich in der Rangliste stets weit vorne und behaupten sich massiv, wie man auch in der Vereinswertung sieht.



6. Segelkunstflug

Wie schon in den letzten Jahren, hat sich auch dieses Jahr die Kunstflugszene in Stockerau wieder weiter entwickelt.

Anbei der Bericht von Josef Reithofer, Segelflugreferent und Kunstfluglehrer in Stockerau.

04.-05.07. Flugplatzfest in Stockerau

Segelkunstflugvorführungen mit Rauch und Gäste Flüge von Konrad Zeiler und mir

21.-23.08. Kunstflug-Schulung in Lanzen-Turnau

Fluglehrer und Trainer: Christian Gruber, Günter Mayer und Gabriel Stangl aus Stockerau
38 Kunstflüge, wird scheinbar zu einer jährlichen Veranstaltung

09.-13.09. Österreichische Segelkunstflug-Staatsmeisterschaft am Spitzerberg

3 Teilnehmer aus NÖ ,alle aus Stockerau:
Konrad Zeiler: 2. Platz Vollakro, aber mit steirischer Lizenz

Roman Gschwandtner: 6. Platz Halbakro, 17 Jahre, wahrscheinlich jüngster Teilnehmer bei einer STM
Christian Gruber: 10. Platz Halbakro

25-27.09. und 02.-04.10. Niederösterreichisches Segelkunstflug-Trainingslager in Stockerau

- 6 Tage
- 17 Teilnehmer aus Stockerau, Dobersberg, Krems und Tulln
- 3 Flugzeuge (SpinningHawks-Fox, Dobersberger Fox, Swift vom Nationalteam)
- 108 Kunstflüge
- 5 neue Kunstflugberechtigungen
- 3 Halbacro-Piloten haben auf den Swift des Nationalteams umgeschult
- Zusätzlich zum offiziellen Trainer Werner Scheuringer, sind folgende Piloten mit nationaler und internationaler Erfahrung als Fluglehrer und Trainer zur Verfügung gestanden:

- Konrad Zeiler
- Wolfgang Wippel
- Siegfried Mayer
- Siegfried Roßmann
- Martin Strimitzer
- Christian Gruber
- Günter Mayer
- Josef Reithofer

08.-10.10 Schweizer Segelkunstflug-Staatsmeisterschaft in Bad Ragaz

2 Teilnehmer aus NÖ ,alle aus Stockerau:

- Gabriel Stangl: 1. Platz Halbakro
- Christian Gruber: 5. Platz Halbakro

28.03. und 03.10. Parabelflüge in Stockerau

13 Parabelflüge

siehe auch www.bierl.at

Gesamtflugeleistungen:

305 Segelkunstflüge in Stockerau

Josef Reithofer.

Wenngleich sich doch einige Vereine in Niederösterreich eher bedeckt halten, was die Offenbarung ihrer Aktivitäten und Zusammenarbeit mit dem LV betrifft, kann man trotz dem Fehlen dieser Informationen feststellen, dass NÖ ein starkes Segelflugland ist. Die Zahlen und Fakten des Berichtes lassen eindeutig den Schluss zu, dass der Segelflugsport in NÖ einen hohen Stellenwert hat.

Von den Aktivitäten in den Vereinen bis hin zu den Wettbewerben, bietet das Segelfliegen ein breites Spektrum an Betätigungsmöglichkeiten für Leistungssportler wie auch für den einfachen fluginteressierten Menschen.

Bei meinen Recherchen in den Vereinen über ihre Aktivitäten musste ich häufig feststellen, dass mit viel Kreativität und Einsatzfreude gearbeitet wird. Einige Vereine versuchen mit ihren Visionen tatsächlich in neue Bereiche der Segelfliegerei vorzustoßen. Einer der Bereiche ist der „Wandersegelflug“, der immer mehr an Beliebtheit gewinnt. Zinnecker Robert, Augustin Dieter und Schachinger Michael vom FRA-WrNeustadt, haben auch heuer wieder einige Flüge dieser Art unternommen und haben bei ihrer Erkundung und Aufarbeitung der Flugrouten, von Wr. Neustadt ausgehend, den ganzen Alpenbogen bis nach Südfrankreich, ein umfassendes Informationsmaterial zusammengetragen.

Aus dieser Arbeit heraus ist ein Diavortrag entstanden, in dem die drei Wandersegelflieger ihre Erfahrungen vom Wander und vom Teamflug preis geben. Interessierte bitte ein E-Mail an alfred.obermayer@hotmail.com, wir wollen in den Wintermonaten in NÖ einen Vortrag organisieren.



Sektionsleiter Salzburg
Rudi Steinmetz

Bericht des Landesverbandes Salzburg – Sektion Segelflug

6 Vereine mit rund 120 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 Saison selbst war, wie fast überall, von ungünstigen Wetterverhältnissen begleitet, sowie technischen Defekten an Schleppmaschinen, die den Segelfliegern starke Nerven abverlangte und die Starts, Flugstunden und Streckenkilometern stark reduzierte.

Die Segelfluggpiloten aus Salzburg können 2009 leider nicht auf eine unfallfreie Saison 2009 zurück blicken.

Thomas Hölzl ist am 9. August, in der Nähe von Rieti, mit seiner ASG 29 E abgestürzt. Nicht nur seine fliegerischen Qualitäten, sondern noch viel mehr seine menschlichen Qualitäten haben ihn ausgezeichnet. Für seine Fliegerkameraden ein aufrichtiger Freund und Vorbild. Stets ohne Missgunst oder Neid. Ein Verlust für Familie, Freunde und Fliegerkameraden.



Salzburg-TAL 2009 vom 21. Mai bis 24. Mai 2009 in Mauterndorf

Vom 21. bis 24. Mai 09 hat der LV Salzburg dieses Mal die Möglichkeit gehabt, sein TAL am Flugplatz Mauterndorf auszutragen. Unterstützung gab es bei der Organisation und Durchführung des Trainingslagers durch den SFC Lungau von Christian Emig,

Andi Gruber und Heinz Schäfer als Flugplatzverantwortlicher. Das Team Hermann Trimmel und Horst Baumann, verantwortlich für Tasks / Wetter und Auswertung, war nicht nur auf Grund des wechselhaften Wetters und unseres Vorhabens, die Auswertung mit scoring*StrePla durch zu führen, die perfekte Besetzung.

Die Piloten hatten an allen 3 Flug- und Wertungstagen mit stark ändernden Wetterbedingungen zu kämpfen, wodurch die Aufgaben nicht einfach zu bewältigen waren. Bei der Vorbereitung der Tasks wurde durch Hermann, Christian und Horst auch Wert darauf gelegt, den Piloten die Möglichkeit zu geben, Leistungsabzeichen zu erfliegen.

5 „Silber C – Leistungsabzeichen“ wurden von Horst Baumann bestätigt:

Perner Sigi	SFC-Lungau	Ka 8
Wieland Andreas	SFC Lungau	ASW 15 B
Gölles Hannes	HFSG-Albertros	Speed Astir
Strobl Gregor	SFC Pinkafeld	DG-100
Gollnhuber Patrick	KSV Segelflug	ASW 15 B

Wettbewerbsleiter-Lehrgang in Niederöblarn

2 Piloten vom SFC-Lungau und 3 Piloten vom LSV Salzburg nahmen an dem eintägigen Lehrgang für Wettbewerbsleiter in LOGO teil. Ziel war es hier, für die Durchführung von Wettbewerben in Salzburg Informationen und Hilfen bei der Organisation, Auswertung, Recht und Aufgabenstellung/Tasksetting zu erhalten.

Dezentrale Streckenflugmeisterschaften sis-at 2009

18 Piloten aus 3 Vereinen haben im Jahr 2009 daran teilgenommen und in 142 Flügen 47.200 km erfliegen.

Salzburger Landesmeisterschaften 18m-Klasse

1. Tremel Josef	LSV Salzburg
2. Spann Rüdiger	LSV Salzburg
3. Lorenz Günter	LSV Salzburg

Standard-Klasse

1. Di Bora Peter	SFC Lungau
2. Wieland Johann	SFC Lungau
3. Heinelt Adolf	LSV Salzburg

Club-Klasse

1. Wieland Johann	SFC Lungau
2. Strobl Josef	LSV Salzburg
3. Perner Siegfried	SFC Lungau



Aktivitäten der Vereine 2009

Die Alpine Segelflugschule Zell / See

In der Saison 2009 konnte die Alpine Segelflugschule Zell / See 9 Flugschüler ausbilden. Dafür und für die 101 aktiven Mitglieder betreibt die ASZ 2 Segelflugzeuge, 2 Motorsegler, 1 Motorflugzeug und 1 Ultralight.

Der LSV Zell am See

betreibt 2 Segelflugzeuge mit 5 Piloten. Guido Achleitner und Thomas Hölzl nahmen an der Segelflugstaatsmeisterschaft 2009 in Mariazell teil. Platzierungen:

Standard – Klasse:		
7. Hölzl Thomas ASW 28		OE-5699
15-Meter – Klasse:		
4. Achleitner Guido ASG 29-15		D-KGSA

Der LSV Salzburg

absolvierte mit seinen 6 Segelflugzeugen ca. 150 Starts und erflog dabei ca. 530 Stunden. Fritz Jambor konnte sein Gold-C erfliegen und den ersten Diamanten.

Im August, vom 12.-16.8.2009 waren 4 Piloten zu einem Trainingslager mit LSV Flugzeugen in Mauterndorf / LOSM.

Der LSV Salzburg war mit einer Mucha und dem Segelflugsimulator auf der Salzburger Spielmesse vertreten, zur Werbung für den Segelflug. 6 Besucher der Messe haben sich für Schnupperflüge in Segelflugzeugen angemeldet.

In der Landesmeisterschaft konnte der LSV Salzburg die 18m-Klasse in den ersten 3 Platzierungen für sich entscheiden. Im ASVÖ Cup konnten ebenfalls die ersten drei Plätze erlangt werden.

Der **SV-AHP-Salzburg** / Sportverein der Verbund Austria Hydro Power AG konnte seinen Astir auf Grund geringer Mitgliederanzahl nur in einigen Flugstunden bewegen.

Der Sportfliegerclub Lungau

konnte dieses Jahr 3 Flugschüler ausbilden. Die 44 aktiven Mitglieder haben zur Ausübung des Segelflugs 7 Segelflugzeuge und 2 Motorsegler zur Verfügung.

Vereinsaktivitäten:

16.-17.05.2009 – Tage der offenen Hangartore / Flugtage am Flugplatz Mauterndorf

21.-24.05.2009 – Ausrichtung des Salzburg-TAL mit LV Sbg.

26.-27.09.2009 – Herbstfest am Flugplatz Mauterndorf mit Ziellandewettbewerb – mehr als 100 Wertungsflüge!

Von den Mitgliedern wurde der SFCL bei verschiedenen regionalen Veranstaltungen präsentiert (Jubiläumsfeste des DFC Lungau und MFC Lungau), sowie bei Messen und Ausstellungen

Streckenflug:

Der Streckenflug zur sis-at war 2009 etwas rückläufig gegenüber dem Vorjahr. Der SFCL stellt jedoch trotzdem in Clubklasse und Standardklasse die Salzburger Landesmeister.

Nachdem in der Flugsaison 2007 auf 2008 eine Steigerung der Starts und Flugstunden im Segelflug von ca. 22 %, im Motorseglerbereich um ca. 6 % verbucht werden konnten, sind in Summe Starts und Flugstunden bis dato bereits auf dem Niveau von 2008. In Zahlen bedeutet dies immerhin im Segelflug eine Flugstundenanzahl von 420 Stunden bei 300 Landungen, sowie von 250 Stunden bei 500 Landungen im Motorseglerbereich. Im Segelflug und bei den Motorseglern werden auch in den Herbst- und Wintermonaten noch mehrere zusätzliche Flugstunden erwartet, womit man durchaus von einem sehr erfolgreichen Jahr 2009 sprechen kann.

Alles in allem ist der SFC Lungau mit der aktuellen Situation im Segelflug zufrieden.

Die Entwicklung ist entgegen dem allgemeinen Trend keineswegs rückläufig. Die Mitgliederentwicklung zeigt das gleiche Bild. Die Schulung ist heuer leicht rückläufig, jedoch für 2010 gibt es jedoch bereits einige fixe Anmeldungen zur Grundschulung.

Vorschau 2010:

Wiederum Abhaltung der Flugtage im Frühjahr und des Herbstfestes als „Hauptveranstaltungen“; sowie die Teilnahme an den Wirtschaftsausstellungen bzw. regionalen Messen im Lungau zur Werbung für den Flugsport.

Der Flugring Zell am See

hat mit ca. 45 aktiven Mitgliedern, 2 Astirs, 1 LS 4, 1 DG 303 Acro und einem Twin Astir zusammen etwa 60 Stunden und 80 Landungen auf die Flotte geflogen. Einen Teil der fehlenden Auslastung wird auf das diesjährige Wetter, die merkbare Wirtschaftskrise,

sowie die Bedenken um den Jobverlust und hohe Schleppkosten zurück geführt.

Eine schriftlich durchgeführte Umfrage unter den Mitgliedern hat ergeben, dass Stress im Beruf, verfügbare Zeit und zu hohe Kosten, von 90% Prozent der Mitgliedern der Hauptgrund für die eigenen Einschränkungen beim Hobby Segelfliegen sind. Ein weiterer Aspekt, ist das Fehlen von jungem Nachwuchs und ein gravierender Grund, die Regelung des Segelflugscheines auf Lebenszeit und nur alle 5 Jahre eine Verlängerung mit den wenigen notwendigen Überprüfungsflügen.

Positiv war die Auslastung der Motorsegler für HM Grundschulung und weiter zum PPL oder UL. Der Flugring konnte dieses Jahr 6 HM Berechtigungen 4 Segelflugscheine der KLII abschließen.

Ein weitere Erfolgsmeldung, die Ausbildung von 12 Segelfluglehreranwärtern durch Edgar Haunsberger, welche alle ihre Ausbildung und Prüfungen mit Erfolg abgeschlossen haben.

Gratulation an:

Renate Gruber, Fridolin Beitz, Markus Scheitnagl
Alexander Ketter, Sebastian Girlinger, Michael Rass
Gerald Pöchlauer, Robert Miesbauer, Jürgen Friedl
Martin Katschner, Peter Peyrer, Manfred Pichler

Lufträume Höhensegelfluggebiete

Auf betreiben des LV-Salzburg, der ansässigen Vereine in Zell/See und von Hannes Walcher, Betriebsleiter LOWZ, wurde verstärkt versucht, das Höhensegelfluggebiet Tirol-Ost, bei Föhnwetterlegen entsprechend zu nutzen. Das Gebiet wurde offiziell vom diensthabenden Betriebsleiter von LOWZ angemeldet und die Piloten hatten das Einfliegen und Verlassen entsprechend in Innsbruck zu melden. Zu Beginn gab es Startschwierigkeiten zwischen ACG, FIZ und LOWZ, die jedoch behoben werden konnten. Durch eine Änderung der Luftverkehrsregeln 2010 erwarten wir uns für die Höhensegelfluggebiete jedoch eine generelle Verbesserung und Erleichterungen für die Piloten bei der Nutzung der Gebiete.

Glück ab, gut Land und eine unfallfreie Saison 2009!



Sektionsleiter Burgenland
Florian Forcher

Bericht des Landesverbandes Burgenland – Sektion Segelflug

Anzahl der Vereine

3 Vereine mit Segelflug (Aerotechnik Eisenstadt, Sportfliegerclub Pinkafeld und USFC Punitz)

Anzahl der Aktiven (Mitglieder)

Aerotechnik: 60 Mitglieder, davon 35 Segelflieger
Pinkafeld: 71 Mitglieder, davon 45 SegelfliegerInnen
Punitz: 216 Mitglieder, davon 5 Segelflieger

Die Aerotechnik Eisenstadt hat auch wieder 2009 den Osterkurs in LOAS durchgeführt, welcher auf reges Interesse unter den Schülern stieß. In weiterer Folge wurden mit insgesamt 12 Flugschülern in LOAS geschult und 2009 davon 3 Flugschüler fertig ausgebildet. In den Sommermonaten haben sich einige Piloten zusammengetan und haben mit der PW6U an einem Fliegerlager in LOXA teilgenommen.

In der kommenden Flugsaison soll wieder der obligate Osterkurs in LOAS, diesmal aber 2 Wochen lang, durchgeführt werden. Von der HTL-Flugtechnik ist wieder eine Sportwoche in LOXA geplant und im Sommer soll wieder ein Kurs für Anfänger und Fortgeschrittene Leistungsflieger, möglicherweise am Flugplatz Pius Puszta mit Streckenflügen in Ungarn durchgeführt werden.



Der Sportfliegerclub Pinkafeld hat 2009 insgesamt 6 Flugschüler in Ausbildung, wobei trotz des eher mäßigen Wetters immerhin 222 Starts mit 45 Stunden geschult werden konnte.

Erstmals seit Jahren wurde wieder ein Silber C-Abzeichen durch Gregor Strobl erfliegen, er konnte bei seiner ersten Wettbewerbsteilnahme beim Salzburg TAL neben wertvollen Gebirgsflugerfahrungen auch noch den zweiten Platz in seiner Klasse belegen. Als einziger Teilnehmer des Vereins konnte sich Florian Forcher bei der Staatsmeisterschaft in der Clubklasse in Mariazell behaupten und mit dem dritten Gesamtrang die erste Medaille in dieser Klasse für das Burgenland erringen.

An der dezentralen Streckenflugmeisterschaft SIS-AT nahmen erstmals 9 Piloten aus Pinkafeld teil, die insgesamt 13172 km Strecken erfliegen. Die anvisierten Strecken von über 300 km wurden teilweise sogar deutlich übertroffen, hier zeigten sich bereits erste Früchte aus der theoretischen Vorbereitung während des Winters.

Im kommenden Jahr ist wieder geplant, am Salzburg TAL und AAC in Feldkirchen teilzunehmen, wobei 2-3 Teilnehmer erwartet werden.

In Punitz wurden erstmals seit mehr Jahren wieder 2 Flugschüler ausgebildet. Hier wird hoffentlich der Segelflug in den kommenden Jahren wieder stärker betrieben werden.



Sektionsleiter Stmk.
Klaus Ertl

Bericht des Landesverbandes Steiermark – Sektion Segelflug

Das Fundament des steirischen Segelfluges bilden die ca. 25 Vereine mit ca. 580 Mitgliedern, diese starke Community stellt die Grundlage für viele Aktivitäten die weit über den motorlosen Flugsport hinausreichen. Auf allen elf Flugplätzen und -häfen in der Steiermark wird Segelflug betrieben, sind die Segelflieger mit ihrem hohen Organisationsgrad Säulen zur Aufrechterhaltung der Struktur und Möglichkeiten auch für andere Flugsportarten.

Viele der mit der Steiermark verbundenen Aktivitäten werden in dieser Bilanz an anderer Stelle genauer beleuchtet, einige große und unzählige kleine Aktivitäten haben viel Energie gebraucht aber auch viel Freude bereitet.

Die Mariazeller waren (Danke an Gust Wegscheider, Willi Wohlmuth, Kurt Lasinger und viele mehr) wieder Gastgeber für die Staatsmeisterschaft, ein toller Bewerb mit sehr guter Stimmung unter schwierigen Wetterbedingungen.

Auch 2009, heuer mit weniger Wetterglück, wurde aus der Steiermark die Silver Challenge in Niederöb-larn organisiert, die Erfindung von BLS Michl läuft mit großer Beständigkeit seit dem Jahr 2000!, immer coachend-bestärkend dabei Team VnE Viktor und Ela Steiner als Fluglehrer.

Karl Rabeder's großartiges Trainingsprogramm in St. Auban konnte heuer erstmals nicht nur mit steirischen Teilnehmern (Marco Rauter, Lukas Jagiello, Johannes Mentasti) und Trainern (Jan Jagiello, Sepp Richter Trummer) sondern auch mit zwei Leistungs-



Doppelsitzern versorgt werden. Bernd Humpl's Janus aus Aigen und die DG 1000 aus Kapfenberg waren über den französischen Alpen unterwegs – Danke.

Für mich persönlich sehr befriedigend und erfreulich war in diesem Jahr die neue Aktivität „Streckenflugmeeting Graz“, ein Angebot speziell für jungen (und junggebliebenen) Streckenflugnachwuchs. In der Hochschulstadt Graz leben/arbeiten/studieren viele Fliegerische und –Innen aus allen Teilen Österreichs, Ziel war es ein Angebot zu schaffen sich im Winterhalbjahr gemeinsam weiter zu entwickeln. Zwischen den ca. 25 Teilnehmern (von Vereinen aus Aigen, Feldkirchen, Fürstenfeld, Graz, Innsbruck, Kapfenberg, Linz, Mauterndorf, Niederöblarn, Pinkafeld, Timmersdorf, Trieben, Turnau, Weiz, Wolfsberg, Zeltweg) ist eine positive Eigendynamik und vereinsübergreifende Vernetzung entstanden.

Vielen Dank an die Vortragenden Florian Forcher, Rudi Schlesinger, Herbert Ziegerhofer, Johannes Mentasti, Werner Luidolt, Bernd Humpl, Ela Steiner, Vic Steiner, Dietmar Weingant, Gerald Gollhuber, Sepp Kammerhofer, Peter Platzer, Jochen Kroitzsch, Burghart Reiter die uns von November bis März wöchentlich begleitet und neu aufgeladen haben.

Der Start in die jeweilige neue Saison mit dem steirischen Segelfliegertag / Streckenflugmeeting Müritz in Koproduktion mit den Kapfenbergern ist auch heuer gelungen und strahlt in andere Bundesländer aus. Die Vorbereitungen für Müritz 2010 am 20. März haben bereits begonnen.

Viel Aufmerksamkeit, Detailkenntnis und Zeit erfordert die für den Segelflug so wichtige Materie „Luftraum“. Federführend ist auf Bundesebene Peter Platzer für dessen hervorragende Arbeit der Hut zu ziehen ist. Die Wünsche des Militärs im Zusammenhang mit der Eurofighter Homebase Zeltweg, die veränderte Luftraum-Situation um Aigen, Transponder in „E“, der Segelflugbetrieb am internationalen Flughafen Graz haben uns auch auf regionaler Ebene beschäftigt.

Mit großartigen Leistungen haben Werner Luidolt (Aigen, 15 Meter) und Herbert Ziegerhofer (Kapfenberg, Clubklasse) gleich zwei Steirer den leider letzten Barron Hilton Cup gewonnen und uns im Sommer mit unglaublichen Fotoberichten von der „Ranch“ begeistert.

In der Dezentralen freuen wir uns über den 2. Platz von Michaela Lindorfer (Trieben) bei den Damen, den 3. Platz von Lukas Jagiello (Zeltweg) bei den Junioren, den 2. Platz von Bruder Jan Jagiello (Zeltweg) in der Standardklasse, den 2. Platz von Andreas Gsodam (Zeltweg) in der 18-Meterklasse, den 3. Platz von Georg Kirchner (Akaflieg Graz) in der Offenen.

Bei der Staatsmeisterschaft 2009 in Mariazell belegten Herbert Ziegerhofer den 2., Heimo Demmerer den 3. Platz in der 15-Meter Klasse, Jan Jagiello wurde 2. in der Clubklasse.

Beim Grand Prix in Feldkirchen wurde Heimo Demmerer (Mariazell) 3.

Gratulation! (2010 einen Schritt höher und wir reißen alles nieder ☺)

In allen Bundesländern gibt es „Funktionäre“ die aus der Basis kommen, in ihr verankert sind, die Inputs und Vorschläge der Vereine und Piloten bündeln, hier läuft der Austausch und die Kooperation hervorragend.

Auch für mich als Insider ergibt sich leider oft der Eindruck dass der AeroClub viel zu sehr mit sich selbst und politischen Themen beschäftigt ist, zu wenig mobil und veränderungsbereit ist. Neben den vielen unbefriedigenden Kleinigkeiten ist heuer leider noch immer die ungelöste Thematik „Technik“ zu erwähnen.

Aus meiner Sicht bestehen hier auch im ÖAEC Unzulänglichkeiten, geringe Flexibilität und kommunikatives Verbesserungspotential, die Sektion Segelflug wird ihren Beitrag zur Lösung des Themas auch weiterhin einbringen.

Die Themen „406 MHz ELT & EASA“, Gold Challenge, „Meldepunkte & ATC“ und „L-Akt neu“ waren weitere Schwerpunkte über die man 2010 mehr hören wird.

SeeYou 2009, liebe Grüße
Klaus Ertl



Sektionsleiter Vorarlberg
Sven Kolb

Bericht des Landesverbandes Vorarlberg – Sektion Segelflug

1. ALLGEMEINES

Das Segelfliegerjahr 2009 verlief nahezu unfallfrei. Ausnahme war ein Missglückter Windenstart in Reuthe bei dem aber nur Sachschaden entstand. Ein Thermisch aktiver Frühling mit guten Flugtagen und eine äußerst bescheidener Sommer prägten die fliegerische Leistung. Trotz des schwierigen Wetters wurden zahlreiche Fluglager, AusFLÜGE und sonstige Aktivitäten durchgeführt.

2. MITGLIEDER

2009 sind beim Landesverband Vorarlberg 162 Segelflieger beim Aeroclub gemeldet. Diese verteilen sich auf 4 Vereine (SFG-Bregenz, SFG-Hohenems, SFG-Dornbirn, SFG-Feldkirch). Die Tendenz ist weiter zunehmend.

3. WETTBEWERBE

3.1 dezentrale Staatsmeisterschaft

Die spärlichen guten Flugtage führten zu einem mäßigen Ergebnis in der sis.at.

Landesmeisterschaft:

1. Mungenast Peter
2. Fenkart Gerd
3. Tschanhenz Ewald

3.2 zentrale Wettbewerbe

Ergebnisse:

Staatsmeisterschaft Mariazell:

- Amann Werner 3. Rang
Kolb Sven 10. Rang

CIM Rieti:

- Kolb Sven 2. Rang
Hämmerle Heinz 5. Rang
Italienische Meisterschaft 18m Klasse
Amann Werner 9. Rang

EM Nitra:

- Amann Werner 24. Rang
Kolb Sven 15. Rang

Am 20. Sept. wurde am Flugplatz Hohenems ein großer Flugtag veranstaltet, auf dem sich auch der Segelflug präsentierte. Vor 15.000 Besucher wurden Segelkunstflug, verschiedene Flugzeuge und die Flugschulen präsentiert.

Bericht erstellt von LSL Stv. Gunther Fenkart



Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF Delegierten Horst Baumann

Im heurigen Jahr konnten 11 Segelfliegerleistungsabzeichen Silber C, drei Gold C mit Zielflugdiamanten, ein Gold C mit drei Diamanten, sowie ein 750 km Diplom anerkannt werden.

Die Einreichung erfolgte größtenteils online unter <http://fai.aeroclub.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.

Es wurde mehrfach der Wunsch über eine Nachschulung der Sportzeugen geäußert.

Nr. und Art des Leistungsabzeichens	Name	Diamanten	Bld.	Anmerkung
983 Gold C	Hackl Christoph	DZ, DS	OÖ	
984 Gold C	Jambor Friedrich	DZ, DS	Sbg	
985 Gold C	Humpl Bernd	DZ, DS	Stmk	
2950 Silber C	Kruml Walter		OÖ	
2951 Silber C	Uschnig Bernd		Ktn	
2952 Silber C	Gölles Hannes		Stmk	
2953 Silber C	Perner Siegfried		Sbg	
2954 Silber C	Riedl Paul		OÖ	
2955 Silber C	Unterweger Josef		Ktn	
2956 Silber C	Strobl Georg		Bgld	
2957 Silber C	Posch Andreas		Tir	
2958 Silber C	Schmidtberger		OÖ	
2959 Silber C	Stelzer Reinhold		OÖ	
2960 Silber C	Elias Benedikt		Tir	
2961 Silber C	Koruna Robert		Tir	
Diamanten	Name	Diamanten	Bld.	Anmerkung
	Wieland Johann	DH	Sbg	
	Wöger Michael	DH	OÖ	
	Heimburger Gerhard	DH	Ktn	
750 km Diplom	Name	Diamanten	Bld.	Anmerkung
	Rudi Schlesinger		OÖ	

DZ = Diamant Zielflug; DS = Diamant Strecke; DH = Diamant Höhe

Internationale Vertretungen:

FAI IGC

Peter Platzer vertritt Österreich in der IGC der FAI, und das sehr aktiv und anerkannt als Member of the bureau. Das Meeting fand im Februar statt.

EGU

Michael Gaisbacher vertritt den Aeroclub in der EGU. Das Meeting in Helsinki fand im März dieses Jahres statt.

CIVA

Ewald Roithner ist unser CIVA Delegierter und hat den Österreichischen Kunstflug in Oshkosh (USA) vertreten.

Karl Berger vertrat bei der Segelkunstflug-WM in Hossin den Aeroclub im Segelflug Subcommittee.



Training Nationalmannschaft

BERICHT Flugtraining für die Segelflug-Nationalmannschaft Nitra, 1. – 8. April 2009

Nach St. Auban (2007), Szeged 82008) haben sich heuer zum 3. mal einige unserer Topiloten zum praktischen Training in Nitra getroffen.

Der Trainingsort **Nitra** wurde aus 2 Motiven ausgewählt:

Zum Ersten findet dort heuer die EM für die Offene, 18m und 15m-Klasse statt und zweitens wird 2010 in dem nahe gelegenen Pribitza die WM für die Standard, Club und Doppelsitzerklasse ausgetragen.

So konnten sich die Teilnehmer mit den Besonderheiten des Geländes und des Luftraumes vertraut machen.

Den Termin haben wir gewählt um die Möglichkeit zu geben, gleich anschließend beim Pribitza Cup das Gelernte umsetzen zu können.



Teilnehmer

Nach einigen kurzfristigen Absagen haben schließlich 7 Piloten teilgenommen:

Wolfgang, Janowitsch, Werner Amann, Andreas Sandhöfner, Thomas Hynek, Josef Kammerhofer, Wolfgang Hartl und Harald Kopecek.



Bodencrew

Es wird immer schwieriger Helfer zu finden, wären da nicht Ehefrau, Mutter und unser treuer Teamchef Kurt Graf...

**Motto: jeder hilft jedem
Hat sehr gut funktioniert**

Trainingsaufgaben

Die generellen Trainingsziele wurden großteils schon beim theoretischen Teil in Steyregg im Jänner definiert, nach dem **Motto „Sieger zweifeln nicht – Zweifler siegen nicht“**.

Beim täglichen Morgenbriefing um 09:00 Uhr ging es darum diese Ziele exakt zu spezifizieren. Entsprechend den meteorologischen Rahmenbedingungen wurden dann gezielte Trainingsaufgaben gestellt.

Die Qualität des Trainings lag in der Differenzierung. Für die einzelnen Trainingsschritte wurde versucht möglichst immer nur eine variable Größe zu vergleichen.



Um den unterschiedlichen Flugzeugfaktor weitgehend vernachlässigen zu können wurde daher mit jeweils der gleichen Flächenbelastung in einer 4er Gruppe mit den 18m-Flugzeugen und in einer 3er Gruppe mit den 15m-Flugzeugen geflogen.

- **Mit Elektronik, Glascockpit vertraut machen**

Schon bei der Flugvorbereitung zeigte sich, dass durch einen offenen Wissensaustausch (jeder weiß irgendetwas) eine sehr steile Lernkurve erreicht wird. Ein gutes Gefühl, wenn dann das neue Wissen im Fluge umgesetzt wird.

- **Geschwindigkeiten zwischen den Aufwinden**

Um die theoretischen Modelle praxisnah auszuprobieren und ein Gefühl für die Unterschiede zu bekommen wurde mit verschiedenen Ringeinstellungen (zwecks guter Vergleichsmöglichkeit immer kurze Streckenabschnitte) geflogen.

Wer fliegt schon beim Wettbewerb mit 3,0 m/s Ringeinstellung? Wenn es gelingt dann tatsächlich 3 m/s zu finden wächst der Vorsprung bei nur einem Aufwind schon enorm (einige hundert Meter) gegenüber der Einstellung 1,5 m/s. Umgekehrt jedoch, wenn der Aufwind dann nur 1,5m/s hat, ist der Verlust gar nicht so groß. Sehr wichtig allerdings beim schnelleren Vorfliegen ist das schnelle Zentrieren. 2-3 Kreise herumbasteln ohne nennenswerten Höhengewinn – dann kommt der langsamere wesentlich höher in den Bart.

Fazit:

mutige Ringeinstellung wenn das Wetter voraus gut aussieht, jedoch rasches Zentrieren erforderlich

- **Linienfliegen**

Hier zeigte sich kein klares Ergebnis, das Thema ist sehr situationsbezogen. Wichtig war, dass jeder seinen eigenen Stiefel fliegt und sich nicht durch andere von seinem Weg abbringen lässt.

- **Selbstgespräche, Selbstkontrolle**

Wo sind meine Gedanken? Unbewusste Muster wurden mit Tonbandaufzeichnungen bewusst gemacht und konnten so spezifisch angepasst werden. Gleichzeitig brachte die bewusste Dokumentation eine gute Hilfe für die emotionale Stabilität.

AAT

Um die Besonderheiten einer Assigned Area Aufgabe durchzuspielen, wurde am vorletzten Tag diese Aufgabe gestellt. Die Nachanalyse zeigte einige Verbesserungsmöglichkeiten auf.

Rennaufgabe

Am letzten Flugtag wurde eine kleine Geschwindigkeitsaufgabe, wie in einem Wettbewerb, gestellt. Diese Übung diente zur Integration der einzelnen Trainingseinheiten und zum verstärkten Vertrauen in die eigenen Entscheidungen.

Debriefing

Die Aufgaben wurden bewusst eher klein und kurz gestellt, damit noch etwas Zeit für eine Regeneration bleibt.

Nach einem gemeinsamen Abendessen waren wir wieder fit für eine Tagesrückschau, die nach dem folgenden Schema ablief:

Was war mein Ziel? Was habe ich gelernt?

Bin ich auf dem Weg? Was will ich behalten.

Was kann ich gut? Was möchte ich noch lernen, üben, am Rädchen drehen?

(Vögel passen sich jeder kleinsten Luftbewegung an)

Fluganalysen

Um einen Vergleich von subjektivem Erleben und objektiven Daten zu bekommen wurden mit SeeYou

a) die Flüge visualisiert und von den Piloten kommentiert

b) Statistiken in einer Tabelle aufgelistet, als Grundlage für einen weiteren Trainingsschritt am nächsten Tag



	mst	%	Wege	v	GZ	Vges	HV
CC	1,8	31	+25%	155	41	93	409
K	1,7	26	+11%	160	52	106	749
H1	2,1	26	+14%	152	44	99	662
							HV
BS	27	23	11%	159	43	110	113
SX	2,1	32	12%	171	39	104	425
WG	1,9	24	13%	162	52	109	268
SD1	2,3	21	9%	159	53	116	316

Beispiel

- Mittleres Gesamtsteigen
- % Kurbelanteil
- Umwege in % gerechnet
- durchschnittliche Vorfluggeschwindigkeit
- Mittlere Gesamtgleitzahl
- Schnittgeschwindigkeit Aufgabe
- Höhenverlust durch Kreisen im Sinken

Das Wetterglück ermöglichte uns 6 Flugtage ohne Unterbrechung, mit hervorragenden Trainingsbedingungen.

Das Engagement der Piloten, die kameradschaftliche Atmosphäre und die Unterstützung durch die kleine Bodencrew war herzerfrischend.

Resümee der Teilnehmer

Plus

- Kombination von professionellem Einsatz, Disziplin und Spaß
- positiver Trend von Training zu Training
- kritische Vorannahmen haben sich nicht erfüllt
- Gelungene Mischung von experimentieren und in wettbewerbsähnlichen Tasks optimieren
- Gegenseitig Hilfe, Zusammenarbeit, Gedankenaustausch

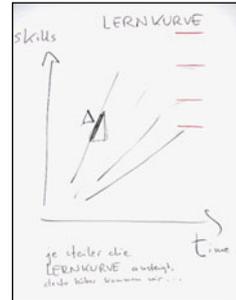
Minus

- Man kann in der verfügbaren Zeit nicht alles trainieren

Es gab keine Grenze zwischen Ernst und Spaß, vielleicht das höchste Lob, das sich diese Gruppe verdient hat...

Hermann

Mentales Training für die Segelflugg-Nationalmannschaft



ZIEL

Die Leistungsdichte der Spitzensegelflieger wird von Jahr zu Jahr größer, wie aus den Ergebnislisten der Europa- und Weltmeisterschaften klar zu ersehen ist.

Für Piloten, die ganz vorne dabei sein wollen genügt es nicht einfach nur dazuzulernen. Ein

höheres Niveau ist nur durch eine steilere Lernkurve zu erreichen.

Jeder Schritt in Richtung Ziel ist zu optimieren. Um konkurrenzfähig zu sein und zu werden, müssen wir alle verfügbaren Ressourcen ausschöpfen. In diesem Sinne haben sich 10 Toppiloten in Steyregg, OÖ zu einem gemeinsamen Wissens-, Erfahrungs- und Gedankenaustausch getroffen.

Das Ziel ist eine optimale Vorbereitung für die bevorstehenden Wettbewerbe.

TEILNEHMER

von links nach rechts: Thomas Hynek, Sepp Kammerhofer, Harald Kopecek, Franz Josef Eder, Rudi Schlesiinger, Jan Jagiello, Werner Amann, Hermann Trimmel, Andreas Lutz, Wolfgang Janowitsch, Kurt Graf, Edi Supersperger, Andreas Brandner



Andi Brandner wird die Junioren WM in Finnland und Kurt Graf die beiden EM's in Nitra und Litauen als Teamchef betreuen.

Harry Kopecek war unser perfekter Gastgeber in der BAUAkadmie, herzlichen Dank!

RAHMEN

Zu Beginn erkläre ich die Spielregeln:

Nummer 1: Prinzip Selbstverantwortung

Das zugrunde liegende Modell basiert auf der philosophischen Idee, dass jeder Mensch seine eigene Welt konstruiert. Daraus ergeben sich 3 Konsequenzen:

1. es gibt keine allgemein gültige Wahrheit; wir können aber durch den Austausch unserer Gedanken bessere Modelle der Welt konstruieren und so zu einem Fortschritt kommen
2. wenn ich meine eigene Welt konstruiere, kann ich diese auch verändern (andere Sichtweise) und
3. ich habe keine Ausreden mehr (Wetter, Konkurrent, oder was einem sonst noch alles einfällt)

Nummer 2: Prozess hat Vorrang vor Inhalt

Meine Aufgabe als Trainer sehe ich darin, den Ablauf zu optimieren.

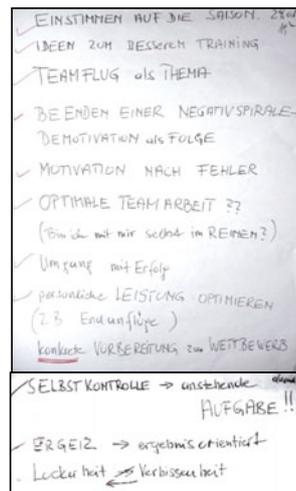
Bemerkenswert ist, dass ich nie aktiv eingreifen musste, der Prozess lief „wie von selbst“. Das spricht sehr für die hohe Qualität der Teilnehmer.

PROGRAMM

Um die Erwartungen der Teilnehmer zu erfüllen sammle ich am Freitag, nach einem gemeinsamen Abendessen, die Themen die von den Teilnehmern gewünscht werden, ein.

Als Vorbereitung (Hausübung) dazu waren 3 Fragen zu überlegen

1. Welche Ziele habe ich für 2009? Was will ich lernen, verändern, erreichen?
2. Was will ich von diesem Wochenende mitnehmen? Wo stehe ich jetzt, meine letzten Entwicklungsschritte?
3. Was will/kann ich dazu beitragen? Meine Stärken, meine Schwächen.



Das Wichtigste zuerst

Nach diesem Motto haben wir am Samstag vormittag die Themen nach Piorität geordnet.

Klares Ergebnis:

1. Das Allerwichtigste ist die KonZENTration auf die Aufgabe.

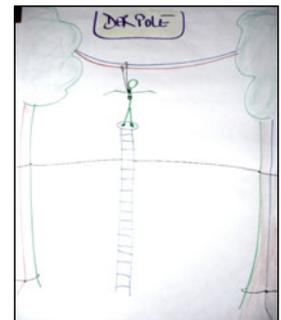
Wenn es uns gelingt vollkommen präsent im „Hier und Jetzt“ sich voll auf die Aufgabe zu konzentrieren, dann - und nur dann - schöpfen wir unser Potenzial aus.

Nach dem Prinzip „Weniger ist Mehr“ wollen wir diesen Punkt sehr in die Tiefe gehend behandeln und erleben.

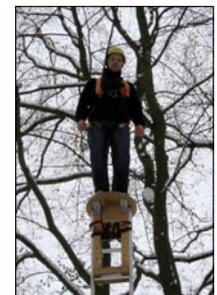
Hier die Theorie:

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

Erleben heißt Praxis.

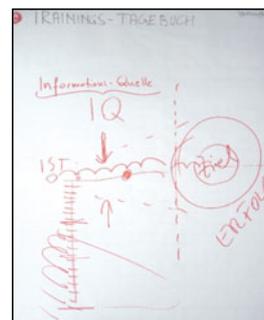


Am Nachmittag kraxelt jeder auf so einer wackeligen Leiter hinauf um schlussendlich ganz oben auf einer runden Plattform mehr Überblick aber vor allem mehr Einblick zu bekommen.



Das System ruht nur, wenn du in dir ruhst...

2. Erfolgskontrolle: Trainingstagebuch



Für eine erfolgreiche Lernstrategie ist die Kontrolle „Bin ich auf meinem Weg zum Ziel?“ unerlässlich.

Nur so können Kurskorrekturen rasch und gezielt erfolgen und die Selbstentwicklung beschleunigt werden.

Darüber hinaus ist ein Rückblick von Zeit zu Zeit sehr hilfreich zur Motivation etwas Neues auszuprobieren und die bisherigen Grenzen zu erweitern.

Die Erfolgskontrolle und die positiven Veränderungen steigern die Selbstsicherheit, beseitigen die Zweifel

Praxistip:

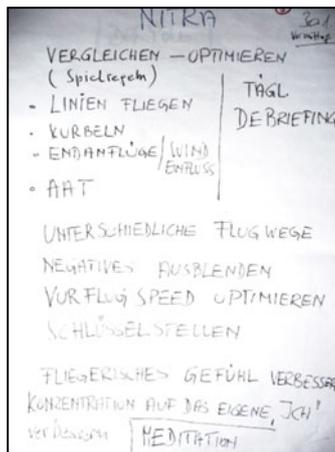
Kein stures fixes Tagebuch, eher von Emotionen und Wünschen der Veränderung leiten lassen; z.B. Was hat mir an mir getaugt, habe ich gut gemacht? Was fehlt noch, was will ich verbessern? ...

Sieger zweifeln nicht, Zweifler siegen nicht

3. Trainingsprogramm für Nitra

Für ein hochwertiges Training ist neben der theoretischen Vorbereitung das praktische Üben und gezielte Trainieren unerlässlich.

Nebenstehend sind die Punkte, die in Nitra trainiert werden sollen, aufgelistet.



Da können wir uns auch mit dem noch nicht abgeschlossenen Thema „Teamfliegen“ befassen.

Für die Durchführung sind jedoch diese Ziele noch zu präzisieren und in kreative Trainingseinheiten umzusetzen.

Das wird die Herausforderung für das praktische Training vom 1. bis 8. April 2009 in Nitra,

worauf ich mich schon sehr freue
Euer

Hermann

Muthmannsdorf, 12. Feber 2009

FAA und Segelflugtechnik

Im Jahr 2009, bis Stand Ende September, wurden 214 Segelfliewerscheine ausgestellt.

Nach heutigem (21.10.) Stand sind 549 Segelflugzeuge und Motorsegler geprüft worden.

Acro

Die Erfolge von Dietmar Poll bei der WM und bei den Airgames in Torino wurden im Bereich Internationale Meisterschaften ausführlich beschrieben. Auch seitens des CIVA Delegierten herzlichen Glückwunsch zu diesen Erfolgen, die wohl den Höhepunkt des Österr. Kunstflug darstellen.

Neben diesen internationalen Auftritten verzeichneten Österreichs Kunstflugpiloten folgende Aktivitäten.

Staatsmeisterschaft:

Zum ersten mal fanden heuer die Segelkunstflugstaatsmeisterschaften zusammen mit den Motorfliegern statt. Im Motorflug gab es schon seit über 10 Jahren keine STM mehr und unter der Leitung von Peter Rohn sollte sich dieses Jahr ändern. 18 Segelflugpiloten und 16 Motorflugpiloten kamen auf den Spitzerberg um sich in der Voll und Halbacro bei den Segelfliegern und Intermediate und Advanced bei den Motorfliegern zu messen. Durch einen Zwischenfall mit einer Lo100 überschattet, bei dem außer viel Holz nichts zu Schaden gekommen ist, konnte Dietmar Poll seine gute Saison würdig abschließen. Er holte sich den Titel von Konrad Zeiler wieder zurück nach Leibnitz. Ewald Roithner blieb knapp dahinter am dritten Platz. Die Halbacro erlebte wieder eine Renaissance, mit 12 Teilnehmern war sie recht gut besucht. Hannes Krüger konnte vor Rene Muigg und Siegfried Rossmann die Wertung gewinnen

Schweizer Meisterschaft

Gabriel Stangl, Christian Gruber und Sigggi Mayr nahmen an den alljährlichen Schweizer Meisterschaften in Bad Ragaz teil. Gabriel zeigte zum wiederholten male wunderschöne Flüge und konnte die Halbacrowertung oder Promotion wie sie bei den Eidgenossen heißt klar für sich entscheiden. Sigggi schloß seine Saison mit einem guten 3. Platz in der Elite (Unlimited) ab und Christian Gruber konnte weitere wichtige Wettbewerbserfahrung sammeln und beendete den Bewerb auf Platz 5.

Jämijärvi (Finland)

Nächstes Jahr brechen die Kunstflieger nach Finnland auf. In Jämi, die Streckenflieger kennen diesen Flugplatz bereits, wird die 10. EM ausgetragen. Besonders freut es mich, dass eine neue Klasse eingeführt wurde und nun der Sprung in die internationale Wettbewerbsszene nicht mehr so groß ist. Im Zeitraum von 17.-24. Juli 2010 findet die erste Segelkunstflug Advanced Weltmeisterschaft zeitgleich mit der Unlimited EM statt.



Ewald Roithner
ACRO Referent und CIVA
Delegierter des ÖAeC



Das Junioren- Programm 2009

Heuer ging das Programm zum 8. Mal in Szene. Diese Kontinuität ist der Schlüssel zum Erfolg. Die Grundmodule: St. Auban, Silver Challenge und Juniorenmeisterschaft sind ein wirklich durchgängiges Programm vom Streckenflugeinsteiger bis zum Nationalteampiloten.

Seit gut 5 Jahren ist es keine Seltenheit mehr, dass Junioren in der zentralen und dezentralen Staatsmeisterschaft Podestplätze erfliegen. Das muss wohl auch auf dieses Programm zurückzuführen sein.

To be continued...auch 2010 und hoffentlich danach.

05. 04. – 19.04. 2009 Streckenfluglager St. Auban, Frankreich

Teilnehmerrekord bei der mittlerweile zur fixen Einrichtung gewordenen Veranstaltung im Frühjahr. Karl Rabeder hat inzwischen ein starkes Team an Betreuern und Trainern zusammengestellt. Hier werden aus talentierten Piloten schnelle Wettbewerbsflieger gemacht. Über 15 Teilnehmer zeigten die Grenzen des Bewerbes auf.

28.05. – 01.06. Silver Challenge/ Nachwuchs-Streckenflug-Bewerb Zielgruppe: Silber C

Michael Gaisbacher mit den fliegerischen Betreuern Vic und Michaela Steiner, haben zum wiederholten Male aus Platzfliegern Piloten geformt die bereit und in der Lage sind aus dem Landetrichter des Startflugplatzes zu fliegen. Auch heuer wieder 19 angemeldete und 12 anwesende PilotInnen, die zeigen, dass es Bedarf an diesem Bewerb gibt. Leider machte das Wetter heuer einen Strich durch die Rechnung gerade einmal 1,5 Tage fliegbares Wetter sorgten für einen deutlichen Theorieüberhang.

21.06. – 05.07.

Junioren-Weltmeisterschaft Rääskälä

Was aus Sicht des Junioren-Programmes bleibt ist, dass wir mittlerweile unser Starterfeld komplett ausnützen und mit Andreas Brandner einen motivierten Teamcptn. gefunden haben, der vor kurzem selbst noch Junior war und daher volle Anerkennung und Rückhalt im Team hat.

Die aktuelle Mannschaft steht am Anfang der internationalen Karriere, daher sind die Ergebnisse relativ zu sehen – aber – auch 2009 hat das Rot Weiß Rote Team tolle Tagesplatzierungen bis hin zum Tagessieg erfliegen.

Hier die Ergebnisse der Meisterschaft, alle Piloten bis auf Sebastian Eder sind auch 2011 in Mussbach noch Junioren und damit startberechtigt.

Clubklasse	Standardklasse
16. Tobias Stumpfl	21. Sebastian Eder
19. Fabian Stumpfl	28. Michael Klopff
33. Andreas Hudler	36. Max Anich

08. – 18.07.

Österreichische Junioren Meisterschaft

Das war wohl der Höhepunkt aller bisherigen Juniorenmeisterschaften. Nochmals ein herzliches Danke an Renate Gruber und die Kufsteiner für die erste ausfinanzierte Juniorenmeisterschaften. Leider litt auch diese Meisterschaft unter der Großwetterlage im Frühsommer – dennoch kamen wir auf 5 Wertungstage, wie unter Nationale Meisterschaften schon beschrieben.

20. – 26.07

Wien/NÖ TAL in Dobersberg

Auch heuer zeigte Veranstalter Fredi Obermayer wieder seine Bereitschaft speziell Junioren zu unterstützen und so gab es ein für Junioren nenngeldfreies TAL Ende Juli im Waldviertel.



Das Juniorenprogramm 2010



**Österr. AeroClub,
Sektion Segelflug, Juniorenreferat.**
Michael Gaisbacher, c/o WA Ad-Ventures,
Parkring 8., 8074 Grambach,
0316/ 29 15 12 FAX-DW 15,
e-mail: michael.gaisbacher@ad-ventures.at

Gemäß dem Team 2010 Motto:

Aus SF Junioren Streckenflieger zu machen und aus motivierten Streckenfliegern Wettbewerbspiloten“, haben wir auch heuer wieder ein ausgewogenes Programm für unsere Junioren zusammengestellt.

In Vorbereitung auf die Flachland WM in Musbach 2011 findet die Junioren ÖM in Dobersberg statt.

Hier möchte ich euch schon jetzt motivieren zahlreich teil zu nehmen, denn ein großes Starterfeld bei unserer Juniorenmeisterschaft soll unser Messlatte sein. Hier wird auch speziell auf noch nicht so erfahrene Teilnehmer Rücksicht genommen. Habt keine Scheu teil zu nehmen, wen ihr schon so an die 300 Km geflogen seid.

Im Namen des gesamten Teams möchte ich allen Junioren eine erfolgreiche und vor allem unfallfreie Saison wünschen.

Ob euer Ziel die Erlangung des Silber C ist, die Belegung eines ersten zentralen Wettbewerbes oder eine gute Platzierung bei der bevorstehenden Meisterschaft, möchte ich euch im Namen des gesamten Teams eine erfolgreiche und vor allem unfallfreie Saison 2010 wünschen.

Michael Gaisbacher

Juniorenreferent und
BSL der Bundessektion Segelflug,

Organisatorisches zum Programm:

Leistungsgruppen:

Die einzelnen Kurse sind auf Entwicklungsstufen der Junioren abgestimmt. Hier gilt es sich selbst richtig ein zu schätzen, und im Zweifelsfall sich mit dem Trainingsverantwortlichen ab zu sprechen.

Die Grundsatz-Einteilung:

Silver C: Junioren mit gültigem SF Schein und der Freiflugberechtigung des Vereines.

Gold C: Junioren, die bereits einen 300 Km (oder annähernd) Flug auf zu weisen haben. Optimalerweise bereits das Gold C erflogen haben.

Competition:

Jene Piloten, die mindestens der Gold C-Gruppe entsprechen und bereits einen zentralen Bewerb absolviert haben oder sich für die Juniorenmeisterschaft gemeldet haben.

Nationalteam:

Die ersten 6 Piloten der Junioren ROL, wobei in Wettbewerbsjahren eine Einschränkung auf die Teilnehmer Piloten möglich ist.

Formal Voraussetzungen:

Um an den Kursen teil zu nehmen und vor allem um die angeführten Unterstützungen in Anspruch zu nehmen, muss ein Junior:

- Mitglied des Österr. AeroClub sein.
- Jünger als 25 Jahre sein.
(Darf nicht im laufenden Jahr den 26 Geburtstag feiern.)
- Einen gültigen SF Schein haben.
- Die Teilnahmezusage des Kursverantwortlichen eingeholt haben.
- Nicht Junioren können auch teilnehmen, erhalten aber keine finanzielle Unterstützung

**Anmeldungen:**

Das Detail – Ausschreibung erhält jeder direkt vom Kursverantwortlichen, die jeweilige e-mail Adresse steht bei jedem Training dabei.

In der Detailausschreibung ist dann auch das gültige Anmeldeformular dabei.

Für Fragen verwendet bitte auch das Juniorenforum der www.streckenflug.at. Dieses Service für euch ist ohnehin viel zu wenig genutzt. (Warum eigentlich??)

Unterstützungsabwicklung

Der jeweilige Kursleiter gibt eine Teilnehmerliste des Kurses ab. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet Originalbelege in Höhe der Unterstützung ab zu geben. Belege können sein: Schleppgebühren, Unterkunft, Tankbelege oder Chartergebühren für Flugzeug etc.

Diese Belege und eine von allen Teilnehmern unterschriebene Teilnehmerliste (im Anhang) muss bis 4 Wochen nach dem absolvierten Kurs an den Österreichischen AeroClub, Prinz Eugen Straße 12, 1040 Wien übermittelt werden. Wenn diese Bedingungen durch alle Teilnehmer erfüllt sind, erfolgt die Überweisung auf das Konto der Teilnehmer.

Fund Raising TIPP

Auch euer Landessektionsleiter kann, wenn er früh genug von eurer Trainingsteilnahme weiß, Geld aus Landesmitteln frei machen. Sprecht ihn darauf an. Die Liste der Landessektionsleiter findet Ihr auf www.aeroclub.at unter Segelflug.

Saisonplanung

Wählt eure Kurse früh genug aus und meldet euch frühzeitig an. Im Winter ist der Verein meist großzügiger mit der Vergabe von Flugzeugen, außerdem finden im Winter die Vor-

standsversammlungen statt, wo so etwas durch diskutiert werden kann. Stellt generell in eurem Verein die Frage, ob man nicht daran denkt einen Juniorenvertreter in den Vorstand zu wählen. Tut das aber nur, wenn ihr auch bereit seid so eine Position ein zu nehmen, bzw. wenn ihr einen Junior kennt, der dies wollte.

Die angegebenen finanziellen Unterstützungen sind vorbehaltlich der Zuteilung des Budgets für 2005 für die Sektion Segelflug. Ausgehend davon ist der Budgetanteil für Junioren bereits von der Sektion Segelflug beschlossen. Teilnehmer können prinzipiell von den angeführten Summen ausgehen.

Das Junioren- Programm 2010**28.03.10 – 11.4.10****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,-

Achtung, Bei Interesse bitte selbständig bei Karl Rabeder melden, entgegen der landläufigen Meinung können nicht nur von Karl kontaktierte Junioren teilnehmen, sondern jeder Interessierte, der dem Anforderungsprofil entspricht.

Informationen und Detailausschreibung
rabeder@aon.at oder 0664 / 341 17 03

**NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU**

25. 3. – 9. 4.
Gold Challenge, Nitra
Zielgruppe: Gold C

Wettbewerbsvorbereitender Lehrgang für Piloten mit Streckenflugerfahrung um die 200km und darüber (optimale Vorbereitung für eine erste Teilnahme an der Jun STM.) Flachland Erfahrung und sicheres Fliegen mit genügend Außenlandemöglichkeiten inklusive.

Trainer und Betreuer
Klaus Ertl LSL Steiermark, Hermann Eingang (mehrfacher STM dezentral, 18 Meter Klasse) und Rudi Schlesinger (Teilnehmer Jun WM Nitra 2003, Team Cpt Junioren 2005 Hus Bos)

Unterstützung
Pro Teilnehmer 150,-

Kontakt Klaus Ertl
Ertl.Klaus@utanet.at

12.05. – 16.05.
Silver Challenge
Nachwuchs-Streckenflug-Bewerb
Zielgruppe: Silber C

heuer erstmals:
Innoff. Training 8. – 9.5,
Freies Einfliegen 10. und 11.5.

Betreuer
Michael Gaisbacher Organisation,
Vic und Michaela Steiner, Fluglehrer

Veranstaltungsort LOGO Niederöblarn

Unterstützung:
Pro Teilnehmer 100,-

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

23. 07 – 31. 07. 2010
Österreichische Junioren Meisterschaft

Zielgruppe Wettbewerbspiloten

Veranstaltungsort: Dobersberg

Training und Bewerb Bundesmeisterschaft

Kein Nenngeld für Junioren.

Die offizielle Ausschreibung wird im Jänner 2010 erfolgen.

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

Budget für Veranstalter 1.500,-

09.08. – 21. 08.2010
Junioren –Vor Weltmeisterschaft
Dt. Meisterschaft der Junioren
Musbach/Freudenstadt

Betreuer: Andreas Brandner

Teilnehmer: Nationalteam 6 Piloten

Unterstützung pro Pilot
hängt von Teamgröße und Gesamtbudget ab.

Infos und Abwicklungsfragen:
michael.gaisbacher@ad-ventures.at

<http://www.jwgc2011.de/>

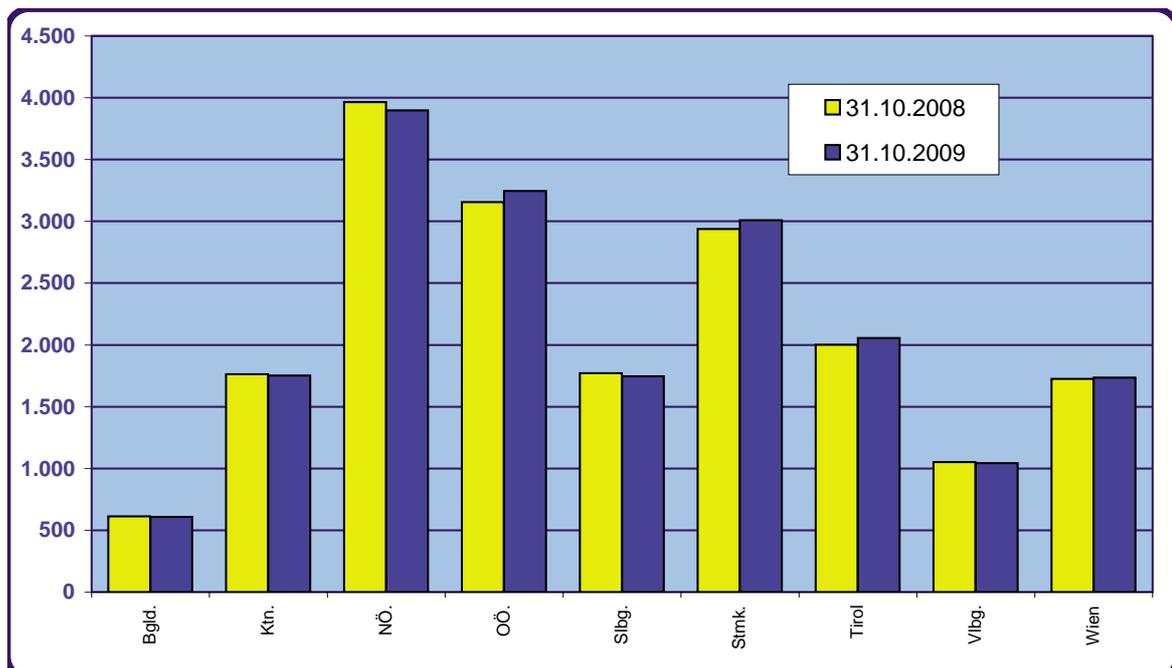


Mitgliederentwicklung



ÖAEC - Mitgliederstatistik Bezahlte Mitgliedsbeiträge Vergleich Landesverbände

Landesverbände	31.12.2008	31.10.2008	31.10.2009	+/-Okt. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	614	612	608	-4	-0,65%
Kärnten	1.769	1.763	1.752	-11	-0,62%
Niederösterreich	3.977	3.965	3.898	-67	-1,69%
Oberösterreich	3.176	3.156	3.246	+90	+2,85%
Salzburg	1.776	1.772	1.746	-26	-1,47%
Steiermark	2.948	2.939	3.009	+70	+2,38%
Tirol	2.020	2.001	2.056	+55	+2,75%
Vorarlberg	1.060	1.051	1.044	-7	-0,67%
Wien	1.735	1.725	1.735	+10	+0,58%
ohne Verband	11	11	11	+0	+0,00%
gesamt	19.086	18.995	19.105	+110	+0,58%



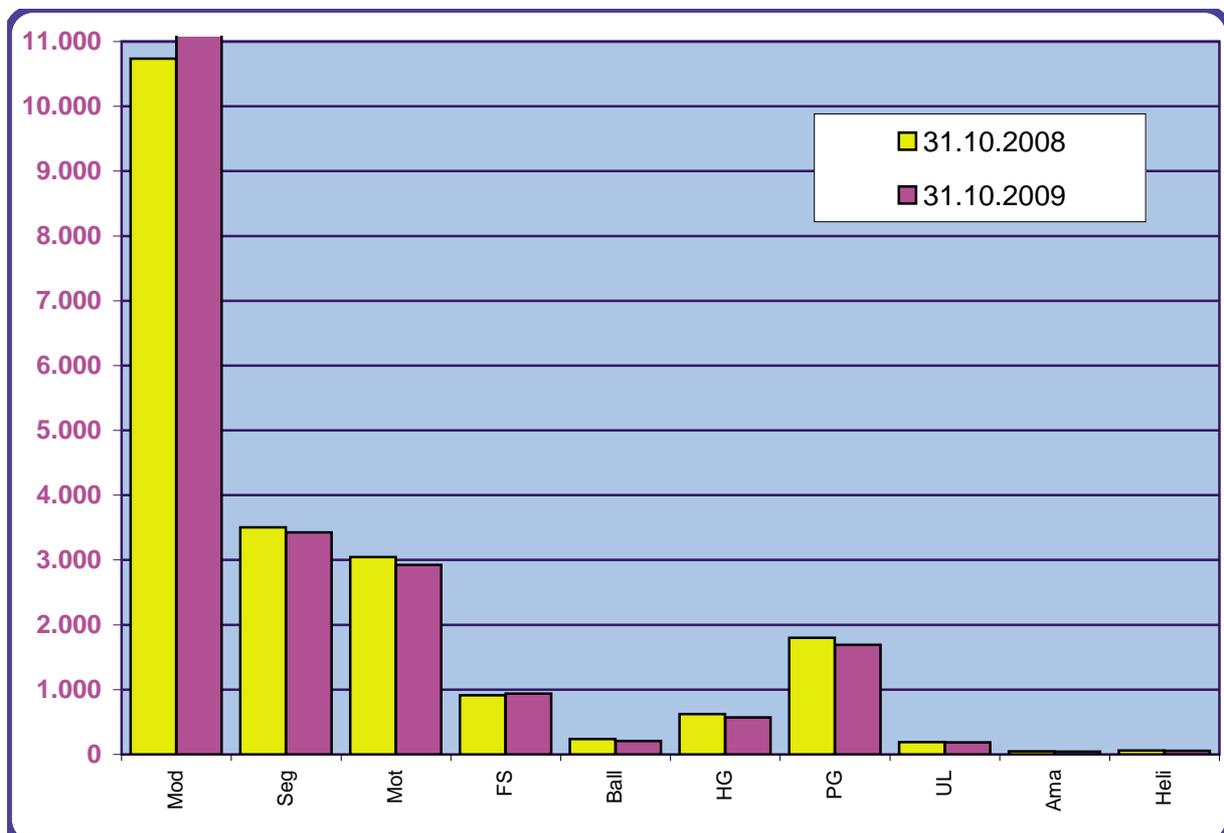


ÖAEC - Mitgliederstatistik

Bezahlte Mitgliedsbeiträge

Vergleich Sektionen

Sektionen	31.12.2008	31.10.2008	31.10.2009	+/-Okt. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Modellflug	10.773	10.737	11.192	+455	+4,24%
Segelflug	3.526	3.504	3.425	-79	-2,25%
Motorflug	3.074	3.047	2.926	-121	-3,97%
Fallschirm	913	911	937	+26	+2,85%
Ballonfahrt	238	237	209	-28	-11,81%
Hängegleiten	624	622	573	-49	-7,88%
Paragleiten	1.808	1.801	1.693	-108	-6,00%
Ultraleicht	190	189	188	-1	-0,53%
Amateurbau	48	48	45	-3	-6,25%
Helikopter	62	62	57	-5	-8,06%





■ Termine

Okt. 2009 bis Sept. 2010
dezentraler Streckenflug - sis.at
www.streckenflug.at

02.01 - 09.01. 2010
3rd FAI World GP Gliding Championship
Santiago (Chile)

20.03 - 20.03.2010
Steir. Segelfliegtag und Streckenflugmeeting 2009
Mürzhofen, GH Turmwirt

03.07. - 18.07. 2010
31. FAI World Gliding Championship - Welt-, Standard- und Clubklasse
Prievidza/Slovak. Republik
www.wgc2010.sk

24.07.-01.08.2010
31. FAI World Gliding Championship - 18 Meter, 15 Meter sowie offene Klasse
Szeged/Ungarn
www.flatlandcup.hu

09.08.-21.08.2010
Dt. Junioren Meisterschaft/Vor WM
in Musbach
www.jwgc2011.de

17.07. - 24.07. 2010
10th FAI European Glider Aerobatic Championship,
Jämijärvi (Finland)