

# Segelflugbilanz 2010

Unser Motto 2011:



Bild: Quelle Edi Supersberger



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Bundessvollversammlung der Sektion Segelflug  
im Österreichischen Aeroclub



## Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Einleitung

Das Team 2010/2011

### Meisterschaften national

TAL 2010, Salzburg

18. Alpe Adria Segelflugcup

Juniorenmeisterschaft 2010, Dobersberg

SIS AT.

### Meisterschaften international

Sailplane - Austrian Gliding Grand Prix, Chile

Segelkunstflug- EM

WM Prievidza, Slowakei

WM Szeged

### Strukturarbeit

FÖHN - Forum

Bundessektionssitzungen

Fragenkatalog

Ein Jahr Part M



### Aus dem Segelflugbüro (Gerda Seidl)

### Berichte der Landessektionsleiter

### Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF

Internationale Vertretungen

OSTIV

IGC

EGU

Training Nationalmannschaft

Flugtraining

Mentales Training

Akro

Das Juniorenprogramm 2010

Das Juniorenprogramm 2011

### Mitgliederentwicklung der Sektion Segelflug

### Termine

## ■ Das Jahr 2010...



BSL Segelflug  
Michael Gaisbacher

...zeigte, dass der Weg der Sektion Segelflug so falsch nicht sein kann. Wieder holten wir Edelmetall bei einer Streckenflug-WM und wieder lagen mehrere Österreicher in Griffweite zu Edelmetall. Auch Dietmar Poll konnte seine Vorjahreserfolge heuer bei der EM in Finnland im Segelkunstflug mit Bronze in der Gesamtwertung bestätigen.

Anders als im Streckenflug fehlt es dem Österreichischen Team aber zur Zeit an Dichte: Berufliche Unabkömmlichkeit, Änderung der fliegerischen Schwerpunkte und sonstige exogene Einflüsse haben das Team, welches noch 2007 als Geheimtipp für eine WM-Medaille in der Mannschaft gehandelt wurde, ausgelichtet. Aber auch hier ist Land in Sicht.

Der Nationalteamswift konnte im letzten Jahr (auch mit großzügiger Unterstützung des Bundesaeroclubs) ausfinanziert werden und die Betreuung durch Siegi Mayr auf neue Beine gestellt werden. Auch sportlich zählt Mayr zu den Hoffnungen einer neuen Generation, die ihre Krallen am Champion Dietmar Poll schärfen können; schon 2011 bei den nächsten Staatsmeisterschaften.

Nochmals zurück zum Streckenflug: Neben den gut besetzten Weltmeisterschaften zeigte Österreich bereits im Jänner beim World Grand Prix in Chile auf. Sowohl Heimo Demmerer, als auch Edi Supersberger und Wolfgang Janowitsch konnten mit Tagessiegen oder Spitzenplatzierungen an Einzeltagen punkten.

Alle drei waren begeistert von den fliegerischen Bedingungen und der Organisation in dem Andenstaat.

Leider zeigten aber auch heuer wieder schreckliche Unfälle, wie nahe im Segelflug Freude und Leid liegen können. Uns bleibt hier nichts anderes als die Unfälle zur Unfallprävention bestmöglich zu analysieren und den Angehörigen unser tiefstes Beileid auszusprechen. Safety bleibt auch weiterhin im Fokus der Sektion.

Auch die Juniorenentwicklung ist weiterhin stabil. Die Bundesmeisterschaft hatte wieder an die 20 gemeldete Teilnehmer. Erstmals fand das Vergleichsfliegen mit Dobersberg im Flachland statt. Für 2011 steht mit der WM in Mußbach (D) ein Flachlandbewerb ins Haus und wieder können wir jeden Startplatz besetzen! Die Arbeit der letzten 7 Jahre trägt Früchte auch wenn die Zeit, die ein Junior hat sehr, sehr kurz ist.

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.

2010 stand nämlich im technischen Aspekt der Umstellung auf Part M. Leider konnte sich der Bundesaeroclub nicht dazu entschließen eine CAMO zu entwickeln oder die FAA Struktur in eine bestehende CAMO einzubringen, wie es die Sektion empfohlen hatte. Wir sind aber froh, dass die Körperschaft für



die ANNEX II Flugzeuge erhalten bleibt. Wer weiß was die nächsten Jahre am Gesetzes-Sektor bringen werden ...

Für 2011 stehen die EMs in Pociunai und Nitra am Programm, wobei für die 18- und 15-Meter-Klasse der Fokus bereits auf die WM 2012 in Uvalde liegt.

Von den Grand Prices wird wohl die Wasserkuppe für unsere Racer von großem Interesse sein. Ein Ticket für den World Grand Prix steht auch ganz oben am Wunschzettel unserer Top-Piloten.

Das neue Jahr kann also kommen!

Ich wünsche allen Vereinen, Schulen und Veranstaltern eine erfolgreiche unfallfreie Saison 2011 und nach zwei eher mäßigen Jahren wieder Hammerwetter in der (dezentralen) Streckenflughauptsaison!

Michael Gaisbacher



## Das Team 2010

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

**Bundessektionsleiter:** Michael Gaisbacher

**Landessektionsleiter:**

<b>Wien</b>	Thomas Hynek
<b>NÖ</b>	Alfred Obermayer
<b>Bgld.</b>	Florian Forcher
<b>Stmk.</b>	Stefan Pelka
<b>OÖ</b>	Herbert Lackner
<b>Kärnten</b>	Armin Leitgeb
<b>Salzburg</b>	Rudi Steinmetz
<b>Tirol</b>	Oswald Staud
<b>Vorarlberg</b>	Gunter Fenkart

**Delegierte:**

**EGU:** BSL Michael Gaisbacher  
**IGC:** Peter Platzter, 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:** Thomas Hynek/Herbert Ziegerhofer

**Teamchef und -trainer:**  
Kurt Graf, Hermann Trimmel

**Segelkunstflug:** Ewald Roithner

**Safety:** Klaus Ertl

**Junioren:** Michael Gaisbacher

**Zentraler Wettbewerb:** Peter Platzter

**Trainer:** Werner Scheuringer,  
Hermann Trimmel

**Lufträume:** Peter Platzter

**Simulatorservice:** Franz Hinterplattner



## Meisterschaften national

### TAL 2010 Zell am See, Salzburg, LOWZ

28. April bis 05. Mai 2010

Das Salzburg-TAL 2010, vom 28.04.-02.05.2010, hat mit der großen Teilnehmerzahl von 24 Piloten aus 6 Bundesländern für freudige Überraschung bei mir als Veranstalter gesorgt. Aber nichts geht eben alleine:

Die Stützen des TAL's waren als Task-Setter Bertl Pachner, Auswerter Horstl Baumann & Frau Karin, „Online-Wetter“ Hermann Trimmel und Pilotensprecher Guido Achleitner sowie Edgar Haunsberger als Schleppilotenverantwortlicher die Sektionsleiter und Obmänner der ansässigen Vereine am Platz (LSV Salzburg, ASZ, Flugring Salzburg), die ihre Schleppmaschinen und Schleppiloten zur Verfügung stellten und diese im Vorfeld für den Einsatz beim TAL entsprechend trainiert hatten.

Barbara Moser und Hannes Walcher vom Flugplatz Zell am See haben es versprochen und geschafft den Piloten des TAL's Vorrang gegenüber dem an- und abfliegenden Tagesverkehr zu geben.

Werner Muchitsch konnte ich als Coach auf der ASK21 für einen Streckenflugeinsteiger gewinnen und Hermann Eingang stand uns mit seinem interessanten Vortrag „Gemeinsam sicher und effizient Kreisen“ zur Verfügung. Zwei ausgezeichnete Piloten, die ihr Können und Wissen selbstlos, bereitwillig und effizient weitergeben (siehe Gold Challenge 2010 in Nitra).

Guido Achleitner hat den Teilnehmern in seinem Vortrag „Wettbewerbsablauf und Vorbereitung“ eine Checkliste für eine effiziente und systematische Vorbereitung auf einen Wettbewerb und die Wettbewerbsflüge gegeben. Wie von ihm auch erwähnt, ist eine systematische Vorbereitung die Basis für den Erfolg bei jedem Flug.

Das Eröffnungsbriefing am Abend des 28. Aprils hat nach der Begrüßung mit ersten Fakten zur Ausschreibung, Infos und Verfahren am Flugplatz für die Pilotenrunde begonnen. Die Piloten hatten die Möglichkeit, sich für die Nachwuchsklasse oder Allgemeine Klasse anzumelden; je nach persönlicher Flugerfahrung.

Die Disziplin und Professionalität aller Piloten hat nie kritische Situationen beim Start, im Flug oder bei den dicht gestaffelten Landeanflügen und Landungen aufkommen lassen und haben somit das Leben der Helfer und Organisatoren doch entspannter ablaufen lassen.

Horst Baumann hatte mit 24 Piloten die größte „Last“ beim Auswerten. Zur Auswertung wurde wieder auf scoring\*Strepla zurückgegriffen, jedoch ein „Millennium-Bug“ in der Software hat ihm sofort die erste schlaflose Nacht bereitet. Starke Nerven gehören jedoch zu einem ausgezeichneten Auswerter, wie wir sehen konnten.

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.

Das aktuelle Feedback hat ergeben, dass die Aufgaben für alle fordernd waren, jedoch keiner der Piloten sich überfordert gefühlt hat. Es ist immer wieder verblüffend, wie sich das Wetter den optimistischen Vorhersagen von Hermann Trimmel anpasst und es so unserem Bertl Pachner möglich machte, gute, fliegbare Task's zu planen.

Gewonnen haben alle Piloten beim TAL, trotzdem hat vielleicht die detaillierte Nachbesprechung der Flüge, aufgrund des dicht gedrängten Programms gelitten. An der Verbesserung dieses Themas wird für 2011 gearbeitet.

Vom Morgenbriefing über Task-Ausgabe und Programmierung in den PDA's, Startaufstellung, Start im Pulk, Öffnung der Startlinie bis zum Treffen der

Wendepunkte und erfolgreichem Endanflug bis zur sicheren Landung war jeder über den gesamten Tag gefordert und konnte an Erfahrungen gewinnen.

#### Gesamtwertung „Nachwuchsklasse“ nach 3 Tagen:

1. **Worek Karl, NÖ**  
Flugzeug: LS4 a, Punkte: 1331
2. **Holzleitner Robert, Sbg**  
Flugzeug: ASK21, Punkte: 1114
3. **Denz Christian, Sbg**  
Flugzeug: Ka8 b, Punkte: 1112
4. **Perner Siegfried, Sbg**  
Flugzeug: ASW 15B Punkte: 1056
5. **Hannemann Robert, Sbg**  
Flugzeug: DG-300 Punkte: 702
6. **Taxer Michael, Tirol**  
Flugzeug: LS 4, Punkte: 365
7. **Strobl Thomas, Sbg**  
Flugzeug: LS4b, Punkte: 249

#### Gesamtwertung „Allgemeine Klasse“ nach 3 Tagen:

1. **Achleitner Guido, Tirol**  
Flugzeug: ASG 29, Punkte: 1364
2. **Raas Michael, Tirol**  
Flugzeug: LS 8, Punkte: 1354
3. **Forcher Florian, Bgld**  
Flugzeug: DG-300, Punkte: 1134
4. **Spann Rüdiger, Sbg**  
Flugzeug: Ventus 2X ct, Punkte: 1033
5. **Hinterholzer Erich, Tirol**  
Flugzeug: Std. Cirrus, Punkte: 989
6. **Strobl Gregor, Bgld**  
Flugzeug: DG-100, Punkte: 948
7. **Glas Benedikt, OÖ**  
Flugzeug: DG-1000T, Punkte: 944
8. **Walchner Hannes, Sbg**  
Flugzeug: ASW 28, Punkte: 921
9. **Rauter Marco, Stmk**  
Flugzeug: ASW 19, Punkte: 842



10. **Strobl Josef, Sbg**  
Flugzeug: LS 1 c, Punkte: 798
11. **Auerbach Gerold, OÖ**  
Flugzeug: DG-808C, Punkte: 713
12. **Steiner Klaus, Tirol**  
Flugzeug: LS4, Punkte: 678
13. **Scholz Christoph, Sbg**  
Flugzeug: DG-300, Punkte: 557
14. **Miesenbauer Robert, OÖ**  
Flugzeug: LS7 WL, Punkte: 513
15. **Seiwald Hannes, Tirol**  
Flugzeug: Discus bT, Punkte: 478
16. **Dick Georg, Sbg**  
Flugzeug: Duo Discus, Punkte: 475
17. **Gölles Hannes, Stmk**  
Flugzeug: SZD 55, Punkte: 463

Herzlichen Dank noch einmal meinerseits an alle Mitwirkenden, Helfer und Piloten, die vielleicht nicht namentlich genannt wurden.

Ziel und Zweck des TAL's ist es, den Teilnehmern eine Einführung in den Wettbewerbsflug zu bieten. Einsteigern soll der Ablauf von zentralen Wettbewerben gezeigt werden sowie das Sammeln von Erfahrungen im Streckenflug ermöglichen. Die Vertiefung von Freundschaften zwischen den Segelfliegern sollte dabei ebenfalls nicht zu kurz kommen und wir hoffen, dieses Jahr wieder viel davon erreicht zu haben.

Eine erfolgreiche, unfallfreie Flugsaison 2010 and „Always happy landings“!

Rudi Steinmetz  
LV Salzburg / Sektionsleiter Segelflug



## 18. Alpe Adria Segelflugcup Feldkirchen LOKF 08. bis 15. Mai 2010

### VERREGNETE FLÜGE

Mit heftigen Wetterproblemen kämpften die Teilnehmer am 18. Alpe-Adria-Cup 2010 am Flugplatz Feldkirchen (LOKF) von 8.–15. 5. 2010. Trotzdem gelangen drei Wertungstage.

Nach einem Jahr Pause wegen des letztjährigen „Qualifying Grand Prix“ hatte der Österreichische Aero-Club-Landesverband Kärnten heuer wieder alle interessierten Piloten zum einwöchigen Alpe-Adria-Segelflugcup an den Ossiacher See gerufen, um in der 18. Auflage – diesmal in gemischter und Standardklasse – die Besten zu ermitteln.

Eingefunden hatten sich bei der Eröffnungsveranstaltung am Freitag Abend 34 Piloten aus drei Ländern. Ranghohe Vertreter des ÖAeC – Präsident Alois Roppert wie auch der Bundessektionsleiter Segelflug Michael Gaisbacher – hatten es sich nicht nehmen lassen zu erscheinen. Ebenso wie Vertreter des ASVÖ-Landesverband Kärnten und der Stadt Feldkirchen, die den Stellenwert des Wettbewerbs im Wettbewerbsgeschehen in Österreich unterstrichen.

Mit der seit letztem Jahr in Betrieb befindlichen verlängerten Startbahn und dem erprobten Team um Wettbewerbsleiter Martin Huber – Mike Schretter, Horst Blaha und Richard Huschka sowie die Schlepppiloten – waren auch die optimalen Voraussetzungen für die Durchführung des Wettbewerbs gegeben.

Zum Auftaktbriefing Samstagmorgen konnte Wettbewerbsleiter Martin Huber zusammen mit Meteorologe Gerhard Hohenwarter allerdings keine guten Nachrichten verkünden, trotz Sonnenschein morgens wurde der erste Tag mit einsetzendem Regenfall am späten Vormittag ein Opfer des Wetters.

Sonntag sah es allerdings anders aus, trotz anfangs bedecktem Himmel stellten sich recht bald fliegbar, wenn auch durch starken Westwind nicht ganz einfache Konditionen ein. Martin Huber nutzte diese, um die gemischte Klasse auf eine Strecke von rund 360 km zu schicken, die Standardklasse auf 250 km.



STARTAUFSTELLUNG: Trotz schlechten Wetters konnten drei Durchgänge geflogen werden.



IN DER LUFT: Die vorgegebenen Strecken reichten bis zu 360 km

Dem einen oder anderen in beiden Wettbewerbsklassen machte das rasch überentwickelnde Wetter, vor allem an der ersten Wende, dann doch zu schaffen. Trotzdem gelang es einer Reihe von Piloten komplett zu umrunden, jedoch gab es auch einige Außenlandungen sowie abgebrochene Flüge.

Für den nächsten Tag sah es auch noch nach einem Wetterfenster im starken Westwind aus. Vom Meteorologen und den Erfahrungen des vorherigen Tages ein wenig eingebremst wurden aber beide Klassen auf ein deutlich kleineres Assigned Area Task geschickt.

Im Lauf des Nachmittags baute das Wetter aber – vermeintlich – richtig auf. Die Wahrnehmungen der Piloten hierüber differierten jedoch deutlich, diejenigen, die den Einstieg in die West-Wellen gefunden hatten, waren mehr als zufrieden, diejenigen, die in den Tälern flogen, eher weniger. Am Abend waren alle heimgekommen, der eine oder andere allerdings ohne alle Wenden, dennoch reichte es bei beiden



Klassen für einen zweiten Wertungstag und ein verschmitztes „Zu klein ausgeschrieben!“ bei Martin Huber.

Leider hatte sich das Wetter aber nunmehr endgültig auf eine feuchte Südwestlage eingeschossen, was für Dienstag ahnen ließ, dass das Wetterfenster wieder recht klein werden würde. Die ausgegebenen Aufgaben wurden dann auch am Start durch den Wechsel je eines Wendepunktes für beide Klassen angepasst, also verkleinert.

Insgesamt stellte sich das Geschehen im Luftraum dann auch so dar, dass viele Piloten wegen früher Überentwicklungen, die aus den Karawanken und aus Italien in den Wettbewerbsraum drückten, ihren Flug abbrechen oder mit Außenlandung (im teilweise strömenden Regen) beenden mussten. Einige wenige Piloten der gemischten Klasse schlichen sich aber nördlich „von hinten“ an die zweite Wende an, sodass hier eine dritte Wertung möglich wurde.

Die Standardklasse hatte hingegen mit nur zwei Piloten, die ihre Maschinen über mehr als 100 km Strecke brachten, keine Wertung.

Auch der Mittwoch versprach eher kleinräumige Möglichkeiten für eine Aufgabe, sodass die gemischte Klasse bereits beim Briefing in einen freien Tag geschickt wurde, die Standardklasse wurde mittags mit einer kleinen AAT in einen Wertungstag geschickt, der damit begann, dass das Feld nach Öffnen der Startlinie um ein aufziehendes Gewitter auf dem Weg zur ersten Wende herumzirkeln musste.

Spannung war also in der Luft, ob es den Piloten gelingen würde, eine dritte und damit für den Wettbewerb auch eine Gesamtwertung zustande zu bringen, zumal die Vorhersagen für die weiteren Tage eher auf Wassertreten denn auf Fliegen standen. Dank des Geschicks der Teilnehmer konnten sich einige Piloten durch die schwierigen Bedingungen kämpfen. Die Wettbewerbsleitung konnte somit einen Tagessieger ausrufen und gleichzeitig auch den dritten Wertungstag für die Standardklasse verkünden.

Der Donnerstag begann mit der Neutralisierung des Feiertages als Flugtag. Auch wenn sich alle abends zum Forellenessen und somit zu einem Opfer eines Wasserbewohners dem Wettergott gegenüber trafen, geholfen hat auch dies für den weiteren Verlauf des Wettbewerbs nicht mehr.

Freitag wurde das aufgebaute Startfeld wieder zu den Anhängern geschickt, da das Wetter zwar leidlich fliegbar, aber für eine Gruppe dieser Größe im Zeitraum vor dem Öffnen der Startlinie nicht sicher war. Der eine oder andere nutzte das Wetter noch für einen Start, der Hangwind der Gerlitzen und einige spärlich verteilte und schwer zu findende Wellen bestätigten die Einschätzung, dass dieses Wetter nicht für eine Wertung getaugt hätte.

Da es Samstag schon in der Früh regnete, konnte auch aus dem letzten Tag keine Wertung geholt werden, es blieb nur die Siegerehrung. Hier konnte Werner Danz aus der Schweiz auf Antares 18 S in der gemischten Klasse den Siegerscheck über 500 Euro in Empfang nehmen. Der Lokalmatador Georg Falkensammer auf Discus CS in der Standardklasse erhielt als Sieger dieser Klasse ebenfalls einen Gutschein über 500 Euro.

Außerdem wurde der Sieger der Pink-Kuh-Wertung gewürdigt, da Außenlandungen auf der Wiese am nächsten Morgen stets mit dem Aufkleber einer entsprechend gefärbten Kuh auf dem Leitwerk honoriert wurden. Wie es für den Alpe-Adria-Segelflugcup und die gute Stimmung, die hier stets vorherrscht, auch typisch ist, wurden auch alle anderen Teilnehmer – ob für den Rang im Feld oder die Positionierung bei der Pink-Kuh – in der Reihenfolge ihres Abschneidens für die Teilnahme mit Warenpreisen geehrt.

Immerhin war es trotz der regenschwangeren Südwestlage gelungen, dem Wetter eine Wertung mit teilweise sehr ambitioniert ausgeschrieben Aufgaben abzurufen. Die gute Stimmung der Woche wie auch bei der Siegerehrung hat dem noch das i-Tüpfelchen aufgesetzt.

Daher ist davon auszugehen, dass alle Teilnehmer im nächsten Jahr zur 19. Auflage – dann Ende Mai bei vielleicht besserem Wetter – wieder nach Feldkirchen anreisen.

Mehr Details: [www.lokf.at](http://www.lokf.at) | Text: MARTIN HUBER



SPANNUNG BEIM START: Wird die Heimkehr klappen?

**18. Alpe-Adria-Cup 2010 – Feldkirchen (LOKF),**  
08.05. - 15.05.2010, Offen - Klasse

## Statistik: Gesamtpunkte

#	WK	Pilot	Flugzeug	Idx	Kennz.	1.WT	2.WT	3.WT	Pkt.
1.	BT	Danz Werner	Antares 18S	110	D-0074	8. 828	1. 545	7. 452	<b>1825</b>
2.	M7	Hofinger Friedrich	ASW20c	100	OE-5428	7. 831	3. 487	1. 503	<b>1821</b>
3.	AB	Beurer Axel	ASH26E	110	D-KEAB	4. 873	7. 451	5. 472	<b>1796</b>
4.	DD	Hynek Christian	ASH 25 Mi	116	D-KXDD	3. 898	4. 484	8. 413	<b>1795</b>
5.	HR	Hirner Rudolf	Ventus 2cT	110	D-KLIS	6. 843	14. 363	2. 500	<b>1706</b>
6.	BS	Moser Hansjörg	Ventus 2cT	110	D-KTAS	2. 934	17. 281	9. 399	<b>1614</b>
7.	IHB	Lewandowski Markus	Ventus cM	106	D-KELH	1. 1000	8. 447	16. 128	<b>1575</b>
8.	H	Hauser Fridolin	Ventus 2a	104	HB-3194	5. 848	5. 478	15. 129	<b>1455</b>
9.	MH	Brandner Andreas	DUO Discus	101	D-9999	9. 762	9. 442	14. 132	<b>1336</b>
10.	WQ	Leitner Bernhard	Ventus 2cx	110	D-4002	16. 284	2. 496	3. 491	<b>1271</b>
11.	IKK	Krais Joachim	Discus 2cT	106	D-KLHJ	18. 269	10. 431	4. 483	<b>1183</b>
12.	IKI	Sautter Kurt	Ventus 2cxM	110	D-KEKI	19. 261	12. 393	6. 454	<b>1108</b>
13.	HG	Münch Mathias	Kestrel 17m	98	D-2197	12. 636	18. 231	13. 189	<b>1056</b>
14.	PSI	Porod Klaus	Discus 2cT	106	D-KPPK	13. 618	23. 0	9. 399	<b>1017</b>
15.	ZF	Kolb Sven	Antares LF20	114	D-KSZF	17. 274	6. 460	12. 228	<b>962</b>
16.	DR	Mayer Robert	Ventus 2b	104	D-0544	10. 676	19. 160	20. 67	<b>903</b>
17.	JH	Hirt Joachim	DG 400	101	D-KAJH	14. 302	13. 378	17. 124	<b>804</b>
18.	WG	Schaljo Helmut	LS6-18	107	D-6502	11. 655	20. 142	21. 0	<b>797</b>
19.	FW	Falkensammer Wolfgang	Antares 18S	110	D-KFWF	23. 76	15. 361	11. 282	<b>719</b>
20.	M1	Ziegerhofer Herbert	Ventus C, 15m	101	D-3108	20. 187	11. 402	18. 104	<b>693</b>
21.	2	Henz Roland	DG 600/18 WL	107	D-9022	15. 286	16. 303	19. 102	<b>691</b>
22.	20	Stadtlander Marc	ASW 20	98	D-2020	21. 176	22. 42	21. 0	<b>218</b>
23.	GM	Scheiber Josef	Ventus2cxt	110	D-KGGM	22. 101	21. 55	21. 0	<b>156</b>
24.	91	Christmann Mark	Kestrel 17m	98	D-8691	24. 0	23. 0	21. 0	<b>0</b>



## Statistik: Distanz (km)

#	WK	Pilot	Flugzeug	Kennz.	1.WT	2.WT	3.WT	Sum[km]	
1.	BT	Danz Werner	Antares 18S	D-0074	359,1	207,2	213,0	<b>779,3</b>	
2.	M7	Hofinger Friedrich	ASW20c	OE-5428	359,1	180,5	215,1	<b>754,7</b>	
3.	AB	Beurer Axel	ASH26E	D-KEAB	359,1	190,1	222,4	<b>771,6</b>	
4.	DD	Hynek Christian	ASH 25 Mi	D-KXDD	359,1	201,4	205,2	<b>765,7</b>	
5.	HR	Hirner Rudolf	Ventus 2cT	D-KLIS	359,1	172,4	235,5	<b>767,0</b>	
6.	BS	Moser Hansjörg	Ventus 2cT	D-KTAS	359,1	170,0	187,9	<b>717,0</b>	
7.	IHB	Lewandowski Markus	Ventus cM	D-KELH	359,1	181,3	58,1	<b>598,5</b>	
8.	H	Hauser Fridolin	Ventus 2a	HB-3194	359,1	194,1	57,5	<b>610,7</b>	
9.	MH	Brandner Andreas	DUO Discus	D-9999	359,1	173,4	56,9	<b>589,4</b>	
10.	WQ	Leitner Bernhard	Ventus 2cx	D-4002	151,9	190,3	231,1	<b>573,3</b>	
11.	IKK	Krais Joachim	Discus 2cT	D-KLHJ	138,6	195,4	219,1	<b>553,1</b>	
12.	IKI	Sautter Kurt	Ventus 2cxM	D-KEKI	139,4	189,2	213,6	<b>542,2</b>	
13.	HG	Münch Mathias	Kestrel 17m	D-2197	303,0	163,4	79,3	<b>545,7</b>	
14.	PSI	Porod Klaus	Discus 2cT	D-KPPK	318,5		181,0	<b>499,5</b>	
15.	ZF	Kolb Sven	Antares LF20	D-KSZF	152,0	209,7	111,4	<b>473,1</b>	
16.	DR	Mayer Robert	Ventus 2b	D-0544	341,5	111,9	29,7	<b>483,1</b>	
17.	JH	Hirt Joachim	DG 400	D-KAJH	148,2	177,7	53,7	<b>379,6</b>	
18.	WG	Schaljo Helmut	LS6-18	D-6502	340,5	102,0		<b>442,5</b>	
19.	FW	Falkensammer Wolfgang	Antares 18S	D-KFWF	40,5	175,2	133,0	<b>348,7</b>	
20.	M1	Ziegerhofer Herbert	Ventus C, 15m	D-3108	92,0	174,6	45,0	<b>311,6</b>	
21.	2	Henz Roland	DG 600/18 WL	D-9022	148,8	179,7	46,7	<b>375,2</b>	
22.	20	Stadtlander Marc	ASW 20	D-2020	83,6	27,7		<b>111,3</b>	
23.	GM	Scheiber Josef	Ventus2cxt	D-KGGM	54,0	40,2		<b>94,2</b>	
24.	91	Christmann Mark	Kestrel 17m	D-8691				<b>0,0</b>	
					Sum[km]	5684,4	3607,4	2795,2	<b>12087,0</b>

**18. Alpe-Adria-Cup 2010 – Feldkirchen (LOKF),**  
08.05. - 15.05.2010, Standard - Klasse

## Statistik: Gesamtpunkte

#	WK	Pilot	Flugzeug	Idx	Kennz.	1.WT	2.WT	3.WT	Pkt.
1.	71	Falkensammer Georg	Discus b	98	OE-5671	1. 972	1. 400	3. 259	<b>1631</b>
2.	NY	Koppler Alex	Discus 2b	100	D-0741	5. 848	2. 390	1. 315	<b>1553</b>
3.	80	Richter-Trummer David	LS4	96	OE-5338	3. 891	3. 386	4. 257	<b>1534</b>
4.	N1	Forcher Florian	DG 300	97	D-4913	2. 922	7. 225	2. 299	<b>1446</b>
5.	KE	Wagner Herwig	SZD55-1	98	OE-5630	4. 870	8. 193	5. 232	<b>1295</b>
6.	CC	Hynek Thomas	Discus 2b	100	D-9560	6. 832	4. 367	6. 16	<b>1215</b>
7.	S6	Schneeweis Peter	Discus	100	D-KAFL	7. 448	5. 362	6. 16	<b>826</b>
8.	BI	Anich Max	Discus CS	98	D-4348	8. 107	6. 315	9. 0	<b>422</b>
9.	11	Uschnig Bernd	Discus b	98	OE-5456	9. 22	9. 22	6. 16	<b>60</b>

## Statistik: Distanz (km)

#	WK	Pilot	Flugzeug	Kennz.	1.WT	2.WT	3.WT	Sum[km]	
1.	71	Falkensammer Georg	Discus b	OE-5671	286,1	126,5	118,0	<b>530,6</b>	
2.	NY	Koppler Alex	Discus 2b	D-0741	286,1	153,1	136,0	<b>575,2</b>	
3.	80	Richter-Trummer David	LS4	OE-5338	286,1	149,9	125,0	<b>561,0</b>	
4.	N1	Forcher Florian	DG 300	D-4913	286,1	127,3	122,4	<b>535,8</b>	
5.	KE	Wagner Herwig	SZD55-1	OE-5630	286,1	128,8	121,3	<b>536,2</b>	
6.	CC	Hynek Thomas	Discus 2b	D-9560	286,1	125,1	11,9	<b>423,1</b>	
7.	S6	Schneeweis Peter	Discus	D-KAFL	247,1	125,9	11,7	<b>384,7</b>	
8.	BI	Anich Max	Discus CS	D-4348	58,0	128,3		<b>186,3</b>	
9.	11	Uschnig Bernd	Discus b	OE-5456	11,9	17,5	11,5	<b>40,9</b>	
					Sumf[km]	2033,6	1082,4	657,8	<b>3773,8</b>



# Juniorenmeisterschaft Dobersberg 24. bis 31. Juli 2010

**Datum:** 24.-31. Juli 2010  
**Veranstaltungsort:** Flugplatz Dobersberg  
**Veranstalter:** Österreichischer Aero Club,  
Sektion Segelflug  
**Ausrichter:** Union Fliegergruppe Waldviertel,  
Flugplatz Dobersberg

### Die Wettbewerbsleitung:

Direktor und Wettbewerbsleiter der Meisterschaft:  
Michael Rohrbeck  
Stellvertreter des Direktors:  
Horst Baumann  
Tasksetting/ Aufgabenstellung:  
Dr. Hermann Trimmel  
Flugauswertung:  
Horst Baumann  
Meteorologie:  
Dr. Hermann Trimmel

### 1. WERTUNGSTAG: endlich geht's los!

#### 27.07.2010, 1. Wertungstag

##### Tagesaufgabe A

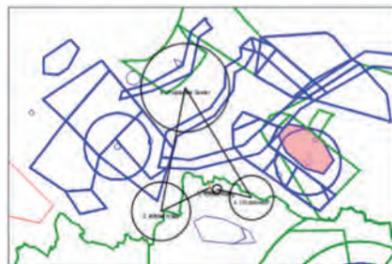
##### Speed Assigned Area Task (AAT) 111,8 km < D < 358,1 km (Tmin=02:30)

Nr.	Name	Höhe	Distanz Teilstrecke	RWK	R1	R2	R	Breite	Länge
039	39Kautzen	522 m						N48°55'58"	E015°14'28"
048	48Novo Hradý	538 m	37,2 km	245° 0°	0°	20,0 km		N48°47'21"	E014°46'52"
077	77Vyklantice Sender	744 m	84,6 km	11° 0°	0°	30,0 km		N49°32'10"	E015°00'14"
011	11Drosendorf	364 m	86,6 km	149° 0°	0°	15,0 km		N48°52'13"	E015°37'17"
010	10Dobersberg	524 m	24,4 km	284° 0°	0°	3,0 km		N48°55'20"	E015°17'49"

**Flugsicherungsinfos:**  
Luftraumausnahmen: keine

QNH: 1014 hPas  
F-Schlepp 122,500 MHz  
Sicherheitsfrequenz und Anflug: 122,500 MHz  
Wettbewerbsfrequenz 122,250 MHz

Flugplatz LKJH 123,600 MHz



### Die Teilnehmer (16 Teilnehmer bei 18 Meldungen):

- aus Niederösterreich:**
  - Berger Martin LS4
  - Hudler Andreas ASW19
  - Klopf Michael LS8
  - Scheidl Marco SZD55
  - Schindelegger Lukas Discus CS
  - Worek Karl LS4
- aus Oberösterreich:**
  - Glas Benedikt LS4
  - Stumpfl Fabian Std. Libelle
- aus der Steiermark:**
  - Gollnhuber Patrick DG300
  - Leinmüller Christoph DG300
- aus Tirol:**
  - Anich Max ASW20
  - Augustin Christof LS1f
  - Hinterholzer Erich Std. Cirrus
  - Rainer Lukas LS4
  - Taxer Michael LS4
- aus Wien:**
  - Jütte Bastian ASW20



### 27.07.2010, 1. Wertungstag - Endgültige Wertung

#### Tagesaufgabe A - Speed Assigned Area Task (AAT) (Tmin=02:30) 111,8 km < D < 358,1 km: 39Kautzen-> 48Novo Hradý-> 77Vyklantice Sender-> 11Drosendorf-> 10Dobersberg

#	WBK	Name	Land	Flugzeug	Abflug [hh:mm:ss]	Zeit [hh:mm:ss]	Strecke [km]	Geschw. [km/h]	Strafe	Punkte
1	TW	Klopf, Michael	NÖ	LS-8	10:36:53	02:20:25(*)	173,5	69,40		294
2	FB	Stumpfl, Fabian	OÖ	Std. Libelle	10:32:59	02:04:13(*)	151,6	60,64		286
3	FO	Glas, Benedikt	OÖ	LS 4	10:36:59	01:55:26(*)	154,5	61,80		273
4	80	Rainer, Lukas	Tirol	LS 4	10:37:28	02:13:34(*)	152,7	61,08		271
5	A7	Hinterholzer, Erich	Tirol	Std. Cirrus	10:39:05	02:06:10(*)	135,4	54,15		259
6	CL	Leinmüller, Christoph	Stmk	DG 300	10:34:37	02:28:52(*)	138,6	55,44		253
7	89	Gollnhuber, Patrick	Stmk	DG 300	10:34:25		108,2			140
8	D4	Scheidl, Marco	NÖ	SZD 55	10:33:26		81,8			104
9	MB	Schindelegger, Lukas	NÖ	Discus CS	10:34:41		77,8			99
9	AX	Worek, Karl	NÖ	LS 4	10:34:36		76,2			99
11	A2	Anich, Max	Tirol	ASW 20	10:39:25		78,7			98
12	ML	Hudler, Andreas	NÖ	ASW 19	10:33:14		69,1			95
13	BAS	Jütte, Bastian	Wien	ASW 20	10:41:27		71,4			89
14	ISV	Augustin, Christof	Tirol	LS 1 f	10:39:51		59,8			82
15	T5	Berger, Martin	NÖ	LS 4	10:38:52		59,9			78
16	8F	Taxer, Michael	Tirol	LS 4	10:32:42		59,6			77

Bemerkung: Pmax=537,2 Pdm=402,9 Pvm=134,3 Do=157,4 f=0,547 N=16 n1=7 n2=6 (\*)=scoring time equal Tmin dnf=did not fly  
Wertung erstellt am 28.07.2010 um 16:29 UTC

### 2. WERTUNGSTAG: nach einem Tag Pause Gott sei Dank wieder fliegbares Wetter:

#### 29.07.2010, 2. Wertungstag

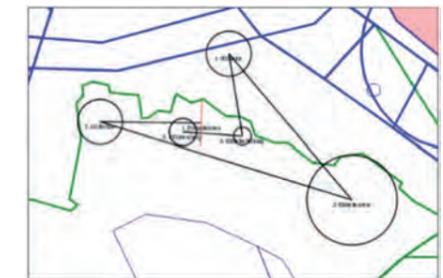
##### Tagesaufgabe A

##### Speed Assigned Area Task (AAT) 111,1 km < D < 201,3 km (Tmin=01:30)

Nr.	Name	Höhe	Distanz Teilstrecke	RWK	R1	R2	R	Breite	Länge
081	81Waldkirchen	477 m						N48°56'23"	E015°21'14"
044	44Litschau	531 m	22,6 km	271° 0°	0°	5,0 km		N48°56'33"	E015°02'42"
083	83Weitersfeld	416 m	58,7 km	107° 0°	0°	10,0 km		N48°47'11"	E015°48'43"
008	08Dacice	467 m	42,5 km	320° 0°	0°	5,0 km		N49°04'45"	E015°26'14"
082	82Weikertschlag	438 m	18,5 km	171° 0°	0°	2,0 km		N48°54'52"	E015°28'38"
010	10Dobersberg	524 m	13,2 km	274° 0°	0°	3,0 km		N48°55'20"	E015°17'49"

**Flugsicherungsinfos:**  
Luftraumausnahmen: keine  
ALLE LUFTRÄUME SIND AKTIV

QNH: 1013 hPas  
F-Schlepp 122,500 MHz  
Sicherheitsfrequenz und Anflug: 122,500 MHz  
Wettbewerbsfrequenz 122,250 MHz



### 29.07.2010, 2. Wertungstag - Endgültige Wertung

#### Tagesaufgabe A - Speed Assigned Area Task (AAT) (Tmin=01:30) 111,1 km < D < 201,3 km: 81Waldkirchen-> 44Litschau-> 83Weitersfeld-> 08Dacice-> 82Weikertschlag-> 10Dobersberg

#	WBK	Name	Land	Flugzeug	Abflug [hh:mm:ss]	Zeit [hh:mm:ss]	Strecke [km]	Geschw. [km/h]	Strafe	Punkte
1	A2	Anich, Max	Tirol	ASW 20	09:30:24	01:42:59	145,7	84,89		454
2	FB	Stumpfl, Fabian	OÖ	Std. Libelle	09:26:34	01:49:14	132,5	72,78		427
3	TW	Klopf, Michael	NÖ	LS-8	09:36:30	01:48:11	143,6	79,64		422
4	ISV	Augustin, Christof	Tirol	LS 1 f	09:32:55	01:58:21	143,6	72,80		413
5	BAS	Jütte, Bastian	Wien	ASW 20	09:38:16	01:40:39	133,9	79,79		411



6	80	Rainer, Lukas	Tirol	LS 4	09:33:12	01:46:58	136,9	76,79	410
7	A7	Hinterholzer, Erich	Tirol	Std. Cirrus	09:28:41	01:54:51	134,0	69,98	387
8	ML	Hudler, Andreas	NÖ	ASW 19	09:30:53	01:50:40	122,3	66,31	353
9	T5	Berger, Martin	NÖ	LS 4	09:39:55	01:41:16	117,7	69,74	349
10	8F	Taxer, Michael	Tirol	LS 4	09:36:13	01:55:36	121,8	63,22	292
11	MB	Schindelegger, Lukas	NÖ	Discus CS	09:29:16	02:15:49	142,6	63,00	280
12	FO	Glas, Benedikt	OÖ	LS 4	10:21:17		125,0		177
13	AX	Worek, Karl	NÖ	LS 4	10:47:08		36,9		52
14	CL	Leinmüller, Christoph	Stmk	DG 300	09:38:39		33,3		47
dnf	89	Gollhuber, Patrick	Stmk	DG 300					
dnf	D4	Scheidl, Marco	NÖ	SZD 55					

Bemerkung: Pmax=453,6 Pdm=216,0 Pvm=237,6 Do=140,7 f=1,000 N=14 n1=12 n2=11 (\*)=scoring time equal Tmin dnf=did not fly Wertung erstellt am 30.07.2010 um 09:19 UTC

### 31.07.2010, 3. Wertungstag

#### Tagesaufgabe A

#### Racing-Task (RT) 251,8 km

Nr.	Name	Höhe	Distanz Teilstrecke	RWK	Breite	Länge
039	39Kautzen	522 m			N48°55'58"	E015°14'28"
077	77Vyklantice Sender	744 m	69,3 km	346°	N49°32'10"	E015°00'14"
068	68Suchodol	454 m	72,3 km	187°	N48°53'28"	E014°52'46"
036	36Kaplice	543 m	32,9 km	239°	N48°44'21"	E014°29'38"
037	37Karlstein	436 m	68,5 km	76°	N48°53'04"	E015°24'12"
010	10Dobersberg	524 m	8,8 km	298°	N48°55'20"	E015°17'49"

#### Flugsicherungsinfos:

Luftraumausnahmen: TRA 78, TRA 79, TRA 80

QNH: 1020 hPas

F-Schlepp 122,500 MHz

Sicherheitsfrequenz und Anflug: 122,500 MHz

Wettbewerbsfrequenz 122,250 MHz



### 31.07.2010, 3. Wertungstag - Endgültige Wertung

#### Tagesaufgabe A - Racing-Task (RT) 251,8 km: 39Kautzen-> 77Vyklantice Sender-> 68Suchodol-> 36Kaplice-> 37Karlstein-> 10Dobersberg

#	WBK	Name	Land	Flugzeug	Abflug [hh:mm:ss]	Zeit [hh:mm:ss]	Strecke [km]	Geschw. [km/h]	Strafe	Punkte
1	FB	Stumpfl, Fabian	OÖ	Std. Libelle	12:12:59	03:35:54	251,8	69,98		1000
2	A2	Anich, Max	Tirol	ASW 20	11:25:23	03:13:44	251,8	77,99		993
3	ML	Hudler, Andreas	NÖ	ASW 19	12:13:07	03:34:37	251,8	70,40		986
4	FO	Glas, Benedikt	OÖ	LS 4	12:10:46	03:23:49	251,8	74,13		979
5	TW	Klopf, Michael	NÖ	LS-8	11:52:20	03:39:11	251,8	68,93		894
6	80	Rainer, Lukas	Tirol	LS 4	11:38:57	03:46:37	251,8	66,67		881
7	BAS	Jütte, Bastian	Wien	ASW 20	11:44:27	03:40:15	251,8	68,60	50	823
8	D4	Scheidl, Marco	NÖ	SZD 55	12:11:50		234,7			564
9	A7	Hinterholzer, Erich	Tirol	Std. Cirrus	12:13:04		213,2			553
10	CL	Leinmüller, Christoph	Stmk	DG 300	12:12:28		213,2			522
11	T5	Berger, Martin	NÖ	LS 4	12:16:23		177,6			435
12	AX	Worek, Karl	NÖ	LS 4	12:11:07		129,5			317
13	8F	Taxer, Michael	Tirol	LS 4	12:14:19		35,5			87
14	MB	Schindelegger, Lukas	NÖ	Discus CS	11:39:58		14,1			34
dnf	89	Gollhuber, Patrick	Stmk	DG 300						
dnf	ISV	Augustin, Christof	Tirol	LS 1 f						

Bemerkung: Pmax=1000,0 Pdm=666,7 Pvm=333,3 Do=251,8 f=1,000 N=14 n1=12 n2=7 dnf=did not fly Wertung erstellt am 01.08.2010 um 13:35 UTC



### DAS ENDERGEBNIS:

## Gesamtwertung nach 3 Tag(en), 31.07.2010 - Endgültige Wertung

Tagesergebnisse anzeigen

#	WBK	Name	Land	Flugzeug	Gesamtpunkte	1. Tag # / Punkte	2. Tag # / Punkte	3. Tag # / Punkte
1	FB	Stumpfl, Fabian	OÖ	Std. Libelle	1713	2 (286)	2 (427)	1 (1000)
2	TW	Klopf, Michael	NÖ	LS-8	1610	1 (294)	3 (422)	5 (894)
3	80	Rainer, Lukas	Tirol	LS 4	1562	4 (271)	6 (410)	6 (881)
4	A2	Anich, Max	Tirol	ASW 20	1545	11 (98)	1 (454)	2 (993)
5	ML	Hudler, Andreas	NÖ	ASW 19	1434	12 (95)	8 (353)	3 (986)
6	FO	Glas, Benedikt	OÖ	LS 4	1429	3 (273)	12 (177)	4 (979)
7	BAS	Jütte, Bastian	Wien	ASW 20	1323	13 (89)	5 (411)	7 (823)
8	A7	Hinterholzer, Erich	Tirol	Std. Cirrus	1199	5 (259)	7 (387)	9 (553)
9	T5	Berger, Martin	NÖ	LS 4	862	15 (78)	9 (349)	11 (435)
10	CL	Leinmüller, Christoph	Stmk	DG 300	822	6 (253)	14 (47)	10 (522)
11	D4	Scheidl, Marco	NÖ	SZD 55	668	8 (104)	15	8 (564)
12	ISV	Augustin, Christof	Tirol	LS 1 f	495	14 (82)	4 (413)	15
13	AX	Worek, Karl	NÖ	LS 4	468	9 (99)	13 (52)	12 (317)
14	8F	Taxer, Michael	Tirol	LS 4	456	16 (77)	10 (292)	13 (87)
15	MB	Schindelegger, Lukas	NÖ	Discus CS	413	9 (99)	11 (280)	14 (34)
16	89	Gollhuber, Patrick	Stmk	DG 300	140	7 (140)	15	15



1. Platz



2. Platz



3. Platz

### SCHLUSS- RESÜMEE:

Leider war auch diese Juniorenmeisterschaft wieder nicht von sehr gutem Wetter geprägt. Scheint mittlerweile zum Usus geworden zu sein. Die Jungs sind nicht vom Wetterglück verfolgt.

Dennoch konnten wir den Wettbewerb mit den notwendigen 3 Wertungstagen mit offizieller Wertung bei einem grandiosen Abschlussfest begießen.

Herzliche Gratulation den Gewinnern und besten Dank an alle Mitwirkenden. Es war ein schöner, rundum sehr angenehmer Wettbewerb!

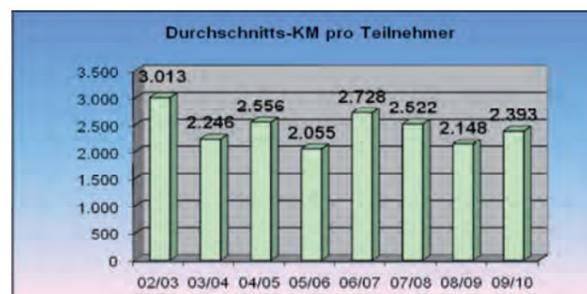
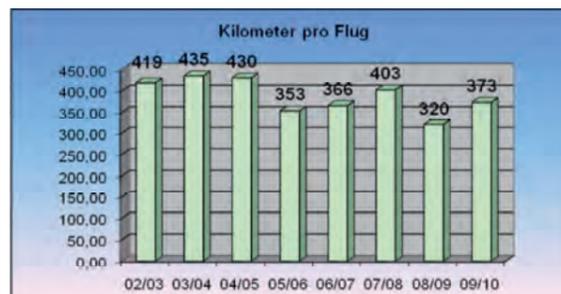
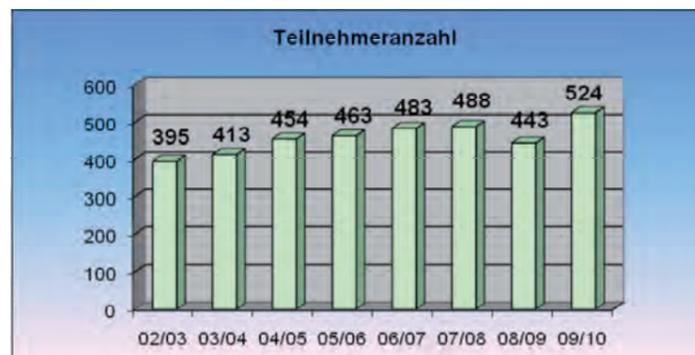
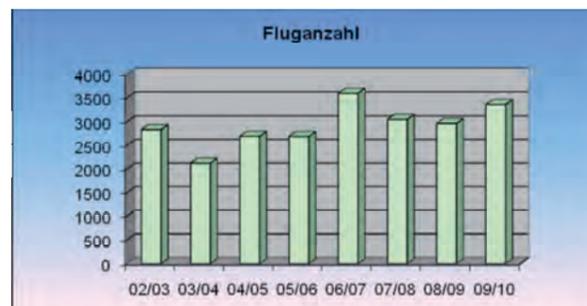
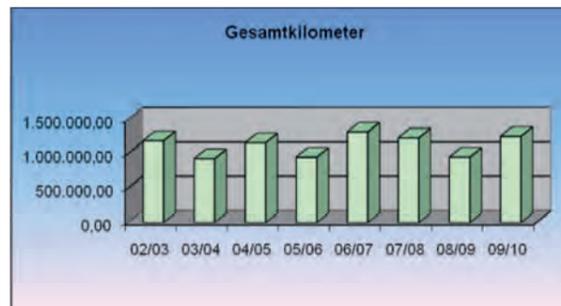


österreichische  
staatsmeisterschaft  
streckensegelflug

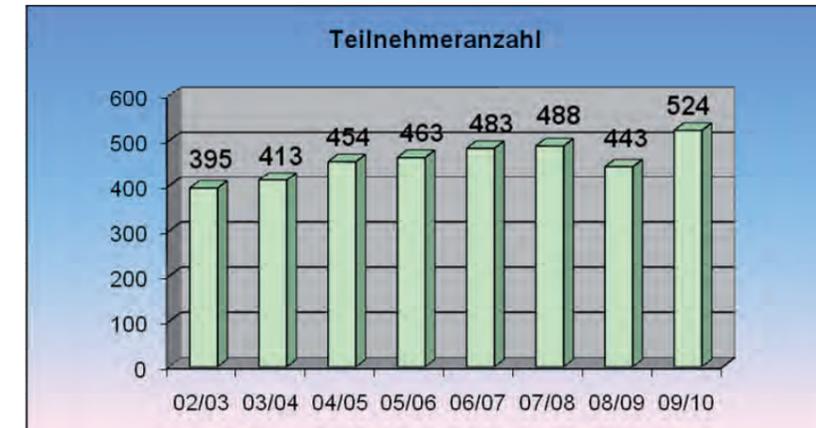
SIS AT  
Jahresbericht 2009/2010

Die trockenen Zahlen

	02/03	03/04	04/05	05/06	06/07	07/08	08/09	2009/2010
<b>Kilo- meter</b>	1.190.052	927.750	1.163.606	951.416	1.322.594	1.230.915	951.638	<b>1.253.967</b>
<b>Flüge</b>	2842	2131	2710	2693	3602	3057	2971	<b>3358</b>
<b>Teil- nehmer</b>	395	413	454	463	483	488	443	<b>524</b>



Allgemein



Hervorzuheben ist wohl der neue Teilnehmerrekord von 524 Teilnehmern!

Regeländerung für das nächste Jahr, Ausschreibung 2010/2011 - Sportlizenz

Teilnahmeberechtigt sind in- und ausländische Segelflugpiloten, die berechtigt sind ein Segelflugzeug zu führen, Mitglied eines österr. Segelflugvereines sind und als Segelflieger im ÖAeC gemeldet sind. Nur noch die Staatsmeister im Streckensegelflug werden auf eine gültige österreichische Sportlizenz geprüft!



## Ergebnisse

	sis-at	Weltweit
<b>Allgemein Klasse</b>	1. Johannes Hausmann 2. Bernhard Leitner 3. Heinz Hämmerle	1. Johannes Hausmann 2. Bernhard Leitner 3. Vinzenz Grabner
<b>Offene Klasse</b>	1. Heimo Demmerer 2. Walter Wartsteiner 3. Sven Kolb	1. F. Josef Eder 2. Heimo Demmerer 3. Walter Wartsteiner
<b>18m Klasse</b>	1. Johannes Hausmann 2. Bernhard Leitner 3. Peter Mungenast	1. Johannes Hausmann 2. Bernhard Leitner 3. Vinzenz Grabner
<b>Renn Klasse</b>	1. Eduard Supersperger 2. Ernst Schicker 3. Toni Prieler	1. Eduard Supersperger 2. Ernst Schicker 3. Toni Prieler
<b>Standard Klasse</b>	1. Heinz Hämmerle 2. David Richter-trummer 3. Jan Jagiello	1. Heinz Hämmerle 2. David Richter-trummer 3. Jan Jagiello
<b>Club Klasse</b>	1. Dietmar Weingant 2. Andreas Mak 3. Burghart Reiter	1. Dietmar Weingant 2. Werner Bennert 3. Andreas Mak
<b>Doppelsitzer Klasse</b>	1. Markus Gusenleitner 2. Rudi Schlesinger 3. Hermann Eingang	1. Markus Gusenleitner 2. Rudi Schlesinger 3. Arno Dr. Hutter
<b>Vereinswertung</b>	1. FRA Wiener Neustadt 2. ISV 3. ASKÖ Flugsport-Wien	1. FRA Wiener Neustadt 2. ISV 3. ASKÖ Flugsport-Wien
<b>Mannschaftswertung</b>	1. ISV_1 2. HGSV_1 3. FRA Wiener Neustadt_1	1. ISV_1 2. HGSV_1 3. FRA Wiener Neustadt_1
<b>Junioren-Klasse</b>	1. David Richter-Trummer 2. Lukas Jagiello 3. Bastian Jütte	1. David Richter-Trummer 2. Lukas Jagiello 3. Bastian Jütte
<b>Senioren-Klasse</b>	1. Heinz Hämmerle 2. Josef Tremel 3. Herbert Pirker	1. Vinzenz Grabner 2. Heinz Hämmerle 3. Josef Tremel
<b>Frauen-Klasse</b>	1. Irmgard Paul 2. Michaela Lindorfer 3. Marianne Mayerhofer	1. Irmgard Paul 2. Michaela Lindorfer 3. Marianne Mayerhofer

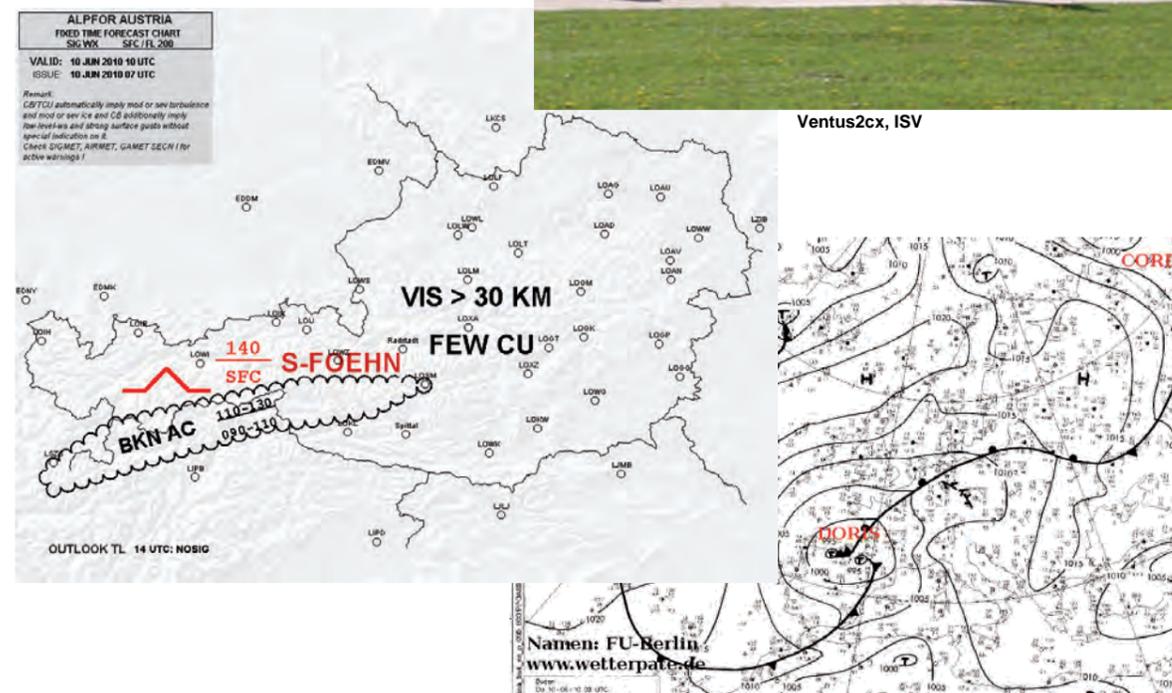


## Längster Flug nach Punkten

<b>Leitner Bernhard</b>	<b>997,57 Pkt</b>	<b>1320 km</b>
Hausmann Johannes	932,74 Pkt	1179 km
Friedrich Herbert	906,36 Pkt	1022 km
Janowitsch Wolfgang	897,04 Pkt	1080 km
Schlesinger Rudi	864,60 Pkt	1027 km



Ventus2cx, ISV



Namen: FU-Berlin  
www.wetterpat.de

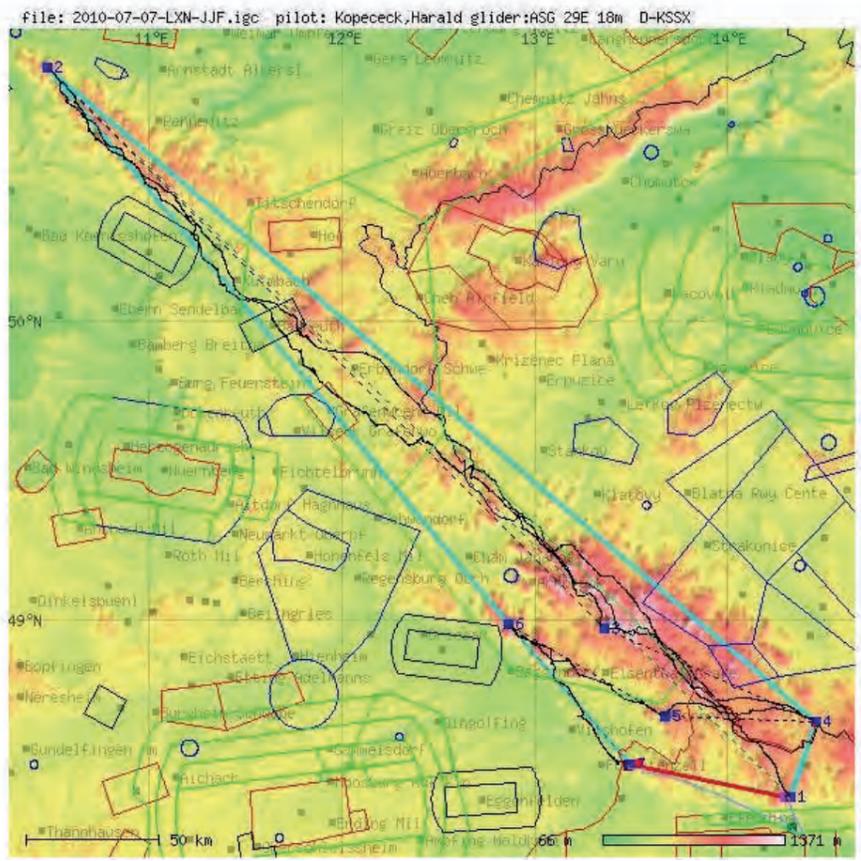


## Interessante Flüge - Ab in den Norden

### Fluginformationen 07.07.2010 (Flug-ID = 3235)

Pilot:	<b>Kopececk Harald, AT (OÖ)</b>	Kennzeichen:	D-KSSX (SX)
Verein:	Union Linz	Flugzeugtyp:	ASG 29E 18m
Sponsor:		Flugzeugindex:	120
Co-Pilot:		Klasse:	18m-Klasse
Startplatz:	Linz Ost (sis-at)	Wertungsstrecke:	<b>965,55 km</b>
		Punkte mit Index:	<b>758,88 Pkt</b>
		Schnittgeschw.:	99,92 km/h
		JoJo-Anteil:	22,74 % (Verlust ca.: 46 Pkte)

Pilotenkommentar: ...auch wenn im Endanflug der 1.000er "vergeigt" wurde...konnten die Flachlandindianer wieder einmal aufzeigen...

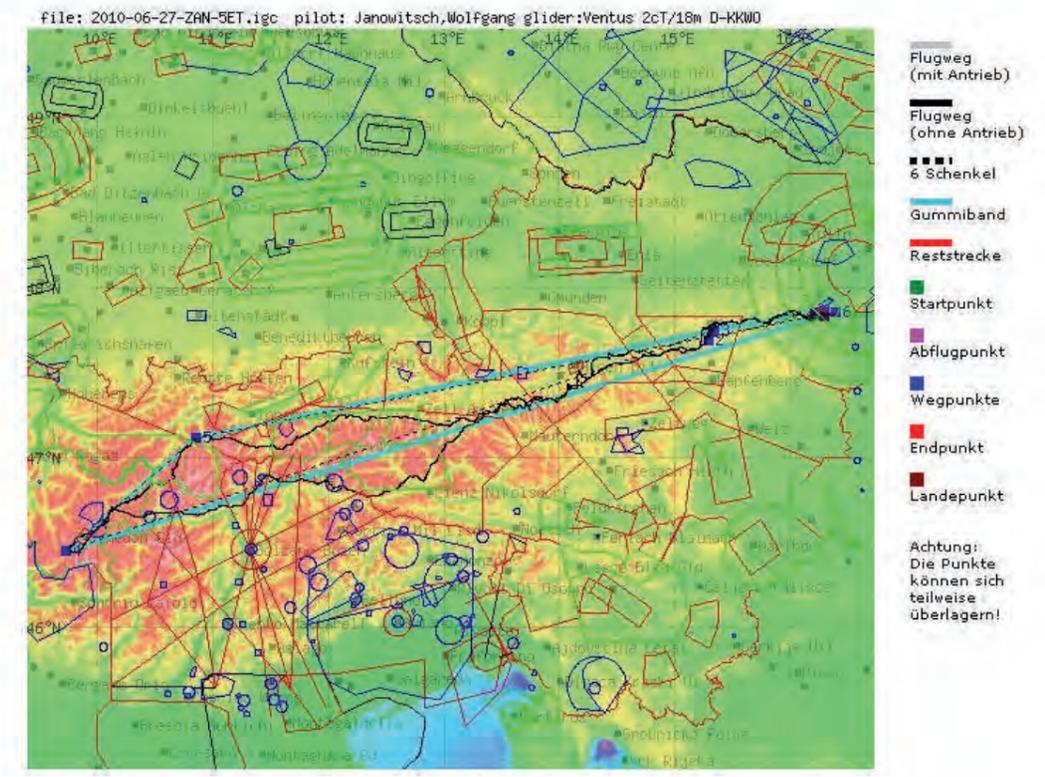


## Interessante Flüge - Zielrückflug

### Fluginformationen 27.06.2010 (Flug-ID = 2706)

Pilot:	<b>Janowitsch Wolfgang, AT (NÖ)</b>	Kennzeichen:	D-KKWO (WO)
Verein:	FRA Wiener Neustadt	Flugzeugtyp:	Ventus 2cT/18m
Sponsor:		Flugzeugindex:	120
Co-Pilot:		Klasse:	18m-Klasse
Startplatz:	Wr Neustadt West (sis-at)	Wertungsstrecke:	<b>1080,18 km</b>
		Punkte mit Index:	<b>897,04 Pkt</b>
		Schnittgeschw.:	91,29 km/h
		JoJo-Anteil:	1,38 % (Verlust ca.: 3 Pkte)

Pilotenkommentar: Harte Arbeit...

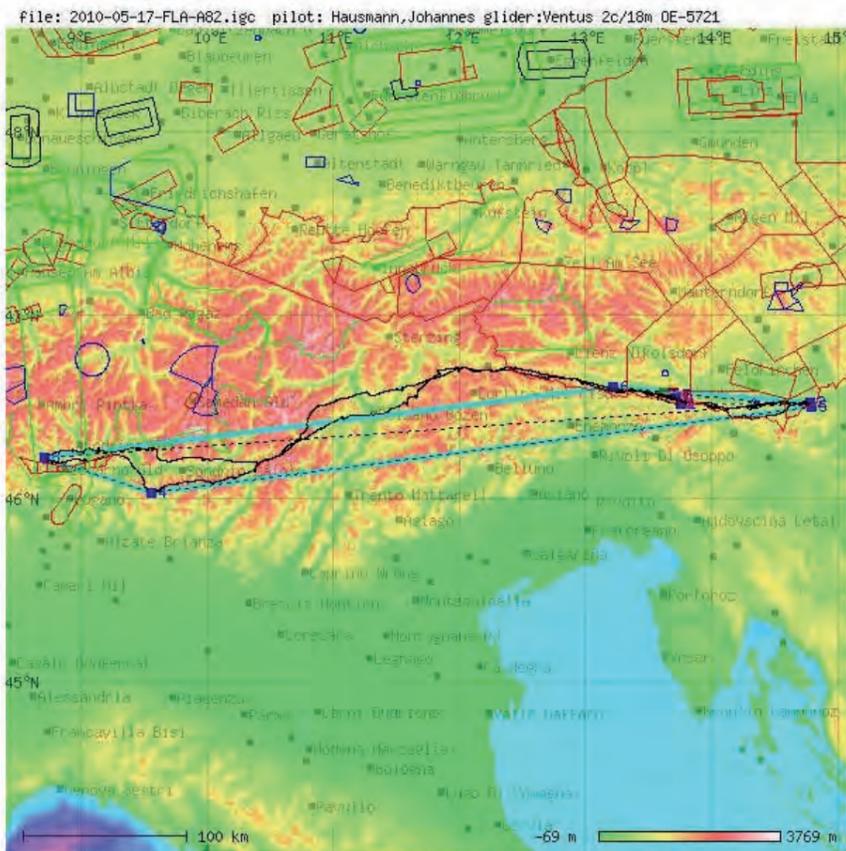




### Interessante Flüge - Im Süden

#### Fluginformationen 17.05.2010 (Flug-ID = 1621)

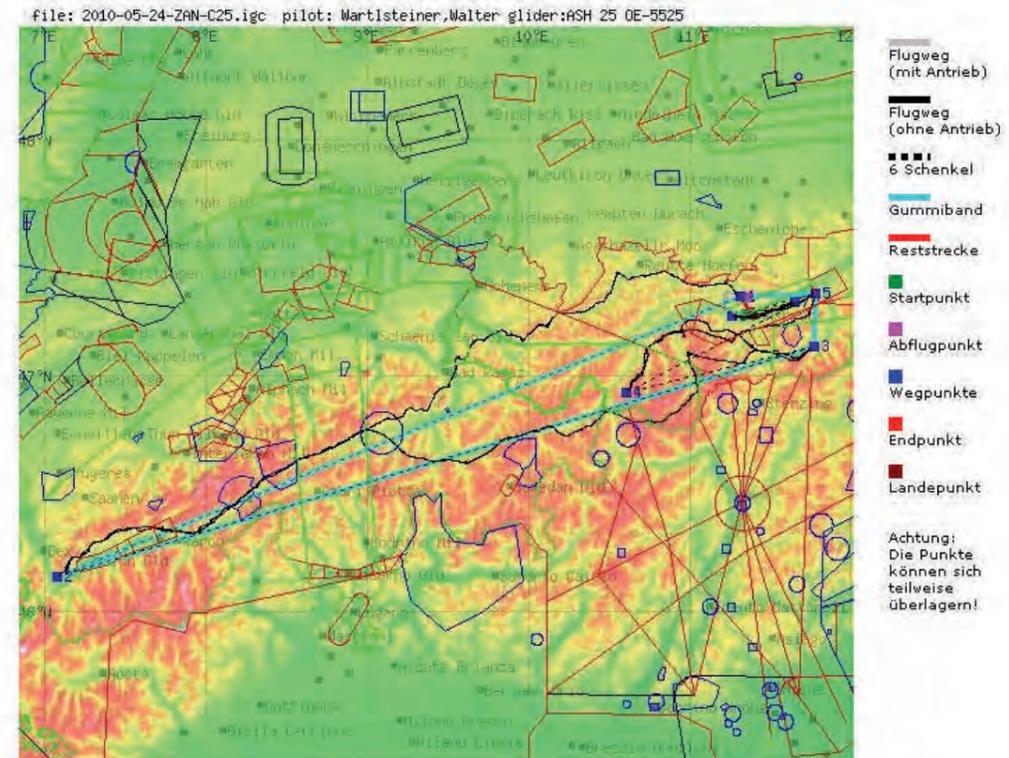
Pilot: <b>Hausmann Johannes, AT (Ktn)</b>	Kennzeichen: OE-5721 (N1)		
Verein: FSV Nötsch	Flugzeugtyp: Ventus 2c/18m		
Sponsor:	Flugzeugindex: 120		
Co-Pilot:	Klasse: 18m-Klasse		
Startplatz: Noetsch (sis-at)	Wertungsstrecke: <b>1179,08 km</b>		
	Punkte mit Index: <b>932,74 Pkt</b>		
	Schnittgeschw.: 101,79 km/h		
	JoJo-Anteil: 20,29 % (Verlust ca.: 50 Pkte)		
Flugstatus: ENL Aufzeichnung war deaktiviert! (Dies ist bei Flügen mit Segelflugzeugen keine Fehlermeldung) Logger ist nicht IGC-Zugelassen!			



### Interessante Flüge - Ab in den Westen

#### Fluginformationen 24.05.2010 (Flug-ID = 1832)

Pilot: <b>Wartlsteiner Walter, AT (T)</b>	Kennzeichen: OE-5525		
Verein: ISV	Flugzeugtyp: ASH 25		
Sponsor: Richter-trummer David	Flugzeugindex: 124		
Co-Pilot:	Klasse: Offene-Klasse		
Startplatz: Innsbruck (sis-at)	Wertungsstrecke: <b>986,11 km</b>		
	Punkte mit Index: <b>752,83 Pkt</b>		
	Schnittgeschw.: 90,17 km/h		
	JoJo-Anteil: 21,34 % (Verlust ca.: 42 Pkte)		
Pilotenkommentar: Schwieriger, aber unvergesslicher Tag! 2tes Fasttausender der Saison :-)			



## Internationale Meisterschaften

### Sailplane Austrian Gliding Grand Prix, Chile 02. bis 09. Jänner 2010

Der World Grand Prix in Chile war der fulminante Auftakt dieses Jahres.

Die Österreichische Equipe bestehend aus Heimo Demmerer, Wolfgang Janowitsch und Edi Supersberger zeigten dabei starke Leistungen. Heimo und Edi belegten jeweils einen Tagessieg und Wolfgang platzierte sich an zwei Tagen auf Platz 2, Heimo holte sich nochmals einen 3. Platz.

Heimo musste leider während des Bewerbes aus familiären Gründen abreisen. Der Umstand, dass er

trotz eines Fehltages mit Platz 6 bestplatziertes Österreichischer war, zeigt seine Hinwendung zu dieser neuen Wettbewerbsform. Er ließ Piloten wie Thilo Holghaus und Peter Krejcirik deutlich hinter sich. Die Plätze 6 von Heimo, 7 von Wolfgang und 12 von Edi zeigten auch hier in ungewohntem Terrain die Stärke des Rotweißroten Teams.

Alle drei Piloten zeigten sich von den Bedingungen in Chile im Allgemeinen und von der Organisation begeistert. Der Bewerb konnte per Satelliten-Tracking weltweit zeitgleich im Internet verfolgt werden.

Hoffen wir auf die Qualifikation Österreichischer Piloten für den World Grand Prix 2012, denn nur die Gewinner der Qualifying Grand Prix erhalten einen Startplatz bei dem als Weltmeisterschaft gewerteten Finale.



Bild: Quelle Edi Supersberger aus seinem Kalender Good Flybration 2011, zu bestellen unter e.supersberger@gmx.at

### 3rd FAI World Sailplane Grand Prix Chile 2010

Club de Planeadores Vitacura, 02.01.2010 - 09.01.2010

#### 15-meter

#	Pts	CN	Pilot	Country	Glider	02.01	03.01	04.01	05.01	06.01
1	41	RP	Sebastian Kawa	Poland	Diana 2	3 (7)	1 (10)	2 (8)	4 (6)	1 (10)
2	33	KT	Thomas Gostner	Italy	Diana 2	5 (5)	5 (5)	1 (10)	5 (5)	2 (8)
2	33	DE	Mario Kiessling	Germany	Ventus 2ax	1 (10)	3 (7)	4 (6)	1 (10)	10 (0)
2	33	QV	Carlos Rocca Vidal	Chile	Ventus 2b	2 (8)	4 (6)	5 (5)	3 (7)	3 (7)
5	30	EI	Uli Schwenk	Germany	Ventus 2	6 (4)	2 (8)	6 (4)	2 (8)	4 (6)
6	11	PL	Stanislaw Wujczak	Poland	ASG 29	4 (6)	8 (2)	10 (0)	10 (0)	7 (3)
6	11	OF	Heimo Demmerer	Austria	Ventus 2b	10 (0)	7 (3)	3 (7)	9 (1)	10 (0)
8	9	WO	Wolfgang Janowitsch	Austria	Ventus 2cxa	10 (0)	10 (0)	8 (2)	8 (2)	5 (5)
8	9	VV	Tilo Holighaus	Germany	Ventus 2	10 (0)	6 (4)	10 (0)	7 (3)	8 (2)
10	8	QZ	Rene Vidal	Chile	Ventus 2c/15m	10 (0)	9 (1)	7 (3)	10 (0)	6 (4)
11	4	29	Graham Parker	Australia	ASG 29	10 (0)	10 (0)	10 (0)	6 (4)	10 (0)
12	3	AX	Petr Krejcirik	Czech Republic	Ventus 2ax	7 (3)	10 (0)	10 (0)	10 (0)	10 (0)
12	3	M3	Eduard Supersberger	Austria	Ventus 2b	9 (1)	10 (0)	9 (1)	10 (0)	9 (1)
14	2	ALB	Patrick Puskeiler	Germany	Discus 2ax	8 (2)	10 (0)	10 (0)	10 (0)	10 (0)
15	0	BO	Olli Teronen	Finland	ASG 29	10 (0)	10 (0)	10 (0)	10 (0)	10 (0)

Powered by SeeYou



## Drei Österreicher beim Grand Prix in Chile: Mit dem Kondor auf Du

Inmitten der besten Streckenflieger der Welt vor der faszinierenden Kulisse der Anden die Saison zu starten, während in Österreich der Segelflug noch im tiefen Winterschlaf liegt, das konnten drei heimische Top-Piloten Anfang Jänner in Südamerika: Wolfgang Janowitsch, Edi Supersperger und Heimo Demmerer hatten sich wie berichtet 2009 in Feldkirchen für den Grand Prix in Santiago de Chile qualifiziert.

Auch wenn das Trio nicht im Spitzenfeld landete, kehrte es um viele Erfahrungen reicher und voller Eindrücke aus Chile zurück. Die Skyrevue bat sie um ihre Bilanz.

„Vom Erlebnis her war es ein Wahnsinn. Weil wir uns ja alle kennen und wir nur 15 waren, ist auch die Atmosphäre viel persönlicher als bei einer Weltmeisterschaft. Man hat viel mehr Kontakt mit den anderen, es ist ein sehr freundschaftliches Fliegen“, zieht der Wienerneustädter Wolfgang Janowitsch, Weltmeister des Jahres 2003 und Europameister 2004 und 2005 Bilanz.

„Ein Traumurlaub“, schwärmt auch der Micheldorfer Edi Supersperger, „ich hätte es auf jeden Fall bereut, wenn ich nicht dabei gewesen wäre. Es ist eine fantastische Gegend mit einzigartigen Flugbedingungen und einem Farbenspiel, das ich besonders beim Training genossen habe.“  
Er hatte sich gemeinsam mit dem Mariazeller Heimo Demmerer im Training in die Anden vorgekämpft und es am 6963 m hohen Aconcagua bis auf rund 500 m unter den Gipfel geschafft.

Besonders faszinierend: Die Begegnungen mit riesigen Condoren, die den Piloten ohne jede Scheu begegneten und die besten Bärte der Anden anzeigten. „Du kannst am Westhang der Anden in endlos tragenden Linien eine ganze Stunde ohne einen Kreis entlang fliegen“, sagt Heimo Demmerer.

Der Wettbewerb selbst spielte sich über den Ausläufern der Anden ab.

Der Grand Prix, ähnlich wie im Autorennsport ein Geschwindigkeitsbewerb um zuvor ausgeschriebene Wendepunkte, bei dem die Spitzenpiloten aus aller Welt gleichzeitig über die Startlinie gehen und sich einen spannenden Kampf um jede Sekunde liefern, war dominiert von jenen Teilnehmern, die das Gebiet wie ihre Westentasche kannten.

Mit vier Tagessiegen, zwei 2. Plätzen, einem 3. und einem 4. Platz siegte Sebastian Kawa aus Polen in einer Diana 2 unangefochten vor Lokalmatador Carlos Rocca Vidal, Ventus 2b und dem Deutschen Mario Kiessling, Ventus 2ax.

Wolfgang Janowitsch war mit der Erwartung nach Chile gekommen, eine atemberaubende Szenerie und außergewöhnlichen Spaß mit seinen Fliegerfreunden zu genießen - so stand es auf der Homepage der Chilenen.

Seine Platzierung als Gesamtsiebenter sieht er nüchtern: „Ich war im Vergleich zu anderen Wettbewerben schlecht vorbereitet und das hat sich auch auf meinen Flugstil ausgewirkt.“

Ich habe gemerkt, ich fliege nicht so selbstbewusst wie woanders. Die Gegend ist total beeindruckend, aber man muss sehr genau wissen, wo man wie fliegt. Das Wettbewerbsgebiet ist sehr klein, ähnlich Rieti (oftmaliger Austragungsort der italienischen Meisterschaften, Anm. der Red.), 150 Kilometer nach Süden und 200 Kilometer nach Norden. Das kannst du dir sehr genau erarbeiten. Du hast ein paar Schlüsselstellen und Möglichkeiten, wie du sie bewältigst. Wenn du das vorher weißt, ist es gut und du fliegst auch entsprechend selbstbewusst. Wenn nicht, machst du manchmal einen Riesenblödsinn. Es wirkt sich auf den gesamten Flugstil aus. Immer wenn ich den anderen voraus war, hab ich über die Schulter geschaut: Fliegen die mir nach oder mache ich grad einen Riesenblödsinn? So gesehen hat die Platzierung im Mittelfeld gepasst.“



## Edi Supersperger beendete den Bewerb als Gesamtzehnter und stand so wie sein Fliegerkollege Heimo Demmerer einmal als Dritter auf dem Stockerl.

Für Heimo Demmerer, wie Wolfgang Janowitsch Kapitän bei den Austrian Airlines, war der Bewerb nach dem 4. Wettbewerbstag an 6. Stelle liegend wegen eines Todesfalls in der Familie vorzeitig zu Ende. Der Mariazeller landete schließlich trotz Abbruch auf dem 11. Gesamtrang.

Ist das Risiko höher? „Meiner Meinung nach ist das Risiko speziell in einer Gegend wie in Chile sehr hoch. Das haben auch alle zugegeben, mit denen ich geredet habe. Du fliegst dort ständig in Bodennähe und speziell gleich nach dem Abflug direkt zum Hang, Du hast dort 15 Flieger, die in Bodennähe und geringem Abstand am Hang dahin ziehen.“

Der eine zieht hoch bei einer Kante, der andere sieht ihn womöglich nicht. Überspitzt ausgedrückt würde ich sagen: Es war schon fast ein Zufall, dass dort nichts passiert ist“, sagt Wolfgang Janowitsch, ein bekannter Verfechter des Sicherheitsgedankens.

Auch Edi Supersperger bekennt offen, mehrfach bewusst „Gas herausgenommen“ zu haben: „Das Risiko ist sicher eine Spur höher, wenn du in der Gruppe die Hänge entlang schießt. Für einen Newcomer wäre das ein Problem, der wäre möglicher Weise überfordert. In Chile waren aber lauter gute Leute.“

Während der eine oder andere Konkurrent nahe an der Höchstgeschwindigkeit auf Abreißkanten mit 5- und 6-Meter-Bärten zuschoss, wollte der Micheldorfer den vereinseigenen Ventus 2b nicht an die Grenzen der Belastbarkeit bringen. „Ich habe mir mehrmals gesagt: Da tu ich nicht mit! Aber einmal kurz gezögert und ich verlor oft zwei bis drei Plätze“, so Edi Supersperger. Schon am ersten Wettbewerbstag betrug der Gesamtschnitt des Tagessiegers Mario Kiessling 160,6 km/h, Siegerschnitte jenseits von 130 und 140 Km/h waren eher die Regel als die Ausnahme.

Ist der Grand Prix der Wettbewerb der Zukunft? „Nein“, weiß Heimo Demmerer, „ich glaube nicht, dass sich der Grand Prix durchsetzen wird. Obwohl viele Interessierte online dabei waren wirst du die breite Masse nicht ansprechen. Da müsstest du wahrscheinlich einen Crash-Bewerb machen!“

Einig sind sich die drei Österreicher, dass der Grand Prix für die Teilnehmer spannender ist als herkömmliche Bewerbe: „Du hast den unmittelbaren Vergleich mit den Konkurrenten und die selben Wetterbedingungen“, so Demmerer, der heuer zur WM in Ungarn qualifiziert ist, aber noch nicht weiß, ob es mit seiner Teilnahme klappen wird.

Und Wolfgang Janowitsch ergänzt: „Es ist eine andere Art von Wettbewerb, die speziell für uns Piloten irrsinnig lustig ist, du hast den Fight Mann gegen Mann. Du weißt, wenn jetzt einer vor und über dir ist, dann ist er auch in der aktuellen Platzierung vor dir, das macht auch die Endanflüge sehr spannend!“

Janowitsch hat heuer noch das Training mit der Nationalmannschaft und den Pribina Cup im slowakischen Nitra, den Hahnweidewettbewerb - voraussichtlich im Arcus gemeinsam mit dem deutschen Fliegerkollegen Andi Lutz - und die Weltmeisterschaft in Ungarn auf dem Terminkalender.

Es werde auch in Zukunft die einen geben, die gern Grand Prix fliegen und die anderen, die gern die klassischen Wettbewerbe fliegen. „Für mich“, so Janowitsch, „ist es wie in der Leichtathletik - ein Sprint und ein Mittelstrecken- oder Langstreckenlauf.“

Text: Peter Kalab

## 10. Europameisterschaft Segelkunstflug in Jämijärvi, Finnland

In der Klasse: UNLIMITED  
17. bis 24. Juli 2010



### Vorbereitung:

Der Bauprüfer von HB-Flugtechnik konnte unter größten Anstrengungen (von März bis Juli) doch überzeugt werden, unser seit 3 Jahren in der Grundsubstanz unverändertes Flugzeug, so wie letztes Jahr, auch heuer wieder für flugtauglich zu erklären, um ein ARC zu bekommen. Ein Wochenende vor der Abfahrt konnte ich dann endlich die ersten Starts in diesem Jahr mit unserem Swift machen. Die bekannte Pflicht konnte das erste Mal geflogen werden, leider wollte sie im Training nicht so richtig gelingen.

**10. Juli 2010:** Abfahrt in Hall in Tirol am 12. Juli um ca. 8:00 mit Auto und geliebten Swift im Anhänger. Nach ca. 600 km legte ich eine Pause in Berlin ein und besuchte Freunde um ca. 15:00 bis ca. 17:30. Weiterfahrt ca. 250km nach Rostock, Ankunft am Hafen um ca. 21:00. Kontakt mit ADAC wegen blauem Rauch und Leistungsverlust an meinem Auto. Schwere Entscheidung, das Schiff nach Finnland trotz technischer Schwierigkeiten doch zu nehmen. Auf der Fähre um ca. 24:00, dann in die Kabine

**11. Juli 2010:** 02:00 Fähre hat abgelegt. Da habe ich schon geschlafen

**12. Juli 2010:** ein schöner Tag auf der Fähre, 560 NM über die Ostsee...



**13. Juli 2010:** um 07:00 Ankunft in Helsinki. Direkt nach der Ausfahrt aus dem Hafenaerial habe ich zuerst eine Werkstätte mit passendem Pumpen-Düsen-Motoröl gesucht und dank GPS auch gefunden. Nach dem Motto,... wenn Öl verloren geht, muss man halt Öl nachfüllen. Danach bin ich auf die Suche nach einem autorisierten VW Werkstatt, die ich dann auch gleich gefunden habe. Nach diffusen Prognosen, was wohl Schuld sein könnte, stimmten sie zu, dass sie es reparieren können, allerdings könnten sie erst in 2 Wochen mit der Arbeit beginnen. Na das hat nicht weitergeholfen.



Ich bin dann im Schneckentempo 250km nach Norden nach Jämijärvi gefahren. Nach der Ankunft um ca. 11:00 habe ich unseren zweiten Österreicher getroffen, der kurz nach mir angekommen ist: Dietmar Poll. Gemeinsam haben wir unsere Swifte aufgebaut und ich bin um 12:07 zum ersten Trainingsflug gestartet.

**14. Juli 2010:** Es sind schon sehr viele Teilnehmer da und alle wollen fliegen. Es geht sich leider nur ein Trainingsflug von 14:10 bis 14:24 aus.

**15. Juli 2010:** Die Organisatoren schleppen jetzt gelegentlich mit einem zweiten Schleppflieger und heute gehen sich sogar zwei Trainingsflüge aus. Die



Kür musste verändert werden und wurde jetzt neu ausprobiert.

**16. Juli 2010:** ein weiterer Trainingsflug war möglich, dann fliegen wieder die anderen.

**17. Juli 2010:** Der Wettbewerb startet. Ich gebe die schon bezahlten Schleppmarken zurück, denn jetzt ist mir klar, dass nur mehr maximal 6 Starts folgen werden und ich nicht mehr trainieren kann. Ich fliege den ersten Durchgang, das erste Mal gelingt die Pflicht ohne einen Nuller und ich lande nicht ohne Stolz auf Platz 25. Unser Dietmar erreicht den guten 9. Rang.

**18-22. Juli:** viel Wind und wechselndes Wetter ermöglichen keinen weiteren Durchgang,... warten und wie immer in der Zwischenzeit: 40 km zur Autowerkstatt fahren, Fehlerspeicher auslesen, Motorfehler suchen, Öldruck messen, Rätsel raten, Werkzeug kaufen, sich über viel Spiel mancher Bauteile wundern, Spiel nachjustieren, Öl wechseln...

Der Ölverbrauch stabilisiert sich bei geringer Motorleistung auf mittlerem Niveau und ich entscheide mich kein Werkstatt-Experiment mit meinem Auto in Finnland zu wagen, sondern ich spiele mit dem Gedanken möglichst sachte nach Hause zu schleichen.

**23. Juli 2010:** Vom Zeitplan wird es jetzt richtig eng und alle hoffen, dass wir noch einen Durchgang fliegen können, um eine gültige EM zu haben. Jetzt geht's weiter mit der UK 1. Ich fliege diesmal mit 5 Video- Kameras an Bord: ein weiterer Start für unseren OE-5554. Hier lande ich auf Platz 22. Dietmar fliegt auf Bronze, Bravo! Am Nachmittag wird noch der nächste Durchgang gestartet und in die Luft geschickt und um 22:30 hebt der letzte Teilnehmer des Tages ab.

**24. Juli 2010:** für mich als chronobiologischer Abendtyp heißt es am nächsten Tag um 06:00 an der Start-

linie zu stehen und um 06:52 dann abzuheben. Nachdem der Wind das erste Mal seit Wochen aus einer anderen Richtung kommt, wird kurzerhand die Box umgedreht. Nach einem Orientierungsfehler in der Luft (falsch abgebogen, und jetzt passt meine Box wieder) ist es mit dem Punkte sammeln für diesen Durchgang leider vorbei und die Kollegen bekommen am Ende mehr Punkte als ich. Ich erreiche den 27. Platz welchen in der Gesamtwertung auch verteidigen kann. Anschließend mache ich in der Box das Licht aus.

Mein österreichischem Kollegen Dietmar überzeugt mit einem sehr soliden 4. Platz und kann sich in der Gesamtwertung auf Platz 3 positionieren, gratuliere.

**25. Juli 2010:** um 09:00 beginne ich nach insgesamt acht Flügen in finnischer Luft mit der Rückfahrt, um



dann um 15:00 Helsinki mit der großen Fähre zu verlassen. Mit der deutschen Mannschaft gemeinsam geht es zurück nach Süden.

**26. Juli 2010:** Ein ganzer Tag auf See über 1000km weiter und um 20:30 erfolgt dann Ankunft in Travemünde. Ich entschlief mich abends noch bis Hamburg zu fahren und übernachtete bei einer sehr freundlichen Fliegerkollegin.



**27. Juli 2010:** nach einem ausgiebigen Frühstück geht es dann im Schongang weiter und ich fahre die ca. 1000km in einem Stück nach Innsbruck, unterbrochen nur von einem Tankstopp. Abends war ich dann wieder zu Hause und um das Abenteuer Finnland reicher.



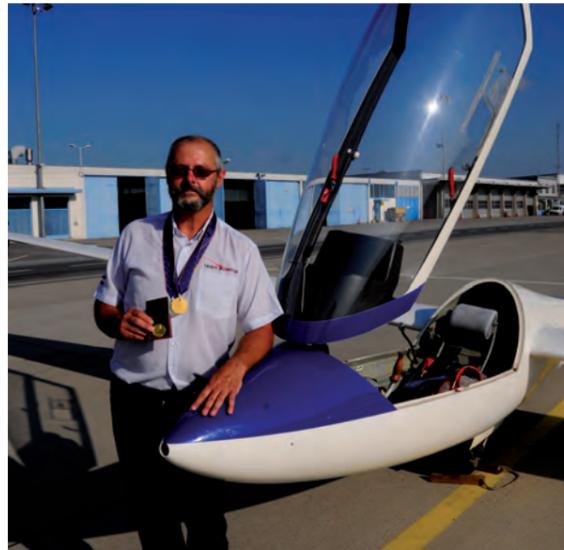
Leider habe ich durch unglückliche Umstände heute leider kein besseres Ergebnis erzielen können. Ich habe viel gelernt und bin stolz dabei gewesen zu sein und möchte mich für die Unterstützung trotzdem recht herzlich bedanken.



Vielen Dank!  
Siegfried Mayr

### Pressebericht: Segelkunstflug EM, Jämijärvi, Finnland 17. bis 24. Juli 2010

**Zweimal Bronze für den Steirer Dietmar Poll bei der Segelkunstflug-EM in Finnland**



Bei der Segelkunstflug-EM (Vollakro/Halbakro) in Jämijärvi/Finland konnte der mehrfache Staatsmeister erstmals auch in der Gesamtwertung der Einzeldisziplinen eine Medaille erringen.

Mit einem dritten Platz in der unbekanntenen Pflicht, einem unglücklichen 4. Platz in der Kür und einen 9. Platz in der bekannten Pflicht konnte er in der Gesamtwertung Bronze erringen.

Nach seiner Silbermedaille in der Kür bei der WM 2009 stellt dieser Erfolg einen neuerlichen Höhepunkt in der Karriere des Leibnitzers dar. Overall-Champion wurde der Franzose Eric Piriou vor dem Ungarn Ferenc Toth.

Der zweite Österreicher Siggie Mayr blieb aufgrund unverschuldeten Trainingsrückstands hinter seinen Erwartungen und klassierte sich im letzten Drittel des Teilnehmerfeldes. Er wird aber als Aktive des Österreichischen Segelkunstflug behandelt.

### WM in Prievidza, Slowakei in der Welt-, Club-, Standard- und MS/20m Klasse 28. Juni bis 18. Juli 2010

#### Vorbereitung und Trainingsperiode

Für die Unterbringung des Teams wurde neben dem Flugplatz bereits im Dezember 2009 die Frühstückspension „Teddy“ gemietet, wo das gesamte Team in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz sehr angenehm untergebracht war.

In der Standardklasse fliegt Hartmann Peter, Sieger in der Std. Klasse der ital. Meisterschaften 2010, auf Diskus 2ax, PC mit der bewährten Crew; seiner Frau Claudia. Rass Michael, CD auf Diskus 2ax mit Holleis Rupert als Crew – ein starkes Team in der Standardklasse.



In der Clubklasse fliegt Schupfer Mario, MS, ASW 15, unterstützt durch seine bewährten Crew Stellberger Margit sowie Schupfer Gerhard, die sich während des Bewerbes abgelöst haben. Hallbrucker Aurel fliegt eine LS 1f, ISV, seine Crew David Richter-Trummer. Beide Piloten waren sehr erfolgreich bei der WM in Rieti 2008.



Sehr zum eigenen Leidwesen musste Kammerhofer Josef seine Teilnahme aus beruflichen Verpflichtungen, die sich erst in den letzten 2 Wochen ergeben haben, absagen. Damit fliegt in der Weltklasse kein österreichischer Pilot mit.

Bereits während der Anreise von Schupfer Mario, MS und Hallbrucker Aurel, ISV am Sonntag, 27.06. gab es gute, meteorologische Bedingungen, die beide Piloten für Trainingsflüge am Montag und Dienstag nutzten. Dienstag sind Peter Hartmann PC, Rass Michael, GD und ich in Prievidza zum Team gestoßen, damit ist das Team komplett.

#### 02.07. 3. off. Trainingstag

Der 3. Trainingstag bietet eine ähnliche Wetterlage wie gestern. Im Osten von Prievidza gibt es wieder Überentwicklungen, die sich möglicherweise auch nach Westen ausdehnen. Die techn. Abnahme der Flugzeuge und Registrierung des Teams, wurde wie geplant gestern abgeschlossen, damit ist der heutige Trainingstag ohne Stress.

09:45 TC - Briefing; 10:15 Pilotenbriefing. Die Tagesaufgaben sind AATs, wobei die im Osten gelegenen Areas wieder im Gebiet der höchsten Gewittertätigkeit sind. Unsere Piloten sind am Start.

#### Tagesaufgaben:

Std. Klasse: AAT; TT: 3:00; 5 Areas/TP; 225,1/489,4 km  
Club: AAT; TT: 3:00; 4 Areas/TP; 170,9/426,4 km

#### 03.07. Eröffnung der WM

Am heutigen Eröffnungstag ist am Flugplatz bereits viel Publikum und es besteht großes Interesse an Rundflügen sowie an anderen fliegerischen Aktivitäten.

Um 9:30 war das Safety-Briefing für alle WM Teilnehmer und um 15:45 beginnt die Eröffnung mit einer Parade und Vorstellung aller Teams, Tanzvorführungen und einer kleinen Airshow. Die Eröffnung der 31. Segelflug-WM in Prievidza wurde eingeleitet mit dem Einmarsch der Teams und der Parade vor der Ehrentribüne.



Zur Bildbeschreibung von links:  
David Richter Trummer, Auli, ISV, Holleis Roland, Michael, CD, Schupfer Gerhard, Mario, MS, Peter, PC und Claudia, Schupfer Erika, TC Graf Kurt.



Die Ansprachen der Ehrengäste, sehr herzlich und kurz, am Schluss erfolgte die Eröffnung der WM durch Roland Stuck als Jurypräsident und Vertreter der IGC. Marc Bishop weilte ebenfalls unter den Ehrengästen. Um 20:00 werden die Teams in den Bankett-Saal von Schloss Bojnice zu einem off. Empfang geladen. Die Organisation und Abwicklung der Eröffnung wurde vom gesamten Team um Wettbewerbsdirektor Josef Snirc professionell und herzlich durchgeführt.

#### 04.07. 1. Wettbewerbstag

Die prognostizierte Annäherung eines Cirrenaufzuges ist bereits deutlich zu sehen. Dieser Schirm sollte sich jedoch im weiteren Tagesgang nach NO verlagern, Überentwicklungen sind nicht zu erwarten. Um 9:45 TC Briefing, 10:15 Pilotenbriefing. Auf Grund der Wetterprognose wurden beim Briefing für alle Klassen Task A und Task B ausgegeben und wenn erforderlich am Grid geändert. 5/8-Bedeckung durch die Abschirmung, zurückgehend, darunter jedoch gibt es Cumuli.

##### Tagesaufgaben:

STD-Klasse: Aufgabe A: Rennaufgabe, TD: 343,5 km, Task B AAT, TT: 2:30 TD: 159,9/332,2 km, 3 Areas/TP.  
 CLUB-Klasse: Aufgabe A: Rennaufgabe TD: 307,8 km, 3TP. Aufgabe B: AAT, TT: 2:30, TD: 169,2/370,6 km, 3 Areas/TP.

Unser Team hatte einen guten Start, alle Piloten liegen im ersten Drittel mit keinem allzu großen Punktabstand zu den Siegern.

##### Wertung:

STD: 13. Hartmann Peter, PC;  
 15. Rass Michael, CD;  
 CLUB: 6. Hallbrucker Aurel, ISV;  
 10. Schupfer Mario, MS;

Leider gab es gestern eine Kollision in der Luft von 2 Flugzeugen der Standardklasse. Beide Piloten blieben aber unverletzt. Das Flugzeug des schwed. Piloten hatte kein Flarm an Bord.

#### 05.07. 2. Wettbewerbstag

Wir bleiben weiterhin in der gradientschwachen Lage im Warmsektor, wobei sich heute die Cirren aus der Okklusion im Osten verzogen haben. Der Sc in

3000 m sollte sich bis Mittag weitgehend abbauen. Das Problem von heute wird die Labilisierung im NO bis O sein, wodurch am späteren Nachmittag mit Gewittern zu rechnen sein wird. Briefing 09:45

##### Die Tagesaufgaben:

CLUB-Klasse: AAT, TT: 2:00, 3 Areas, TD: 106,7/266,1 km  
 STD-Klasse: AAT, TT: 2:00, 3 Areas, TD: 131,8/368,4 km

Die Wetteroptik ändert sich heute sehr rasch! Die Clubklasse ist um 13:42 gemeinsam abgeflogen. Peter, PC und Michael, CD sind um 14:04 abgeflogen und werden um 16:04 zurück erwartet. Die Steigwerte heute unterschiedlich zwischen 1 bis 3 m/sec. Am letzten Schenkel war es noch etwas mühsam, da es an der sicheren Anflughöhe gefehlt hat. Michael, CD hat in Minimumhöhe über einer Wiese den rettenden Bart gefunden und ist noch heimgefliegen.

##### Wertung:

STD: 14. Hartmann Peter, PC;  
 17. Rass Michael, CD;  
 CLUB: 2. Hallbrucker Aurel, ISV;  
 3. Schupfer Mario, MS;

Die Annäherung der vorausgesagten Kaltfront ist im Westen zu sehen und um 19:30 hat es am Flugplatz bereits geschauert.

#### 06.07. 3. Wettbewerbstag



Die Annäherung der Kaltfront aus Westen ist am Aufzug von Ac und Ci bereits deutlich im Bild zu sehen und wird entscheidend sein, ob es heute einen Wertungstag gibt.

Bereits nach dem Briefing war es abzusehen, dass der Tag nicht fliegbar sein wird und in absehbarer Zeit neutralisiert wird. Das Bild zeigt die Annäherung der



Kaltfront aus W. Der Wind aus W hat kräftig aufgefrischt und im Teamcenter erhielten die TCs die SMS: „Day is canceled, moving your gliders from the grid!„

Nach 2 Wertungstagen führt unser Team vor Deutschland in der Nationenwertung.

#### 07.07. 4. Wettbewerbstag

Ob sich auf Grund der hohen Restfeuchte und des starken Windes heute ein Wertungstag ausgeht, ist fraglich. Hoffnung dazu besteht jedenfalls. Die Wetterbesserung erfolgt sehr zögerlich, Information der Wettbewerbsleitung; Briefing verschoben auf 11:00.

##### Tagesaufgaben:

STD-Klasse: AAT, TT: 02:00, 2 Areas, TD: 119,7/319,3 km  
 CLUB-Klasse: AAT, TT: 02:00, 2 Areas, TD: 101,9/260,8 km.

Auch die Wetteroptik hat sich verbessert und zeigt sich mit kurzlebigen Cus, die sich mit Ac's abwechseln. Diese Schichtbewölkung zeigt sich vor allem in Richtung 1. Area als recht hartnäckig und beständig. Die Abfluglinie für die Clubklasse wird um 15:00 geöffnet.

Unsere Piloten sind abgeflogen. Im 1. Area hält sich hartnäckig ein dichtes Wolkenfeld. Peter, PC hat auf die Platzfrequenz geschaltet, Michael, CD folgt mit kurzem Abstand. Mario, MS und Auli, ISV haben im 2. Area gewendet und werden in ca. 15 Minuten am Flugplatz sein. Michael, CD ist wieder am Funk hörbar und hat sich offensichtlich wieder ausgegraben.

##### Wertung:

STD: 8. Hartmann Peter, PC;  
 24. Rass Michael, CD;  
 CLUB: 20. Hallbrucker Aurel, ISV;  
 22. Schupfer Mario, MS;

Resümee zum 3. Wertungstag. Bedingt durch die Abschattungen und den starken Wind haben Auli, ISV und Mario, MS gleich nach dem Abflug zum 1. Area einiges an Zeit liegen gelassen. Daher auch die um 10 km/h niedrigeren Schnitte. Beide Piloten liegen jedoch in der Gesamtwertung auf dem hervorragenden 6. und 7. Platz, 100 Punkte hinter dem Führenden.

Peter, PC erflog mit dem 8. Platz eine sehr gute Platzierung und ist in der Gesamtwertung auf Rang 9. Michael, CD hat eine AL verhindert und ist etwas zu-

rückgefallen. Die Wetterprognose trifft genau zu, die Kaltfront ist fast abgezogen, gute Aussichten für die nächsten Tage.

#### 08.07. 5. Wettbewerbstag, 4. Wertungstag

Die Front ist abgezogen, prognostiziertes Rückseitenwetter mit Nordwind 20 km/h jedoch ist Blauthermik zu erwarten.

Briefing um 10:00

Beim Briefing wurden für Club und Standardklasse Racing Task ausgegeben.

##### Tagesaufgaben:

STD-Klasse: Race - Task, TD: 387,2 km, 4 TP.  
 CLUB-Klasse: Race - Task, TD: 309,5 km, 4 TP

Die geringe Wolkenentwicklung hat weiter abgenommen, der Wind wurde schwächer, die Basis liegt bei 1600 m und die Steigwerte sind ebenfalls nicht berauschend, 1 - 1,5 m/sec. Einige Minuten nach Öffnung der Startlinie für die Clubklasse informierte mich Auli, ISV, dass er mit dem argentinischen Piloten der Clubklasse einen Nearmiss hatte. Beide Piloten sind den Regeln entsprechend zur techn. Kontrolle gelandet, Auli, ISV hat auf einen 2. Start verzichtet. Zum großen Glück ist diese Annäherung für beide Piloten und die Flugzeuge ohne Schaden verlaufen. Das Flugzeug des arg. Piloten hatte kein Flarm an Bord.

Wesentlich tragischer verlief eine Stunde später der Absturz eines russischen Piloten der Standardklasse, der dabei tödlich verletzt wurde. Die Absturzursache ist unbekannt.

Der Task für die Standardklasse wurde neutralisiert und die Piloten zur Landung aufgefordert. Mario, MS hat die Aufgabe geflogen, erflog heute Platz 13 und liegt auf dem 5. Gesamtrang. Morgen ist ein „Non Flying Day“, und um 10:00 Briefing.

##### Wertung:

STD: Hartmann Peter, PC;  
 Rass Michael, CD  
 CLUB: Hallbrucker Aurel, ISV;  
 nicht geflogen  
 13. Schupfer Mario, MS;

### 09.07. Ruhetag

Mit einem eindrucksvollen, kurzen Video über Alexander Martynov und schlichten Worten des Gedenkens beim Briefing nahmen alle Teams Abschied von Alexander, dem russischen Piloten, der gestern bei einem Absturz tödlich verunglückte.

Roland Stuck, IGC appellierte nochmals in einem emotionalen Apell an alle Piloten beim Fliegen die Sicherheit in den Vordergrund zu stellen um damit beizutragen, die Bemühungen des Veranstalters für einen sicheren Bewerb zu unterstützen.

Nach dem Briefing gab es mit der Wettbewerbsleitung, den Sicherheitsverantwortlichen, dem argentinischen TC und dem argentinischen Piloten wegen dem gestrigen Nearmiss mit Auli, ISV und mir ein Meeting. Die Loggerfiles wurden im „See You“, überlagert. Nicht akzeptabel war der Standpunkt von Roland Stuck bezüglich der Verschuldensfrage, da er die Loggerfiles nicht richtig interpretierte, entgegen der Meinung der Wettbewerbsleitung. Beide Piloten haben sich im entscheidenden Augenblick vor dem Nearmiss offensichtlich nicht gesehen und erhielten eine Verwarnung.

Für Auli, ISV, war dieser Ruhetag sehr wichtig um dieses traumatische Erlebnis zu verarbeiten und sich über die sich daraus ergebenden persönlichen Fragen, selbst klar zu werden.

### 10.07. 7. Wettbewerbstag

Am heutigen Wertungstag befinden wir uns noch immer auf der Vorderseite des wetterbestimmenden Hochdruckkeils, eine sehr trockene Luftmasse wird uns Blauthermik beschern mit guter Basishöhe. Der Meteorologe bestätigte, dass es im Westen Blauthermik gibt, nur im Osten vereinzelt flache Cumuli. Briefing um 10:00.

#### Tagesaufgabe:

STD-Klasse: Race-Task, TD: 311,8 km, 3 TP.  
CLUB-Klasse: Race-Task, TD: 370,3 km, 3 TP.

Da bereits mehrmals der Start verschoben wurde, gab es am Grid ein TC-Briefing, wo neue Aufgaben für alle Klassen ausgegeben wurden.

#### Die heutigen Tagesaufgaben:

STD-Klasse: Racetask, TD: 310,4 km, 3 TP.  
CLUB-Klasse: Racetask, TD: 263,7km, 3 TP.

Auli, ISV meldet Steigen mit 1 - 1,2 m, Basis 2100m. Sowohl Club- als auch Standardklasse haben sich heute sensationell geschlagen, womöglich gibt's den ersten Tagessieg dieser Weltmeisterschaft für das Team Austria! Wie schwierig es heute war, lässt die lange Liste der Aussenlandungen in der Standardklasse erkennen.

#### Wertung:

STD: 2. Hartmann Peter, PC;  
4. Rass Michael, CD;  
CLUB: 1. Schupfer Mario, MS;  
2. Hallbrucker Aurel, ISV;

Ein bisher bei Weltmeisterschaften noch nie erreichtes Tagesergebnis.

Wegen der Verwarnung beider Piloten wegen dem Nearmiss von Auli, ISV und dem argentinischen Piloten der G1, gab es gegen diese Entscheidung der Wettbewerbsleitung einen Protest der argentinischen Mannschaft. Dieser Protest wurde von der int. Jury gestern behandelt und nach einer weiteren Befragung aller Beteiligten von der Jury abgelehnt.

### 11.07. 8. Wettbewerbstag

Der heutige Morgenhimmel zeigte sich im reinen blau, ohne jede Wolke. Für heute erwarten wir noch bessere Steigwerte, bei höherer Basis, jedoch kann es am Nachmittag eventuell zu Ausbreitungen kommen. Briefing 10:00



Mario, MS, Tagessieger Clubklasse Vortag

#### Die Tagesaufgaben:

STD-Klasse: Racetask, TD: 368,7 km, 3 TP  
CLUB-Klasse: Racetask, TD: 306,1 km, 3 TP

Die gemeldeten Steigwerte liegen bei 2 - 2,5 m/sec, Basis etwas über 2000m. Standardklasse am letzten Schenkel; Mario, MS bereits gelandet, Peter, PC meldet 46 km. Auli, ISV und Micheal, CD am letzten Schenkel. Michael, CD meldet 20 km, 150 m plus und schaltet um.

#### Wertung:

STD: 1. Hartmann Peter, PC;  
19. Rass Michael, CD;  
CLUB: 9. Schupfer Mario, MS;  
36. Hallbrucker Aurel, ISV;

### 12.07. 9. Wettbewerbstag

Die Zufuhr von feuchter Luft in der Höhe ist auf dem Wetterfoto deutlich zu sehen. Dadurch erhöht sich die Bereitschaft zu Überentwicklungen und Schauern, die auch vom slowakischen Wetter vorhergesagt werden. Briefing um 10:00



#### Die Tagesaufgaben:

STD-Klasse: RacingTask, TD: 369,8 km, 4 TP  
CLUB-Klasse: RacingTask, TD: 302,2 km, 4 TP

Startverschiebung auf 11:20.

Nach einigen Startverschiebungen hat der Schleppebetrieb um 12:00 begonnen. Die Überentwicklungen sind bereits deutlich sichtbar, vor allem im NO. Im Westen ist es teilweise noch blau - max. 2/8 Cup.



Peter, PC Standardklasse 1. Tagessieg

Ein früher Abflug sicher notwendig. Heute lief es bei unseren Piloten nicht immer ihren Vorstellungen entsprechend, besonders Auli, ISV war sehr gut unterwegs bis zum 4. Wendepunkt, wo seine Entscheidung für den Weiterflug nicht zum Erfolg führte.

#### Wertung:

STD: 15. Hartmann Peter, PC;  
20. Rass Michael, CD;  
CLUB: 19. Schupfer Mario, MS;  
38. Hallbrucker Aurel, ISV;

Nachdem am Flugplatz alles eingeräumt ist, haben wir einiges zu tun, mit den Vorbereitungen für den int. Abend der um 20 Uhr stattfand. Ein unterhaltvoller Abend mit netten Kontakten erwartet uns.



Die heimischen Köstlichkeiten „Brot, Speck, Käse und Selbstgebrannter“ beim internationalen Abend

### 13.07. 10. Wettbewerbstag

Für den heutigen Wertungstag erwartet sich David ab den Mittagsstunden kurzlebige und gering ergiebige Gewitter, vor allem im Hügelland und im höheren Relief. Für unsere, aber auch alle anderen Piloten nicht ganz einfach und ein wenig Glück gehört in dieser Situation ebenfalls dazu.

Briefing wurde auf 10:30 verschoben und danach fand gleich ein TC - Briefing statt. Wieder ging es um Sicherheitsaspekte auf der Strecke. Wie die Wetterprognose vorhersagte, hat die Überentwicklung jetzt schon eingesetzt. Im N steht bereits der 1. Schauer.

#### Die Tagesaufgaben

CLUB-Klasse: AAT; TD: 1163,6/388,8 km, TT: 3:00, 3 Areas  
STD-Klasse: AAT; TD: 239,7/476,9 km, TT: 3:00, 3 Areas

Zurzeit haben sich die Überentwicklungen wieder etwas eingebremst. Die Steigwerte sind im tieferen Bereich bescheiden und werden ab 1600 m besser. Basishöhe jetzt etwa 2000 m.



**Wertung:**

- STD: 14. Hartmann Peter, PC;  
17. Rass Michael, CD;
- CLUB: 25. Schupfer Mario, MS;  
14. Hallbrucker Aurel, ISV;

Der heutige Wertungstag war zeitweise schwierig, doch in der Gesamtwertung liegen die Piloten in etwa in der Reihung von gestern Auli, ISV kämpft sich langsam vor und es sind ja noch einige Wertungstage. Wir rechnen uns noch gute Chancen bei der Verbesserung unserer bisher guten Platzierungen aus.

**14.07. 11. Wettbewerbstag**

Wir befinden uns nach wie vor in der labilen, feuchten Warmluft, jedoch kommen wir heute in den Einflussbereich eines Kurzwellenkeils, der Überentwicklungen weitgehend unterbinden sollte. Damit erwarten wir eigentlich einen störungsfreien Wertungstag, mit ansteigenden Steigwerten und hoher Basis am Nachmittag. Allerdings steigt auch die Temperatur am Boden an. Briefing um 10:00.

Nach dem Briefing war Fototermin aller WM - Teil-



nehmer am Grid.

**Die Tagesaufgaben:**

- STD-Klasse: Racetask, TD: 317,7 km, 3 TP
- CLUB-Klasse: Racetask, TD: 302 km, 3 TP

Geplanter Start um 12:00, erste Cu-Entwicklung bereits um 10:00. Momentan keine Anzeichen von Überentwicklung, wenn die Prognose zutrifft wird es ein guter Tag. Wetteroptik sieht prächtig aus. Steigwerte bis 3 m/sec., Basis 2300 m, 2 - 3/8 Cu.

**Wertung:**

- STD: 1. Hartmann Peter, PC;  
23. Rass Michael, CD;
- CLUB: 27. Schupfer Mario, MS;

36. Hallbrucker Aurel, ISV;

Herzliche Gratulation an Peter, PC zum 2. Tagessieg in der Standardklasse, super. Er liegt damit auf Platz 4 in der Gesamtwertung, 204 Punkte hinter Kawa/Pol. am 1. Platz.



Peter, PC, 2. Tagessieg Standardklasse

Bei Auli, ISV und Mario, MS ist es nicht nach Wunsch gelaufen, keine gravierenden Fehler gemacht und trotzdem ist das heutige Tagesergebnis für beide unbefriedigend.

**15.07. 12. Wettbewerbstag**

Aufgrund des sich gestern auflösenden Kurzwellenkeils steigt gegen Nachmittag die Neigung zu Überentwicklungen vom Westen her. Unangenehm könnte aber auch eine Cirren-Bank werden, die als Vorbote der Kaltfront über Mitteleuropa gegen Mittag das Wettbewerbsgebiet überqueren sollte. Wir erwarten eine Basis von 2100m und mäßige Steigwerte. Ein weiterer Wertungstag für die Piloten und die Chance wieder ein gutes Ergebnis zu erfliegen. Briefing um 10:00. Nach dem Briefing sieht man auf den umliegenden Hügeln bereits kräftige Cu-Entwicklung, die aber im NO Ausbreitungstendenz zeigt.

**Die heutigen Tagesaufgaben:**

- STD-Klasse: RacingTask, TD: 347,5 km, 4 TP.
- CLUB-Klasse: RacingTask, TD: 310,9 km, 4 TP.

Die Clubklasse ist gleich nach Öffnung der Startlinie abgeflogen. Startlinie wurde um 12:47 geöffnet. Steigwerte bis 2,5 m/sec. Basis 2300 m. Die Tendenz zu Überentwicklungen sind zurzeit im Flugplatzbereich, aber auch im Bereich der Task zurückgegangen. Im Teamcup liegen wir auf dem hervorragenden



4. Platz.

**Wertung:**

- STD: 20. Hartmann Peter, PC;  
30. Rass Michael, CD;
- CLUB: 17. Schupfer Mario, MS;  
20. Hallbrucker Aurel, ISV;

Unsere Piloten sind gestern im Mittelfeld gelandet. In der Gesamtwertung liegen Mario, MS auf Platz 3, Auli, ISV auf Platz 26. In der Standardklasse, Peter, PC auf Platz 4 und Michael, CD auf Platz 9.

**16.07. 13. Wettbewerbstag**

Die Reste, der während der Nacht durchgezogenen Störung sollten sich in den Vormittagsstunden auflösen und einen sonnigen, sehr warmen, jedoch fliegbareren vorletzten Wertungstag bringen. Die Gewitterneigung sollte geringer sein wie bisher, ist aber trotzdem nicht ganz auszuschließen.

Briefing um 10:00. Von der Wetteroptik ist der heutige Tag schwer einzuschätzen. Im starken Dunst sieht man rund um den Flugplatz, auf den Hügeln teilweise Ausbreitungen und darunter starke Quellungen. Gewitter sind möglich?

**Die heutigen Tagesaufgaben:**

- CLUB-Klasse: AAT, TT: 03:00, TD: 166,7/419,8 km, 4 Areas.
- STD-Klasse: AAT, TT: 03:00, TD: 171,2/526,4 km, 3 Areas.

Nach mehrmaligen Startverschiebungen und einem TC-Briefing am Grid wurde um 12:30 mit dem Schleppen begonnen. Für alle Klassen wurde die Aufgabenzeit von 03:00 auf 02:30 reduziert. Der Schleppbetrieb ist voll im Gange und der Blick in Richtung 1. Wendekreis beider Klassen ist nicht gerade optimistisch.

Die Startlinie der Clubklasse wird um 13:37 geöffnet. Die Standardklasse ist wegen der kräftigen Schauer im Bereich Priedviza erst um 15:01 abgeflogen. Die Clubklasse ist am Weg nach Norden und müht sich mit den Schauern ab. Sie scheinen warten zu wollen, bis es wieder brauchbare Steigwerte gibt. Die österreichische Standardklasse hört man auch am Funk.

In der Zwischenzeit haben schon einige Hänger den Flugplatz verlassen, auch Rücklander melden sich regelmäßig an, ohne die Aufgabe vollendet zu haben.

**Wertung:**

- STD: 30. Hartmann Peter, PC;  
34. Rass Michael, CD;
- CLUB: 17. Schupfer Mario, MS;  
20. Hallbrucker Aurel, ISV;

Auch unsere Piloten blieben von Aussenlandungen nicht verschont. Michael, CD sitzt auf einer Wiese nahe Topolkany, Peter, PC landet auf dem Flugplatz von Partizanske und Aurel, ISV meldete eine Landung am Flugplatz Martin, etwas später auch Mario, MS.

**17.07. 14. Wettbewerbstag**

Für den heutigen letzten Wertungstag zeigt die Wetterprognose ab Mittag verstärkte Gewitterneigung. Entgegen der gestrigen Wetteroptik nach dem Briefing sieht es heute im Vergleich zur Prognose noch gut aus. Gute CU-Entwicklung, jedoch keine Überentwicklungen zurzeit.

**Die Tagesaufgaben für heute sind wieder:**

- CLUB-Klasse: AAT, TT: 02:00, TD: 108,9/297,5; 3 Areas.
- STD-Klasse: AAT, TT: 02:00, TD: 111,6/423,3; 4 Areas.
- Steigwerte um 1,7 - 2 m/sec, Basis ca. 2000 m.

**Wertung:**

- STD: 6. Hartmann Peter, PC;  
25. Rass Michael, CD;
- CLUB: 2. Schupfer Mario, MS;  
18. Hallbrucker Aurel, ISV;

**Gesamtwertung:**

- STD: 7. Hartmann Peter, PC;  
11. Rass Michael, CD;
  - CLUB: 3. Schupfer Mario, MS;  
25. Hallbrucker Aurel, ISV;
- ein Wertungstag weniger!!!!

Das Team Austria hat Grund zu feiern! Mario Schupfer (MS) hat seinen 3. Platz mit einem grandiosen Flug verteidigt, somit kann sich das Team Austria über Bronze freuen! PC freut sich über einen 6. Tagesplatz und somit über den 7. Gesamtrang. Ebenso eine großartige Leistung. Die Flügelmänner der beiden, Auli, ISV in der Clubklasse und Michael, CD haben sich heute ebenso gut geschlagen und erreichten gute Tagesergebnisse. In der Gesamtwertung liegt Auli, ISV - mit einem Wertungstag weniger - auf

dem 25. Gesamtrang und Michael, CD knapp außerhalb der Top-Ten. mit dem 11. Rang.

**18.07. Prize Giving und Heimreise**

Nach einer gelungenen Abschlussfeier war um 10:30 die Siegerehrung am Flugplatz. Danach wurde die Heimfahrt angetreten, Peter und Claudia sind auf Grund der weiten Rückreise, bereits nach dem Frühstück abgefahren. Schade und nicht ganz fair von Peter den anderen Piloten und dem Team gegenüber.

Nachdem die Kaltfront während der Nacht Gewitter und Regen brachte, wurde die Abschlussfeier und Preisverleihung in die Briefinghalle verlegt. Eine Garde junger Mädchen hat die Feier eröffnet. Kurze Dankesworte des Bürgermeisters von Prievidza und des Präsidenten des slowak. Aeroclub folgten.



Bei der Siegerehrung, Mario, Margit, David, Auli

**Der Präsident der Jury, Visa - Matti Leinikki erklärte die Ergebnisse für korrekt und die WM in Prievidza für gültig.** Anschließend erfolgte die Preisverleihung.

Mit dieser sehr guten Platzierung haben wir Top-Nationen hinter uns gelassen - ein toller Erfolg.

Bereits in meinem Artikel zur Eröffnung der Berichterstattung, habe ich die Feststellung gemacht, dass wir mit einem starken Team nach Prievidza gekommen sind und unsere Piloten haben diesen Beweis auch erbracht.

Ich möchte mich beim gesamten Team für diesen Teamgeist bedanken, der dazu beigetragen hat, dass dieses Ergebnis am Ende des Bewerbes durch unsere Piloten erreicht wurde. Herzlicher Dank gilt auch David mit der Wetteraufbereitung für die Piloten und Margit für die Unterstützung bei der Berichterstattung.

Für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung bedanke ich mich, im Namen des Teams, bei BSL. Gaisbacher Michael, Gerda Seidl, Sektionsbüro und allen Persönlichkeiten, die für die Anliegen des Teams immer ein offenes Ohr haben.

Kurt Graf, Teamcaptain

CLUBKLASSE		
1. Platz und Weltmeister	Hovestadt Arndt	GER
2. Platz	Sailer Volker	GER
3. Platz	<b>SCHUPFER MARIO, MS</b>	<b>AUT</b>
25. Platz	Hallbrucker Aurel	AUT

STANDARDKLASSE		
1. Platz und Weltmeister	Kawa Sebastian	POL
2. Platz	Kiessling Mario	GER
3. Platz	Buchthal Michael	GER
7. Platz	Hartmann Peter, PC	AUT
11. Platz	Rass Michael, CD	AUT

NATIONENWERTUNG	
1. Platz	POLAND
2. Platz	GERMANY
3. Platz	GREAT BRITAIN
4. Platz	ÖSTERREICH

**Kurzberichte der Piloten zur WM 2010 in Prievidza**

**Statement Mario, MS**

Die WM ist vorbei, der Ausgang einfach super. In den letzten 20 Tagen sind wir 16 Tage geflogen, die Luft ist jetzt draußen. Das Wetter war erstaunlicherweise einmal sehr gut, nur die Crew am Boden musste sich mit bis zu 35 Grad herumschlagen. Wir Piloten konnten dieses Wetter für tolle Flüge nutzen, kaum etwas tiefer, kamen wir gleich doppelt ins Schwitzen. Mit meiner Leistung bin ich sehr zufrieden. Mein Ziel unter den ersten 10 wurde mit einem 3. Platz gekrönt. Einen wesentlichen Beitrag dazu war natürlich meine Crew, das Team, die gute Stimmung und besonders das Team ISV/MS.

Der lockere Teamflug war eine tolle Ergänzung in vielen Situationen bei denen man sich unschlüssig war. Danke Auli und hoffentlich bis bald beim nächsten gemeinsamen Bewerb. Ein Dankeschön auch allen, die mit dem Team Austria mitgefiebert haben.

Es war eine allseits sehr gut organisierte WM. Mario,MS.

**Statement Auli, ISV**

Ich fuhr nach Prievidza ohne große Hoffnungen und Ziele - nur gut segelfliegen wollte ich, da war ich mir sicher. Hoffnungen auf den Sieg oder ein top 10 Ergebnis machte ich mir spätestens nach einer näheren Luftbekanntschaft keine mehr. Nach diesem Schreck war für mich an Fliegen nicht zu Denken! Diesen non flying-day nützte ich um meine Ziele zu überdenken - Ich wollte gut segelfliegen, und Spass haben!

Das ich und die anderen Piloten (MS,PC,CD) gut Fliegen können, konnten wir das ein oder andere mal unter Beweis stellen, und wer das Team Österreich kennt, weiß auch, dass der Spaß nie zu kurz kommt. Ich bin mit meiner fliegerischen Leistung zufrieden und konnte sehr viel aus diesem Bewerb lernen.

Spaß hatte ich in der Luft und auch am Boden. DANKE AN DAS TEAM AUSTRIA!

**Statement Michael, CD**

Ich bin fünf Tage vor Beginn angereist, um mich noch ein bisschen an den Discus zu gewöhnen. Wir hatten ein super Wetter im Training und genug Zeit die Gegend noch zu erkunden! Das Quartier war nahe am Flugplatz und perfekt für unser Team! Das ganze Team war super motiviert und wir wurden super betreut!

Danke an den Team Kapitän Kurt, unsere Helfer und Köche! Selber erhoffte ich mir einen Platz unter den ersten zehn Plätzen, leider knapp vorbei, war darüber natürlich ein bisschen enttäuscht!

Glaub aber das gesamte Team hat wieder einen Schritt nach vorne gemacht. Jetzt hoffen wir dass es unseren Kollegen in Ungarn auch so gut geht und wünschen Ihnen einen erfolgreichen Wettbewerb!

Liebe Grüße Mich, CD!

## WM in Szeged in der 15-M-, 18-M- und offenen Klasse 20. Juli bis 07. August 2010

Am 22.07. (2. Trainingstag) gab es bereits den deutsch-österreichischen Nationenabend im Briefinghangar, mit dem Vorteil, während des Wettbewerbes mit keiner Veranstaltung belastet zu sein.  
Herzlichen Dank an Ebo Laur und dem deutschen



Deutsch – österr. Nationenabend



Die Piloten des deutschen und österr. Teams

Team für die Einladung diesen Abend gemeinsam zu gestalten sowie an die Fa. Pappas, Mercedes-Hauptsponsor der deutschen Nationalmannschaft für die Übernahme der Kosten dieses Abends.  
Die techn. Abnahme der Flugzeuge und Registrierung der Piloten ist bereits abgeschlossen.

### 23.07. 3. Trainingstag

Die Ausschreibung für den 3. Trainingstag waren für alle Klassen AATs mit einer TT von 03:00 bzw. 03:30 für die offene Klasse. Unsere Piloten sind zwischen 13:30 und 14:15 abgeflogen. Nicht alle Piloten flogen

die gestellte Aufgabe.  
Das Teamcenter wurde noch aufgestellt und eingerichtet. Damit ist alles für die kommenden Wertungstage vorbereitet. Anschließend gab es noch eine Teambesprechung bezüglich der Eröffnung.

### Das Team

In der 15 m Klasse fliegen Achleitner Guido, GA, eine ASG 29, 15/18m mit seiner Crew Kavelage Martin und als 2. Team, Ziegerhofer Herbert M1 auf Ventus C, 15m, wobei seine Frau Karin seine bewährte Helferin ist. Herbert hat ja aus Trainingsüberlegungen bereits am Flatlandcup teilgenommen.

In der 18-m-Klasse fliegen Janowitsch Wolfgang, mit



Achleitner Guido, GA mit Crew



Ziegerhofer Herbert, M1

seinem Ventus, 2cxa, seine bewährte Crew, wie immer Seebacher Hans. Das 2. Team mit Amann Werner, WG, auf einem Ventus 2cx, seine bewährte Crew, sein Vater Herbert Amann.



Janowitsch Wolfgang, WO



Amann Werner, WG, li. mit Janowitsch, WO

In der offenen Klasse fliegt Eder Franz Josef, FJ auf seiner neuen EB 29, der wie immer von seiner Frau Olga betreut wird. Als 2. Team Haggenmüller Reinhard, BY auf einer ASW 22 mit seiner bewährten Crew Herbert Lendl.



Haggenmüller Reinhard, BY



Eder F.Josef, FJ

### 24.07. - Eröffnung

Um 09:30 ist das TC-Briefing und um 10:00 das 1. off. Pilotenbriefing. Um 18:00 die Eröffnung der WM in Szeged.



Chief-Stewart B.Spreckley beim Sicherheitsvortrag



Werner, WG Reinhard, BY Wolfgang, WO

### 25.07. - 1. Wettbewerbstag

Nach der gestrigen Eröffnungsfeier der 31. WM in der 15-m-18-m- und offenen Klasse in Szeged lässt die Wetterprognose für den 1. Wettbewerbstag eher keinen Wertungstag erwarten.

Die Teilnehmer wurden mit Bussen in die Stadt gebracht und eine Parade der Piloten zusammengestellt, die durch die Fußgängerzone zum Rathaus marschierte.

Nach kurzen Ansprachen von offiziellen Persönlichkeiten der Stadt und des ungarischen Aeroclubs eröffnete der Präsident der Jury, Peter Ryder die WM.

Um 09:30 ist das TC-Briefing, anschließend Pilotenbriefing.



Aufbruch zur Eröffnungszeremonie



Bei der Aufstellung zur Parade

Wie es bereits in der Prognose zu erwarten war, gibt es heute nicht den 1. Wertungstag. Nieselregen zurzeit außerhalb des Zelttes. Die Piloten besprechen sich rund um den Kartentisch über die Erfahrungen der Piloten, die hier schon geflogen sind.



Kartenstudium des Wettbewerbsgebietes



Flugplatz Szeged vom Westen

Leider gibt es über das Wetter noch nichts Positives zu berichten. Es hat ja bereits gestern während der Eröffnungszeremonie leicht geregnet. – Nach den zuletzt erhaltenen Pilotenlisten fliegen in der:

15-m-Klasse	49 Piloten
18-m-Klasse	51 Piloten
und in der offenen Klasse	43 Piloten

Seit einiger Zeit hat es aufgehört zu regnen und ob morgen der 1. Wertungstag stattfindet, bleibt einmal offen. Die Piloten erkunden die Aussenlandemöglichkeiten um den Flugplatz. Auch konnten noch offene Arbeiten indoor erledigt werden. TC - und Pilotenbriefing wurden für Montag früher angesetzt.

### 26.07. - 2. Wettbewerbstag

Die Wettersituation hat sich momentan verschlechtert, die Piloten bringen ihre Flugzeuge zum Grid. Seit 45 Minuten regnet es. Die Tasks wurden beim Briefing ausgegeben. Die Tasks liegen im serbischen Luftraum. Tagesaufgaben heute:

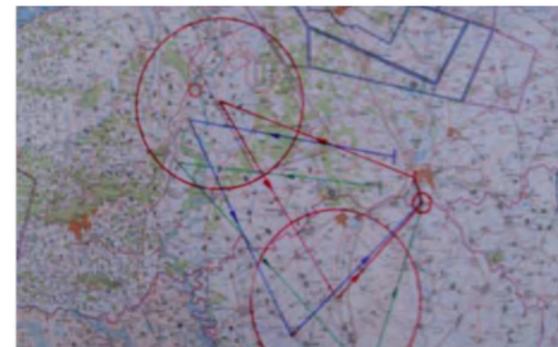
Offene Klasse:	Race-Task, TD: 254,4 km, 3 TP
18-m-Klasse:	Race-Task TD: 219,2 km, 3 TP.
15-m-Klasse :	AAT, TT: 02:30, TD: 205,8 km/ 430,9 km, 4 Areas.

Der Start ist für 13:00 geplant, verschoben auf 13:30. Momentan hat der Regen aufgehört und es wurde etwas heller. Um 13:30 gab es ein TC-Briefing am Grid der 15-m - Klasse, mit neuen verkürzten Aufgaben für 15-m- und Offene Klasse als Aufgabe B nun AATs. Die 18-m- Klasse wurde neutralisiert. Um 14:00 wurde auch die 15-m- Klasse neutralisiert und der Start für die Offene Klasse auf 14:30 verschoben; um 15:00 wurde der Tag für alle Klassen neutralisiert.

### 27.07. - 3. Wettbewerbstag - 1. Wertungstag

Die Sonne scheint durch den Ac-Schirm und es besteht eine geringe Chance für den 1. Wertungstag. Beim Briefing wurden folgende Aufgaben ( Task A und Task B ) an die Piloten ausgegeben.

Offene Klasse:	Race Task: TD: 286,7 km, 3 TP Task B: AAT, TT: 02:00, 3 Areas
18-m - Klasse:	Race Task: TD: 272,8 km, 3 TP Task B: AAT, TT: 02:00, 3 Areas.
15-m - Klasse:	AAT, TT: 02:30 TD: 153,5/359,1 km, 3 Areas Task B: TT: 02:00



Die heutigen Tagesaufgaben



EB 28, FJ von F. Josef Eder

Pünktlich um 13:00 wurde mit dem Schleppbetrieb begonnen. Task B ist für alle Klassen gültig. Cu - Bewölkung, jedoch ist die Basis recht tief. Schauerneigung ist gegeben! Josef, FJ meldet Steigen 0,7 - 1 m/sec, leichter Regen.

Die Startlinie für 18 m - Klasse öffnet um 14:04. Unsere Offenen-Klasse-Piloten, Josef, FJ und Reinhard, BY sind nach Öffnung der Startlinie abgeflogen, da die erste Area im Westen liegt. Nach den Funkprüchen müssen die Piloten weit nach Süden ausweichen um den Regen zu umfliegen.

Die Aufgabe für die 18 m - Klasse wurde neutralisiert. Wolfgang WO und Werner, WG kommen zur Landung. Die 15-m - Klasse wartet noch am Grid. Auch der Task für die 15-m - Klasse wurde jetzt neutralisiert. Josef, FJ und Reinhard, BY fliegen mit einer mickrigen Basishöhe, 750 m, am Weg zum 1. Area.

Josef, FJ startete nach der 1. Area seinen Motor und flog nach Hause, Reinhard, BY flog noch in das zweite Area und hat seinen Motor danach ebenfalls gestartet. Es gibt den 1. Wertungstag für die Offene Klasse

25. Platz:	Haggenmüller R., BY
33. Platz:	Eder F. Josef, FJ

Nach der Wetterprognose wird es eine Wetterbesserung geben, damit rechnen wir morgen mit dem 2. Wertungstag.

### 28.07. 4. Wettbewerbstag

Der Himmel ist bedeckt mit 8/8 Ac, die Chancen für einen Wertungstag bestehen. Fast erwartet, wurde der heutige Tag auf Grund der Wetterprognose neutralisiert. Wir warten auf die weitere Wetterentwicklung.

Jedoch hat sich das Wetter im Tagesgang doch anders entwickelt als vom Meteorologen prognostiziert und so wurde wahrscheinlich ein möglicher Wertungstag nicht genutzt, schade. Die Aussichten für morgen sind aus jetziger Sicht recht günstig und es ist somit mit einem Wertungstag in allen 3 Klassen zu rechnen.

Heute Abend ist die Eröffnung des OSTIV - Kongresses um 20:00, alle WM-Teilnehmer sind dazu herzlich eingeladen. Dr. Hermann Trimmel, als Mitglied der OSTIV - Meteorologie - nimmt daran teil und wird, wenn es zeitlich möglich ist, das Team unterstützen und verstärken.

### 29.07. 5. Wettbewerbstag

Die mittelhohe Bewölkung geht langsam zurück und die Einstrahlung nimmt zu. Die Piloten bringen ihre Flugzeuge zum Grid. Anschließend Briefing.

Die heutigen Tagesaufgaben:

Offene Klasse:	Race-Task, TD: 378,7 km, 5 TP
18-m-Klasse:	Race-Task: TD: 333,6 km, 5 TP
15-m-Klasse:	Race-Task: TD: 337,3 km, 5 TP

Geplanter Start 11:30, Aufgabe A ist zurzeit gültig.



Beim Briefing



Nach mehrmaligen Startverschiebungen wurde um 12:30 mit dem Schleppen des Feldes begonnen. Aufgabe A für alle Klassen ist gültig. Die Aufgaben sind sehr ähnlich und führen zuerst nach Westen. Die Piloten fliegen fast über Szeged nach Osten und zurück zum Platz.

Die Piloten melden schwaches Steigen. Die Basis ist auf 1200m. Die Cu-Entwicklung sieht recht gut aus, Steigen bis 1,8 m/sec. Basis bis 1300m.

Das Cirrenfeld hat bereits die Donau vom Westen erreicht und ist auch vom Platz aus zu sehen. Wolfgang, WO ist bereits gelandet. Werner, WG und Guido, GA melden 27 km bzw. 42 km, benötigen aber noch 200 m Sicherheit für den Heimflug.

Herbert, M1 ist 30 km nordöstlich von Szeged sicher außen gelandet. Reinhard, BY benötigte den Motor und ist mit den anderen Piloten am Platz gelandet.

Tagesergebnisse:

- 26. Platz: Eder F. Josef, FJ
- 12. Platz: Janowitsch W., WO
- 28. Platz: Achleitner G., GA
- 42. Platz: Haggenmüller R., BY
- 30. Platz: Amann W., WG
- 41. Platz: Ziegerhofer H., M1

Leider gab es einen bedauerlichen Unfall im Endanflug zur Piste 16. Ein Pilot kollidierte mit einem LKW auf der am Flugplatzrand vorbeiführenden Straße. Der LKW-Fahrer wurde sehr schwer verletzt, der Pilot kam mit Prellungen davon, das Flugzeug wurde erheblich beschädigt.

30.07. 6. Wettbewerbstag

Die westlich der Donau liegende Störung bewegt sich nur sehr langsam ostwärts und es wird wahrscheinlich einen weiteren Wertungstag geben. Für den Anflug über die Straße zur Piste 16 wurde das Anflugverfahren auf Finish-Ring mit einer Minimumhöhe von 140 m QNH geändert. Der Start wurde auf 12:30 festgelegt.

Die heutigen Tagesaufgaben:

- Offene Klasse: Race-Task, TD: 352,7 km, 4 TP
- 18-m-Klasse: AAT, TT: 02:30, TD: 242,5/424,2 km, 3 Areas
- 15-m-Klasse: AAT, TT: 02:30, TD: 231,1/368,4 km, 4 Areas

Die Basis liegt zwischen 1400 - 1500 m, die Steigwerte sind nicht berauschend. Unsere Piloten kämpfen nach den Funkmeldungen im Osten mit der Aufgabe mit sehr geringem Steigen, auch die Basishöhen sind nicht berauschend.

Einige Hänger sind bereits unterwegs ihre Piloten einzusammeln. Wolfgang, WO und Werner, WG sind im 2. Area sicher außen gelandet. Reinhard, BY hat den Motor gestartet und ist bereits am Flugplatz gelandet. Herbert, M1 und Guido, GA sind noch in der Luft beide sind jedoch außen gelandet. Eder Josef, FJ hat ebenfalls den Motor gebraucht und ist bereits am Flugplatz gelandet.

Tagesergebnisse:

- 31. Platz: Eder F. Josef, FJ
- 35. Platz: Janowitsch W., WO
- 14. Platz: Achleitner G., GA
- 37. Platz: Haggenmüller R., BY
- 34. Platz: Amann W., WG
- 11. Platz: Ziegerhofer H., M1

31.07. 7. Wettbewerbstag

Die Störung hat uns in der vergangenen Nacht mit Gewittern erreicht. Zurzeit gibt es noch reichliche Restbewölkung, die sich aber bis zum Startbeginn deutlich reduziert hat.

Die heutigen Tagesaufgaben:

- Offene Klasse: AAT, TT: 02:30, TD: 243,8/383,0 km, 4 Areas
- 18-m-Klasse: AAT, TT: 02:30, TD: 202,3/424,2 km, 4 Areas
- 15-m-Klasse: AAT, TT: 02:00, TD: 164,2/343,5 km, 4 Areas

Die Abfluglinien sind geöffnet, unsere Piloten der 18-m - und der offenen Klasse sind bereits abgeflogen. Nach den Meldungen im Funk ist die Wettersituation am Weg zum 2. Area doch besser. Die Steigwerte liegen zwischen 1,5 und 2 m/sec. Die Basis liegt bei 1400m, allerdings ist die Basis am Flug zum 1.Area im Westen absinkend.

Vor 15 Minuten sind Guido, GA und kurz danach Herbert, M1 nach dem 2. Area außen gelandet. Reinhard, BY hat den Motor gestartet und ist am Platz gelandet. Werner, WG im Endanflug, Wolfgang, WO ist gelandet. Guido, GA und kurz danach Herbert, M1 nach dem 2. Area außen gelandet. Josef, FJ hat ebenfalls die Aufgabe erfüllt.



Nach der Landung unserer Piloten entwickelten sich rund um Szeged Schauer mit heftigem Niederschlag in Szeged. **Wir gratulieren Wolfgang, WO zu seinem Tagessieg.**

Tagesergebnisse:

- 26. Platz: Eder F. Josef, FJ
- 1. Platz: Janowitsch W., WO
- 45. Platz: Achleitner G., GA
- 42. Platz: Haggenmüller R., BY
- 32. Platz: Amann W., WG
- 41. Platz: Ziegerhofer H., M1

01.08. - 8. Wettbewerbstag

Von der Wetterprognose zeichnet sich für heute ein störungsfreier Wertungstag ab. Über den gestrigen Tagessieg freut sich das gesamte Team mit Wolfgang, nochmals herzliche Gratulation. Schade für die Piloten der 15-m - Klasse, dass es nicht wunschgemäß gelaufen ist.

Auch Reinhard, BY war nicht zufrieden, Josef, FJ hat ordentlich gekämpft um die Tagesaufgabe zu erfüllen. Es wird heute wegen der Wettervorhersage in allen Klassen bei den Racingtasks bleiben, die als Aufgabe A ausgegeben wurden. Es wurden jedoch als Task B, jeweils AATs vorbereitet.

- Offene Klasse: Racetask, TD: 438,2 km, 5 TP.
- 18-m-Klasse: Racetask, TD: 360,1 km, 6 TP.
- 15-m-Klasse: Racetask, TD: 364,1 km, 5 TP., ein Großteil des Polygons liegt im serbischen Luftraum.



Die heutigen Tagesaufgaben



Reinhard, BY nutzt den Schatten der Tragfläche

Der Start ist für 11:30 geplant. TC - Briefing am Grid, 15m-Klasse neue Aufgabe, TD: 334,1 km, 4 TP.; Startverschiebung auf 12:00. Die Basis ist auf 800 m. Die Steigwerte dürftig. Die Abfluglinien für 15m und Offene Klasse sind offen. Die Bedingungen für den Abflug sind nicht optimal, da die Steigwerte 1 m/sec. nicht übersteigen und die Basis nur langsam ansteigt.

Doch bei der Streckenlänge kann man nicht zu lange warten, da ab 16:00 die Thermik bereit schwächer wird. Die Hänger schwärmen aus. Die Thermik wurde wie vorhergesagt schwächer und so war es für die meisten Piloten unmöglich den Task zu beenden. Josef, FJ und Reinhard, BY haben nach 18:00 mangels Aufwind den Motor gebraucht. Guido, GA und Herbert, M1 sind 50 km vor dem 3. TP sicher außen gelandet. Wolfgang, WO sitzt auf einer Wiese am 3. Schenkel, Werner, WG landete in der Nähe auf einem Flugplatz.

Tagesergebnisse:

- 33. Platz: Eder F. Josef, FJ
- 10. Platz: Janowitsch W., WO
- 42. Platz: Achleitner G., GA
- 30. Platz: Haggenmüller R., BY
- 22. Platz: Amann W., WG
- 37. Platz: Ziegerhofer H., M1

Kein Pilot der 3 Klassen konnte die gestrige Aufgabe erfüllen. Große Probleme bei den Rückholungen der 15m-Klasse - Piloten aus Serbien.

02.08. - 9. Wettbewerbstag

Für die Piloten der 15-m-Klasse war die Außenlandung in Serbien ein Horror. 2 Std Grenzformalitäten bei der Einreise nach Serbien, Bergung der Flugzeuge aus dem morastigen Feld ohne Traktor nicht möglich, d.h. Nächtigung sitzend im Auto, Gelsenplage und Verladung der Flugzeuge in der Früh und Rückfahrt zum Flugplatz mit weiteren 2 stündigen Einreiseformalitäten an der Schengengrenze Ungarn.

Der heutige Wertungstag wurde für die 15-m-Klasse neutralisiert. Die Wetterprognose für heute ist ähnlich wie gestern, schwache Thermik und niedrige Basis.



Die Tagesaufgaben :

Offene Klasse: AAT, TT: 03:00, TD: 235,27422,5 km,  
3 Areas  
18-m-Klasse: AAT, TT: 03:00, TD: 218,3/430,9 km,  
5 Areas.  
15-m-Klasse: Wertungstag neutralisiert.

Herbert, M1 ist zurzeit bei der Reinigung seines Flugzeuges. Die ersten Landemeldungen gibt es auf der Turmfrequenz.



Herberts Auto nach der Rückholung



Rumpftransport zum Hänger ohne Traktor unmöglich

Die Offene Klasse ist gemeinsam um 14:15 und die 18-m-Klasse etwas später, auch gemeinsam abgeflogen. Wir erwarten unsere Piloten zwischen 17:00 und 17:30 zurück. Alle Piloten sind zuhause.

Tagesergebnisse:

24. Platz: Eder F. Josef, FJ  
26. Platz: Janowitsch W., WO  
29. Platz: Haggenmüller R., BY  
36. Platz: Amann W., WG  
neutralisiert: Achleitner G., GA  
neutralisiert: Ziegerhofer H., M1

#### 03.08. - 10. Wettbewerbstag

Die heutige Wetterprognose lässt einen sehr guten Wertungstag erwarten. Die Tagesaufgaben: Heute wurde für alle Klassen Task A und B vorbereitet, Task A ist zurzeit gültig.

Offene Klasse: Racetask, TD: 426,5 km, 3 TP  
18-m-Klasse: Racetask, TD: 330,2 km, 3 TP  
15-m-Klasse: AAT, TT: 03:30, TD: 261,0/477,0 km,  
3 Areas

Start geplant um 12:00.

Steigwerte bis 2 m/sec. und die Basis 1300 ansteigend. Josef, FJ und gleich danach Reinhard, BY sind bereits auf Strecke, Guido, GA und Herbert, M1 haben sich ebenfalls abgemeldet. Nicht ganz verständlich ist in der offenen Klasse der Wechsel von Task A auf Task B. Hoffentlich hält der Tag - Abschirmungen könnten zum Problem werden.

Die ersten Ci sind über dem Flugplatz zu sehen. Wolfgang, WO und Josef, FJ haben bereits auf die Platzfrequenz geschaltet und landen in 2 Minuten. Reinhard, BY hat soeben umgeschaltet, Werner, WG meldet 59 km.



Reinhard, BY vor der Landung



Endanflüge Offene Klasse

Unsere 15m Klasse Guido, GA und Herbert, M1 auf dem letzten Schenkel.

Tagesergebnisse:

20. Platz: Eder F. Josef, FJ  
1. Platz: Janowitsch W., WO  
39. Platz: Achleitner G., GA  
24. Platz: Haggenmüller R., BY  
41. Platz: Amann W., WG  
45. Platz: Ziegerhofer H., M1



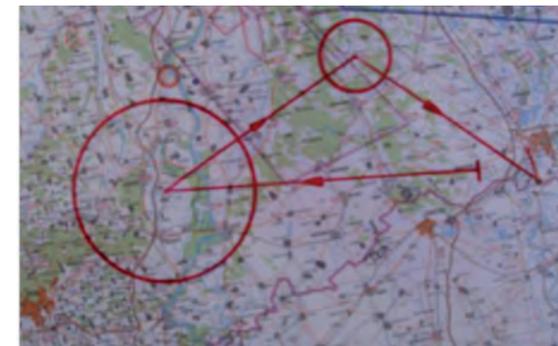
#### 04.08. - 11. Wettbewerbstag

Gerne hätte ich Wolfgang, WO schon gestern nach seiner Landung zu seinem 2. Tagessieg gratuliert, was somit vom gesamten Team jetzt passiert. Die Gewitterfront ist während der Nacht mit Regen, aber abgeschwächt durchgezogen, die Reste der abziehenden Front sind aber noch wirksam – niedere Basis, Tendenz zu Schauern. Auf Grund dieser Situation wurde der Tag um 11:00 für 18m - und offene Klasse neutralisiert. Die Entscheidung, ob es einen Wertungstag für die 15 m - Klasse gibt, erfolgt um 12:00. Die Wettbewerbsleitung versucht den fehlenden Wertungstag der 15 m - Klasse aufzuholen.

Grid 12:15 bis 13:45, Start um 14:00

Aufgabe heute: 15-m-Klasse: AAT, TT: 02:00, TD: 161,0 km/286,9 km, 3 Areas.

Wir hoffen, dass der Wetterablauf einen Wertungstag zulässt und unsere Piloten einen erfolgreichen Flug haben. Die Wetteroptik nach Westen ist nicht so schlecht, auch das Radarbild zeigt keine Echos am Schenkel nach Westen. Guido, GA und Herbert, M1 wollen bald abfliegen und finden zurzeit Steigwerte von 1,5 m/sec. und eine Basis von 1000 m.



Die Tagesaufgabe in der Karte



Am Grid der Offenen Klasse

Guido, GA und Herbert, M1 sind bald nach Öffnung der Startlinie mit kurzem Abstand abgeflogen, die Wetteroptik ist gut und wir rechnen mit der Rückkehr bis 17:15. Noch sind nicht alle Piloten ausgewertet. Für Herbert, M1 ist es gut gelaufen und hat guttragende Linien gefunden, Guido, GA lief es nicht immer ganz nach seinen Vorstellungen.

Tagesergebnis:

11. Platz: Ziegerhofer H., M1;  
34. Platz: Achleitner G., GA  
Offene Klasse und 18m-Klasse wurden neutralisiert.

Heute ist ein int. Abend im Briefinghangar, den wir als Gäste besuchen werden.

#### 05.08. - 12. Wettbewerbstag

Heute ist es fast wolkenlos und wir erwarten einen weiteren Wertungstag. Allerdings werden im Verlauf des Tages Ausbreitungen den Piloten Schwierigkeiten bereiten.

Nach einigen Änderungen der Aufgaben in der 15m - und 18 m - Klasse und einem TC-Briefing in der Halle um 11:30 wurde für diese Klassen endgültig Task D ausgegeben.

Tagesaufgaben:

Offene Klasse: AAT, TT: 03:30, TD: 283,7/467,6 km,  
4 Areas  
18m-Klasse: Race-Task, TD: 289,0 km, 5 TP  
15m-Klasse: Race-Task, TD: 294,6 km, 6 TP

Zurzeit liegt die Basis bei 750 m, langsam ansteigend und 5/8 Bedeckung, schwaches Steigen 0,7 - 1 m/sec. Die Basis liegt bei 1000 bis 1100m, die Steigwerte sind besser als die Prognose und Basis sinkt im Norden wieder auf unter 1000m ab.

Herbert, M1 und knapp dahinter Guido, GA mühen sich nach der 3. Wende mit den mickrigen Steigwerten und der niederen Basis im SW.

Nicht viel besser ergeht es der 18m- Klasse Wolfgang, WO und Werner, WG knapp dahinter. Die Abschirmungen im Osten des Flugplatzes sind recht großflächig.

Herbert, M1 ist 1,6 km vor FPL. Szeged sicher außen gelandet; Guido, GA am TP 99 ( Flugplatz ) gelandet.



Das Team Josef, FJ und Olga



Eine beeindruckende Gewitterwalze

Die Offene Klasse ist am Flugplatz nach Umrundung der Aufgabe gelandet. Wolfgang, WO ist außen gelandet, ebenso Werner, WG.

**Tagesergebnisse:**

- 29. Platz: Eder F. Josef, FJ
- 16. Platz: Janowitsch W., WO
- 38. Platz: Achleitner G., GA
- 22. Platz: Haggenmüller R., BY
- 38. Platz: Amann W., WG
- 44. Platz: Ziegerhofer H., M1

**06.08. - Letzter Wettbewerbstag**

Bereits beim Briefing waren die Wetterprognosen 70 zu 30, sodass der heutige Tag neutralisiert werden wird. Die Wettbewerbsleitung brachte zwar noch einen Task C für die 18m - und Offene Klasse zur Verteilung, der Tag wurde jedoch wegen einer sehr raschen Annäherung einer Gewitterfront aus SW endgültig neutralisiert.

Noch vor Beginn des Gewitters konnten alle Flugzeuge unserer Piloten, sowie das Teamzelt und alle Utensilien im trockenen Zustand in die Hänger verstaut werden. Anschließend gab es eine kurze Nachbesprechung unter der Veranda beim Wohnmobil von Guido, GA, siehe Bild.



Heute beim Briefing



Die WM ist beendet, Nachbesprechung mit Team

Um 20:00 ist die Farewell - Party am Flugplatz.

**07.08. Siegerehrung**

Nach den Gewittern gestern Nachmittag und Abend wurde die Zeit für das Packen genutzt und am Abend gab es eine eher enttäuschende Farewell - Party mit Musik die eine Unterhaltung verhinderte, leider. Um 10:00 ist Siegerehrung und anschließend treten wir die Heimreise an.

Herzliche Gratulation an Wolfgang, WO zu seinem 7. Platz in der Gesamtwertung der 18m-Klasse aber auch allen anderen Piloten zu ihren Platzierungen.



v.l. Ziegerhofer, TC Graf, Janowitsch, Eder, Amann W., Haggenmüller, Lendl H., Seebacher, Eder Olga, Amann H.

Nach einer einfachen, aber netten Siegerehrung gab es noch vor der Heimreise einen kurzen Gedankenaustausch im Team - siehe Bild.

Herzlich bedanken möchte ich mich noch bei den Piloten und ihren Helfern für das aufmerksame Präsent in Form von Rotwein - Salami - und scharfen Paprika, die gemeinsam verbrachte Zeit hat mir viel Spaß gemacht.

**Siegerehrung: Offene Klasse**

- 1. Platz und Weltmeister: Sommer Michael BRD EB 29
- 2. Platz: Jones Steve GB Nimbus 4
- 3. Platz: De Broqueville Pierre BLG EB 28 Edition



Offene Klasse



18m - Klasse

**die Platzierungen unserer Piloten**

- Platz 26 Eder F. Josef EB 29
- Platz 35 Haggenmüller Reinhard ASW 22

**Die Sieger der 18 m – Klasse**

- 1. Platz und Weltmeister: Nieradka Zbigniew POL ASG 29
- 2. Platz: Jonker Uys S. AFRIKA JS 1
- 3. Platz: Staryszak Karol POL ASG 29

**unsere Piloten erfliegen die Plätze:**

- 7. Platz: Janowitsch Wolfgang, WO VENTUS 2 cxa
- 34. Platz: Amann Werner, WG VENTUS 2 cx

**Die Sieger der 15 m – Klasse**

- 1. Platz und Weltmeister: Giorzo Stefano ITL Diana 2
- 2. Platz: Wells Leigh UK ASG 29
- 3. Platz: Gostner Thomas ITL Diana 2

**unsere Piloten erfliegen die Plätze:**

- 32. Platz: Achleitner Guido, GA ASG 29
- 38. Platz: Ziegerhofer Herbert, M1 VENTUS 1



15m - Klasse



### Team Cup Wertung

33 Nationen haben an dieser WM teilgenommen, die erfolgreichsten Teams bei der WM in Szeged waren:



1. Platz POLEN, TC Jasek Dankowski  
2. Platz FRANKREICH, TC Eric Napoleon  
3. Platz ENGLAND, TC Philip Sturley

12. Platz DEUTSCHLAND TC Uli Gmelin  
17. Platz ÖSTERREICH TC Kurt Graf

Nachdem wir in Priedvidza, mit unserem Team einen hervorragenden 4. Platz erreichten, liegen wir nun im Gesamtergebnis beider WMs auf dem sehr guten 6. Platz.

Gesamt:		
1. Platz	POLEN	16454,2
2. Platz	ENGLAND	15771,4
3. Platz	DEUTSCHLAND	15636,3
4. Platz	FRANKREICH	15635,1
5. Platz	TSCHECHIEN	15423,5
6. Platz	ÖSTERREICH	14638,7

Im Nationen Ranking der IGC als Durchschnitt der 5 bestgereihten Piloten Österreich liegen wir unverändert am 8. Platz.

**Die Ergebnisse der Weltmeisterschaft der 15m - 18m - und Offenen Klasse wurden vom Präsidenten der Jury Peter RYDER für gültig erklärt.**

Für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung bedanke ich mich, im Namen des Teams bei BSL. Gaisbacher Michael, Gerda Seidl, Sektionsbüro, Hermann Trimmel und allen Persönlichkeiten, die für die Anliegen des Teams immer ein offenes Ohr haben.

Kurt Graf, Teamcaptain.

### Berichte der Piloten,

#### WM Szeged

#### Bericht Janowitsch Wolfgang, WO

Aus meiner Sicht sind drei Faktoren erwähnenswert, die diesen Wettbewerb wesentlich charakterisierten:

- 1) Die hohe Teilnehmerzahl, erstmals nahmen an einer WM beinahe 150 Piloten teil;
- 2) Die kritischen Wetterbedingungen mit meist niedriger Arbeitshöhe, teils Blauthermik und durch ergiebige Regenfälle schwierige Außenlande- und Rückholbedingungen;
- 3) Die schlechte Organisation;

**Zu 1):** Obwohl Großteils sehr diszipliniert geflogen wurde, ergaben sich zwangsläufig durch unterschiedliche Steigzentren, verschiedene Flächenbelastungen oder einfach unterschiedliche Ideen der Piloten in kritischen Situationen. Ich persönlich hatte bei dieser WM mehr gefährliche Begegnungen mit anderen Teilnehmern als in all den großen internationalen Wettbewerben der Jahre zuvor. 24 Flugzeuge waren nicht mit „Flarm“ ausgestattet. Allerdings muss ich sagen, dass „Flarm“ mit der derzeitigen Empfindlichkeit bei Annäherung an einen Pulk unbrauchbar ist. Hier müsste der Hersteller noch einmal eine niedrigere Empfindlichkeitsstufe einführen; vielleicht abhängig von der Anzahl empfangener Signale. Butterfly und ähnliche Anzeigen würde ich bei Wettbewerben verbieten bzw. sollten Flugzeuge im „stealth-mode“ gar nicht auf diesen Displays dargestellt werden. Die Einstellung „stealth“ sollte verpflichtend sein. Alles was den Piloten von der Luftraumbeobachtung ablenkt sollte reduziert/verboten werden.

**Zu 2):** Auch die Wetterbedingungen trugen natürlich ihren Teil zur Massierung bei. Bei Basishöhen unter 1000m und Blauthermik wälzten sich manchmal 2 oder 3 Pulk über die Strecke. Oft änderte sich die Qualität der Aufwinde innerhalb weniger Kilometer ohne klare Anzeichen. Meist dürfte der Untergrund dafür verantwortlich gewesen sein, der durch die vorangegangenen Niederschläge mehr oder weniger durchnässt war. Die 15m-Klasse machte damit besonders intensive Erfahrungen, die Rückholungen aus Serbien dauerten bis zu 25 Stunden. Der Folgetag musste neutralisiert werden.

**Zu 3):** Für das schlechte Wetter ist niemand verantwortlich, dafür was man daraus macht schon. Die



Meteorologen hatten, abgesehen von der schwierigen Beurteilung der Situation, von Beginn an ein Problem mit der Präsentation. Nach Kritik des Britischen Team-Captains wurde der Meteorologe ausgetauscht. Nach wie vor wurden allerdings Diagramme und Bilder präsentiert deren Bedeutung nicht erklärt wurde. Teilweise gab es umfangreiche Informationen über Details die für Segelflieger maximal von untergeordneter Bedeutung sind. Ich hatte den Eindruck, dass der Vortragende kein Segelflugmeteorologe ist und dass das Interesse bei den Zuhörern mäßig war. Die Tagesaufgaben waren dementsprechend unangepasst, 3 Außenlandungen bei 7 Wertungstagen sprechen für sich... Der angeblich erleichterte Grenzübergang von/nach Serbien funktionierte nicht, auch diese Erfahrung machte die 15m-Klasse (jeweils 2 Stunden Wartezeit). Eine stark befahrene Straße wenige Meter vor der Ziellinie und der Flugplatzumzäunung führte zu einem Zusammenstoß eines Australischen 15m-Klasse Piloten mit einem LKW. Der Pilot blieb unverletzt, der LKW-Fahrer erlitt schwere Verletzungen. Erst dieser Vorfall führte zur Einführung eines „Finish-rings“ statt der Linie am Flugplatz. Durch einige TCs und die OSTIV wurde eine Spendenaktion für den verletzten Fahrer gestartet – nicht durch den Veranstalter. Auch gab es im weiteren Verlauf des Bewerbes keine Informationen mehr über seinen Zustand.

**Fazit:** Trotz weniger Wertungstage für mich eine sehr anstrengende WM. Das schwierige Wetter bestrafte meist „beherzte“ Entscheidungen. Der 2. Wertungstag war mit seinen 9 Piloten, die die Aufgabe teils mit unglaublichen Umwegen vollenden konnten, vorentscheidend. Die Endwertung weist damit einige Namen auf den vorderen Rängen auf, die bis dato international noch nicht so in Erscheinung getreten sind. Dafür finden sich einige Favoriten im hinteren Teil wieder. Ich freue mich, dass ich auch bei diesen außergewöhnlich schwierigen Bedingungen wieder einen Platz unter den ersten 10 belegen konnte und über 2 Tagessiege. Nachdenklich macht mich, dass ich an keinem der Tage die Aufgabe vollenden konnte, an denen zumindest einige heimgekommen sind – ich denke schon über mögliche Trainingseinheiten nach.

Abschließend möchte ich mich beim ganzen Team bedanken, vor allem bei Kurt und Hermann die uns wieder in gewohnter Weise unterstützt haben und Steine aus dem Weg geräumt haben, wo's möglich war.

**Die Stimmung war hervorragend und um das gehts schließlich ;-)** - Euer WO

#### Bericht Amann, WG

Ich konnte mich durch die Teilnahme am Pribina Cup 2010 und dem Trainingslager 2008 in Szeged auf diese WM vorbereiten. Auch machte ich von Hohenems aus einige Flüge in Süddeutschland. Drei Flugtage im Training waren gut für die Einstimmung und letzte Optimierungsarbeiten am Flugzeug. Durch die hohe Anzahl an Teilnehmer und das unübersichtliche Wetter haben sich zum Teil sehr große Pulk gebildet. Hier versuchte ich die Balance zwischen optimalem Steigen und Sicherheit zu finden, was des Öfteren nicht so einfach war.

Im ersten Teil des Wettbewerbes hatte ich, wie sehr viele andere auch eine Außenlandung. Jedoch konnten 9 Piloten die Aufgabe beenden. Dies führte zu einem beträchtlichen Punkteverlust. In weiterer Folge versuchte ich dann das Risiko etwas anzuheben und alternative Routen zu fliegen. Dies führte durch das unübersichtliche Wetter zwar zu schnellen Teilstrecken, jedoch auch immer wieder zu Stehern. Hier ist sicher in Richtung Taktik noch viel Potenzial vorhanden. Aufgrund der diversen Trainings mit Hermann bin ich täglich motiviert geflogen und auch weniger gute Tagesergebnisse konnten mich kaum aus der Ruhe bringen. Jedoch im Bereich des Teamfluges sehe ich für mich noch einiges zu verbessern. Wir hatten in der Mannschaft eine gute Stimmung und es machte mir viel Spaß an dieser WM teilnehmen zu dürfen.

Einen besonderen Dank an Teamchef Kurt Graf für die Vorbereitungsarbeiten und den angenehmen Umgang.

#### Werner Amann – WG

#### Bericht Eder F. Josef, FJ

Das Wetter hat uns bei dieser WM das volle Programm geboten. Nach einem extremen ersten Wertungstag (Basis 500-600m ü.GND und heißen 57 km) konnte ich mich in den weiterhin schwierigen Bedingungen kontinuierlich steigern. Die Vertrautheit mit dem neuen Flugzeug war bald gegeben, besonders am dritten Tag halfen mir die hervorragenden Kreisflugeigenschaften aus den Tiefpunkten. Dieser Tag wirbelte viele Favoriten nach hinten.



Häufig konnte ich weite Strecken mit den Top-Piloten im Verband fliegen, ein traumhaftes Lehrstück, bei dem ich auch so manche Revanche anbieten konnte. Ein Fehlgriff am letzten Tag beim Abflugzeitpunkt vereitelte knapp mein Ziel einer Platzierung in der ersten Hälfte. Das zweite persönliche Ziel, einmal einen Tagessieg zu landen, blieb mir verwehrt. Die Chance war am dritten und fünften Tag (Blauthermik) aber gegeben.

Insgesamt für mich ein großartiges Erlebnis. Eine selbstlose Crew (Olga). Die Unterstützung durch Teamcaptain Kurt Graf und die Kameradschaft im Team brachten viel Freude. Meine Bewunderung gehört den Weltmeistern und unseren 15m-Piloten samt Crews, wie sie das Serbien-Abenteuer gemeistert haben.

#### F. Josef Eder (FJ)

#### Bericht Haggenmüller, BY

Vorerst möchte ich mich auch herzlich bei unserem Teamchef Kurt für die Planung und vor allem für die ruhige Unterstützung während der WM bedanken.

#### Zur WM:

„Thank's God for the engine,“ dieser Ausspruch eines Kollegen aus den USA nach unserer beiden Rückkehr mit dem Motor war vor allem für die ersten Tage der Hauptspruch. (Allerdings kann man „engine“ auf „Wolfgang“ ändern, denn er hat uns mit seinen zwei Tagessiegen und dem 7. Platz doch noch einiges an Freude bereitet).

Die Hauptprobleme lagen doch an dem sehr wechselhaften und oft abrupt ändernden Wetterbedingungen. Hier gab es oft taktische Fehleinschätzungen, die bei dieser Konkurrenz zu meist uneinholbaren Rückständen führten.

Ein Flug führte z.B. ca. 37 km an den Rand eines Kreises, den die meisten aufgrund schlechter thermischer Bedingungen nur „ankratzten“. Anstatt mit dem besten Gleiten die Strecke zu überwinden, flog ich etwas zu schnell, kam zu tief und konnte dieses Gebiet nicht mehr verlassen.

Nach einigen Gespräche mit anderen Piloten, unter anderem mit Holger Karrow, wurde mir aber klar, dass auch andere Teilnehmer Schwierigkeiten mit diesen Bedingungen hatten und auch der Glücksfaktor, den

man eigentlich immer ausschließen sollte, hat an einigen Tagen doch eine Rolle gespielt. Hatte man das Pech, dass vor einer langen Durststrecke einfach keine ausnutzbare Thermik zu finden war, kam man in gewaltige Schwierigkeiten, so an einem Wertungstag als ich einiges an Kilometern in 1100 m Höhe vor dem Hauptpulk lag und beim Versuch eine großflächige Abschattung zu überwinden, letztendlich doch den Motor brauchte. Während des Heimfluges wurde die Wolkendecke dünner, Cumulus entstanden und alle Nachkommenden hatten keine oder wenige Probleme. (Kennt ein jeder Segelflieger!!) Hatte man aber im Gegenteil das Glück in einer guten Gruppe zu sein war es ein Hochgenuss mit diesen Kollegen eine große Strecke mitzufiegen. Allerdings war mein Flieger mit 810 Kg begrenzt und nach längeren Gleitstrecken konnte ich sie dann nicht mehr halten.

Aber dies alles sollten keine Ausrede für das mäßige Abschneiden sein. Ich hatte mit der ASW 22 BLE ein tolles Flugzeug (vielen Dank an Eder Pepi) und andere Piloten hatten im Gesamten gesehen auch mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Es waren einfach zu viele taktische Fehler, die sich dann häufen wenn man nach schlechtem Beginn alles besser machen will. Angenehm überrascht war ich von dem überwiegend korrekten Verhalten der Piloten im Pulk (zumindest in der offenen Klasse) im Gegensatz zu vielen vergangenen Wettbewerben, wo es immer wieder zu gefährlichen Annäherungen kam. Die intensiven Hinweise von Spreckley mit Loggerbeispielen, die er bei diversen Safetybriefings vorbrachte zeigen hoffentlich auch künftig die erwünschte Wirkung. Wir in der offenen Klasse konnten uns ja immer mit dem Motor heimretten, zu bewundern waren aber unsere Teamkollegen und Ihre Helfer wie sie trotz Außenlandungen und teilweise schwierigsten Rückholungen Ihre Begeisterung hochhielten, alle Achtung.

#### Reinhard Haggenmüller.

#### Bericht Ziegerhofer, M1

Zur Vorbereitung auf die WM reiste ich schon am 30. Juni nach Szeged, um am Flatlandcup teilzunehmen. Wir hatten 10 Wertungstage bei meist mittelmäßigen bis guten Thermikbedingungen. Trotzdem musste ich zweimal zu den Kühen, nach der zweiten Außenlandung legte ich am 6. Wertungstag einen persönlichen Ruhetag ein. An den letzten vier Flug-



tagen fühlte ich mich besser und freute mich auf die WM. Nach einer Pause von einigen Tagen und 3 Flügen im offiziellen Training mussten wir vorerst einmal vier Tage warten bis der erste Wettbewerbstag durchgeführt werden konnte. Er endete für mich mit einer Außenlandung, der noch drei weitere in Serie folgten. Am vierten Tag durfte die 15 m Klasse nach Serbien fliegen und landete dort ohne Ausnahme. Was danach folgte, kann man ruhig als Abenteuerurlaub bezeichnen, denn um 3 Uhr in der Nacht gaben Karin und ich die Versuche auf, den Ventus aus dem Acker zu ziehen. Das Auto hatte sich trotz Allradantrieb im Acker eingegraben und wir verbrachten den Rest der Nacht mit einer Unmenge von Gelsen im Auto.

Die Wetterbedingungen waren bei der WM um einiges schlechter als beim Flatlandcup, und erschwerten meine Versuche, die richtigen Linien zu finden. Denn nur am zweiten und sechsten Tag (jeweils Platz 11 in der Tageswertung) bin ich mit meinen Flügen einigermaßen zufrieden. Es bleibt für mich noch viel zu tun, um die „Geheimnisse“ der Flachlandfliegerei zu enträtseln.

Das Zusammenspiel mit Guido (GA) funktionierte nicht nur in der Luft gut, sondern auch am Boden, wo wir am Campingplatz unsere „Zelte“ nebeneinander aufschlugen. Bedanken möchte ich mich bei unserem bewährten Teamchef Kurt für die Vorbereitungen und die Betreuung während der WM, sowie bei Martin, Guidos Helfer, der uns am Boden unterstützte, vor allem aber bei meiner Frau Karin, die mich immer zielsicher fand, auch wenn der Acker noch so abgelegen war.

#### Herbert Ziegerhofer - M1

#### Bericht Achleitner, GA,

Schon im Herbst 2009 wurde ich als Ersatzpilot für die WM in Szeged benannt, aber ich habe damals nicht mit einer Teilnahme gerechnet. Als ich von der Absage von Heimo Demmerer erfuhr und dadurch ein Startplatz in der 15 m Klasse frei wurde, war ich natürlich überglücklich. So machte ich mich 1 Woche vor Beginn der Meisterschaft mit meinem Bruder Martin und meiner neuen ASG 29 (Motor hatte ich aus Gewichtsgründen ausgebaut) auf nach Szeged.

4 Trainingsflüge, die wir sehr gut zum Einfliegen nutzten, ließen mich recht guter Dinge sein. Nach den ersten 2 Tagen lag ich auf dem vielversprechenden 12. Platz. Wie es auch schon WO beschrieben hat, waren die Bedingungen eher mager, d.h. tiefe Basis und schlechte Steigwerte und so verhaute ich den 3. WT. Am 4. WT wurde eine Aufgabe nach Serbien gelegt und das gesamte Feld von 49 Flugzeugen in der 15 m Klasse quälte sich im Pulkflug und mit sehr geringen Operationshöhen bis zur 3. Wende. Dann musste das gesamte Feld in Serbien außenlanden und die Odyssee begann. Gelsen, Sumpf, Schlangen, Spinnen, wilde Hunde..... und der Helfer an der Grenze 3h in der Warteschleife.

Als Martin in der Nacht um 11 Uhr ankam, konnten wir nur noch die Flügel heraustragen. Für die Bergung des Rumpfes mussten wir einen Traktor auftreiben, was aber in der Nacht um 2 Uhr nicht mehr zu organisieren war. Also ... eine Nacht im Auto schlafen.....

Am Morgen konnten wir einen Traktor organisieren und mit Hilfe von 3 jungen Burschen, die sehr hilfsbereit waren, den Rumpf in den Anhänger verfrachten. Die Rückfahrt wurde an der Grenze wieder zum Geduldsspiel und so waren wir erst zu Mittag am Flugplatz. Gott sei Dank war für die 15 m Klasse der Tag neutralisiert.

An den weiteren Wertungstagen fand ich nicht zu meinem Rhythmus zurück und so belegte ich schlussendlich nur den 32. Platz.

Sehr positiv habe ich die Stimmung in unserem Team empfunden. Einerseits die Analysen mit Wolfgang und Werner, aber auch den (leider nicht sehr oft) Teamflug mit Herbert. Gelernt haben wir alle wieder sehr viel und ich hoffe es bald wieder umsetzen probieren zu können.

Zum Schluss meines Berichtes muss ich mich noch bei Kurt Graf und Trimmel Hermann bedanken, die echt eine große Hilfe für uns Piloten waren.

#### Guido, GA

PS.: Als Schleicher-Vertreter muss ich natürlich noch erwähnen, dass mein Flugzeug, die ASG 29-15, sicher keine Ausrede sein kann. Natürlich schade, dass ich bei der Siegerehrung nicht dabei war und ich bitte dich, dies zu entschuldigen.

## 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 2010 folgende Themen behandelt:

### FÖHN - Forum, Zell am See 27. November. 2010

Die Gründe für uns, die Segelflieger zu einem Föhn-Forum in Zell am See einzuladen waren für uns recht leicht zu finden:

- Die LVR 2010 hat Änderungen im Bereich der Höhensegelfluggebiete gebracht und soll das Föhn-Fliegen für uns Segelflieger vereinfachen, so wie die Kontrollpflicht für die ACG.
- Aktuelle Beispiele von nicht erhaltenen Freigaben von Höhensegelfluggebieten zeigen auch, dass beide Seiten, ACG und Segelflieger, mehr voneinander wissen müssen, um die Lufträume im gemeinsamen Interesse fliegerisch nutzen zu können.
- Föhn-Fliegen ist nicht nur schön, sondern auch herausfordernd bis gefährlich.
- Unsere Spitzenpiloten zeigen uns, wie auch am 31.10.2010 wieder, welche Leistungen bei Föhnwetterlagen möglich sind.

- Gebündelt wollten wir beim Föhn-Forum das Wissen und die Erfahrungen der Vortragenden an die Segelflieger weiter geben.
- Wo und wie beginnt man? Welche „Werkzeuge“ braucht man? Welche Ausrüstung ist notwendig? Wie und wo kann ich die Lufträume nutzen ...
- Nicht jeder soll das Rad neu erfinden müssen. Wir haben Segelflieger und ACG Ansprechpartner mit Erfahrung, die ihr Wissen gerne weiter geben.

Unser Konzept fand sofort die Unterstützung der angesprochenen Vortragenden, wobei wir das Schwergewicht auf die Basics und Vermittlung des nötigen „Handwerkzeugs“ für die Piloten gelegt haben und Meteorologie bewusst ausgeklammert wurde, da dieses Thema ein eigenes Forum bedarf.

Zum Thema Lufträume unterstützte uns Michael Wieser, Leiter der Flugsicherung Salzburg und Fluglotse in Innsbruck. Klaus Ertl / Aeroclub – Referat Safety hat zugesagt, uns die Anforderungen der ATC in die Sprache der Segelflieger zu übersetzen. Mit Guido Achleitner Senior und Junior hatten wir 2 Generationen an erfahrenen Föhnfliegern, die uns ihr Wissen und Erfahrung weiter geben wollten.

Nachdem Edi Supersberger mit Rudi Schlesinger am 31.10.2010 einen Föhnflug über 1000km in den Alpen vorgezeigt hatten und er sich als Gast angemeldet hatte, haben wir ihn gebeten, die Seiten des Podiums zu wechseln und uns den Flug zu präsentieren.

Michael Wieser ging vorbereitend auf die Änderungen in der LVR 2010 ein, die uns Segelflieger betrifft. Die übersichtliche Aufbereitung der Lufträume, in 3D-Form von den neuen abgesonderten Bereichen, CTA`s, SRA`s etc. hat auch den letzten Luftraum-Muffel eine plastische Vorstellung der Lufträume gegeben.

Die Art der Nutzung sowie die richtigen Ansprechpartner wurden ebenso checklistenartig präsentiert, wie auch die Anmeldung der abgesonderten Bereiche und die Einholung der nötigen Freigaben.

Zur Nutzung der abgesonderten Bereiche werden auch entsprechende Anforderungen an Piloten und Flugzeugausrüstung gestellt. Wo die GPS-Positionsbestimmung ein muß ist und die Ausrüstung des Segelflugzeuges mit einem, mindestens Mode-C tauglichen Transponders, hilfreich für Piloten und Controllern ist.

Bei der Durchsprache von Fallbeispielen bezüglich Höhenfreigaben, sind die Teilnehmer doch von der Meinung bestärkt worden, dass die Controller im Westen Österreichs, einen direkteren Bezug zu Segelfliegern und deren Bedarf an Lufträumen haben als im Osten Österreichs. Die Begründung liegt in der gemeinsamen Nutzung kontrollierter Flugplätze durch die kommerzielle Luftfahrt und Segelflieger.

Klaus Ertl hat den Piloten mit ausgewählten Incidents von Segelfliegern in kontrollierten Lufträumen die Gefahren vor Augen geführt, welche beim ignorieren von Lufträumen eintreten. Was können wir von ATC erwarten - Was kann ATC von uns erwarten? Hier ging es ihm darum, den Piloten die unterschiedlichen Bezugssysteme zwischen ATC und Segelfliegern dar zu legen. Höhenangaben in Fuß und FL`s statt Meter, NAV-Points als geografische Angaben statt Bergnamen etc.

Die Segelflieger haben mit ihren PDA`s und GPS-gestützten Streckenflugrechnern die Werkzeuge bereits an Bord. Mit dem Verständnis der Informationsbedürfnisse der ATC können diese einfach genutzt werden, und dem Controller damit gezeigt werden, dass er einen vertrauenswürdigen Luftraumnutzer im kontrollierten Luftraum führt.

Mit Guido Achleitner sen. und jun. waren 2 Generationen von Föhnfliegern am Vortrag. Guido sen. hat mit Bildern Barogrammen und Ausrüstungsgegenstände aus seiner Zeit der Höhenflüge, uns sehr

lebhaft die Vergangenheit nahe gebracht und uns den Mund wässrig gemacht, mit Freigaben bis FL400. Davon träumen wir heute nur mehr in unseren Breiten. Nicht desto trotz wurde bereits von ihm auch eindringlich auf die Gefahren und Risiken beim Höhensegelflug hingewiesen.



Sein Sohn, Guido jun. hat in seinem Vortrag die Geschichte des Föhnflugs kurz beleuchtet, sowie die schönen Seiten im Föhn und auch seinen Höhenrekord in Omarama / NZ (Absolute Höhe 11.148m) spannend geschildert. Guido jun. ging detailliert auf die Ausrüstung des Flugzeuges und des Piloten für Höhen- und Streckenflüge im Föhn ein. Kurz wurde von ihm auch die meteorologische Seite der Entwicklung von Föhnwellen erklärt.

Worauf beide Guidos immer wieder hinwiesen ist die notwendige Erfahrung: „Ich möchte gar behaupten, dass für das richtige Föhnfliegen eine Erfahrung von mindestens 1000 Flugstunden nötig ist, da das Wellenfliegen nur die eine (schöne) Seite ist, die andere Seite mit Rotoren und großen Leegebieten einer großen Erfahrung bedarf.“

Diese Erfahrung kann man sich zwar erlesen und bei Vorträgen und Seminaren erarbeiten, aber die meiste Erfahrung sammelt man eben, wenn man sich selbst an die Materie herantastet. Deshalb ist es sehr wich-



tig, sich langsam und bedacht an diese Form des Fliegens heranzuwagen“.

Edi Supersberger hat die Piloten zum Abschluss noch mit seinem Föhn-Flug über 1000km fasziniert. Die Präsentation des IGC-Files im 3D-Modus auf See-you ablaufend mit seinen Erklärungen zu Entscheidungen im Flug, immer wieder unterstützt mit Fotos der aktuellen Wettersituation.

Die Spannung war vom Beginn der Vorträge bis zum Schluss durch Edi Supersberger gegeben und auch die weitgereisten Gäste hatten keine Eile frühzeitig den Veranstaltungsort zu verlassen.

Wir freuen uns, dass unsere Idee so guten Anklang in Segelflieger-Kreisen gefunden hat. 120 Teilnehmer aus ganz Österreich und Bayern ließen den Veranstaltungssaal im Hotel und Automuseum Vötter beinahe platzen. Großes Interesse der Teilnehmer und gute Stimmung beherrschten diesen besonderen Tag.

Ein herzliches Dankeschön an alle Vortragenden, die sich hervorragend zum Thema vorbereitet haben und „das Ding wunderbar an den Mann gebracht haben“.

Wie angekündigt, stehen somit sämtliche Vorträge zum Download für die Teilnehmer (und für Föhnflug-Interessenten) unserer Homepage bereit ([www.flugplatz-zellamsee.at](http://www.flugplatz-zellamsee.at)). Danke für das copyright an die Autoren.

Hannes Walcher, Flugplatz Zell am See  
Rudi Steinmetz, ÖAEC Salzburg, Sekt. Segelflug



Vlnr.: Hannes Walcher, Rudi Steinmetz, Klaus Ertl, Edi Supersberger, Guido Achleitner jun., Guido Achleitner sen., Michael Wieser

## Bundessektionssitzungen

Die Sektion Segelflug ist im Jahr 2010 drei mal zusammengetreten.

6. November: Niederöblarn  
31. Juli: Dobersberg, anlässlich der Siegerehrung der Juniorenbundesmeisterschaften  
30. Jänner: Niederöblarn

Die erste Sektionsleitersitzung für 2011 erfolgte am 7.1. in Graz.

Ich möchte mich als Bundessektionsleiter bei unseren Landessektionsleitern ganz herzlich bedanken. Die Stimmung und der Umgang in der Sektion ist ausgesprochen freundschaftlich und damit produktiv.

### Anmerkung:

Niederöblarn, wurde aus geografischen Gründen von allen Bundesländern als Veranstaltungsort befürwortet. für 2011 wird eine Sitzung im Großraum Wien stattfinden und eine in Salzburg Mauterndorf. Der Segelfliegtag 2011 wird an einem westlichen Standort geplant, damit nach 2006 in Zell a See die Anreise der Segelflieger im Westen kürzer wird.

Die Protokolle der Sitzungen wurden jeweils nach Erscheinen an die Vereine versendet und über die Seite: [www.aeroclub.at](http://www.aeroclub.at), bzw. [www.streckenflug.at](http://www.streckenflug.at) veröffentlicht. Bei Bedarf sind diese in der Sektion Segelflug unter: [seidl.gerda@aeroclub.at](mailto:seidl.gerda@aeroclub.at) anzufordern.

## 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.

Dieser Katalog wurde auch 2010 aktualisiert und überarbeitet.

## Ein Jahr Part M

Das Jahr 2010 stand im Zeichen der Umstellung der Wartungsorganisation nach PART M der EASA.

Dieses Thema war nun 3 Jahre lang ein heißes Eisen im österreichischen Flugsport. Leider folgte das Präsidium dem Wunsch der Sektion Segelflug nach Aufbau einer eigenen CAMO oder Einbringung der FAA Struktur in eine CAMO nicht. Dem Präsidium waren die finanziellen Unabwägbarkeiten zu groß.

Lange Zeit wurde an der Idee festgehalten die technische Instandhaltung als Behörde weiterzuführen. Was bleibt ist die FAA für die Flugzeuge, die nach AN-NEX A geprüft werden. Es ist auch wichtig diese Körperschaft aufrecht zu erhalten, falls die Gesetzeslage wieder andere Wege zur Instandhaltung von Segelflugzeugen zulässt.

### Die FAA - Eine Erfolgsstory des ÖAeC

Man muss aber konzidieren, dass die FAA des ÖAeC eine tolle Serviceleistung für den Österreichischen Segelflug war. Man muss im Rückblick die Zeit in der die FAA die Prüfung der Segelflugzeuge organisiert hat genauso würdigen, wie die Leistungen der Funktionäre von Präsident bis zu den Prüfern selbst, die die ehrenamtlichen Leistungsträger des Systems waren.

### Die Umstellung durch die Vereine

Die Vereine konnten aber die Umstellung bewältigen. Die Lösungsansätze vor allem für Segelflugvereine waren:

- Prüfung durch einen Bauprüfer mit Empfehlung an die ACG einen ARC ausstellen.
- LTBs mit Verträgen mit CAMOs

### CAMO HB-Flugtechnik

Hier gibt es eine Kooperation mit dem Österr. Aeroclub, einige Bauprüfer der FAA wurden hier in die Struktur aufgenommen.

### CAMO + des LV Bayern

### CAMO NRW

Der Landesverband Steiermark hat gemeinsam mit der Sektion SF im Winter 2009 eine Infoveranstaltung mit der CAMO+ von NRW durchgeführt. Daraus hat sich eine Kooperation mit dem CAMO NRW entwickelt, fünf Prüfer-ARS wurden integriert, die Steiermark ist vollständig abgedeckt, das Modell strahlt nach Kärnten, Niederösterreich, Burgenland aus.

### FAZIT:

Die österreichischen Vereine haben die Hürde geschafft. Für viele Vereine wurde der große Arbeitsaufwand aber durchaus mit günstigeren Kosten im laufenden Betrieb belohnt.

Jene Vereine und Halter die eine CAMO+ gewählt haben kommen nun 2011 in den Genuss keine physische Prüfung durch ARS machen lassen zu müssen. Dies ist weniger eine Arbeitersparnis in der Wartung als in der Organisation und Koordination des Prüfvorganges.

## Aus dem Segelflughbüro

### Sachbearbeiterin für die Sektion Segelflug – Gerda Seidl

Im Jahr 2010 gab es 3 Sitzungen der Sektion Segelflug:

**BSS 01/10** in Niederöblarn am 30. Jänner 2010

**BSS 02/10** in Dobersberg am 31. Juli 2010 anschließend fand die Siegerehrung der Junioren MS statt. Dadurch ergab sich für mich die Möglichkeit an der Siegerehrung teilzunehmen.

**BSS 03/10** in Niederöblarn am 6. November 2010 Heuer durfte ich, mit meiner Kollegin Doris Stefal den ÖAeC am Tag des Sports am Wiener Heldenplatz vertreten. Mit dabei waren Franz Hinterplattner mit dem Segelflugsimulator sowie der Hängegleitersimulator.



Außerdem hatten wir noch einen Informationsstand am Flugtag am Spitzerberg, welchen ich mit meiner Kollegin Jutta Krich betreute.



### Flugplatzfest am Spitzerberg

Es ist mir auch ein Bedürfnis mich für die sehr gute Zusammenarbeit mit unserem BSL Michael Gaisba-

cher 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 Vereinsmitgliedern 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)
- 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@aoerclub.at

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

Eure Gerda!

## Berichte der Landessektionsleiter



Sektionsleiter Kärnten  
Armin Leitgeb

### Bericht des Landesverbandes Kärnten – Sektion Segelflug

#### 1. Segelflughbilanz Kärnten 2010

Anzahl der Vereine: 10  
Anzahl der aktiven Mitglieder: 327  
Anzahl der Junioren: 29  
Anzahl der vereinseigenen Segelflugzeuge: 46,  
12 Motorsegler, 1 UL, 9 Motorflugzeuge  
Anzahl der eingebauten FLARMS: 50  
Anzahl der Flugschüler und erworbenen SF-Scheine:  
23 FS, 12 SF-Scheine  
Anzahl der geflogenen Streckenkilometer (sis.at):  
152000 km, 426 Flüge 61 Piloten

#### 2. Sportliche Ergebnisse von Piloten unsers Landes:

Johannes Hausmann FSV Nötsch  
1. Platz Allgemeine Kl.  
Johannes Hausmann FSV Nötsch  
1. Platz 18m Kl.  
Harald Sturmman KLV Wolfsberg  
5. Platz Standard Kl.  
Mak Harald FSC Ferlach  
2. Platz Club Kl  
Falkensammer W. FSV Feldkirchen  
9. Platz 18m Kl., 5. Platz Sen.  
Martin Huber FSV Feldkirchen  
5. Platz DoSi

FSV Nötsch 6. Vereinswertung  
FSV Nötsch 6. Mannschaftswertung  
FSV Feldkirchen 10. Mannschaftswertung

Die 1000 km konnten durch Hausmann Johannes 3x, weitester Flug mit 1179km am 17.5.2010 sowie durch Tschabuschnig Günther (1002 km) am 17.5. erfolgen werden!

#### 3. Aktivitäten Kärnten 2010

##### LV Kärnten „Sektion Segelflug“ (gemeinsam mit dem FSV Feldkirchen)

Durchführung des Alpe Adria Cup vom 8-15 Mai, 37 Teilnehmer

**LV Kärnten:** Erstellung einer Multimedia CD AERO Club Kärnten mit dem Hauptziel Jugendliche für den Flugsport zu begeistern.

**FSV Feldkirchen:** Anschaffung Arcus Turbo, Flugplatzfest

**KLV Wolfsberg:** Vorstellung des Segelfluges an Wolfsberger Schulen

**KSFV Klagenfurt:** Ausbildung von 4 Flugschülern

**Hirter FSC:** Ausbildung eines Segelfluglehrers, Ausbildung: 2 SF Scheine, 2 HM Berechtigungen, 2 Kunstflugberechtigungen, Flugtage

**FSC Ferlach:** Jugendflugtage, Sportschnuppern

**FSV Nötsch:** Ausbildung 3 SF Scheine, großer Flugtag, Abstellhalle fertiggestellt

**KFC Klagenfurt:** Förderung der jungen Streckenpiloten, Abfliegen in LOKH

**Alpe Adria Aerobatics:** Mitwirken bei Flugtagen, Flugsicherheitstrainings auf verschiedenen Ktn. Flugplätzen. Ausbildung Segelkunstflug

##### Flugunfall mit Blanik L 13 in Glainach.

2 der besten Piloten des Landes, Ferdinand Leiler und Andreas Mak, kommen dabei ums Leben.

Glück ab – gut Land!

Armin Leitgeb


 Sektionsleiter Tirol  
Staud Ossi

## Bericht des Landesverbandes Tirol Sektion Segelflug

394 Segelflieger in 8 Vereinen, davon 66 Junioren  
59 Schüler wurden ausgebildet, auch ein Fluglehrer-  
Anwärterkurs wurde abgehalten. Das Interesse in Ti-  
rol am Segelflug ist groß, wir müssen unseren Sport  
nur gut darstellen.

### Sport:

**Sis. at:** 239983 Km bei 664 Flügen  
Mannschaft: 1. ISV-1  
Junioren: 1. Richter - Trummer

### Rol:

4. Rass  
11. Achleitner  
12. Haggenmüller  
21. Hallbrucker  
23. Anich  
28. Hinterholzer  
29. Richter-Trummer  
30. Lewandowski

**Rol Jun.:** 5. Anich  
6. Hinterholzer  
9. Rosner

### Nationalmannschaft EM:

Rass, Hallbrucker, Hinterholzer, Haggenmüller

Tiroler Piloten nahmen an vielen Wettbewerben teil:

### 18. Alpe-Adria-Cup 2010

#### Standard- Klasse:

3. Platz, Richter-Trummer David  
Gesamtpunkte: 1534

#### Offene-Klasse:

7. Platz, Lewandowski Markus  
Gesamtpunkte: 1575  
10. Platz, Leitner Benrhard  
Gesamtpunkte: 127

### Österreichische Juniorenmeisterschaft

3. Platz, Rainer Lukas  
Gesamtpunkte: 1562  
12. Platz, Augustin Christoph  
Gesamtpunkte: 495

### 31. Weltmeisterschaft Clubklasse

25. Platz, Hallbrucker Aurel  
Gesamtpunkte: 7767

### International et Amical Bailleau 2010 Vitesse:

9 Platz, Lewandowski Markus  
Gesamtpunkte: 4976

### Coppa Internazionale del Mediterraneo

#### Clubklasse:

2. Platz, Schneider Rudolf  
Gesamtpunkte: 4407

Verein	SF-Stunden	SF-Winde	F-Schlepp	Schüler
Fliegerclub St. Johann	442		235	6
Flugsportzentrum Tirol	1291	2521	503	19
Schwazer Segelfliegerclub	183	52	45	
ISV	1880	1700	230	9
Fliegerclub Schwaz	151	130	35	
Fliegerclub Kufstein	230		537	16
SVA Ausserfern	585	1473	43	8
Dolomiten Lienz	482		282	1
<b>Gesamt</b>	<b>5244</b>	<b>5876</b>	<b>1910</b>	<b>59</b>

### Haggenmüller Reinhard:

19. Hockenheim (15m),  
35. WM Szeged (Offene),  
5. CIM (15m)

### Moser Hansjörg:

6. AAC Feldkirchen (Offene),  
18. CIM (Allgemein),  
12. Coppa Citta di Rieti (18m)

### Rass Michael:

6. Campionato Italiano Thiene (Standard),  
11. WM Priedvidza (Standard),  
2. TAL Zell am See (Allgemein)

### Achleitner Guido:

32. WM Szeged,  
1. TAL Zell am See (Allgemein)

### Hinterholzer Erich:

21. Hockenheim (Club),  
8. Juniorenstaatsmeisterschaft,  
5. TAL Zell am See (Allgemein)

### Taxer Michael:

14. Juniorenstaatsmeisterschaft,  
6. TAL Zell am See (Junioren)

### Steiner Klaus:

12. TAL Zell am See (Allgemein)

### Seiwald Hannes:

15. TAL Zell am See (Allgemein)

Über einige nicht genannte Piloten fehlten mir die  
Infos.

### Allgemein:

Lienz hat die Fusion der 5 Vereine vollzogen, alle Mit-  
glieder im neuen Verein.  
Jahresnachprüfungen der Segelflugzeuge werden  
fast zur Gänze vom Landesverband Bayern durchge-  
führt, da die Aeroclublösung nicht zufriedenstellend  
war.

Wir hoffen, dass nach Problemen beim Verleih des  
Flugsimulators eine Regelung gefunden wird. An-  
siedlung des ganzen Projektes in der Sektion?

### Flughafen Innsbruck:

Es ist ein ständiger Kampf um unsere Möglichkeiten,  
den Flugsport auf der Nordseite auszuüben. Es wur-  
den uns Zugangsbeschränkung auf der Nordseite  
auf Grund von Sparmaßnahmen verordnet, die wir  
so nicht hinnehmen können.

Auch über die Windenstandorte und das Segelflug-  
abkommen gibt es ein Safety Assessment. Als positiv  
ist die Sanierung des Segelflug-Landfeldes zu ver-  
merken.

Für unseren Flugbetrieb besonders wichtig ist die  
sehr gute Zusammenarbeit mit der Flugsicherung  
unter der Leitung von Herrn Wieser Ernst. Durch den  
regen Kontakt können Probleme sofort angespro-  
chen und ausgeräumt werden.

Auch den durchfliegenden Piloten stellt die Flugsi-  
cherung ein gutes Zeugnis aus. Bitte weiter so diszi-  
pliniert fliegen!!!

### Für Kunstfluginteressierte:

Der Aeroclub besitzt einen Swift, der von einer Grup-  
pe um Mayr Sigggi (0664/1046407) verwaltet wird  
und sehr oft in Innsbruck steht. Wer Interesse an  
diesem Flieger hat, bitte mit Mayr Sigggi Kontakt auf-  
nehmen.

Also trotz teilweise schlechtem Wetter ein gutes und  
vor allem unfallfreies Jahr.

Staud Ossi  
LSL Tirol



Sektionsleiter Wien  
Thomas Hynek

### Bericht des Landesverbandes Wien - Sektion Segelflug:

Bei der österreichischen Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug wurden auch im heurigen Jahr wieder sehr gute Plätze durch ASKÖ Mitglieder erreicht und zwar der:

- 1. Platz: Frauen Klasse durch: **PAUL Irmgard** vom ASKÖ - Flugsport Wien
- 2. Platz: 15 M Klasse durch: **SCHICKER Ernst** vom ASKÖ - Flugsport Wien
- 3. Platz: Junioren Klasse durch: **JÜTTE Bastian** vom ASKÖ - Flugsport Wien
- 4. Platz: 18 M Klasse durch: **KOHLBERGER Erich** von Flugschule ASKÖ Wien
- 8. Platz: Allgemeine Klasse durch: **SCHICKER Ernst** vom ASKÖ - Flugsport Wien
- 8. Platz: Offene Klasse durch: **HYNEK Christian** vom ASKÖ - Flugsport Wien

- 8. Platz: Standard Klasse durch: **HYNEK Thomas** vom Flugschule ASKÖ Wien
- 11. Platz: durch die Mannschaft: **ASKÖ - Flugsport Wien 1**

Weiters wurden von Wiener Vereinsmitglieder das

- **Juniorentrainingslager St. Auban,**
- die **9. Junioren Segelflugstaatsmeisterschaft** in Dobersberg
- sowie der **Mentaler Segelflugehrgang der Österreichischen Nationalmannschaft** in Steyeregg
- und der **praktische Segelflugehrgang der Österreichischen Nationalmannschaft** in Nitra besucht.

Außerdem noch die folgenden 4 internationalen Segelflugmeisterschaften:

- **Internationalen AAC in Feldkirchen**
- **10. Pribina Cup 2009 in Nitra/Slowakei**
- **Internationaler Segelflugbewerb „Citta di Rieti“**
- **„CIM 2010“ in Rieti**

Im Laufe des Jahres wurden von 6 Wiener Vereinen ein Segelfluglager und natürlich auch die Segelflugschulung durchgeführt. Es wurden für insgesamt 8 Wiener Mitglieder die Scheinberechtigungen der Klasse A und B ausgestellt.

Thomas HYNEK,  
Sektionsleiter Segelflug - WIEN



Sektionsleiter NÖ  
Alfred Obermayer

### Bericht des Landesverbandes Niederösterreich – Sektion Segelflug

Die fliegerische Basis für den Segelflugsport in NÖ wird aus 27 Vereinen gebildet.

NÖ darf mit der höchsten Dichte an Flugplätzen und Vereinen aufwarten. Rechnet man die Wiener dazu, die auch von niederösterreichischen Flugplätzen in die Luft gehen, so ist es das Bundesland mit den meisten Sportflugbewegungen.

Zentrum ist Wr. Neustadt. Mit über 1000 Flugsportlern und zwei Flugplätzen ist es die aktivste Region. Die wirtschaftliche Bedeutung unseres Sportes in dieser Region, wie in allen anderen Flugsportregionen, sollte politisch und wirtschaftlich mehr hervorgehoben werden.

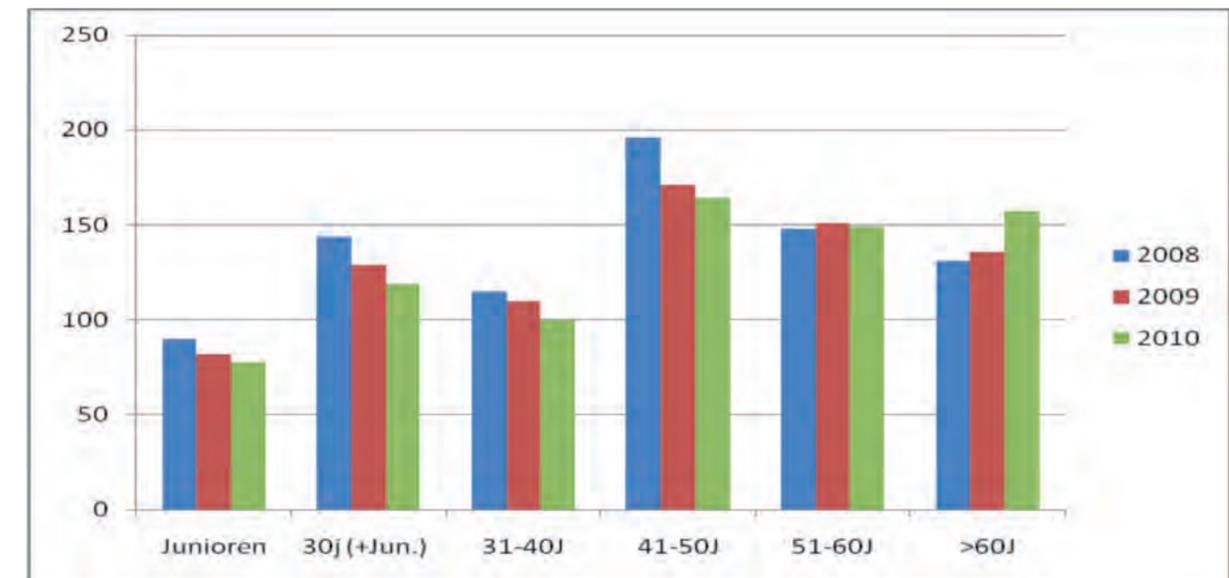
2010 wurde von den Vereinen wieder eine Vielzahl an Aktivitäten unternommen, um unseren Sport weiter auszubauen und die Strukturen an die schnellen Veränderungen anzupassen, die durch neue Gesetzgebungen und technischen Erneuerungen hervorgerufen wurden. Gefordert ist eine junge Generation, die den Anforderungen der Zukunft noch mehr gerecht werden kann. Denn ein einziger Blick sagt manchmal mehr als tausend Worte - ein Blick auf die Grafik „Entwicklung der Altersstruktur“ sagt es mit zwei Worten „Wir überaltern“!

#### 1. Mitglieder in NÖ

In NÖ waren mit Stichtag 25.10.2010 insgesamt 664 Mitglieder beim Aeroclub gemeldet, davon sind 564 Mitglieder über Vereine gemeldet, der Rest von 94 ist durch Direktmitgliedschaften registriert. Insgesamt teilen sich die Mitglieder auf 27 Vereine und 13 Flugplätze auf.

#### Entwicklung der Altersstruktur die letzten 3 Jahre:

	Junioren	30 Jahre (+jun.)	31-40 Jahre	41-50 Jahre	51-60 Jahre	>60 Jahre
2008	90	144	115	196	148	131
2009	82	129	110	171	151	136
2010	78	119	100	164	149	157





Einer der wichtigsten Aufgaben die sich aus dieser Grafik ableitet, ist der Ausbau der Ausbildung und die Gestaltung der Zukunft in den Vereinen, sodass das Vereinsleben und der Sport den Anforderungen der Zukunft gerecht wird.

Ohne einschneidende Veränderungen wird der Trend der Überalterung nicht umkehrbar sein. Unser Sport ist zu schön, um in der Bedeutungslosigkeit zu versinken, Segelfliegen muß „geil“ sein habe ich beim NÖ-Landesverbandstag in Großram gehört und es wird sich nichts ändern, wenn man nicht neue Wege beschreitet.

**Folgende Erkenntnisse wurden beim Landesverbandstag zum Thema „Überalterung“ aufgezeigt:**

- Wir brauchen mehr charismatische Persönlichkeiten in den Chefetagen der Verbände, Vereine und

Ausbildung und wir müssen die Strukturen und Abläufe auf den Flugplätzen so gestalten, dass Familien wie auch sportliche Einzelkämpfer ihr Terrain zur Sportausübung finden.

- Mit Geld alleine kann man niemanden ködern – weder Junioren zum Einstieg in das Streckenfliegen noch „alte Hasen“ mit Strecken-Kilometergeld. Förderungen sollte es bei Leistung geben.

- Einer der wichtigsten Maßnahmen für die Zukunft wäre ein Ausbildungs- und Weiterbildungsprogramm nach dem Schein, denn dort verlieren sich die meisten Neueinsteiger, weil sie keinen Anschluss finden. Flugschulen und Fluglehrer sollten für ihr Engagement in diese Richtung vom ÖAeroC unterstützt werden.

**2. Wettbewerbe**

**Zentrale Meisterschaft**

Piloten	Verein	Wettbewerb	Rang	Klasse
Janowitsch Wolfgang	Fra-Wr. Neustadt	Gliding Grande Prix Chile	7	open
Janowitsch Wolfgang	Fra-Wr. Neustadt	Pripina Cup	1	open
Hudler Andreas	USFC-Tulln	Pripina Cup	41	15-m
Klopf Michael	USFC-Tulln	Pripina Cup	35	Club
Janowitsch Wolfgang	Fra-Wr. Neustadt	FAI - WM in Szeged	7	18m
Storka Friedel	USFC-Tulln	Coppa Internazionale del Mediterraneo	21	18m
Schiffleithner Georg	USFC-Tulln	44. Hahnweide Segelflugwettbewerb	o.W.	
Janowitsch Wolfgang	Fra-Wr. Neustadt	44. Hahnweide Segelflugwettbewerb	o.W.	
Klopf Michael	USFC-Tulln	BJM - Dobersberg	2	Allgemein
Hudler Andreas	USFC-Tulln	BJM - Dobersberg	5	Allgemein
Berger Martin	USFC-Tulln	BJM - Dobersberg	9	Allgemein
Worek Karl	Dobersberg	BJM - Dobersberg	13	Allgemein
Schindelegger Lukas	Dobersberg	BJM - Dobersberg	15	Allgemein
Scheidl Marco	Dobersberg	BJM - Dobersberg	11	Allgemein

**Gegenüberstellung der Wettbewerbsaktivität 2009-2010**

Piloten	Vereine	Piloten	Wettbewerbe
2009	6	21	7
2010	4	9	6



**Dezentrale Meisterschaft, belegte Plätze**

Klasse	1. Platz	2. Platz	3. Platz
Allgemeine Klasse	Gusenleitner Markus	Janowitsch Wolfgang	Pirker Martin
Offene Klasse	Zinnecker Robert	Klinger Cristian	Niedl Erich
18m Klasse	Janowitsch Wolfgang	Pirker Martin	Trimmel Hermann
Renn-Klasse	Pointl Peter	Schiffleithner Georg	Kriz Michael
Standard	Gusenleitner Markus	Emsenhuber Rupert	Klopf Michael
Club	Schima Martin	Huber Rudolf	Horcicka Vaclav
Doppelsitzer	Gusenleitner Markus	Schmölzer Andy	Romig Friedrich
Junioren	Klopf Michael	Hudler Andreas	Schindelegger Lukas
Senioren	Trimmel Hermann	Fila Heinrich	Romig Friedrich
Frauen	Mayerhofer Marianne		
Mannschaft	FRA Wr. Neustadt-1 Janowitsch Wolfgang	FRA Wr. Neustadt-2 Pirker Martin	SFC Tulln-1 Klopf Michael
	Gusenleitner Markus	Augustin Dieter	Schelm Claus
	Trimmel Hermann	Schima Martin	Storka Friedel
Vereinswertung	FRA Wr. Neustadt	Aero Veteranen Club	SFC Tulln
Statistik alle Flüge	Widmann Johann 11656,9 P, 14517,29km	Gusenleitner Markus 7958,19P, 9174,95km	Zinnecker Robert 7853,28P, 9641,18km
größte Einzelleistungen	Janowitsch Wolfgang 897,04P, 1090,18 km	Gusenleitner Markus 761,24P, 929,52km	Trimmel Hermann 718,52P, 836,23km

**Dezentrale Meisterschaft, Anteil NÖ**

Piloten	Verein	Wettbewerb	Rang	Klasse
Janowitsch Wolfgang	Fra-Wr. Neustadt	Gliding Grande Prix Chile	7	open
Janowitsch Wolfgang	Fra-Wr. Neustadt	Pripina Cup	1	open
Hudler Andreas	USFC-Tulln	Pripina Cup	41	15-m

**3. Vereinsarbeit**

Insgesamt hat es 2010 in den niederösterreichischen Vereinen 45 Neuaufnahmen und 23 Austritte gegeben. Es wurden 46 Schüler ausgebildet, davon 20 Junioren und außerdem wurden 12 Kunstflugberechtigungen vergeben. Insgesamt haben wir 10 neue Fluglehrer dazu gewonnen und es wurde mehr als 3400 Std. in den Flugschulen geschult.

**4. Für den NÖ-Streckenflug in Zukunft wichtig (ebenfalls ein Thema des LV-Tages)**

Für den Osten Niederösterreichs wäre eine Öffnung der Lufträume Richtung Slowakei und Ungarn erforderlich, um den Einstieg in die Streckenfliegerei zu erleichtern. Bis jetzt ist noch nichts in diese Richtung passiert. Weiters erschwert die Flugplanpflicht den Streckenflug in die Nachbarländer.

Der Einflug in den Luftraum E und G in Tschechien ist auch ohne Transponder möglich. Es sind bilaterale Abkommen erforderlich. Seit zwei Jahren liegen die Ansprechpartner für die Slowakei und Ungarn vor,

doch gem. Kollege Oppelmayer haben weder der BSL noch der LSL reagiert.

Es wird darauf hingewiesen, dass als Verhandlungsführer nur der Generalsekretär oder ein Bevollmächtigter agieren darf. Ein Problem ist auch, dass das österreichische Bundesheer bilaterale Abkommen bisher nicht zugelassen hat.

#### 5. Segelkunstflug

Kunstflugszene in NÖ weiterhin im Aufwind. Anbei der Jahresbericht von Josef Reithofer, Segelflugreferent und Kunstfluglehrer in Stockerau.

#### Wettbewerbe:

Purzeltage in Kufstein 07-10.10.2010, leider keine Teilnehmer aus NÖ, dafür tatkräftige Unterstützung bei Wettbewerbsauswertung. Auch keine Teilnahme an internationalen Wettbewerben dieses Jahr.

#### NÖ Segelkunstflug – Trainingslager in Stockerau

Offizieller BSO-Trainer, Werner Scheuringer  
Es waren 5 Fluglehrer und Trainer mit Wettbewerbserfahrung im Einsatz und es wurden 65 Kunstflüge absolviert.

#### Segelkunstflug in Stockerau

Stockerau kann mittlerweile auf 5 Segelkunstfluglehrer mit Wettbewerbserfahrung zurückgreifen. Hat seit 2003 8 Teilnehmer zur SKF-STM entsenden können und hat inzwischen beste Verbindungen in die österreichische Kunstflugszene. 2010 wurden über 250 Segelkunstflüge durchgeführt!

#### Für folgende Möglichkeiten stehen wir auch 2011 wieder zur Verfügung:

- Schnupperflüge, Gästeflüge
- Gefahreneinweisung
- Kunstflugberechtigungen
- Kunstflugtraining bis Vollakro-Niveau
- Showflüge mit Rauch und Musik
- Schwerelosigkeits-, Parabelflüge
- Ab 20 Flüge kommen wir auch auf fremde Plätze.

#### Vorschau auf 2011

Standardisierte Trainingsprogramme

- Gefahreneinweisung
- Kunstflugausbildung
- Weiterbildung

2 Trainingslager für Werbepiloten sind geplant

#### Bewerbe - Juli

Segelkunstflug-STM

26.07-05.08

Segelkunstflug-WM in Torun/Polen.

Josef Reithofer.

#### 6. Aktivitäten 2010

Ein Schwerpunkt unserer Aktivitäten war die Austragung der Juniorenmeisterschaft im Streckensegelflug in Dobersberg.

Anbei der Bericht von Michael Rohrbeck. (Beilage).

Glück ab Gut Land 2011

Ing. Alfred Obermayer



Sektionsleiter Salzburg  
Rudi Steinmetz

## Bericht des Landesverbandes Salzburg – Sektion Segelflug

6 Vereine mit rund 120 aktiven Segelflugpiloten 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. Über das schlechte Wetter beklagen wir uns wie jedes Jahr, zumindest waren die meisten der guten, fliegbaren Tage nicht an den für die Piloten verfügbaren.

Die Segelflugpiloten aus Salzburg können nun 2010 wieder auf eine unfallfreie Saison zurück blicken. Trotz allem bleibt uns Thomas Hölz noch immer in Erinnerung.

#### Alpenflug-Symposium am 06.02.2010 in LOWZ

Reiner Rose, Gründer des OLC's, besuchte uns mit interessanten Fliegerkollegen und Vorträgen am 06. Februar / Beginn 13h00 in Zell am See.

Gleichzeitig hatten wir auch die Sieger der OLC-Alps in Zell/See zu Gast und es hat auch die Siegerehrung der Sparten Gleitschirm, Drachen und Segelflug statt gefunden.

Spannende Vorträge ohne Langeweile wurden uns geboten. „Der Spaß an der Veranstaltung kam mit der Geschichte der Entwicklung der Mückenputzer ebenso wenig zu kurz wie die alpine Meteorologie“, erklärt von Hermann Trimmel. Wie kann man die Piloten nach dem Vortragsmarathon mit Meteorologie wieder fesseln und unterhalten? Unser Motivations-trainer und Meteorologe Hermann hat uns das wieder vorgeführt.

<http://www.onlinecontest.org>

#### Sportzeugenschulung am 20.03.2010 in Salzburg:

Horst Baumann hat am 20.03.2010 in einem zweistündigen Vortrag / Workshop 17 Piloten das nötige Wissen für die Tätigkeit als Sportzeugen vermittelt. Somit stehen wieder ausreichend Sportzeugen auf beiden Salzburger Segelflugplätzen zur Bestätigung von FAI Leistungsflügen zur Verfügung. Die neuen oder verlängerten Lizenzen sind nun wieder bis 2013 gültig.

Mehr zum Thema FAI-Leistungsflüge und Abzeichen findet ihr auf der offiziellen Homepage <http://www.horst-baumann.at/onf/index.htm>

Downloads für euch zur Unterstützung und Richtlinien: <http://www.horst-baumann.at/onf/sporting-code.html>

#### Salzburg-TAL 2010

vom 28.04. – 02.05.2010 in Zell am See

Bericht siehe [nationale Meisterschaften](#)

#### Segelfliegen mit Wasserballast

28.05.2010 in Zell am See

Folgende Fragen beantwortete uns Guido Achleitner als Referent und erfahrenen Wettbewerbspiloten zu diesem wichtigen Thema:

Kennen wir uns beim Thema Wasserballast wirklich gut aus?

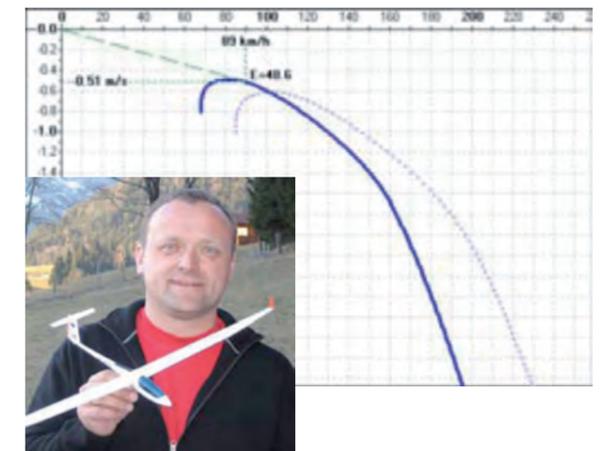
Wissen wir, wie sich der Schwerpunkt mit Wasserballast verändert?

Ab welchen Steigwerten die Verwendung von Wasser sinnvoll ist?

Wieviel Wasser sollen wir einfüllen?

Wie verändert sich die Leistungspolare?

Wie verändert sich der Geradeausflug, Kreisflug? ...





Dezentrale Streckenflugmeisterschaften sis-at 2010 18 Piloten aus 3 Vereinen (LSV Salzburg, SFC Lungau, LSV Zell am See) haben im Jahr 2010 daran teilgenommen und in 164 Flügen 61.055 km dokumentiert erflogen.

Josef Tremel hat den 2. Platz in der sis.at / Seniorenwertung erflogen.

Salzburger Landesmeisterschaften

18m-Klasse

- 1. Tremel Josef LSV Salzburg
2. Spann Rüdiger LSV Salzburg
3. Rausch Josef SFC Lungau

Standard-Klasse

- 1. Di Bora Peter SFC Lungau
2. Wieland Johann SFC Lungau
3. Walcher Hannes LSV Zell am See

Club-Klasse

- 1. Strobl Josef LSV Salzburg
2. Perner Siegfried SFC Lungau
3. Emig Christian SFC Lungau

Aktivitäten der Vereine 2010

Die Alpine Segelflugschule Zell / See (Obmann Peter Weissacher)

In der Saison 2010 konnte die Alpine Segelflugschule Zell / See 7 Segelflugschüler ausbilden.

Dafür und für die 90 aktiven Mitglieder betreibt die ASZ 2 Segelflugzeuge, 2 Motorsegler, 1 Motorflugzeug und 1 Ultralight. Auf den Segelflugzeugen wurden 105 Flugstunden und auf den Motorseglern 404 Flugstunden erflogen.

Der LSV Zell am See

(Sektion Segelflug Hannes Walcher) betreibt zur Zeit 1 Segelflugzeuge ASW28. Teilnahme am Salzburg-TAL durch Hannes Walcher

Der LSV Salzburg (Sektion Segelflug Josef Strobl)

Von den insgesamt 790 Segelflugstunden wurden 180 Stunden auf Clubflugzeugen und 610 auf Privatflugzeugen erflogen. Von Jambor Friedrich wurde der Streckenflug Diamant erflogen.

Bei der sis.at haben 9 Piloten in der Wertung teilgenommen, mit 37.028 erflogenen Streckenflugkilometer. Der 8. Platz wurde in der Vereinswertung erreicht.

18m Klasse

- 6. Platz: Josef Tremel
17. Platz: Rüdiger Spann

Clubklasse

- 16. Platz: Josef Strobl

ASVÖ CUP

Hier konnten die Plätze 1-5 belegt werden.

Teilnahme am Salzburg TAL

4 Teilnehmer flogen in der Einsteigerklasse und Allgemeinen Klasse mit. Die Erneuerung des Flugzeugparks fand durch den Verkauf von zwei Astir CS und dafür den Ankauf einer LS4a statt. Im November wurde ein MiM Kurs mit fünf Teilnehmern gestartet. Der fliegerische Abschluss wird für Februar 2011 geplant.

Gemeinsam wurde mit dem Flugring Zell am See ein Grillfestes im Segelflughbereich des Flugplatzes Zell am See veranstaltet, gut besucht von Piloten und deren besseren Hälfte, die durch das Jahr den Segelflug mitbetreuen. Beim Dorffest in Schleedorf wurde ein Segelflugzeug des LSV Salzburg ausgestellt.

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

Der Sportfliegerclub Lungau (Obmann Günter Pritz) Der Sportfliegerclub konnte heuer eine leichte Zunahme der Mitglieder verzeichnen.

Von 44 im Jahr 2009 auf 47 im heurigen Jahr. Besonders erfreulich ist die Zunahme an Flugschülern von 3 auf 6, davon 3 Jugendliche. Diese haben in der abgelaufenen Saison folgende Berechtigungen erworben:

- 3 Windenstartberechtigungen
1 Grundberechtigung
1 Eigenstartberechtigung
1 F-Schleppberechtigung
2 Erweiterungen der Grundberechtigung
2 Grundberechtigungen mit Eigenstartberechtigung noch nicht abgeschlossen.
1 F-Schleppberechtigung nicht abgeschlossen.



Auch der Flugzeugpark wurde heuer um einen Doppelsitzer erweitert. Insgesamt stehen den Mitgliedern somit 10 Segelflugzeuge zur Verfügung. 2 Doppelsitzer (+1) / 6 Einsitzer / 2 Motorsegler.

Auch die Auslastung im Segelflug konnte deutlich gesteigert werden. So konnten 350 Starts (+ 16%) bzw. 500 Stunden (+ 20%) verzeichnet werden.

Vereinsaktivitäten:

Gewerbeparkmesse Tamsweg - April 2010

Dient vor allem dazu, die Akzeptanz in der Bevölkerung zu fördern und den Segelflugsport regional bekannt zu machen. Ausgestellt wurden 2 Flugzeuge und der Segelflugsimulator des ÖAEC.

Helitreffen St. Johann i. Pongau - April 2010

An dieser Veranstaltung wurde das erste mal teilgenommen. Mit dem Hintergrund in der Modellbauszene neue Mitglieder zu werben und den Flugplatz Mauterndorf über den Lungau hinaus, bekannter zu machen. Der Flugsimulator des ÖAEC fand großen Anklang.

Frühjahrsfest - Mai 2010

Das bereits traditionelle Fliegerfest war heuer trotz Wetterkapriolen gut besucht und findet selbstverständlich auch 2011 wieder statt.

Herbstfest/Ziellanden - September 2010

Auch heuer konnten wieder gut 100 Wertungsflüge verzeichnet werden.

SIS.AT

Vergleich 2009/2010:

Table with 4 columns: Category, 2009, 2010, Änderungen. Rows: Teilnehmer aktiv (7 to 8, +14%), Flüge (52 to 72, +33%), Strecke (15032 to 22969, +52%).

Der Flugring Zell am See

(Obmann Edgar Haunsberger) Ausbildung von fünf Flugschülern im HM und F-Schlepp in Zell am See. In LOLK wurde ein MIM-Lehrekurs abgehalten, wovon 4 Teilnehmer die Prüfung bestanden haben.

- Lindtner Herbert FRZ
Aigner Thomas, SFCL Ried
Lechner Fritz SFCL Ried
Klein Herbert Suben

Ebenso wurde ein Lehrgang für Segelflugehreranhilfen veranstaltet, wobei 4 Anwärter die Prüfung bestanden haben.

- Glas Bendikt SFC Ried
Hinterholzer Erich LOIJ
Leitgeb Armin Friesach
Raimund Reiterer Zeltweg

Zur Zeit befinden sich 8 Flugschüler in einem MIM-Kurs in Ausbildung zum MIM-Schein.

Der Segelflug an und für sich befindet sich leider in Stagnation. Wir haben uns daher von zwei Jeans Astir's getrennt um Kosten zu minimieren.

Man könnte diverse Schuldzuweisungen sicher erörtern, aber ich glaube, dass sich der allgemeine Trend in Richtung Dienstleistungsbetrieb weiter entwickeln wird. Die Zeiten des klassischen Vereinsbetriebes, wo einige wenige den Verein ehrenamtlich geschaukelt haben, sind leider mehr oder weniger vorbei.

Dazu kommt der immer mehr, ja unüberschaubare Trend der Bürokratie. Wichtig es wurde dokumentiert wie und wann und warum es dokumentiert wurde. Viele sagen sich daher: „Warum soll ich mir diesen ganzen Kram, der ja auch mit beträchtlichen Kosten verbunden ist, in meiner sehr begrenzten Freizeit, eigentlich antun. Ich will eigentlich nur Fliegen.“

Daher mein Appell an den Aeroclub, sich in diesem Bereich vermehrt für die Belange der Segelflieger einzusetzen

Glück ab, gut Land und eine unfallfreie Saison 2011!

Rudi Steinmetz
Sektionsleiter Segelflug Salzburg

Sektionsleiter Burgenland  
Florian Forcher

## Bericht des Landesverbandes Burgenland – Sektion Segelflug

Das Jahr 2010 war für den Segelflug im Burgenland leider von einigen Tiefs (nicht nur meteorologischer Natur) geprägt.

Nachdem im Februar eine sehr interessante und lehrreiche Veranstaltung mit Dietmar Weingant stattgefunden hatte, gingen die Teilnehmer der Vereine aus Pinkafeld und Punitz sehr motiviert in die Saison. So fuhren Ende April zwei burgenländische Teilnehmer nach Zell am See zum TAL und konnten dort die Feinheiten des Gebirgssegelfluges besser kennen lernen. Die Segelflugschulung fand 2010 in LOAS und LOGP statt.

Die Aerotechnik Eisenstadt führte zu Ostern wieder ein Segelfluglager in LOAS durch, bei dem 2 Flugschüler geschult wurden und weitere 5 Piloten zur Aufrechterhaltung ihres Scheines geflogen sind. In weiterer Folge wurde mit der PW 6 am Spitzerberg weitergeschult bis eine Lufttüchtigkeitsanweisung betreffend der Höhenruderbefestigung das Schulflugzeug außer Gefecht setzte. Dennoch konnte mit dem Flugzeugpark der Flugschule am Spitzerberg weitergeschult werden und im Herbst 2010 noch die beiden Flugschüler ihre Prüfungsflüge absolvieren.

Der geplante Streckenfluglehrgang für Nachwuchspiloten der drei burgenländischen Segelflugvereine im ungarischen Piuspuszta konnte aufgrund fehlender Schuldoppelsitzer und hochwasserbedingt, nicht verfügbarer Schleppmaschinen leider nicht stattfinden. Im Jahr 2011 ist wieder ein Osterlehrgang in LOAS geplant, voraussichtlich soll auch im Mai ein Fliegerlager

in LOXA stattfinden (im Rahmen der Schullandwoche der HTL Eisenstadt). Die Aerotechnik Eisenstadt zählt derzeit 28 aktive Mitglieder.

Die Schulung in Pinkafeld lief 2010 mit 4 Flugschülern gut an, auch konnten im Mai und Juni wieder Streckenflüge bis nach Südtirol und zurück gemacht werden sowie ein Teilnehmer erfolgreich am Alpe Adria Cup teilnehmen.

Das Segelfliegen in Pinkafeld fand dann um die Mittagszeit des 14. Juni ein vorläufiges Ende, als ein Hochwasser den Flugplatz samt Hangar (inkl. Inhalt) und Clubgebäude bis zu 70 cm hoch unter Wasser setzte. Die anschließenden Wochen waren geprägt von den Aufräum- und Sanierungsarbeiten an den Gebäuden und Flugzeugen. Nach Hunderten Arbeitsstunden war erst im August ein bescheidener Flugbetrieb wieder möglich. Ein Flugschüler konnte im Herbst noch seinen Segelflugschein auf der Dimo erwerben. Angesichts der Hilfsbereitschaft, die dem Verein in diesen Tagen und Wochen entgegengebracht wurde, soll hiermit im Namen des Sportfliegerclub Pinkafeld allen Helfern und Unterstützern für Geld- und Sachspenden, aber auch für die aufmunternden Worte und hilfreichen Tipps bei der Sanierung der verschlammten Segelflugzeuge gedankt werden.

Auch wenn ein Hochwasser die finanziellen Ressourcen nicht bereits ausreichend strapaziert hätte, muss im kommenden Jahr zusätzlich noch die Tankstelle in LOGP neu errichtet werden, bevor man sich dort wieder der Schulung und dem Streckensegelflug verstärkt widmen kann.

Auch in Punitz fand 2010 eine Segelflugtätigkeit statt, es wurde eine Berechtigung Klasse 2 erworben und die beiden noch aktiven Segelflieger ließen sich die Thermik nicht entgehen. Leider wurde Ende Oktober die Schleppmaschine (REMO) verkauft, so dass mit dem verbleibenden Schlepp-UL der Betrieb aufrecht erhalten werden soll. Für 2011 haben sich bereits 3 Interessierte für die Schulung angemeldet.

Ich bin überzeugt, dass sich der Segelflug im Burgenland trotz der Rückschläge des vergangenen Jahres positiv weiter entwickeln wird und hoffe auf eine unfall- und hochwasserfreie Saison 2011 für die Vereine im Burgenland.

Florian Forcher  
LSL Segelflug

Sektionsleiter Stmk.  
Klaus Ertl

## Bericht des Landesverbandes Steiermark – Sektion Segelflug

Die Aufgabe eines Landessektionsleiters ist es, mit seinen Vereinen und Piloten im laufenden Kontakt zu stehen, deren Erfolge und Nöte zu kennen, an Problemlösungen mitzuwirken und bei einem oder anderem Projekt mitzutragen, etc. Mitunter anstrengend, doch ist die Zusammenarbeit mit den Vereinen sehr schön und befriedigend.

### Im Kern der Sache steht der Sport, Flugsport, Segelfliegen.

Die Steirer sind hier jedes Jahr auf's Neue sehr gut unterwegs. Ich bitte mir zu verzeihen, dass ich an dieser Stelle nicht die so zahlreichen Leistungen anführe, sie werden in weiteren Berichten genauer besprochen.

Das zeitlich-energetische Hauptprojekt des Jahres 2010 war der Aufbau einer Prüforganisation damit unsere Flugzeuge auch weiterhin in die Luft kommen. Die Kooperation mit dem Camo NRW hat sich bewährt. Fünf Prüfer-ARS wurden integriert, die Steiermark ist vollständig abgedeckt, das Modell strahlt nach Kärnten, Niederösterreich, Burgenland aus.

### Weitere Aktivitäten 2010:

- Dem L-Akt kommt mit Part M eine noch höhere Bedeutung zu, um den Vereinen, Haltern und Prüfern das Leben zu erleichtern wurde ein Formularsatz entwickelt.

- Am 20. März 2010 wurde in Mürzhofen wieder das ganztägige Streckenflugmeeting und St. Segelfliegertag veranstaltet, Themen wie:

**Werner Luidolt:** Eine Woche im Segelfliegerhimmel, Barron Hilton 2009

**Klaus Ertl:** 406er ELT und das Recht, Airspace 2010, Wie komme ich nun zu meinem ARC vulgo Nachprüfung?

**Valentin Leibetseder:** Flugsport, Medizin und das Training

**Hubert Strimitzer / Klaus Ertl:** Unfallgeschehen 2009

**Wolfgang Janowitsch / Edi Supersberger:** Grand Prix Chile

**Tom Weissenberger (Vize-Europameister Drachensegelfliegen):** Über's Meer

**Edi Supersberger:** Flüge vom 26. April 2009

haben zu sehr gutem Besuch geführt, herzlichen Dank den Vortragenden!

Im April haben wir in Nitra die Gold Challenge veranstaltet, dazu an anderer Stelle mehr.

Um die Zusammenarbeit mit Controllern zu erleichtern, wurden alle Meldepunkte, Intersections, Navids von Österreich und teils Nachbarländern für die gängigen Bordrechner und Systeme wie SeeYou erfasst, in Kooperation mit AustroControl in Zell/See eine entsprechende Schulung veranstaltet.

Am 19. Dezember haben wir in Graz wieder einen ganztägigen Workshop Fallschirm & Notaufstieg angeboten, fast 30 Piloten haben teilgenommen.

### Sorgen:

Generell hat das Grounding der Baureihe Blanik L13 nach dem tragischen Unfall in Ferlach-Glainach den Segelflugsport und die Ausbildung belastet, es herrscht Mangel an finanzierbaren Schulungs-Doppelsitzern.

Aus insbesondere steirischer Sicht sind die Auswirkungen auf unser Blanix-Team aus LOXA sehr unerfreulich. Die Kollegen aus Aigen sind mit der Situation aber sehr professionell umgegangen, haben sich noch jeweils vor den div. behördlichen Maßnahmen (LTA's) selbst strengere Regeln auferlegt – Hut ab. Vielleicht bringt das Jahr 2011 eine Lösung der Problematik.

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 hervor-



ragend. Auch für mich als Insider ergibt sich leider oft der Eindruck, dass die Spitze des AeroClub viel zu sehr mit sich selbst und weniger mit sportlichen als politischen Themen beschäftigt ist, zu wenig mobil und veränderungsbereit ist.

Aus meiner Sicht bestehen hier auch im ÖAEC Unzulänglichkeiten, geringe Flexibilität und kommunikatives Verbesserungspotential, wir werden unseren Beitrag zur Lösung auch weiterhin einbringen.

In der Aufgabe LSL darf ich nun an Stefan Pelka übergeben. Stefan hat sich bereit erklärt, die Aufgabe Landessektionsleitung Segelflug Steiermark zu übernehmen, wurde von den Segelflug-Obleuten und dem Landes-Luftfahrertag einstimmig gewählt.

Es freut mich sehr, dass ein junger, für Segelflug vollständig begeisterter Obersteierer sich als LSL engagieren möchte, Danke Stefan!

SeeYou 2011 in der Luft, liebe Grüße

Klaus Ertl

## Berichte Fachreferenten

### Bericht des ONF Delegierten Horst Baumann

Im heurigen Jahr konnten 8 Segelfliegerleistungsabzeichen Silber C, zwei Gold C mit Zielflugdiamanten, anerkannt werden.

Die Einreichung erfolgte online unter <http://www.onf-online.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. Im Frühjahr wurde im Landesverband Salzburg eine Sportzeugenschulung durchgeführt. Die Gültigkeit wurde bis 31.12.2013 verlängert.

Im Oktober 2010 erkennt die ONF - Segelflug, in Übereinstimmung mit dem Sporting Code, aktuelle Ausgabe, nachfolgende nicht IGC zugelassene „Positions Recorder“ für FAI Leistungsabzeichenflüge (Silber C, Gold C, Diamanten) mit Segelflugzeugen (keine Motorsegler) an. Ausgenommen sind Flüge für Nationale- und Weltrekorde sowie FAI Diplome.

FLARM (Hergestellt nach dem 1. Jan. 2005) LXN-Redbox LXN-Minibox Triadis Floice Ediatec ECW 100 Swift Avionix OzFLRAM und MiniOZ.

Für den Nachweis und Beurkundung eines freien Höhengewinns ist die Regelung im Sporting Code, aktuelle Fassung, maßgebend.

Die von der IGC anerkannten Datenlogger sind von dieser Anerkennung nicht betroffen. Weiters wurden die „Local Procedures“ der zentralen Staatsmeisterschaft, der SIS AT, des Alpe Adria Cup's, des Salzburg TAL's und der Juniorenmeisterschaft auf Regelübereinstimmung mit dem Sporting Code überprüft.

Es waren keine Proteste zu bearbeiten.

Horst Baumann  
Wien, Dezember 2010



### Internationale Vertretungen:

**OSTV  
XXX Congress, Szeged, Ungarn  
28. Juli bis 06. August 2010**

Am Mittwoch, dem 28. Juli 2010 wurde im Briefing Hangar der Segelflug WM vom Präsidenten der OSTIV, Prof. Loek Boermans, feierlich der 30. Kongress eröffnet. Er selbst hielt den Eröffnungsvortrag mit den aktuellsten Entwicklungen an der Technischen Universität in Delft in der Aerodynamik für moderne Segelflugzeuge.

In den folgenden Tagen wurden insgesamt 24 Vorträge aus dem Bereich der Technik, Flugzeugentwicklung und Meteorologie präsentiert, wobei ich mich hier in meinem Bericht auf die für Piloten interessanten praktischen Beiträge beschränke.

Oft ist es ja ein weiter Weg in der Wissenschaft, der mit viel Theorie gepflastert ist, bevor am Ende ein kleiner umsetzbarer Schritt für die Praxis herauskommt. Hier im Einzelnen eine Zusammenfassung nach Fragestellungen und Themen:

#### Wovon hängt der Energiegewinn eines Segelflugzeuges in turbulenter Luft ab?

Wolfgang Gorisch hat sich mit dem Energieaustausch zwischen Segelflugzeug und Atmosphäre beschäftigt und es klingt schon spannend, dass der Energiegewinn nicht nur bei vertikalen Böen nach oben, sondern auch bei Abwindböen einen Gewinn bringen. Theoretisch könnte in einer turbulenten Luft mit einem bestimmten Böenzyklus (Böen so kleinräumig, dass mit Steuerbewegungen nicht reagiert werden kann) ein Horizontalflug ohne Höhenverlust denkbar sein.

Dieser Effekt wurde schon 1922 von Katzmayer (bekannt als Katzmayer Effekt) entdeckt. In der anschließenden Diskussion wird allerdings die Größenordnung des Energiegewinnes etwas angezweifelt. Unbestritten hingegen ist der lineare Zusammenhang mit der Geschwindigkeit (schneller = besser). Weiters wächst der Gewinn mit dem Quadrat der Böenintensität und ist verkehrt proportional der Flächenbelastung (leichtes Flugzeug profitiert mehr).

Wird jedoch das Turbulenzspektrum größer, so dass mit Steuerbewegungen reagiert werden kann, dann

wäre hingegen eine hohe Flächenbelastung für das bekannte delphinieren günstiger.

#### Aerodynamik, CFD

CFD (Computational Fluid Dynamics) ist momentan der Renner in der Berechnung von 3-dimensionalen Strömungen. Diese sehr rechenintensiven Computermodelle versprechen für die Zukunft noch einige aerodynamische Detailverbesserungen, z.B. beim Rumpf-Flächenübergang oder bei den Winglets.

Vergleicht man die CFD-Ergebnisse mit dem Windkanal, so zeigt sich z.B. beim Profil, dass die Position der Ablöseblasen nicht stationär sind und das Rückströmen auf der Flügeloberseite ständig wandert. Diese Bilder geben uns einen neuen Einblick in die Strömungsvorgänge mit bisher unerreichter Präzision.

#### Sägezahn- Reichweitenoptimierung

Beruhigend zu wissen, dass der Höhengewinn nicht so wichtig ist. Ob du auf 1000m oder 2000m steigst macht keinen so großen Unterschied in der Reichweite. Etwas wichtiger ist es, bei Gegenwind höher als bei Rückenwind zu steigen, was ja nicht wirklich überrascht.

Ich persönlich finde es überhaupt am wichtigsten, dass der Motor in Reichweite eines Flugplatzes gestartet wird und damit ergibt sich automatisch eine erforderliche Steighöhe (mein Erfahrungswert: Ankunfthöhe + 500m).

#### Albatros

Ein faszinierendes Projekt der TU München unter der Leitung von Prof. G. Sachs hat das Ziel, das Flugverhalten der Albatrosse zu studieren. Erste Ergebnisse zeigen, dass diese Segler 80% ihrer gesamten Lebenszeit in der Luft sind und das fast immer ohne Flügelschlag! Mit einem präzisen GPS-Sensor wird der Flugweg der Albatrosse verfolgt.

Sie fliegen nie geradeaus, sondern pendeln in periodischen Bewegungen so zwischen Null und 15 Meter über dem Meer dahin. Die Energieanalyse zeigt, dass sie ständig die totale Energie ändern, wobei überraschender Weise an der Seeoberfläche die Totalenergie ein Minimum und in der höheren Umkehrkurve ein Maximum hat.

**Safety**

Einige Statistikdaten zu Unfällen:

Segelflugzeug: 1 Toter von 2500 Piloten /Jahr  
 Auto: 1 Toter von 18000 Fahrern/Jahr

Demnach ist Fliegen statistisch doch gefährlicher als Autofahren.

Wettbewerbspiloten

1 Toter bei 8000 Flügen, das ist 8 mal höher als im durchschnittlichen Segelflug

Um vor allem das Fliegen in Wettbewerben sicherer zu machen, beabsichtigt das Sailplane Development Panel (SDP) der OSTIV einige Vorschläge für die IGC auszuarbeiten. Da ist z.B. die Idee bei Bewerbungen nicht nur Strafpunkte zu geben, sondern als Motivation z.B. für sichere Ausrüstung ( NOAH, Flarm, Rescue System..).

Bonuspunkte zu vergeben: Bonuspunkte für rasches Verlassen des Cockpits sind eine weitere Idee; oder einen eigenen Safety Award neben den Siegestrophäen zu vergeben. Bei der anschließenden Diskussion mit Piloten wurde jedenfalls die praktische Umsetzung sehr angezweifelt.

Wer sich für die einzelnen Vorträge im Detail interessiert, der bekommt mit der Mitgliedschaft bei der OSTIV (Jahresbeitrag 45.-Euro) automatisch 4x im Jahr das Technical Soaring, in dem die Beiträge in ungekürzter Fassung veröffentlicht werden.

Anmeldemöglichkeit auf der Homepage:  
<http://www.ostiv.fai.org/>

Die Präsentationen der meteorologischen Beiträge sind bereits auf der Homepage des Meteorological Panels verfügbar: <http://www.pa.op.dlr.de/ostiv/>

An dieser Stelle möchte ich mich beim ÖAEC für die Unterstützung und die Möglichkeit einer Teilnahme bei diesem Kongress herzlich bedanken.

Hermann Trimmel  
 September 2010

**FAI / IGC**

Die Sektion Segelflug wird in der FAI Kommission Segelflug, IGC von Peter Platzer vertreten.

Peter nimmt dort eine sehr aktive Rolle ein und ist als Vizepräsident Mitglied des Kommissions-Bureau. Als sein Alternate Delegate fungiert Michael Gaisbacher.

Peter hat sowohl beim IGC Congress am 5. und 6. März 2010 in Lausanne teilgenommen, als auch bei mehreren Bureaumeetings über das Jahr. Peter bringt hier vor allem sein Wissen über Datenverarbeitung und electronic devices ein, sowie sein Know How im Rule-making.

**EGU**

Die European Gliding Union ist die Körperschaft, die sich ausschließlich um Lobbying bezüglich der Gesetzeslage für den Segelflug kümmert. Die EGU ist maßgeblicher Meinungsbildner für die EASA und hat einen Sitz in Europe Airports, dem Zusammenschluss der Nationalen Aeroclubs in der Behandlung von Gesetzesvorlagen. Hier wurden in den letzten Jahren zahlreiche Erfolge erzielt, auch die Entschärfung der ursprünglichen PART M Struktur der EASA wurde maßgeblich seitens der EGU erzielt.

Unser Delegierter ist BSL Michael Gaisbacher. Die Aufgabe besteht darin in den Eingaben und Beurteilungen der EGU die österreichische Position zu berücksichtigen und etwaige Änderungen zu urgieren. Über die Tätigkeit dieser Körperschaft erfährt man unter <http://www.egu-info.org>

Der Jahreskongress fand am 18. und 19.2. 2010 in Olten in der Schweiz statt. Michael vertrat unter 17 anderen Nationen Österreich.

# Training Nationalmannschaft

## BERICHT Flugtraining für die Segelflug-Nationalmannschaft Nitra, 24. – 31. März 2010

Nach St. Auban (2007), Szeged (2008) und Nitra (2009) haben sich heuer zum 4.mal einige unserer Toppiloten zum praktischen Training in Nitra getroffen.

Der Trainingsort Nitra hat sich schon im vergangenen Jahr bewährt. Durch seine geografische Lage bietet es Trainingsmöglichkeiten sowohl in den Bergen als auch in der Ebene. Den Termin haben wir wieder knapp vor dem Pribina-Cup gewählt, damit die Piloten das Gelernte in der rauen Wirklichkeit umsetzen können.



**Meteo**  
 Obwohl nicht weit von Österreich entfernt, entwickeln sich hier durch die kontinentale Lage schon zeitig im Frühjahr gute Thermikbedingungen. Mit der Wetterlage hatten wir Glück. Während der Trainingswoche überquerte nur einmal - in den Nachtstunden - eine Kaltfront unser Gebiet. So konnten wir, wie im Vorjahr, an 6 Tagen ohne Unterbrechung die verschiedensten meteorologischen Bedingungen für unsere Trainingsaufgaben nützen.

**Teilnehmer**

Nach einigen kurzfristigen Absagen haben schließlich 10 Piloten teilgenommen, davon erstmalig 2 Junioren:



Offene Klasse	18m Klasse	Standard Klasse	Club-klasse
Josef Kammerhofer	Andreas Sandhöfner	Andreas Hudler (Jun)	Aurel Hallbrucker
Sven Kolb	Werner Amann	Thomas Hynek	Michael Klopff (Jun)
	Wolfgang Janowitsch		
	Herbert Pirker		

**Bodencrew**

Nur wenige Helfer, aber die Besten der Besten... Damit hat das Motto: „jeder hilft jedem“ hervorragend funktioniert.



**Tagesprogramm**

**Briefing 08:30 – ca. 10 Uhr**

Meteo  
 Tagesaufgaben dem Wetter angepasst  
 Was will ich heute lernen, verbessern?

**Trainingsflüge etwa 3 Stunden**

Was ist vom Vortag offen?  
 Ziel umsetzen: gezielte Trainingsaufgaben  
 Schritt für Schritt dem Ziel nähern

**Debriefing ca. 17:00 - ca. 19 Uhr**

Was ist mir gelungen?  
 Was habe ich gelernt?  
 Was fehlt?  
 Ziel erreicht? - Kontrolle

**Abendessen ca. 19 Uhr**

**Fortsetzung Debriefing bis ca. 22 Uhr**  
 vertiefende Fluganalysen mit SeeYou, Filmanalysen; Team und Einzelgespräche  
 Vergleich: subjektiv-objektiv



Beim Eröffnungsbriefing habe ich kurz meine Vorstellungen zu einem effizienten Training eingebracht:

- Qualität vor Quantität (das heißt eher kurze Tagesaufgaben und mit voller Konzentration fliegen)
• Komfortzone verlassen und in der Lernzone trainieren: für alle Eventualitäten gerüstet sein
• Selbstvertrauen als Basis für einen eigenen Flugstil; individuelle Schwerpunkte

Trainingsziele

Einige Trainingsziele wurden schon beim theoretischen Teil in Steyregg im Feber definiert. Um diese noch spezifischer zu gestalten habe ich 3 Wochen vor dem Training eine Umfrage gestartet, was jeder trainieren will, damit ich mir über das „Wie“ Gedanken machen kann.

Hier eine kurze Zusammenstellung über die Trainingsziele der Teilnehmer:

Table with 3 columns: WAS, WIE, ZIEL. Rows include Flugzeug, ZENtrieren, Linienfliegen, Eigenbestimmt - fremdbestimmt, Meteo, Einschätzung der nächsten Aufwindstärke, Risikomanagement, Lockerheit im Flug, Sensibilisierung für Umgebung, Wasserballast, Informationen filtern, Schatten-geschwindigkeit, Seitenfaden.

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

Als technische Hilfsmittel wurden verwendet:

- \* Filmkamera: montiert am I-Pilz zur Aufnahme der Gesichtsphysiologie des Piloten
\* Tonband: Gesprächsregulation, Wahrnehmungssensibilität
\* Eieruhr: als Erinnerungshilfe für persönliches Wohlbefinden

- \* Spiegel: Kontrolle der Physiologie
\* Stoppuhr: Kreisflugzeiten und Geschwindigkeit für Berechnung der Kreisdurchmesser

Einige Erinnerungssplitter

Die Aufgaben wurden bewusst eher klein und individuell gewählt, damit die Unterschiede mehr herausgezoomt werden und die Lernschritte dem persönlichen Niveau entsprechen. Das hat sich gut bewährt.



Die kameradschaftliche Atmosphäre und die gegenseitige Unterstützung durch die Piloten und die kleine Bodencrew waren herzerfrischend.



„Chef-gerechte“ Jause Auli beim Vorflugcheck

Unsere 18m-Piloten sind ein starkes Team; ideal für ein Training sind 3 Piloten mit ähnlichen Fluggeräten.



...und alle konnten von unserem Welt- und Europameister lernen; er legt die Latte... In diesem Sinne bedanke ich mich bei allen, die an diesem Training teilgenommen haben:

Für die vorbildhafte Disziplin für die gegenseitige Hilfsbereitschaft und für das großartige Engagement

Euer

Herman

Mentales Training für die Segelflug-Nationalmannschaft

Entsprechend dem internationalen Veranstaltungskalender finden im Jahr 2010 folgende Wettbewerbe statt, die für Österreich von Bedeutung sind.

- Weltmeisterschaften für Offene-, 18m- und 15m-Klasse in Szeged, Ungarn 24.7.-8.8. 2010
• Weltmeisterschaften für Standard-, Club- und Weltklasse in Prievidza, Slowakei 3.-18.7. 2010
• Vor WM der Junioren WM in Musbach 2010 und 7. Junioren-WM 6.-20. 8. 2011

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

Seit 3 Jahren gibt es für die Nationalmannschaft ein spezielles Training zur Vorbereitung auf internationale Wettbewerbe. 15 Piloten der Nationalmannschaft sowie die beiden Teamchefs haben heuer an dem Mentaltraining in Steyregg teilgenommen.

Teilnehmer



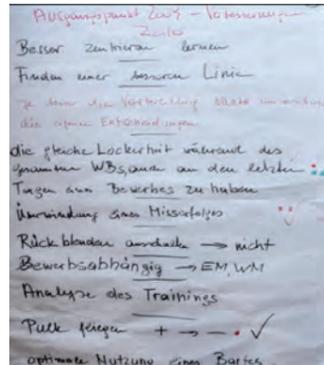
Von hinten nach vorne: Tobias Stumpfl, Andi Lutz, Thomas Hynek, Werner Amann, Wolfgang Janowitsch, Edi Supersperger, Herbert Ziegerhofer, Josef Kammerhofer, Andreas Hudler, Michael Klopff, Kurt Graf (TC), Fabian Stumpfl, Mario Schupfer, Hausherr: Harry Kopecek, Andreas Brandner (TC Junioren)

Spielregeln für das Seminar: Prinzip Selbstverantwortung.

Das zugrunde liegende Modell basiert auf der philosophischen Idee, dass jeder Mensch seine eigene Welt konstruiert. Daraus folgt logisch: ich habe keine Ausreden mehr (Wetter, Konkurrent oder was einem sonst noch alles einfällt).

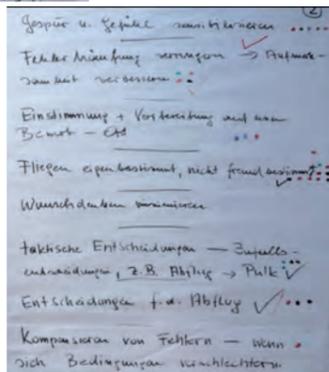
Zu Beginn werden die Erwartungen der Teilnehmer für dieses Wochenende eingesammelt.

Welche Ziele habe ich für 2010?  
Was will ich lernen, verändern, erreichen?



Unsere Prägungen beginnen schon sehr früh und bestimmen in weiterer Folge unsere Persönlichkeit. Wenn wir hier etwas verändern wollen macht es Sinn möglichst weit in unserer Lebensgeschichte zurück zu gehen. Aus

den positiven Erlebnissen schöpfen wir Kraft und Selbstvertrauen, was uns wiederum bei künftigen Erfahrungen zu Gute kommt (bei negativen gilt das Umgekehrte).



**Positiver Anker**

Zum Tagesabschluss versucht jeder sich an ein möglichst frühes positives Erlebnis („da war ich stolz auf mich“) zu erinnern.

**Trainingsidee(im Trainingstagebuch festhalten)**

- jeden Abend eine kurze Tagesrückschau:  
Was ist mir heute gut gelungen?
- jeden Morgen eine kleine Tagesaufgabe:  
Was will ich heute an mir verbessern?
- in schwierigen Situationen positiven Anker einblenden

**Und 3 Dinge kann man immer machen:**

**Atmen – Lächeln – Das Tempo verlangsamen**

**1. Besser zentrieren lernen**

Als Input haben wir unsere Sinne. Für das ZENTrieren liefert uns der Gefühlskanal die besten Informationen um die Beschleunigungen zu erkennen. Das Vario (optisch/akustisch) ist hier nicht so hilfreich, es zeigt uns jedoch die Aufwindstärke nach dem Zentrieren (keine Beschleunigungen mehr).

**Trainingsidee:**

- Fliegen mit verdecktem Vario (am besten im Doppelsitzer)
- Konzentration auf die Gegenwart „es geht immer noch ein wenig mehr“
- Meditation „nach Innen schauen“

**2. Finden einer besseren Linie**

Wolfgang erklärt, wie er das macht. Er konzentriert sich auf dem Weg zur nächsten Aufwindquelle wieder auf das Hier und Jetzt, indem er versucht jeden Aufwind zu spüren und diesem nachzufolgen.

**Trainingsidee:**

- Visuell die nächste Aufwindquelle beurteilen
- Beim Vorfliegen auf den Weg achten
- Selbstgespräche mit Tonband aufzeichnen (Feedbackschleife zur Kontrolle)

**Anschließend**

Vortrag Dr. Valentin Leibetseder (Facharzt für medizinische Leistungsphysiologie) Valentin, selbst Segelflieger, bringt uns in sehr verständnisvoller und humorvoller Art die für den Wettbewerbspiloten wesentlichen physiologischen Parameter nahe: Stress, Fitness, Trinken, Essen, Ruhepausen... siehe Präsentation in der Beilage

Valentin hat auch bei Interesse eine persönliche Leistungsdiagnose angeboten. Kontakt: [valentin@leibetseder.org](mailto:valentin@leibetseder.org)

**Nach dem Mittagessen:**



Reinulf und Valentin

**Outdoortraining mit Reinulf Liebhart**

**1. Den Weg mit verbundenen Augen finden.**

Hautnah erleben wir das Gefühl eines Blinden. Ich denke diese Übung ist sehr gut geeignet das eigene Körpergefühl zu sensibilisieren.



**2. Kommunikation**

Die Natur beobachten und so beschreiben, dass der andere den Weg findet. Alle haben das Ziel gefunden und jeder erholt sich anschließend auf seine Weise...



Schon fast traditionell wird dieser erlebnisreiche Tag im Keller mit wahren und erfundenen Geschichten beendet oder anders gesagt: das Unbewusste beginnt zu arbeiten.

**Sonntag, 09:00 Uhr**

Die Zeit ist unser limitierender Faktor, daher das Wichtigste zuerst. Dementsprechend werden die noch offenen Themen gereiht:

**3. Eigenbestimmt, nicht fremdbestimmt fliegen (10 Punkte)**

Sinnfrage: Warum fliege ich Wettbewerbe? Geht es mir nur um das Ergebnis oder um das Lernen oder um ....? Was will ich von anderen Lernen? Nachfliegen OK, aber mit den Betroffenen vereinbaren. Selbstwertgefühl „Ich bin nicht ich“, wenn ich andere kopiere. Selbstbewusstsein „sich selbst bewusst sein“ -> Kontrolle über sich selbst

**Trainingsidee**

- nach Innen schauen (meditieren) -> emotionale Unterschiede erfahren
- Selbstgesprächsregulation (Tonband)

**4. Gespür und Gefühl sensibilisieren ( 5 Punkte)**

Die Suche nach dem Sinn führt über die Sinne. Aufmerksam im Hier und Jetzt auf jede Aufgabe konzentrieren.

**Trainingsidee**

- Mit dem Zähneputzen beginnen... die Chancen gibt es immer und überall
- Atemübungen, Meditation

**5. Fehlerhäufung verringern (4 Punkte)**

Fehler heißt „es fehlt etwas“: Wissen, Können ect. Das gilt es herauszufinden und in Schritten zu üben

**Trainingsidee**

- immer wenn mir ein Fehler unterläuft habe ich die Chance etwas Fehlendes bei mir zu entdecken -> unbedingt im Trainingstagebuch festhalten

**6. Taktische Entscheidungen z.B Abflug (4 Punkte)**

Bei sehr komplexen Entscheidungen, die nicht logisch zu lösen sind, kann es hilfreich sein, die Komplexität in Einzelelemente zu zerlegen.

1. fliege ich lieber vor oder nach (= persönliche Präferenzen)
2. Äußere Rahmenbedingungen: Wetter, Konkurrenz

Ein Beispiel..

Als erster vorne weg	im ersten Drittel	Mit-schwimmern	letztes Drittel	Aufhol-jagd?
glaube nicht, dass der Tag hält	bin langsamer als die anderen, Ende wird schwieriger als Anfang oder bin unsicher	blau, unsicher, allein zu hohes Risiko, will das Netz nützen	homogener Tag, der hält, bin schneller als die anderen-hilfreiche Bojen	alles oder nichts Anfang viel schwieriger als Ende

### 7. Einstimmung und Vorbereitung auf einen Wettbewerb (3 Punkte)

Rechtzeitig mit den Besonderheiten vertraut machen um ein gutes Gefühl zu bekommen. Individuelle Sensibilität entwickeln.

### 8. Die gleiche Lockerheit während des gesamten Wettbewerbes, auch am letzten Tag

Ich stelle mir die Fragen:

1. Sinnfrage: Warum fliege ich diesen Wettbewerb?
2. Wem will ich etwas beweisen? (mir, anderen)

Es klingt paradox, aber nur wenn es gelingt, neben der Zielstrebigkeit (vor allem im Training und in der Vorbereitung) im Wettbewerb loszulassen und ganz in der Sache aufzugehen, ist die Chance zu gewinnen größer.

Durch die Konzentration auf das Wesentliche haben wir unser Programm, das wir uns für dieses Wochenende vorgenommen haben geschafft. Aber in Wirklichkeit ist es nie zu Ende, vielleicht stehen wir erst am Anfang...



Besonders erfreulich ist es, dass erstmalig die Junioren dabei waren.



Der Erfahrungsaustausch funktioniert offensichtlich.

Zum Abschluss bringt sich jeder Teilnehmer mit einem kurzen Resümee ein:

Was nehme ich mit?

Erfreulich für mich ist, dass es für jeden etwas Individuelles, Persönliches ist. Das gibt mir die Zuversicht, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

In diesem Sinne möchte ich mich bei allen Teilnehmern für ihre Beiträge bedanken, die zum Gelingen dieses Wochenendes ganz wesentlich beigetragen haben.

Euer

Muthmannsdorf, 2. März 2010

## Akro

### Bericht Segelflug 2010:

Von Ewald Roithner

- Swift
- Vorhaben 2010
- Bericht: Tiroler Purzeltage in Kufstein (Sandra Wechselberger)
- Bericht: Unlimited WM in Jämi Finnland EM (Siggi Mayr)

#### Swift

Das Swiftprojekt steht nach harter Arbeit nun auf soliden Füßen. Die letzte Finanzlücke wurde mit Hilfe von Siggi Mayr und Michael Gaisbacher entgeltlich geschlossen. Auch die Aufnahme in eine CAMO konnte 2010 erfolgreich abgeschlossen werden. Siggi Mayr aus Tirol gilt in diesem Zusammenhang mein Dank! Er wird auch in Zukunft die technische Betreuung des Flugzeuges gewährleisten.

Das Flugzeug kann grundsätzlich von jedem Aeroclubpiloten geflogen werden. Voraussetzung ist unter anderem eine solide Einweisung auf einem MDM1 Fox. Wer Interesse hat, kann sich gerne bei mir oder auf unserer Facebookseite (Facebook – Swift Pilots Austria & Friends) melden.

#### Vorhaben 2010

Staatsmeisterschaft: Da ein interessierter Flugplatz abgesagt hat, ist der Termin und der Ort der STM noch nicht festgelegt. Wir versuchen den Termin noch vor den internationalen Bewerben zu fixieren um den Wettbewerbspiloten ein optimales Training zu ermöglichen. Leider befinden wir uns dann mitten in der Streckenflugsaison und das macht das Flugplatz finden schwierig. Termin und Ort werden ehe baldigst publiziert.

WM Unlimited/Advanced: Termin 28.Juli - 07.August 2011 in Torun, Polen. <http://www.aeroklub.torun.pl> (leider momentan noch nicht in Englisch)

Weiters werden in Zusammenarbeit mit den Spinning Hawks und dem Verein der österreichischen Nationalmannschaft Kunstflug- und Sicherheitstrai-

nings veranstaltet. Einfach unter [www.kunstflug.at](http://www.kunstflug.at) anfragen und wir kommen auch auf deinem Platz vorbei.

### Bericht von Sandra Wechselberger: Tiroler Purzeltage 2010 - ausgetragen am Flugplatz Kufstein-Langkampfen.

Heuer wurden wieder die Purzeltage ausgetragen, dieses Mal in Tirol, am Flugplatz Kufstein, LOIK. Der Trainingswettbewerb wurde sehr kurzfristig einberufen, aber nichtsdestotrotz kamen Teilnehmer aus 3 Nationen zu uns.



Geflogen wurde ein straffes Programm in nur 4 Tagen davon 2 Tage freies Training und 2 Tage waren für Flüge unter Wettbewerbsbedingungen vorgesehen. Die Piloten starteten in den Klassen Sportsmen, Advanced und Unlimited.

Dabei war, wie erwartet der größte Andrang in der Sportsmen-Einsteigerklasse.

15 Piloten flogen auf einer bunt gemischten Auswahl an Flugzeugen- von ASK21 über B4, Fox bis zum Swift war alles dabei. Obwohl einige der teilnehmenden Piloten durch den Verkauf des Flugsportzentrum- Tirol Fox ohne Flugzeug dastanden, kamen uns Gott sei Dank die Kollegen aus Vorarlberg zu Hilfe und machten allen Foxfliegern die Teilnahme am D-1995 Fox möglich.



Auch die Punkterichterplätze konnten wir mit namhaften Leuten besetzen- besten Dank an unseren Chefschiri und Trainer Steff Hau, an Peter Lampert und Otto Salzinger, die auch den weiten Weg auf sich nahmen und zu uns kamen.

Und wie immer waren es jene, die denen weitesten Weg haben, die am pünktlichsten sind... Rechtzeitig zum Trainingsbeginn am Donnerstagmorgen standen unsere deutschen Kollegen schon am Flugplatz. Das verschafft natürlich einen Trainingsvorteil.



#### Nun aber zum Wettbewerbsverlauf:

Aufgrund des knapp bemessenen Zeitplans wurden für jede Klasse nur 3 Flüge – bekannte Pflicht, Unbekannte Pflicht und für die Halb- und Vollakro noch eine Kür geflogen. Da uns in den Morgenstunden an den Wettbewerbstagen der Nebel nicht losließ waren wir zum Schluss richtig froh, dass wir in allen 3 Klassen doch noch ein Ergebnis zustande bringen konnten. Und unsere Punkterichter hatten wir inzwischen schon auf der gegenüberliegenden Talseite am Baseballplatz einquartiert.

In der Klasse Sportsmen traten 5 Foxpiloten gegen eine B4 und eine ASK21 an. Lokalmatador Hans Plangger flog auf der B4 einen sensationellen Flug in der Unbekannten Pflicht mit der besten Benotung. Leider geschah bei der Bekannten Pflicht ein kleines Missgeschick und nach einem Flug in die verkehrte Richtung reichte es doch nicht mehr für eine gebührende Spitzenplatzierung.

Ein weiterer Pilot vom Fliegerclub Kufstein, Josef Schützenberger, hatte den Mut, sich der Fox-Horde mit seiner ASK21 zu stellen und flog souverän auf den 3. Platz. Die Sportsmen-Klasse konnte schlussendlich Sasha Marvin, unser Gastpilot aus Italien, auf dem Fox für sich entscheiden.

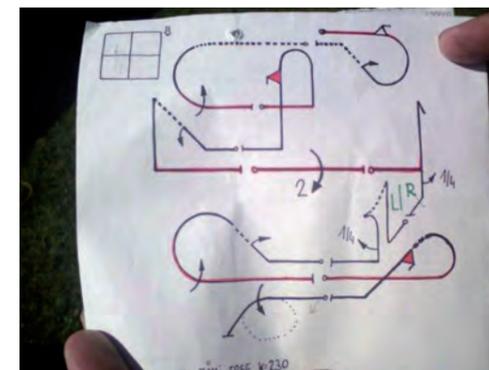
Gratulation! – Zumal er den Kunstflugschein für kaum länger als ein paar Wochen besaß. Zweiter wurde Ingo Walch, ebenfalls am Fox, auch er hatte



die Kunstflugberechtigung erst wenige Wochen zuvor erlangt. Die Einsteigerklasse wurde also ihrem Namen gerecht!

In der Advancedklasse war das Fliegeraufgebot nicht geringer- nur mischte hier der Swift, geflogen von unserem Deutschen Kollegen aus der Truppe Steff Hau, nämlich Michael Bach, mit. Vor seinem Landsmann Thomas Schuler am Fox und B4- Pilot Bernd Dietrich flog er den Swift zum Start- Ziel- Sieg.

In der Unlimitedklasse stand der Name des Siegers allerdings schon vor dem Bewerb fest: May(e)r. Jedoch noch nicht der Vorname. Es duellierten sich Michael Mayer und Siggie Mayr um den Titel in der Königsklasse-



se- am Fox und am Swift. Siggie & Swift entschieden das Duell dann doch für sich und schlussendlich war der Bewerb komplett.

#### Hier die zusammengefassten Ergebnisse:

##### Sportsmen:

1. Sasha MARVIN (ITA), Fox
2. Ingo WALCH (AUT), Fox
3. Josef SCHÜTZENBERGER (AUT), ASK21

##### Advanced:

1. Michael BACH (GER), Swift S-1
2. Thomas SCHULER (GER), Fox
3. Bernd DIETRICH (AUT), Pilatus B-4

##### Unlimited:

1. Siegfried MAYR (AUT), Swift S-1
2. Michael MAYER (AUT), Fox

Zum Schluss des kurzen Berichtes möchte ich mich noch einmal ganz besonders bedanken bei unserem kranken Spinninghawks-Flieger Gabriel, der zwar (Angina sei dank) nicht mitflog, aber als Scoring Director einen Großteil des Arbeitsaufwandes erledigte. Danke!

Und ein Dank gebührt auch dem Fliegerclub Kufstein- Langkampfen (LOIK), die uns trotz der kurzfristigen Einberufung des Wettbewerbs ihren Platz zur Verfügung stellten und uns die Box organisierten!

Fast den ganzen Wettbewerb lang waren am Swift Bordkameras installiert- und haben uns wirklich tolle Aufnahmen hinterlassen. Wer das Beweismaterial in voller Länge sehen will:

<http://www.youtube.com/watch?v=th-oVl55uxl>  
oder Facebook – Swift Pilots Austria & Friends

Sandra Wechselberger





## Das Junioren- Programm 2010

Das Juniorenprogramm 2010 wurde in diesem Jahr durch die Gold Challenge bereichert. Somit konnten die Zielgruppen wieder schärfer angesprochen werden. Leider war

Die Module waren:

Silver Challenge 2010  
Gold Challenge 2010  
Training in St. Auban  
Juniorenmeisterschaft 2010

25. März - 02. April 2010  
Gold Challenge

2010 wagten wir einen „Relaunch“ der Gold Challenge, einem Trainingslehrgang für den ambitionierten Streckenflug. In der Karwoche, zwischen 25. März - Freitag 2. April 2010 haben wir uns also in Nitra-Slowakei (zwei Autostunden östlich von Wien) eingefunden.



### In unserem Pflichtenheft stand:

- Transfer von Begeisterung und Know-how
- keine zu lange Anreise
- Wettersicherheit
- gute Infrastruktur
- Teams aus drei Teilnehmern und einem Coach fliegen gemeinsam jeweils auf Einsitzer
- Reise-, Quartier-, Schleppkosten auch für jüngere Teilnehmer erschwinglich
- Termin mit Studium, Schule, Beruf vereinbar
- Mit dem vielfachen Staatsmeister Hermann



Eingang war ein „Cheftrainer“ gefunden dem eine besondere Gabe angeboren ist seinen Wissenspool weiterzugeben. In den Monaten vor der Gold Challenge haben Hermann und meine Wenigkeit Klaus über den Details gebrütet, wir hatten ein klares Konzept im Kopf, nun war die praktische Erprobung angesagt.

Nitra hatte sich aus mehreren Gründen angeboten:

- In der Woche nach Ostern wird in Nitra der Pribina Cup ausgetragen, einer der größten Wettbewerbe Europas. Zu unserem Termin Karwoche beginnt das Training für den Wettbewerb. Die Teilnehmer der Gold Challenge können selbst „spüren“ wie ein internationaler Wettbewerb hochfährt, die Wettbewerbsinfrastruktur mit den vielen Kleinigkeiten ist bereits aufgebaut. In einer entspannten Atmosphäre ergeben sich Gelegenheiten mit Spitzenpiloten ins Gespräch zu kommen.

- Nitra liegt genau im Übergang zwischen der pannonischen Tiefebene im Süden und den „Vorbergen“ der Hohen Tatra im Norden. Daraus ergeben sich sehr interessante Wetterlagen, u.a. ein für Alpenflieger ungewohnter total laminarer Südwind. Selbst Windgeschwindigkeiten von 60 km/h sind ruhig zu kurbeln, am Hang unter solchen Bedingungen zu soaren ist ein Erlebnis.

- In den letzten 10 Jahren ist es beim Pribina Cup in Nitra immer gelungen genügend Wertungstage zusammenzubringen, Wettersicherheit ist ein wichtiger Faktor auch für die Gold Challenge.

- Die Landwirtschaft ist in der Slowakei und im nahen Ungarn größer strukturiert, jedes „Feld“ ist ein seeehr großer Flugplatz, schier unerschöpfliche Möglichkeiten für Außenlandungen.

- Mit ca. 30 Euro pro Schlepp sehr günstige Tari-

fe, bei der festen und flüssigen Ernährung sieht es ähnlich aus.

- Im Vorfeld war es auch gelungen ein entsprechendes Quartier zu finden, sehr lässig um 12,- pro Nacht und Nase, aber ca. 25 Minuten zum Platz.

### Nun, um was geht es aber, ums FLIEGEN!

Mit Hermann Eingang und Werner Muchitsch



waren zwei Coaches gewonnen, die ihr großes Wissen aus sich selbst heraus weitergeben wollen, dies auch können, eine geradezu ansteckende Begeisterung für den Segelflug ausstrahlen. Im Vorfeld hatten wir entschieden einen Schwerpunkt auf „Einsitzer“ zu legen. Wir wollten die Hemmschwellen für eine Teilnahme niedrig halten, leistungsfähige Doppelsitzer sind schwer zu bekommen, auch wollten wir das zum gleichen Termin stattfindende Training in St. Auban nicht kannibalisieren.

Training mit Einsitzern erfordert sehr genaues Briefing, wir wollten auch wenig funken. So haben die Coaches ihren Schützlingen einen



Rahmen vorgegeben den sie selbst ausfüllen konnten, eigene Entscheidungen waren zu treffen, selbst in einer neuen Umgebung zu fliegen, jedoch mit Unterstützung von Experten. Der Kern der Sache, das hat sich manchem Teilnehmer erst im Rückblick erschlossen, war das ausführlichste Debriefing im Team auf Grundlage der IGC-Logs mit SeeYou. Sehr intensiv, sehr lehrreich, die tägliche Weiterentwicklung war geradezu spürbar. Zeitgleich hat auch die Nationalmannschaft in Nitra trainiert, Sepp Kammerhofer hat uns eines Abends besucht, ein Know-how Transfer wie man es sich öfter wünschen würde .... Die Teilnehmer waren bei den Flügen sehr gefordert, jedoch nicht überfordert, abends glückliche Gesichter. Flüge über die Donau nach Ungarn, Blicke auf Budapest, andern Tags nordwärts Richtung Hohe Tatra, ein Traum.

Einen Ruhetag haben wir für einen Ausflug nach Prievidza genützt, dort wird bei Fa. Aerospool u.a. die WTg Dynamic gebaut, Schempp- Hirth läßt Neuflyzeuge fertigen, eine beeindruckende Werksführung. Die Mundpropaganda hat für die Gold Challenge 2011 schon ganz gut funktioniert, die Teilnehmerzahl ist im Sinne der Qualität begrenzt, bei Interesse meldet Euch doch bald...

14. - 22. April 2011  
Gold Challenge 2011, Nitra, Slowakei

### Zielgruppe: Gold C

Trainingslehrgang für den ambitionierten Streckenflug. Die Gold Challenge bietet jungen und junggebliebenen Piloten die Chance von erfahrenen Piloten zu lernen.

Ziel ist es, dass erfolgreiche, erfahrene Piloten



Ihr Wissen weitergeben und die interne Kommunikation und Freundschaft unter den österreichischen Segelfliegern gefördert wird.

#### Ablauf:

Tägliches ausführliches Morgenbriefing mit Aufgaben. Die Teilnehmer werden bei den Flügen von erfahrenen Streckenfliegern begleitet. Abends ausgiebige Auswertung und Debriefing. Bei Schlechtwetter Theoriekurse bzw. Tipps und Tricks von Spitzenpiloten.

#### Trainer 2011 u.a.:

Hermann Eingang  
Werner Muchitsch  
David Richter Trummer  
Sepp Richter Trummer

#### Kontakt und weitere Informationen:

Klaus Ertl  
Mobil: 0676 - 500 18 68  
[Ertl.Klaus@utanet.at](mailto:Ertl.Klaus@utanet.at)

#### 2. - 6. Juni 2010

#### Silver Challenge

#### Nachwuchs-Streckenflug-Bewerb

Die Silver Challenge litt 2010 unter widrigen Wetter-Bedingungen. Erst wurde der Termin verschoben und dann begann auch der Ersatztermin mit heftigem Regen.

Eine inhomogene Truppe vom 17 Jährigen bis zum Mittvierziger - von der KA8 bis zur DG 100 fand sich dann doch zusammen. Nach zwei Regentagen kamen wir am 4. bereits kurz in die Luft, sowie am 5. und 6. Juni immerhin 7 der 8 Teilnehmer.

Lokalmatador Lukas Huber vom USFC Wörtschach zeigte gleich von Beginn an wo der Hammer hängt und gewann die Dauerflugwertung des ersten Tages, wobei er auch noch an die 150 Kilometer zurücklegte. Am 6. Juni schließlich konnten alle Teilnehmer den Flugplatz verlassen und Flüge zwischen 50 und 180 Kilometer absolvieren. Ziel erreicht.

Am 5. Juni beehrte uns wieder der Barron Hilton Cup Sieger Dietmar Weingant. In seiner subtilen unpräzisen Art begeisterte er wieder

einmal sein Publikum mit seinem legendären Vortrag. Für mich als Erfinder dieses Bewerbs war es wieder ein Freude Piloten aus 5 Bundesländern in den Streckenflug einzuweisen und das seit 2001 ohne den geringsten Personenschaden, bzw. vernachlässigbare Materialschäden, wie Fahrwerksklappen oder leichte Transportschäden.

Auch ein Dank an die Niederöblerner Besatzung von Tibor über Josi bis hin zu Dietmar Salmhofer für die liebevolle Betreuung, sei hier auch noch ausgesprochen.

#### 24. - 31. Juli 2010

#### Dobernsberg

#### Junioren-Meisterschaft im Streckensegelflug



Der Gewinner Lukas Huber aus Niederöblarn, ein Mann von dem wir noch hören werden. Er flog u.a. von LOGO nach LOSM: „He did the Tauern“



...dann fliegen



Entzugserscheinungen treiben die Piloten auch durch sumpfiges Terrain.



erst Wolkenschieben...

Junioren Meisterschaft: Leini war dabei  
Ein Bericht von Christoph Leinmüller

Auch heuer fand wieder eine Juniorenstaatsmeisterschaft statt und zwar diesmal in Dobernsberg im Waldviertel (LOAB). Leider zeigte sich das Wetter, wie leider auch die vorigen Jahre, nicht von seiner besten Seite und so kamen wir leider nur zu drei Wertungstagen.

#### 1. Wertungstag

Nach öffnen der Startlinie flog ich sofort ab und den ersten Schenkel der Tagesaufgabe konnte ich rasch und ohne viel Kreisen zurücklegen. Leider wurden die Steigwerte und das Wetter nach der ersten Wende immer bescheidener und so kämpfte ich mich durch Regenschauer und mit Steigwerten um die 0,8m/s zur zweiten Wende. Nach der zweiten Wende musste ich mich in 250m über Grund „ausbasteln“ um anschließend den Endanflug beginnen zu können. Die letzten 50km bestand dann nur mehr aus dem Abgleiten nach LOAB. Zur Belustigung der Piloten musste unser Tiroler Erich Hinterholzer 300m vor der Piste „Außenlanden“, da sich der Endanflug nicht mehr ausging. An diesem Tag konnte ich den 6. Platz erfliegen.

#### 2. Wertungstag

Leider musste ich an diesem Tag am Flug zur zweiten Wende am Flugplatz landen, da leider mein Magen an diesem Tag nicht mehr weiter fliegen wollte. Deshalb fiel ich nach diesem Tag in der Gesamtwertung auf den 13. Platz zurück.

#### 3. Wertungstag

Der Samstag bescherte uns Gott sei Dank fliegbares Wetter und somit gab es auch einen gültigen Wettbewerb. An diesem Tag musste ich zusammen mit vier Piloten rücklanden, da wir uns an der Startlinie „verzettelten“ und aus dem Tiefparterre nicht mehr wegkamen. Nach dem zweiten Schlepp nahmen wir im Pulk (ca. 6 Piloten) den Racing-Task mit 250km in Angriff und arbeiteten uns zur ersten Wende vor. Die Steigwerte waren recht passabel, nur leider mussten wir immer wieder sehr große Gleitstrecken zurücklegen, und so kamen wir schon mal öfters in der „Position“ bei der nächsten Thermik an.

Am Weg zur zweiten und dritten Wende wurden die Steigwerte leider immer schlechter und wir hatten richtig Mühe vorwärts zu kommen. Zusammen mit Erich („Außenlander vor der Piste“) kämpfte ich mich schön langsam Richtung Flugplatz zurück. Leider fiel die Thermik bedingt durch die späte Uhrzeit zusammen und so mussten wir 30km vor dem Flugplatz die Landung in einem Getreidefeld vorziehen. Meine erste Außenlandung verlief Gott sei Dank ohne Schaden und so konnten wir wohlbehalten die „Rückreise“ zum Flugplatz mit den Hängern antreten.

Ansonsten beschäftigten sich die „Junioren“ mit Modellfliegen, Thermenaufenthalten und auch diverse Versuche mit einem Paragleitschirm standen auf dem Programm. Natürlich musste auch der größte Feind des Menschen, der Alkohol, in gewissem Maße vernichtet werden.

Trotz des bescheidenen Wetters war die Stimmung am Platz ausgezeichnet und alle Beteiligten hatten jede Menge Spaß und ich freue mich schon wieder auf nächstes Jahr ;)

Glück ab, Gut Land  
Euer Leini



## Das Juniorenprogramm 2011

### Gemäß dem Team 2010 Motto:

Aus SF Junioren Streckenflieger zu machen und aus motivierten Streckenfliegern Wettbewerbpiloten“, haben wir auch heuer wieder das bewährte Programm für unsere Junioren zusammengestellt.

Der internationale sportliche Höhepunkt wird die Junioren WM in Mußbach werden, unser Nationalteam schöpft wieder alle Plätze voll aus.

National freue ich mich, dass die Juniorenmeisterschaft erstmals in Salzburg stattfindet, ich hoffe damit auch einen weiteren Impuls in diesem so geschichtreichen Bundesland setzen zu können. Der Dank geht hier stark an Rudi Steinmetz, der sich des Projekts motiviert angenommen hat und natürlich an das Team in Mauterndorf.

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,

PS: Eine der Triebfedern des Juniorenprogrammes, Karl Rabeder hat sich heuer ein Stück aus der ersten Reihe zurückgezogen. Er hat das erste echte Junioren-Nationalteam geformt und mit seinem Trainerstab aus begabten jungen Fliegern Wettbewerbsflieger geformt. Mit Aurel Halbrucker hat er einen ehemaligen Segelflugjunioren, und heutigen Wettbewerbspiloten auf Weltklassenniveau für die Aufgaben begeistern können. St Auban läuft weiter, die Idee von Karl wird fortgesetzt. Danke für beides.

### 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 erfliegen 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](http://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 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](http://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 Vorstandsversammlungen 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 2010 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.

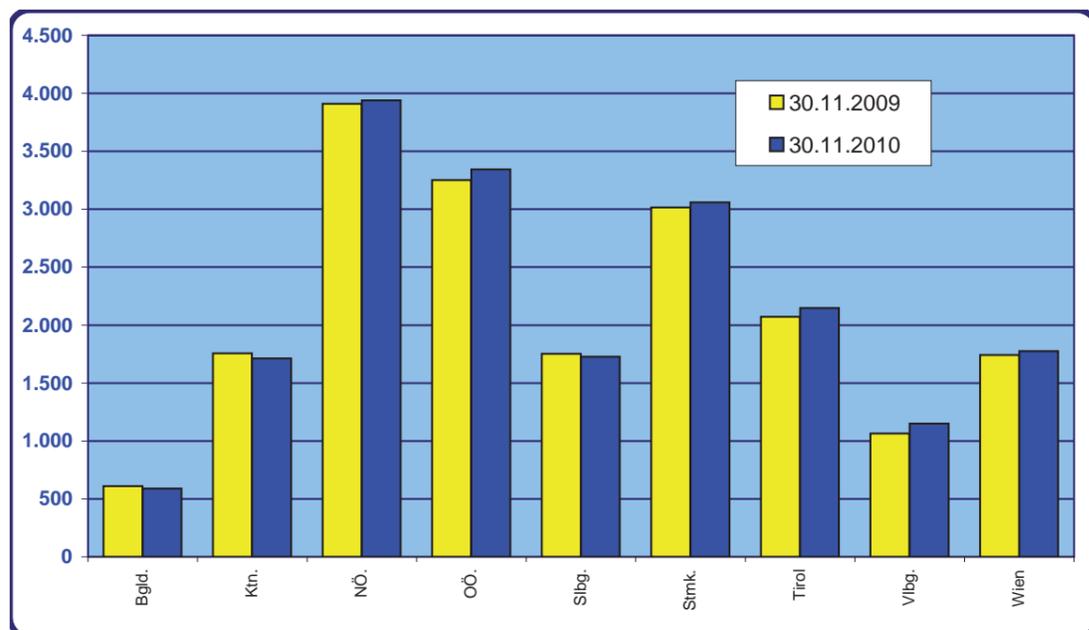


## Mitgliederentwicklung



### ÖAEC - Mitgliederstatistik Bezahlte Mitgliedsbeiträge Vergleich Landesverbände

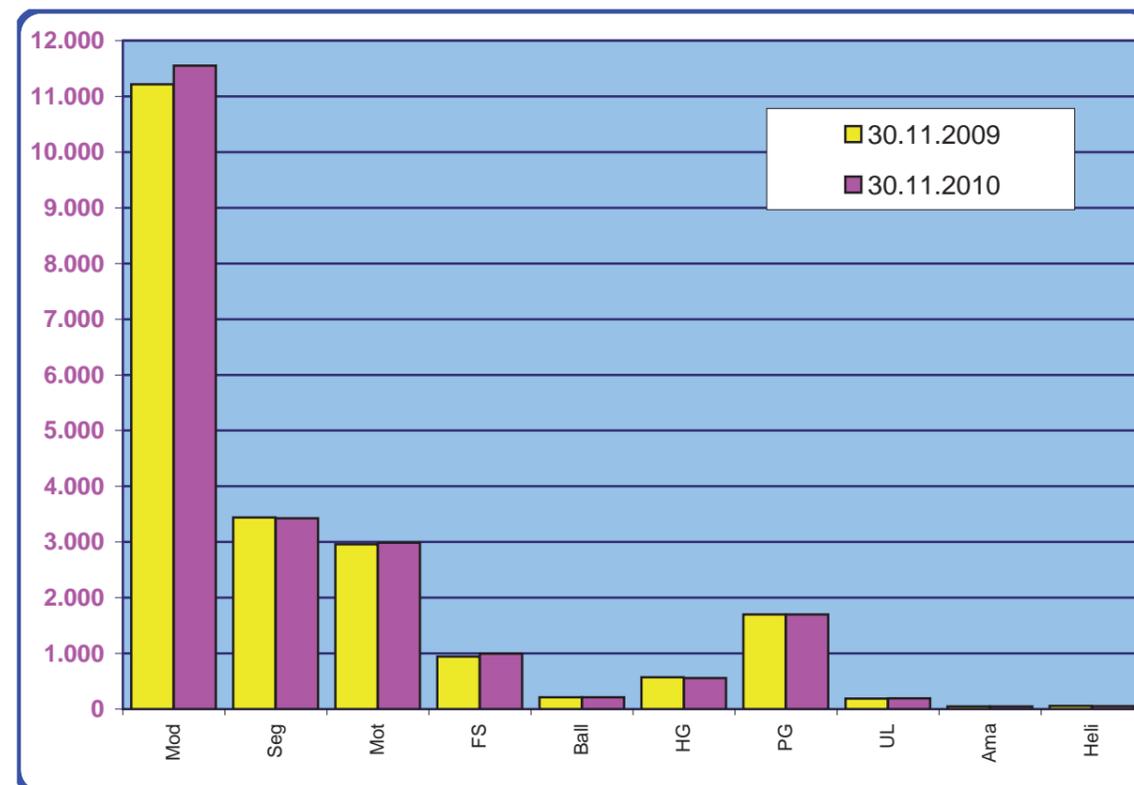
Landesverbände	31.12.2009	30.11.2009	30.11.2010	+/-Nov. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	610	610	589	-21	-3,44%
Kärnten	1.758	1.757	1.713	-44	-2,50%
Niederösterreich	3.914	3.911	3.939	+28	+0,72%
Oberösterreich	3.255	3.252	3.344	+92	+2,83%
Salzburg	1.753	1.753	1.727	-26	-1,48%
Steiermark	3.019	3.015	3.060	+45	+1,49%
Tirol	2.073	2.072	2.148	+76	+3,67%
Vorarlberg	1.095	1.064	1.150	+86	+8,08%
Wien	1.743	1.742	1.775	+33	+1,89%
ohne Verband	11	11	12	+1	+9,09%
<b>gesamt</b>	<b>19.231</b>	<b>19.187</b>	<b>19.457</b>	<b>+270</b>	<b>+1,41%</b>



## ÖAEC - Mitgliederstatistik

### Vergleich Sektionen

Sektionen	31.12.2009	30.11.2009	30.11.2010	+/-Nov. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Modellflug	11.221	11.218	11.554	+336	+3,00%
Segelflug	3.447	3.439	3.424	-15	-0,44%
Motorflug	2.988	2.958	2.985	+27	+0,91%
Fallschirm	946	946	995	+49	+5,18%
Ballonfahrt	211	210	211	+1	+0,48%
Hängegleiten	573	573	556	-17	-2,97%
Paragleiten	1.698	1.697	1.698	+1	+0,06%
Ultraleicht	189	188	193	+5	+2,66%
Amateurbau	45	45	45	+0	+0,00%
Helikopter	57	57	51	-6	-10,53%





## ■ Termine

Okt. 2010 bis Sept. 2011

**dezentraler Streckenflug - sis.at**

[www.streckenflug.at](http://www.streckenflug.at)

08.01 - 09.01. 2011

**Segelfliegtag 2010**

BSS 1/11, in Graz

17.04 - 01.05.2011

**Juniorentrainingslager**

St. Auban

14.04. - 22.04. 2011

**Gold Challenge**

Nitra

28.05. - 04.06. 2011

**Alpe Adria Cup**

Feldkirchen/Ossiachersee

01.06.-05.06.2011

**Silver Challenge**

in Logo

15.06. - 27.06.2011

**6. FAI Womens World Gliding Championship**

Arboga (Schweden)

01.07. - 10.07. 2011

**SF - Staatmeisterschaft Zentral**

Niederöblarn

16.07. - 23.07. 2011

**Juniorenmeisterschaft**

in LOSM

17.07. - 30.07.2011

**16. FAI European Gliding Championship**

20 m, Club, Standard, World Class

Nitra (Slowakei)

31.07. - 14.08. 2011

**16. FAI European Gliding Championship**

15 m, 18 m. Open Class

Litauen

06.08. - 20.08. 2011

**7. FAI Junior World Gliding Championship**

Musbach (Germany)

09.12. - 21.12. 2012

**32. FIA World Gliding Championship**

Club, Standard, World Class

Adolfo Gonzales Chávex (Argentinien)

**Noch nicht terminisiert:** STMS SKF, SKF - WM, TAL Salzburg