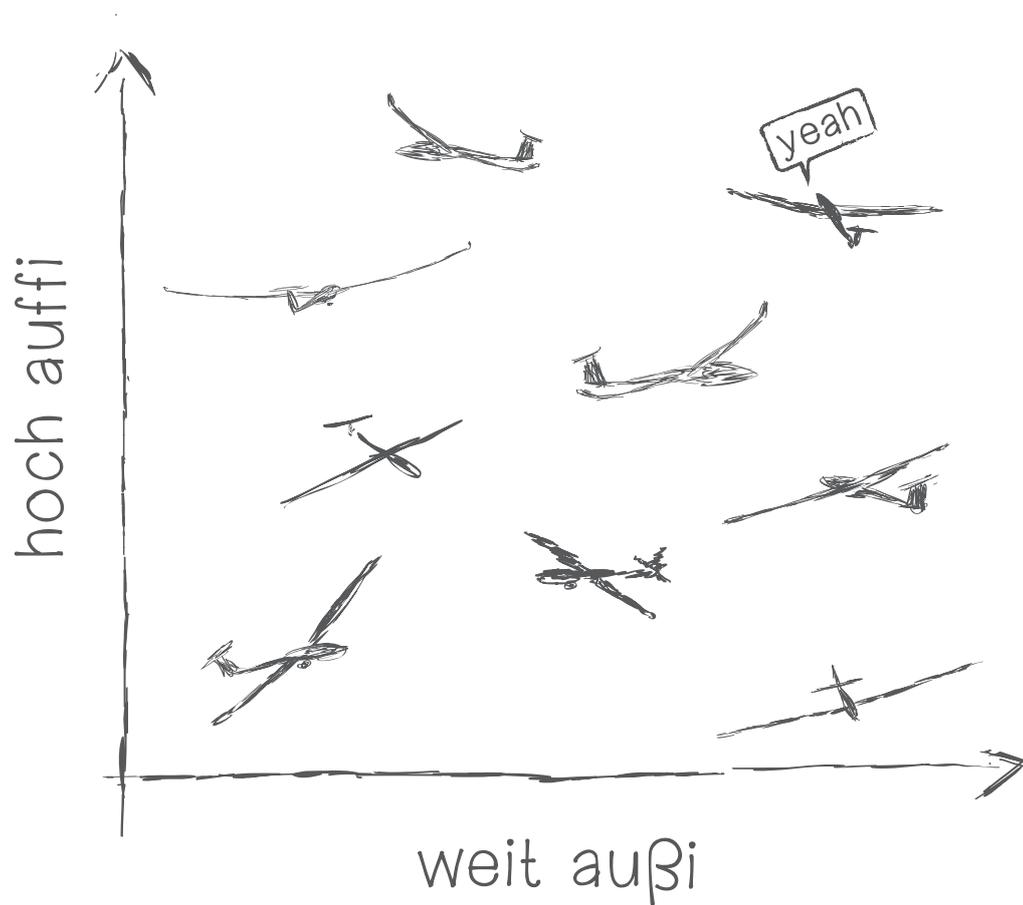


Segelflugbilanz 2015

Unser Motto 2016



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



■ Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Einleitung

Das Team 2015

Meisterschaften national

23. Alpe Adria Segelflugcup | Feldkirchen

Österr. Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug | Niederöblarn

Österreichische Meisterschaften im Segelkunstflug

NÖ TAL 2015 | Dobersberg

SIS.AT

Meisterschaften international

EM - 18m-, 20m- und Offene-Klasse | Öcseny - (HU)

BERICHT: Wolfgang Janowitsch

BERICHT: Michael Rass

BERICHT: Andreas Lutz

EM. Club-, Standard- und 15m-Klasse | Rieti - (IT)

BERICHT: Jan Jagiello - Aus Pilotensicht

BERICHT: Aurel Hallbrucker - Aus Pilotensicht

BERICHT: Mario Schupfer

BERICHT: Bernhard Leitner

EM Rieti – Mannschaft

18. FAI World Glider Aerobatic Championship | Zbraslavice (CZ)



Berichte der Landessektionsleiter

Bericht des Landesverbandes Kärnten

Bericht des Landesverbandes Tirol

Bericht des Landesverbandes Steiermark

Bericht des Landesverbandes Niederösterreich

Bericht des Landesverbandes Burgenland

Bericht des Landesverbandes Salzburg

Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF

Internationale Vertretungen

Training Nationalmannschaft

BERICHT: Mentales Training der Segelflug-Nationalmannschaft

Das Juniorenprogramm 2015

Bericht Jüngster Kunstflugpilot Österreichs

Mitgliederentwicklung der Sektion Segelflug



■ Liebe Segelfliegerfamilie...



BSL Segelflug
Michael Gaisbacher

Segelfluggnation Österreich? In der Luft JA!

Sportliche Erfolge:

Auch heuer konnten unsere Piloten groß aufzeigen. Das Duo Lutz/Janowitsch verteidigte den EM-Titel in der 20m Multiseater-Klasse, dicht gefolgt von Rass/Hartmann auf Platz 7, und Peter Hartmann belegte in der 15m-Klasse Platz 2, nachdem er viele Tage in Führung gelegen war. Dazu schloss Mario Schupfer mit Platz 7 in der Clubklasse wieder zur Weltspitze auf. Aber Hand aufs Herz, diese Erfolge gehören sehr stark den Piloten, denn Training und Fluggerät schultern die Piloten nahezu gänzlich selbst, nur die Teilnahme können wir unterstützen und ein zielgerichtetes Nationalteamtraining über ein paar Tage sowie einen Teamcaptain bieten wir auf. Aber auch hier brauchen wir Idealisten wie Hermann Trimmel als Trainer oder Kurt Graf als TC, die ihre Leistung einbringen, um unser Budget für diese Bereiche zu strecken. Nicht zu vergessen Wick Starkl, der immer irgendwo im Hintergrund beteiligt ist, wenn Erfolge eingefahren werden. Heuer hat er als Tasksetter bei den Junioren und als Wettbewerbsleiter beim Regional-Grand Prix in Dobersberg Schienen für die Zukunft gelegt. Klasse, mit solchen Typen zu arbeiten, wenngleich jeder auch seine Freiräume braucht in der Ausübung.

Staatsmeisterschaften in Niederöblarn

Die Staatsmeisterschaft in LOGO bot eigentlich perfekte Rahmenbedingungen, wenn, ja wenn nicht der Nordwest als Spielverderber aufgetreten wäre.

Trotz toller Flüge und hochklassiger rassischer Rennen mit durchgehend Favoritensiegen unter den über 50 Startern (was grundsätzlich für faire Bedingungen spricht) musste die Doppelsitzerklasse ohne gültige Wertung aus Niederöblarn abziehen. Und dies bei durchaus fliegbaren Bedingungen, aber eben nur auf anderen Flugplätzen der Umgebung. Hier muss eine Lösung gefunden werden, will man in LOGO auch weiterhin viele Klassen-Meisterschaften oder auch höheres abhalten – aber sie ist in Sicht, die Lösung, man darf auf 2016 gespannt sein.

Und Dezentral?

Eigentlich ein Hammer, weniger Teilnehmer haben mehr Flüge eingereicht und mehr Kilometer zurückgelegt als in den letzten Jahren. Das zeigt wie attraktiv der Bewerb für unsere Vereine und Piloten ist – ein starkes Motivationsinstrument. So stark, dass manche sogar zu unfairen Mitteln greifen, um sich den einen oder anderen Vorteil zu verschaffen – wir waren heuer erstmals seit der Einführung der digitalen Erfassung mit einer Manipulation konfrontiert. Das Auffliegen zeigt einfach, dass unsere Community hellwach ist und sich die Piloten gegenseitig durchaus im Auge behalten. Ach ja, die leidige Startpunktfestlegung wurde auch gelöst, an weiteren technischen Lösungen und Verbesserungen wird gearbeitet.

Aber am Boden der Tatsachen angelangt gibt es nicht nur Grund zu jubeln.

Aber unsere Vereine stehen ziemlich unter Druck. Die Rahmenbedingungen werden härter, Lufträume komplizierter, die Nebenkosten (nicht zuletzt durch Gebühren der ACG) immer höher. Flugschule, ehrenamtliche Wartung, leistbare Flugkosten, das ist das Trilemma unserer Vereine, in dem sie eine starke, vereinsbezogene und einige Vertretung brauchen. Der Luftfahrertag ist dazu angetan, eine solche wieder zu erlangen. Ich bitte alle Stimmberechtigten, sich ein klares Bild zu machen und sich bei den Menschen im aeroclub zu erkundigen, denen sie vertrauen – wer sich Veränderung und Fortschritt wünscht, muss dementsprechend wählen. Wisst ihr wofür euer Obmann stimmt oder wem er eure Stimmen überlässt? Die Stimmen aller Vereine, die nicht zur Wahl gehen,



fallen automatisch an den Landesverbandspräsidenten. Hat jeder LV-Präsident in seinem Vorstand abgestimmt, was gewählt werden soll? Ich darf euch im Zweifelsfall ermutigen, die Stimme der Sektion Segelflug zu übertragen.

Ein entsprechendes Formular erhaltet ihr bei Gerda Seidl unter seidl.gerda@aeroclub.at. Ich darf euch versichern mit aller Vehemenz für eine Erneuerung einzutreten und selbst auferlegte Fesseln abzustreifen. Lieber einmal ein halbes Jahr ohne komplette Führung als eine Fortsetzung des momentanen Kurs der Uneinigkeit in der höchsten Ebene. Wer möchte einen Präsidenten haben, der die Stirn besitzt, Gruppen von Aufrührern gegen einen Landesverband zu vertreten. Wir in der Sektion Segelflug nicht.

Stukturelle LUFTRAUMPROBLEMATIK

Die sehr behindernde neue Luftraumstruktur wurde durch viel Druck der Basis mit den TRAs einigermaßen gelindert. Jedoch zeigt die Großzügigkeit in der die TRAs geöffnet wurden nur auf, wie unnötig die zuerst geschaffenen Beschränkungen sind. Und treten technische Probleme auf, wie beim Radar auf der Gerlitze, ist auch schon wieder Schluss mit der ganzen Herrlichkeit der reservierten Lufträume. Hier gilt es nachzubessern und in der Evaluierung der Lufträume entschlossen aufzutreten. Auch die Höhenfluggebiete dürfen wir den ATCs nicht kampflos überlassen. Dazu braucht es Stimmen, die nur für den Lutsport sprechen und nicht in Sachzwängen verhaftet lauen Kompromissen zustimmen.

Stukturelle Baustelle LAPL und ATO

So wie es aussieht zeitigt die Rücknahme der Einführung des LAPL und Einführung der neuen Schulstruktur erste Erfolge. Es zeichnen sich klare Erleichterungen in den Ansprüchen an die Organisation einer Segelflugschule ab, aber der Big-Point, die Erringung der Behördenhoheit über den LAPL A für Motorflugzeuge bis 2t MtoW, scheint noch weit entfernt. Dies wäre eine herbe Niederlage, bei der man sehr genau hinsehen wird müssen, wer welche Rolle gespielt hat.

Der MIM als Motor des Schulwesens in Österreich.

Die Wiederbelebung des MIM schon vor mehreren Jahren und die Schaffung der Möglichkeit, mit dem MiM auch ULs zu fliegen, hat zu einem Ansturm auf diese Lizenz geführt. Die Möglichkeit die auslaufende HM-Berechtigung aufwandsarm, nur mittels praktischer Prüfung, abzulegen führte überdies zu einem Run auf diese praktische Lizenz.

Leider fehlt noch immer die letzte Sicherheit, dass diese Lizenz zum Einflug in, zum Beispiel den deutschen, Luftraum berechtigt. Dies und die recht niederschwellige Übertragung in einen LAPL A durch eine praktische Prüfung beim Examiner wären die wünschenswerte Ergänzung zum Ist-Zustand. Ich hoffe man kämpft mehr darum als um die Position des Präsidenten.

Ausblick 2016

Wir schauen voraus auf ein WM-Jahr und auf einen Qualifying Grand Prix 2016 in LOGO.

Für die nationalen Bewerbe und die Veranstaltungen des Juniorenprogrammes erhoffen wir uns heuer wieder mehr Wetterglück.

Ich möchte mich bei allen Landessektionsleitern und Referenten bedanken, ganz besonders aber auch bei Gerda Seidl, die mit Freude und Tatendrang für die Sektion, aber auch sonst im ÖAeC tätig ist.

Nicht zuletzt soll unser aller Dank unserem Generalsekretär Manfred Kunschitz gelten, der einem Übermaß an Aufgaben gegenübersteht und trotzdem immer ein offenes Ohr für gestresste, neugierige, manchmal auch mieselsüchtige Funktionäre hat.

Machen wir uns daran, trotz schwierigerer Rahmenbedingungen 2016 zu einem erfolgreichen Jahr zu machen, in den Vereinen, in den Bewerben im In- und Ausland. Das soll unser gemeinsames Ziel sein – lasst es uns gemeinsam verfolgen.

**In diesem Sinn Glück ab, gut Land in 2015
Euer BSL, Michael Gaisbacher**



■ Das Team 2015

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

Bundessektionsleiter:

Michael Gaisbacher

ONF:

Auswertung

Horst Baumann

Rechtliche Fragen

Herbert Pirker

Landessektionsleiter:

Büro Aeroclub

Wien Thomas Hynek

Sekretariat Gerda Seidl

Niederösterreich Ludwig Starkl

Generalsekretär Manfred Kunschitz

Burgenland Florian Forcher

Steiermark Christoph Koch

Oberösterreich Herbert Lackner

Kärnten Armin Leitgeb

Salzburg Rudolf Steinmetz

Tirol Walter Wartlsteiner

Vorarlberg Sven Kolb



Delegierte:

EGU: BSL Michael Gaisbacher

IGC: Hermann Trimmel

OSTIV

Met.: Hermann Trimmel

Fachreferenten:

SIS.AT: Christian Hynek
Stefan Haupt

ROL: Herbert Ziegerhofer
Thomas Hynek

**Teamchef und
Teamtrainer:** Kurt Graf
Hermann Trimmel

Segelkunstflug: Ewald Roithner

Safety: Klaus Ertl

Junioren: Michael Gaisbacher

Trainer: Hermann Trimmel

Lufträume: Peter Platzer
Manfred Kunschitz
Michael Gaisbacher

**Simulator-
service:** Franz Hinterplattner



Meisterschaften national

23. Alpe Adria Segelflugcup in Feldkirchen

30. Mai – 06. Juni 2015

Seit langem wieder viele Flugtage, 7 Wertungstage
und viele glückliche Gesichter bei der Siegerehrung
in den zwei Klassen.

104-Klasse					
1	RT	David Richter-Trummer	ÖSTERREICH	LS1-f	5,407
2	M7	Friedrich Hofinger	ÖSTERREICH	ASW20c	5,031
3	HQ	Fridolin Hauser	Laegern	Ventus 2a	4,909
4	B2	Tizian Steiger	SCHWEIZ	Discus 2b	4,508
5	JH	Christoph Limpert	DEUTSCHLAND	ASW 27	3,791
6	AE	Ugo Pavesi	ACAO Varese	Ventus 2CT 15m	3,648
7	KE	Herwig Wagner	ÖSTERREICH	SZD55	3,417
8	H2	Mike Hürlimann		Discus 2b	3,206
9	LK	Lukas Kirchberger	ÖSTERREICH	LS 7 WL	1,932
10	T2	Gustavo Saurin	ITALIEN	LS8 /T	1,734
11	MM	Schiffleithner & Krobath	ÖSTERREICH	Duo Discus	1,330

Offene Klassen					
1	RR	Guido Achleitner	ÖSTERREICH	ASG 29E 18m	6,364
2	OD	Heimo Demmerer	ÖSTERREICH	Ventus 2cm	5,726
3	LV	Bernhard Leitner		V2cxm	5,700
4	IKK	Joachim Kraus		Discus 2cT	5,560
5	BT	Werner Danz	SCHWEIZ	Antares 18s	5,364
6	HNO	Matthias Hölzl		ASG29E	5,043
7	PM	Herbert Pirker	FAS-Wien (Vienna)	Ventus cM 17,6	4,478
8	FW	Wolfgang Falkensammer	ÖSTERREICH	Antares 18T	4,444
9	HU	Guido Halter	SG-Saentis	ASH-25M	4,246
10	CX	Erich Niedl		Ventus 2cxT	4,104
11	ZF	Sven Kolb	SFG-Dornbirn	Antares LF20e	3,514
12	2	Roland Henz	Alpenflugzentrum Unterwössen e.V.	DG-600/18	3,383
13	ST	Friedl Storka		DG-808C	2,929
14	IX	Raul Flicker		Ventus 2cxt	2,385
15	D	Dominik Mauchle		DG-808C	2,301
16	PS	Josef Rausch		Discus 2ct	1,347
17	GM	Josef Scheiber		Ventus2ct	787





Österr. Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug in Niederöblarn 19. – 27. Juni 2015

Von 18. bis 27. Juni fanden im steirischen Niederöblarn die Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug in den Klassen Clubklasse, Standard-Klasse, 18 Meter Klasse und 20m Multiseater, sowie Bundesmeisterschaften in 15 Meter Klasse und Offener Klasse statt.

Über 60 Teilnehmer duellierten sich in den Lüften um die Titel der besten Streckenflieger Österreichs, im Starterfeld auch Schweizer, Tschechen, Italiener und Piloten aus Deutschland. Mit am Start 6 Piloten, die bereits bei EMs oder WMs Medaillen erringen konnten.

Niederöblarn ist mit seiner Infrastruktur mit Sprtstätten und Hotelbetrieb für solche Bewerbe prädestiniert, wenn auch heuer der Nordwestwind einen Wertungstag für einige Klassen trotz guter Bedingungen verhinderte.

Der Start war am letzten Tag durch das Lee südlich des Grimmings aus Sicherheitsgründen schlicht nicht möglich. Leider ließ das regnerische Wetter nur 3 Wertungsflüge zu, dennoch setzten sich nach spannenden und herausfordernden Flügen die Favoriten in den jeweiligen Klassen durch. So gewann

Weltmeister und 3-facher Europameister Wolfgang Janowitsch die 18 Meter Klasse, Peter Hartmann, WM-Silber- und Bronzemedallengewinner, sowie Grand Prix Vizeweltmeister die Clubklasse, der international schon groß aufzigeigende Aurel Hallbrucker in der Standardklasse.

In der 15M Klasse wurde der Serienstaatsmeister Edi Supersberger Bundesmeister und in der Offenen Klasse belegte der Vorarlberger Sven Kolb Rang 1 und in der Doppelsitzerklasse siegte der WM Bronzemedallengewinner 2014.

Hervorzuheben ist sicher der Flug des Steirers Josef Kammerhofer, der mit 123 km/h Schnitt den schnellsten Flug der Meisterschaft hingelegt hatte - das an einem wetterbedingt schwierigen Tag.

Ebenfalls herausragend der 3. Platz in der Standardklasse durch den Junioren Thomas Leitgeb. Neben den sportlichen Leistungen muss auch die Airmanship und das Sicherheitsbewusstsein der Teilnehmer gewürdigt werden, kein Protest und kein wie auch immer gearteter Schaden trübte diese Meisterschaften.

Auch der technische Aspekt soll nicht unerwähnt bleiben. Blickfang und technischer Top State of the art, waren sicherlich die nahezu lautlos selbst startende Elektromotorsegler ANTARES, sowie die EB 29 mit einer Flächenlängen von 29 Metern und der nigelnagelneue Doppelsitzer ASG 32. Diese Flugzeuge holen mit einer Gleitzahl von 1:60 aus 1.000 Metern Höhe über 60 Kilometer Strecke heraus und das mit Geschwindigkeiten, wo einfache Motorflugzeuge oft gar nicht mitkommen.

Wir gratulieren den Staats- und Bundesmeistern:

Clubklasse STM	Standardklasse STM	18M-Klasse STM	Doppelsitzer STM*
1. Peter Hartmann, OÖ	1. Aurel Hallbrucker, T	1. Wolfgang Janowitsch, NÖ	1. Achleitner & Steiner, T
2. David Richter-Trummer,	2. Martin Schwab, NÖ	2. Heimo Demmerer, STMK	2. Schneeweis & Böhm, OÖ
3. Mario Schupfer, STMK	3. Thomas Leitgeb, K	3. Bernhard Leitner, T	3. Artner & Wallner, OÖ

* Nach 2 Wertungstagen kein Staatsmeistertitel vergeben.

15M-Klasse BMS	Offene Klasse BMS
1. Peter Hartmann, OÖ	1. Aurel Hallbrucker, T
2. David Richter-Trummer,	2. Martin Schwab, NÖ
3. Mario Schupfer, STMK	3. Thomas Leitgeb, K

Die Ergebnisse im Detail gibt es unter:
www.aeroclub.at/ssm2015



Weißer Vögel



Grid



Der Flugplatz Niederöblarn war Schauplatz der Staatsmeisterschaften



Meteorologe Prodingler von der Austrocontrol lag meist goldrichtig



15 M Klasse



18 M Klasse



Offene Klasse



Standard Klasse



Clubklasse



Doppelsitzer Klasse



Gaisbacher, Starkl, Gottsbacher





Österreichische Meisterschaften im Segelkunstflug in Zbraslavice, Tschechien 8. – 12. Juni 2015

Im Zuge des 3rd Danubia Glider Aerobatic Cup wurden heuer wieder Bundesmeisterschaften im Segelkunstflug abgehalten. Im Zuge der hochgradig

besetzten Meisterschaft gab es eine Österreicherwertung wobei besonders hervorzuheben ist, dass der junge Salzburger Stefan Gruber aus Mauterndorf nicht nur bester Österreicher war, sondern auch die gesamte Advanced Klasse gegen Piloten aus 4 Nationen gewinnen konnte.

Für 2016 können wir auch berichten, dass wir mit Jürgen Hintermaier einen neuen Akroreferenten aufweisen und hoffen, mit ihm die Aufwärtstangente verstärken zu können.

Advanced - glider

Rank	Country	Pilot	A/C	Registration	Q	F	U!	FU	Totals	Q/all [%]	Valid
1	AUT	Stefan Gruber	Swift S-1	OE-5554	1227.50	1581.00	1194.83	1421.17	5424.50	74.00	YES
2	CZE	Miroslav Cerny	Swift S-1	OK-2151	1286.50	1409.50	1269.17	1424.33	5389.50	73.53	YES
3	CZE	Ales Ferra ml.	MDM-1 Fox	OK-7801	1116.00	1610.17	1235.50	1385.83	5347.50	72.95	YES
4	ROU	Lupas Joan Ciprian	SZD-59 ACRO	YR-1001	1138.67	1504.33	1203.33	1278.17	5124.50	69.91	YES
5	CZE	Jan Sobotka	MDM-1 Fox	OK-7801	1072.00	1505.75	1239.17	1297.00	5113.92	69.77	YES
6	AUT	Bernhard Behr	Swift S-1	OE-5554	1220.17	1354.67	1191.17	1319.33	5085.33	69.38	YES
7	CZE	David Bene	MDM-1 Fox	OK-7801	1134.50	1292.00	1212.67	1385.00	5024.17	68.54	YES
8	HUN	David Jozsa	Swift S-1	HA-7022	1113.67	1392.50	1271.00	1193.33	4970.50	67.81	YES
9	CZE	Martin Meloun	MDM-1 Fox	OK-7801	1024.50	1525.50	1189.00	1216.00	4955.00	67.60	YES
10	ROU	Daroczi Lorand	SZD-59 ACRO	YR-1001	1144.17	1369.17	1169.50	1203.50	4886.33	66.66	YES
11	AUT	Rene Muigg	Swift S-1	OE-5554	1189.67	1238.00	1168.00	1210.17	4805.83	65.56	YES
12	HUN	Daniel Czitan	Swift S-1	HA-7022	1140.50	1327.33	1170.83	1145.67	4784.33	65.27	YES
13	CZE	Josef Rejent	MDM-1 Fox	OK-7801	760.33	1492.50	1198.00	1272.67	4723.50	64.44	YES
14	ROU	Drobos Alin	SZD-59 ACRO	YR-1001	1152.00	1267.50	1149.50	722.50	4291.50	58.55	YES
15	AUT	Jürgen Hintermayr	MDM-1 Fox	OE-5666	972.50	1050.67	1053.67	1043.67	4120.50	56.21	YES

Unlimited - glider (UNG)

Rank	Country	Pilot	A/C	Registration	Q	F	U!	FU	Totals	Q/all [%]	Valid
1	HUN	Ferenc Toth	Swift S-1	HA-7022	1626.67	2015.08	1590.33	1688.67	6920.75	75.72	YES
2	CZE	Piemysl Vávra	Swift S-1	OK-2100	1586.50	2059.33	1495.00	1628.00	6768.83	74.06	YES
3	ITA	Luca Bertossio	Swift S-1	D-6081	1409.00	1871.00	1419.83	1569.17	6269.00	68.59	YES
4	CZE	Jan Rolinek	Swift S-1	OK-2151	1300.67	1708.42	1430.33	1321.50	5760.92	63.03	YES
5	CZE	Ivo Cervinka	Swift S-1	OK-2151	1367.00	1575.67	1434.00	1297.67	5674.33	62.08	YES
6	AUT	Gabriel Stangl	MDM-1 Fox	OE-5666	1294.33	1878.50	1281.58	1190.33	5644.75	61.76	YES
7	CZE	Vladimir Machula	Swift S-1	OK-2100	1338.67	1556.67	1156.33	1557.83	5609.50	61.37	YES
8	AUT	Siegfried Mayr	Swift S-1	OE-5554	1370.33	1725.83	1054.67	1424.00	5574.83	60.99	YES
9	CZE	Milos Ramert	Swift S-1	OK-2151	1280.00	1840.00	1130.17	1323.00	5573.17	60.98	YES
10	HUN	Janos Sonkoly	Swift S-1	HA-7022	435.33	1818.25	1290.50	1508.67	5052.75	55.28	YES



NÖ TAL 2015 Dobersberg 08. bis 15. August 2015

TRAININGS- UND AUSBILDUNGLAGER



Die Idee der Veranstalter, unter Leitung von Stark Ludwig, einen Wettbewerb auf Basis eines Grand Prix mit Index-System abzuhalten, hat mich von Anfang an interessiert. Gibt es doch die Möglichkeit eine Vielzahl von verschiedenen Flugzeugtypen im Grand Prix Modus, an den Start zu bringen. Wie der Name schon sagt, Dobersberg-TAL (Trainings- und Ausbildungslager), flogen in der GP-Klasse vom Weltmeister bis zum Wettbewerbsanfänger alle mit.

Die Wartezeit bis zum Wettbewerb verbrachte ich mit dem Analysieren der möglichen Aufgabenstellungen dieser Wettbewerbsform. Wie bei allen Wettbewerben mit Index, wird es immer eine gewisse Ungerechtigkeit geben, Flugzeuge mit niedrigem Index, haben einen grösseren Radius um den Wendepunkt und können daher früher umdrehen, also Fliegen dadurch eine kürzere Strecke.

Das Flugzeug mit dem grössten Index, hat immer einen 500m Radius. Dies kann bei gewissen Wettersituationen zu einem Vorteil für Piloten mit niedrigem Index führen. Am Stärksten ausgeprägt sieht man das, wenn nur ein Wendepunkt auf einer 300km langen Strecke angefliegen wird. So geschehen auch gleich am ersten Wertungstag, in der Wetterprognose

wurde die Möglichkeit von einzelnen Gewittern vorhergesagt und wie es der Teufel wollte, stand im Anflug auf den einzigen Wendepunkt ein Gewitter. Flugzeuge mit niedrigerem Index konnten vor dem Gewitter umdrehen, die Piloten mit höherem Index, mussten um das Gewitter herum und durch starken Regen fliegen, dadurch auch einen längeren Weg in Kauf nehmen. So war es unmöglich, die Konkurrenz wieder einzuholen, die bis zu 25km vor der Wende umdrehen konnten.



Wir haben natürlich am Abend bei einem Bier und am nächsten Tag beim Briefing ausführlich über diese Situation diskutiert. Im Allgemeinen je mehr Wendepunkte, desto kleiner wird der Radius für Flugzeuge mit niedrigerem Index und das Wetter spielt nicht mehr so eine grosse Rolle. Der Vorteil für diejenigen, die bis zum Wendepunkt fliegen müssen



ist, dass sie nach der Wende den Schwarm von Flugzeugen mit niedrigem Index wieder vor sich sehen. Es wurde über die richtige Abflughöhe für die unterschiedlichen Flugzeugtypen diskutiert, hier fand man auch für alle Piloten, Flugzeugtypen und Zuschauer die optimale Höhe.

Da dies der erste Wettbewerb dieser Art in Österreich war, konnten alle Teilnehmer Erfahrungen sammeln und der Lerneffekt dadurch war sehr gross. Es flogen Wettbewerbsneulinge mit erfahrenen Wettbewerbspiloten in der Grand Prix Klasse zusammen. Es waren sehr viel junge Piloten dabei, die zum Teil noch keine Wettbewerbserfahrungen sammeln konnten und denen diese Art des Wettbewerbes völlig fremd war.

Auf der anderen Seite standen sie erfahrenen Piloten, darunter WM- und EM Titelgewinner, und auch passionierten Wettbewerbsfliegern gegenüber. Dies ergab einen sehr interessanten Mix aus Piloten und Flugzeugtypen in der Luft.



Das gemeinsame Abfliegen ist eine sehr interessante Angelegenheit und verlief immer sehr geordnet und übersichtlich. Die Freude bei den Neulingen war gross, als sie Tagessiege erflogen, bei den erfahrenen Piloten herrschte Verwunderung, dass sie von den vermeintlich unerfahrenen Piloten ausgebremst wurden. Es wurde nach den Flügen offen über jedes Detail diskutiert und Erfahrungen ausgetauscht.

Die verschiedenen Flugzeugtypen haben natürlich unterschiedliche Kreisflug-geschwindigkeiten, dadurch ergab sich eine sehr grosse Streuung an Kreisradien. Man musste sehr gut auf einander Achtgeben! Es kam vereinzelt zu unangenehmen Situationen, diese wurden jedoch beim Briefing sehr professionell analysiert und besprochen. Überwiegend wurden die Tagessiege von den Standardklasse Flugzeugen erflogen. Da es beim Grand Prix Fliegen nur Punkte

nach dem F1 System gibt, ist die Durchschnittsgeschwindigkeit relativ egal, es zählt alleine die Reihenfolge an der Ziellinie. Flugzeuge mit höherem Index mussten sich immer neue Taktiken einfallen lassen, um vor den Flugzeugen mit niedrigerem Index an der Ziellinie zu sein.

An den ersten Wettbewerbstagen erfolgte ich Ergebnisse zwischen dem 4 und 6 Platz. Wie schon erwähnt, war die Verwunderung gross und sportlich gesehen dachte ich mir: „Meine Sache - mein Problem - ich werde nicht untergehen - statt der weissen Fahne - werdet ihr meinen Mittelfinger sehen!“ Eine Textzeile eines Liedes, das ich zu dieser Zeit gerade hörte. Da ich schon das Flugzeug mit dem höchsten Index fliege, musste ich auch einen Weg finden, den Vorteil meiner ASG 29 voll auszunützen. Ich sah dies in der Möglichkeit von sehr langen und direkt geflogenen Endanflügen. Eigentlich allgemein gültig und nichts Neues. Die Basishöhe ließ Endanflüge von bis 95 km zu.



Dadurch wurde der Endanflugteil über einen grossen Prozentsatz der Aufgabelänge geflogen. Dies habe ich konsequent in der zweiten Hälfte des Wettbewerbes versucht um zusetzen. Mit einem Tagessieg am 4 Tag habe ich die Wende geschafft und konnte fortan immer den 2 Platz erfiegen. Durch diese Taktik konnte ich bis auf ein paar Sekunden an den Tagessieger mit einem niedrigeren Index heranfliegen. Doch am Ende gelang es mir, den Gesamtsieg zu erfiegen.

Ein fairer Wettbewerb dieser Art steht und fällt mit dem Tasksetting. Unsere Wettbewerbsleitung war sehr lernfähig und gewillt, einen fairen Wettbewerb zu veranstalten. Dazu kam noch das hügelige und einfach zu fliegende Wettbewerbsgebiet. In so einer angenehmen, entspannten und lehrreichen Atmosphäre habe ich selten einen Wettbewerb erlebt und geflogen.



In meinen Augen überwiegen bei weitem die positiven Aspekte dieser Wettbewerbsform. Vermeintlich nicht leistungsfähige Flugzeuge können bei diesem System sehr gut mit den besseren Flugzeugen mitfliegen.

Dieses System kann im eigenen Verein ausprobiert werden, es können junge Piloten sicher im Teamflug an den Wettbewerbsflug herangeführt werden und in weiterer Folge national und international an normalen oder Grand Prix Wettbewerben sicher teilnehmen. Ein zu diskutierender Gedanke wäre, Qualifikationsbewerbe zu fliegen, um Erfahrungen zu sammeln und die ersten drei Platzierten qualifizieren sich für den nächsthöheren Wettbewerb.

Das Ziel sollte sein, bei einem Grand Prix Finale, wie gerade in Varese, mehrere österreichische Piloten zu sehen. Je hochwertiger der Grand Prix Bewerb wird, desto eingeschränkter ist natürlich die Flugzeugwahl. Es sollte aber mit diesem System durchaus möglich sein, eine breite Basis an Wettbewerbspiloten zu schaffen und dadurch auch Nachfolger von unseren Top-Piloten zu finden und gute Ergebnisse zu erzielen.

Allgemeine Gedanken zu dieser Wettbewerbsform

Beim einem Grand Prix Bewerb bedarf es einer anderen Taktik, als bei einem konventionellen Wettbewerb. Als grosses Plus des Grand Prix sehe ich die maximale Abflughöhe und Geschwindigkeit an der Startlinie. Dies sollte eigentlich bei konventionellen Wettbewerben auch verpflichtend sein, um jedem die gleiche Chance zu ermöglichen. Es gibt nichts Ärgerliches, als Letzter geschleppt zu werden und nicht in die Welle zu kommen, da man die paar Minuten zu spät in der Luft ist und die Welle nicht mehr vorhanden ist.

Fliegen auf der Strecke gibt direkten Aufschluss über die eigenen Position und die zu wählenden taktischen Züge auf den nächsten Kilometern bis ins Ziel. Der Endanflug und Ziellinienüberflug wird dann noch einmal für den Piloten und den Zuschauer am Boden zu einer spannenden Angelegenheit. Unmittelbar nach dem Überflug weiß jeder Bescheid, auf welchem Tagesplatz er gelandet ist. Ein kleiner Wermutstropfen dieses Systems ist, dass die Schnittgeschwindigkeit nicht in die Wertung mit einbezogen wird, es ist nur wichtig, vor dem Konkurrenten die Ziellinie zu überfliegen.

Alles in allem sehe ich in dieser Art des Wettbewerbes durchaus Potential und Chancengleichheit für jeden Piloten. Es hat jeder die Möglichkeit, vorne dabei zu sein, egal ob erfahren oder nicht, wie schon unsere Junioren in Dobersberg bewiesen haben.

Andy SandY





ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

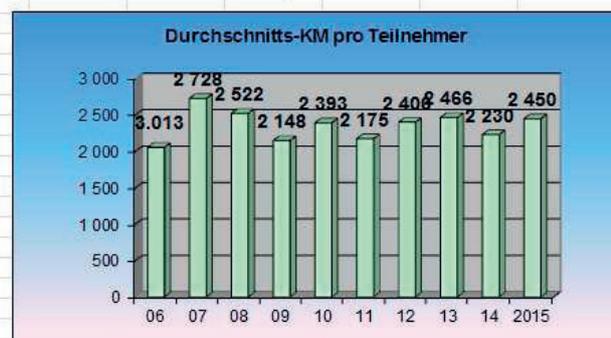
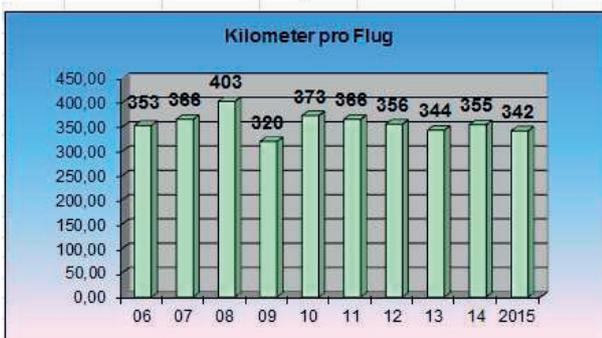
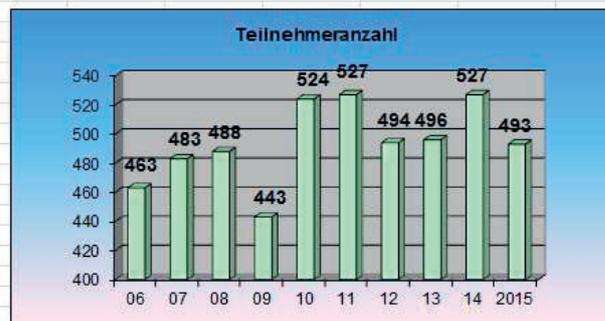
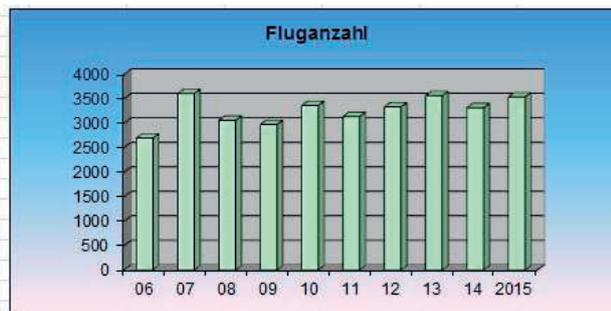
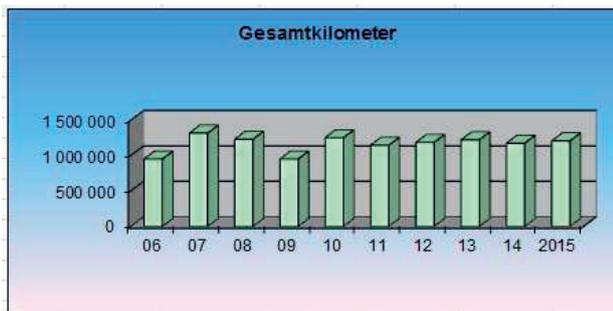


österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

Jahresbericht 2014/2015

Die Entwicklung des Bewerbes

	05/06	06/07	07/08	08/09	09/10	10/11	11/12	12/13	13/14	14/15
km	951tsd	1322tsd	1230tsd	951tsd	1253tsd	1146tsd	1185tsd	1223tsd	1175tsd	1.207.970
Flüge	2693	3602	3057	2971	3358	3133	3331	3560	3314	3532
Teilnehmer	463	483	488	443	524	527	494	496	527	493





österreichische staatsmeisterschaft streckensegelflug

Ergebnisse

Klassenwertungen

Allgemeine-Klasse sis-at

1. Johannes Hausmann
2. Markus Gusenleitner
3. David Richter-trummer
4. Reinhard Haggenmüller
5. Josef Schaffer
6. Eduard Supersperger
7. Burghart Reiter
8. Gerhard Tomani
9. Siegfried Tesch
10. Herbert Friedrich
11. Herbert Ziegerhofer
12. Simon Lemmerer
13. Andy Haider
14. Heinrich Fila
15. Michael Henökl

Junioren-Klasse sis-at

1. Peter Mair
2. Paul Altrichter
3. Leonhard Zacharias

Offene-Klasse sis-at

1. Gerhard Tomani
2. Heinrich Fila
3. Paul Bernhard

Standard-Klasse sis-at

1. Reinhard Haggenmüller
2. Josef Schaffer
3. Herbert Friedrich

Renn-Klasse sis-at

1. Eduard Supersperger
2. Herbert Ziegerhofer
3. Rupert Richter- Trummer

Senioren-Klasse sis-at

1. Reinhard Haggenmüller
2. Siegfried Tesch
3. Herbert Friedrich

18m-Klasse sis-at

1. Johannes Hausmann
2. Siegfried Tesch
3. Michael Henökl

Club-Klasse sis-at

1. David Richter-trummer
2. Burghart Reiter
3. Simon Lemmerer

Doppelsitzer-Klasse sis-at

1. Markus Gusenleitner
2. Andy Haider
3. Martin Huber

Frauen-Klasse sis-at

1. Irmgard Paul
2. Michaela Lindorfer
3. Kathrin Havemann

weitere Wertungen

Vereinswertung sis-at

1. FRA Wiener Neustadt
2. ASKÖ Flugsport-Wien
3. FSV Nötsch

Mannschaftswertung sis-at

1. FSV Nötsch_1
2. ISV_1
3. FC St.Johann in Tirol_1

Alle Flüge sis-at

1. Rüdiger Spann
2. Heinrich Fila
3. Johann Widmann

Größte Einzelleistung sis-at

1. Johannes Hausmann
2. David Richter-trummer
3. Reinhard Haggenmüller



österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

Offene Klasse

Gerhard Tomani zeigt in der Offenen Klasse, dass man durch flächiges Fliegen den Wettbewerb gewinnen kann. Durch flache Dreiecke, ist er trotz höheren Index um 470km weniger als der Zweitplatzierte geflogen!

Offene-Klasse (sis-at)

#	Pkt	Pilot	Land	Datum	km	Pkt	Datum	km	Pkt	Datum	km	Pkt
1	1957,61	Tomani G.	Stk	12.08.	851,3	678,9	17.07.	812,9	639,5	01.07.	835,0	639,2
2	1850,70	Fila H.	Ktn	06.04.	1110,2	671,4	27.05.	1089,2	640,4	22.04.	770,3	539,0
3	1801,86	Bernhard P.	Stk	27.05.	1015,0	646,8	12.08.	843,7	600,4	10.08.	751,6	554,6
4	1798,03	Spann R.	Sbg	05.07.	779,2	606,8	12.07.	819,7	597,8	05.06.	819,5	593,5
5	1715,47	Widmann J.	NÖ	12.08.	738,0	589,0	17.07.	718,4	576,0	07.08.	718,2	550,5
6	1659,77	Hallbrucker A.	T	04.11.	1103,1	754,7	12.07.	678,9	550,9	15.04.	436,5	354,1
7	1536,11	Schlömmer J.	Stk	12.08.	688,7	525,3	11.05.	640,7	508,1	11.08.	640,1	502,8
8	1394,94	Glanzniq W.	Ktn	12.07.	656,8	493,9	10.05.	590,0	454,7	11.08.	569,1	446,3
9	1392,26	Höllerer F.	NÖ	04.07.	588,1	478,2	12.04.	639,5	458,2	13.08.	582,5	455,9

Flugperioden

Immer wieder kommt die Frage, wann ist die beste Zeit im Jahr. Hier eine kleine Statistik, die aber am Ende auch nicht weiterhilft! ☺

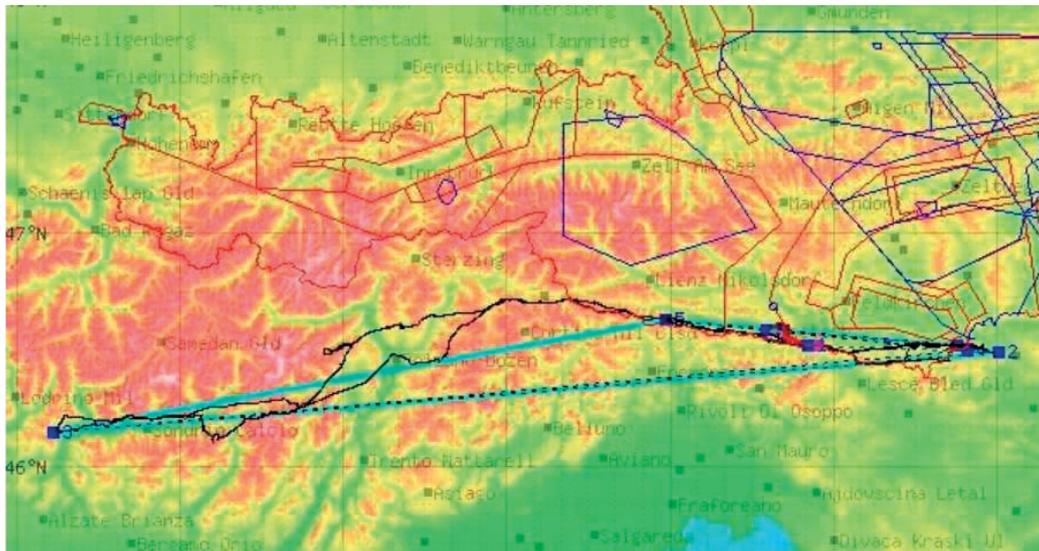
- 01.04.2015 bis 08.04.2015 36 Flüge mit Durchschnittlich 588.20 km
- 10.04.2015 bis 16.04.2015 87 Flüge mit Durchschnittlich 503.32 km
- 18.04.2015 bis 22.04.2015 89 Flüge mit Durchschnittlich 533.31 km
- 24.04.2015 bis 27.04.2015 42 Flüge mit Durchschnittlich 464.34 km
- 10.05.2015 bis 12.05.2015 48 Flüge mit Durchschnittlich 497.81 km
- 16.05.2015 bis 19.05.2015 22 Flüge mit Durchschnittlich 451.22 km
- 27.05.2015 bis 29.05.2015 68 Flüge mit Durchschnittlich 527.48 km
- 01.06.2015 bis 13.06.2015 277 Flüge mit Durchschnittlich 502.29 km
- 30.06.2015 bis 05.07.2015 213 Flüge mit Durchschnittlich 532.43 km
- 10.07.2015 bis 12.07.2015 40 Flüge mit Durchschnittlich 518.56 km
- 16.07.2015 bis 19.07.2015 45 Flüge mit Durchschnittlich 560.42 km
- 04.08.2015 bis 14.08.2015 269 Flüge mit Durchschnittlich 542.31 km
- 28.08.2015 bis 01.09.2015 21 Flüge mit Durchschnittlich 450.73 km
- 10.09.2015 bis 13.09.2015 11 Flüge mit Durchschnittlich 433.65 km



österreichische staatsmeisterschaft streckensegelflug

Flug des Jahres 2015

Pilot:	Hausmann Johannes, AT (Ktn)
Verein:	FSV Nötsch
Sponsor:	
Co-Pilot:	
Startplatz:	Noetsch (sis-at)
Kennzeichen:	OE-5721 (N1)
Flugzeugtyp:	Ventus 2c/18m
Flugzeugindex:	118
Klasse:	18m-Klasse
Wertungsstrecke:	1335,31 km
Punkte mit Index:	936,61 Pkt
Schnittgeschw.:	107,87 km/h
JoJo-Anteil:	34,46 % (Verlust ca.: 98 Pkte)





ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national



österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

Flugtypen

Welche Flugzeugtypen wurden geflogen, mit Anzahl der Flüge in Klammer und Gesamtkilometern.

LS 4: (299)	79256.66 km	SZD 51 Junior: (26)	4853.53 km	LAK 17/18m: (3)	373.39 km
ASH 31/21m: (135)	59526.74 km	LAK 19/18m: (15)	4759.99 km	DG 800S/18m: (1)	369.14 km
DG 800/18m: (148)	56317.56 km	LAK 17 at/18m: (11)	4550.99 km	G 102 2 Astir: (2)	353.8 km
Discus: (178)	54223.77 km	SZD 55: (19)	4376.25 km	Antares 20m: (1)	347.35 km
ASH 26E: (140)	51912.79 km	Ventus 1: (12)	4276.93 km	Ka 6 E: (2)	311.67 km
Duo Discus T: (135)	43945.94 km	Ventus 17,6m: (9)	4190.18 km	304CZ/17,4m: (2)	309.00 km
Ventus 2cT/18m: (112)	41445.16 km	ASH 25: (12)	4047.48 km	H 301: (1)	289.70 km
Duo Discus: (128)	34703.38 km	Phöbus C: (14)	3658.39 km	Nimbus 2 c: (2)	272.42 km
Ventus 2cM/18m: (74)	32749.53 km	LS 1-0: (13)	3483.82 km	Taurus: (2)	240.35 km
Ventus 2: (94)	32645.43 km	DG 500/505 20m: (17)	3372.90 km	EB 28: (1)	235.55 km
DG 300: (108)	31023.12 km	ASW 28/18m: (16)	3253.67 km	Std. Austria: (1)	221.83 km
Antares 23E : (71)	31017.25 km	ASH 25E: (10)	3201.13 km	Pilatus B4 EZ: (2)	221.09 km
ASW 20: (72)	26117.98 km	DG 500/505 Trainer EZ: (16)	3157.15 km	Speed Astir II: (1)	207.87 km
Glasfluegel 304MS: (96)	24881.15 km	LS 8T/18m: (10)	3147.89 km	L 13 Blanik: (1)	186.38 km
Ventus 2c/18m: (54)	24766.48 km	Antares 18m: (7)	3136.67 km	Cirrus VTC 17.74m: (1)	176.94 km
Discus 2: (70)	24661.63 km	DG 1000/18m: (12)	2797.80 km	Std. Cirrus: (1)	158.27 km
Discus bT: (70)	22900.14 km	DG 200/17: (13)	2746.75 km	MG 23: (1)	150.63 km
Ventus cM 17,6m: (58)	21624.09 km	DG 500M 22m: (8)	2713.60 km	LS 1-d: (1)	127.49 km
Nimbus 4DM: (45)	21370.95 km	ASG 32 Mi: (12)	2639.78 km	Bergfalte III: (1)	102.78 km
DG 400/17: (58)	20855.32 km	Silent 2: (10)	2619.98 km	Ka 7: (1)	19.43 km
DG 100: (64)	20359.72 km	Twin Astir EZ: (18)	2619.79 km		
Ventus cT 17,6m: (36)	19825.52 km	Elfe S4: (16)	2588.72 km		
Std. Libelle: (65)	19533.48 km	Duo Discus XL: (7)	2563.15 km		
ASW 19: (67)	19160.44 km	Arcus E: (9)	2479.47 km		
LS 1 f: (50)	18222.97 km	Ka 8: (21)	2418.95 km		
Discus 2T/18m: (37)	17322.40 km	Nimbus 3DM: (8)	2311.17 km		
LS 7 WL: (51)	15512.88 km	PIK 20 E: (4)	2063.73 km		
ASW 15: (53)	14375.26 km	LS 7: (9)	2044.92 km		
DG 300 WL: (46)	13204.12 km	ASG 29 18m: (5)	2039.94 km		
Arcus M: (27)	12966.00 km	DG 1000T: (9)	2039.34 km		
LS 6/18m: (35)	12767.33 km	Ventus bT 17,6m: (6)	1895.03 km		
Arcus T: (28)	11506.67 km	PIK 20 D: (5)	1857.06 km		
DG 1000/20m: (43)	11449.01 km	ASW 20 16,6m: (7)	1779.33 km		
DG 200: (34)	11304.81 km	ASH 25 EB 28: (3)	1671.46 km		
ASW 27: (24)	11018.80 km	ASW 24 Top: (6)	1641.18 km		
LS 8: (35)	11007.22 km	Glasfluegel 304S Jet: (4)	1595.66 km		
Discus 2T: (25)	10747.68 km	LS 8/18m: (4)	1572.32 km		
Std. Jantar: (23)	10144.64 km	EB 29: (3)	1246.24 km		
LS 6: (24)	9762.72 km	Astir CS 77: (5)	1204.72 km		
ASW 28: (39)	9616.42 km	Quintus M: (1)	1174.42 km		
Janus 18,2m: (40)	9389.13 km	Astir CS: (6)	1141.22 km		
DG 1000M: (26)	8775.46 km	G 103 Twin II: (6)	1043.43 km		
ASH 25M: (21)	8515.06 km	ASW 22BLE: (4)	1024.65 km		
DG 303: (26)	8350.54 km	Twin III/20m: (6)	1014.46 km		
Kestrel 17m: (25)	8026.09 km	ASH 25M >=26m: (4)	965.69 km		
Std. Cirrus WL: (27)	7871.66 km	ASG 29 15m: (1)	885.64 km		
ASW 24E: (21)	7187.59 km	SZD 50 Puchacz: (8)	699.92 km		
LS 3: (28)	7103.71 km	SF 34: (3)	588.58 km		
ASW 24: (23)	6799.12 km	ASW 17: (2)	513.04 km		
Ventus 16,6m: (15)	6516.40 km	Mosquito: (2)	487.12 km		
Astir CS Jeans: (32)	6505.59 km	SF 25c: (3)	466.50 km		
ASK 21: (37)	6143.19 km	Ka 6: (4)	447.07 km		
Arcus: (16)	5998.17 km	Nimbus 3/25,5m: (2)	444.88 km		
DG 600M/18m: (13)	5633.80 km	ASK 13: (4)	442.42 km		
Janus CT EZ: (13)	5533.58 km	SF 28A: (4)	432.58 km		
ASG 29E 18m : (12)	5427.89 km	Pilatus B4 EZ: (3)	400.88 km		
Nimbus 2 b: (14)	5270.98 km	L 23 Super Blanik: (3)	392.64 km		



Manipulationsversuch

Leider ist es dieses Jahr zu einem sehr unschönen Vorfall gekommen:

Für den 31. Juli und 10. August 2015 wurde je ein und derselbe Flug in der sis-at und dem OLC eingereicht. Im OLC für Daniel Bauer / HSFG Habicht (Co-Pilot Christoph Reinsperger / SFC Tulln) und in der sis-at für Leonhard Bender / SFC Tulln. Nach ersten Erhebungen, ist Leonhard Bender an diesen Tagen mit dem Flugzeug nicht geflogen, hat die Flüge auch nicht eingereicht und diese Fakten gegenüber der Wettbewerbsleitung auch schriftlich bestätigt.

Neben der Manipulation der Staatsmeisterschaft, wurde dadurch z.B. auch die KM-Förderung des LV-Niederösterreichs manipuliert. Ob es sich nun um einen Spaß oder bewussten Betrugsversuch handelt, haben wir als Administratoren der sis-at nicht zu bewerten. Das hat die Sektion Segelflug und in Folge die ONF zu entscheiden!

Um festzustellen ob weitere Flüge betroffen waren, haben wir alle Flüge der beiden Vereine über Flug-/Bordbücher und Startlisten nachkontrolliert, konnten aber keinen weiteren Fall finden. Es galt dabei nicht die Vereine unter Generalverdacht zu stellen, sondern festzustellen, ob die beiden Piloten die weder Aeroclub Mitglieder sind, noch Nenngeld bezahlt haben, noch mehr Unfug in der sis-at getrieben haben.

Uns als Administratoren muss niemand nachweisen ob das System sicher oder perfekt ist. Wir kennen die Stärken und Schwächen, es ist vor allem auf sportlich faires Verhalten der Teilnehmer ausgerichtet! Was auch immer das Ziel der Aktion war, mit Sportlichkeit hatte es nichts zu tun und hat uns jede Menge Arbeit bereitet! ☹

Ein Ergebnis der Geschichte ist, dass in der Ausschreibung das Thema Manipulation/Betrug und seine Folgen definiert werden.



■ Meisterschaften international

EM in der 18m-, 20m- und Offene-Klasse in Ösceny/Ungarn 12. - 25. Juli 2015

Die Europameisterschaft wurde vom Veranstalter insgesamt sehr gut organisiert und vorbereitet, ebenso die Durchführung des Bewerbes in Ösceny durch WDir. Dr. Joseph Koller und seinem gesamten Team in sehr freundlicher Atmosphäre und kompetent abgewickelt.

Die vorgegebenen Abläufe im täglichen Flugbetrieb (Briefing, Grid, Schlepp, Landungen) wurden von den Teilnehmern eingehalten, bzw. bei Nichtbefolgung von der Wettbewerbsleitung eingemahnt, sodaß Training, techn. Abnahme der Flugzeuge und letztendlich die Wettbewerbstage in einer angenehmen Weise, ohne Hektik und Streß verliefen. Dazu wurde vor dem täglichen Briefing jeweils 20` vorher, ein TC Briefing abgehalten.

Der ursprüngliche Anreisetermin verschob sich bei mir wegen dem Ferienbeginn in Wien und NÖ (Reiseverkehr) um einen Tag auf Sonntag, den 05.07. auch das DS - Team Rass/Hartmann, ARC sind am späteren Sonntagabend angekommen. Das über Europa liegende Hoch brachte sehr gute Segelflugbedingungen im Wettbewerbsgebiet schon zu Beginn der Trainingswoche, das bewog Janowitsch Wolfgang bereits am Samstag, den 04.07. nach Ösceny zu fahren. Die ungarischen Piloten nutzten nach Informationen das gute Wetter bereits am Freitag für Rekordflüge von Ösceny.

Am Dienstag ist Amann Werner mit seinem Vater als Crew zum Team gestoßen und Mittwoch kam Andi Lutz und Wolfgangs Freundin Uschi Tychy, Crew vom Team TWO. Kammerhofer Josef, Offene Klasse, informierte mich bereits eine Woche vor Beginn der Trainingswoche über plötzlich aufgetretene Probleme, die seinerseits zu einer Absage der Teilnahme führen könnte. Sehr zum Leidwesen aller Teammitglieder hat Josef einige Tage später seine Nennung definitiv zurückgezogen. Damit fehlte im Team Austria ein starker Pilot in der Offenen Klasse und die Offene Klasse war auch nicht besetzt.

Liane Omenzetter, Crewmitglied von Rass/Hartmann ist mit dem Rad von St. Johann über den Donauradweg nach Ösceny gefahren, ca.1050 km und ist vor der Eröffnung zum Team gestoßen – eine tolle Leistung!!

Die Außenlandemöglichkeiten waren gut und wurden durch die einsetzende Getreideernte immer besser. Auch das Internet in allen wichtigen Bereichen des Flugplatzes funktionierte ausgezeichnet, ganz im Gegensatz zu meinen bisherigen Erfahrungen bei vorgegangenen Wettbewerben. Die Versorgung der Wettbewerbsteilnehmer und der Besucher in einem Cateringzelt war gut organisiert, die angebotene ungarische Küche schmeckte sehr gut und war preiswert. Für den Schlepp auf 700 m wurden 5 Turbinen – Cmelak, eine Piper Pawnee und eine C 182 eingesetzt. Auch unser gemietetes Hotel Zodiaco war sehr angenehm und das Personal sehr bemüht, außerdem gab es im Hof des Hotels ein gut geführtes Restaurant für das Abendessen. Die Info kam von Kammerhofer Josef, der bei der Vor - EM 2014 mehrmals in diesem Restaurant zum Abendessen war und mich auf das Hotel aufmerksam machte.

Unser Teamzelt konnte im Schatten unter Bäumen aufgestellt werden, wichtig für die nachfolgend extrem heißen Tage während des Wettbewerbes. Dies hat allerdings zu einigen Irritationen beim ungarischen Team geführt, die sich jedoch im Verlauf des Bewerbes gelegt haben. Wir hatten die Erlaubnis des Veranstalters, diesen Platz für unser Team zu nutzen und es war vor allem wichtig, daß sich das gesamte Team unter Bäumen, geschützt vor der intensiven Sonneneinstrahlung aufhalten konnte, vor allem wegen der laufenden Temperaturzunahme bis 40 °C während des Bewerbes.



Das Teamzelt wird aufgebaut – schweißtreibende Arbeit bei diesen Temperaturen



TEAM

Titelverteidiger von der EM 2013 in Ostrow, Polen, Janowitsch Wolfgang und Lutz Andi, wechselten diesmal die Plätze im Cockpit und flogen auf Arcus M, TWO und Uschi Tychy als Verstärkung des Teams am Boden



Rass Michael mit Hartmann Peter im Team flogen ebenfalls einen Arcus T, ARC und als Verstärkung am Boden, Liane Omenzetter.



In der 18m - Klasse flog Amann Werner auf ASG 29, WG, sein Vater, Herbert als langjähriger Betreuer und Rückholer.



Im Bild Amann Werner mit TC Graf Kurt

Ein kleines, aber starkes und sehr erfolgreiches Team vertrat Österreich in Ungarn bei dieser EM, wobei Lutz Andi und Janowitsch Wolfgang auch die erfolgreiche Titelverteidigung gelang. Das freie Training bis zum **07.07.** wurde genutzt für die Wettbewerbsvorbereitung vor Ort (Teamcenter, Flugzeuge) und für Trainingsflüge im Wettbewerbsgebiet

08. – 11.07. Offizielles Training

08.07. Techn. Abnahme der Flugzeuge von unserem Team sind angesetzt

09.07. Keine Aufgaben gestellt.

10.07. 09:40 TC – Briefing; 10:00 Pilotenbriefing
Ein Hochdruckgebiet westlich des WB – Gebietes und dessen Ausläufer bereits über Ösceny liegen, bietet gute Flugbedingungen. Im Norden schwenkt eine Kaltfront nach Osten.

18m – Klasse;

AAT, 03:00, 3 Areas, 341,52 km; WG Platz 12

20m DS – Klasse;

AAT, 03:00, 3 Areas, 333,7 km; TWO 9. Platz;
ARC 20. Platz

11.07. 09:40 TC – Briefing, 10:00 Pilotenbriefing
Eine Hochdruckbrücke erstreckt sich von England südöstlich bis zum Balkan, und bringt gute Trainingsbedingungen. Eine weitere Kaltfront aus W nähert sich dem Wettbewerbsgebiet.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

18m – Klasse

AAT, 03:00, 3 Areas, 413,21 km; WG 12. Platz

20m DS - Klasse

AAT, 03:00, 3 Areas, 396,46; ARC 3. Platz,
TWO 8. Platz

12.07. Eröffnung der Europameisterschaft wurde am Flugplatz abgehalten und durch die Präsidentin der Jury, Marina GALETTO eröffnet.



Der Tower des Flugplatzes



Team Austria bei der Aufstellung



Jurypräsidentin Marina Galetto eröffnet die EM

Nach der Eröffnung wurde eine Flugshow geboten.

Der Tag hatte Volksfestcharakter, da viele Besucher aus der Region den Flugplatz besuchten.

13.07. bis 24.07 Wettbewerb

13.07. 1. Wettbewerbstag

09:40 TC – Briefing; 10:00 Pilotenbriefing

Wegen der sich rasch nähernden Front, die bereits über Westungarn liegt, wird der Tag neutralisiert.

Das Pilotenbriefing ist sehr ausführlich. Vorstellung der Jury, Wettbewerbsleitung mit allen Mitarbeitern, sowie alle Abläufe von Tie Down Area, Gridaufstellung, Schleppbetrieb, Finish – Ring, Landungsprozedere und Rücktransport der Flugzeuge danach wird dargestellt und die konsequente Einhaltung dieser Richtlinien auch im Bewerb eingefordert, bzw. mit Androhung von penaltys durchgesetzt.

Die ganze Durchführung des Bewerbes wurde in einer sehr freundlichen und angenehmen Atmosphäre abgewickelt.

14.07. 2. Wettbewerbstag

09:40 TC – Briefing; 10:00 Pilotenbriefing.

Die Wettersituation hat sich verbessert, die Tagesaufgaben an die Piloten ausgegeben.

Die Tagesaufgaben sind AAT in Ost – Westrichtung südlich Ösöny.

An die TCs werden Handys verteilt. Die täglich gültigen Lufträume werden noch vor dem Briefing an die TCs übermittelt zur Weiterleitung an die Piloten – eine komfortable Maßnahme für alle Piloten.

18m – Klasse:

AAT, 02:30, 3 Areas, 324,65 km; WG 25. Platz

20m DS – Klasse

AAT, 02:30, 3 Areas, 296,59 km;

TWO 12. Platz, ARC 15. Platz

Durch die zeitversetzte Darstellung der Flugzeugposition von den ausgeteilten Spot - Geräten konnte man den Verlauf der Flüge recht gut verfolgen. Meldungen am Funk waren bis 90 km Entfernung vom Flugplatz einwandfrei zu hören.



Vor der Landung Piste 17



Anflug zur Piste 17

15.07. 3. Wettbewerbstag**09:40 TC – Briefing; 10:00 Pilotenbriefing**

Der Hochdruckeinfluß verstärkt sich, die vorhandene, mittelhohe Bewölkung löst sich langsam auf. Sehr gute Bedingungen östlich und südöstlich Ösceny. Steigwerte 3m/sec +, Basis über 2200 m.

18m – Klasse:

RT, 3 TP, 401,86 km; WG 16. Platz, ges. 23. Platz

20m DS – Klasse:

RT, 3 TP, 359,73 km; TWO 14. Platz, gesamt 12. Platz;
ARC 13. Platz, gesamt 13. Platz (Finish Ring – 100m = -100 Strafpunkte)

16.07. 4. Wettbewerbstag**09:40 TC – Briefing; 10:00 Pilotenbriefing**

Das wetterbestimmende Hoch liegt über Ungarn, die Segelflugbedingungen sind nach SO sehr gut, die mittelhohe Bewölkung hat sich aufgelöst, die Steigwerte bis 4m/sec, Basishöhe bis 2500m. Es werden Race Task bis in die Region Bekescsabe ausgeschrieben.

18m – Klasse:

RT, 3 TP, 522,03 km; WG 28. Platz, AL, gesamt 23. Platz

20m DS – Klasse:

RT, 3 TP, 360,92 km; TWO 13. Platz, ges. 13. Platz;
ARC 9. Platz, ges. 12. Platz

Werner, WG hatte seinen 2. TP östlich Bekescsabe und ist nach Überflug des 3. TP ca. 60 km vor Ösceny auf einem Flugplatz außengelandet. WG konnte zurückgeschleppt werden, so daß kein Straßentransport erforderlich war.

Am Abend nach dem Flugbetrieb gab es noch einen sehr unangenehmen Vorfall am Flugplatz. Mehrere

Motortrike haben Übungsflüge durchgeführt. Eine Landung ging wohl daneben, wobei das Trike ein abgestelltes Segelflugzeug (V) im Flügelbereich so schwer beschädigte, daß eine weitere Teilnahme am Bewerb nicht möglich war.



TWO und ARC im gleichen Bart



über Ösceny

17.07. 5. Wettbewerbstag**09:40 TC Briefing; 10:00 Pilotenbriefing**

Wegen der sich abschwächenden Wetterbedingungen im südöstlichen Raum, wurden für den heutigen Wertungstag AATs für alle Klassen ausgeschrieben.

18m – Klasse

AAT, 02:30, 3 Areas, 314,54 km; WG 18. Platz, gesamt 26. Platz

20m DS – Klasse

AAT, 02:30, 3 Areas, 289,71 km; TWO 1. Platz, 1. TAGESSIEG, super, gesamt 5. Platz
ARC 5. Platz, gesamt 8. Platz



Mario Schupfer und Margit sind zu Besuch



TWO, Wolfgang

18.07. 6. Wettbewerbstag**09:40 TC Briefing, 10:00 Pilotenbriefing**

Wegen der schwachen Wetterbedingungen wurde der Tag neutralisiert.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



Im Flug,
Cockpit Arcus, TWO



Rass und Hartmann,
ARC vor dem Start



Tagesaufgaben in der Wett-
bewerbskarte



Team ARC, Rass Hartmann
beim Briefing

19.07. 7. Wettbewerbstag – Offizieller Ruhetag



Warten bis zum Öffnen des
Abfluges



Da bleib ich sitzen, bis die Luft „rein“
ist von diesen komischen Vögeln

20.07. 8. Wettbewerbstag

09:40 TC Briefing, 10:00 Pilotenbriefing

Die Wetterbedingungen haben sich südwestlich, aber auch in den Osten sehr gut entwickelt und so wurden für heute wieder Race Task für alle Klassen ausgeschrieben. Die Tagestemperaturen steigen täglich um 1 – 2 °C. Wenn es mit der Tagestemperatur so weitergeht, erreichen wir bis zum Ende des Wettbewerbs bestimmt 40° C

18m – Klasse

RT, 4 TP, 415,28 km; WG 4. Platz, gesamt 23. Platz

20m DS – Klasse

RT, 3 TP, 398,43 km; TWO 2. Platz, gesamt 2. Platz
ARC, 3. Platz, gesamt 7. Platz (Finish Ring - 140m = - 140 P.)

Heute gab es für alle Piloten Top Einzelergebnisse, die sich natürlich auch im Gesamtergebnis niederschlagen. Schade das Michael und Peter, ARC, 2 mal die Finish Ring Untergrenze von 250 m msl unterflogen haben, die Auswirkungen im Endklassement sind doch einige Plätze (penalty points gesamt 250 Punkte).

21.07. 9. Wettbewerbstag

09:40 TC Briefing, 10:00 Pilotenbriefing

Das Hochdruckgebiet über Ungarn hat sich verstärkt, keine Gewittergefahr, gute Steigwerte und schwacher Wind aus SO. Steigwerte 3,5 – 4 m/sec, ansteigende Basis bis 3000 m.

18m – Klasse

RT, 4 TP, 441,18 km; WG 15. Platz, gesamt 20. Platz

20m DS – Klasse

RT, 4 TP, 401,83 km; TWO 6. Platz, gesamt 2. Platz;
ARC 14. Platz, gesamt 8. Platz

Die Zusammenarbeit in den Cockpits, aber auch zwischen den einzelnen Teams funktioniert sehr gut und hat sicher mit dazu beigetragen, daß dieses Ergebnis erfolgen wurde. Andy und Wolfgang, TWO liegen noch 15 Punkte hinter dem führenden poln. Team und 141 Punkte hinter dem nach Punkten im Gesamtklassement führenden jap. Team d.h. es ist noch alles möglich???

22.07. 10. Wettbewerbstag

09:40 TC Briefing; 10:00 Pilotenbriefing

Das zentral über Ungarn liegende Hoch hat nordöstlich bis in den Südwesten von Ösceny hat sehr gute thermische Bedingungen entwickelt, daher wurden die heutigen Tagesaufgaben für alle Klassen wesentlich vergrößert. Schauer und Gewitter werden nicht erwartet. Steigwerte 4,5m/sec + und Basis bis 3500m sind prognostiziert

18m – Klasse

RT, 4 TP, 558,51 km; WG 8. Platz, gesamt 18. Platz

20m DS – Klasse

RT, 4 TP, 503,99 km; TWO 3. Platz, gesamt 1. Platz mit 84 P vor poln. Team;
ARC 4. Platz, gesamt 8. Platz



Das heutige Tagesergebnis zeigt, daß unsere Piloten den heutigen Tag wieder mit Top Ten – Plätzen abgeschlossen und ihre Chancen genutzt haben. Andy und Wolfgang, TWO sind heute auf den 1. Platz vorgeflogen, und liegen 84 Punkte vor dem auf dem 2. Platz liegenden poln. Team.



v.l.n.r. Janowitsch, Lutz, TWO; Amann beim Briefing



Am Grid – Rass Michael und Lutz Andy

23.07. 11. Wettbewerbstag

09:40 TC Briefing; 10:00 Pilotenbriefing

Die Wetterbedingungen haben sich nicht geändert, die thermischen Voraussetzungen im süd und östlichen Gebiet von Ösceny etwa gleich wie gestern, allerdings erwartet die Wettbewerbsleitung im Verlauf des Tages Gewitter und Schauer und hat aus diesem Grund für alle Klassen AATs ausgeschrieben.

18 m – Klasse

AAT, 02:30, 3 Areas, 369,18 km; WG 3. Platz, gesamt 18. Platz

20 m DS – Klasse

AAT, 02:30, 3 Areas, 349,32 km; TWO 6. Platz, gesamt 1. Platz, Vorsprung ausgebaut

ARC 18. Platz, gesamt 8. Platz

Wieder Topplatzierungen für unser Team, TWO hat seine Führungsposition ausgebaut

Die Wettbewerbsleitung hat wegen der Schauer richtig entschieden

24.07. 12. und letzter Wettbewerbstag

09:40 TC Briefing 10:00 Pilotenbriefing

Die Wetterlage ist unverändert, möglicherweise werden die Steigwerte geringer und die Basis etwas niedriger sein, auch werden Gewitterentwicklungen erst für den späten Abend erwartet. Auf Grund der täglichen Steigerung der Tagestemperatur wurde ja auch der Schleppbetrieb in den letzten Tagen, täglich mehrmals um 15 Min. nach hinten verschoben. Wegen der am Abend stattfindenden FARE WELL Party wurden heute AATs mit 02:30 und in der 20m DS – Klasse mit 02:15 ausgeschrieben. (Taskänderungen bei einem TC – Meeting am Grid festgelegt.

18m – Klasse

AAT, 02:30, 3 Areas, 314,99 km; WG 29. Platz, gesamt 19. Platz

20 m DS – Klasse

AAT, 02:15, 3 Areas, 303,76 km, TWO 12. Platz, gesamt 1. Platz und EUROPAMEISTER

ARC 2. Platz, gesamt 7. Platz



Zusammenfassung

Die Vorbereitung im Team ist programmgemäß abgelaufen. Zur Zeit des Entsandungsbeschlusses waren alle Klassen besetzt.

Nach dem Jahreswechsel mußten dann einige Piloten aus beruflichen Gründen ihre Teilnahme zurückziehen und so blieben im Team die Doppelsitzerbesetzungen Lutz Andy und Janowitsch Wolfgang auf ARCUS M, sowie Rass Michael und Hartmann Peter ebenfalls auf ARCUS T. Amann Werner flog auf seiner ASG 29 in der 18m – Klasse.

Mit den Informationen von Kammerhofer Josef von seinem Aufenthalt bei der Vor- EM 2014 wurde ich bei der Hotelsuche in Scekszard sehr rasch fündig, wobei auch das Preisangebot sehr gut war. Das Hotel war sehr angenehm, klimatisiert und der Flugplatz war 8 km entfernt.

Janowitsch Wolfgang ist am 04.07. bereits zum Training nach ÖSCENY gefahren, Rass Michael, Hartmann Peter und ich sind am 05.07. ebenfalls am Austragungsort eingetroffen. Das TIE DOWN AREA und die Wasserversorgung waren bereits fertig, die Stellplätze für die Flugzeuge markiert, es gab keine Einschränkungen beim Trainingsflugbetrieb.

Mit Beginn des off. Trainings wurde der normale Ablauf des Wettbewerbsbetriebes, mit Briefing, Aufgabenstellung, Abgabe der Loggerfiles in sehr angenehmer Art, ohne Hektik bereits abgewickelt, daneben liefen die weiteren Vorbereitungen für Cateringzelt, Briefinghangar, Registrierung, techn. Abnahme der Flugzeuge. Die Wettbewerbsleitung mit dem gesamten Team hat über den gesamten Wettbewerbszeitraum hervorragende Arbeit geleistet, in betont freundlicher und aufmerksamer Art.

Die Piloten haben das teilweise sehr gute Wetter für Trainingsflüge, aber auch für die erforderliche Vorbereitung für den Bewerb genutzt. Die Zusammenarbeit und die Stimmung innerhalb des Teams war während des gesamten Wettbewerbs sehr gut und angenehm. Während des Wettbewerbes war auch

der Informationsaustausch zwischen den Piloten sehr gut und trug natürlich auch zum Erfolg der Piloten bei.

Das Teamcenter wurde aufgebaut, Antennenmast aufgestellt und das Zelt mit Kühlboxen ausgestattet um genug kaltes Trinkwasser für das gesamte Team zu haben.

Die Entscheidung, den int. Nationenabend nach einem Wertungstag abzuhalten, war für die Teams nicht angenehm, aber trotzdem ein gelungener Abend an dem Michael und seine Helfer Käsespätzle und von mir ein Schnaps kredenzt wurde – sehr viel Arbeit, aber auch große Anerkennung von allen Teilnehmern – dafür möchte ich mich bei allen, vor allen bei Michael sehr herzlich bedanken

Endklassement der Europameisterschaft:

18m - Klasse



1. Platz und Europameister	KAWA Sebastian	POL
2. Platz	MRACEK Roman	CZE
3 Platz	DAVIS Andrew	GBR
19. Platz	AMANN Werner	AUT



20m DS- Klasse



1. Platz und Europameister	LUTZ Andy, JANOWITSCH Wolfgang	AUT 7671 P.
2. Platz	BARSZCZ Jakub, MATKOWSKI Chris	POL 7644 P.
3 Platz	HANSES Marco, BEULE Sebastian	GER 7590 P.
7. Platz	RASS Michael, HARTMANN Peter	AUT 7359 P.

Anmerkung: Mit den 240 Strafpunkten hätte unser zweites DS – Team den 3. Platz belegt!

Offene- Klasse



1. Platz und Europameister	WOJCIK Lukas	POL / 7886 P.
2. Platz	CZELADZKI Adam	POL / 7767 P.
3 Platz	VERKUIJL Joreon	NED / 7619 P.

TEAMCUP



1. Platz und Europameister	POLEN
2. Platz	DEUTSCHLAND
3 Platz	HOLLAND
16 Platz	ÖSTERREICH

Schlussveranstaltung und PRICEGIVING



WD Dr. Koller Joseph übergibt die FAI Flagge an Jury-präsidentin Marina Galletto, die die EM nach den Regeln für gültig erklärt und offiziell beendet.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



Flugplatz ÖSCENY



Im gemeinsamen Aufwind

Herzlicher Dank gilt jenen Persönlichkeiten, die durch ihre finanzielle Unterstützung, einen maßgeblichen Anteil an diesem Teamerfolg haben, weiters natürlich dem Österr. Aeroclub, Sektion Segelflug – BSL.

Gaisbacher Michael und Seidl Gerda im Sektionsbüro, die uns durch ein gut dotiertes WM – Budget und die Sektionsarbeit ebenfalls einen sehr wertvollen Beitrag zu diesem Erfolg geleistet haben.

Ich möchte mich zum Abschluß meines Berichtes bei allen Teammitgliedern und den Piloten für ihren Einsatz und ihre Bemühungen sehr herzlich bedanken, dies war die Basis dafür, daß es eine sehr erfolgreiche EM 2015 in ÖSCENY geworden ist.

Für mich war es eine schöne gemeinsame Zeit, die ich nicht missen möchte.

18. August 2015,
Kurt Graf, TC



Farewell Partyden



BERICHT: Wolfgang Janowitsch

Organisation:

Die **Organisation** wird in die Geschichte eingehen. Ich kann mich nicht erinnern je an einem Wettbewerb teilgenommen zu haben der so gut geleitet wurde. Ohne viel Aufsehen, ohne Hektik, dabei mit sehr viel Fachwissen, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft.

Der Flugplatz wurde nicht nur für den fliegerischen Teil sehr gut vorbereitet, auch der soziale Aspekt kam nicht zu kurz. So gab es neben dem Briefing-Hangar ein Zelt in dem man jederzeit Getränke und Mahlzeiten zu sich nehmen konnte (wir hatten den Eindruck, dass Essen & Trinken einen hohen Stellenwert genießt...), einen kleinen Fußballplatz, Tischtennis-Tische und zwei „Wuzler“ (Tischfußball).

Gleich bei unserer Ankunft wurden wir zu unserem zugewiesenen Liegeplatz begleitet, Wasseranschluss und Strom in unmittelbarer Nähe für alle Teilnehmer. Der Weg zur Startaufstellung bei beiden Startrichtungen (zwei Wiege-Stationen) war unkompliziert, allerdings holprig.

Die über 80 Flugzeuge wurden mit wenigen Schleppmaschinen, davon aber drei Turbinen-Cmelaks, in etwas mehr als einer Stunde in die Luft gebracht. Durch die homogene Thermik-Verteilung und den vernünftig gewählten Startbeginn, ergaben sich aus meiner Sicht nie gefährliche Massierungen nach dem ausklinken/Motor abstellen.

Der Abflug erfolgte von Klassenweise deutlich getrennten Abflugpunkten über eine Linie mit 5km Radius. Durch die passende Aufgabengröße und die oft schwierigen Aufwindverhältnisse im Bereich der Abfluglinie (Donautal), kam es nie zu längerer Pulkbildung („Pokern“) vor dem Abflug.

Die Zielflüge erfolgten über einen 3km-finish-ring mit Mindesthöhe. Mit einem letzten Kontrollpunkt in ca. 10km Entfernung vom Flugplatz wurde das Feld auf ein langes Endteil für die jeweilige Landerichtung ein-

gereicht. Für den Fall eines knappen Endanfluges, gab es genügend Außenlandefelder auf den letzten Kilometern vor dem Flugplatz. Meine Persönliche Meinung zur Mindesthöhe am finish-ring: diese erhöht die Sicherheit nicht, sondern veranlasst die Piloten bei Überflug des finish-ring intensiv auf den Höhenmesser zu achten um Strafpunkte zu vermeiden!

Nachdem das Verfahren zum Abtransport der Flugzeuge nach der Landung im Briefing sehr klar und detailliert erklärt wurde (Zufahrt vom Ende der Piste, Flugzeug umdrehen und Richtung Pistenende ziehen), funktionierte es auch reibungslos. Für Massenankünfte und Sonderfälle (kurze Landung) stand vom Veranstalter ein Fahrzeug mit Mannschaft („Safety-car“) zur Verfügung. Dieser ‚Safety-car‘ inkl. Mannschaft kümmerte sich auch um Rücklander (passierte sehr selten), das musste also nicht die eigene Mannschaft tun!

Jedes Team hatte seine eigene Frequenz, allerdings erforderte die uns zugeteilte Frequenz ein Funkgerät mit 8,33kHz-Raster, was unsere Bodenstationen nicht erfüllten. Wir einigten uns daher auf die in Österreich für Ballonfahrer verwendete 122,575MHz, was von Kurt auch an die Wettbewerbsleitung gemeldet und von dieser akzeptiert wurde.

Das Meteo-Briefing wurde von einem Meteorologen vorbereitet der nur schlecht englisch spricht. Es wurde allerdings von András Gyöngyösi perfekt vorgetragen. Die Vorhersagen stimmten erstaunlich mit der Wirklichkeit überein, obwohl sie sich oft überhaupt nicht mit den Internetprodukten wie PC-Met und Topmeteo deckten. Die regionalen Einflüsse spielen offensichtlich in dieser Skala doch eine entscheidende Rolle. Entsprechend passte auch das Tasksetting, die Aufgaben waren immer erfüllbar.

Ein einziger Kritikpunkt zum Briefing: die Startaufstellung, Wiegepunkte, Schleppstrecke, Rücklande-Verfahren, Zielflug, Lande- und Rückhol-Verfahren wurden jeden Tag wiederholt (auch wenn sich zum Vortag nichts geändert hatte).

Vielleicht wird das von der IGC gefordert (?), für die Piloten ist es jedenfalls nur mühsam und verlängert das Briefing unnötig!



Team Austria:

Leider war unsere Mannschaftsstärke in Ungarn bescheiden, und wurde zu allem Überfluss auch noch durch die kurzfristige Absage von Sepp Kammerhofer weiter reduziert. Wir alle haben „die Kammerhofers“ sehr vermisst, Sepp's Entscheidung in seiner Situation jedoch nachvollziehen können und respektiert.

Interessant war für Andi und mich die Zusammenarbeit mit dem zweiten Doppelsitzer-Team Mich & Pez. Aus unserer Sicht hat es recht gut geklappt, wir sind über weite Strecken gemeinsam unterwegs gewesen. Wenn sich unsere Flugwege getrennt haben wurden wichtige Informationen ausgetauscht.

Gegen Ende des Wettbewerbs bot uns Pez an, dass sie für uns als „Wasserträger“ agieren könnten. Danke an das ‚ARC‘-Team, aber sowohl Andi als auch ich lehnten dankbar ab, sind wir doch beide nicht die geborenen Taktiker.

Kurt Graf hatte in bewährter Manier immer alles unter Kontrolle. Dank unserer frühen Ankunft und seiner Umsicht hatten wir den wahrscheinlich besten (Schatten-)Platz für unser Teamzelt am gesamten Flugplatz (was von manchen Ungarn als neuer Versuch einer Wiederbelebung der K.u.K. Monarchie gesehen wurde).

Die Unterkunft, die wir auf Anraten von Sepp Kammerhofer gefunden hatten, stellte sich als sehr gute Wahl heraus. Der Nachteil der Anfahrtszeit zum Flugplatz von ca. 15min wurde durch das italienische Restaurant im Erdgeschoß mehr als ausgeglichen.

Fast jeden Tag wurde hier gemeinsam zu Abend gegessen, um dann individuell zu entscheiden wann man dem Ruf des Bettchens folgt. Wir teilten uns dieses Hotel mit dem französischen Team und einem finnischen Piloten.

Das Personal war immer bemüht, freundlich und hilfsbereit. Einzig der bei unserem „Probebesuch“ im Februar versprochene bewachte Parkplatz wurde nicht Wirklichkeit – nach kurzer Zeit fand aber jeder seinen Stammplatz fürs Auto in unmittelbarer Umgebung.

Der Teamgeist hätte aus meiner Sicht nicht besser sein können, von einem kleinen Ausrutscher abgesehen den ich nur vom hören-sagen kenne (der jedoch meines Wissens ausgedet wurde).

Insgesamt empfand ich die Stimmung und das gegenseitige Vertrauen in unserer Mannschaft als vorbildlich, in vielen anderen Teams ist so eine Atmosphäre nur schwer vorstellbar, und auch bei uns war es in der Vergangenheit nicht immer so.

Persönliche Entwicklung:

Es sind ja nun schon einige Jahre die Andi und ich an unserem Weg zum gemeinsamen Erfolg arbeiten. Im Doppelsitzer können wir das Gesamtergebnis dadurch verbessern, dass jeder seine jeweiligen Stärken einbringt. Bei einem konstruktiven Gespräch in Friedrichshafen im April gemeinsam mit Hermann und Traude wurden diese persönlichen Stärken noch einmal angesprochen.

Für die EM einigten wir uns dann auf eine ergebnisoptimierte Aufgabenteilung. Sprich: jeder macht das (zum überwiegenden Teil) was er am besten kann.

Grob gesagt fielen damit Andi die kognitiven Aufgaben zu (Taktik, Strategie, Entscheidungen eher in der Zukunft, „kopflastig“), mir die intuitiven (Entscheidungen in der Gegenwart und unmittelbaren Zukunft, „bauchlastig“). Der Erfolg beim Hahnweide-Wettbewerb gab mir das Gefühl auf dem richtigen Weg zu sein.

Bei der EM hatten wir in den ersten Tagen beide Schwierigkeiten das Wetter richtig einzuschätzen. Die Thermik erwies sich als örtlich und zeitlich sehr inhomogen, nicht nur für uns eine neue Erfahrung im Flachland. Trotz mehrerer Flüge in der Trainingswoche dauerte es noch einige Wertungstage bis wir uns wohl fühlten und uns ein brauchbares Bild von den Aufwindssystemen in der Pusta gemacht hatten. Ein Tagessieg am 4. Wertungstag half uns schließlich unseren Rhythmus zu finden.

Am letzten Tag galt es für uns den bescheidenen Vorsprung vor der polnischen ASG32 – Mannschaft ins Ziel zu bringen. Bei dieser taktischen Fliegerei bewährte sich einmal mehr unsere Arbeitsteilung.

Höhepunkt war sicher das Pokern im ersten Sektor der AAT, bei dem sich ein Pulk an der Basis der letzten Wolke gebildet hatte, und keiner abfliegen wollte, sprich: die Entscheidung treffen ob noch in den Sektor (blaues Loch) weitergeflogen, oder umgedreht werden soll.



Auch der Beginn des Endanfluges war noch einmal eine wichtige Entscheidung die im Wesentlichen das „Gehirn“ unseres Teams, also Andi traf. Da kann ich noch einiges von ihm lernen!

In nächster Zeit werden wir uns darauf konzentrieren, unsere individuellen Stärken auch in zwei Flugzeugen ausspielen zu können, aber das greift schon auf den nächsten Bericht vor...

Herzlichen Dank an alle Teamkollegen für die schöne Zeit, insbesondere natürlich an Andi, der meine Ecken und Kanten nun schon ziemlich genau kennt – und einen Wettbewerb lang erträgt.

Bei den Entscheidungsträgern im Aero-Club möchte ich mich für die finanzielle Unterstützung bedanken, und bei unserem **unermüdlichen Team-Captain Kurt Graf**, der in seiner ruhigen und umsichtigen Art von seinem schattigen Plätzchen aus immer alles unter Kontrolle hatte, für die Zeit und Energie die er für uns aufbringt!

Euer (T)WO

BERICHT: **Michael Rass**

Geboren wurde die Idee der Doppelsitzer EM durch die Absage von Guido Achleitner nach Absprache mit Hartmann Peter entschieden wir uns für die gemeinsame Teilnahme.

Als Probelauf nutzten wir die Italienische Meisterschaft in Calcinato mit unserem Club Duo, wir hatten auf an hieb viel Spaß zu zweit und auch Erfolg 3 Platz. Interessant die beiden unterschiedlichen Flugstiele zu sehen daraus konnte ich auch viel für die Zukunft mitnehmen.

Um uns auf das Wettbewerbs Gebiet und den Flieger einstellen zu können reisten wir eine Woche früher in Ösceney an. Wo wir auch wegen dem über Europa liegendem Hoch sehr gute Segelflugbedingungen, in der Trainings und den ganzen Wettbewerb hatten.

**Gratulation an die Ausrichter für eine schöne ,harmonische und sportlich sehr professionelle EM !!
Einer meiner Schönsten Wettbewerbe.**

Unsere Unterkunft wurde wie immer von unserem TC Kurt Graf in der Nähe des Flugplatzes, zu unser aller Zufriedenheit Organisiert.

Die Stimmung im Team war Kameradschaftlich und sehr gut. Für mich war die EM ein sehr lehrreicher Wettbewerb. Besonders mit Peter im Doppelsitzer zu fliegen war Höchst Interessant!

Sportlich hatten wir uns mehr erwartet .Schade ohne die (250 Penalty Punkte) Hätten wir sogar einen Podiumsplatz erreichen können!

Mein besonderer Dank gilt unserem Teamkapitän Kurt Graf für die professionelle Organisation und Unterstützung.

Herzlichen Dank an den Österr. Aeroclub Sektion Segelflug für die großzügige Unterstützung. Danke auch an Liane für die tolle Unterstützung!

Mich Rass



BERICHT: Andreas Lutz

1. Organisation Veranstalter (für Feedback auf internationaler Ebene --> IGC)

Die Organisation der EM war hervorragend, alle Beteiligten und auch rings um den Flugplatz waren die Menschen äußerst zuvorkommend und freundlich. Ungarn und im Speziellen das Organisationsteam der EM haben hier ein sehr positives Bild abgegeben. Der Flugplatz selber war sehr ordentlich vorbereitet, an den Hängerplätzen waren Wasseranschlüsse und wenn nötig auch Strom. Mit 2 Waagen gab es auch beim Aufstellen nie einen Stau (zumindest nicht um die Uhrzeit zu der wir rauszogen...) und man wurde immer zuvorkommend eingewiesen. Wir bekamen sogar jeden Tag Wasser zum Flugzeug gelegt – bei der Hitze war das sehr hilfreich!

Die Startphase selbst dauerte ca. 1h und war unproblematisch. Positiv war natürlich, dass durch die Offene Klasse und die Doppelsitzerklasse immer mehr Eigenstarter im Starterfeld stehen, was diese Phase beschleunigt (es gab 6 Schleppmaschinen).

Die Ausklink-Zonen waren nahe am Flugplatz, das „oben bleiben“ war eigentlich, bedingt durch die Wahl des Startzeitpunktes, an den meisten Tagen kein größeres Problem (an den meisten Tagen!). Die Startlinie war auch eigentlich immer die gleiche und örtlich von den anderen Klassen getrennt. Da immer zum Abflug die Donau gequert werden musste, bedeutete dies, dass es eigentlich kein Zurück mehr gab. Somit war das „Pokern“ vor dem Abflug meines Erachtens etwas entschärft (bis auf die letzten Tage...).

Finishlinie/Finishring

Es gab einen Finishring, der auch gut landbar war. Wolfgang und ich schauten uns im Training mit einem dafür geeigneten Automobil auch noch die Felder genauer an – benötigten Sie glücklicher Weise jedoch nicht. Vor dem Finishring gab es einen Kontrollpunkt (ca. 10km) damit wir gebündelt zum Flug-

platz kamen. Einzig will ich anmerken, dass man als Pilot, bedingt durch die Minimum Höhe am Zielkreis, bei einem (knappen) Endanflug sehr viel auf den Höhenmesser starrt. Man schaut unweigerlich auf die Instrumente, da man das Maximum rausholen will und wenn man dann noch um jeden Meter kämpfen muss, besonders.

Hier würde ich einen „optischen“ Anflug für besser empfinden, da man dann einfach die letzten Kilometer nur nach draußen schauen kann. Für den Abtransport der Flugzeuge am Boden gab es Procedere die auch sehr gut geklappt haben. Das Organisations-team stellte sogar ein „Safety-Car“ zur Verfügung, welches gegebenenfalls Unterstützung bot.

Meteo-Briefing

Das Briefing am Morgen begann sehr pünktlich, und war bis auf die Hitze im Hanger immer gut. Leider konnte der Meteorologe kaum Englisch, dadurch musste der Wettbewerbsleiter das Wetter präsentieren, was aber sehr gut funktionierte. Sie hatten an fast allen Tagen das Wetter gut prognostiziert. Lediglich an einem Tag wurde die 18m Klasse in der Luft neutralisiert und die Offene Klasse und wir wurden noch am Boden neutralisiert.

2. Team Austria (für Lerneffekt im ÖAec)

Die Unterkunft war super angenehm, sie war einige Kilometer weg vom Flugplatz mit einer darunterliegenden Pizzeria in welcher wir oft die Abende ausklingen lassen konnten. Hier ein Dank an Josef Kammerhofer, der die Unterkunft das Jahr zuvor für uns schon besichtigt hat – **Danke Josef!**

Die Stimmung in unserem kleinen Team war meines Erachtens sehr gut. Sehr schade war, dass Josef Kammerhofer leider absagen musste und nicht kommen konnte. Es gibt leider auch andere Dinge im Leben als das Segelfliegen. Kurt hat mit seiner gewohnten ruhigen Art im Hintergrund alles Vordergründige erledigt und hat das Team super geleitet. **Danke Kurt!**



Die Zusammenarbeit in der Luft mit unserem zweiten ARCUS Team klappte gut und zwanglos – Infos wurden weitergegeben und wenn es sich ergab flogen wir gemeinsam.

An dieser Stelle soll hier auch mal Hermann für seine Hilfe im Vorfeld gedankt werden und auch für seine Hilfe während des Wettbewerbes, er war immer erreichbar um uns seine Wettereinschätzung zu erläutern –**Danke!**

Ich will mich auch an dieser Stelle noch besonders bei Uschi bedanken die uns perfekt unterstützt und geholfen hat – **Danke!**

3. Rückschau (zur persönlichen Erfolgskontrolle und als Basis für gezieltes Training)

Meine Vorbereitung

Wolfgang und ich sind dieses Jahr gemeinsam den Hahnweidewettbewerb (Doppelsitzer) und die Staatsmeisterschaft (ein 2 Einsitzer) geflogen, um unseren Teamflug weiter zu trainieren.

Dem vorausgegangen sind viele Gespräche vor allem für Leszno – was uns aber im Doppelsitzer ebenfalls geholfen hat. Anfang der Saison fand dann nochmals ein wichtiges Gespräch mit Hermann und Traude statt in welchem wir unsere Ziele für diese Meisterschaft klarstellten und dies ergab auch, dass wir unsere individuellen Stärken einsetzen um ein bestmögliches Ergebnis zu erfliegen.

Die Trainingswoche versuchten wir gut zu nützen, bedingt durch die extreme Hitze, wollten wir es aber auch nicht übertreiben. So haben wir an einem Tag auch die Aussenlandfelder in der Gegend des Zielkreises angesehen. Wolfgang kannte einen großen Teil des Wettbewerbsgebietes schon von der WM in Szeged - somit war ja ein kompetenter Pilot schon mal an Bord...

Die ersten Tage des Wettbewerbes hatten wir jedoch etwas Probleme zueinander zu finden und irgendwie kamen wir nicht so richtig in Schwung – nach ein

paar Gesprächen und einem darauffolgenden Tagesieg kamen wir wieder auf unsere Spur. Die letzten 3 Tage waren dann sehr nervenaufreibend, vor allem am letzten Tag. Der Punkteabstand unter den ersten 5 war minimal, so wurde schon vor dem Abflug taktiert.

Auf der Strecke ergaben sich dann noch mehr skurrile Begebenheiten, im ersten Wendekreis zum Beispiel, kurbelten wir alle gemeinsam an der Basis und warteten bis der Erste die Entscheidung trifft zu gehen (ein Blaues Loch war vor uns). Schlussendlich hat es für uns gereicht und die Spannung fiel dann am Boden deutlich ab...

Ich konnte bei dieser Meisterschaft wieder viel lernen, vor allem von Wolfgang, der mich nun schon die letzten Jahre auf diesem Weg begleitet und mir meine Schwächen auch immer aufzeigt – es gibt noch viel zu lernen – **Danke hierfür Wolfgang!**

Es macht richtig viel Spaß gemeinsam zu fliegen - da wir uns einander nun schon einige Jahre auch bei extremeren Bedingungen gut kennen!

Ein Danke gilt natürlich auch dem Aero-Club für die organisatorische und finanzielle Unterstützung!



EM in der Club-, Standard- und 15m-Klasse in Rieti/Italien | 2. - 15. August 2015

Bericht TC: Jan Jagiello



Da wir für Rieti keinen Teamkapitän finden konnten, wurde die Aufgabe von Peter und mir geteilt übernommen. Wobei Peter die TC-Briefings absolvierte, und ich ihn nur einmal vertreten durfte, was mir durchaus Spaß gemacht hatte.



1. Organisation/Veranstalter

Der Flugplatz wurde 2007 für die Junioren-WM und Erwachsenen-WM 2008 etwas auf Vordermann gebracht, und zehrt seitdem davon. In die Infrastruktur wurde seitdem nicht mehr investiert, und dies sieht man jetzt leider deutlich.

Der Campingplatz ist mittlerweile eine Zumutung. Neben den baulichen Mängeln an Toiletten Duschen

etc. ist die fehlende Reinigung eine Zumutung. Die Kosten sind für das Gebotene astronomisch. Es erfolgte ein einstimmiger Protest der teilnehmenden Teams zure Senkung der Campinggebühren.

Die Organisation des Wettbewerbes hat leider die Möglichkeiten des tollen Austragungsortes nicht genutzt. (Italien, Pasta, Vino, Prosecco, etc.etc.) Die Eröffnungs- und Abschlussfeier waren leider äußerst dürftig organisiert, weder das Ambiente noch die Feierlichkeit an sich konnten den schon niedrigen Erwartungen gerecht werden.

Für 750 Euro Startgebühr erhielt man eigentlich nichts. Nicht einmal ein Glas Prosecco bei der Eröffnungsfeier. Es gab von Seiten der Veranstalter keine Karte für das Wettbewerbsgebiet. Beim Briefing gab es zwei schlechte Bildschirme, nur die ersten Reihen konnten etwas erkennen.

Die Meteorologen waren mit den schwierigen/unsicheren Wetterbedingungen überfordert. Beide Meteorologen waren vom Militär gestellt, und wussten nicht unbedingt was Segelflieger brauchen, obwohl die Dame der ersten Woche bemüht war sich zu verbessern.

Das Tasksetting war miserabel und Trug in keinsten Weise dazu bei, den Wettbewerb sicher zu gestalten. Selten wurden Klassen räumlich entzerrt. An Gewittertagen wurden Racing-Tasks geflogen, was z.B. bedingte, dass Wendepunkte teilweise in Gewitter lagen. Für die Std. und 15m Klasse wurde oft zu groß und optimistisch ausgeschrieben, was zu vielen Außenlandungen und Beschädigungen führte.

Tasksetting und Meteo trugen wie oben beschrieben nicht dazu bei, das Risiko zu minimieren. Grundsätzlich muss sich die IGC bezüglich der Regeln rasch etwas einfallen lassen.

Gefährliches Fliegen gehört endlich bestraft. Es sind immer die gleichen 5-10 Piloten, die einfach gefährlich fliegen und dadurch unsportlich sind. Damit meine ich z.B. im Pulk gegen die Richtung kreisen.

Des Weiteren müssen Regeln für die sportlich faire Verwendung von FLARM geschaffen werden. Es wird



immer taktischer geflogen (Pulk und Hinterher), sprich die Leute missbrauchen das FLARM als Suchgerät, es gibt mittlerweile zahlreiche Piloten die sehr viel hinterher fliegen, leider gut unterstützt durch das an sich tolle FLARM.



Bild: Internationaler Abend

Bild: Essen in St. Elia Bernhard am Grill

Team Austria (für OeAC)

Vorbereitung: Die Unterkünfte/Vorbereitung wurden durch Peter Hartmann organisiert, das Team war auf mehrere Standorte verteilt, was meiner Meinung nicht viel ausmachte, da man bis spät in die Nacht beim Essen zusammensaß. Die Quartiere wurden als Schlafplätze benutzt. Dank an Gostner Thomas für die Bereitstellung seines Quartieres am Platz als Rückzugsort für die Helfer und Piloten.

Teamgeist: Der Teamgeist war aus meiner Sicht gut. Ich habe mich sehr wohl gefühlt. Die Kommunikation untereinander in der Luft funktionierte, Informationen wurden weitergegeben. Die Strategie des Teamflugs wurde versucht, aufgrund der schwierigen Bedingungen und kurzlebigen Aufwinden, verloren sich die zweier Teams des Öfteren.

Die Unterstützung vom gesamten Team an den letzten beiden Tagen für den Führenden Peter Hartmann hätte meiner Meinung nach größer sein müssen. Insgesamt fehlt uns wohl in Österreich zu den führenden Segelfluggationen wie Polen, Frankreich, Deutschland vieles an der Professionalität. Die 15m Klasse hat meiner Meinung nach das bessere Team und nicht unbedingt der bessere Pilot gewonnen.

Die Piloten der großen Teams werden ständig mit Infos von Meteo und Taktik versorgt, sprich können sich

sicher mehr aufs Fliegen beschränken/konzentrieren. Dies mag nicht immer von Vorteil sein, in sehr unsicheren Bedingungen mit vielen Schauern und Gewittern sehe ich darin aber einen großen Vorteil. Umso mehr sind sicherlich die österreichischen Erfolge bis dato zu werten.

Wir hatten sicherlich als Bonus Heinz Hämmerle mit dabei welcher mit großen Ortskenntnissen ausgestattet mehrere brenzlige Endanflüge bei Gewittern und Schauern vor um und am Platz, durch sachliche gute Informationen über das Wetter im Rietibecken entschärfte.



Zuletzt möchte ich mich bei unseren Helfern Claudia, Sabine, Liane, Lea, Richi, Heinz, Rudi und Maria bedanken. Ihr hattet wahrlich keine leichte Zeit. Aufgrund der schwierigen Wetterlagen musstet ihr öfters ausrücken als gedacht. Vielen Dank für eure Unterstützung! Ebenso möchten wir uns beim Österreichischen Aero-club für die finanzielle Unterstützung bedanken.



Bild: Hartmann Peter bei der Siegfeyer

Jan Jagiello



BERICHT: Jan Jagiello Aus Pilotensicht



Vorbereitung: Auf die EM hatte ich mich wirklich enorm gefreut. Ich fliege einfach gerne in Rieti und habe mit der Junioren WM sicher einer meiner positivsten Erinnerungen an einen Wettbewerb. Das Fluggebiet kenne ich sehr gut, war ich die letzten Jahre meist bei der CIM dabei.

Ich konnte in der Vergangenheit einige CIMs gemeinsam mit Heinz meinem Helfer fliegen, und hatte dadurch recht viel gelernt. Insgeheim hoffte ich also auf eine gute Platzierung bei der Europameisterschaft. In der Vorbereitung investierte ich viel meiner knappen Zeit um mein System Flugzeug/Anhänger einigermaßen in Schuss zu bekommen. Im Frühling hatte ich mich auf Sponsorsuche gemacht und erfreulicherweise welche gefunden.

Hiermit möchte ich mich bei LXNavigation, Cloudancer, Topmeteo und Streckenflug.at für die Unterstützung bedanken.

Insgesamt stresste mich die Vorbereitung, vor allem da ich wenig Zeit hatte. Dann war es noch spannend ob ich überhaupt nach Rieti fahren kann, da mein Nachwuchs schneller als geplant auf die Welt kommen wollte. Heinz Hämmerle hatte sich dann kurzentschlossen bereit erklärt mit mir als Helfer nach Rieti zu fahren. Und somit hatte ich sicher den Besten dabei! **Vielen Dank Heinz für deine tolle und engagierte Betreuung.**

Eigentlich wollte ich mich auch durch zwei Wettbewerbe für Rieti vorbereiten. Ich nahm in Alzate/Italien an der ital. Clubklassemeisterschaft teil, bei schlechten Wetterlagen konnten wir leider nur 2WT fliegen. Des Weiteren nahm ich an der österreichi-

schen Staatsmeisterschaft teil. Es lief mir dort nicht so besonders, an einen Tag hatte ich auch einfach Pech. Ich denke dies gepaart mit zu wenig Training vor Rieti führte dazu, dass ich in den ersten zwei Wertungstagen zu wenig Vertrauen in meine Entscheidungen hatte und Punkte liegen ließ. Im Wettbewerb brauchte ich also einige Zeit um warm zu werden, dann lief es eigentlich relativ konstant gut. Für mich wichtig war sicherlich die gute Stimmung im gesamten Team, was mir oft hilft gute Leistungen abzurufen.

Der Wettbewerb war für mich schwierig. Die Tasks waren vor allem an den Gewittertagen von der Zeit/Länge oft über der Grenze des Sicheren ausgeschrieben. Wir hatten oft NO-Wind, was es in diesem Gebiet richtig schwierig macht. Des Weiteren hatten wir einige Tage mit Gewitter und Schauer, was mir persönlich nicht besonders gefällt. Mich sogar ziemlich stresst, vor allem in einem Clubklasseflieger, da man einfach extrem wenig Spielraum/Optionen hat.

Der Teamflug mit Mario klappte eigentlich ganz gut, natürlich fehlte ohne viel Training davor das „blinde“ Verstehen, sowie Vertrauen in manch Entscheidungen des Partners. Mit dem 11. Gesamtplatz bin ich schlussendlich sehr zufrieden, die Tendenz geht weiter nach Oben. Insgesamt habe ich 90% der Siegpunkte erreicht, da fehlt nach Vorne nicht mehr so viel. Und immerhin habe ich verstanden, was für eine Spitzenplatzierung noch fehlt. An den ersten Tagen muss ich besser werden. Daher werde ich wohl oder übel bei nächster Großveranstaltung früher trainieren. (1 Woche Training einplanen).

Flieger muss noch weiter optimiert werden. Mit H301 kann man sicher auch große Bewerbe gewinnen, obwohl der Index 102 schon grenzwertig hoch ist.



Jan Jagiello



BERICHT: Aurel Hallbrucker Aus Pilotensicht



Für mich stand im Oktober 2014 fest, wenn es irgendwie geht, will ich nach Rieti. Zwar wäre meine Qualifikationsklasse die offene gewesen, aber Rieti lag in guter Erinnerung.

Nach einigem hin und her war der Platz in der Standardklasse fixiert und ich

war in freudiger Erwartung. Eines machte mir jedoch ein wenig Kopfzerbrechen: Die LS8 hatte ich schon lange Zeit nicht mehr geflogen und erst bei der STM in Niederöblarn konnte ich einen ersten Start mit Wasser machen.

Fliegerisch war das kein Problem, doch fühlt sich das Fliegerchen schon etwas anders an.

Für Rieti wollte ich mir Zeit nehmen! Dafür reiste ich bereits eine Woche vor Wettbewerbsbeginn nach Italien um mich, und meine Helferin Lea, bestmöglich zu akklimatisieren. Die Unterkunft war wie gewohnt sehr angenehm, und das Wetter zeigte sich sonnig und warm.

Mein Ziel dieser Meisterschaft war mit Sicherheit ein Platz unter den ersten 10. Dass dies etwas schwer werden könnte war mir jedoch schon nach dem ersten Wettbewerbstag klar. Es lief nicht so wie ich es gewohnt war. Irgendwie alles ein bisschen unrund... eckig und nicht mit so viel Spaß wie die letzten Jahre. Für mich war es neu, den Task mit etwas Anstrengung zu fliegen.

Noch im Winter war die Botschaft: Bernhard Leitner kommt in der Standardklasse mit nach Rieti, ein wahrer Höhepunkt für mich. Doch in der Luft, wir flogen das erste Mal zusammen in einer Klasse auf einem Internationalen Wettbewerb, wollten wir so gar nicht harmonieren.

Der eine sah links etwas, den anderen zog es nach rechts, einer wollte langsamer, der andere schneller...

Also umgemodelt und wieder alleine durch die Italienische Luft brausen. In Wetterlagen, die für diese Gegend nicht gerade gewohnt waren.

Die, während dem ganzen Wettbewerb forcierte nördliche Wende in der Gegend um Gualdo Tadino, machte mir so gut wie jedes mal den Garaus! Blau, stumpf, starker Wind und oftmals alleine kam ich mit den Bedingungen nicht zurecht! Wind und ein passender Hang dazu, dass ist meine Lieblingsfliegerei, aber britische Steigwerte mit blitzblauem Himmel... damit tat ich mich sehr schwer.

So kam es, dass ich so viele Außenlandungen wie noch nie in einem Wettbewerb machte, nämlich drei an der Zahl, und vom zweiten Tag an nicht mehr vom vorletzten Platz (in der Gesamtwertung) weggekommen bin.

Shit happens some times und das Leben geht weiter!

Bedanken möchte ich mich trotzdem bei ein paar Menschen:

Danke Christian!

Danke an meine Lea, dass sie die für sie nicht ganz einfache Aufgabe so gut wie nur möglich gemeistert hat.

DANKE an das gesamte Team Austria (inklusive Rudi Schneider) für das unter die Arme Greifen während des ganzen Wettbewerbes!

Herzlichen Dank an die Innsbrucker Segelflieger Vereinigung für das Bereitstellen der LS8 für die STM und die EM in Rieti.

Aurel Hallbrucker



BERICHT: Mario Schupfer



1. Organisation Veranstalter (für IGC)

Flugbetrieb: Keine Anmerkungen

Briefing: Kurz und kompakt

Meteo –Service:

Aufgrund der schlechten Englischkenntnisse kaum verwertbare Aussagen, generell wurde nur ein Überblick über Vorhersagekarten für die allg. Fliegerei gebracht. Wenig bis gar nicht auf den Bedarf des Segelfliegers abgestimmt.

Tasksetting:

Sehr fordernd, immer wieder in Regionen die schon vorher schlecht angesagt wurden. Im Bezug auf die Aufgabenlänge, oft nicht auf aktuelle Wettersituation eingegangen, viel zu lange bei vorhergesagten Gewitter.

Sicherheit:

Kaum Maßnahmen gesetzt um gefährliches Fliegen einzelner Piloten Einhalt zu bieten

Allgemein:

Sehr schlecht organisiert, wenig Anerkennung gegenüber der Piloten als Hauptprotagonisten. Eröffnung und Siegerehrung fand zwar im großen Leichtathletikstadion statt, außer Piloten, Helfer und Organisation war aber niemand anwesend, etwas abgeschieden. Keine Wettbewerbskarte erhalten, finde ich auch in der heutigen Computerzeit mit ZEUS, LX., Oudie, etc. unumgänglich. Der gesamte Bewerb wirkte immer ein wenig an finanzielle Abzocke.

2. Team Austria (für OeAC)

Vorbereitung:

Gute Vorbereitung aller Materialien von Graf Kurt, die Übergabe nach der EM Ungarn war problemlos

Unterkunft:

Als nicht 100% perfekt zeigte sich kein gemeinsames Quartier zu beziehen.

Teamegeist:

Guter und wertschätzender Umgang im gesamten Team. Große Unterstützung war auch Schneider Rudi mit seiner Frau die am Campingplatz waren und ständig mit einer helfenden Hand zur Verfügung standen.

3. Rückschau auf meine persönlichen Erfahrungen (für Piloten, die daraus lernen wollen)

Vorbereitung:

Leider sehr schlechtes Wetter bei der STM um in den Wettbewerbsflug optimal hineinzukommen. Ein, zwei Trainingstage mehr hätte ich noch einplanen sollen.

Flugzeug: Wettbewerbsfähig

Wettbewerb:

Guter 7. Platz und erkannt woran es für ganz vorne gescheitert hat. Hauptgrund war am Beginn nicht zu 100% ins eigene Können/Entscheidungen zu vertrauen, zu unsicher. Die generell sehr anspruchsvolles Wetter machte sehr viel Spaß und ergab viele neue Herausforderungen.

Das Team mit Jan brachte sicherlich einige gute gemeinsame Entscheidungen zu Tage, jedoch um ein Team optimal zu nutzen, würde es von meiner Seite sicherlich mehr gemeinsames Training bedürfen.

Um das Maximum herauszuholen bedarf es mehr „blindes Verstehen“ was der Andere denkt.

Mario Schupfer



BERICHT: Bernhard Leitner



Als mich Reinhard Hagenmüller Anfang April angerufen hat und mir mitteilte, dass ich in Rieti als sein Ersatzpilot mitfliegen könne, weil er keine Wettbewerbe mehr fliegt (mittlerweile hat sich das schon geändert und ist auf EMs und WMs eingeschränkt), hatte ich mit einer Teilnahme nicht mehr

gerechnet. Zum einen war mein Urlaub schon voll verplant und Flieger hatte ich auch keinen, da die LS8 des Vereins schon Auli zugesagt war. Dankenswerter Weise war Reinhard bereit, mir seinen Flieger, einen Dicusza, zu leihen. Leider hatte ich in Österreich nur wenig (einen Flug) Gelegenheit damit zu fliegen. Durch Verschieben von beruflichen Termine konnte ich die Mindestzeit für die Teilnahme freischaufeln. Auch mein Sabinchen war mit dabei und die Oma bereit, in der Zwischenzeit auf unsere 2 Teenies aufzupassen.

Am 29.7 starteten wir mit Mario (Schupfer) und seinem Helfer Richi Richtung Rieti. Auli war zu der Zeit schon vor Ort und hat Termine für die technische Kontrolle organisiert, sodass wir den Teil nach unserer Ankunft gleich erledigen konnten. Anschließend stand Fliegen am Programm. Das Wetter war von Nord- bis Ostwind dominiert. Zum Fliegen ging's schön mit hoher Basis im Süden und Westen und auf Grund des störenden Nordwindes meist schwächeren Bedingungen im Norden. Im Zentrum meiner Bestrebungen war, mich mit dem Flieger und den Instrumenten anzufreunden. Auli und ich hatten vereinbart, dass wir in losem Verbund unterwegs sind. Der Abflug erfolgte meist gemeinsam und oft waren wir recht eng zusammen. War mal der direkte Sichtkontakt nicht mehr gegeben hielten wir uns mit Positionsmeldungen und den getroffenen Entscheidungen auf dem Laufenden.

Das Camp war 1a organisiert. Thomas Gostner hat für das Team Austria eines seiner „Campingchalets“ zur Verfügung gestellt: Voll klimatisiert mit eigener Dusche, WC und Kühlschrank. Im Vorgarten konnte man

sich unter den Rieti erprobten Baldachinen von Heinz Hämmerle prima vorbereiten und gemütlich beisammen sitzen –neudeutsch „chillen“. Die Eröffnung der EM war kein Ereignis das im Gedächtnis bleibt. Im Sportstadion der Stadt Rieti nahm die Gruppe der mitgekommenen Segelflieger Platz und die Piloten standen nach Ländern alphabetisch aufgereiht in der „wärmenden“ Sonne. Die Organisation war merkbar aber doch war immer das Gefühl da, dass was fehlt. Dieses Gefühl blieb bis zur Schluss.

1. Wettbewerbstag

3.8. 2015

Das eigentlich tolle an Rieti ist die Landschaft und das relativ stabile Flugwetter. Der erste Wettbewerbstag bot wieder Wind aus nördlicher Richtung mit hoher Basis im südlichen Wettbewerbsgebiet. Die Aufgabe war ein Racingtask über rd. 400km. Geplant war konservativ zu fliegen und den ersten Tag ohne Tiefen zu meistern. Die Abflugzeit war mit 14:10 gut gewählt und wir befanden uns in guter Gesellschaft. Es ging als erstes Richtung Süden (wie fast immer in den nächsten Tagen) und anschließend nach Osten. Im Osten war die Adrialuft sicht- und spürbar. Dadurch war der direkte Weg zur nächsten Wende im Norden versperrt und ein weiter Umweg Richtung Westen – fast bis zur ersten Wende - notwendig. Erst dort konnte wieder Strecke in Kursrichtung gemacht werden. Nördlich Rieti war die Basis um einiges niedriger und die Bärte nicht mehr so verlässlich wie im Süden. Die nördliche Wende lag in einem Tal, das den Wind kanalisierte und dadurch die Thermik noch mehr störte. Einige aufbauende Wölkchen verleiteten mich aus dem Pulk Richtung Hang zu fliegen, was mich wertvolle Meter kostete, nachdem dort nur Abwind zu finden war. Der Pulk war weiter Richtung Wende geflogen und kreiste. Ich fand mich als Tiefster wieder. Der Bart ging auch nicht mehr und so blieb nichts als tief weiter Richtung nächster Wende zu fliegen. Ich war aber zu tief um den Anschluss am Hang zu erreichen. Das Ganze endete mit einer Außenlandung rd. 40km nördlich von Rieti entfernt, nachdem ich mich entschied hatte, nicht mehr in Ameisenkniehöhe Richtung westlicher Wende zu fliegen.

Resumè erster Tag: Ein Beginn, wie man ihn sich nicht wünscht. Konservativ geflogen – schlussendlich zu ungeduldig, weil mir die Zeit davon gelaufen ist.



2. Wettbewerbstag 4.8.2015

Das Aufgabenschema des ersten Tasks lässt sich auf alle weiteren Wettbewerbstage übertragen. Erst Richtung Südwest mit ev. einer weiteren, südöstlichen Wende. Dann ab Richtung Norden mit ev. einer weiteren Wende im Westen. Heute war wieder eine Racingtask mit 380km am Programm. Der Abflugzeit war mit 14:30 gut gewählt. Die Entwicklung war gut und mit der Abflughöhe konnte bis zur ersten Wende durchgelitten werden. Anschließend wurden die Bedingungen Richtung Süden noch besser und es machte richtig Spaß. Auf dem Weg Richtung Norden wurden die Bedingungen ab Höhe Rieti durch den Nordwind wieder etwas schwächer. Bis zur Wende hatte ich eine gute Linie gefunden und rd. 60km nördlich Rieti konnte ich mit 1,6m Endanflughöhe machen.

3. Wettbewerbstag 5.8.2015

Die Aufgabe war wieder ein Racingtask über 470km nach bekanntem Schema. Die Bedingungen im Süden waren wieder sehr gut.

4. Wettbewerbstag 6.8.2015

Ausgeschrieben war wieder ein Racingtask mit 495 km. Es sollte die größte Aufgabe des Wettbewerbs werden. Der Abflug gelang gut und auch der folgenden Abschnitt Richtung Süden und dann nach Norden liefen gut und problemlos. Wieder war ab der Gegend nördlich Rieti der Nordwind deutlich spürbar. Die gewählte Linie über das Becken von Foligno direkt auf Kurs zur dritten Wende war gut. Vor dem Sprung Richtung Westen konnte ich nochmals gut Höhe machen. Leider hatte ich nicht die Geduld oder auch das nötige Glück den nötigen letzten Bart zu erwischen. Immer tiefer werdend flog ich Richtung letzter Wende. Der Wind kanalisierte immer mehr und störte die Thermik. Nach der Wende tief auf der Luvseite blieb nur mehr der Versuch im Wind wieder Richtung Süden nach Rieti zu fliegen. Da die Zeit schon weit fortgeschritten war entschloss ich mich zur Außenlandung bei Orvieto auf einem offiziellen Landefeld.

5. Wettbewerbstag 7.8.2015

Das bisherig dominierende Hoch wurde langsam

von einem Tief, das aus Nordwesten Richtung Italien wanderte, verdrängt. Es war mit Überentwicklungen zu rechnen. Als Aufgabe gab es einen Areatask mit 3 Stunden, einem Kreis von 25 km im Süden und einen mit 30km in Norden aus. Es baute auch schon recht früh hoch auf. Bereits um 15:30 war die Luft um Rieti beim Retourflug aus dem Süden extrem dunstig und erste Schauer im Westen sichtbar. In Rieti ging ein Gewitter nieder und Team Austria Boden meldete sich kurzzeitig nicht mehr. Wir flogen in der Zwischenzeit Richtung Norden zum 2. Kreis. Vor einer Schauerlinie konnten wir gut Strecke machen, zur Wende und retour fliegen. Allerdings war der Weg 30km vor Rieti durch eine Gewitterzelle versperrt. Wir tasteten uns vorsichtig vor. Auli meldete, dass der Weg nach Rieti frei war und die Linie trug.

6. Wettbewerbstag 8.8.2015

Das Tief im Westen wurde immer dominierender und sollte früh am Nachmittag für Schauer und Gewitter. Es wurde ein kurzer AAT mit 1:30 Stunde ausgeschrieben. Der Abflug misslang, da mein Oudi nicht auslöste und ich einiges an Höhe mit dem Rücksetzen und anschließendem Neustart verschenkte. Der Start erfolgt auf Grund der Prognose und der, diese bestätigende Optik sehr früh um 14:02. Der kurze Sprint hatte es in sich. Wer nicht das Risiko einging eine im Kippen befindliche schwarze Wolkenlinie vor den Gewittern im Osten zu nutzen hatte schon verspielt. Jeder Fehler wurde bei diesen Sprints offen gelegt. Der Siegerschnitt von 160kmh war der Schnellste des Wettbewerbs. Die folgenden 3 Wettbewerbstage wurden auf Grund des Tiefdruckeinflusses neutralisiert. Die Pause wurde auch für den internationalen Abend genutzt, bei dem wir Österreicher mit unseren Grillkünsten und den mitgebrachten St. Johanner Würstchen viele Besucher hatten.

7. Wettbewerbstag 12.8.2015

Am Programm stand wieder ein Areatask mit 3:00 Dauer. Richtung Süden war die Basis um einiges tiefer als an den Tagen vorher und der Nordwind so stark, dass Hangflug auf der Westseite des gelben Tales bis zur Wende und retour möglich war. Auf halbem Weg nach Rieti musste wieder auf Thermik umgeschaltet werden. Auli war weiter im Osten ge-



flogen und meldete nichts Gutes. Nachdem die Zeit fortgeschritten und Richtung Norden der Wind sehr störend war habe ich den nördlichen Kreis nur angekratzt. Richtung Westen waren die Bedingungen auch nicht besser. Der Wind war allerdings so stark, dass man an den niederen Hügel westlich des Wendepunktes wieder retour nach Rieti fliegen konnte. Ein schwacher letzter Bart sollte die Höhe bringen um in das Rietibecken zu springen. Allerdings waren durch meine falsche Windeinschätzung 2 Versuche nötig um nach Rieti zu kommen. Ergebnis war ein äußerst bescheidener Schnitt.

8. Wettbewerbstag 14.8. 2015

Es waren wieder Schauer vorhergesagt, da sich eine Störung aus Norden näherte. Angesagt war ein Racingtask über 323km. Der erste Schenkel machte keine Probleme. Retour Richtung Norden war die Luft ab Rieti wieder extrem dunstig. Ab der Hälfte des Weges zwischen Rieti und der nördlichen Wende war keine Sonneneinstrahlung mehr da. Im letzten Sonnenfenster vor der Wende stiegen wir auf Basishöhe und versuchten bis zur Wende und zurück in etwas hellere Gebiete zu gleiten. In der Gegend um Rieti hatte es geregnet und es waren nur einzelne Sonnenflecken sichtbar. Wir entschieden uns mit der verbliebenen Höhe im Hügelland unter einer noch etwas aktiv aussehenden Wolke Anschluss zu suchen. Die Wolke gab aber nichts mehr her und so landeten wie auf meiner Außenlandwiese vom 1. Wettbewerbstag. Allerdings war die mittlerweile umgepflügt.

Die Finnen, die mit uns im letzten Bart vor der Wende Höhe gemacht hatte, waren ins Flache ausgewichen und haben dort einen Bart gefunden, der sie nach Hause brachte. An dem Tag sind zwar viele angelandet, allerdings war es schon extrem ärgerlich zum 3.ten Mal knapp am Ziel vorbei geschrammt zu sein.

9. Wettbewerbstag 15.8.2015

Der letzte Tag der EM. Es wurde ein AAT mit 2:00 Dauer ausgeschrieben. Die Steigwerte waren anfangs bescheiden, dass einige zurück landen mussten. Uns gelang es nördlich des Platzes langsam auf Höhe zu kommen und Abflughöhe zu erreichen. Der Wind hatte auf Süd bis West gedreht und war im Süden

so stark, dass man teilweise im Hang fliegen konnte. Richtung Osten war eine Gewitterlinie erkennbar, die gutes Steigen versprach. Ich wollte diese nutzen, allerdings war das Steigen nicht stark genug um mit den Hangfliegern mitzuhalten. Die Abschlusszeremonie fand wieder im Sportstadion von Rieti statt. Schlussendlich konnte Peter den 2. Platz erreichen. Auch wenn´s nicht der erste war, den er lange besetzte, ein toller Erfolg und herzliche Gratulation!

Persönliche Schlussbetrachtung:

- 1) Meine Hoffnung, dass ich mich über die fehlende Abstimmung und Erfahrung mit dem neuen Flugzeugtyp samt unbekanntem Instrumenten „drüberschwindeln“ könne, hat sich nicht bewahrheitet. Eine gute Vorbereitung ist einfach Gold wert und stärkt die Selbstsicherheit.
- 2) Der starke Nordwind und das Flachland im Norden haben mir immer wieder Probleme bereitet. Darauf konnte mich nicht richtig einstellen. Hier gibt's offensichtlich noch Potential.
- 3) Der Teamflug mit Auli hat zeitweise funktioniert, auch wenn wir gesehen haben, dass wir uns im Flugstil unterscheiden und unsere eigenen Wege gehen. Um das Abzubauen ist m.E. Zeit und Abgleich der Sichtweisen nötig.
- 4) Die Pulkfliegerei war in unserer Klasse schon sehr ausgeprägt. Mein Verständnis von Segelflug trifft das nicht. Leider ist diese Einstellung ein Hindernis für mich, um vielleicht bessere Ergebnisse zu erzielen.
- 5) Insgesamt habe ich mich im Team sehr wohl gefühlt. Vielen Dank an alle Teammitglieder für die angenehmen Tage. Vielen Dank im speziellen an Heinz und Richi für ihre Unterstützung bei den diversen Rückholaktionen!

Trotz des sehr mäßigen Ergebnisses wird mir die Meisterschaft in guter Erinnerung bleiben. Sie hat mir viele Punkte zur Verbesserung gezeigt und es gibt noch viel Arbeit.

Ich bedanke mich bei allen, die mir die Teilnahme an der EM in Rieti 2015 ermöglicht haben, vor allem bei meinem Sabinchen!



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

EM Rieti – Mannschaft



Amann Werner



Hallbrucker Aurel



Hartmann Peter



Jagiello Jan



Leitner Bernhard



Rass Michael



Schupfer Mario



18. FAI World Glider Aerobatic Championship in Zbraslavice/Tschechien 5. - 15. August 2015

Österreich konnte wieder mehr Piloten entsenden, vor allem die Ergebnisse in der Advanced Klasse machen zuversichtlich, dass eine neue Generation heranwächst. Unser Swift wird gut genutzt und befindet sich jetzt am Weg nach Dubai zu den World Air Games.

Platzierungen der Österreicher:

Advanced- und Unlimited-Class

Advanced Class	Platz 16	Bernhard Behr
	Platz 30	Chris Malguth
	Platz 37	Jürgen Hintermaier
Unlimited-Class	Platz 23	Gabriel Stangl
	Platz 31	Siggy Mayr





Berichte der Landessektionsleiter



Sektionsleiter Kärnten
Armin Leitgeb

Bericht des Landesverbandes Kärnten – Sektion Segelflug

Rückblick Saison 2015 Landesverband Kärnten:

Der Landesverband Kärnten kann mit Stolz auf ein erfolgreiches Jahr 2015 zurückblicken.

Herausragend war der Flug von **Johannes Hausmann** am 6.4.2015 über 1335 km, bei welchem er mit den Ventus von Nötsch bis zum Como See den Hängen entlang hetzte. (Flug des Jahres 2015)



Insgesamt stellte Hausmann mit 4 Flügen über 1000 km seine Dominanz wie auch schon 2014 unter Beweis und sicherte sich damit folgende Titel:

- **Staatsmeister Allgemeine Klasse**
- **Staatsmeister 18m Klasse**
- **Größte Einzelleistung**

Heini Fila verpasste trotz zweier Flüge über 1000km den Meistertitel in der Offenen Klasse und war mit knapp 24.000km eingereicherter Streckenflüge auch der 2. fleißigste Streckenpilot Österreichs. In der Mannschaftswertung waren die Nötscher heuer nicht zu biegen und erflogen mit dem Trio **Hausmann, Fila und Platner** den ersten Rang. Nötsch festigt auch in dieser Saison seinen Ruf als Segelflug-Mekka Österreichs und investierte am Ende der Saison

nachdem es von einem Jahrhundert Hagelunwetter getroffen wurde, massiv in den Ausbau Infrastruktur. Ein nagelneuer Flugplatz steht uns im nächsten Jahr zur Verfügung.

Vom Flugplatz Feldkirchen aus erfolgt sich unser **Landespräsident Martin Huber** den 3. Rang in der Doppelsitzerwertung. LOKF lud zum 23. Alpe Adria Cup ein und begeisterte nicht nur die fast 30 Teilnehmer aus D,A,CH und Italien sondern offensichtlich auch unseren lieben Petrus, unglaubliche 7 Tasks konnten geflogen werden. In der 104er holten sich **David Richter-Trummer** gefolgt von **Friedrich Hofinger** und **Fridolin Hauser** die Stockerlplätze. In der Offenen Klasse waren **Guido Achleiter, Heimo Demmerer** und **Bernhard Leitner** die drei Besten.

Der **letztjährige Juniorenmeister Thomas Leitgeb** musste diesmal aufgrund der Matura etwas kürzer treten. Bei seinen zwei Bewerbungen schlug er sich jedoch sehr passabel. Bei den österreichischen Meisterschaften errang er in der Standardklasse die Bronzemedaille.

Beim darauf folgenden NÖ TAL überraschte er mit 2 Tagessiegen und dem 5. Gesamtrang in der Grand Prix Klasse doch den einen oder anderen alten Hasen. Schnitte von 135km/h über knapp 300 km Renndistanzen lassen auf phantastische Wetterbedingungen rückschließen. Thomas führt nun die Österreichische Junioren ROL an.



Neuanschaffungen

Der Hirter FSC hat sich ein zweites UL, eine C 42 angeschafft

Der Alpe Adria Aerobatics steht kurz vor dem Erwerb eines MDM 1 FOX! Somit wird nun endlich südlich der Alpen wieder eine Möglichkeit zur Kunstflugausbildung und für Sicherheitstraining verwirklicht! Für Anmeldungen und Informationen steht Armin Leitgeb unter 0660 1447233 gerne zur Verfügung.

Glück ab – gut Land!
Armin Leitgeb



Sektionsleiter Tirol
Wartlsteiner Walter

Bericht des Landesverbandes Tirol –Sektion Segelflug

Segelfliegertag

Die Österreichische Segelfluggemeinde traf sich am 18. Oktober 2014 im Kongresszentrum Seefeld um den jährlichen Segelfliegertag in Tirol abzuhalten. Es freute uns nach 22 Jahren wieder einmal einen Segelfliegertag in Tirol und somit im Westen Österreichs abgehalten zu haben! Leider wurde die großzügige Freigelandefläche nur wenig von Segelflugzeugherstellern genutzt um ihre Segelflugzeuge zu präsentieren. Dennoch hoffen wir, dass es den Segelfliegern in Tirol gut gefallen hat und wir bald wieder einen Segelfliegertag in Tirol abhalten dürfen!

Segelflugbilanz Tirol:

In Tirol wird auf 4 Flugplätzen von 8 Segelflugvereinen Segelflug betrieben. Derzeit hat die Tiroler Sektion Segelflug 338 aktive Aeroclubmitglieder, was leider gegenüber 2014 einen Verlust von 17 aktiven bedeutet! 18 Mitglieder sind Junioren!

FAI-Leistungsabzeichen:

Eine solide Grundlage eines jeden Nachwuchspiloten stellt das Erfiegen von FAI-Leistungsabzeichen dar. In Tirol wird dem Erfiegen von Leistungsabzeichen nicht zuletzt deshalb große Bedeutung geschenkt! Da nicht nur Junioren in den Genuss einer Aeroclub-Förderung für Leistungsabzeichen kommen konnten, war auch ein Anreiz für „ältere“ Piloten Leistungsabzeichen zu erfiegen.

2015 erflogen Tiroler Piloten folgende Leistungsabzeichen: Silber-C:



Andrea Wartlsteiner, ISV | Rene Lanthaler, ISV | Andreas Stutz, ISV | Nicolaus Paulweber, ISV | Birgit Weis, ISV | Klaus Schwärzler, ISV | Moritz Hilber, ISV | Jakob Prior, ISV | Stefan Hechenberger, ISV | Thomas Egger, ISV | Andreas Auer, ISV | Thomas Schrentewein, FZT
Gold-C: Markus Zingerle, ISV



Diamanten:



Markus Zingerle, ISV: Diamant Zielflug
Markus Zingerle, ISV: Diamant Höhe

Wettbewerbe:

Erstmals wurde heuer anstatt der dezentrale Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug eine dezentrale Österreichische Meisterschaft im Streckenflug abgehalten, da es hier Änderungen Seitens der BSO gegeben hat.

Dezentrale Österreichische Meisterschaft im Streckensegelflug (sis.at): 53 Tiroler Piloten flogen 141.674 Streckenkilometer (11.677 Streckenkilometer mehr als 2014)!



sis.at	Verein	Platz	Klasse
Richter Trummer David	ISV	3. Platz	Allgemeine Klasse (Staatsmeisterschaftsklasse)
Richter Trummer David	ISV	Österreichischer Meister	Clubklasse
Haggenmüller Reinhard	FC St.Johann i.Tirol	Österreichischer Meister	Standardklasse
Prieler Toni	FZT	5. Platz	15-Meter-Klasse
Moser Hansjörg	FC St.Johann i.Tirol	11. Platz	18-Meter-Klasse
Seiwald Kurt	FC Lienzer Dolomiten	5. Platz	Doppelsitzerklasse
Hallbrucker Aurel	ISV	6. Platz	Offene Klasse
Zacharias Leonhard	ISV	3. Platz	Junioren-Klasse
Haggenmüller Reinhard	FC St.Johann i.Tirol	1. Platz	Senioren-Klasse
Wartlsteiner Andrea	ISV	4. Platz	Frauen-Klasse
Richter, Hallbrucker, Rosner	ISV	2. Platz	Mannschafts-Wertung
Haggenmüller, Achleitner, Seiwald	FC St.Johann i.Tirol	3. Platz	Mannschafts-Wertung
Tiroler Meister 2015			
	Verein	Klasse	
Richter-Trummer David	ISV	Streckenflug, Klasse 2	

Zentrale Wettbewerbe:

ALPE ADRIA-CUP, FELDKIRCHEN:		
Name	Platz	Klasse
Achleitner Guido	1. Platz	Offene-Klasse
Richter-Trummer David	1. Platz	104er-Klasse
Leitner Bernhard	3. Platz	Offene-Klasse
Scheiber Josef	17. Platz	Offene-Klasse

ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT, NIEDERÖBLARN:		
Name	Platz	Klasse
Hallbrucker Aurel	1. Platz	Standardklasse
Achleitner Guido	1. Platz	Doppelsitzerklasse <i>keine gültige Wertung</i>
Leitner Bernhard	2. Platz	18-Meter-Klasse
Richter-Trummer David	2. Platz	Clubklasse
Rass Michael	4. Platz	18-Meter-Klasse
Moser Hansjörg	5. Platz	18-Meter-Klasse
Embacher Martin	7. Platz	Doppelsitzerklasse <i>keine gültige Wertung</i>
Gasteiger Arno	8. Platz	Doppelsitzerklasse <i>keine gültige Wertung</i>
Pöschl Thomas	8. Platz	Standardklasse
Schneider Rudolf	9. Platz	Clubklasse
Lewandowski Markus	11. Platz	18-Meter-Klasse

EUROPAMEISCHERSCHAFT, ÖCSENY:		
Name	Platz	Klasse
Rass Michael	12. Platz	15-Meter-Klasse

EUROPAMEISCHERSCHAFT, RIETI:		
Name	Platz	Klasse
Rass Michael	12. Platz	15-Meter-Klasse
Leitner Bernhard	19. Platz	Standardklasse
Hallbrucker Aurel	20. Platz	Standardklasse

COPPA CITTA DI RIETI:		
Name	Platz	Klasse
Richter-Trummer David	2. Platz	Clubklasse
Schneider Rudolf	4. Platz	Clubklasse
Moser Hansjörg	17. Platz	18-Meter-Klasse
Gasteiger Arno	19. Platz	Doppelsitzerklasse
Scheiber Josef	22. Platz	18-Meter-Klasse

CALCINATE BIOSTO 2015:		
Name	Platz	Klasse
Rass Michael	3. Platz	Doppelsitzerklasse

CAMPIONATO ITALIANO 2015:		
Name	Platz	Klasse
Rass Michael	9. Platz	Mixed Class

ÖSTERREICHISCHE JUNIORENMEISTERSCHAFT, MARIAZELL:		
Name	Platz	Klasse
Marko Kevin	5. Platz	–
Kathrein Jonas	8. Platz	–

Kunstflug:

Highlight der heurigen Kunstflugsaison war die Weltmeisterschaft, an welcher 3 Tiroler Piloten teilnahmen!

WORLD ADVANCED GLIDER AEROBATIC CHAMPIONSHIP:		
Name	Platz	Klasse
Behr Bernhard	16. Platz	Advanced
Mayr Siegfried	27. Platz	Unlimited
Malguth Chris	30. Platz	Advanced

DANUBIA CUP:		
Name	Platz	Klasse
Behr Bernhard	6. Platz	Advanced
Mayr Siegfried	8. Platz	Unlimited
Muigg Rene	11. Platz	Advanced

ÖSTERREICHISCHE SEGELKUNSTFLUG-MEISTERSCHAFT, ausgetragen im Rahmen des Danubia Cup:		
Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	2. Platz	Unlimited
Behr Bernhard	2. Platz	Advanced
Muigg Rene	3. Platz	Advanced

SCHWEIZER SEGELKUNSTFLUG-MEISTERSCHAFT:		
Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	2. Platz	Unlimited
Behr Bernhard	2. Platz	Advanced
Muigg Rene	3. Platz	Advanced

Wünschenswert für die Österreichischen Segelkunstflieger wäre, wenn wir es schaffen könnten die nächste Segelkunstflug-Meisterschaft auch in Österreich abzuhalten!

Historischer Segelflug von der Seegrube:

Anlässlich des 75-jährigen Jubiläums des letzten, historischen Segelfluges von der Innsbrucker Seegrube durch eines der Gründungsmitglieder der Innsbrucker Segelflieger Vereinigung (ISV) Dr. Franz Koepf und zum 65-jährigen ISV-Vereinsjubiläum organisiert die ISV erneut solch einen historischen Segelflug.

Das Segelflugzeug, wie bereits vor 75 Jahren ein Rhönbussard (Konstruktionsjahr 1933), wurde etwa 200 Meter westlich der Bergstation Seegrube mit Hilfe eines Gummiseiles, welches von 20 Personen, den sogenannten Gummihunden, gespannt wurde, rein durch Muskelkraft gestartet.

Pilotiert wurde der Rhönbussard vom mehrfachen Staatsmeister im Streckensegelflug und Fluglehrer der ISV, Walter Wartlsteiner.

Auch für die Öffentlichkeitsarbeit war dieses Event wieder eine gute Veranstaltung, da in diversen Tageszeitungen und Printmedien sowie Fernsehsendern darüber berichtet wurde!



Abschließend bleibt mir nur noch ein herzliches Glück ab, gut Land

Wartlsteiner Walter

Landessektionsleiter Tirol



Sektionsleiter
Steiermark
Christoph Koch

Bericht des Landesverbandes Steiermark – Sektion Segelflug

In der Steiermark kann man heuer durchaus von einem motivierten Jahr sprechen.

Im Frühjahr waren die Bedingungen zwar eher schwach, aber gegen Sommer hin wurden das Wetter und die Motivation der Piloten immer wie stärker! Beginnen werde ich mit den internationalen Teilnahmen:

Club-, Standard und 15m EM in Rieti:

Mario Schupfer (USFC Wörschach) war von 03.08. bis 14.08.15 bei der EM in Rieti und erfolgte sich dort in 9 Wertungstagen den 7. Platz und landete somit wieder unter den Top 10. Der Ferndiagnose nach, war es zumindest super heiß und sehr sehr schnell! Die Club-Klasse flog meist Schnitte von über 100 km/h und nur ein einziger Tag wurde cancelled!

Pribina Cup in Nitra:

Josef Kammerhofer und Wolfgang Janowitsch flogen gemeinsam mit einem Arcus in Nitra zum Sieg in der Doppelsitzerklasse. 16 Teilnehmer mussten sie in 7 Wertungstagen hinter sich lassen, das funktionierte zwar nur an einem Tag ganz, aber an den restlichen Tagen immer am 2. oder 3. Platz zu sein, reicht auch locker für den Sieg, vor allem wenn man nicht wie andere vor der Ziellinie den Motor starten muss!

Beim gleichen Wettbewerb, aber in der Offenen Klasse erfolgte sich Heimo Demmerer den 10. Platz von 30 Teilnehmern.

Auf der Hahnweide:

Josef Kammerhofer holte sich auf der Hahnweide den 9. Platz von 20, in der offenen Klasse!

AlpeAdriaCup in Feldkirchen:

Hier war die Steiermark gleich mit 3 Piloten vertreten, davon war einer sogar von den Junioren. Heimo Demmerer holte sich Platz 2. in der Offenen Klasse, Herwig Wagner Platz 7. in der gemischten Klasse und Lukas Kirchberger in der gemischten Klasse Platz 9.

Staatsmeisterschaft in Niederöblarn:

Bei der Staatsmeisterschaft in Niederöblarn war heuer sicherlich das Wetter der Miesmacher ...Wind und Regen wollten ein großes Thema sein, aber trotzdem gab es in allen Klassen eine Wertung, außer in der Doppelsitzer-Klasse.

Aus steirischer Sicht gab es dann folgende Ergebnisse:

Staatsmeisterschaften in Niederöblarn		
Club-Klasse		
Schupfer Mario	USFC Wörschach	3. Platz
Standard-Klasse		
Wagner Herwig	Steirische FSU	6. Platz
Lukas Kirchberger	SFC Mariazell	7. Platz
15m-Klasse		
Ziegerhofer Herbert	ASFC Leoben-Timmersdorf	6. Platz
18m-Klasse		
Demmerer Heimo	SFC Mariazell	2. Platz
Offene-Klasse		
Kammerhofer Josef	FSC Turnau	2. Platz
DoSi-Klasse		
Katschner & Wohlmuthen	ASFC Leoben-Timmersdorf	5. Platz

**Juniorenmeisterschaft in Mariazell:**

Wo die Junioren sind da ist auch der Regen... Naja ganz so ist es nicht. Es gab zumindest 3 Wertungstage bei denen glaube ich jeder viel lernen konnte.

Heimo Demmerer, Ludwig Starkl, Horst Baumann und das Team aus Mariazell hatten das Wetter, die Stimmung am Flugplatz und die Junioren (zumindest wettbewerbstechnisch) unter bester Kontrolle!

Am Samstag wurde das mittelprächtige Wetter dafür genützt die Landwiesen in diesem fliegerisch unkomfortablen Gebiet zu besichtigen.

Am Ende des Tages waren die Junioren dann alle TOP außenlandegebriefft und hoch motiviert für die Wertungstage und ein paar gemütliche Regentage. Dies bewiesen sie mit Schnitten über 100 km/h in Krems.

Im Endergebnis kam dann aus steirischer Sicht diese Wertung heraus:**Juniorenmeisterschaft in Mariazell**

Christoph Koch	<i>SFC Fürstenfeld</i>	2. Platz
Lukas Kirchberger	<i>SFC Mariazell</i>	4. Platz

Nun zur dezentralen Staatsmeisterschaft:

Schön zu sehen wie motiviert hier alle über das ganze Jahr ans Werk gehen!

Die Leistungsabzeichen:

Bei den Leistungsabzeichen gab es heuer zwar keine große Teilnahme dafür war die eine umso motivierter! Simon Lemmerer erlog sich mit seiner Libelle das Silber C, Gold C, den Zieldiamanten und den Streckendiamant. Bis auf die Gold C - Höhe staubte er gleich alles mit einem Flug ab.

Das waren die Leistungen aus der Steiermark und ich glaube die können sich wirklich sehen lassen! Nicht nur das hohe Niveau, sondern auch die breite Masse von der wir hier reden können begeistert mich sehr.

Christoph Koch,
Landessektionsleiter Steiermark

Dezentrale Staatsmeisterschaft	Platz	Verein	Klasse
Schaffer Josef	2. Platz	<i>FSG Steirisches Oberland</i>	Allgemeine Klasse
Tomani Gerhard	4. Platz	<i>USFC Trieben</i>	Offene Klasse
Bernhard Paul	5. Platz	<i>Steirische FSU</i>	Offene Klasse
Tesch Siegfried	1. Platz	<i>FSC Turnau</i>	18m-Klasse
Henökl Michael	3. Platz	<i>ASKÖ Weiz</i>	18m-Klasse
Ziegerhofer Herbert	2. Platz	<i>ASFC Leoben – Timmersdorf</i>	15m-Klasse
Richter-Trummer Rupert	3. Platz	<i>KSV Kapfenberg</i>	15m-Klasse
Schaffer Josef	2. Platz	<i>FSG Steirisches Oberland</i>	Standard-Klasse
Friedrich Herbert	3. Platz	<i>HGC Stmk, St. Radegund</i>	Standard-Klasse
Reiter Burghart	2. Platz	<i>FSG Steirisches Oberland</i>	Club-Klasse
Lemmerer Simon	3. Platz	<i>HFSG Grimming</i>	Club-Klasse
Haider Andy	2. Platz	<i>HFSG Grimming</i>	Doppelsitzer
Tesch Siegfried	2. Platz	<i>FSC Turnau</i>	Senioren-Klasse
Friedrich Herbert	3. Platz	<i>HGC Stmk, St. Radegund</i>	Senioren-Klasse
Lindorfer Michaela	2. Platz	<i>USFC Trieben</i>	Frauen-Klasse



Sektionsleiter NÖ
Ludwig Starkl

Bericht des Landesverbandes NÖ – Sektion Segelflug

Wolfgang Janowitsch wurde im vergangenen Juli in Ungarn zum bereits 4 ten Mal Europameister, gemeinsam mit Andy Lutz in der Doppelsitzerklasse.

Von 8. bis 15. August wurde in Dobersberg das 11. NÖ Tal mit gleichzeitiger Nö Meisterschaft abgehalten. Nach anfänglich 35 Nennungen nahmen schließlich 23 Teilnehmer in zwei Klassen teil. Erstmals wurde eine Klasse in einer Grand Prix Klasse gewertet, wobei hier die Aufgaben gemäß der Grand Prix Regeln abgehalten wurden.

Zusätzlich wurde in dieser Klasse auch ein neues System mit den Handicap Faktoren entsprechend, verschieden großen Wendepunktradien, ausprobiert.

Durch das sensationelle Wetter in der zweiten Augustwoche konnte an allen acht Tagen geflogen werden, mit rekordverdächtigen Steigwerten und Schnittgeschwindigkeiten.

So meldeten einige Piloten bis zu 10 Meter/Sekunde Steigen, Werte die man sonst nur aus dem südlichen Afrika kennt und die Siegerschnittgeschwindigkeiten lagen einmal bei über 143km/h.

Unter den Teilnehmern waren auch die beiden frisch gekürten Doppelsitzer Europameister Wolfgang Janowitsch und Andy Lutz. Aber auch Internationale

Teilnehmer waren vertreten und zwar aus Deutschland, der Schweiz und Luxemburg.

Alles in Allem kann man sagen, dass es sich um einen sehr gelungenen unfallfreien und vor allem sportlich fairen Wettbewerb gehandelt hat, viele der Teilnehmer haben für das kommende Jahr schon ihr Kommen zugesagt. Durch die geringe Anzahl an Teilnehmern und die damit verminderten Nenngeleinnahmen wurde leider ein Abgang in der Höhe von 1.048,- EUR erreicht.

Hier noch die Statistik

- 23 Piloten: 11 Grand Prix,
12 Einsteiger- Allgemeine
1 Deutscher,
1 Schweizer,
1 Luxemburger
- Flugtage: 7 Allgemein/8 Grand Prix
- Starts: 175
- Grand Prix: 22.450,3 km,
Allgemeine: 19.118,6 km
Gesamt: 41.568,9 km
- Größter Schnitt: 135,40 Micheale Rohrbeck
143,51 Mike Hürlimann

Ergebnisse		
Einsteiger-Klasse	Allgemeine-Klasse	GrandPrix-Klasse
Kirchberger	Rohrbeck,	Sandhöfner 52
Wersonig	Köglbauer,	Hürlimann 47
Altrichter	Aigner	Janowitsch 47
Krummholz	Artner	Kollmar 45
Daim	Moser Fürst	Leitgeb 42
Pühringer	Kirchberger	Lutz 40
	Wersonig	Schwab 20
	Mair,	Hynek 19
	Altrichter,	Zimmermann 10
	Krummholz,	Wirgler 9
	Daim,	Schiffleithner 3
	Pühringer	

**Landesmeisterschaft**

Einsteiger-Klasse	Allgemeine-Klasse	GrandPrix-Klasse
Wersonig	Rohrbeck	Janowitsch
Altrichter	Moser Fürst	Schwab
Krummholz	Wersonig	Zimmermann
Daim	Mair	Wirgler
Pühringer	Altrichter	Schiffleithner
	Krummholz	
	Daim	
	Pühringer	

Leider gab es im LV NÖ auch ein sportliches unfaires betrügerisches Vergehen.

Der Obmann des SFC Tulln, Christoph Reinsperger und Daniel Bauer, ein Mitglied der HFSG Habicht, haben zweimal einen Flug am Doppelsitzer im Namen von Leonhard Bender, ebenfalls Mitglied im SFC Tulln auf der sis.at eingereicht.

Beide, sowohl Reinsperger als auch Bauer sind nicht Mitglied im Aeroclub. Sie haben durch das Einreichen dieser Flüge unter falschem Namen versucht die Förderungen durch den LV für die geflogenen Km für den Verein zu erreichen.

Ich sehe dies als neben dem sportlichen Aspekt auch als versuchten Subventionsbetrug, Bender hat übrigens von dieses Vorgangsweise nichts gewusst.

Reinsperger ist bewusst nicht Mitglied im Aeroclub, dies trotz mehrmaliger Aufforderung durch mich. Ich finde dies als äußerst bedenklich, da jeder Mitgliedsverein im LV NÖ alle Mitglieder beim LV anmelden muß. Er befolgt damit als Obmann eines Vereines die Statuten des LV nicht.

Mit besten Grüßen
Ludwig



Sektionsleiter Burgenland
Florian Forcher

**Bericht des Landesverbandes
Burgenland – Sektion Segelflug**

Die Segelflugschulung wurde in der Saison 2014-2015 wieder in der Aerotechnik Eisenstadt und dem Sportfliegerclub Pinkafeld durchgeführt. Bei der Aerotechnik Eisenstadt wurden 2015 3 Junioren am Spitzerberg fertig ausgebildet und 11 Theorieprüfungen wurden erfolgreich abgelegt, so dass wieder ein Anstieg der Zahl der Jungflieger zu rechnen ist. Weiters wurde jeweils in Pinkafeld und am Spitzerberg eine Kunstflugberechtigung erworben. In Pinkafeld wurde 2015 nur 1 Flugschüler fertig ausgebildet.

An der SIS-AT beteiligten sich in der vergangenen Saison insgesamt nur mehr 5 Piloten aus dem Burgenland (Pinkafeld). Als einziger Vertreter des Burgenlandes bei der Österreichischen Juniorenmeisterschaft im Streckensegelflug in LOGM nahm Christoph Kalcher teil. Zur Förderung des Streckenfliegernachwuchses wurde 2015 wieder die Segelflugwoche in LOGP abgehalten, bei der witterungsbedingt nur kleine Strecken geflogen wurden.

In dieser Woche wurden insgesamt 27 Starts mit nur 36 Stunden sowie 19 Schulflüge absolviert. Die TRA Pinkafeld wurde entgegen anders lautenden Versprechungen nicht zur segelfliegerischen Nutzung freigegeben, was auch ein Grund für die geringere Anzahl an eingereichten Flügen in der SIS-AT sein dürfte. Ich wünsche uns allen für die Saison 2016 viele schöne und unfallfreie Flüge gelingen.

DI Florian Forcher, LSL Segelflug



Sektionsleiter Salzburg
Rudi Steinmetz

Bericht des Landesverbandes Salzburg – Sektion Segelflug

Dezentrale Streckenflugmeisterschaften sis-at 2015
Beginnen wir mit den erfreulichen Nachrichten:



Rüdiger Spann wurde nach Jahren des Wartens, von seinem „Flugzeugbauer“, nun doch mit einem neuen Flugzeug beliefert, und er hat seine Freude in Leistung umgesetzt.

In der „Statistik aller Flüge“ der sis-at war Rüdiger Spann 2015 der aktivste Piloten in Österreich und belegt den 1. Platz mit 72 Flügen und 31.156 km / 22.476 Punkte. Platz 2 hat bereits einen Abstand von 7.253 km und 6.325 Punkten. In der Senioren-Klasse hat sich Rüdiger Spann auf dem 7. Platz vorgeflogen, und in der Offenen Klasse 4. Platz.

2016 steht ihm sein neues Flugzeug von Saisonbeginn an zur Verfügung. Wir wünschen ihm weiterhin viel Zeit und Spaß und spannenden Flüge.

Statistik: Alle Flüge(sis.at)

#	Pkt	Flüge	Pilot	Land	km
1	22476,61	72	Spann Rüdiger	Sbg	31156,33
2	16151,65	48	Fila Heinrich	Ktn	23903,70
3	15176,01	53	Widmann Johann	NÖ	19781,75

Weiter mit einer traurigen Nachricht:



Edgar Haunsberger/ Flugring Zell am See †
Am 24. August 2015 ist leider Edgar Haunsberger verstorben.

Am 18. September 2015 hatten wir dann die Möglichkeit, in einer Trauerfeier, uns von ihm nochmal zu verabschieden. Hier schließen wir uns den Worten seiner Vereinskameraden an:

„Wir behalten ihn in aller bester Erinnerung und blicken auf seine unzähligen, positiven Beiträge, im Zeichen der Fliegerei, zurück!“



„Captain Edgar“



Was war bewegend und wie stellt sich der Status zu einzelnen Themen dar?

• TRA ROSSBRAND

Mit den Mitarbeitern der ACG Salzburg konnte die TRA Rossbrand lokal verhandelt werden und die Nutzungsbedingungen in Betrieb gesetzt werden.

• TRA GROSSGLOCKNER

Diese ist in der AIP als Höhensegelflugggebiet von FL145 bis FL240 ausgewiesen, jedoch weigert sich die ACG hier Benutzungsbedingungen zu veröffentlichen, die wenigsten denen der alten Regelung der Höhensegelflugggebiete entspricht.

Mehrere Mails und Fragen zum Stand der Verhandlungen zwischen Aeroclub und ACG blieben unbeantwortet.

Die Haltung unseres Präsidiums ist gegen die Segelflieger hier und unsere Interessen, in der Erhaltung der Höhensegelflugggebiete, zum Erfiegen der Leistungsabzeichen auch ohne Transpondern, wird hier in keiner Weise vertreten.

Welche Interessen vertritt das Präsidium?

• ATO

Offiziell nichts zu hören, wie immer!
Fristen?
Wie geht es weiter?
Was ist der Status quo?

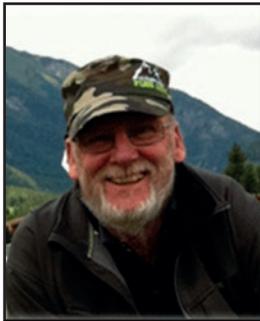
Für 2016 wünsche ich allen Gesundheit, besseres Wetter, mehr Zeit für Familie und ihr Hobby und dabei „Glück ab, gut Land“, und eine unfallfreie Flugsaison 2016!

Rudi Steinmetz
Sektionsleiter Segelflug, LV Salzburg



■ Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF-Delegierten Horst Baumann



Wie schon 2014, konnten sich die Piloten über die Erfordernisse für die FAI-Leistungsflüge auf der eigens eingerichteten Home Page www.onf-online.at über den Sporting Code, Wettbewerbsregeln, Formulare informieren, downloaden und FAI-Flüge anmelden.

Es haben sich 38 Piloten bei www.onf-online.at für die Anerkennung von FAI Leistungsflügen angemeldet, und es wurden 100 Leistungsflüge online eingereicht und ausgewertet. Die Piloten bekamen eine Rückmeldung per e-Mail über die erfolgreiche Einreichung und Auswertung. Die Flugbestätigungen wurden direkt als pdf-Datei per e-Mail zum ONF Delegierten oder an die Sektion übermittelt.

Im Jahr 2015 konnten wieder FAI Segelflug-Leistungsabzeichen anerkannt werden:
21 Silber C, 3 Gold C, 3 Diamant Ziel, 2 Diamant Distanz (500 km) und 1 Diamant Höhe (5000 m).

Es wurden die neuen Urkunden für Silber C und Gold C ausgestellt. Es gab keinerlei Probleme bei der Dokumentation der Flüge.

Die abgelaufene Gültigkeitsdauer von Sportzeugen konnte wieder durch eine Nachschulung verlängert werden. Neue Sportzeugen wurden ausgebildet. Die Schulungen bzw. Nachschulungen wurden teils von der ONF selbst oder von den Sportkommissaren durchgeführt.

Da die Stempel für die Sportzeugen abgeschafft wurden, wurde ein neuer Sportzeugenausweis im eCard Format, jedoch mit Lichtbild, eingeführt. Eine Gültigkeitsdauer wurde nicht aufgedruckt. Die anerkannten Sportzeugen sind auf www.onf-online.at/sportzeugen/ einsehbar.

Auf www.onf-online.at kann nach den Inhabern der verschiedenen Leistungsabzeichen gesucht werden. Auch gibt es eine graphische Darstellung der Flugleistung.

Die anerkannten Rekorde wurden in einer Datenbank erfasst, und so kann man unter www.onf-online.at/rekorde.html den aktuellen Stand der Rekordbedingung einsehen.

Neu auf www.onf-online.at/fai-fluege.html ist auch eine Statistik.

Leistungsabzeichen – Jahr – Bundesland.

So können die Landessektionsleiter die Leistungen ihrer Mitglieder schnell abrufen.

Die für verschiedene zentrale Meisterschaften erforderlichen Ausschreibungen „Locale Procederes“ (Örtliches Verfahren) und die Ausschreibung zur SIS-AT wurden überprüft und genehmigt.

Es mussten keine Proteste von den ONF-Delegierten Segelflug bearbeitet werden.

Es wurden die neuen Urkunden für Silber C und Gold C ausgestellt. Es gab keinerlei Probleme bei der Dokumentation der Flüge. Die Zusammenarbeit mit den Piloten - Sportzeugen – Sportkommissäre – ONF war sehr gut.

Wir bedanken uns bei den Sportlern für ihre Disziplin und sportliche Fairness. Für die nächste Flugsaison wünschen wir euch viele schöne und unfallfreie Flüge.

Herbert Pirker, Horst Baumann
Wien, am 26.09.10.2015



Internationale Vertretungen

Der Österreichische Aeroclub wurde international in der **FAI IGC** über das Jahr und insbesondere beim **IGC Kongress** vom 27. - 28. Februar in Lausanne von Hermann Trimmel vertreten.

In der EGU European Gliding Union Michael Gaisbacher beim Congress vom 21. - 22.2. 2015 in Berlin.

Der jährliche Kongress im Februar 2016 wird in Graz Österreich abgehalten, nach 2005 zum zweiten Mal. Internationale Kontakte sind wichtig für unseren Sport, um Einfluss auf europäische Gesetzesentwürfe zu haben bzw. unsere Interessen in Wettbewerbsbereich zu vertreten.



© Anton Wildberger



■ Training Nationalmannschaft

BERICHT: Mentales Training der Segelflug-Nationalmannschaft in Steyregg bei Linz/OÖ

30. Jänner bis 1. Februar 2015

Zum 9. Mal trafen sich heuer 7 Piloten der Nationalmannschaft, 3 NM-Junioren, 2 Teamchefs sowie 3 deutsche Gäste zum Mental-Training in Steyregg bei Linz/OÖ.

Der Rote Faden

Unsere Motivation für dieses gemeinsame Wochenende war wieder etwas Neues auszuprobieren, auf dem Weg zu gehen, der zum Ziel führt. Als Vorbereitung hatten die Teilnehmer zum ersten Mal eine Hausaufgabe, mit Abgabetermin. Folgende Fragen waren zu beantworten:

1. Was will ich einbringen?

Meine Ressourcen, meine Erfolge, was hat im Vorjahr gut funktioniert...

2. Was fehlt mir noch?

Meine Misserfolge, Defizite, was hat nicht funktioniert...

3. Was will ich lernen?

Was möchte ich verbessern, was hat mich gehindert

4. Meine Ziele für 2015

und spezielle Themen

Mit diesen Vorbereitungen konnten wir am Freitag Abend, nach einem Abendessen und dem vollständigen Eintreffen der Teilnehmer, einen guten Start hinlegen. Jeder konnte kurz über seine Erfolge und über die Highlights der abgelaufenen Flugsaison berichten. Die Palette reichte sehr weit, von Erfahrungen bei Grand Prix, Biofeet, Ungeduld, Euphorie, Team-Erfahrungen, Umrundung des Balaton, erster 500km-Flug, Innerer Meister ect...

Mit dieser Einstimmung wurden kleine wichtige positive Mosaiksteine in das Bild des Selbstwertes eingefügt. Einige Teilnehmer waren nach einer anstrengenden Arbeitswoche und der Anreise schon etwas müde. Die richtige Zeit für eine „Gute-Nachtgeschichte“ (siehe Anhang).

Damit wurden bei allen Teilnehmern bewusste und unbewusste Impulse ausgelöst, die sich schon beim anschließenden Ausklang im Weinkeller bemerkbar machten und sich noch in den (Wach)-träumen fortsetzten. Kein Zufall, floss doch in diese Geschichte irgendwie die Frage 2 und 3 der Vorbereitung ein.



Von rechts nach links: Franz Josef Eder, Christoph Koch, Thomas Leitgeb, Peter Mair, Mathias Schunk, Thomas Hynek, Wolfgang Janowitsch, Josef Kammerhofer, Christoph Kalcher, Sebastian Eder, Uli Schwenk, dahinter Ludwig Starkl, Tilo Holighaus, Andreas Lutz, Traude und Hermann Trimmel. Foto von Kurt Graf (nicht im Bild)

Samstag

1. Tagesvorbereitung
2. Checkliste vor Abfahrt zum Flugplatz durchgehen
3. An Briefing teilnehmen
4. Flugzeug fertig machen
5. Checkliste vor Hinfliegen durchgehen (ALLE Sachen mit!) → Details
6. Hänger abfahrtsbereit machen → Details
7. Flugzeug programmieren
8. Gegenstände nochmals prüfen und ordnen
9. Wichtige Startaufstellung vor Start festlegen
10. cool bleiben → Details

Pünktlich versammeln wir uns um 09 Uhr im Seminarraum.

Das Ziel war, sowohl für die Fortgeschrittenen als auch für die Junioren die Ressourcen optimal zu nutzen.

Dementsprechend gab es individuelle Aufgaben.

- | Checkliste vor Abfahrt | Checkliste vor Rollen |
|--|---|
| - Abklebeband <small>Point 2 Details</small> | - Wasser getankt <small>Point 1 Details</small> |
| - Akkus (Bf) | - Akku angeschlossen |
| - Trinksack (Sf) | - Ruderkontrolle |
| - Hut/Sonnenbrille | - Abkleben |
| - Rechner | - Instrumente und Logger geprüft |
| - Papiere (Sf) | - Sprit getankt, Motor kastenfrei |
| - Sackel (Sf) | - ELT ein |
| - Essen (Sf) | - Checkliste vor Abfahrt |
| - Logger (Sf) mit SD Karte | - Alltagsdinge |
| - Karte (Sf) | |



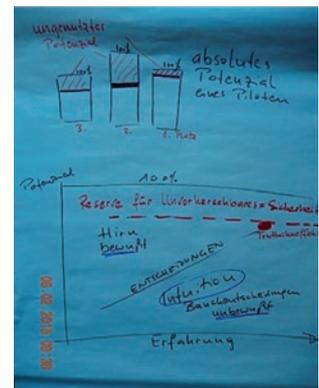
Wie aus den Erfahrungsberichten der Junioren zu erkennen war, mangelt es oft schon bei den Vorbereitungen für einen Wettbewerb. Um ein kreatives Chaos zu ordnen hilft ja bekanntlich eine Checkliste, die gewissenhaft und ohne Zeitdruck erarbeitet wurde. Das geschieht natürlich noch besser in einer Gruppe. Zuerst zu zweit, dann zu viert wurde das Wissen eingesammelt und in Checklisten - geordnet nach Zeitabschnitten - aufgelistet. **Das Ergebnis wurde den kritischen Experten präsentiert und beurteilt: „Sehr gut“.**

Die Fortgeschrittenen hatten eine ganz andere Aufgabe zu lösen. Hier ging es um Entscheidungsstrategien. Wann treffen wir Entscheidungen aus dem Bauch, wann ist es besser das Hirn einzuschalten?

Entscheidungsstrategie: Intuitiv oder durch Denken?

Nach dem Frühstück am Samstag gab es zuerst eine kurze Theorie. Wie wissenschaftliche Ergebnisse zeigen, schafft es unser Gehirn bewusst etwa 40 Bits pro Sekunde zu verarbeiten, Die Intuition, also die „Unbewusste Intelligenz“ hingegen schafft bis zu ungläublichen 11 Mio. Bits pro Sekunde (siehe Mentaltraining 2014).

Egal wie genau die Zahlen in Wahrheit sind, hier steckt offensichtlich ein unglaubliches Potential.



Ist Intuition erlernbar?

Das gesamte Potential, das ein Pilot zur Verfügung hat, wird in der Skizze mit 100% angenommen. Das ist natürlich eine relative Größe, es kann ja nicht aus jeder Pfeife ein Weltmeister werden. Aber viele Piloten nützen ihre 100% bei weitem nicht aus. Die Frage stellt sich: Wie zapfe ich meine 11 Mio. Bits an? Wie lerne ich Intuition?

Paradoxon: Komplexe Situationen brauchen keine komplexen Lösungen!

Das ist für viele (auch Wissenschaftler) ein Paradigmenwechsel. In der modernen Literatur findet man das unter „Heuristik“. Im Prinzip kennen wir das alle unter „Faustregeln“. Es sind intelligente, sehr intelligente Faustregeln, die durch viel Erfahrung gewonnen werden.



Mit steigender Flugerfahrung werden Entscheidungen immer mehr intuitiv getroffen, also die Un-

bewusste Intelligenz angezapft. Anfänger sowie Unerfahrene hingegen müssen und sollten bei ihren Entscheidungen wesentlich mehr nachdenken. Erfahrene Piloten blenden automatisch die weniger wichtigen Aspekte aus und konzentrieren sich nur auf die wichtigen Informationen. Im Idealfall genügt ein einziger Grund für eine Entscheidung, alles Übrige ist nicht entscheidend, kann man vergessen.

Aber: Du musst hart arbeiten um deine Gedanken so zu ordnen, dass sie einfach – genial - werden. Dann bist du auf dem Weg zur Intuition. (rechts im Bild Andi mit einem Geistesblitz?)

Sich nur auf die Erfahrungen abzustützen, reicht nicht. Es gibt immer wieder Überraschungen, Situationen, die du nie erwarten würdest.

Truthahneffekt (roter Punkt in der Skizze auf vorheriger Seite). Das Unerwartete erwarten, als Metapher soll hier die Truthahngeschichte nützen. Der Truthahn, der so glücklich ist, dass er von der Farm wekommt, wo jeden Tag um das Futter gestritten wird. Sein neuer Herr behandelt ihn da schon besser, jeden Tag drei Mal bestes Futter. Das macht glücklich aber auch zugleich von Tag zu Tag sicherer, dass das auch am nächsten Tag so sein wird. Er hat Recht, bis zum 24. Dezember.

Mit großer Erfahrung können wir sehr gute intuitive Entscheidungen treffen, aber die verbleibenden Ressourcen sollten wir immer voll der Aufmerksamkeit widmen.

Vielleicht hilft da das Selbstgespräch: „Bin ICH heute der Truthahn?“

Aber kommen wir zurück zu den Entscheidungen in schwierigen Situationen. Wir üben das an einem praktischen Beispiel.

Wahl des Abflugzeitpunktes

Die Wahl des Abflugzeitpunktes ist eine äußerst komplexe Entscheidung, somit ein Idealfall für unsere Idee mit der Heuristik. Piloten ärgern sich manchmal über einen falschen Abflugzeitpunkt. Die Entscheidung wird oft aus der gerade erlebten Situationen, wie z.B. ein schwacher Bart, eine gefährliche Annä-

herung im Pulk etc., ganz spontan und irrational getroffen. **Das ist ein Fehler:** Wir neigen dazu, dass wir die letzten Eindrücke überbetonen, wir geben ihnen mehr Gewicht. Viel wichtiger wäre es, die relevanten Parameter für die Entscheidung „Wann fliege ich ab?“ zu berücksichtigen.

Die Methode ist: Analyse → Synthese

Wir beginnen analytisch zu zerlegen:

- Was ist mein (Tages)-ziel?
- Will ich Tagessieger werden oder will ich bloß nichts verlieren?
- Was ist wichtig, was ist mein wichtigstes Entscheidungskriterium?



Auf diese Art spielen wir gedanklich die verschiedensten Situationen durch und Schritt für Schritt bekommen wir ein immer klareres Bild für unsere Entscheidungen. Inwieweit

sich dann unsere einfache Faustregel bewährt, zeigt die Praxis.



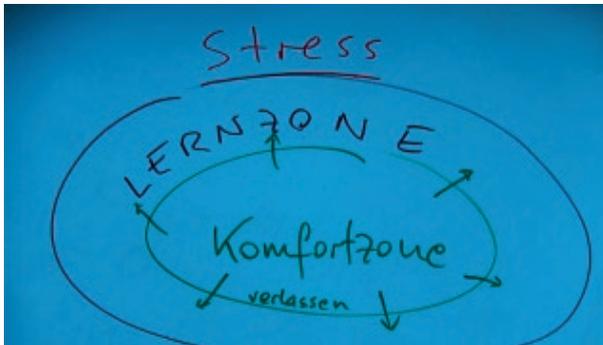
Korrekturen sind ein Lernprozess.

Alle diese Faktoren können wir dann im Wettbewerb beim tatsächlichen Abflug so abrufbar parat haben. Viel Routine lässt uns schließlich intuitiv entscheiden. Das Bauchgefühl beruht auf viel Erfahrung, die im Unterbewussten verborgen ist.

In Zweier- bzw. Dreier-Gruppen versuchten wir diese

entscheidungsrelevanten Parameter herauszuarbeiten, um sie anschließend zu besprechen. Spannend war, dass die Ergebnisse der erfahrenen Piloten zunächst den Junioren erklärt wurden, damit sie diese anschließend in der großen Runde vortragen.

Sonntag



Beim morgendlichen Routinecheck „Sind wir auf dem Weg? Was fehlt uns noch? Kommt verständlicher Weise der Wunsch nach einem „Rezept“:

Wie trainiere ich in der Praxis?

Wer etwas lernen will, muss sich aus seiner eigenen Komfortzone heraus bewegen, allerdings nicht so weit, dass es zum Stress wird. Bleibe ich in meiner eigenen Komfortzone, lerne ich nichts dazu, erst wenn ich diese verlasse, habe ich die Chance mich zu verbessern. Ich betrete Neuland, das ist mit Abenteuer verbunden und das setzt natürlich auch die Bereitschaft für ein gewisses Risiko voraus.

Der Lernfortschritt muss daher in kleinen Schritten erfolgen. Das erfordert Zielstrebigkeit, Geduld und macht Spaß, ist doch die Neugier eine der Haupttriebfedern des intelligenten Menschen.

Wir entwickeln ein Trainingskonzept für das Linienfliegen

Linienfliegen oder besser „den Energielinien folgen“, bedeutet, keine Kreise zu machen. Im ersten Schritt können wir versuchen solange wie nur möglich keinen Kreis zu machen. Wichtig ist, dass ich mir vorher meine untere Grenze setze, wo ich letztendlich wie-

der Kurbeln will. Dann fliege ich los, ganz egal in welche Richtung, nur keinen Kreis. Das schult das Auge und das Gefühl für die nahen Richtungsänderungen.

Die weiteren Trainingsschritte:

Ich grenze die Winkel zunehmend ein, soweit bis die „Shadow-speed“ zu einem Zielpunkt nicht verschlechtert wird.

Grundsätzlich gilt für effektives Training:

Je schwieriger die Situation (Wetter, Wettbewerb...), desto wichtiger wird das Training.

Das heißt z.B. blau, wenig Operationshöhe und flotter Wind sind gute Trainingsbedingungen. Wenn ich solche Rahmenbedingungen nach intensivem Training liebe, bin ich wahrscheinlich gut gerüstet für eine starke Konkurrenz...

Pünktlich um 12 Uhr beenden wir die nie enden wollende Geschichte...

Abschließend möchte ich mich bei allen Teilnehmern für ihre offene, humorvolle und konstruktive Mitarbeit bedanken hat. Jeder hat auf seine Weise zum Gelingen dieses Seminares beigetragen.

Insbesondere möchte ich mich bei Kurt für die organisatorische Unterstützung und bei meiner Traude für den inspirierenden Gedankenaustausch während der Vorbereitung und die Unterstützung als aufmerksame Co-Trainerin bedanken

Muthmannsdorf, 7. Feber 2015



Gute Nacht Geschichte, inspiriert durch zahlreiche Ideen aus dem Buch „Zen oder wie ein Samurai Golf spielen“ (Ulrich Nitzschke)

Warum fliege ich einen Wettbewerb? Ich will mich vergleichen, will wissen wer der Bessere ist, möchte gewinnen ... Tatsache ist, als Pilot bin ich am Ruder und steuere mein Flugzeug. Und wer steuert mich? Die Verantwortung abzuschieben funktioniert nicht, es gibt keine Ausreden wie „das Wetter ist Schuld...“
Wenn ich es mir von Grund auf überlege, habe ich im Wettbewerb keine Gegner, ich fliege meinen Flug. Jede einzelne Entscheidung, von der ersten bis zur letzten Minute, habe ich allein zu verantworten. Jede gute Leistung aber auch jeder Fehler geht auf mein Konto.

Der einzige Gegner im Wettbewerb – das bin ich selber! Unentwegt strebt mein Ego danach, besser als die anderen dazustehen. Unablässig schwankt es zwischen Erwartung und Enttäuschung hin und her. Oft wollen wir die gegebene Situation nicht annehmen, wie sie ist. Es ist dieses Ego, das uns hindert unser Potential voll auszuschöpfen.

Wo hat sich unser Gegner versteckt?

Hinterlistig, dass sich unser Gegner in unserem Kopf versteckt! Dort vermuten ihn wir am allerwenigsten. Deshalb fallen wir immer wider auf ihn herein und die Ego-Falle schnappt zu. Zum Glück hat unser innerer Gegner auch Fehler. Sein größter Fehler ist sein Chaos. Dieses Wirrwarr geht uns mit Gedanken, Bildern, Erinnerungen und Fantasien laufend durch den Kopf. Gelingt es uns dieses Durcheinander zu ordnen und in eine bestimmte Richtung zu lenken, ist das bei gewissen Entscheidungen sehr hilfreich, ja unentbehrlich. Schaffen wir es aber nicht in das Chaos eine Ordnung zu bringen, ist das schädlich. Unser Gegner gewinnt an Potential, wir sind auf der Verliererstraße. Wir ärgern uns über Dinge, die wir nicht mehr ändern können oder wir verunsichern uns mit Gedanken in die Zukunft. Wir beschäftigen uns nur nicht mit dem was zählt: dem jeweils gegenwärtigen Augenblick. Bei diesem Gedankenchaos bleibt die Konzentration auf der Strecke.

Da freut sich der innere Gegner.

Denn je mehr wir uns vom Fliegen ablenken lassen desto besser gefällt ihm das. Bei schwierigen Situationen verunsichert er uns mit Ängsten. Nach schlechten Entscheidungen zieht er uns noch tiefer in Unsicherheit, Ratlosigkeit. Nach gelungenen Entscheidungen verfallen wir in Euphorie und übersehen die Realität. Jeder Segelflieger kennt dieses Barogramm der Gefühle.

Und genau damit geben wir dem Gegner eine Chance! Wollen wir dem inneren Gegner auf die Schliche kommen, müssen wir seine Tricks und seine stärksten Waffen kennen:

1. Selbstzweifel
2. Selbstüberschätzung
3. Ungeduld

1. Selbstzweifel

Wir zweifeln an unserer eigenen Leistungsfähigkeit und werden unseren eigenen Erwartungen nicht gerecht. Oft glauben wir auch die Erwartungen anderer erfüllen zu müssen.

Sieger zweifeln nicht – Zweifler siegen nicht.

Selbstzweifel werden meist mit Muskelverspannungen kompensiert. Versagensängste nagen am Selbstwertgefühl und mit störenden Gedanken lassen wir uns vom eigentlichen Geschehen ablenken: Wir sind nicht bei der Sache.

2. Selbstüberschätzung

Weit mehr als 50% der männlichen Autofahrer glauben überdurchschnittlich gut zu fahren. Mathematisch ist das nicht nachzuvollziehen. Es ist bedenklich, wenn sich jemand zufällig gute Ergebnisse selbst zuschreibt, aber für schlechte Ergebnisse Ausreden parat hat. Dieser Realitätsverlust führt uns zu Überheblichkeit und Arroganz.

3. Ungeduld

Dahinter versteckt sich meist der Wunsch möglichst schnell „besser“ zu werden, oft verbunden mit überzogenem Ehrgeiz. Diese Ungeduld verhindert gründliches und gewissenhaftes Training. Aus Ungeduld machen wir oft Fehler, die wir unmittelbar nach der Entscheidung schon bereuen.



Wie kann ich meinen inneren Gegner besiegen? Was sind unsere 3 mächtigsten Waffen?

1. Selbstvertrauen

Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten: das schließt Mut zum Risiko ein (aus der Komfortzone in die Lernzone), sowie die Innere Kraft sich durch Rückschläge nicht entmutigen zu lassen. Gesundes Selbstvertrauen ist die goldene Mitte zwischen Selbstzweifel und Selbstüberschätzung

2. Gelassenheit

Ist die Fähigkeit, sich weder durch Misserfolge noch durch Erfolge aus dem inneren Gleichgewicht bringen zu lassen. Dinge so zu lassen wie sie sind: keine Bewertung ob gut oder schlecht. Loslassen, Aufhören mit dem ständigen Vergleichen, nicht immer besser als andere sein zu wollen. Eigenbestimmt, nicht fremdbestimmt handeln. Gelassenheit ist unverzichtbar für Konzentration und Stetigkeit. Gelingt es uns gelassen zu sein, haben wir den inneren Gegner schon halb besiegt.

Selbstvertrauen und Gelassenheit sind erlernbar.

Beide müssen aus langjährigen Erfahrungen heraus reifen, das braucht Zeit und viel Ausdauer. In einer ersten Phase werden die erforderlichen Fähigkeiten analytisch zerlegt und mit klaren Zielvorstellungen Schritt für Schritt geübt. Je schwieriger die Umfeldbedingungen (Wetter...), desto wichtiger wird das Training. In einer zweiten Phase versuchen wir die gesamte Trainingseinheit zu integrieren, solange, bis sie in Fleisch und Blut übergeht. Durch neugieriges kreatives Herumexperimentieren lässt sich so ein eigener intuitiver Flugstil entwickeln.

3. Achtsamkeit

Gelingt es uns im gegenwärtigen Augenblick, mit wachen Sinnen und offenem Herz präsent zu sein, haben wir unseren inneren Gegner besiegt.

Rückmeldung zum Seminar von Sepp Kammerhofer

... es war das Beste je von mir besuchte Seminar. Die Themen haben mich total angesprochen. Sie waren für mich so griffig, dass ich jetzt sicher weiter und intensiv genau daran arbeiten werde.

Die Intuition, am Beispiel des optimalen Abfluges. Eine Aufstellung einfacher Regeln für diese so komplexe Situation und Ausarbeitung einfacher Strategien. Alle Abschnitte des gesamten Fluges können so dargestellt und erarbeitet werden. Kein Angst, ich werde mich hier nicht in der Theorie verlieren, sondern sehr wohl deinen Rat beherzigen und beim Wettbewerb selbst mich nur noch auf das Fliegen zu konzentrieren.

Das Linienfliegen - danke dafür - und versprochen, es war das letzte Mal, dass ich dieses Thema angesprochen habe. Durch die Zerlegung in kleine Abschnitte, wurde es anschaulich und greifbar. Durch die Betrachtung „geradeaus zu fliegen ohne einen Kreis“ ist der Fokus dann auch genau darauf gerichtet.

Es gab aus der Gruppe auch so viele Bemerkungen, unglaublich bereichernde Sätze und persönliche Geschichten, wovon ich so viel mitnehmen konnte.

Die Umsetzung deiner Idee, im Doppelsitzer zu fliegen. Ich denke, dass dies unter realen Bedingungen, wie im Wettbewerb, am effektivsten sein wird. Ich freue mich besonders darauf, dass ich dies mit Wolfgang beim Pribinacup in Nitra machen darf.

Das praktische Training mit gleichgesinnten. Du hast es immer wieder und besonders in deinen Abschlussworten ein paar Mal betont, wie wichtig dies ist. Wir, die Eders und ich, werden an den zwei Wochenenden nach Nitra (17.04. – 19.04. und 24.04. – 26.04.) in Schärding ein solches durchführen. Vielleicht gesellt sich ja der eine oder andere noch dazu.

Sepp Kammerhofer



Das Juniorenprogramm 2015

Das erfolgreiche Juniorenprogramm fand auch heuer wieder in vollen Umfang statt:

Gold Challenge von 10. - 18.4. 2015

Silver Challenge von 30.4. - 4.5. 2015

Bundesmeisterschaften der Junioren in Mariazell
19.7. - 31.7.

Leider kann der qualifizierte Pilot Lukas Huber nicht an der Weltmeisterschaft in Narrowmine AUS im Jänner 2016 teilnehmen, da er bei einer Fluglinie in die Ausbildung gekommen ist.



Ausblick 2016:

Gold Challenge - 17. März bis 25. März 2016

Silver Challenge - 4. bis 8. Mai 2016

Juniorenmeisterschaft voraussichtl. LOGO

Junioren Vor-WM Pociunas Lit ?

Junioren-Referent gesucht!!!!

Interessenten bitte an seidl.gerda@aeroclub.at
telefonische Rückfragen über Anforderungsprofil
unter [0664 / 15 18 707](tel:06641518707) BSL Gaisbacher





BERICHT: Jüngster Kunstflugpilot Österreichs

Mit erst 16 Jahren turnt er mit dem Segelflugzeug über den Köpfen Anderer. Max Huber aus Niederösterreich ist jüngster jemals in Österreich lizenzierter Kunstflugpilot.



Schon als kleiner Junge war Max besonders in die Fliegerei interessiert. Für ihn stand fest: „Ich will Pilot werden!“. Er begann die Ausbildung zum Segelflieger mit 15 Jahren, dem frühest möglichen Zeitpunkt in Österreich. Den Segelflugschein bekam er heuer an seinem 16. Geburtstag vom Österreichischen Aeroclub ausgestellt. Sein großes Ziel war gleich Kunstflieger zu werden und so flog er die erforderliche Erfahrung von 50 Flugstunden in Segelflugzeugen in nur drei Wochen nach Flugscheinerhalt fertig.

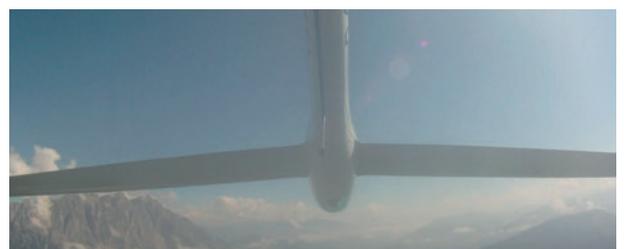


Für die Ausbildung zur Kunstfluglizenz meldete sich Max im Alpenflugzentrum Niederöblarn bei Huber Luki, der übrigens jüngster Fluglehrer in Österreich ist, an. Dabei lernte er Figur um Figur mit Bravour und

kombinierte schon bald ein eigenes Kunstflugprogramm, das er in den Prüfungsflügen fast fehlerlos flog. Neben den Standardfiguren wie Trudeln, Loop und Turn, wurden in der Ausbildung auch Kubanische Achten, Kleeblätter, Rollen, Auf- und Abschwünge, Rückenflüge mit Rückenkreisen und sogar Figuren mit negativen Elementen geflogen, wie zum Beispiel aus dem Rückenflug heraus in die Vertikale zu einem Turn gedrückt. Die Belastungen lagen dabei zwischen +6,5 und -4g, was das Schulungsflugzeug, eine neue DG-1001 Club mit 18 Metern Spannweite forderte.



Vor jedem Kunstflug stellte Max zusammen mit Luki ein Programm zusammen, welches schon am Boden sehr genau einstudiert werden muss, denn während des Fluges bleibt wenig Zeit zum Überlegen, wie die nächste Figur geflogen werden muss. Die Flüge selbst wurden dann mit Kameras aus verschiedenen Positionen mitgefilmt, um nach jedem einzelnen Flug beim „Debriefing“ die Fehler und Verbesserungsmöglichkeiten anhand der Kamerabilder durchbesprechen zu können. Im Kunstflug geht es ja nicht nur darum das Flugzeug in abnormalen Fluglagen fliegen zu können, sondern die Figuren genau nach Winkel möglichst fehlerlos zu fliegen.

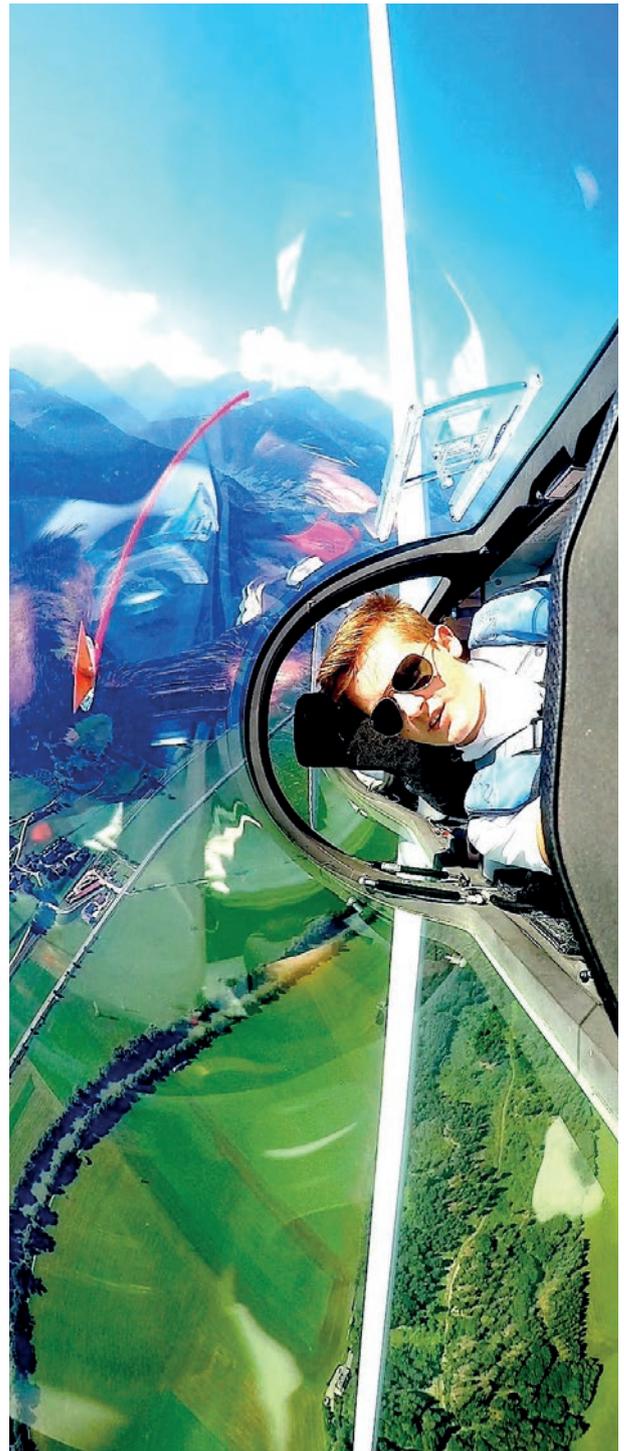




Hierauf wurde auch ein großes Augenmerk gesetzt. „Nach den ersten Kunstflügen in der Ausbildung fragte ich Max, ob er das schon ein paar Mal gemacht hat, weil ich einfach sprachlos über sein Talent war. Ich hatte noch nie zuvor einen Schüler, der den Kunstflug so schnell beherrschte und in den ich so viel Vertrauen habe wie in ihn. Auf jeden Fall gehört er weiter gefördert!“, erzählt der Fluglehrer von Max. Nur vier Wochen nach seinem 16. Geburtstag bekam er im August 2015 die Berechtigung zum Kunstflug alleine und mit Passagieren an Bord in seinen Flugschein eingetragen.



Mit über 200 Starts und 60 Stunden zählt Max für sein Alter als sehr erfahren. „Fliegen ist meine Lebenseinstellung. Der Reiz am Kunstflug ist, das Flugzeug auch in extreme und nicht alltägliche Fluglagen zu bringen und darin exakt zu beherrschen.“, erzählt der bescheidene und ruhige Niederösterreicher. Nach der Frage, welches sein Lieblingsflugzeug ist, grinst er und antwortet: „Weiß ich nicht genau, aber aus einem MDM-1 FOX bekommt man mich sicher nicht so einfach wieder heraus. Sein Heimatflugplatz ist St. Georgen am Ybbsfeld, dort „turnt“ Max in seinem Element gleich nach der ausgestellten Kunstflugberechtigung. Max's Ziele für die nahe Zukunft liegen dabei fast ausschließlich in der Fliegerei, so will er schon bald auf Meisterschaften fliegen und den Motorflugschein (PPL-A) beginnen. Ein großer Traum von ihm ist aber Segelfluglehrer zu werden, denn er will diesen schönen Sport auch anderen beibringen und seine Fähigkeiten weitergeben.



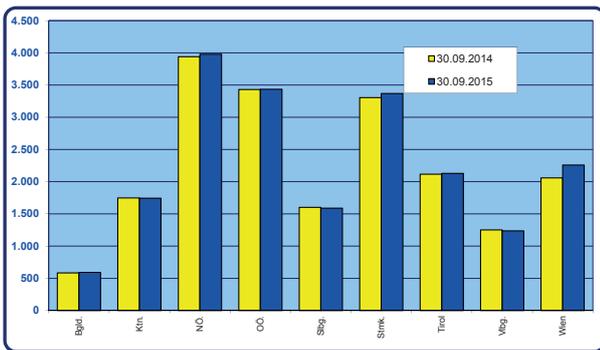


Mitgliederentwicklung



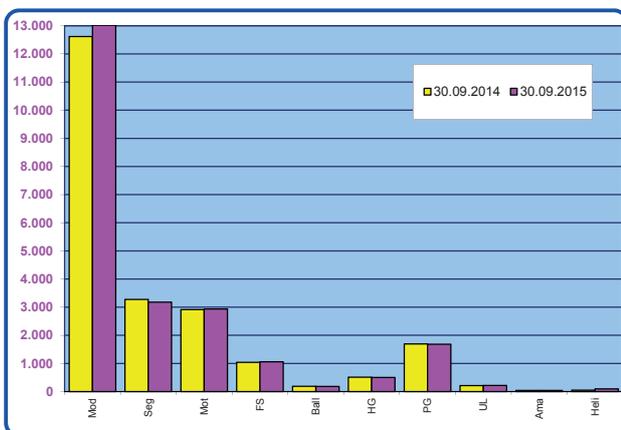
ÖAEC-Mitgliederstatistik Stand: 30. September 2015

Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Vergleich Landesverbände



Landesverbände	31.12.2014	30.09.2014	30.09.2015	+/-Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	588	584	593	+9	+1,54%
Kärnten	1.758	1.748	1.743	-5	-0,29%
Niederösterreich	3.969	3.940	3.978	+38	+0,96%
Oberösterreich	3.448	3.430	3.435	+5	+0,15%
Salzburg	1.645	1.602	1.590	-12	-0,75%
Steiermark	3.329	3.305	3.368	+63	+1,91%
Tirol	2.139	2.117	2.128	+11	+0,52%
Vorarlberg	1.291	1.252	1.237	-15	-1,20%
Wien	2.151	2.058	2.258	+200	+9,72%
ohne Verband	6	6	6	+0	+0,00%
gesamt	20.324	20.042	20.336	+294	+1,47%

Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Vergleich Sektionen



Sektionen	31.12.2014	30.09.2014	30.09.2015	+/-Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Modellflug	12.731	12.618	13.020	+402	+3,19%
Segelflug	3.294	3.273	3.178	-95	-2,90%
Motorflug	3.027	2.915	2.936	+21	+0,72%
Fallschirm	1.055	1.040	1.062	+22	+2,12%
Ballonfahrt	190	190	185	-5	-2,63%
Hängegleiten	516	513	501	-12	-2,34%
Paragleiten	1.714	1.691	1.681	-10	-0,59%
Ultraleicht	219	212	217	+5	+2,36%
Amateurbau	41	40	41	+1	+2,50%
Helikopter	83	53	94	+41	+77,36%



ÖAEC-Mitgliederstatistik Stand: 30. September 2014

Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Sektion Segelflug

Landesverbände	31.12.2014	30.09.2014	30.09.2015	+/-Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	56	55	57	+2	+3,64%
Kärnten	320	317	312	-5	-1,58%
Niederösterreich	678	674	661	-13	-1,93%
Oberösterreich	693	690	640	-50	-7,25%
Salzburg	160	159	145	-14	-8,81%
Steiermark	497	495	479	-16	-3,23%
Tirol	358	355	338	-17	-4,79%
Vorarlberg	156	155	155	+0	+0,00%
Wien	376	373	391	+18	+4,83%
gesamt	3.294	3.273	3.178	-95	-2,90%

