

# Segelflugbilanz 2011

Unser Motto 2012:



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Bundsvollversammlung der Sektion Segelflug  
im Österreichischen Aeroclub



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Einleitung

Das Team 2011/2012

## Meisterschaften national

19. Alpe Adria Segelflugcup | Feldkirchen LOKF

STMS LOGO 2011 | Niederöblarn

10. Österr. JM im Streckensegelflug | Mauterdorf

7. TAL 2011 | Dobersberg

Österr. SM im Segel- und Motorkunstflug 2011 | Hainburg

SIS AT.

## Meisterschaften international

Junioren Gold Challenge | Nitra

EM | Nitra

EM | Litauen

World Grand Prix 2011 | Wasserkuppe

WM Segelkunstflug | Polen

Junioren WM 2011 | Musbach (D)



## **Strukturarbeit**

Referate

Behördenarbeit

## **Aus dem Segelflugbüro (Gerda Seidl)**

## **Berichte der Landessektionsleiter**

## **Berichte Fachreferenten**

Bericht des ONF

Training Nationalmannschaft

Stressmanagement im Segelflug  
durch Biofeedback

Das Juniorenprogramm 2011

Das Juniorenprogramm 2012

## **Mitgliederentwicklung der Sektion Segelflug**

## **Termine 2012/13**



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



## Das Jahr 2011...



BSL Segelflug  
Michael Gaisbacher

...war segelfliegerisch geprägt von einer erfolgreichen Staatsmeisterschaft in Niederöblarn in allen Klassen, sowie viel Regen in den Kernzeiten für den dezentralen Segelflug, der dafür am 26. August mit einem Supertag belohnt wurde.

– Politisch war die bevorstehende EASA FCL Einführung Causa Prima.

– Sportlicher Höhepunkt war der hervorragende zweite Platz beim als WM gewerteten Sailplane Grand Prix auf der Wasserkuppe von Peter Hartmann. Die Sektion gratuliert!!!



– In der Streckenflug-Nationalmannschaft hat sich der Trend zur breiteren Spitze weiterentwickelt. Zur Zeit haben wir drei aktive Nationalteampiloten, die alle bereits mehrfach Edelmetall bei WMs oder EMs gewonnen haben.

Janowitsch, Hartmann und Schupfer. Dazu zwei weitere die schon innerhalb der Top-Ten platziert waren: Andreas Lutz und Michael Rass.

– Auch die Juniorenentwicklung ist weiterhin stabil. Wobei 2011 als besonderes Highlight der erste zentrale Staatsmeistertitel eines Juniors in der Geschichte des Österreichischen Segelflugs in Niederöblarn zu bejubeln war. Highlight 2012 die gemeinsame Juniorenmeisterschaft mit Tschechien und der Slowakei.

## Für 2012...

...gehen wir der WM in Uvalde Texas entgegen. Eine organisatorische und budgetmäßige Herausforderung der Sonderklasse. Trotzdem haben wir in allen Klassen unser Kontingent ausgenutzt und werden mit 6 Startern in den Bewerb gehen.

Michael Gaisbacher



## ■ Das Team 2011

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:

<b>Wien</b>	Thomas Hynek
<b>Niederösterreich</b>	Alfred Obermayer
<b>Burgenland</b>	Florian Forcher
<b>Steiermark</b>	Stefan Pelka
<b>Oberösterreich</b>	Herbert Lackner
<b>Kärnten</b>	Armin Leitgeb
<b>Salzburg</b>	Rudolf Steinmetz
<b>Tirol</b>	Oswald Staud
<b>Vorarlberg</b>	Sven Kolb



## Delegierte:

---

**EGU:** BSL Michael Gaisbacher

**IGC:** Hermann Trimmel  
Peter Platzer

**OSTIV**

**Met.:** Hermann Trimmel

## Fachreferenten:

---

**SIS.AT:** Christian Hynek  
Stefan Haupt

**ROL:** Thomas Hynek  
Herbert Ziegerhofer

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

**Segelkunstflug:** Ewald Roithner

**Safety:** Klaus Ertl

**Junioren:** Michael Gaisbacher

**Trainer:** Hermann Trimmel  
Werner Scheuringer

**Lufträume:** Peter Platzer

**Simulator-  
service:** Franz Hinterplattner



## ■ Meisterschaften national

### 19. Alpe Adria Cup (AAC) in Feldkirchen LOKF 28. Mai bis 4. Juni 2011

#### DAS WETTER HAT MITGESPIELT

So manch einem Wettbewerb, vor allem die nur über eine Woche ausgetragenen, hat das Wetter – nicht nur dieses Jahr – übel mitgespielt. Jedoch nicht der 19. Auflage des AAC in Feldkirchen/Ossiacher See. Vom 28. Mai bis 4. Juni konnte man vier Wertungstage ausfliegen und so noch vom guten Wetter des Frühjahrs profitieren.

Beim traditionellen Auftakt Freitag abends im gemütlichen Fly In am Flugplatz waren viele bekannte Gesichter, aber auch einige neue unter den Piloten auszumachen. Das Feld war mit 26 Piloten aus Österreich und Deutschland merklich kleiner als in den Vorjahren. Mag es an parallel laufenden Wettbewerben anderswo oder allgemeiner Teilnahmeunlust gelegen haben, der aus Feldkirchen bekannten guten Stimmung und Atmosphäre tat es in keiner Weise Abbruch.

Am Samstag konnten sich alle Teilnehmer und Helfer erst einmal an die Umgebung gewöhnen – am Boden: das Wetter war garstig. Meteorologe Gerhard „Quaxi“ Hohenwarter machte aber Hoffnung für den Sonntag und die folgenden Tage.



Alle Flugzeuge waren am Sonntag morgen auch schnell aufgebaut, denn Sonnenschein verhiieß gutes Flugwetter.



Die Prognosen beim Briefing ließen zwar nicht einen Hammertag, aber dennoch gute Bedingungen für eine Wertung erwarten. Aus der Zusammensetzung der Teilnehmer hatte Wettbewerbsleiter Martin Huber zwei Klassen generiert, nach dem BGA Index eine bis 104 und eine darüber.

Die „Kleinen“ sollten auf ein Vieleck von 289 km, die „Großen“ auf ein Dreieck von 302 km. Eine anspruchsvolle Aufgabe, denn in der Umgebung des Platzes war die Basis niedrig und im blauen.

So trennte sich im Abflug und an der ersten Wende in den Karawanken für beide Klassen die Spreu vom Weizen, denn viele Teilnehmer hockten in Nötsch. Der Rest kam mehr oder weniger gut um die Strecke, zumal die letzte Wende bei Mauterndorf wieder am Rand der guten Bedingungen des Tages lag.

Andi Sandhöfner war abends der einzige der offenen Klasse, der die Aufgabe ganz geschafft hatte, bei den



104ern waren es drei Piloten Florian Forcher und Fritz Hoffinger mussten sich jedoch Mathias Münch aus Unterwössen in Bayern geschlagen geben, der den ersten Tagessieg in seinem Segelfliegerleben feiern konnte.

**Für den Montag** waren homogenere Bedingungen vorher gesagt, jedoch Blauthermik mit tiefen Basen für Feldkirchen und das Klagenfurter Becken. Die Wettbewerbsleitung münzte dies in eine Aufgabe in und innerhalb der guten Bedingungen um. Die „Offene“ sollte allerdings mit einer Wende in Toblach bis nach Italien und insgesamt über gut 350 km, die 104er auch um ein Vieleck, mit 311 km, aber innerhalb Kärntens, bleiben.

Ins gute Wetter geschickt zu werden zahlte sich für die meisten aus. Der eine oder andere beider Klassen hatte sich abends wegen taktischer Fehler zwar mit Außenlandung um einen guten Platz gebracht, aber das Gros war mit Umrundung Heim gekommen.

Alex Koppler und Fritz Hoffinger hatten im Team Platz eins und zwei nach Österreich geholt, Mathias Münch aber nicht aufgesteckt und seinen guten Lauf mit einem dritten Platz fortgesetzt. In der offenen Klasse hatte Sven Kolb die Nase vorn, Georg Falkensammer mit Heimspiel den zweiten Platz erfliegen und Andi Sandhöfner machte das Trio aus Österreich komplett.

**Dienstag** zeichnete sich ein langsames Schwinden des guten Wetters hin zu Wetterfenstern und zahlreichen Überentwicklungen am Nachmittag ab. So wurden beide Felder auf identische Strecken in Form einer Assigned Area Task (AAT) geschickt. Die Würze lag also darin, aus dem Wetter das maximal mögliche heraus zu holen. Die Rennstrecken im Gail- und Lesachtal funktionierten auch wie erwartet, so dass alle Piloten die Aufgabe auch mit hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten absolvieren konnten.

Neben den Favoriten bzw. Gesamtwertungsführenden wurden die Ränge an diesem Tag von Piloten durchmischt, die mit einem guten Lauf aufs Treppchen flogen: Joachim Hirt aus Deutschland wurde

hinter Hoffinger und Koppler dritter in der 104er Klasse, Axel Beurer ebenso hinter Sven Kolb und Andi Sandhöfner bei der offenen Klasse.

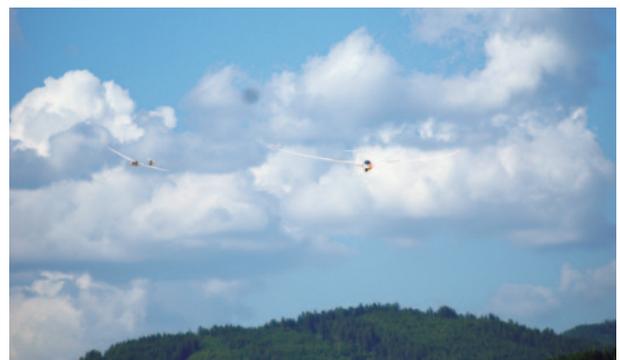
### **Spannende Voraussetzungen für Mittwoch**

Hier versprach das Wetter neben zahlreichen frühen Gewittern auch das Heranziehen einer Front. Die Wettbewerbsleitung suchte nach einer Lösung und fand sie in einer weiteren AAT mit Zeitlimit von zwei Stunden und in die „Rennstrecken“ Kärntens hinein. Alle kamen auch Heim und das war auch gut so, denn zum Zeitpunkt der Rückkehr war der Platz allseitig umzingelt von Gewittern. Schnelles abrüsten und verstauen war angesagt. Den Helfern sei dank wurde das auch schnell bewerkstelligt. Die Gewitter standen zwar bis an den Platz, zogen aber nicht darüber. Leider galt das für das Wetter der Folgetage nicht: Es zog immer über den Platz. Auch ein gemeinsames Forellenessen am Donnerstag, ein Opfer dem Wettergott quasi, stimmte diesen nicht milde.

### **So blieb es bei den vier Wertungstagen**

Axel Beurer hatte zwar Mittwoch mit einem Schnitt von 138,2 km/h den Tagessieg erfliegen, konnte Andi Sandhöfner aber weder den Gesamtsieg noch Sven Kolb und Georg Falkensammer die Ränge in der Gesamtwertung streitig machen.

Bei den „Kleinen“ war es ähnlich, Joachim Hirt hatte zwar den Sieg am Mittwoch mit einem Schnitt von 120 km/h, jedoch flogen Fritz Hoffinger und Alex Koppler gut vorne mit und somit auf Sieg und Platz zwei der Gesamtwertung. Einzig Mathias Münch hatte sich Mittwoch Platz zwei und somit den dritten Gesamtsieg erkämpft.





Er durchbrach damit als einziger Deutscher die erfolgreiche Phalanx der einheimischen Teilnehmer beider Klassen und hatte als besonderes Erfolgserlebnis das erster Mal bei einem Bewerb überhaupt einen Platz auf „dem Stockerl“.

Bei der Siegerehrung Samstags gab es somit viele strahlende Gesichter, die sich die gestifteten wertvollen Preise der Sponsoren (Siegerpreis EUR 500) von ÖAeC Präsident Alois Roppert überreichen und für den Erfolg feiern ließen.

Alle Piloten machten sich zufrieden über einen guten, unfallfreien und spannenden Wettbewerb in der gewohnt familiären Atmosphäre, wieder auf den Heimweg.

Für das nächsten Jahr ist ein Jubiläum, nämlich der 20. Alpe Adria Segelflug Cup, geplant.



#### Ergebnisliste:

[http://aac.lokf.at/index.php?option=com\\_wrapper&Itemid=31](http://aac.lokf.at/index.php?option=com_wrapper&Itemid=31)

Text: Hoger Fuhr

### 19. Alpe-Adria-Cup 2011

Feldkirchen (LOKF), 08.05. - 15.05.2010

#### 104er - Klasse

#### Statistik Gesamtpunkte

#	WK	Pilot	Flugzeug	Idx	Kennz.	1.WT	2.WT	3.WT	4.WT	Pkt.
1.	M7	Hofinger Friedrich	ASW20c	100	OE-5428	3. 680	2. 993	2. 896	5. 567	<b>3136</b>
2.	NY	Koppler Alex	Discus 2b	100	D-0741	4. 359	1. 1000	1. 985	3. 587	<b>2931</b>
3.	HG	Münch Mathias	Kestrel 17m	98	D-2197	1. 729	3. 911	6. 634	2. 596	<b>2870</b>
4.	JH	Hirt Joachim	DG 400/17	101	D-KAJH	6. 234	5. 807	3. 893	1. 634	<b>2568</b>
5.	N1	Forcher Florian	DG 300	97	D-4913	2. 728	8. 592	7. 615	4. 578	<b>2513</b>
6.	DR	Mayer Robert	Ventus 2b	104	D-0544	5. 346	6. 702	4. 745	6. 541	<b>2334</b>
7.	WK	Schlömmer Johannes	DG 1000s	102	D-5411	9. 83	4. 844	5. 695	9. 394	<b>2016</b>
8.	KE	Wagner Herwig	SZD55	98	OE5630	7. 224	10. 500	8. 597	8. 489	<b>1810</b>
9.	20	Stadtlander Marc	ASW20	98	D-2020	10. 79	9. 573	10. 514	12. 271	<b>1437</b>
10.	ST	Aigner Thomas	SZD55	98	OE-5590	11. 59	12. 261	9. 596	7. 502	<b>1418</b>
11.	CL	Leinmüller Christoph	DG300	95	OE-5505	12. 11	7. 680	12. 39	10. 301	<b>1031</b>
12.	TA	Heis Peter	Ventus 2b	104	D-4723	8. 84	11. 304	11. 46	11. 282	<b>716</b>

#### Statistik Distanz[km]

#	WK	Pilot	Flugzeug	Kennz.	1.WT	2.WT	3.WT	4.WT	Sum[km]
1.	M7	Hofinger Friedrich	ASW20c	OE-5428	289,2	311,4	328,4	222,8	<b>1151,8</b>
2.	NY	Koppler Alex	Discus 2b	D-0741	176,0	311,4	339,6	236,5	<b>1063,5</b>
3.	HG	Münch Mathias	Kestrel 17m	D-2197	289,2	311,4	284,9	230,2	<b>1115,7</b>
4.	JH	Hirt Joachim	DG 400/17	D-KAJH	116,2	311,4	303,3	250,5	<b>981,4</b>
5.	N1	Forcher Florian	DG 300	D-4913	289,2	311,4	293,9	223,4	<b>1117,9</b>
6.	DR	Mayer Robert	Ventus 2b	D-0544	176,6	311,4	298,2	225,7	<b>1011,9</b>
7.	WK	Schlömmer Johannes	DG 1000s	D-5411	41,6	311,4	300,5	198,8	<b>852,3</b>
8.	KE	Wagner Herwig	SZD55	OE5630	107,6	311,4	285,5	201,1	<b>905,6</b>
9.	20	Stadtlander Marc	ASW20	D-2020	37,9	311,4	285,8	155,6	<b>790,7</b>
10.	ST	Aigner Thomas	SZD55	OE-5590	28,6	167,6	332,3	218,3	<b>746,8</b>
11.	CL	Leinmüller Christoph	DG300	OE-5505	5,2	311,4	29,1	155,5	<b>501,2</b>
12.	TA	Heis Peter	Ventus 2b	D-4723	42,9	207,0	37,3	184,4	<b>471,6</b>
				Sum[km]	1600,2	3488,6	3118,8	2502,8	<b>10710,4</b>

**19. Alpe-Adria-Cup 2011**

Feldkirchen (LOKF), 08.05. - 15.05.2010

Offene Klasse - Klasse

**Statistik Gesamtpunkte**

#	WK	Pilot	Flugzeug	Idx	Kennz.	1.WT	2.WT	3.WT	4.WT	Pkt.
1.	10	Sandhöfner Andreas	LS 10 st	110	OM-1010	1. 865	3. 916	2. 885	3. 516	<b>3182</b>
2.	ZF	Kolb Sven	Antares LF 20	114	D-KSZF	5. 451	1. 1000	1. 1000	2. 521	<b>2972</b>
3.	FW	Falkensammer Georg	Antares 18S	111	D-KWFW	3. 576	2. 961	8. 802	7. 427	<b>2766</b>
4.	BS	Moser Hansjörg	Ventus 2cT	110	D-KTAS	7. 342	4. 862	7. 806	11. 393	<b>2403</b>
5.	CX	Niedl Erich	Ventus 2cxT	110	D-KICX	4. 520	5. 805	11. 529	10. 405	<b>2259</b>
6.	HR	Hirner Rudolf	Ventus 2ct	110	D-KLIS	2. 581	6. 798	12. 509	14. 337	<b>2225</b>
7.	PM	Pirker Herbert	Ventus 17,6 cM	106	D-KMMW	11. 135	7. 775	5. 839	8. 425	<b>2174</b>
8.	PSI	Porod Klaus	Discus 2 cT	106	D-KPPK	6. 392	8. 773	14. 460	13. 340	<b>1965</b>
9.	DD	Hynek Christian	ASH 25 Mi	115	D-KXDD	12. 133	10. 597	9. 692	5. 498	<b>1920</b>
10.	HM	Falkensammer Wolfgang	Arcus-T	107	D-KUHM	8. 334	13. 182	5. 839	4. 512	<b>1867</b>
11.	2	Henz Roland	DG 600-18 WL	107	D-9022	10. 139	12. 402	4. 852	6. 440	<b>1833</b>
12.	ZE	Mennel Helmut	LS8	106	OE-5691	9. 319	11. 486	10. 624	12. 384	<b>1813</b>
13.	WG	Schaljo Helmut	LS6	107	D-6502	13. 28	9. 707	13. 508	9. 409	<b>1652</b>
14.	AB	Beurer Axel	ASH26E	110	D-KEAB	14. 0	14. 92	3. 880	1. 603	<b>1575</b>

**Statistik Distanz[km]**

#	WK	Pilot	Flugzeug	Kennz.	1.WT	2.WT	3.WT	4.WT	Sum[km]
1.	10	Sandhöfner Andreas	LS 10 st	OM-1010	302,6	347,0	346,6	256,5	<b>1252,7</b>
2.	ZF	Kolb Sven	Antares LF 20	D-KSZF	172,4	347,0	381,0	266,8	<b>1167,2</b>
3.	FW	Falkensammer Georg	Antares 18S	D-KWFW	214,1	347,0	334,2	238,1	<b>1133,4</b>
4.	BS	Moser Hansjörg	Ventus 2cT	D-KTAS	126,2	347,0	332,0	228,3	<b>1033,5</b>
5.	CX	Niedl Erich	Ventus 2cxT	D-KICX	191,7	347,0	289,4	231,0	<b>1059,1</b>
6.	HR	Hirner Rudolf	Ventus 2ct	D-KLIS	214,2	347,0	319,4	215,4	<b>1096,0</b>
7.	PM	Pirker Herbert	Ventus 17,6 cM	D-KMMW	48,1	347,0	325,8	226,9	<b>947,8</b>
8.	PSI	Porod Klaus	Discus 2 cT	D-KPPK	139,3	347,0	338,0	242,2	<b>1066,5</b>
9.	DD	Hynek Christian	ASH 25 Mi	D-KXDD	51,3	347,0	325,1	263,9	<b>987,3</b>
10.	HM	Falkensammer Wolfgang	Arcus-T	D-KUHM	119,6	134,0	328,8	248,5	<b>830,9</b>
11.	2	Henz Roland	DG 600-18 WL	D-9022	49,8	295,7	331,2	240,3	<b>917,0</b>
12.	ZE	Mennel Helmut	LS8	OE-5691	113,3	347,0	291,8	218,0	<b>970,1</b>
13.	WG	Schaljo Helmut	LS6	D-6502	9,9	347,0	313,2	225,6	<b>895,7</b>
14.	AB	Beurer Axel	ASH26E	D-KEAB		69,9	345,6	277,6	<b>693,1</b>
				Sum[km]	1752,5	4316,6	4602,1	3379,1	<b>14050,3</b>



## STMS LOGO 2011 Zentrale Staatsmeisterschaft Streckensegelflug in Niederöblarn | 1. bis 9. Juli 2011

**Obwohl der Flugplatz Niederöblarn mitten in der Alpenrennbahn für den Segelflug liegt, hatten sich zentrale Meisterschaften hier noch nie abgezeichnet.**

Aus dem günstigen Umständen heraus, die eine Austragung in Wr. Neustadt nicht möglich machten ergaben eine Chance für das Team in LOGO, sich für diese Aufgabe zu qualifizieren. Auch die Wettbewerbsleitung wurde personell neu ausgestaltet und mit Hermann Trimmel auch gleichzeitig ein sehr erfahrener und geschickter Tasksetter gewonnen.

Der Zeitpunkt mit Anfang Juli versprach gute aber auch sehr wechselhafte und unbeständige Wetterverhältnisse. Man brauchte also jemanden wie Hermann Trimmel, um aus der kleinstmöglichen Chance noch eine brauchbare Aufgabe zu zimmern.

**Aber nicht nur die Qualität war ein Anspruch, sondern auch die Quantität.** 60 Teilnehmer in insgesamt sechs Wertungsklassen wurden angepeilt und erstmalig sollten auch österreichische Meisterschaften

im Doppelsitzer ausgetragen werden. Um über Jugendarbeit nicht immer nur zu reden, sondern aktiv zu gestalten, wurden seitens des Veranstalters auf das Nenngeld bei den Junioren verzichtet. Und es kam wie es kommen musste bis Mitte Mai war die Nennliste schon voll!

**Erklärtes Ziel der Wettbewerbsleitung war es, nicht nur den Spaß-Faktor so hoch wie möglich zu halten, sondern auch ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten.** Ein Zielkreis, der sich in anderen internationalen Bewerben bereits bewährt hatte, wurde für diesen Wettbewerb eingerichtet. Tiefe Zielüberflüge und hohe Teilnehmerdichte sollten so vermeidbar werden. Auch für den Start und die Absetzpunkte wurden mehrere Zonen eingerichtet. Dank der hervorragenden Zusammenarbeit mit dem Militär wurde auch die MATZ Aigen in Abschnitten mit nutzbar. So konnte ein hohes Maß an Individualität beim Start und Abflug, besonders beim Split der Klassen sichergestellt werden.





**Bereits die Trainingstage vor dem Wettbewerb zeigten die zusätzlichen Probleme auf.** Die Enge des Ennstales und der düsenartige Nordwestwind, der auf der Piste für eine unangenehme Seitenwindkomponente und Turbulenzen führte, sorgten für Kummerfalten bei Wettbewerbsleitung und Flugbetrieb. So wurde die Mindesthöhe für den Zielkreis noch einmal angehoben, um mehr Sicherheit für die Landungen zu garantieren.



**Der erste Tag war gleich zu streichen, am 2. Juli konnte jedoch ein AAT durchgezogen werden, allerdings kamen nicht alle Klassen in die Luft.** Das Wetter sorgte mit Kapriolen für ständig wechselnde Verhältnisse. Die Clubklasse kam überhaupt erst am 6. Juli zur ersten offiziellen Wertung.

**Der 6. Juli war allerdings ein thermisch guter Tag** und machte einen Renntask für alle Klassen möglich. Das Zittern um die Endwertung in der Clubklasse sollte jedoch bis zum letzten Tag aufrecht bleiben. Endanflüge bei Gewitter und Starkregen, Starkwind und Wellen machten es zur Herausforderung für das gesamte Teilnehmerfeld. Höchstleistungen waren allerdings nicht nur bei den Piloten gefragt.

Der Arbeitstag der Wettbewerbsleitung begann meist beim ersten Büchsenlicht. Hermann Trimmel wurde auch schon mal um 5 Uhr morgens beim ersten Rundumblick auf seinem Balkon gesichtet. 6:45 Uhr das erste Treffen der Leitungs-Crew, kurzes Frühstück und dann an die Aufgaben. Oftmals wurden 2 Aufgaben pro Klasse geplant, was alle an die Grenzen des Machbaren brachte. Bei den Briefings mit den Pilotensprechern wurde dann noch vor dem Gesamtbriefing versucht, Aufgaben und Startaufstellung für alle transparent zu gestalten.

**Auch der Flugbetrieb musste im Laufe des Wettbewerbes über sich hinauswachsen.** Diese Art zu schleppen war für den Betrieb neu und musste erst in Schwung kommen. Aber durch ständiges verbessern der Abläufe und hoch kooperative Schlepppiloten wurde es sogar möglich, das gesamte Teilnehmerfeld

in weniger als 2 Stunden in die Luft zu bringen und das, obwohl in einem Fall sogar das gesamte Starterfeld wegen einer Winddrehung ans andere Pistenende verlegt werden musste. Dank der Hilfe aller Beteiligten war diese logistische Herausforderung jedoch in 30 Minuten erledigt, und brachte alle Außenstehenden Kritiker zum Verstummen.

**Der 9. Juli als letzter Wettbewerbstag entschädigte dann alle Teilnehmer für die meteorologischen Kapriolen mit einem tollen Tag zum Abschluss.** Die Rennklasse (namentlich Peter Hartmann) fixierte den besten Rennschnitt mit 139,1 km/h auf 278 Streckenkilometern. Mit diesem tollen Tag schafften dann auch alle Klassen eine Endwertung.

Bei 15m und Standard waren es fünf Wertungen, bei 18m, Offener Klasse und Doppelsitzer kamen vier Wertungen und auch die Clubklasse schaffte dann noch die drei Wertungstage.

So konnte am Abend des 9. Juli eine Siegerehrung für fünf neue Staatsmeister und zum ersten Mal auch ein österreichischer Meister in der Doppelsitzer Klasse, gekürt werden. Und trotz vieler Ecken und Kanten im Wettbewerb waren diese 10 Tage von viel Herzlichkeit und Sportlichkeit seitens Teilnehmer und Veranstalter gekennzeichnet.

Ein weiteres Vorantreiben der Wettbewerbstätigkeit in Niederösterreich sollte also programmiert sein.



**Ein Herzliches Dankeschön für die entgegengebrachte Nachsicht bei meiner Premiere als Wettbewerbsleiter, für die konstruktive Arbeit im Leitungsteam und das faire, kameradschaftliche und sportive Verhalten aller Teilnehmer und der Mannschaft des Flugbetriebes bedankt sich nach der verletzungs-freien Veranstaltung!**

Richard Gottsbacher



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

## 10. Österreichische JM im Streckensegelflug Mauterndorf | 16. bis 23. Juli 2011



Vom 16.7. bis 23.7.2011 konnten wir die 10. Österreichischen Juniorenmeisterschaft im Streckensegelflug am höchstgelegenen Flugplatz Österreichs, Mauterndorf 1100m MSL, durchführen.

### Veranstalter:

Aeroclub LV Salzburg/Sektion Segelflug

### Austragender Verein:

SFC Lungau

### Flugplatzhalter:

AAA (Alpine Aerosport Austria)

Die Juniorenmeisterschaft ist Teil des gesamten Juniorenprogramms der Sektion Segelflug, des Österreichischen Aeroclubs. Das Programm umfasst mit der Silver Challenge in Niederöblarn, einen Einsteigerbewerb für Streckenflugneulinge, mit der Gold Challenge, ein bewerbsähnliches Training, das zu Strecken zwischen 300 und 500 km führt und St. Auban, wo Nationalmannschaftspiloten, wie z.B. Peter Hartmann/Tirol, mit den Junioren am Doppelsteuer bereits in das wettbewerbsmäßige Fliegen eintreten. Schnittgeschwindigkeitserhöhung, Strategie im Cockpit etc. Höhepunkt ist aber die Juniorenmeisterschaft, die aus Idealismus der Veranstalter und finanzieller Unterstützung durch das Juniorenprogramm der Sektion **NENNGELDFREI für die Junioren (bis 25 Jahre)** stattfindet.

Garant hierfür ist auch unser Team aus Meteorologe Tasksetter, Hermann Trimmel und Horst Baumann als Auswerter.

– **Hermann TRIMMEL** ist ein international anerkannter Meteorologe, wettbewerbserprobter Tasksetter, Mentalbetreuer und Trainer der österreichischen Segelfluggernationalmannschaft.

– **Horst BAUMANN** ist ONF-Delegierter (Oberste National Flugsportkommission), für die Auswertung von AI Leistungsflügen und Rekorden zuständig und als wettbewerbserprobter Auswerter anerkannt und geschätzt.

**Unterstützt wurden sie noch von Heinz Schäfer**, als Vertreter des Flugplatz, Günter Pritz als Obmann des FC Lungau, Wettbewerbsleiter-Stv. Christian Emig und Rudi Steinmetz, Wettbewerbsdirektor und Sektionsleiter Segelflug im LV Salzburg.

**Am 15. Juli starteten wir nach dem „Check in“** der Piloten mit dem Eröffnungsbriefing und anschließender Grillfeier. Die Wettervorhersagen versprachen Wettbewerbswetter von der unsichersten Seite, also wurden die Piloten bereits darauf vorbereitet, dass wir alle möglichen Wetterfenster nutzen werden.





**Samstag der 16. Juli** bot das erste Fenster und wurde mit einem Racing Task mit 120 km genutzt. Die Wettervorhersage passte mit dem gezeichneten Task gut überein, bis zum Wendepunkt Sölkpass, der sich von seiner Wolkenhaube nicht befreien wollte und den Wendepunkt nicht frei gab.

Fabian Stumpfl flog den Wendepunkt nördlich des Alpenhauptkamm über die Wolkenhaube an, auf dem selben Weg wieder retour und konnte somit als einziger Pilot die Aufgabe vollenden. Seine Kameraden waren zwar alle auch hartnäckig, erreichten den Wendepunkt jedoch nicht. Somit mussten wir den ersten Wertungstag bereits abschreiben.

Die Wettervorhersage für die nächsten Tage war ebenfalls nicht „ergiebig“. Zunahme des Südwind, der uns bei Durchbruch bis zum Boden in der Phase des Flugzeugschlepps noch Probleme bereiten könnte und auch bei der Erstellung der Tasks.

Was wir am ersten Tag bereits feststellen konnten war, dass alle Junioren fliegerisch bereits auf sehr gutem Niveau waren. Sie meisterten sicher die bei Südwind schwierigen Start- und Landebedingungen. Von den Schleppiloten gab es keine Beschwerden, alle bewiesen starke Nerven.

Zur Durchführung des Wettbewerbs hatten wir vom BMVIT (Ministerium) die Auflage mit Austrocontrol (ACG) und dem Military Control Center (MCC) die benutzten Lufträume abzustimmen. Dank Michael Wieser, ACG Salzburg, der uns die Kommunikationswege zum FIC Wien erleichterte, wurde der tägliche Kontakt mit seinen hilfsbereiten Kollegen zu einer echten Bereicherung und Unterstützung für unsere Meisterschaft.

**Für den 2. Flugtag, 17. Juli**, steckten Hermann Trimmel und Horst Baumann ein AAT mit bis zu 376,4 km nördlich des Alpenhauptkamms aus. MCC Zeltweg (Militär) gab uns das Versprechen, dass jeder Junior der die MTMA Zeltweg Tauern West durchfliegen möchte, sich nur melden braucht und er die Freigabe erhält.

**Ein Dank auch an die Unterstützung durch den Tower von Zeltweg.** Bei Südwind gings nach dem Ausklinken für alle Piloten in die Welle bis auf 3.700 m. Nach Öffnung der Startlinie war das Durchtauchen der Startlinie in 3.500 m angesagt. War egal, denn das gesamte Team war eigentlich im Wellenrausch und von der Wetterlage begeistert. So gings auf Strecke. Sägezantiger sind die Junioren sicher nicht. Die Wind- und Wellenlage wurde ausgenutzt und von allen wurden tragende Linien zur Aufgabenbewältigung gewählt. Der Kurbelanteil war an allen Tagen sehr gering. Das Ausfliegen der Geländeformen, der tragenden Linien, wurde den Junioren in den Ausbildungsprogrammen beigebracht und sie wenden dies auch konsequent zur Schnitterhöhung an. Schön zum Ansehen.

**Tagessieger Fabian Stumpfl auf Standard Libelle.**

**Montag der 18. Juli** wurde zur Nachbesprechung der Flüge und letzten Tage genutzt, wie auch zur Optimierung der Ausrüstung.

**19. Juli, der nächste Flugtag.** Wiederum ein AAT, auch nördlich des Alpenhauptkamms, um den Piloten bei der schwachen Wetterlage eine Aufgabe zu ermöglichen. Die Vorhersage war Südwind auf beiden Seiten der Alpen, der die Aufgabe auch unterstützen sollte. Wiederum ein Tag, der nach dem Ausklinken





ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

den Einstieg in die Welle ermöglichte. Soviel Glück muss man mal in einem Bewerb haben (auch die Veranstalter). Der Jubel am Funk war die Bestätigung. Nach Öffnung der Startlinie gings zur Querung des Hauptkamms und lies einige Piloten mit einer Ground Speed von 270 km/h auf dem Rechner schmunzeln, immerhin 80 km/h Rückenwind. Das windunterstützte Fliegen war jedoch im Ennstal zu Ende und endete mit 10 Außenlandungen in Niederöblarn am Flugplatz und 2 Flugzeugen direkt bei den Kühen in Schladming und Radstadt.

Logistisch eine Herausforderung für die Wettbewerbsleitung, genügend Rückholer zu organisieren. **Allen Helfern hier noch einmal, herzlichen Dank.** Wer denkt, dass die Rückholer in Niederöblarn 10 niedergeschlagene Piloten am Platz antrafen? Sehr naiv!



Dem „Flugzeugweitwerfen“ konnten die Piloten nur heitere Seiten abgewinnen und auf der Bundesstraße im Ennstal herrschte „Heavy Traffic“. Begleiter am Heimweg für die Piloten waren schöne Lentis auf der nördlichen Seite des Ennstals. Am Ende des Tages hatten aber genügend Piloten die Mindestaufgabe erfüllt, dass es für einen wertbaren Tag reichte. Jubel auch bei der Wettbewerbsleitung. So, jetzt war noch ein wertbarer Tag, zur Kür des Juniorenmeisters notwendig.

**Die letzte Aufgabe am 21. Juli** sollte ein Racing Task über 130 km werden. Der aufkommende Wind ließ uns nun abermals mit der Startaufstellung von einer Flugplatzseite zur anderen wandern. Flug-Sport!

Wiederum sehr fordernde Windverhältnisse beim Start. Jedem ist klar, dass dies der letzte fliegbare Tag sein wird und entscheidend, ob wir einen Meister haben werden, oder nur ein Fliegerlager. Es bilden

sich Teams vor dem Öffnen der Startlinie, um so viele Piloten wie möglich nach Hause zu bringen, um eine Wertung zu bekommen. So sieht Teamgeist aus! Den Tag entscheidet endgültig Benedikt Glas für sich. Respekt!



Der Freitag muss neutralisiert werden, nachdem wir wieder zwei mal von einem Pistenende zum anderen gezogen sind und die Startbedingungen letztendlich keinen Wertungstag ermöglichen.



Nach einem ausgiebigen Abendessen im Briefingzelt beginnt die Abschlussfeier: 2 Gitarren, Kochtöpfe und Eimer reichen, dass die gesamte „Juniorenband“ den Abschluss der Meisterschaft mit kreativen Songs bis in den Morgen feiert. Man muss es gesehen und gehört haben.

**Zum Österreichischen Juniorenmeister 2011 wurde am Samstag Fabian Stumpf gekürt, der sich nur Tage davor auch den Staatsmeistertitel in der Club-Klasse geholt hat. Wir gratulieren ganz herzlich!**

Die Piloten haben an allen Tagen, die wenigen Chancen des Wetters ausgezeichnet genutzt. Hermann und Horst hatten mit ihrer umsichtigen Taskplanung und der präzisen Wetterinterpretation die fliegbaren Fenster gut im Griff.



Wer Frischluft in seine verstaubten Hangars bringen will, soll sich die Junioren auf seinen Platz einladen. Es tut gut, den fairen Umgang untereinander, den Teamgeist, das Engagement und die Freude am Fliegen dieser Jungs zu beobachten. **Es war uns allen eine Freude und ein Erlebnis!**

Ergebnisse und Infos auf:

[http://www.horst-baumann.at/jms\\_11/](http://www.horst-baumann.at/jms_11/)

„Always happy landings“!

Rudi Steinmetz

LV Salzburg / Sektionsleiter Segelflug

### GESAMTWERTUNG nach 3 Tagen:

21.07.2011 – Endgültige Wertung

Nr.	WBK	Name	Land	Flugzeug	Punkte
1	FB	Stumpfl, Fabian	OÖ	Std. Libelle	1683
2	Eg	Glas, Benedikt	OÖ	ASW 15	1324
3	Z1	Rosner, Lukas	Stmk	Std. Cirrus	1306
4	AK	Peyrer, Peter	Stmk	LS 4	1287
5	4ME	Hinterholzer, Erich	Tirol	Std. Cirrus	1222
6	TI	Jagiello, Lukas	Stmk	DG 100	1207
7	ISV	Gutheinz, Thomas	Tirol	LS 1 f	1199
8	69	Benedikt, Elias	Tirol	LS 4	1106
9	YP	Schweinberger, Raphael	Tirol	LS 4	1082
10	8o	Seitz, Tobias	Tirol	LS 4	1046
11	BAS	Jütte, Bastian	Wien	ASW 20	1038
12	MM	Berger, Martin	NÖ	Duo	966
13	W6	Huber, Lukas	Stmk	Ka 6 E	722
14	A2	Anich, Max	Tirol	ASW 20	671
15	8F	Taxer, Michael	Tirol	LS 4	502
16	BI	Reder, Rafael	Tirol	Discus	233
17	CL	Leinmüller, Christoph	Stmk	DG 300	219



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

## 7. TAL 2011 DOBERSBERG 23. bis 30. Juli 2011



v.l.n.r.: Thomas Aigner, Michael Rohrbeck, Friedl Storka, Martin Schwab, Otto Demel, Bernhard Hödl, Martin Kühnl, Rupert Emsenhuber, Schleppilot Franz Grün, Rudolf Huber, Gerald Moser-Fürst, Ewald Kaufmann, Ludwig Starkl, Richard Huschka, Alfred Obermayer.

**Vom 23. Juli bis 30. Juli 2011 hat der LV-Niederösterreich den 7. TAL in Dobersberg ausgetragen. Dobersberg ist ja inzwischen schon sowas wie die erste Adresse für diesen Wettbewerb in NÖ geworden.**

Nicht umsonst, denn auch diesmal hat sich der Wettbewerb über die ganze Woche hindurch als interessantes und lehrreiches Event entwickelt. Es konnten alle Facetten eines qualitativ hochwertigen Wettbewerbes und gleichzeitig Lehrganges erlebt und genossen werden. Die Organisation ist dafür eingetreten, einen Bewerb für Neueinsteiger wie für Profis zu gestalten.

### **Neueinsteiger waren:**

- Thomas Österreicher
- Martin Kühnel
- Martin Schwab

Als ersten wichtiger Faktor für das gute Gelingen dieses hochgesteckten Ziels muss der ansässiger Verein mit Obmann Josef Dörrer und all seinen Mitgliedern genannt werden. Hohe Einsatzbereitschaft, äußerst kooperatives Verhalten und immer schnell beim Umsetzen von Aufgaben, waren das Markenzeichen der Dobersberger.

Neben den wichtigen operativen Voraussetzungen, wurde vom Verein selbstverständlich auch für eine angenehme Infrastruktur gesorgt. Kulinarische Versorgung mit täglich neuem Speiseplan „Waldviertler Schmankerl“ und freies campieren mit Benützung der sanitären Einrichtungen war selbstverständlich.

Das Organisationsteam stellte sich aus folgenden Personen zusammen:

### **Wettbewerbsleiter:**



**Ing. Alfred Obermayer**

### **Stellvertretender Wettbewerbsleiter:**



**Ing. Otto Demel**

**Tasksetter & Sportliche Leitung:****Ludwig Starkl****Wettbewerbsauswertung:****Richard Huschka**

Meteorologische Unterstützung bekamen wir von der ACG Flugwetterdienst. Finanziell wurde das TAL von folgenden Verbänden unterstützt:

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

Damit wir unsere Piloten stets rasch in die Luft brachten, hat uns die Heeresflugsportgruppe Habicht mit ihrer Schleppmaschine OE-DKF ausgeholfen und die Schleppiloten Franz Grün, Markus Pollman vom UFG-Waldviertel und Dr. Christoph Auner vom USFC-Tulln haben die Schleppe durchgeführt.

**Am Freitag den 22. Juli, 19:00 Uhr wurde der Wettbewerb offiziell eröffnet.**



v.L.n.r.: Vizebürgermeister von Dobersberg Karl Pabisch, ÖAeC-LV-NÖ Präsident Karl Berger, Wettbewerbsleiter Ing. Alfred Obermayer, Obmann UFG Waldviertel Dr. Josef Dörrer

**Wettbewerb**

Durch die geringe Teilnehmerzahl und der unterschiedlichen Klasse war eine Klassenaufteilung nicht möglich, es wurde daher nur in der „Allgemeinen Klasse“ geflogen.

**Samstag 23. Juli der erste Wettbewerbstag** wurde mit einem Vieleck um drei Wendepunkte 146 km begonnen. Vier Piloten von 13 haben den Task über die Mindestdistanz geschafft, ein Pilot ist nicht gestartet und für drei Piloten war es das „Erste Mal“ einen Wettbewerb geflogen zu haben.

Martin Schwab	Platz 4
Thomas Österreicher	Platz 10
Martin Kühnel	Platz 12

**Tagessieger wurde Thomas Aigner vom SFC-Ried mit 146 km und 200 Punkten.**

**Vom Sonntag 24. bis Dienstag 26. Juli – keine Wettbewerbsbedingungen**

Am Montag sind wir zwar gestartet, der Bewerb wurde jedoch aufgrund hoffnungsloser Aussicht auf einen erfolgreichen Durchgang abgebrochen. Dafür waren wir am Abend ausgeruht genug, um uns an der Theke ausreichend über die Fliegerei zu unterhalten.



v.L.n.r.: Karl Worek, Wettbewerbsleiter, Thomas Österreicher, Daniela Bauer, Gerald Moser-Fürst, Martin Kühnel

**Mittwoch 27. Juli: Wieder ein Flugtag**

**11:47 Uhr Start, 12:33 Uhr Startlinie wurde geöffnet** Diesmal haben die Piloten einen „Assigned Area Task“ von 244,8 km zu fliegen. Fünf Piloten sind durchgekommen, Martin Kühnel ist Rückgelandet und nach gutem Zureden und frisch gestärkt wieder gestartet und wurde anschließend trotz Außenlandung mit dem 9. Platz belohnt.

**Außenlandungen:** Rupert Emsenhuber, Ewald Kaufmann, Thomas Österreicher, und Martin Kühnel.

**Tagessieger wurde Bernhard Hödl vom FTG Wien mit 233,8 km und 666 Punkten.**

**Donnerstag 28. Juli**

Wieder keine Wettbewerbsbedingungen. Tagesprogramm Plan B, -Fluganalysen und einer Präsentation von Dr. Christoph Auner über „Wahrnehmungsstörung“. Am Nachmittag durfte sich Raabs an der Thaya noch über unseren Besuch erfreuen.

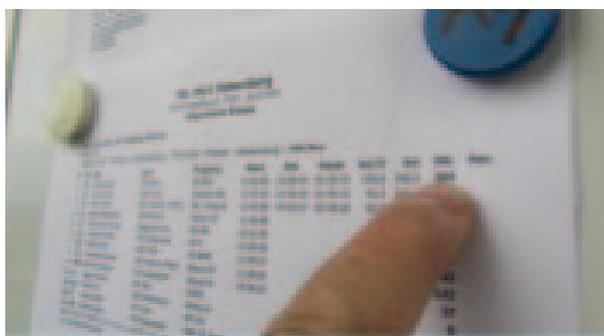
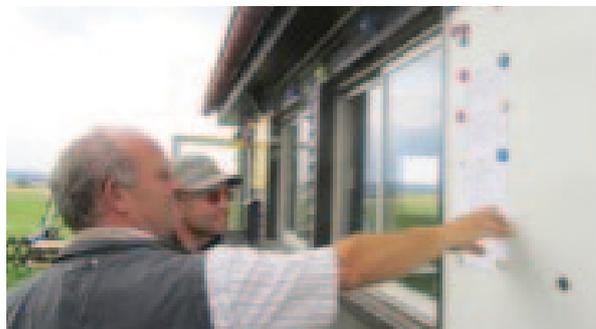


**Freitag 29. Juli** – viele Chancen den Wettbewerb durchzubringen haben wir nicht mehr, die Wettervorschau sagt „schwach“ umso stärker müssen wir mit unserer Entscheidungskraft sein. Ludwig Starkl ist zuversichtlich und entscheidet als Tasksetter, wir fliegen heute ein Vieleck um 4 Wegpunkte mit 160,5 km!

Martin Schwab auf dem 4. Rang, ist fest entschlossen seinen Platz zu verteidigen.



Martin Schwab (Junior 1988) hat im März 2008 mit dem Pilotenschein begonnen, hatte zum Zeitpunkt des TAL's ca. 80 Flugstunden und es war sein erster Wettbewerb!



Letztendlich haben es nur 3 Piloten rundherum geschafft.

1. Platz            Bernhard Hödl        (328 Punkte)
2. Platz            Ludwig Stark        (309 Punkte)
3. Platz            Rudolf Huber        (280 Punkte)

und Martin Schwab erreichte 4. Platz mit 259 Punkten, trotz Außenlandung in der Nähe von Raabs. Der Wettbewerb ist durch – die TAL-Sieger stehen fest:

#### GESAMTPUNKTE nach dem 3. Tag

Nr.	WK	Pilot	Verein	Flugzeug	Idx.	Punkte
1	HB	Hödl Bernhard	FTG Wien	DG 800	120	1163
2	LA	Starkl Ludwig	USFC-Tulln	Antares 20E	122	1151
3	D4	Schwab Martin	UFG-Waldviertel	Astir CS Jeans	94	930
4	K1	Moser-Fürst Gerald	USFC-Krems	Discus CS	108	852
5	SI	Huber Rudolf	BSV Voith St. Pölten	Std. Cirrus G	101	765
6	MB	Rohrbeck Michael	UFG-Waldviertel	Discus SC	108	749
7	ST	Storka Friedel	USFC - Tulln	DG 808C	120	624
8	L2	Österreicher Thomas	Fliegerclub Linz	DG 300	106	562
9	AX	Kaufmann Ewald	UFG-Waldviertel	LS-4	106	357
10	V2	Emsenhuber Rupert	BSV Voith St. Pölten	Discus CS	108	332
11	4	Kühnl Martin	SFG-Ybbs	DG 101	100	304
12	S	Aigner Thomas	SFC Ried	SZD55	108	200
13	63	Fraisl Rudi	USFC Wörschach	Ventus B	112	82



## Die TAL Sieger



- |                  |                      |
|------------------|----------------------|
| <b>1. Platz:</b> | <b>Bernhard Hödl</b> |
| <b>2. Platz:</b> | <b>Ludwig Starkl</b> |
| <b>3. Platz:</b> | <b>Martin Schwab</b> |

## Die Sieger der „Niederösterreich Landesmeisterschaft“



- |                  |                           |
|------------------|---------------------------|
| <b>1. Platz:</b> | <b>Ludwig Starkl</b>      |
| <b>2. Platz:</b> | <b>Martin Schwab</b>      |
| <b>3. Platz:</b> | <b>Gerald Moser-Fürst</b> |

Auch dieses Jahr haben wir wieder gelernt, dass man jedes Wetter, das fliegbares Wetter verspricht oder vermuten lässt, nutzen muss.

Ludwig, mit seinen messerscharfen Entscheidungen und die Dobersberger Piloten mit ihren Wetterkenntnissen vom Platz, waren ein Garant dafür, die Möglichkeiten gut einzuschätzen und die richtigen Tasks daraus zu kreieren. Die Piloten, egal welcher Klasse, waren mit den Aufgaben und der Wettbewerbsabwicklung immer zu frieden.

Aus der Sicht des Wettbewerbsleiters haben wir alle unsere Ziele erreicht und im Endeffekt durften wir sehr zufriedene Piloten mit viel Erfahrung reicher, nach dem Wettbewerb verabschieden.

Das wichtigste Ziel, Neueinsteiger an den Wettbewerbsflug heranzuführen und Niederösterreich als guten Boden für den Segelflugsport zu präsentieren, haben wir ganz sicher mit dem TAL erfüllt.

Wer 2012 einmal was Besonderes erleben will, der ist bei uns richtig. Das TAL-Dobersberg ist das Fliegererlebnis in NÖ, mit hohem Sportsgeist und Bodenständigkeit.

Ergebnisse und Informationen auf:  
[www.tal-segelflug.at](http://www.tal-segelflug.at)

Ing. Alfred Obermayer  
LV Niederösterreich – Sektion Segelflug



## Österreichische Staatsmeisterschaft im Segelkunstflug und Motorkunstflug 2011

### Hainburg | 21. bis 25. September

**Dietmar Poll gewinnt überlegen im Unlimited Segelkunstflug, Patrick Strasser im Advanced Motorkunstflug. Dietmar Poll von Minister Darabos für die EM 2010 geehrt.**

Die Österreichische Staatsmeisterschaft im Segelkunstflug wird alle zwei Jahre ausgetragen. Diesmal war der Bewerb vom 21. bis 25. September zu Gast an der Flugschule Spitzerberg bei Hainburg, einem der ältesten Österreichischen Flugplätze und Veranstalter der größten zivilen Flugshow Österreichs im vergangenen August.

Zeitgleich fand auch die Meisterschaft im Motorkunstflug in drei Kategorien statt, was das Teilnehmerfeld auf knapp 25 Piloten ausweitete. In der Kategorie Advanced wurde auch die Staatsmeisterschaft ausgetragen.

Aus Wettergründen musste auf ein Training verzichtet werden. Am ersten Wettbewerbstag war dann auch sehr viel Feuchtigkeit in der Luft, die Sicht horizontal nahezu Null, man flog in einer Milchsuppe.

Das machte die Ausrichtung der Figuren zu einer Glückssache, wenn man bedenkt, dass Winkelfehler vom Boden aus sehr gut beurteilt werden können und 5° Abweichung bereits 10% Abzug kosten.

**Die Segelflieger begannen mit ihrer Pflicht und Kür am 21., die Motorflieger am 22. September**

Dietmar Poll setzte sich von Beginn an bei beiden Durchgängen im Segelflug überlegen in Führung, die Motorpiloten Patrick Strasser, Volker Fuchs und Josef Lechner, die schon vor zwei Jahren vorne dabei waren, gewannen den ersten Durchgang in der Advanced, Intermediate und Sportsmen-Kategorie.

Das Wetter wurde während der Woche immer besser, bei etwas starkem Wind gab es spannende Wechsel auf den Folgerängen, wobei alle Führenden dann Start – Zielsiege hinlegten. Bei den Segelfliegern setzte sich nach einer Aufholjagd Koni Zeiler auf Platz zwei vor Sigggi Mayr durch, die Extra-Politen Weirather und Durstberger vervollständigten das Podium der Motorflieger.

Alle Ergebnisse sind auf: [www.pilot-media.de/](http://www.pilot-media.de/) zu finden.

Am Samstag 25. September war zeitgleich der Tag des Sports auf dem Wiener Heldenplatz, zu dem Dietmar Poll zur Ehrung durch Minister Darabos für die EM 2010 eingeladen war. Dank der flexiblen Organisation des Wettbewerbsleiters konnte Poll alle Durchgänge jeweils mit Startnummer 1 vorfliegen und sich den Samstag damit freihalten.

**Dietmar Poll**



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

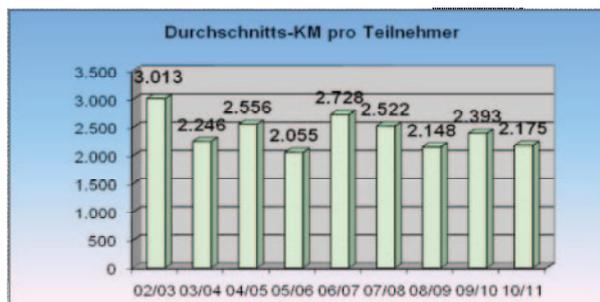
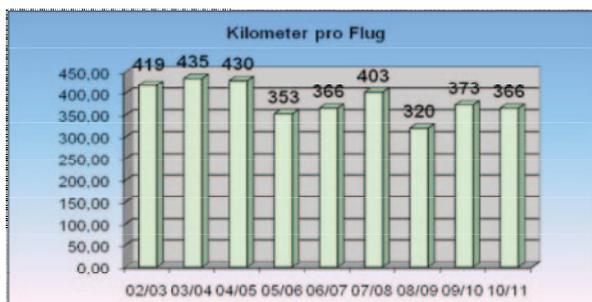
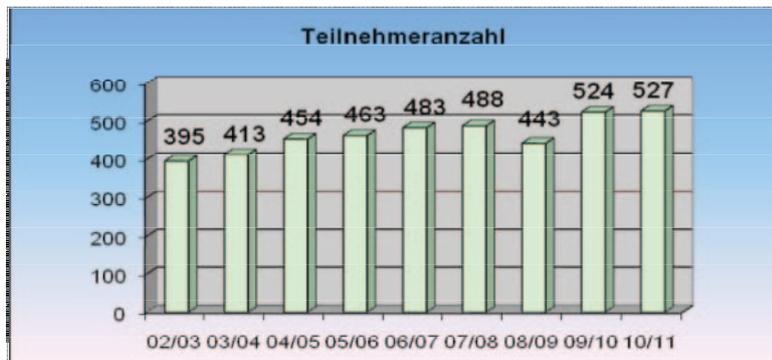
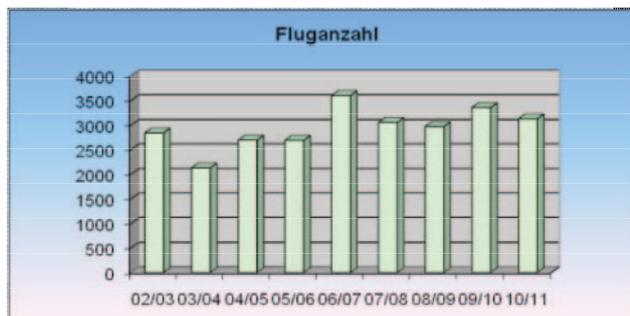
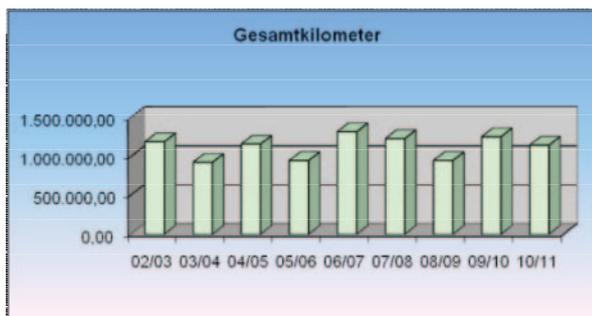


österreichische  
staatsmeisterschaft  
streckensegelflug

## SIS AT Jahresbericht 2009/2010

Wie jedes Jahr die Entwicklung des Bewerbes

	02/03	03/04	04/05	05/06	06/07	07/08	08/09	09/10	10/11
<b>km</b>	1.190.052	927.750	1.163.606	951.416	1.322.594	1.230.915	951.638	1.253.967	<b>1.146.024</b>
<b>Flüge</b>	2842	2131	2710	2693	3602	3057	2971	3358	<b>3133</b>
<b>Teilnehmer</b>	395	413	454	463	483	488	443	524	<b>527</b>





## Ergebnisse

	sis-at	Weltweit
<b>Allgemein Klasse</b>	1. Ernst Schicker 2. Hermann Trimmel 3. Herbert Ziegerhofer	1. Ernst Schicker 2. Vinzenz Grabner 3. Christian Hynek
<b>Offene Klasse</b>	1. Walter Wartlsteiner 2. F. Josef Eder 3. Johannes Schlömmer	1. Christian Hynek 2. Walter Wartlsteiner 3. F. Josef Eder
<b>18m Klasse</b>	1. Hermann Trimmel 2. Dietmar Hauser 3. Werner Amann	1. Vinzenz Grabner 2. Hermann Trimmel 3. Dietmar Hauser
<b>Renn Klasse</b>	1. Ernst Schicker 2. Herbert Ziegerhofer 3. Reinhard Haggemüller	
<b>Standard Klasse</b>	1. Heinz Hämmerle 2. Herbert Friedrich 3. Markus Gusenleitner	
<b>Club Klasse</b>	1. Herbert Ziegerhofer 2. Lukas Rosner 3. Martin Schima	
<b>Doppelsitzer Klasse</b>	1. Hermann Eingang 2. Markus Gusenleitner 3. Rudi Schlesinger	
<b>Vereinswertung</b>	1. FRA Wiener Neustadt 2. ISV 3. ASKÖ Flugsport-Wien	
<b>Mannschaftswertung</b>	1. HGSV_1 2. FRA Wiener Neustadt_1 3. ASKÖ Flugsport-Wien_1	
<b>Junioren-Klasse</b>	1. Lukas Rosner 2. Tobias Seitz 3. Elias Benedikt	
<b>Senioren-Klasse</b>	1. Hermann Trimmel 2. Heinz Hämmerle 3. Reinhard Haggemüller	1. Vinzenz Grabner 2. Hermann Trimmel 3. Heinz Hämmerle
<b>Frauen-Klasse</b>	1. Irmgard Paul 2. Michaela Lindorfer 3. Marianne Mayerhofer	



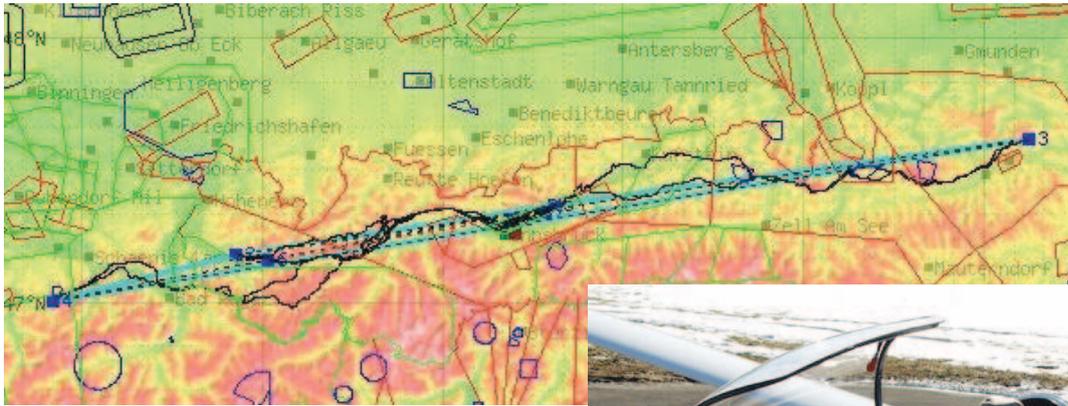
ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

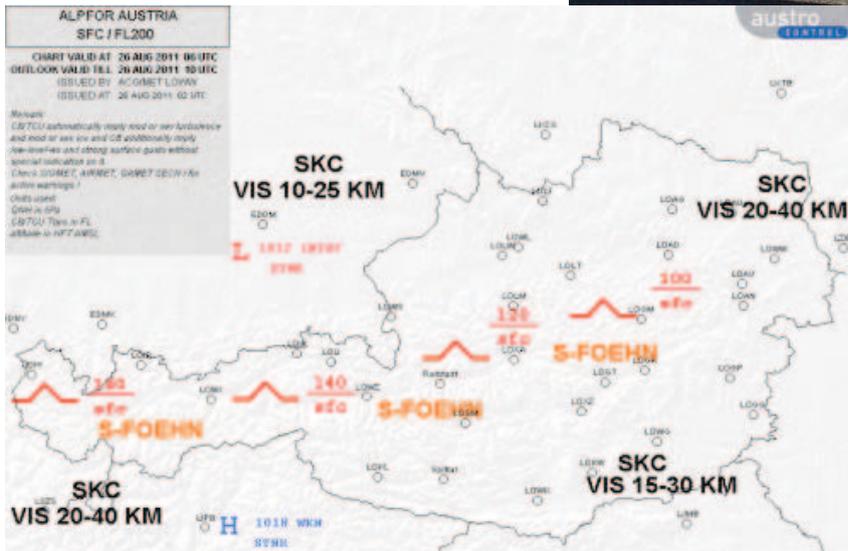
## Längster Flug nach Punkten

*Die 1000 Meilen knapp verpasst!*

Amann Werner	1160,60 Pkt	1559 km
Hämmerle Heinz	1097,65 Pkt	1292 km
Hynek Christian	996,89 Pkt	1368 km
Supersperger Eduard	996,28 Pkt	1158 km



Ventus2cx



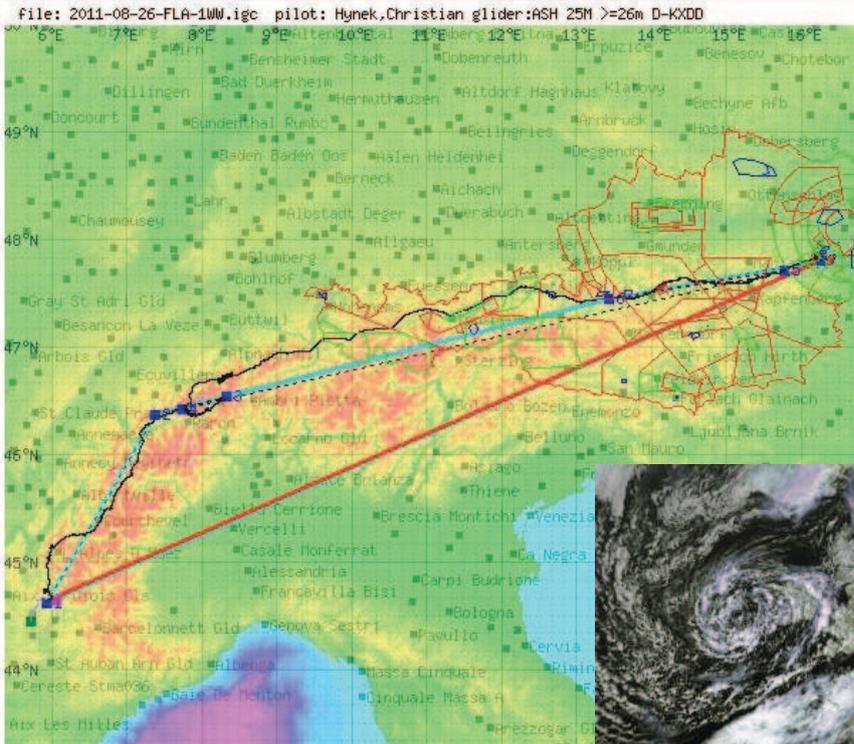


# Flug-"Daumen"-Bewertung

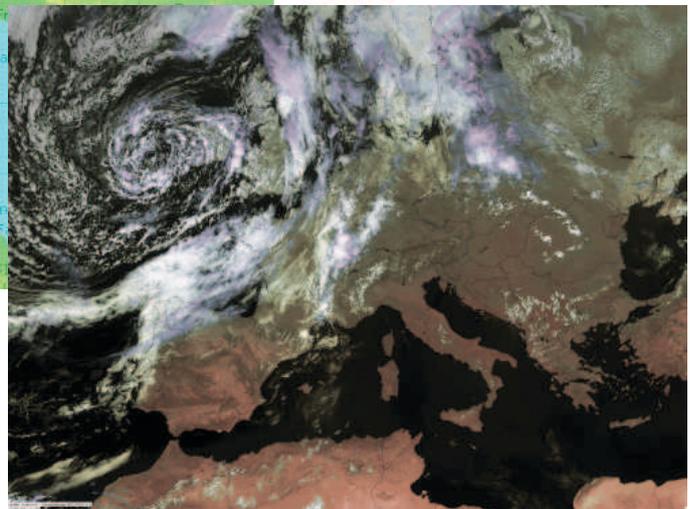
*Quer über den Alpenbogen!*

<b>Hynek Christian</b>	<b>29 Stimmen</b>	<b>1368 km</b>
Amann Werner	23 Stimmen	1559 km
Supersperger Eduard	23 Stimmen	1158 km
Kammerhofer Josef	14 Stimmen	1101 km

<b>Pilot:</b> Hynek Christian, AT (W) <b>Verein:</b> ASKÖ Flugsport-Wien <b>Sponsor:</b> www.streckenflug.at <b>Co-Pilot:</b>		<b>Kennzeichen:</b> D-KXDD (DD) <b>Flugzeugtyp:</b> ASH 25M >=26m <b>Flugzeugindex:</b> 126 <b>Klasse:</b> Offene-Klasse	
<b>Startplatz:</b> Serres La Batie (sis-at)	<b>Eingereicht am:</b> 2011-08-26 21:20		
<b>Wertungsstrecke:</b> 1368,14 km <b>Punkte mit Index:</b> 996,89 Pkt <b>Schnittgeschw.:</b> 114,05 km/h <b>JoJo-Anteil:</b> 32,76 % (Verlust ca.: 89 Pkte)	<b>Bewertung:</b> [29]   <b>Der Flug ist gut!</b> <b>Du kannst einem Flug deine Stimme geben. Ziel ist es, unabhängig vom Punktesystem, besonders gute bzw. ausgefallene Flüge hervorzuheben. Es ist NICHT das Ziel, den beliebtesten Piloten zu finden!!!</b>		
<b>Pilotenkommentar:</b> Klaus kam gestern in Serres mit der Idee nach Österreich zu fliegen und da ich eh heimfahren wollte ... Eigentlich wollten wir zusammen fliegen, er zeigt mir den Weg nach AT und ich ihm unsere Südwindrennstrecke, gesehen haben wir uns dann aber leider kaum. Danke an Klaus für die Idee und den Motivationsschub, DANKE an Stephan für die lange einsame Fahrt mit meinem Auto!!!!!!!			



-  Flugweg (mit Antrieb)
-  Flugweg (ohne Antrieb)
-  6 Schenkel
-  Gummiband
-  Reststrecke
-  Startpunkt
-  Abflugpunkt
-  Wegpunkte
-  Endpunkt





## Wie wird ein "Daumen" vergeben?!?

"Jeder hat die Möglichkeit, in den Flugdetails, einem Flug seine Stimme zu geben. Ziel ist es, unabhängig vom Punktesystem, besonders gute bzw. ausgefallene Flüge hervorzuheben. Es ist NICHT das Ziel, den beliebtesten Piloten oder den am best organisierten Verein zu finden!!! Für die Stimmabgabe muss man sich einloggen, da man nur eine Stimme pro Flug abgeben darf und natürlich nicht seine eigenen Flüge bewerten soll. Die grünen/weißen Balken zeigen die Summe der abgegebenen Stimmen. Es werden minimal 3 Stimmen, aber max. 25% an Stimmen aus dem eigenen Verein berücksichtigt!"

The screenshot shows the sis.at website interface for the year 2011. A navigation menu at the top includes 'home', 'Fluganmeldung', 'sis-at', 'Alpen', 'Weltweit', 'Club-Challenge', 'Allgemein', 'Jahr', and 'E-mail'. A sidebar on the left contains a login form with fields for 'User' (containing 'chynek') and 'Passwort' (masked with dots), and a 'Login' button. Below the login form are options for 'Auswahl' and 'Anzeige Langform'. The main content area displays a table of flight details for 'Tages 5 Schritte' with a total of 5.08. The table columns include '#', 'Teilnehmerliste', 'km', 'km/h', 'Startplatz', 'Verein', 'Flugzeugtyp', and 'Anf.-Ende'. A dropdown menu is open over the table, showing options like 'Teilnehmeranmeldung', 'Teilnehmeränderungen', and 'Teilnehmerpasswort?'. To the right of the flight list, there are thumbs-up and thumbs-down icons for each flight entry, with a red circle around them. A red '1' is next to the login fields, a red '1a' is next to the 'Teilnehmerpasswort?' link, and a red '2' is next to the thumbs icons.

**Schritt 1:** Anmelden

**Schritt 1a:** Passwort vergessen?

**Schritt 2:** Fluginfo aufrufen

The screenshot shows the flight information page for flight ID 8025 on 26.08.2011. The page is titled 'Fluginformationen 26.08.2011 (Flug-ID = 8025)'. It displays details for the pilot 'Amann Werner, AT (Vbg)' from the 'HGSV' club. The aircraft is a 'Ventus 2c/18m' with index '120' and class '18m-Klasse'. The flight was started at 'Hohenems (sis-at)'. Performance statistics include a distance of 1559,38 km, 1160,60 points with index, an average speed of 128,27 km/h, and a JoJo-Anteil of 42,75%. The flight was submitted on 2011-08-26 and last updated on 2011-09-19. The IGC-File is '18q5131f46'. At the bottom, there is a 'Bewertung' field showing a score of [23] and a thumbs-up icon with the text 'Der Flug ist gut!'. A red circle highlights the 'Bewertung' field and the thumbs icon, with a red '3' next to it. Below the rating field, there is a text box with the instruction: 'Du kannst einem Flug deine Stimme geben. Ziel ist es, unabhängig vom Punktesystem, besonders gute bzw. ausgefallene Flüge hervorzuheben. Es ist NICHT das Ziel, den beliebtesten Piloten zu finden!!!'.

**Schritt 3:** Mit der Maus auf den weißen Daumen klicken

# FERTIG!!!



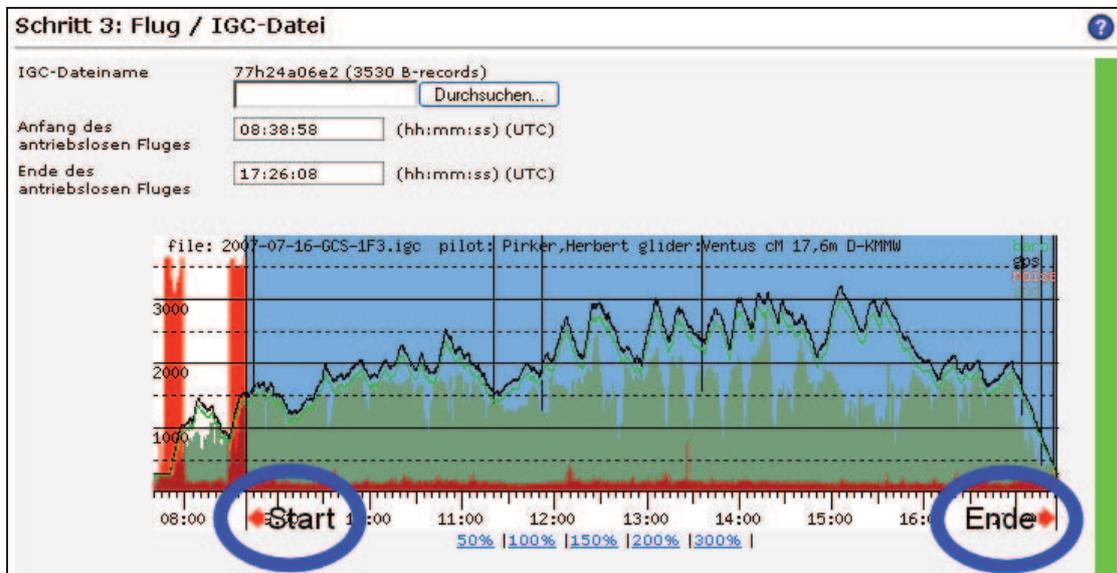


## Strafpunkte, zur Erinnerung

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

In den meisten Fällen ermittelt die Einreichsoftware den Korrekten Anfang und das Ende des "Antriebslosen Fluges", gekennzeichnet durch den Start- und Endebalken.

**Der Pilot muss selbst überprüfen, ob diese Balken richtig gesetzt wurden!!!**



### Anfang des "Antriebslosen Fluges"

- Nach dem Ausklinken und nicht am Boden!
- Nach einem eindeutigem Zacken im Barogramm!
- Wenn der Motor vollkommen eingefahren ist und keine ENL-Aufzeichnung mehr am Barogramm zu sehen ist, also rechts vom roten Balken!

### Ende des "Antriebslosen Fluges"

- Nach der Landung, nicht erst wenn das Flugzeug 2km über den Flugplatz gezogen wurde!
- Wenn der Motor wieder gestartet wurde.

Achtung, der Punkt 10.1 der Ausschreibung "Die Abflughöhe darf maximal 1000 m höher sein als die Ankunftshöhe" wird automatisch ermittelt und muss nicht vom Piloten markiert werden!



# Die nördliche Banane

*Für die Oberösterreicher ist das Flachland oft eine Alternative!*

Fluginformationen 04.05.2011 (Flug-ID = 5797)

5797

Flug wechseln

Pilot: **Schlesinger Rudi**, AT (OÖ)  
 Verein: FC Linz ASVÖ  
 Sponsor:  
 Co-Pilot: Ebner Stephan



Kennzeichen: D-KFCL (FCL)  
 Flugzeugtyp: Duo Discus T  
 Flugzeugindex: 110  
 Klasse: Doppelsitzer-Klasse



Startplatz: Linz Ost (sis-at)

Eingereicht am: 2011-05-04 23:30

Letzte Änderung: 2011-10-03 12:00

Wertungsstrecke: **952,37 km**

Punkte mit Index: **834,18 Pkt**

Schnittgeschw.: 91,54 km/h

JoJo-Anteil: 14,60 % (Verlust ca.: 32 Pkte)

IGC-File: [15457a7f71](#)

google Services: [google Maps](#) [google Earth](#)

Bewertung: [13] <- Der Flug ist gut!

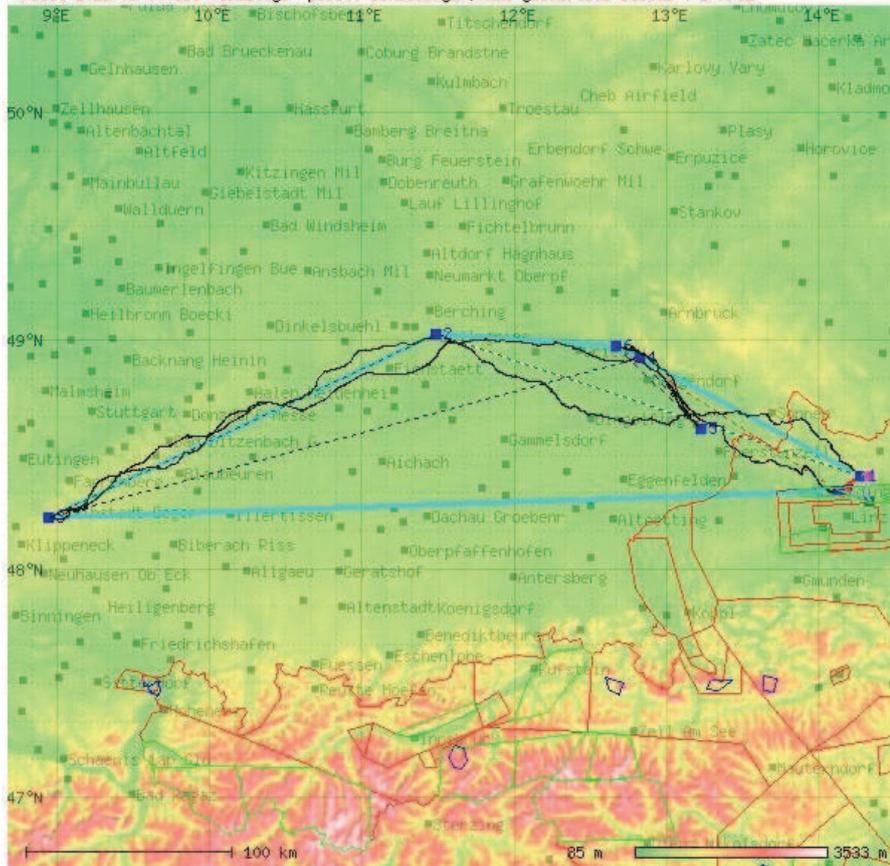
[austro](#) [Alpfor](#) [Boden](#) [G](#) [I](#) [L](#) [W](#) [OH](#) [TE](#) [050](#) [100](#) [180](#) [NOAA](#) [Sat](#) [Met](#)

**Du kannst einem Flug deine Stimme geben. Ziel ist es, unabhängig vom Punktesystem, besonders gute bzw. ausgefallene Flüge hervorzuheben. Es ist NICHT das Ziel, den beliebtesten Piloten zu finden!!!**

Pilotenkommentar:

ein Wahnsinnstag! Schon vor neun standen die ersten Wolken. Die ersten 70km ganz ok, dann eine lange Durststrecke, wo wir kurz vor dem Absaufen waren. Dann ist der Tag losgegangen und die prognostizierte gute bis sehr gute Thermik ist gekommen. Schwäbische Alb traumhaft. Zurück genauso. Kurzes Jojo unter 50km Wolkenstrasse noch eingelegt. Dann nach Hause. Noch nie so weit im Westen gewesen (auf km 400 von Linz Ost), noch nie so weit im Flachland geflogen. Dieses Mal ganz ohne störende ELITE Übung :-). Der 1000er von Linz Ost aus kommt in greifbare Nähe. Last but not least: Ausnahmen bestätigen die Regel. Flug heute mit meinem Wetterindikator Stephan. Ja genau, der, der an guten Tagen normalerweise nie Zeit hat :-)

file: 2011-05-04-SDI-03981.igc pilot: Schlesinger,Rudi glider:Duo Discus T D-KFCL



- Flugweg (mit Antrieb)
- Flugweg (ohne Antrieb)
- 6 Schenkel
- Gummiband
- Reststrecke
- Startpunkt
- Abflugpunkt
- Wegpunkte
- Endpunkt
- Landepunkt

Achtung: Die Punkte können sich teilweise überlagern!



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

## Ab in den Norden

*Für die Ostösterreicher gibt es abends kaum einen Rückweg in die Berge!*

Fluginformationen 18.05.2011 (Flug-ID = 6336)

6336

Flug wechseln

Pilot: **Janowitsch Wolfgang, AT (NÖ)**  
Verein: **FRA Wiener Neustadt**  
Sponsor:  
Co-Pilot:

Kennzeichen: **D-KKBS (BS)**  
Flugzeugtyp: **Ventus cM 17,6m**  
Flugzeugindex: **116**  
Klasse: **18m-Klasse**



Startplatz: **Wr Neustadt West (sis-at)**

Eingereicht am: **2011-05-18 22:20**

Letzte Änderung: **2011-06-08 01:00**

Wertungsstrecke: **842,62 km**

Punkte mit Index: **722,96 Pkt**

Schnittgeschw.: **97,03 km/h**

JoJo-Anteil: **1,89 % (Verlust ca.: 3 Pkte)**

IGC-File: [15153a1cbb](#)

google Services: [google Maps](#) [google Earth](#)

Bewertung: [8] **Der Flug ist gut!**

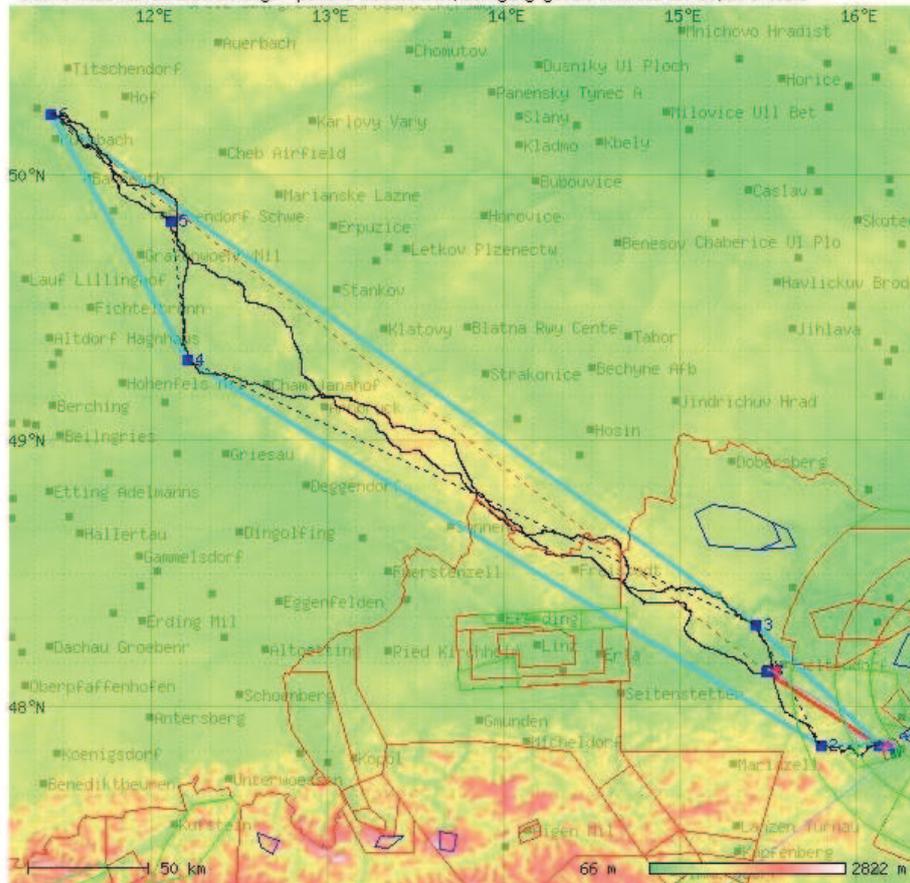
[austro](#) [Boden](#) [G I L W OH TE 050 100 180 NOAA Sat Met](#)

**Du kannst einem Flug deine Stimme geben. Ziel ist es, unabhängig vom Punktesystem, besonders gute bzw. ausgefallene Flüge hervorzuheben. Es ist NICHT das Ziel, den beliebtesten Piloten zu finden!!!**

Pilotenkommentar:

Früher Start mit problemloser Donau-Tal-Querung. Tolle Bedingungen im Wald-/Mühlviertel und in Deutschland nur ganz im Westen schon Warmluftzufuhr in der Höhe. Der Bayerische Wald am späten Nachmittag - ein Hammer! Leider brachte der Ostwind im Donautal am Abend stabile Luft. Bei Völtendorf Motor gestartet...

file: 2011-05-18-ZAN-5KX.igc pilot: Janowitsch,Wolfgang glider:Ventus cM 17,6m D-KKBS



- Flugweg (mit Antrieb)
- Flugweg (ohne Antrieb)
- 6 Schenkel
- Gummiband
- Reststrecke
- Startpunkt
- Abflugpunkt
- Wegpunkte
- Endpunkt
- Landepunkt

Achtung:  
Die Punkte können sich teilweise überlagern!



# Weit in den Westen

*Aletschgletscher, Wallis und Sion!*

## Fluginformationen 19.05.2011 (Flug-ID = 6412)

6412

Flug wechseln

Pilot: **Wartsteiner Walter**, AT (T)

Verein: ISV

Sponsor:

Co-Pilot: Gutheinz Thomas



Kennzeichen: OE-5525

Flugzeugtyp: ASH 25

Flugzeugindex: 124

Klasse: Offene-Klasse



Startplatz: Innsbruck (sis-at)

Eingereicht am: 2011-05-19 21:40

Letzte Änderung: 2011-08-01 23:00

Wertungsstrecke: **1181,90** km

Punkte mit Index: **871,75** Pkt

Schnittgeschw.: 108,52 km/h

JoJo-Anteil: 34,16 % (Verlust ca.: 81 Pkte)

IGC-File: [1515145f7d](#)

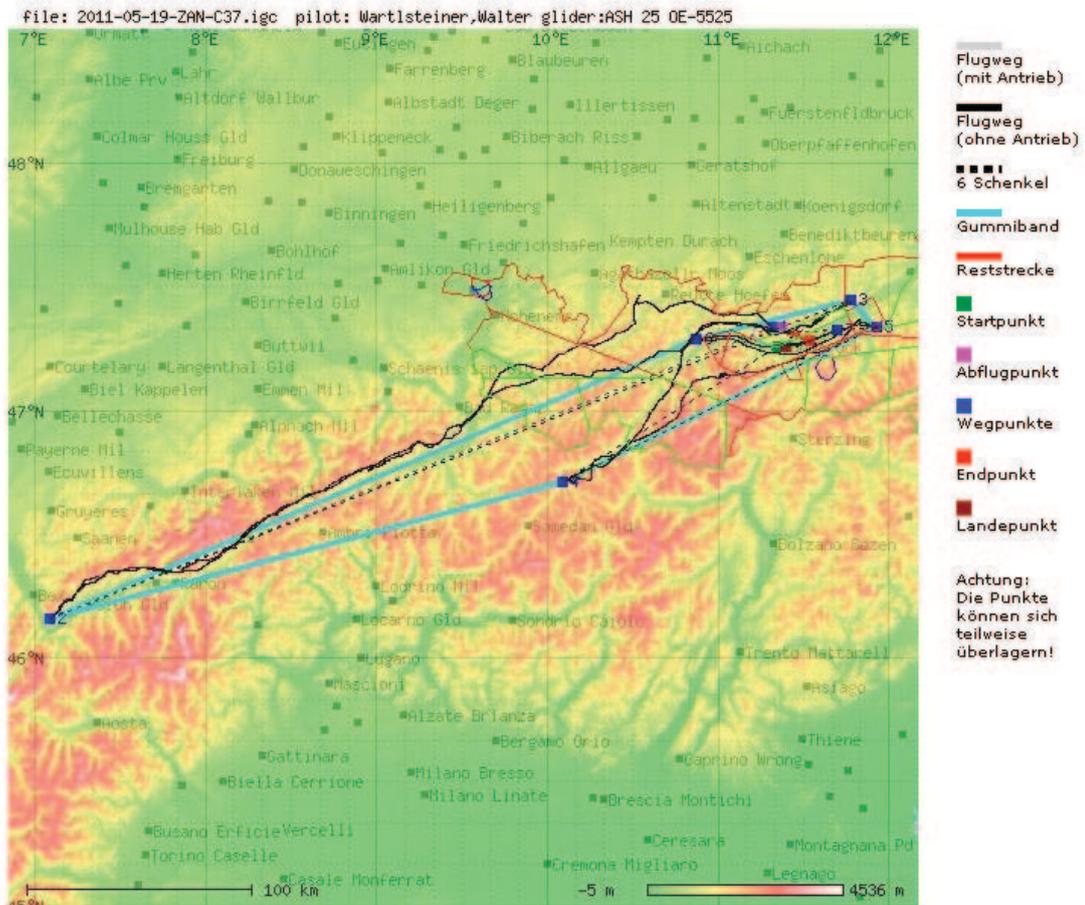
google Services: [google Maps](#) [google Earth](#)

Bewertung: [6] <- Der Flug ist gut!

**Du kannst einem Flug deine Stimme geben. Ziel ist es, unabhängig vom Punktesystem, besonders gute bzw. ausgefallene Flüge hervorzuheben. Es ist NICHT das Ziel, den beliebtesten Piloten zu finden!!!**

[austria](#) [Alpfor](#) [Boden](#) [GILW](#) [OH](#) [TE](#) [050](#) [100](#) [180](#) [NOAA](#) [Sat](#) [Met](#)

**Pilotenkommentar:** Ab dem Oberalppass lagen die Wolken auf. Da sehr labil, entschlossen wir uns trotzdem bis zum Aletschgletscher weiter zu fliegen, da Tom dort noch nie war. Beim Aletsch angekommen war ersichtlich, dass es noch bis Sion gehen wird. Ab dann ein Traumflug! Vor allem am Abend, als wir von Gewitterzellen umgeben, die Wolkenformationen genießen konnten.





ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

# Bei Nordwind Hangsegeln am Alpenhauptkamm

*Einige Hänge davon haben die meisten noch nie aus der Nähe gesehen!*

Fluginformationen 28.06.2011 (Flug-ID = 7194)

7194

Flug wechseln

Pilot: **Hauser Dietmar, AT (W)**  
Verein: **FAS Wien**  
Sponsor:  
Co-Pilot:

Kennzeichen: **D-KKBS (BS)**  
Flugzeugtyp: **Ventus cM 17,6m**  
Flugzeugindex: **116**  
Klasse: **18m-Klasse**



Startplatz: **Wr Neustadt West (sis-at)**

Eingereicht am: **2011-06-29 00:00**

Letzte Änderung: **2011-10-03 12:00**

IGC-File: [16s59f6cbe](#)

google Services: [google Maps](#) [google Earth](#)

Wertungstrecke: **1041,11 km**  
Punkte mit Index: **887,70 Pkt**  
Schnittgeschw.: **94,91 km/h**  
JoJo-Anteil: **4,37 % (Verlust ca.: 10 Pkte)**

Bewertung: [6] <- Der Flug ist gut!

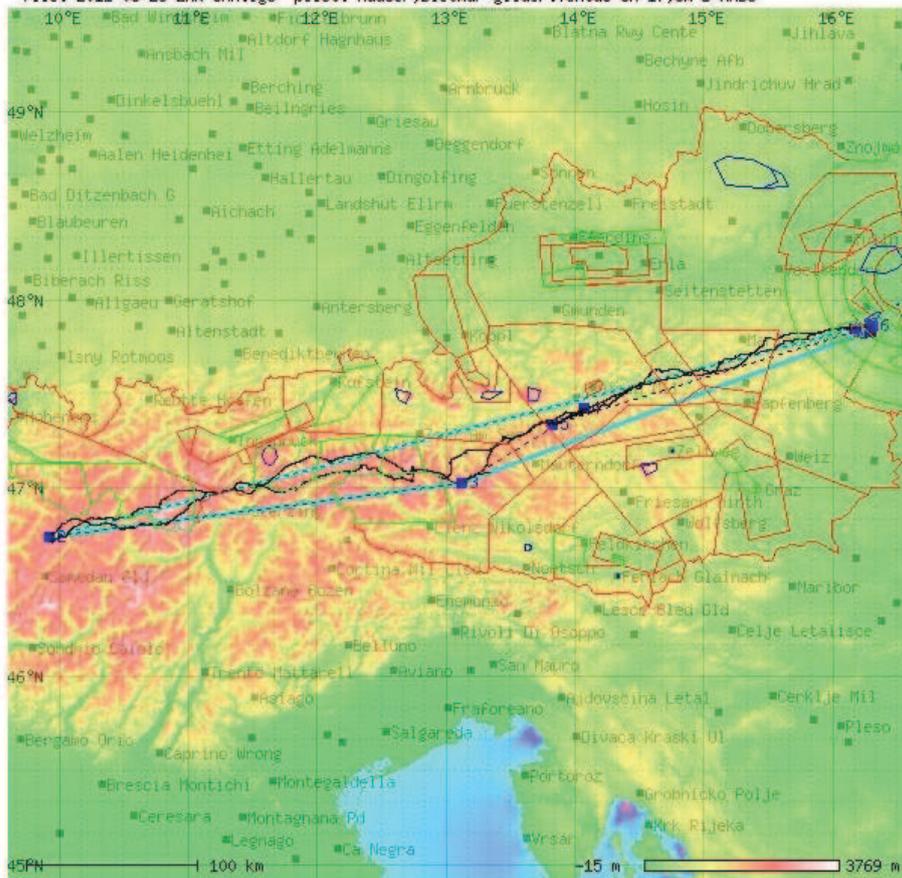
[austro](#) [Alpfor Boden G I L W OH TE 050 100 180 NOAA Sat Met](#)

**Du kannst einem Flug deine Stimme geben. Ziel ist es, unabhängig vom Punktesystem, besonders gute bzw. ausgefallene Flüge hervorzuheben. Es ist NICHT das Ziel, den beliebtesten Piloten zu finden!!!**

Pilotenkommentar:

Ein schöner und interessanter Tag mit Nordwind über große Strecken. Thermik teilweise zerrissen und verblasen, dafür Nordhänge, oft der Grat am Alpenhauptkamm, schön angeblasen. Ab Grossvenediger dann schnelles Vorwärtskommen Richtung Westen und am Abend ab dem Ennstal eine gute Mischung aus kleinen Wellen, Thermik und Hangwind.

file: 2011-06-28-ZAN-5KX.igc pilot: Hauser,Dietmar glider:Ventus cM 17,6m D-KKBS



Flugweg (mit Antrieb)

Flugweg (ohne Antrieb)

6 Schenkel

Gummiband

Reststrecke

Startpunkt

Abflugpunkt

Wegpunkte

Endpunkt

Landepunkt

Achtung:

Die Punkte

können sich

teilweise

überlagern!





ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

# Plattensee

*Unerforschte Gebiete, zu unseren östlichen Nachbarn!*

## Fluginformationen 10.05.2011 (Flug-ID = 6140)

6140

Flug wechseln

Pilot: **Gneist Martin, AT (W)**  
 Verein: FAS Wien  
 Sponsor:  
 Co-Pilot:



Kennzeichen: D-KDST (MX)  
 Flugzeugtyp: DG 800/18m  
 Flugzeugindex: 120  
 Klasse: 18m-Klasse



Startplatz: Wr Neustadt West (sis-at)

Eingereicht am: 2011-05-10 18:50

Letzte Änderung: 2011-06-08 01:00

Wertungsstrecke: **479,37** km  
 Punkte mit Index: **387,14** Pkt  
 Schnittgeschw.: 71,33 km/h  
 JoJo-Anteil: 12,35 % (Verlust ca.: 12 Pkte)

IGC-File: [15a46d57a3](#)

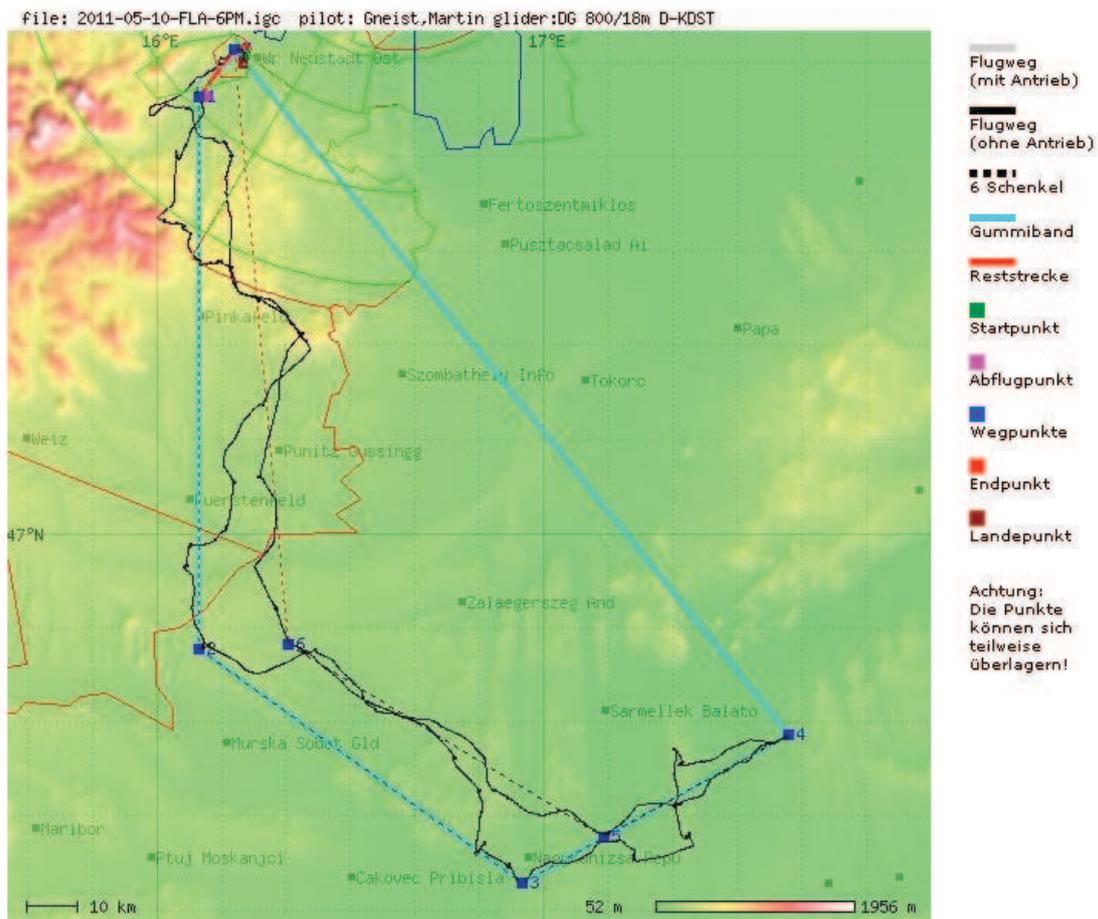
google Services: [google Maps](#) [google Earth](#)

Bewertung: [3]  <- Der Flug ist gut!

[austro](#) [Alpfor](#) [Boden](#) [G](#) [I](#) [L](#) [W](#) [OH](#) [TE](#) [050](#) [100](#) [180](#) [NOAA](#) [Sat](#) [Met](#)

**Du kannst einem Flug deine Stimme geben. Ziel ist es, unabhängig vom Punktesystem, besonders gute bzw. ausgefallene Flüge hervorzuheben. Es ist NICHT das Ziel, den beliebtesten Piloten zu finden!!!**

Pilotenkommentar: Am Südufer des Plattensees entlang zu fliegen hat auch was! Wunderschöne Aufwindlinien und hohe Basis. Heimfliegen dann doch noch spannend. Danke Hans für die Idee!





## Regeländerung für das nächste Jahr 2011/2012

### Doppelsitzer

Ab der Saison 2011/2012 werden Flüge mit Doppelsitzern in der Junioren-, Senioren- und Frauenwertung nicht mehr berücksichtigt!

### Indexliste

Ab der Saison 2011/2012 gilt eine neue Indexliste, die vom DAeC erstellt wurde. Der Hintergrund: "Die bisherige Indexliste mit einem Abstand von 2 Punkten erfüllt nicht mehr die Anforderungen zum Einordnen neuer Flugzeuge. Die Differenzierungen waren zu grob, so dass neue Flugzeuge an Positionen eingeordnet werden mussten, die nach allgemeiner Auffassung die Leistung der Flugzeuge nicht korrekt wieder spiegeln. Aus diesem Grund erhielt Stefan Ronig (DE) vom Referat Sport, Fachausschuss Breitensport der Buko Segelflug den Auftrag, eine neue Indexliste auf der Basis eines 1-Punkte-Abstandes zu erstellen."

<b>Offene Klasse</b>		<b>noch Clubklasse</b>	
Eta; NimEta; EB 29	125	M0 22b	95
Nimbus 4 / 4M / 4T; ASW 22BL / BLE; EB 28	124	Astr CG Top; Efe ohne EZ; Phöbus A; Silent 2; TST-10 Atlas / M; VSO-10 C	94
ASH 25 / E / M = 26m; ASH 25 EB 28; ASW 22 B / BE; Nimbus 4D / M / T	123	Apis WR; Astr CG Jeans; Carat	93
ASH 25 / E / M; LAK 20T 26m; Nimbus 3 / M / T 25,5m	122	ADK 23; fs 25; Kiwi; Phoenix	92
AS 22-2; ADH 31 / M 21m; ASW 22 / E 24m; Nimbus 3 / T 25,5m	121	G 102 Club Astr	91
Antares 20m; LAK 20T 23m; LF 20 20m; Nimbus 3D / M / T	120	Std. Austria SH1; SZD 51 Junior; Zugvogel IIIb	90
ASW 22 22m; Nimbus 3 22,9m	119	ADK 18; Foka; Geler; H 101 Salto; PIK 16 Vasama; Pilatus B4 mit EZ;	
Glasfögel 604/24m; LS 5; SB 10	118	SB 5 e; SF 27 B; Std. Austria SH; Zugvogel III a	88
ASW 17	115	Greif II; M-28; Pilatus B4 ohne EZ; SB 5 a / b / c; SF 27 A / MA; SF 30;	
Glasfögel 604; Kestrel 22m; LAK 12; Nimbus 2 / b / c / M; Kestrel	114	SIE 3; Solo L 33; Std. Austria; SZD 30 Pirat; VT-16 Oric; VT-116 Oric 2;	
Jantar 2 / b	113	Zugvogel I / II / IV	96
Jantar 19m; Kestrel 19m	112	Ka 6 E; Ka 10; PW 5	85
ASW 12; DG 500-505 / M 22m; Stemme S 10 / VT	110	Alpin / T; H 30; Lambada UFM-15; Silent AE-1 / pure; Silent Club / pure	84
B 13	109	SF 26	83
M0 27	106	ADK 14; Ka 6; Lambada UFM-13; SZD 22 Mucha Std. ; Sagitta; SFS 31	82
<b>18m Klasse</b>		Duo Banjo; Mucha; LCF II; Weihe 50	80
ASG 29 18m; JS I Revelation; Ventus 20ka 18m	119	L-Spatz; Lunak LF 107	78
Antares 18S / T; ASH 31 M 18m; DG 800-808 18m; HPH 304 / S Shark;		Swift S-1	77
LF20 18m; LS 10 18m; SB 14; Ventus 2c / M / T 18m	118	Banjo; Ka 5; Minimoa	76
ASH 26 / E; LAK 17 18m; LS 6 18m; LS 9	117	AV 36; RF 4; Spatz 13m	74
DG 600 / M 18m; LS 6 17,5m	116	Piccolo	68
Ventus / bT / cM / cT 17,6m	115	Rhönspießer	52
ASW 28 / E 18m; Discus 2 / T 18m; LAK 19 18m; LS 8 / T 18m	114	Rhönbussard	50
DG 600 / M 17m; Ventus / bT 16,6m	113	Grunau Baby; Ka 1 / 3 / 4	54
ASW 20 16,6m; Glasfögel 304 17m; Glasfögel 304CZ 17,4 m	112		
ASW 20 Top 16,6m; Kestrel 17m	110	<b>Doppelsitzer Klasse</b>	
DG 200 17m; DG 400 17m; LS 3 17m; Mosquito 17m	109	Arcus / E / M / T	114
BS 1; D 36; Diamant 18m	108	LS 11; Duo Discus XL	111
Cobra 17m; Std. Libelle 17m	100	DG 1000 20m; Duo Discus / T	110
		fs 33	109
<b>15m Klasse</b>		Calif A 21 / -S3; Janus C / CM / CT mit EZ	108
Diana 2; LAK 17 15m; LS 10 15m; Ventus 2 / ax; Ventus 2 cM / cT 15m	114	B 12; DG 1000 18m; Janus C / CM / CT ohne EZ	106
ASG 29; ASW 27; DG 800/808 15m	113	DG 600 / M 20m; DG 505 / M 20m; DG 505 M Orion 20m	104
SZD 56 Diana	112	Janus 18,2m	102
LS 6	111	DG 500/505 Trainer mit EZ; DG 505 6 Orion	100
ASW 20; DG 600 / M; Glasfögel 304 / CZ; Ventus 1; Ventus b / bT / cM 15m	110	fs 31; Taurus; Twin III 20m	99
ASW 20 Top; SB 11; fs 32	108	AFH 22; DG 500/505 Trainer ohne EZ; Silence E 75	98
DG 200; DG 400; LS 3 / E; Mini Nimbus; Mosquito	107	Twin III	97
D 40	106	G 103 Twin III / SL	95
Speed Astr II	105	Twin Astr mit EZ	94
PIK 20 D / E	104	ADK 21 / M; G 103 Twin II; Twin Astr Trainer ohne EZ	92
PIK 20B	102	SF 34 mit EZ	87
LS 2	100	PW 6; SF 34 ohne EZ	86
<b>Standardklasse</b>		SZD 50 Puchacz; IS 28 B2	84
ASW 28; Discus 2 / a / T; LAK 19 15m; LS 8	108	Bergfalke IV; Condor IV; Kranich III; L23 Super Blanik 18,2 m	80
AK 8; ASW 24 / E; Discus / bM / bT; Genesis; LS 7 WL	107	ADK 13	79
LS 7; SZD 55	106	Ka 2 B; Ka 7; L 13 Blanik; L23 Super Blanik; Pipistrel Sinus; RF 10;	
DG 300 WL; DG 303; LS 4 WL	105	RF 5 B; SF 26A	78
AFH 24; DG 300; Glasfögel 304C; LS 4	104	ADK 16; Bergfalke III; Booda; IS 28 M; Ka 2; Kranich II; SZD-45 A	76
<b>Clubklasse</b>		Puchatek	75
Falkon; LS 3 Std.; SB 12	103	Bergfalke II; RF 5; SF-25 E	74
AK 5; Cirrus B 18,34m; DG 300 ohne EZ; Pegase	102	G 106B; MDM-1 Fox	72
Hornet WL; SZD 59 WL	101	Taluti 17E	70
ASW 19; Cirrus / VTC 17,74m; D 37; Delphin I; DG 100; Efe 17m; H 301;		Dimona; G 109; H-36 Dimona; HK-36 Super Dimona	68
Hornet; LS 1 e / f; Phöbus B 3 / C; SB 7; Std. Astr; Std. Cirrus 16m;		Samburo Avo68-R; SF-25C (2000); SF-25C-S Falke 76	67
Std. Cirrus WL; Std. Jantar; SZD 59	100	SF 25B Falke	65
Std. Cirrus	99	Rhönierche; Specht	54
Apis 2 / M 15m / MCs; ASW 19 Club; Bee; Cobra 15; DG 100 Club;			
LS 1-D / c / d; Pajno V1/2; Std. Cirrus Top; Std. Libelle	98		
ASW 15; D 38	97		
Astr CG / 77; Club Libelle; Efe G3 / S4; IS 29 D; LS 1-3 ohne EZ; Mistral C;			
Phöbus B; Salto 15,5m; SHK VSO-10	96		



## Internationale Meisterschaften

### EM in Nitra

#### BERICHT:

#### Tagebuch für die EM in Nitra 2011

#### 7. bis 30. Juli 2011

Nach einer kurzen Fahrt von Wiener Neustadt Ankunft Donnerstag 14.07.2011 am späten Nachmittag.



#### – Freitag 15. Juli 2011

...richteten wir uns so richtig im Quartier der Pension „U´Krbá“ ein und versorgten uns mit Einkäufen und alles was sonst notwendig war. Leider kam ich zu spät auf den Flugplatz um mich für die Abnahme meines Flugzeuges am gleichen Tag noch rechtzeitig einzutragen und musste diese deshalb auf den Samstag verlegen. Dafür bauten wir unser Teamcamp mit dem Caravan von Mario und unseren Pavillon auf.

#### – Samstag 16. Juli 2011

...wurde es der erste Trainingstag und nach der Flugzeugabnahme konnte ich mich am Ende des Feldes aufstellen und die vorgesehene Trainingsaufgabe von rund 280 km fliegen. Es ging zuerst nach Norden über Martin hinaus und danach wieder zurück in die Nähe von Trenčín Flugplatz.

Die Basis war nicht wirklich höher als 1800m und auch die Steigwerte wurden nicht das was die Aussichten versprochen. Ich verpasste einen wichtigen richtigen Aufwind vor der zweiten Wende und kam dort leider etwas tief.

Durch den stärker werdenden Südwind und etwas Warmluft wurde die Thermik immer schlechter und teilweise blau. Nach ein paar Tiefflugübungen schaffte ich es aber dann doch die Aufgabe zu erfüllen und es war eine gute Vorbereitung für die kommenden Aufgaben.

#### – Sonntag 17. Juli 2011

...mochte ich mit der Aussicht auf hoffentlich viele Flugtage während des Bewerbes nicht fliegen und machte einen Ruhetag. Die Gegend um Nitra konnte ich durch meine vielen Bewerbe am Pribina Cup doch sehr gut und kann es deshalb etwas ruhiger angehen. Am Abend hatten wir eine kleine aber doch schöne Eröffnung mit einigen Flugvorführungen am Flugplatz Nitra (u .a. Schlepp mit vier Blanik).



#### – Montag 18. Juli 2011

...ist unser erster Wertungstag. Es wurde nur eine kleine Aera Task mit 2 Stunden ausgegeben, da die Möglichkeit von Gewitter und Abschirmungen vorhergesagt waren. Nach dem Start sah es nicht so schlecht aus, jedoch während wir darauf warteten, dass unsere Linie sich öffnete, kamen immer wieder kleinere Abschirmungen aus dem Süden und störten damit unsere Thermik.

Leider lies ich mich dazu verleiten etwas zu lange zu warten und flog einfach zu spät ab. Die erste Wende im Osten konnte ich noch recht gut erreichen, jedoch aus dem Süden hatte sich wieder eine große Abschirmung mit einer enormen Geschwindigkeit genähert.



Als ich zu dem Kreis meiner zweiten Wende kam, sah ich schon eine Regenwand vor mir. Es gab deshalb nur zwei Möglichkeiten für mich, entweder in diese Regenwand zu fliegen oder zu versuchen das ganze etwas nach Westen zu umfliegen, wo es etwas heller wurde und dann den Kreis anzufliegen.

Neben dem Flugplatz Novy Zamky grub ich mich mühsam mit ganz wenig Steigen wieder aus und musste mich mühsam in die Höhe schrauben. Nachdem ich fast 1200 Meter erreicht hatte, flog ich in Richtung meiner Wende, kratzte den Kreis nur an und begab mich zurück nach Novy Zamky um dort hoffentlich wieder zu steigen. Je Tiefer ich aber kam, umso stärker wurde der Gegenwind und auf fast 40 km fand ich kein einziges Steigen und so schaffte ich es fast nicht mehr bis zum Flugplatz Novy Zamky, wo ich schließlich dann doch in knapp 40 m Höhe ankam und dort landen musste.

### – Dienstag 19. Juli 2011

...sollte wieder ein Flugtag werden, mit einer Aera Task von nur einer Stunde. Eigentlich sah es nicht danach aus, denn wir hatten eine große Abschirmung über uns und konnten es kaum glauben, dass die Weltklasse gestartet wurde. Aber wie immer zogen diese Abschirmungen mit einer großen Geschwindigkeit vorbei und alle weiteren Klassen wurden gestartet. Dieses Mal galt es so schnell wie möglich abzufliegen, denn das nächste Wolkenfeld kam wieder von Süden und ich startete gleich nach der Öffnung der Startlinie in Richtung erster Wende in den Aera Kreis. Die Basis war wieder nicht sehr hoch mit ca. 1.200 m aber die erste Wende lag in der Sonne und dort konnte ich sogar einmal 200 m höher steigen.

Deshalb ging es dann sofort zur zweiten Wende nach Süden, wo es wieder dunkler wurde und man musste schauen wie und wo es geht. Der Michi und ich hielten uns etwas links vom Kurs, aber leider hielt die voraus gesehene Wolkenstraße nicht das was es versprach und mit den zwei Engländern mussten wir uns dann lange darum bemühen ein Steigen zu finden.



Die Thermik dürfte erst wieder neu anfangen und endlich erreichten wir wieder die Basis um weiter in Richtung zweiter Wende zu fliegen. Diese kratzten wir wieder nur an und schon bald ist klar, dass die Aufgabenzeit lange überschritten wird. Wir versuchten jetzt nach Norden zu unserer letzten Wende zu kommen und glitten lange unter der stärker werdenden Abschirmung.

Auf dem Weg gab es jetzt zwei Möglichkeiten, entweder den längeren Weg nach links in die Sonne oder nach rechts unter die näheren dunklen Wolken. Ich entschied mich für rechts und der Michi ging nach links, was sich letztendlich als richtig herausgestellt hatte. Auf meinen Weg hatte ich relativ starkes Sinken und bis ich die Wolken erreichte, war ich schon sehr tief und sah nur mehr die Möglichkeit die Hänge der ersten Berge zu erreichen und dort hoffentlich im Hangwind wieder steigen zu können. Aber auch dort war ich schon zu tief und der Wind stand in dem unteren Hangbereich fast parallel zum Hang.

Das kommende Gewitter im Südwesten dürfte hier alles abgesaugt haben und ich war gezwungen dort zu landen. Der Michi konnte in der Sonne ein Steigen erreichen und damit auch bis zur letzten Wende fliegen, musste aber schon bei stärkeren Regen in Nitra landen, da das Gewitter sich sehr rasch genähert hatte.

### – Bis zum Montag den 25. Juli 2011

...verbrachten wir die Tage aufgrund der schlechten Wetterlage mit den unterschiedlichsten Unterhaltungen. Zuerst ruhten wir uns für die kommenden Tage aus, einmal rüsteten wir alle Flieger auf und schauten der einen oder anderen Klasse dabei zu, wie sie alle wieder zum Landen kamen oder wir machten Alternativprogramme.



Zum Beispiel erklimmen wir den Zobor zu Fuß, machten einen Kegelnachmittag oder sahen uns den Segelflug Grand Prix auf der Wasserkuppe im Internet an. Aber einmal wurde es dann doch zumindest wieder fliegbar.



### – Dienstag 26. Juli 2011

...glaubten wir zwar noch nicht wirklich an einen Flugtag, aber trotz allem starteten wir nach 13 Uhr und machten uns auf unsere Racing Task Aufgabe von 125 km. Da das Wetter nicht gerade berauschend aussah entschloss ich mich nicht zulange zu warten und flog noch vor dem Pulk ab. Ich war zwar fast 100 Meter tiefer aber wusste wo es am Zobor vorher sehr gut gegangen ist. Jedoch an der ersten Wende hatte mich der Pulk eingeholt und leider verlor ich ihn vor der zweiten Wende. Dort näherte sich nämlich vom Osten kommend, ein leichter Regenschauer und wer auch nur etwas zu tief kam, hatte es schwer die bessere Thermik zu erwischen.

Ich überflog etwas den Wendepunkt und konnte vor dem Regen steigen. Aber nach einigen Kreisen sah ich die Doppelsitzerklasse auf dem Schenkel zu meiner dritten Wende etwas höher und besser Kreisen. Und wirklich dort kam ich fast auf die Basis und damit auch zu meiner letzten Wende. Dort war ich zwar wieder etwas tief, aber die Sonne hatte ein Loch aufgemacht und gleich neben der Wende hob mich der beste Bart des Tages auf meine Endanflughöhe und ich kam das erste Mal nach Hause.

### – Mittwoch 27. Juli 2011

...bauten wir bei Nebel die Flugzeuge auf und stellten sie auf dem Grid. Der Meteorologe versprach uns zwischen den sieben bis acht Tiefdruckgebieten rund um Nitra, dass wir zumindest eine Chance auf einen weiteren Flugtag haben werden und so warteten wir halt einmal ab. Wieder einmal eine kleine Racing Task Aufgabe von knapp 127 km und ins Flachland. Schon der Abflug gestaltete sich als etwas schwierig da der Abflugpunkt 10 km westlich vom Flugplatz Nitra angelegt wurde und gerade von dort der erste Regen im Kommen war. Wir konnten aber vor dem Regen an die Basis kommen und uns damit auf dem Weg zum Abflug machen. Wir umflogen den Regen, gingen über die Startlinie und begaben uns wieder auf die Vorderseite des Regens. Während wir unsere Abflugzeiten durchgaben, zog dieser Regen über unseren Flugplatz. Natürlich waren wieder alle in Pulks unterwegs, die Basis wieder nicht höher als 900 bis 1.000 Meter und damit nicht so einfach. Vor der zweiten Wende spaltete sich der Pulk und ich verlor ihn. Da ich tiefer kam und es meistens von unten nicht wirklich ging, suchte ich längere Zeit um wieder zu steigen und als ich endlich ein gutes Steigen fand, kamen mir schon die Ersten von der Wende

entgegen. Also flog ich dem Pulk hinterher und an der letzten Wende fand sich wieder ein Regenschauer ein. Dadurch, dass ich jetzt etwas später dran war als der Pulk, musste ich mich mit dem ausgeregneten Schauer begnügen. Aber ich kam gerade noch hoch genug, um ihn auf dem Weg nach Hause zu umfliegen und das anschließende blaue Loch zu überwinden. Dann konnte und musste ich ca. 15 km vor der Ziellinie noch einmal ein Steigen finden und damit nach Hause zu kommen. Leider verlor ich dort zu viel Zeit und erreichte damit mein schlechtestes Ergebnis bei diesem Bewerb.

### – Donnerstag 28. Juli 2011

...machten wir zwar ein Briefing, aber eine Gewitterzone von Ungarn kommend, versprach uns nicht gerade eine Wetter zum Fliegen.

### – Selbst am Freitag, den 29. Juli 2011

...lies uns das Wetter nicht zum Fliegen kommen und damit wurde der Bewerb beendet.



### – Mein Fazit

...bei diesem Bewerb war wieder eindeutig so, dass die vorherrschenden schlechten Wetterlagen und das Flachland, außer wenn es gerade nur ums Überleben und oben bleiben ging, ein Fliegen als Individualist nicht wirklich zugelassen haben. Deshalb musste man unbedingt mit dem Pulk unterwegs sein, denn wenn man ihn verlor war die Chance schnell weiter zu kommen nicht wirklich vorhanden.



Leider braucht man aber auch immer gute Nerven mit einem Pulk bei schlechten Steigwerten mitzugehen, denn es kommt dadurch immer wieder zu gefährlichen Annäherungen.

Mir ging es einmal so, dass ich beim Einkreisen auf einmal einen anderen Piloten hatte, welcher genau gegen mich einkurvte obwohl die Vorausfliegenden ersten Maschinen in meine Drehrichtung anfangen zu Kreisen.



**Ich möchte mich aber auch bei all meinen Kameraden, den Helfern und besonders bei unserer Ulli als Teamchefin recht herzlich für das wirklich nette Klima unter dem Österreichischen Team und deren Unterstützung bedanken.**

### 1. Organisation Veranstalter (für Feedback auf internationaler Ebene à IGC)

- **Flugplatz:**  
Keine Frage, der Flugplatz ist in aller Hinsicht in Ordnung und es gab nichts zu bemängeln.
- **Flugbetrieb:**  
Startaufstellung, Schleppbetrieb, Ausklinkzone, Startlinie, Zielflugverfahren, Frequenzen

Aufgrund der Größe des Platzes und der Erfahrung der Wettbewerbsleitung war die Startaufstellung einwandfrei, der Schleppbetrieb einfach 1a, die Ausklinkzonen trotz des schlechten Wetters immer richtig, keine Probleme mit der Startlinie und vor allem mit der Länge von 10 Km und das Zielflugverfahren mit dem Kreis finde ich das beste seit Jahren. Nur die Frequenzen waren für die Nationen einfach zu wenige, da wir mit den Holländern zusammen waren und diese eigentlich unsere Frequenz zur Gänze mit ihrem Gequatsche blockiert haben.

- **Briefing:** War immer in Ordnung

- **Meteo-Service:**

Für die schlechten Voraussetzung mit der allgemeinen Wetterlage hat der Meteorologe seine Arbeit gut getan und seine Information wurde alle sichtbar ausgehängt.

- **Tasksetting:**

Nun was soll man sagen, wenn man aus Tagen die keine Wertung versprechen es schafft, dass man vier Wertungstage heraus bekommt. Selbst die gefürchteten Riesenaufgaben vom Vladimir konnten nicht ausgegeben werden, sondern immer nur vom Tasksetter eine Minimumaufgabe und diese von uns (größtenteils) gemeistert werden.

### 2. Team Austria (für Lerneffekt im ÖAec)

- **Vorbereitung:**

Noch öfter als ich in Nitra geflogen bin, kann man eigentlich nicht fliegen. Doch bei diesen schlechten Wetterlagen kann man sich fast gar nicht auf die ganzen Minimumaufgaben vorbereiten.

- **Unterkunft:**

Einwandfrei und gibt es keine Beschwerden

- **Finanzielles:**

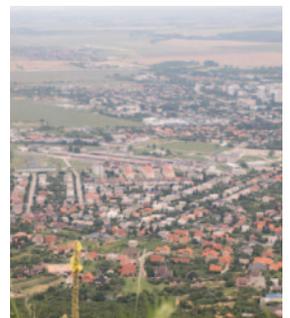
Wir haben es geschafft fast alle Ausgaben durch unseren Verband bezahlt zu bekommen und mehr kann man eigentlich nicht verlangen.

- **Teamführung:**

Die Ulli hat alles was ihr möglich war als Ersatz für einen echten Teamkapitän gemacht und das noch dazu gut. Persönlich hätte ich es aber lieber gesehen, dass z. B. der Kurt mit gewesen wäre. Er hätte uns aufgrund seiner Erfahrung sicherlich mit mehr Informationen (z.B. über das Wetter) versorgen, und die Homepage immer aktuell betreuen können.

- **Teamgeist:**

Ich würde sagen, dass wir in Nitra eines der besten Teams waren, mit dem ich je bei einer EM unterwegs war. Trotz des schlechten Wetters kam nie ein Frust im Team auf und damit ein super Verhältnis unter allen Teilnehmern und deren Helfer. Es wurden auch viele gemeinsame oder alleinige Schlechtwetterunternehmungen durchgeführt, um die Stimmung möglichst Hoch zu halten.





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

#### 3.1. Meine Vorbereitung

Mehrere Bewerbe und Trainingslager in Nitra.

#### 3.2. Umsetzung im Wettbewerb (je differenzierter, desto hilfreicher)

- Meine Motivation:

Meine eigenen Leistungen bei einer EM zu verbessern.

- Was war mein Ziel?

Unter die ersten 20 Teilnehmer meiner Klasse zu kommen.

- Was hat mich meinem Ziel näher gebracht?

Die Erkenntnis, dass die Pulkfliegerei wie hier in Nitra bei den schlechten Bedingungen und im Flachland mein absoluter Schwachpunkt ist und man als Individualist einfach keine Chance hat, ein gutes Ergebnis zu erzielen.

- Schlüsselerlebnisse?

1. Am ersten Tag haben alle einfach zu lange mit dem Abflug gewartet, um scheinbar abzuwarten was die Konkurrenz macht und damit einen optimalen Start und dazu noch das gute Wetter verpasst.

2. Am zweiten Wertungstag der Versuch etwas anderes zu Versuchen, als der Pulk und damit eine unnötige Außenlandung provoziert zu haben.

3. Die persönliche Schrecksekunde, als ein Mitpilot der Standardklasse beim Pulkfliegen gegen das erste Flugzeug einkurvte und es dadurch fast zu einem Zusammenstoß mit mir kam, weil er genau gegen mich in fast der gleichen Höhe einkurvte.

- Was will ich lernen, trainieren?

Wenn ich es wirklich schaffen will, bei einer EM oder WM um bessere Plätze mitzufliegen, muss ich meine persönliche Abneigung gegen die Pulkflieger und damit Verbunden meine letzten psychologischen Probleme von meinem Absturz verarbeiten.

**Bevor ich das persönlich nicht schaffe, werde ich meine Leistung nie wirklich abrufen können.**





## ZUSAMMENFASSUNG: über die EM in Nitra

**Da der Flugplatz schon mehrmalig internationale Bewerbe veranstaltet hat, lief die Organisation reibungslos.**

Durch die Größe des Platzes war immer eine einfache Startaufstellung möglich. Das Schleppen ging durch die zahlreichen Schleppflugzeuge zügig voran und innerhalb kurzer Zeit war das ganze Starterfeld in der Luft. Jede Klasse hatte eine eigene Ausklinkzone und nur vereinzelt kam es zu Pulkbildungen, was aber oft wetterbedingt war. Die Abfluglinie war groß genug, um Pulkbildung zu vermeiden.

Durch den Zielkreisflug in einer vorgegebenen Höhe wurden tiefe, gefährliche Anflüge vermieden, was der Sicherheit diente. Pro Frequenz waren zwei oder drei Teams zugeteilt. Wir teilten unsere mit den Niederländern, die die Frequenz oft unnötig blockierten. Am zweiten Tag legten wir bei der Wettkampfleitung Beschwerde ein, was aber zu keiner Besserung führte, da die Niederländer versicherten, dass sämtlicher Funkverkehr notwendig war.

Das Briefing war jeden Tag professionell, auch der Meteorologe war äußerst bemüht und wir konnten jeden noch so schwierigen Tag fliegerisch nutzen, wenn eine Möglichkeit bestand. Das Tasksetting war dem Wetter sehr gut angepasst.

Das österreichische Team war auf Nitra durch zahlreiche Trainingslager und Bewerbe vor Ort gründlich vorbereitet. Mit der uns schon bekannten Unterkunft waren wir wieder sehr zufrieden. Finanziell wurden wir wieder großzügig unterstützt. Vielen Dank.

Da unser Teamkapitän Kurt leider nicht auf zwei Hochzeiten tanzen konnte, mussten wir uns nach einer Alternative umsehen. Die Vertretung übernahm mit Ulli die Helferin von Jan. Durch diese Doppelrolle und die fehlende langjährige Erfahrung von Kurt war diese Lösung nicht optimal. Wir waren froh, sie zu haben und sie hat ihre Aufgabe gut gemeistert und uns gut vertreten. Vielen Dank, Ulli!

Der Zusammenhalt im Team war wieder ausgezeichnet. Dadurch, dass Mario und Gerhard ihr Wohnmobil für das Team zur Verfügung stellten, hatten wir eine super Basis für Teambriefings, Besprechungen und ähnliches.

Da ich leider aus beruflichen Gründen nicht am Teamtraining oder am Pribina Cup teilnehmen konnte, bereitete ich mich zu Hause und bei einem Auslandsbewerb, Grand Prix Varese, und der österreichischen Staatsmeisterschaft sehr gut vor.

Mein persönliches Ziel war es, jeden Tag die beste Leistung abzurufen und dabei auch Freude zu haben. Auch das Wetter so zu lesen, um das Beste aus dem Tag zu holen. Dies wurde durch die Wetterverhältnisse erschwert.

Meine Meinung war, bei solchen Verhältnissen lieber zu früh als zu spät abzufliegen. Mein Ziel war außerdem, jeden Tag eine konstante Leistung zu abzurufen ohne, wie bei mir üblich, einen Ausrutscher haben und unter die ersten Zehn zu kommen. Bei dem bodennahen Fliegen, jedes Mal einer Außenlandung nahe, kommt es sicher auf eine sehr gute Konzentration, Coolness aber auch auf etwas Glück an.

Ich möchte weiterhin daran arbeiten, eine noch konstantere Leistung zu bringen. Ich hoffe, dass ich beim nächsten Trainingslager dabei bin.

Ich glaube, das gesamte österreichische Team ist auf dem richtigen Weg. Danke an Hermann.

Liebe Grüße aus Tirol.  
Michael



## EM in Litauen

### BERICHT:

### Nachlese: EM in Pociunai 2011

29. Juli bis 13. August 2011

#### Die Nachlese

**Der Höhepunkt der Wettbewerbssaison, die EM 2011 in Pociunai ist Geschichte... nicht aber die Erfahrungen die ich machte und die Eindrücke die ich mit nach Hause nahm. Es ist schon sehr berührend, wenn am Ende eines solchen Events bei der Ehrung der Sieger alle aufstehen und die Bundeshymne gespielt wird.**

An so einem Wettbewerb sieht man erst, wie hoch die Leistungsdichte und wie hoch das Niveau ist. Der kleinste Fehler oder einmal kurz nicht bei der Sache gewesen zu sein, kostet gleich viele Punkte. Verhaut man einen Tag, wird man sofort nach hinten durchgereicht. Einige gute Piloten, die schon ganz oben standen, hat es da erwischt.

Die Wetterlage hat alles geboten und die Ausrichter sind auch an die Grenze des machbaren gegangen. Die ersten Tage gewittrig, die man einfach gut überstehen musste, dann drei Tage mit hervorragenden Bedingungen, wo man nicht viel gewinnen aber schnell viel verlieren konnte und die letzten drei Tage



blau bzw. in einer Warmfront vor einer Kaltfront.

Meist war ich allein unterwegs, um meine eigenen Ideen zu verfolgen, aber wann immer ich auf einen Pulk traf, sah man erst, welches hohe Tempo da geflogen wurde. Kein Kreis zu viel, im Vorflug mit hohem MC-Wert und immer mit Zug nach vorne.

Wenn der Aufwind erst im zweiten oder gar erst im dritten Kreis zentriert wurde, war dies meist nicht mehr aufzuholen. Selbst als die Wetterbedingungen in den letzten Tagen viel schlechter waren, ließ da niemand locker – einige bezahlten dies dann aber mit einer vorzeitigen Außenlandung.

Bei der Nachanalyse der Flüge kam eines ganz klar heraus, dass ich im Gleiten und Finden der tragenden Linien noch einiges an Verbesserungspotential habe. Dahingehend wird auch der Schwerpunkt für das Training zur kommenden Saison gelegt werden.

Es gelang mir sonst sehr gut, das Gelernte bei den Nationalmannschaftstrainings im Wettbewerb umzusetzen. An dieser Stelle ein großer Dank an Hermann Trimmel, der uns dies in der Vorbereitung ermöglichte.

**Unser Teamcaptain, Kurt Graf**, hat in bewährter Manier alle administrativen Vorbereitungen getroffen, uns vor Ort alle Dinge abgenommen, die nicht grad mit Fliegen zu tun hatten und trug dazu bei, dass die



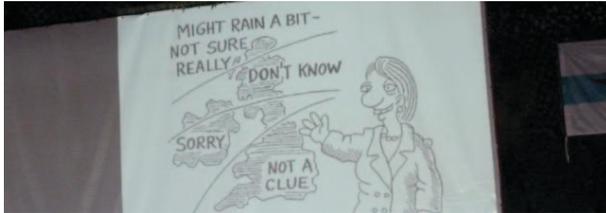
Stimmung im Team einfach lässig war – Danke Kurt!

**Danke, dass ich dabei sein durfte.**

## Mein Resümee

### 1. Organisation, Veranstalter:

- **Flugplatz:**  
Durch die Größe und nahezu quadratische Fläche ein idealer Austragungsort.  
Bis zu 16 Schleppmaschinen waren im Einsatz und die alle drei Klassen in kürzester Zeit in der Luft.
- **Flugbetrieb:**  
Startaufstellung, Schleppbetrieb, Ausklinkzone, Startlinie, Zielflugverfahren, Frequenzen,
- **Zielflugverfahren:**  
Ich persönlich bevorzuge den Zielkreis, es ist einfach stressfreier und bei der Ankunft von Pulks definitiv sicherer. Die Organisation war an zwei Tagen zu unflexibel, bei starkem Wind einen letzten Wendepunkt so zu legen, dass eine sichere Direktlandung gegen den Wind möglich war.
- **Briefing:**  
Hat gepasst, keine endlosen Ausschweifungen, ...



- **Meteo-Service:**  
Wurde bis auf einen Tag gut getroffen. Für mich war zum Zeitpunkt des Briefings die Menge an Information ausreichend.  
Vor dem Abflug wäre die Kenntnis der aktuellen Wettersituation (Satellitenbild) sehr hilfreich und entscheidend für den Zeitpunkt gewesen.
- **Tasksetting:**  
War manchmal an der Grenze des Möglichen, was die Streckenlänge zum einen und die niedere Basishöhe zum anderen betrifft.  
Hat für mich absolut gepasst.



### 2. Team Austria

- **Vorbereitung:** Das Nationalmannschaftstraining; sowohl theoretisch (mental) in Steyregg als auch praktisch in Nitra war die ideale Vorbereitung und Einstimmung dazu. Dies muss in jedem Fall so fortgeführt werden. Ich merke von Jahr zu Jahr die Fortschritte an mir.  
Ich wünsche mir im Vorfeld eine etwas tiefere/ präzisere Vorbereitung von den Teilnehmern. Die Zeit ist immer viel zu kurz, um den Großteil der Themen durchzubringen.
- **Unterkunft:**  
Die Unterkunft in den Häusern (Selbstversorgung) und die Lage am Flugplatz waren perfekt.
- **Finanzielles:**  
Ich habe immer noch eine sehr schwierige finanzielle Situation mit meiner Firma, so hat mich dieser Wettbewerb, oder besser die ganze Saison ganz schön hinein gerissen.



- **Teamgeist:**  
War perfekt und vorbildhaft.

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

#### 3.1. Meine Vorbereitung

- Meine Vorbereitung auf die EM in Pociunai: war im Detail zu wenig konsequent (großes Verbesserungspotential)

#### 3.2. Umsetzung im Wettbewerb (je differenzierter, desto hilfreicher)

- **Meine Motivation:**  
Die Tagesaufgaben möglichst fehlerfrei zu fliegen, um am Ende ganz oben zu stehen. Mental perfekt eingestimmt am Wettbewerb teilzunehmen.
- **Was war mein Ziel?**  
Ein Platz am Podest.



- Was hat mich meinem Ziel näher gebracht?  
Sicher die letzten drei Nationalmannschaftstrainings, speziell jenes heuer im Frühjahr. Meine Einstellung und persönlich mentale Vorbereitung.
- Schlüsselerlebnisse?
- + Bei Blauthermik allein fliegend schneller unterwegs gewesen zu sein, als der Pulk.
- + An den richtig schnellen Tagen allein fliegend ganz vorne mit dabei gewesen zu sein.
- Einmal von einem Pulk eingeholt und richtig überrollt worden zu sein. Keine Ahnung, was ich da falsch gemacht habe.
- Der Tag, an dem ich nach 20 km den Motor starten musste. Der Tag war schwierig, gewittrig und Großteil abgeschattet.

Ich war aber so zuversichtlich, dass meine Idee funktionieren würde. Ein langes Gleitstück bis zum Anfang einer Wolkenstraße. Ich kam vielleicht um 100 m zu tief dort an. Der Wind trieb mich mit schwächstem Steigen über ein großes Waldgebiet und das wurde mir zu heiß. Einen Tag zuvor musste aus demselben Grund Markus Gäumann (NB) im Wald landen (Total-schaden), weil der Motor nicht ansprang.

**Die Nachanalyse der Flüge erbrachte, dass meine Gleitzahl beim Vorflug meist um bis zu einem Drittel schlechter war als jene der Bestplatzierten.**

- Was will ich lernen und trainieren?  
Richtig trainieren lernen (eine gestellte Trainingsaufgabe erfüllt – ja/nein?) Das Erliegen tragender Linien (oberste Priorität).
- Zugang über unterschiedliche Methoden
- Den Flieger richtig spüren lernen
- Die Bewegung der Luftmasse entsprechend wahrnehmen – Mentale Wettkampfvorbereitung
- Visualisierung der idealen Wettbewerbssituation
- Fokussiert auf die Tagesaufgabe zu sein
- Die entsprechend richtige Vorbereitung auf die Aufgabe. Das Vertrauen in die eigenen Entscheidungen zu stärken und zu festigen.
- Die aktuelle Wettersituation bewusst wahrnehmen und die daraus getroffene Entscheidung bewusst verfolgen und validieren. Die Aufwindannahme perfektionieren AAT und der richtige/sinnvolle Umgang mit dem PDA. Die richtig angepasste Taktik im Wettkampf und der richtig getimte Abflugzeitpunkt.

17. 8. 2011

Josef Kammerhofer, IE

## **BERICHT: Feedback zur EM2011 in Pociunai, Litauen, Wolfgang Janowitsch 16. August 2011**

*Ich werde mich bei meinem Bericht an der von Hermann Trimmel vorgeschlagenen Struktur orientieren, danke an dieser Stelle für die Ausarbeitung!*

### **Zu 1.)**

Die Organisation war ausgezeichnet. Der Flugplatz bietet genügend Platz für eine großzügige Startaufstellung bei allen Startrichtungen. Wiegung erfolgte mit 2 Waagen nahe der Liegeplätze. Die über 70 Flugzeuge waren mit 13-14 Wilgas in ca. 45min in der Luft. Sie wurden Klassenweise durch unterschiedliche Ausklinkzonen getrennt. Ich hatte trotz der oft niedrigen Basis nie das Gefühl dass sich gefährliche Pulk bildeten. Der Abflug erfolgte über die klassische 10km-Linie. Das Anflugverfahren wurde diskutiert, eine Abstimmung der Team Captains ergab Finish Ring ohne Höhenlimit. Nachdem von einem TC (Kiki) Bedenken angemeldet wurden (Piloten würden dazu verleitet einen Bruch zu riskieren um gerade noch innerhalb der 3km zu sein), kehrte die Wettbewerbsleitung zur klassischen Ziellinie am Flugplatzrand zurück. Dadurch ergaben sich immer wieder Probleme: Der Flugplatz ist beim Anflug von Westen bis kurz vor der Landung nicht sichtbar.

Eine vernünftige Vorbereitung auf die Landung war nicht möglich, wodurch es immer wieder zu Verwarnungen wegen „gefährlichen Fliegens“ kam. Von Süden kommend wurde an manchen Tagen der letzte Wendepunkt/Sektor so gelegt, dass man beinahe parallel zur Ziellinie ankam und zum Überqueren fast eine 90°-Kurve fliegen musste. Jedes Team hatte seine eigene Frequenz. Meteo-Briefing war sehr einfach, allerdings traf es die Realität meistens ziemlich genau! Entsprechend passte auch das Tasksetting. Alles in allem eine schnörkellose, aber sehr effektive und sympathische Organisation!

### **Zu 2.)**

Die Vorbereitung ist in meinen Augen ein laufender Prozess. Durch die regelmäßig von Hermann angebotenen Trainingslager bietet sich für jedes Team-Mitglied die Möglichkeit sich weiterzuentwickeln, um bei der ständig steigenden Leistungsdichte mithalten zu können, bestenfalls zu gewinnen.



Bei Gesprächen mit Piloten anderer Nationen hatte ich den Eindruck, dass wir auf diesem Gebiet ganz vorne mit dabei sind. Ein Unterschied fällt dabei (wieder einmal) auf: Die meisten erfolgreichen Nationen setzen auf den Teamflug (Polen, Briten, Franzosen...), vielleicht müssen auch wir in diese Richtung nachdenken...?

Die Organisation wurde Großteils in bewährter Manier von unserem TC Kurt Graf durchgeführt. Die Unterbringung in zwei gemieteten Häusern direkt am Flugplatz war perfekt, und hat wesentlich zu der ausgezeichneten Stimmung im Team beigetragen. Oft wurde bei einer gemütlichen Jause noch bis spät am Abend diskutiert was wir hätten besser machen können (hätt i, tat i, war i, ;-))

**Der Teamgeist war ausgezeichnet, jeder hat – in dem für ihn passenden Rahmen – die Anderen unterstützt. Gegenseitige Ressentiments oder gar Streit untereinander (wie wir es von anderen Nationen teilweise kennen), gab es nicht einmal ansatzweise.**

### Zu 3.)

Der Schwerpunkt meiner persönlichen Vorbereitung zielte auf möglichst intuitives Fliegen ab, nach Gefühl, aus dem Unterbewusstsein. Ich hatte den Eindruck, ich sollte nach einer Lernphase wieder einmal alles integrieren. Im Großen und Ganzen glaube ich auch, dass mir das gelungen ist.

Der direkte Vergleich mit den Kollegen zeigte mir, dass meine Entscheidungen bei einigermaßen übersichtlichem Wetter, sowie meine fliegerischen Fähigkeiten auf vergleichbarem Niveau sind. Selbst bei äußerst schwierigen Bedingungen gelang es mir, allein die Spitzengruppe einzuholen oder zu überholen (7. Tag, 9. Tag).

Dass ich an meinen guten Tagen keinen Sieg, sondern Plätze zwischen 2. und 6. erflog, ist für mich ein Zeichen, dass ich in puncto Risikomanagement auf dem richtigen Weg bin. Was genau am sechsten Wertungstag passierte, an dem ich als einer von Wenigen außen landete, möchte ich noch ganz genau analysieren.

Im Rückblick sehe ich einige Chancen, die ich bei genügender Achtsamkeit gehabt hätte, diese teure Außenlandung zu verhindern. Auch ein ganz einfaches technisches Hilfsmittel hätte geholfen: FLARM-Radar (Butterfly...). Wenn es ums „Überleben“ geht, ist es eine hervorragende Möglichkeit das Situationsbewusstsein zu verbessern. Leider habe ich mich bis jetzt aus Überzeugung (Hinausschauen ist besser...) dagegen gewehrt. Eine klare Erkenntnis!

Es scheint sich herauszukristallisieren, dass eine Gruppe von Spitzenpiloten fast immer schneller ist als ein Einzelner. Daraus ergibt sich für mich, dass wir uns auch im Training mehr mit der Ressource Teamfliegen bzw. „wie kann ich die Anderen für mich nutzen, ohne dadurch fremdbestimmt zu sein“, beschäftigen sollten.

Mir hat es großen Spaß gemacht, und ich glaube ich habe viel gelernt. Herzlichen Dank an die Teamkollegen für die schöne Zeit, schade, dass es für einige nicht so gelaufen ist, Gratulation an Andi, der einen fulminanten „Einstieg in die Szene“ hingelegt hat!

**Vielen Dank an alle Zuständigen im Aero-Club, und ganz besonders an Kurt (abgesehen von seinem unermüdlichen Einsatz für uns!) und seinen „anonymen“ Gönner für die finanzielle Unterstützung!**

Euer WO





## World Grand Prix 2011

### Wasserkuppe

20. bis 30. Juli 2011

**Pilot:** Supersperger Eduard  
**Flugzeug:** Ventus 2b  
**Kennzeichen:** OE-5654 M3  
**Crew:** Karin und Edward Supersperger  
**Zeitraum:** 20. bis 30. Juli  
**Ort:** Wasserkuppe  
(Hessens höchster Berg)

#### 1. Organisation Veranstalter

- **Flugplatz:**  
Wasserkuppe, sehr interessantes Abflug und Anflug-prozedere. Auf der Spitze eines Berges einen Wettbewerb abzuhalten hat schon so seine eigenen Tücken. Das Landeprozedere incl. Funkverkehr wurden sehr einfach abgehalten. Manchmal hatte ich das Gefühl, dass sie nur auf unser Können vertrauten, dass wir nach einem Massenanflug alle ein Platzl zum Landen finden werden.

- **Flugbetrieb:**  
Startaufstellung, Schleppbetrieb, Ausklinkzone, Startlinie, Zielanflugverfahren, Frequenzen. Die Startaufstellung erfolgte in 5er Gruppen die sich nebeneinander aufstellen konnten. Der Schleppbetrieb war durch fünf Schleppmaschinen Typ Remarqueur auf diese Gruppen angepasst und erfolgte sehr rasch. Die Ausklinkzone waren aufgrund der Wetterlage nur ca. 300 m oberhalb der Wasserkuppe und befand sich in den meisten Fällen gleich in der Nähe.

Die Startlinie wurde auch wegen der publikumswirksamen Beobachtung auch in die Nähe der WAKU gesetzt. Nur einmal etwas außerhalb, da es das Wetter nicht zuließ. Bei den Zielanflugverfahren wurde immer darauf geachtet, dass immer noch einige Kilometer vor der WAKU platzierter Wendepunkt die Ankunftsfunkei aufgliederte, da dies auch meistens der Meldepunkt für die Ziellinie war. Der Countdown und die anschließenden Ziellinienanflüge wurde am Anfang auf der Platzfrequenz durchgeführt, wurden aber dann doch wegen des regen Verkehrs auf eine eigene Frequenz gewechselt.

- **Briefing:**  
Die Briefings wurden in einem eigenen Hangar mit Videobeamer, Lautsprecheranlage und eigener Bühne abgehalten. Hans Obermayer hielt als Wettbewerbsleiter meistens eine kurzen Rückblick auf den letzten Wettbewerbstag und gab dann an den Meteorologen weiter.

- **Meteo-Service:**  
Wurde durch Walter Hermann über Videobeamer sehr professionell und kurz aber sehr trocken vermittelt. Der österreichische Schmäh geht den Deutschen wirklich ab. Aufgrund der sehr schwierigen Wetterlage Europaweit, hatte der Tasksetter keine leichte Aufgabe zu bewältigen.

- **Tasksetting:**  
Der Wettergott muss wohl ein Segelflieger gewesen sein, da er uns in den sich aneinanderreihenden Tiefs in 10 Tagen 5 Wertungstage beschert hatte. Hanno Obermayer der als Tasksetter fungierte, zauberte die gerade noch möglichen Strecken in diese Mini-Fenster optimal hinein.

#### 2. Team Austria (für Lerneffekt im ÖAec)

- **Vorbereitung**  
Waren kurze Trainingseinheiten die ich am Flugplatz in Micheldorf absolvieren konnte. Ansonsten waren aufgrund meiner beruflichen Situation und der doch Wetterbedingt nicht guten Streckenflugsaison nicht wirklich viele Trainingsflüge drinnen.

- **Unterkunft:**  
Mein Vater Edward Supersperger der mir als Crew zur Verfügung stand, schlief im Wohnwagen am Flugplatz auf der Wasserkuppe. Meine Frau und ich hatten ein Bed&Breakfast in Poppenhausen.

- **Finanzielles:**  
Die Nenngebühr wurden dankenswerterweise vom ÖAec übernommen. Die F-Schlepps gingen teilweise nur zwischen 200 und 500 m und kosteten durchwegs 50 Euro, nicht gerade wenig für die paar Höhenmeter. Die Campinggebühr meines Vaters betrug ca. 110 Euro und das B&B kostete mich ca. 400



Euro. Für die Verpflegung hatte ich pro Person und Tag 25 Euro eingerechnet und kam auch damit über die Runden. Für An und Rücktransport von Flugzeug und Wohnwagen veranschlagte ich noch einmal 200 Euro. Alles in Allem war es auch nach der Staatsmeisterschaft ein für mich leistbarer Bewerb.

- Teamgeist:

Der Teamgeist aller Wettbewerbsteilnehmer ist wie in den vorangegangenen Qualifikationsbewerben und auch World-GP ausgezeichnet gewesen. Mit Peter Hartmann verband mich immer schon eine gute Freundschaft, die auch hier bei diesem Bewerb sehr angenehm und auch aufbauend war, auch wenn es einmal nicht so gut lief.

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

#### 3.1. Meine Vorbereitung Siehe Punkt 2 sowie das Mentaltraining mit Hermann Trimmel

#### 3.2. Umsetzung im Wettbewerb (je differenzierter, desto hilfreicher)

- Meine Motivation:

Mit den besten der besten zu fliegen und so viel wie möglich von Ihnen zu lernen.

- Was war mein Ziel?

So gut segelfliegen wie es für mich nur möglich sein kann. Sowie beim 100 jährigen Segelflug Jubiläum mit dabei zu sein.

- Was hat mich meinem Ziel näher gebracht?

Auch diesmal habe ich wieder sehr viel dazugelernt und ich denke wieder meinem Ziel etwas näher gekommen zu sein.

- Schlüsselerlebnisse?

Das man nie zu früh aufgeben soll. Speziell im Grand Prix kannst du auch als letzter noch in die vorderen Punkteränge hinein fliegen.

- Was will ich lernen, trainieren?

Durch angespanntes Fliegen, verliere ich die Feinfühligkeit. Schnelles erkennen dieser Situation und mittels praktizierbarer Entspannungsübungen während des Fliegens wieder zu einer optimalen Aufnahmebereitschaft bzw. Entscheidungsqualität zu finden.

Mit Fliegergrüßen,  
Edi Supersperger



## Bericht: Grand Prix Wasserkuppe

### 1. Organisation Veranstalter: Wasserkuppe unter Mithilfe von Roland Stuck.

- Flugplatz: EDER
- Flugbetrieb:  
Startaufstellung einfach nachschieben(Einerreihe)  
Schleppbetrieb war ein gut organisiertes Radl mit glaublich 6Stk DR400 (35 Minuten waren alle oben).  
Ausklinkzone wechselnd und immer gut gewählt.  
Startlinie war nach Möglichkeit immer über Platz (zweimal wegen niedriger Basis remote).  
Zielanflugverfahren war immer eine Linie (1000 m) und immer über Platz oder am Pistenende.  
Nur zwei Frequenzen eine für den Schlepp eine für den Rest des Fluges (mandatory).
- Briefing war um 10.30 Uhr.  
Meist auch ein gesondertes Safetybriefing(Spreckley)
- Meteo-Service:  
Ausreichend genau unter super Ausnutzung der Wetterfenster.
- Tasksetting:  
Meist sehr kurze Tasks (120 km)

### 2. Team Austria: Da ich erst sehr spät zum Team gestoßen bin, war nur wenig Zeit für die Vorbereitung.

- Unterkunft:  
Hatte ich auch nicht mehr in der Pension vom Edi bekommen.
- Teamgeist:  
Edi war, wie immer hilfreich und bemüht. Leider konnten wir im Flug nicht ratschen, hätte mir aber mehr Teamflug gewünscht.

### 3. Rückschau

#### 3.1. Meine Vorbereitung:

War wegen Quali, STM und Schlechtwetter im Pflichttraining kurzfristig kaum möglich. Durch viele Flachlandwettbewerbe im Verlauf der letzten Jahre glaube ich aber einen Vorteil gegenüber Teamkollegen EDI gehabt zu haben.

#### 3.2. Umsetzung im Wettbewerb:

- Meine Motivation war:  
Wieder mal im Flachland zu fliegen und möglichst gut abzuschneiden. Ich war mir allerdings bewusst, dass dies nicht einfach sein wird (suboptimales Flugzeug, starkes Teilnehmerfeld).
- Schlüsselerlebnisse:  
Ich hatte manchmal Angst!  
Der GP ist sehr auf den Zuschauer abgestimmt. Fliegerisch war es nicht sehr anspruchsvoll, da die Aufgaben größtenteils sehr klein waren. Ein kleiner Fehler bedeutete dann nicht mehr unter den ersten fünf zu sein. 50 Sekunden Rückstand hinter dem Ersten konnten schon Platz sechs bedeuten. Ganz ausgereift sind sie noch nicht, die Regeln.

Viel Publikum und Nebenveranstaltungen kompensieren das aber gut.

Der Grand Prix ist sportlich gesehen ein Rückschritt!

Aber was PR betrifft: **DER WEG !!!**

**Hermann... flieg auch mal einen GP!!!**



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Internationale Meisterschaften



## Weltmeisterschaft Segelkunstflug 2011 in Thorn | 25. Juli bis 7. August 2011

### Dietmar Poll wird Vizeweltmeister mit Bronze in der Kür



**Die Weltmeisterschaft im Segelkunstflug wurde von 25. Juli bis 7. August 2011 im polnischen Thorn abgehalten. Vorangegangen waren die Englische Meisterschaft, die Poll gewann und die polnischen Meisterschaften, bei denen Dietmar Poll zweimal Silber erringen konnte. Dies war ein gutes Training.**

Kaum war jedoch die WM eröffnet, begann es in Strömen zu gießen und hörte eine Woche lang nicht mehr auf. Dann schien am 31. Juli abends endlich eine Möglichkeit, mit den Wertungsflügen zu beginnen. Dietmar Poll mit Startnummer zwei wurde kurz vor dem Einflug in die Kunstflugbox, einem 1 x 1 x 1 km großen imaginären Würfel, von der Jury wieder zum Landen aufgefordert, der Wind war in Sturmstärke zu viel.

**Also Landung, warten, wieder nach einer halben Stunde starten.**

Das Wetter hatte sich dann noch soweit verschlechtert, dass neben Sturm nun die Sicht auf nahezu Null sank. Dietmar Poll flog sein Programm vor einer schwarzen Regenwand. Kurz darauf wurde wieder abgebrochen. Die nächsten Teilnehmer konnten dann am Morgen bei schönem Wetter ihre Programme fliegen. Poll erreichte trotz dieser Umstände Platz sechs.

Die Organisation begann sehr langsam anzulaufen, wieder folgten zwei Tage ohne Start für Poll, obwohl nun das Wetter ideal war. Am Abend des 2. August wurde unmittelbar vor Polls Start abgebrochen, die Punktrichter waren müde, Poll stieg wieder aus dem Flugzeug. Also war er am Morgen des 3. August in vorderster Reihe. Eine Beschädigung seines Flugzeuges am Boden zwang ihn, mit einem freundlicherweise schnell von einem englischen Kollegen bereitgestellten Flugzeug zu starten. Dieses musste zuvor mit dem Sitz aus Polls Flugzeug umgebaut werden, zusammen mit dem Hin und Her der Jury, wann er starten sollte, nicht gerade nervenschonend. Ergebnis der „Unbekannten Pflicht 1“: ein neunter Platz, zusammen mit dem Vortag auch in der Gesamtwertung Platz sechs.

Während des Tages konnte Polls Flugzeug, der mittlerweile schon bekannte GEIER, repariert werden, zwar ohne Fahrwerkstüren, und Poll startete am Abend als Letzter in der Reihe seine Kür. Traumwetter, ruhige Luft mit etwas Wind, tragende Luftmasse, gute Voraussetzungen. Poll gab „dem Schwein die Freiheit“, auf Deutsch „ließ die Sau raus“ und sicherte sich mit 5 Punkten Rückstand auf den Sieger als Dritter die Bronzemedaille in der Kür. Pikantes Detail am Rande: Ein Punktrichter gab Poll etwas zu hohe Punkte, fiel dadurch aus der Wertung und Poll verlor dadurch 15 Punkte. Dies war der erste Flug, an dem Poll sich von keinem einzigen Punktrichter mehr Punkte gewünscht hätte, etwas weniger von einem hätte den Sieg bedeutet. Im letzten geflogenen Programm „Unbekannte Pflicht 2“ errang Poll einen vierten Tagesrang, was zusammen mit der „Ersten Unbekannten Pflicht“ einen fünften Schlussrang in der „Unbekannten“ und auch einen fünften Gesamtrang für Poll ergab. Gewonnen hat die Gesamtwertung Jurek Makula zum achten Mal, auf den Plätzen zwei und drei sind Georgyi Kaminsky und Eric Piriou. Nun hat Poll an Weltmeisterschaften alle Farben gesammelt, Gold und Silber 2009 und Bronze 2011, dazu mehrmals Silber und Bronze bei Europameisterschaften.



Da in Zukunft keine Europameisterschaften mehr abgehalten werden, bleibt Poll auf Lebenszeit Vize-Europameister.

Am Dienstag, 9. August um 20 Uhr, wird Dietmar Poll in Leibnitz eintreffen. Zum Empfang durch den Bürgermeister im und vor dem Rathaus sind Freunde und Fans herzlich willkommen.

## Segelkunstflieger Dietmar Poll schlägt wieder zu! Zwei Silbermedaillen an der Polnischen Internationalen Meisterschaft

Bei der Polnischen Internationalen Meisterschaft von 10. bis 17. Juli in Thorn hat Dietmar Poll wieder zugeschlagen. Hinter dem sieben-fachen Weltmeister und Lokalmatador Jurek Makula erreichte er wie im vergangenen Jahr Platz zwei. Same procedure as every year.

Das Teilnehmerfeld war heuer stark wie nie zuvor besetzt, nicht weniger als vier Welt- und Exweltmeister waren am Start, die sich am Ende die Plätze eins bis drei und fünf teilten. Auch Teams aus Japan und England nutzen die Chance. Polls Erzrivale, der Russe Kaminskij, konnte auf sicherer Distanz auf Platz drei gehalten werden. Der Bewerb musste aus Wettergründen nach zwei Flügen beendet werden, somit blieben zwei Silbermedaillen in Österreichischer Hand. Dieser Bewerb dient vor der diesjährigen am gleichen Flugplatz in Thorn stattfindenden Weltmeisterschaft als höchststehendes Training und gilt als erstes Stimmungsbarometer.

Dietmar Poll fliegt seinen nun schon recht bekannten Swift G-EIER, den er für den Wettbewerb selbst getunt hat. Im Sinne der sportlichen Fairness haben auch andere Teilnehmer Poll vor dem Bewerb gebeten, deren Flugzeuge entsprechend vorzubereiten, was Poll gerne tat. Das erhöhte zwar den Konkurrenzdruck, machte aber dann umso mehr Spaß, trotzdem vorne zu sein.

Polls Segelflugzeuge, der Einsitzer Swift und der Doppelsitzer Pinocchio, werden in Spezialanhängern mehrmals im Jahr quer durch Europa zu Wettbewerben und Airshows transportiert. Diese Anhänger bieten riesige Werbeflächen für Sponsoren.



### Dietmar Poll konnte seinen Titel nicht verteidigen, ist aber trotzdem zufrieden

## WM-Bronze nach Nervenkrieg

Der steirische „Übersieger“ Dietmar Poll ist auch bei der diesjährigen Segelkunstflug-Weltmeisterschaft im polnischen Thorn auf das „Sückerl“ geflogen. Seinen WM-Titel aus dem Jahre 2009 konnte er zwar nicht verteidigen, nach einem Wetterchass und damit verbundenem Nervenkrieg war er aber auch mit Bronze zufrieden. „Kämen hätte man die WM eröffnet, begann es in Stößen zu großen“, sagt der 53-jährige Leibnitzer Kanzenostreicher und Flugzeugbauer Dietmar Poll. „Mir es hat eine Woche lang nicht aufgeht.“ Endlich gab's den ersten Start, doch er wurde bald wieder zum Landen aufgefordert, weil der Wind Sturmstärke erreichte hatte. Zu glim Überflugs wurde sein Überflieger, der von ihm gebaute G-EIER, am Boden beschlädigt und der Starter musste in einen britischen „Leib Segler“ umsteigen. „Dafür haben wir in aller Eile den Sitz aus meinem Flugzeug in das glühende einbauen müssen.“ Beim alles entscheidenden Start am 7. August in Thorn statt. Am 7. August nimmt Poll auch an der großen Air-Show in Thorn teil. Auch Teams aus Japan und England nutzen die Chance. Polls Erzrivale, der Russe Kaminskij, konnte auf sicherer Distanz auf Platz drei gehalten werden. Der Bewerb musste aus Wettergründen nach zwei Flügen beendet werden, somit blieben zwei Silbermedaillen in Österreichischer Hand. Dieser Bewerb dient vor der diesjährigen am gleichen Flugplatz in Thorn stattfindenden Weltmeisterschaft als höchststehendes Training und gilt als erstes Stimmungsbarometer.

## WM-Generalprobe geglückt

Zwei Silbermedaillen für den Leibnitzer Segelkunstflieger Dietmar Poll in Polen.



Bei den polnischen Meisterschaften in Thorn schlug Dietmar Poll wieder zu. Hinter dem siebenfachen Weltmeister und Lokalmatador Jurek Makula erreichte Poll wie im vergangenen Jahr Platz zwei. Das Teilnehmerfeld war stark wie nie zuvor besetzt, denn nicht weniger als vier Welt- und Exweltmeister waren am Start, die sich am Ende die Plätze eins bis drei und fünf teilten. Auch Teams aus Japan und England nutzen die Chance. Polls Erzrivale, der Russe Kaminskij, konnte auf sicherer Distanz auf Platz drei gehalten werden. Der Bewerb musste aus Wettergründen nach zwei Flügen beendet werden, somit blieben zwei Silbermedaillen in Österreichischer Hand. Dieser Bewerb dient vor der diesjährigen am gleichen Flugplatz in Thorn stattfindenden Weltmeisterschaft als höchststehendes Training und gilt als erstes Stimmungsbarometer.

## Ab 25. Juli verteidigt Dietmar Poll in Polen seinen WM-Titel

### Silberner Rückenwind für unseren Champion

Nur ein siebenfacher Weltmeister war noch besser – zwei weitere WM-Champions ließ der steirische Über-Segelkünstler Dietmar Poll bei den Internationalen polnischen Meisterschaften hinter sich. Die zwei Silbernen, die er mit seinem G-EIER erlog, geben ihm Mut für die WM.



Unser regierender Weltmeister im Segelkunstflug bleibt gleich im polnischen Thorn, wo er zu den beiden „Silbernen“ geflogen ist. Dort geht es vom 25. Juli bis zum 7. August nämlich um die WM-Titelverteidigung. „Angesichts des bevorstehenden Welt-Championates waren bei den Polen-Meisterschaften viele der Weltbesten am Start. Vom siebenfachen Weltmeister, dem Lokalmatador Jurek Makula geschlagen zu werden, ist keine Schande“, gibt sich der Leibnitzer – er ist Österreichs erster Segelkunstflug-Weltmeister – durchaus zufrieden. Mit seinem „SuperGerät“ – dem Swift G-EIER – startet der 53-jährige Kunststofftechniker und Flugzeugbauer in der nächsten Woche wieder in zwei Wettbewerben (Pflicht und Kür).



Dietmar Poll mit seinen jüngsten Pokalen – am 25. Juli fliegt er in Polen um die WM.

Von 25. Juli bis 7. August findet die Segelkunstflugweltmeisterschaft in Thorn statt. Am 7. August nimmt Poll auch an der großen Airshow in Thorn teil.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Internationale Meisterschaften



# Polnische Poll-Position

Österreichs Segelkunstflug-Spezialist, der Steirer Dietmar Poll, brachte sowohl von den polnischen Meisterschaften als auch den Weltmeisterschaften in Polen Medaillen mit. So wurde er Vizeweltmeister mit Bronze in der Kür.

**Die Weltmeisterschaft** im Segelkunstflug wurde in von 25. 7. bis 7. 8. 2011 im polnischen Thorn abgehalten. Vorangegangen waren die Englische Meisterschaft, die Poll gewann und die polnischen Meisterschaften, bei denen Dietmar Poll zweimal Silber erringen konnte. „Dies war ein gutes Training“ (Poll).

Bei der polnischen Internationalen Meisterschaft von 10. bis 17. 7. In Thorn hat Dietmar Poll wieder zugeschlagen. Hinter dem siebenfachen Weltmeister und Lokalmatador Jurek Makula erreichte er wie im vergangenen Jahr Platz 2. „Same procedure as every year“, lächelte Poll.

Das Teilnehmerfeld war heuer so stark wie nie zuvor besetzt, nicht weniger als vier Welt- und Exweltmeister waren am Start, die sich am Ende die Plätze 1, 2, 3 und 5 teilten. Auch Teams aus Japan und England nutzten die Chance. Polls Erzrivale, der Russe Kaminsky, konnte von Poll auf sichere Distanz auf Platz 3 gehalten werden. Der Bewerb musste aus Wettergründen nach zwei Flügen beendet werden, somit blieben zwei Silbermedaillen in österreichischer Hand. Dieser Bewerb

diente vor der diesjährigen am gleichen Flugplatz in Thorn stattfindenden Weltmeisterschaft als höchststehendes Training und galt als erstes Stimmungsbarometer.

## Ein getunter Geier

Dietmar Poll flog seinen nun schon bekannten „Swift G-EIER“, den er für den Wettbewerb selbst getunt hat. Im Sinne der sportlichen Fairness hatten auch andere Teilnehmer Poll vor dem Bewerb gebeten, deren Flugzeuge entsprechend vorzubereiten, was Poll gerne tat. Das erhöhte zwar den Konkurrenzdruck, machte aber dann umso mehr Spaß, trotzdem vorne zu sein. Polls Segelflugzeuge, der Einsitzer Swift und der Doppelsitzer Pinocchio, werden in Spezialanhängern inzwischen mehrmals im Jahr quer durch Europa zu Wettbewerben und Airshows transportiert.

Von 25. 7. bis 7. 8. fand dann in Thorn die Segelkunstflugweltmeisterschaft statt.

Kaum war jedoch die WM eröffnet, begann es in Strömen zu gießen und es hörte eine Woche lang nicht mehr auf. Dann schien am 31. 7. 2011 abends endlich

eine Möglichkeit, mit den Wertungsflügen zu beginnen. Dietmar Poll mit Startnummer 2 wurde kurz vor dem Einflug in die Kunstflugbox, einem 1 x 1 x 1 km großen imaginären Würfel, von der Jury wieder zum Landen aufgefordert, denn der Wind war in Sturmstärke zu viel. Dann Landung, warten, nach einer halben Stunde wieder starten. Das Wetter hatte sich dann noch so weit verschlechtert, dass neben Sturm die Sicht auf nahezu Null sank. Dietmar Poll flog sein Programm vor einer schwarzen Regenwand. Kurz darauf wurde wieder abgebrochen. Die nächsten Teilnehmer konnten dann am Morgen bei schönem Wetter ihre Programme fliegen. Poll erreichte trotz dieser Umstände Platz 6.

Die Organisation begann sehr langsam anzulaufen, wieder folgten zwei Tage ohne Start für Poll, obwohl nun das Wetter ideal war. Am Abend des 2. August wurde unmittelbar vor Polls Start abgebrochen, die Punkterichter waren müde, Poll stieg wieder aus dem Flugzeug. Also war er am Morgen des 3. August in vorderster Reihe. Eine Beschädigung seines Flugzeuges am Boden zwang ihn, mit



**DIETMAR POLL:**  
Bronzemedaille in der Kür



einem freundlicherweise schnell von einem englischen Kollegen bereitgestellten Flugzeug zu starten. Dieses musste zuvor mit dem Sitz aus Polls Flugzeug umgebaut werden, zusammen mit dem Hin und Her der Jury, wann er starten sollte, nicht gerade nervenschoenend. Ergebnis der „Unbekannten Pflicht 1“: ein 9. Platz, zusammen mit dem Vortag auch in der Gesamtwertung Platz 6.

Während des Tages konnte Polls Flugzeug, der G-EIER, repariert werden, allerdings ohne Fahrwerkstüren, und Poll startete am Abend als Letzter in der Reihe seine Kür. Traumwetter, ruhige Luft mit etwas Wind, tragende Luftmasse, gute Voraussetzungen. Poll gab „dem Schwein die Freiheit“, auf Deutsch „ließ die Sau raus“ und sicherte sich mit fünf Punkten Rückstand auf den Sieger als Dritter die Bronzemedaille in der Kür. Pikantes Detail am Rande: Ein Punkterichter gab Poll etwas



SIEGERFLUGZEUG: Polls „G-EIER“



zu hohe Punkte, fiel dadurch aus der Wertung und Poll verlor dadurch 15 Punkte. Dies war der erste Flug, an dem Poll sich von keinem einzigen Punkterichter mehr Punkte gewünscht hätte, etwas weniger von einem Richter hätte den Sieg bedeutet.

Im letzten geflogenen Programm „Unbekannte Pflicht 2“ erlangte Poll den 4. Tagesrang, was zusammen mit der „Ersten Unbekannten Pflicht“ einen 5. Schlussrang in der „Unbekannten“ und

auch einen 5. Gesamtrang für Poll ergab. Gewonnen hat die Gesamtwertung zum 8. Mal Jurek Makula, auf den Plätzen 2 und 3 landeten Georgyi Kaminsky und Eric Piriou.

Nun hat Poll an Weltmeisterschaften alle Farben gesammelt, Gold und Silber 2009 und Bronze 2011, dazu mehrmals Silber und Bronze bei Europameisterschaften. Da in Zukunft keine Europameisterschaften mehr abgehalten werden, bleibt Poll auf Lebenszeit Vize-Europameister. ■

Artikel: Krone | 12. Juni 2011

Ende Juli verteidigt Dietmar Poll in Polen den Titel:

## Steirischer Weltmeister „verblies“ die Engländer

So viele Weltmeister haben wir ja nicht in der Steiermark – Dietmar Poll (53) ist einer. Und zwar im Segel-Kunstflug. Vor einigen Tagen hat er sich zum vierten Mal mit dem Titel „English Champion“ geschmückt. Den hat der Leibnitzer auf dem Weg zur Titelverteidigung bei der WM in Polen „mitgenommen“.

Eigentlich sollte es nur ein Trainingsaufenthalt sein, denn Ende Juli steigt im polnischen Thorn die nächste WM – und da will der Doktor der Kunststofftechnik, der auch sein eigenes Flugzeugbau-Unternehmen betreibt, den ersten WM-Titel eines Österreicherers im Segelkunstflug verteidigen. Was als Test geplant war, endete aber ganz oben auf dem Stockerl. „Ich bin

heuer zum bereits vierten Mal englischer Meister geworden“, sagt der zwölfmalige österreichische Titelträger, der auch in der Schweiz und in Slowenien die (nationale)

VON W. KOPACKA

Konkurrenz „verblies“ hat. Bei typisch britischem Wetter stand am Ende ein Rekordvorsprung von 700 Punkten zwischen dem Steirer und

Die ge be in

### 700 Punkte Vorsprung

Den ersten Durchgang gewann der Leibnitzer gleich mit 250 Punkten Vorsprung. Auch die Kür gewann der Weltmeister. Es folgen noch vier „unbekannte“ Programme, die der Pilot erst kurz vor dem Flug erhält und



Weltmeister Dietmar Poll gewann die englische Meisterschaft überlegen. K.

somit nicht trainieren kann. Auch da war Poll ein Ass und siegte mit 700 Punkten Vorsprung.

Polls Terminkalender ist voll. Anfang Juli bestreitet er die polnische Meisterschaft, die noch ein Trainingswettbewerb ist,

dann wartet Ende Juli die WM im polnischen Thorn. In der Zwischenzeit steht er mit seinem doppelstulzigen Kunstflugzeug „Pinocchio“ auch für Passagierkonstflüge zur Verfügung. Anmeldungen unter Tel. 0664/8315369.



Artikel: Woche | 16. Juni 2011



## Junioren Weltmeisterschaft 2011 in Musbach(D) | 6. Juli bis 20. August

### Bericht des Teamcaptains:



#### o. Einleitung

Dieser Bericht ist nicht für etwaige Veröffentlichungen! Er soll in erster Linie Erfahrungen sichern, um zukünftige Teilnahmen an internationalen Wettbewerben zu optimieren.

Das Berichten sehe ich als Pflicht gegenüber unserem Verband, dessen Funktionären und Entscheidungsträgern, als auch ganz besonders DEN Jugendförderern aus der ersten Reihe: Horst Baumann, Michi Gaisbacher, Hermann Trimmel und dem Wettbewerbsleiter JSM 2011.

Was der Leser noch wissen sollte, ist die Tatsache, dass ich als Mannschaft meinen Sohn seit Trieben 2008 auf den Meisterschaften als Helfer begleite. Daher kannte ich die Piloten alle persönlich als nette Kameraden. Obwohl ich der Meinung war (und bin) das es geeignetere Kandidaten auf das Amt gibt, ist es mir nicht schwergefallen als Notlösung einzuspringen. Denn die Jungs kannte ich ja schon viele Jahre, und die Juniormeisterschaften sind immer ein Höhepunkt im Jahreskalender! Wer mal dabei sein durfte weiß was ich meine...

Jedoch möchte ich allen Lesern versichern das ich die Aufgabe des Teamcaptains als ehrenvoll und gleichzeitig reizvoll empfunden habe.

#### 1. Vorbereitung zur WM

Die letzten Vorbereitungen fanden in Mauterndorf statt. Im persönlichen Gespräch mit den Piloten der letzten WM in Finnland, konnten folgende Erfahrungen zusammengefasst werden.

- Eine räumliche Trennung des Teams ist suboptimal.
- Technische Standard-Probleme am Flieger sind Rad, Bremse, Batterie, Logger.
- Organisation rund um die alltägliche Verpflegung / Versorgung/Einkauf soll nicht vom Fliegen ablenken.

Von Hermann wurden Piloten und TC ebenfalls gebrieft und vorbereitet. Sehr Gut sogar, denn die Prognose betreffend Chancennutzung seitens des Ausrichters ist 100 Prozentig eingetroffen. Aber auch zur mentalen Einstellung in diversen Wettbewerbssituationen waren die Tipps sehr wertvoll!

Das in Mauterndorf gelernte betreffend Luftraumverletzungen, hat noch kurzfristig Einfluss auf die Vorbereitungen gehabt. So hat die halbe Mannschaft noch Ihre Logger kalibrieren lassen.

#### Mein Statement gegenüber der Mannschaft:

- Unterstützung auf technischer Seite sehe ich als meine Hauptkompetenz
- Wir werden als Team geschlossen im Camp wohnen
- Frühstück und Bordverpflegung wird organisiert

Und gleichzeitig habe ich auch ausgegrenzt was von mir nicht erwartet werden kann:

- Meteo Infos und Aufarbeitung
- Wettbewerb Taktik Tips

Bei der sensationellen Abschlussparty in Mauterndorf, kam dann noch der Wunsch nach einem gemeinsamen Team Outfit auf. Die Piloten vom ISV und deren Freundinnen haben das wahrscheinlich an diesem Abend wachgerufen.

#### 2. Kurz vor der Abfahrt zur WM

So war es dann auch eine Verkettung glücklicher Umstände, das wir zu einer solchen innerhalb einer Woche noch gekommen sind. Gerry Seebacher, Geschäftsführer der jungen dynamischen Firma Global Relation ([www.grsports.at](http://www.grsports.at)) in Wiener Neustadt und seiner Mitarbeitern voran ein großes Dankeschön. Gerry ist ein ehemaliger Kollege, und hat sich spezialisiert auf Ausstattung von Sportlern mit Funktionskleidung.

**Dank auch für die Unterstützung von:**

- Michi G., der sofort über seine Kollegin das Layout zur Verfügung gestellt hat, sowie
- Gerda Seidel die umgehend die Berechtigung zur Führung des Logos gemailt hat, und
- meinen Töchtern Eva und Dorothee die einen ganzen Tag die Logos und Layouts aus den Folien ausgelöst haben, um 12 Jacken und Trikots damit zu stylen.

Grsports.at ist auch ein heißer Tip für zukünftige Mannschaftsausstattungen oder für eine Vereinsjacke etc...

An Ersatzteilen wurde dann noch jede Menge zusammengestellt. Das ging vom Epoxidharz (1,5 kg) über div. Gewebe (ca 3 m<sup>2</sup>) bis hin zu Ersatz Funkgeräten (FSG 40 AR 3201 AR4201), und Flarms sowie Instrumentenschläuche, Varios, Rädern, Decken, Schläuche, Sporn, Accus, TE-Düsen....

Bastian (DB) hat bis zum letzten Abend Instrumente eingebaut, das war leider nicht anders möglich, und eher suboptimal... Alle anderen Flieger waren den Piloten teilweise seit Jahren bekannt und wettbewerbsmäßig ausgerüstet.

Die Anreise haben nur die Tullner Klopff Michi (TW) und Andi Hudler (ML) gemeinsam bestritten der Rest ist individuell Angereist.

**3. Ankunft in Musbach mit Eröffnungsfeier...  
Teamfeeling**

Erich Hinterholzer (4ME) war der Erste im Camp und hat somit auch das perfekte Platzl ausgesucht. Wir waren nah an unseren Autos, lagen nicht in einem Loch und wurden auch vom Hangar (und seinen Partys) nicht direkt beschallt. 4ME, es war 4 US perfekt!!

Teamcaptain und Tochter kamen am Dienstag als letztes an. Da stand schon Tisch, Bänke, Sonnen- / Regensegel und die meisten Zelte. Die Mannschaftsbegrüßung samt neuer Gesichter war herzlich. Es hat keine zwei Minuten gedauert, da platzte der Erste mit der Frage nach dem Teamjacken heraus, und fünf Minuten später gab es das erste Foto im Teamgewand. Von da an liefen die Rot-Weiss-Roten-Jacken überall herum. UND die Chemie im Team stimmte vom ersten Moment an. Mittwoch der erste Trainingstag begann mit der Anmeldung im WB Office.

Super gemanaget von einem Senior, der jedem die rhetorische Frage stellen musste... „Du hast doch sicher die Silber C...“. Und schon, hatten wir wieder was gelernt!!! (Sport Cotive). Die technische Abnahme verlief dann ebenso glatt und wir waren am Abend mit allen Piloten durch.

Donnerstag der erste Flugtag und Einreichung der Loggerfiles zur Pilot ID.

Der Ablauf des Flugbetriebes am Trainingstag war was die Rückholung der Schleppseile betrifft ein absolutes Chaos. Wir haben Erich seines über zwei Stunden gesucht. Das führte dann glücklicher Weise zu einer neuen Regelung die dann einwandfrei funktionierte. Unser in letzter Minute organisierte Wohnwagen traf ein.



Johannes Lürbke, mein Arbeitskollege, kam mit seinen Sauerländer Freunden vom Klippeneck Wettbewerb, hat uns den Wohnwagen sogar noch aufgebaut, und ist dann am nächsten Tag weitergefahren. Am Abend dann Welcome-Party und erstes TC-Briefing. Das erste Briefing dauerte dann allerdings bis zum Ende der Party (23:00 Uhr), ganze zwei Stunden. Was der im Briefing vorgestellte Tagesablauf noch bedeuten sollte war mir zu dem Zeitpunkt nicht bewusst...

Am nächsten Tag bekam ich nach dem TC-Briefing gleich positive Rückmeldungen. Unsere Mannschaft habe so gute Stimmung gemacht, das sich die Band nahezu verausgabt hat, und sei so nett. Na das hört man gerne, oder!?

Der für Freitag geplante Pflichttrainingstag wurde aufgrund des Wetters auf Samstag verschoben. Die Mannschaft bekam zur Eröffnungsparty Besuch aus Innsbruck, und St. Johann. Trotz Regen war unterm



Sonnensegel beste Stimmung und es wurde eine Piratenflagge geschneidert. Das war dann unser CI für den Rest des Bewerbes... und zwar im positiven Sinne. Unsere Nachbarin Elena aus Italien hat mehrfach unseren Flaggenmasten als schönsten im Camp bezeichnet... ganz ohne Ironie.

#### Na und dann die Eröffnungsparty am Samstag.



Ein super Event mit SWR 3 Band und DJ. Na da hätten wir ohne unsere Teamjacken kaum auftreten wollen. In dem Moment wo rings herum die Mannschaften sich „Aufgebretzelt“ aufstellen ist man ohne Teamkleidung als Team nicht wahrnehmbar. So ganz in RotWeissRoter-Jacke

mit Aeroclub-Logo, das war schon offiziell! Dabei sind wir natürlich gemeinsam mit unseren Schlachtenbummlern einmarschiert ... logisch!

Der Event wurde dann von leichtem Regen begleitet. Aber wo sich die segelfliegende Jugend trifft da kann nicht einmal eine Stromunterbrechung durch Gewitter die Stimmung trüben.

Da wird die Band mit Taschenlampen angestrahlt und singt Acapella mit dem Publikum. Unser Team kam geschlossen um kurz nach Zwölf, obwohl der Strom wieder da und die Band am spielen, und waren sie der Meinung es reicht, denn morgen könnte ein Flugtag sein! Das hat mich begeistert. Und nicht nur mich ...

Denn ich stand die ganze Zeit abseits bei den „Locals“ und habe Kontakte geknüpft. Auch die haben unsere Mannschaft gleich an den Jacken und der Stimmung erkannt. Als die Mannschaft dann kam, haben sie ganz erstaunt gefragt... wie hast du das gemacht? Ich kann nur sagen, gar nicht.

Die Mannschaft hatte eine professionelle Einstellung, und spätestens nach dem Abend ein Team!

#### 4. Der Wettbewerb startet

Mit Regen und Aufrüstübungen aber immerhin mit so gutem Wetter das wir jeden Tag im Freien frühstücken konnten. Von Sonntag dem ersten möglichen Wettbewerbstag bis Mittwoch dem ersten Wertungstag mussten sich die Piloten sich drei Tage gedulden. Und wie von Vater Levin vorraus gesagt waren die Piloten wie auch Tasksetter übermotiviert.

Das führte dazu das sich die einen zu früh versenkten und die Anderen zu große Aufgaben ausgeschrieben haben, denn keiner kam rum! Aber von da an bekam der Wettbewerb einen Rhythmus ...

##### 4.1. Vorbereitung durch Briefing mit Local's

Dabei ging es hauptsächlich um die Außenlandesituation im Schwarzwald. Zwar wurde wiederholt vom Ausrichter versprochen, das in den kritischen Gegenden keine Aufgaben gelegt werden, jedoch ist im Teamkaptain-Briefing allgemein die Forderung nach einem speziellen Briefing zum Thema Außenlandung ausgesprochen worden.

Das Briefing fand dann statt, jedoch war das wohl eher eine Pflichtübung. Wir haben dann von den Local's, weitere Informationen beschafft, und diese dann auf speziell präparierten Straßenkarten eingezeichnet. So haben wir die ersten Regentage genutzt um uns bis ins Detail mit dem Wettbewerbsgebiet vertraut zu machen.

Andere Nationen waren da mit der Teilnahme an der Vor-WM schon bestens vorbereitet.

## 4.2. Daily Routine ...

Die entstand aus dem am ersten TC-Briefing vorgestellten Tagesablauf:

Tagesablauf	
7:30 Uhr	Frühstück
8:30 Uhr	Met-Info und Grid Order (am Container)
ab 8:30 Uhr	Grid Aufstellung
bis 10:00 Uhr	Tast im Postkasten
10:00 Uhr	Teamcaptain-Meeting in Cloub Lounge
10:30 Uhr	Grid Closed
10:30 Uhr	Briefing im Hangar
11:00 Uhr	Weight Control at Grid
12:00 Uhr	First Launch
As req.	TC-Grid-Meeting
After last T/O	Schleppseil Rückholung
Warten auf Landemeldung	

Wer, wie ich geglaubt hat, die Frühstückszeit sei ein Vorschlag, der hat bald gewusst, das es ein verdammt ernst gemeinter Vorschlag ist! Also Mein Tag begann vor 7:00 Uhr. Und um den Stress zu minimieren haben wir Tasks verteilt. Barbara war für die Grid-Order zuständig, Eva hat aus dem Postkasten des Teams die Tasks geholt und gleich mit WB Kurzzeichen beschriftet. Zum Tagesablauf gehörte auch noch das durchgeben der Startlinien Öffnung von Club- und Standardklasse auf der Teamfrequenz. Das war gelegentlich aufgrund der kleinen Mannschaft und wenigen Funkgeräten sehr stressig.



Aufgrund des schlechten Wetters und der damit zwangsweise späten Start (öffnen der Abfluglinie nach 16:00 Uhr bei angesagtem Thermik-Ende 17:00 Uhr) hatte die Mannschaft oft nur kurz Zeit zu duschen um dann gleich wieder auf Rückholtour zu gehen. Und dann kommen wir schon zum ersten Wettbewerbstag mit Außenlandung des ganzen Feldes.

## 4.3. Die ersten Abenteuer ... Rückholen mit Navi

ML hat als erstes gegessen aber mit seinem Finnland erfahrenem Alex war das kein Problem. 4ME war der zweite Außenlander. Auf der Alb mit Koordinatengabe in einem „Sonderformat“. Damit begann das Abenteuer... wir haben Barbara mit Eva und Navi... sowie einer sehr groben Karte mit einem Kreuzerl an der richtigen Stelle losgeschickt. Am Ende hat Erich mir bei den Telefonaten mindestens zwei Stunden lang erzählt, „die müssen gleich da sein, das Navi sagt noch 10 Minuten ...“

### Was haben Wir den Tag gelernt ...

- Immer die richtigen Koordinatenformate benutzen.
- Nie ohne Karte, im Idealfall hat Pilot und Mannschaft die gleiche.
- Handy immer mit Puk dabei haben.
- Ruhig bleiben und um Hilfe fragen, es gibt überall nette Leute die Hilfsbereit sind.

Daraufhin hat Barbara für jedes Team die gleiche Straßenkarte gekauft! Das hat sich dann noch oft als sehr hilfreich herausgestellt.



### 5. How a International Contest works...

#### Der Wettbewerbsleiter und die Organisation...

Kommuniziert über die Teamcaptain und Stuards mit den Piloten. Das Tägliche Pilotsbriefing ist reine Information betreffend Wetter, Task und allgemeine Informationen. Rückfragen, Proteste und sonstige Fragen, richten die Piloten über Ihren Teamcaptain an die Wettbewerbsleitung.



#### Der Teamcaptain...

...ist somit das Bindeglied, und verantwortlich für sein Team. Er hat sicherzustellen das alle Informationen aus den Teamcaptain-Briefing auch bei den Piloten ankommt. Im Gegenzug, haben aber auch die Piloten die Möglichkeit, über Ihren Teamcaptain Fragen zu adressieren. So war zum Beispiel der Schleppbetrieb oft Anlass für Einwände seitens der Piloten. Der Teamcaptain ist auch derjenige, der Landemeldungen unterzeichnet und einreicht.

#### Die Stuards...

...sind demzufolge die Ordnungshüter und Schiedsrichter. Sie stellen die Kommunikation zwischen Organisation und Teamcaptain her, überwachen technische Abnahme, Wägungen im Grid. Auf der anderen Seite nehmen sie Proteste entgegen, aber nur wenn sie über den Teamcaptain schriftlich eingereicht werden. Zurufe oder Smalltalkes sind ohne Relevanz.

### 6. Safety ..., tools by the Organisation

Zur Sicherstellung einer maximal möglichen Sicherheit bediente sich die Organisation folgender Instrumente:

– **Safety-Box**, war ein Postkasten für ein Formular zur Meldung von Vorkommnissen. Meldungen mussten ebenfalls vom Teamcaptain abgezeichnet werden. Diese wurden von den Stuards ausgewertet und führten, nicht täglich, sondern anlassbezogen zu Aktionen.

– **Safety Commite**, bestand aus drei nominierten Piloten. Diese waren dann geladen, wenn es zwischen einem Piloten/Team und den Stuards zur Klärung eines Vorkommnisses ging. Auch unsere Piloten haben mehrfach Vorkommnisse gemeldet und fanden sich damit in bester Gesellschaft.

– **Safety (Pilot-)Briefing**, wurden vom Chief Stuard „Brian Speckly“ gehalten, und zählten zu den Höhepunkten. Wenn Brian sprach, konnte man Stecknadeln fallen hören.

### 7. Unsere Flüge, das Wetter und das Scoring

Unsere Flüge verliefen alle sicher und ohne Bruch! Auch hat sich keiner unserer Piloten verletzt! In anderen Teams sah das ganz anders aus. Da gab es vom abgedrehten Rumpf bis zum zweitägigen Krankenhausaufenthalt alles...

Im Gegensatz zu den Berichten der einzelnen Piloten, fand ich die Einstellung der Piloten sehr professionell. Allein das tägliche Aufrüsten bei dem schlechten Wetter unterstreicht meine Einschätzung. Es gab nicht einen guten Tag, dieser wurde zwar häufig prognostiziert, trat aber nie ein, da das meistgebrauchte Wort im Wetterbriefing „TROG“ hieß. Somit war auch die Streckenführung immer gleich! Na bei der Wertung kann man viel analysieren. Ich bin der Meinung unsere Piloten haben gemäß Ihren Möglichkeiten eine ordentliche Leistung erbracht.

Die besten Platzierungen   Standard Klasse:		
– TW	am 1 WT	Platz 5
– DB	am 5 WT	Platz 8
leider ohne Wertung, da nur 9 über 100 km		

Die besten Platzierungen   Club Klasse:		
– 4ME	am 4 WT	Platz 11
– ML	am 3 WT	Platz 22

Erfolgreichster Pilot des Teams war Erich Hinterholzer. Er hat mit seinem Cirrus den 24 Platz unter den 44 Clubklasse Piloten erflogen.

## 8. Analyse der Weltmeister und Wettbewerbs – Splitter

Um Junior Weltmeister zu werden musste man 2011 mindestens 1,90 m Größe aufweisen und mindestens einen (entscheidenden) Bart unter 150 m gekurbelt haben. Wäre das die Erkenntnis würde man außer Acht lassen, das wir es hier mit zwei absoluten Profis zu tun haben. Beide haben unendlich viele Flugstunden und ein perfektes Umfeld.

Der Standardklasse Weltmeister fliegt seit seinem vierzehnten Lebensjahr in Homberg (nördlich Frankfurt), hatte bei Scheinerhalt 750 Stunden, loggt heute 2800 Stunden (bedeutet: 10 Jahre a 280 Stunden) war in 2009 in Finnland schon Juniorenweltmeister. Seine Eltern und sein Bruder unterstützten ihn in Musbach. Dabei hieß seine Kernmannschaft Pia, eine Pilotin aus Blaubeuren!

Nein es war nicht seine Freundin, die gab es zeitweise auch, aber er hat sich „bewusst“ für eine weibliche Mannschaft entschieden! In dem Jahr hatte er zur Vorbereitung die Deutschen geflogen und ist Vizemeister. Als Teampartner flog sein Klubkamerad mit.

Der Clubklasse Weltmeister kommt aus Holland war auch schon 2009 in Finnland dabei, und laut Aussage seines Onkels, der TC-Hollands, mit seinem abschneiden nicht zufrieden. Dann hat er ZWEI Jahre lang auf den Titel hingearbeitet.

Gejobbt und geflogen, gejobbt und geflogen... Dabei hat er auch intentionale Bewerbe geflogen, war auf der letzten Europameisterschaft ganz vorn dabei.

Tim wurde von seiner ganzen Familie begleitet, war ein ganz lockerer Typ und an den ersten Abenden mit seiner Klampfe in Action. Gut drauf ohne Alkohol.

Siehe: [www.jwgc2011.de/video](http://www.jwgc2011.de/video)

Angesprochen auf das wegkreisen unter 100 m, war Betroffenheit zu spüren, Erläuterung der Risiken und... kein Stolz! **Abschließend bleibt festzustellen, 1,9 m Körpergröße ist kein muss!**

### Splitter – Teamflug

Wurde von den D-Standardklasse Team schon in diversen Trainingslagern praktisch geübt, bis hin zur Frasologie im Funkverkehr. So konnten die Teampartner schon an der Stimmlage erkennen ob wer in Schwierigkeiten läuft.

### Splitter – Unterkunft Franzosen

Die wurde schon im Vorjahr bei den Pre World's gebucht. Ein Ferienhaus für die ganze Mannschaft mit Wirlpool und allem Komfort für 22 Euro/Person. Alle Offiziell entsandten hatten ein Team Shirt an, jeden Tag, und beim Aufrüsten mit der „Equipe France - Schröder Hängern“ waren pro Fläche mindestens Zwei dieser Uniformierten im Einsatz.

### Splitter – Etat Norwegen

Die Frage an den TC wurde beantwortet mit nur 8000 Euro,... für zwei Piloten mit Mannschaft. Davon entfielen allerdings 1600 Euro Fahrtkosten.

### Splitter – Vorbereitung Schweiz

Waren bei der Vor-WM, das Wettbewerbsgebiet gehört zu Ihrem Streckenflugrevier und wurde verstärkt genutzt. Drei Wochen vor dem WM Beginn wurde ein zweiwöchiges Trainingslager in Winzeln (30 km südlich) abgehalten. Vom Verband wurden die gesamten Kosten übernommen.





### Splitter – Coaching der Siegermannschaften

Da standen die „Deutschen“ glaube ich noch vor den Franzosen, und sicher vor den Holländern.

#### Das fängt an bei der Teamgröße:

- Teamcaptain... Gmelin; hauptamtlicher Bundestrainer selbst aktiver WB-Pilot
- Team Coach... Holger Back selbst aktiver WB-Pilot 4ter auf der DM 2011
- Wettermann... Aktiver Segelflieger Meteorologe und Bruder von ALB
- Blog Schreiber... ex Sportsoldat
- Helfer... alle aktive Segelflieger zum Teil Sposos oder ex Sposos

So war der D-Teamcaptain nie am Grid... der hat schon abhängig von der Wetterentwicklung im Camp, vor DREI Funkgeräten sitzend, Strategien entwickelt. Der Coach Holger war am Grid und hat am Grid alle alltags Tasks des Captains übernommen.

Beispiel: Seine Piloten stehen hinten im Feld und es ist am Grid das Gerücht gegangen ...“ die Ersten sind schon Über den Wolken gesichtet worden“... das hatte zur Folge das noch vor Öffnung der Abfluglinie ein Höhenlimit gesetzt wurde... Sport Cotive konforme Strategie.

### 9. Resümee de TC

Wir können auf eine erfolgreiche Teilnahme zurückblicken, in dem wir unsere Nation und unseren Verband repräsentieren durften. Dabei sind wir um unsere Jacken allseits beneidet worden und unser CI (The Pirates) wurde zum Symbol für sympathischen Schmah und gelebte Gastfreundschaft.

### Mit freundlichen Grüßen

CJ

## Berichte zur Junioren WM 2011 in Musbach(D) | 6. Juli bis 20. August

### Bericht Andreas:

#### 1. Organisation Veranstalter ( für Feedback auf internationaler Ebene à IGC)

##### · Flugplatz:

Der Flugplatz war groß genug für 2 Klassen, etwas gewöhnungsbedürftig wegen der welligen Piste, sonst problemlos

##### · Flugbetrieb:

Startaufstellung, Schleppbetrieb, Ausklinkzone, Startlinie, Zielflugverfahren, Frequenzen

*Startaufstellung:* Wurde per Hand ohne Auto gemacht, ging aufgrund der kurzen Distanz Hänger-Grid besser als erwartet, auch nicht langsamer als sonstwo mit mehr Platz und Auto-Hilfe. Für Std. Flieger mit Wassertanken sicherlich mühsamer als sonst. *Schleppbetrieb:* Im internationalen Vergleich (z.B. Nitra) hat es lang gedauert, bis alle in der Luft waren (Nitra 150 Flieger in 60 Minuten, hier 80 Flieger in 120 Minuten; gleiche Schlepphöhe).

„Ausklinkzonen“ waren vier Kreissegmente eines 5km Radius um den Platz, man wurde teilweise irgendwo hingeschleppt, weil während dem Schleppen der Sektor geändert wurde. Es gab zwei Nearmisses Schleppzug- Segelflugzeug, obwohl einige Schleppflieger FLARM hatten.

*Startlinie:* hat gepasst.

*Zielflug:* auch in Ordnung; Zielkreis mit 4 km Radius und 200m QFE Mindesthöhe, ging sich sehr schön aus. Nervig war, dass Clubklasse nach der Landung gewogen wurde. Nach mehreren Stunden im Cockpit unter Bewerbungsbedingungen hatte ich wenig Lust, den Flieger möglichst pronto quer übern Platz auf die Waage zu schieben.

*Frequenzen:* es gab offiziell eine Frequenz, alle Teamfrequenzen waren aus rechtlichen Gründen mehr oder weniger inoffiziell, hat aber gut funktioniert.

##### · Briefing:

Relativ spät angesetzt (10:30 Uhr), war o.k.

##### · Meteo-Service:

Gut!! Segelfliegender Meteorologe, hat gut gepasst. Wetter-Zusammenfassung jeden Tag am Tasksheet



· Tasksetting:

Teilweise etwas zu groß ausgeschrieben, teilweise aus den unmöglichsten Met. Situationen mit viel Geduld, Optimismus und Motivation noch Wertungstage gemacht, echt gut gelungen! Wenig einfallreiche Streckenführung: immer nach Süden auf die Alb, dann nach Osten, und dann je nach Wetter gleich heim oder nochmal nach Westen und dann heim..

## 2. Team Austria ( für Lerneffekt im ÖAec)

· Vorbereitung:

Danke an Tilo und Uli! Dass die zwei beim Training dabei waren hat schon sehr viel dazu beigetragen, wie wir uns an die Gegend rangewagt haben. Bei mir war die Vorbereitung in den letzten ca. 10 Tagen leider durch Autoreparaturen – damit ich überhaupt fahren kann – blockiert. Ich bin sehr unrund angekommen, hatte kaum Zeit zum Durchschnaufen gehabt, Gott sei Dank waren die meisten Trainingstage Schlechtwetter. Künftig: Autopicker! früher checken!! TC Christoph hat uns dann noch einen lokalen Piloten aufgetrieben, der mit uns noch ein paar Landwiesen und Besonderheiten im Schwarzwald wie z.B. Welleneinstieg besprochen hat.

Verbesserungswürdig war seitens Aeroclub, dass wir weder Funk- /Flaggenmast noch Funkgerät, noch Teamkleidung oder ähnliches bekommen haben. Wenigstens Standard Aeroclub-T-Shirts wären cool gewesen... Gott sei Dank hat uns unser TC auch hier rausgerissen mit seinen super Jacken!!!!

· Unterkunft:

Alle Piloten, Crew und Fans waren gemeinsam im Zeltlager!! War super für den Teamgeist und den Austausch!! Extrem wichtig, das Team nicht auf mehrere Plätze zu verteilen. Am besten alle am Flugplatz. Super war der von TC Christoph organisierte Wohnwagen und das Sonnen-/Regensegel vom Erich als Kommandozentrale bzw. Platz für eh fast jede Tätigkeit...

· Finanzielles:

Gerade für Junioren wäre die Ausbezahlung der Förderung vor dem Bewerb eine große Erleichterung für das Konto... Über die Höhe der Beträge lässt sich natürlich streiten ;-); wie der internationale Vergleich aussieht, wissen glaube ich, alle hier Beteiligten!

· Teamführung:

Ich glaube für diesen Bewerb an diesem Ort und Umfeld hatten wir den am besten geeigneten Teamcaptain, den man in Österreich finden kann!!

· Teamgeist:

War sehr stark und gut! Der Bewerb hat Spaß gemacht! Lag sicher auch am gemeinsam wohnen. Super wäre es, künftig wettbewerbsinteressierte österr. Junioren (ca. Teilnehmer der Juniorenmeisterschaft im 1. oder 2. Jahr) als Helfer für den ganzen Bewerb mitzusenden, auch ruhig mehr als teilnehmende Piloten: 1. Lernen diese so, wie ein internationaler Bewerb aussieht und abläuft, 2. Sind sie aufgrund der Vorbildung eine perfekte Bodencrew. Danke hier an Elias, Lukas, Raphael, Martin und Tobias!

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

### 3.1. Meine Vorbereitung

Diesmal verbesserungswürdig! Hauptproblem war (s.O.) das Auto. Mit dem Flieger war alles O.K. Ich habe in Niederöblarn nach zahlreichen Umbauten im Cockpit eigentlich als Generalprobe teilgenommen. Super war wie erwähnt die Info von Tilo und Uli. Aus Zeit- und Geldgründen konnte ich der Einladung von Uli nach Münsingen nicht folgen.

### 3.2. Umsetzung im Wettbewerb (je differenzierter, desto hilfreicher)

Prompt bin ich natürlich dort gesessen, wo der Tilo gesagt hat dass man dort nicht tief reinfliegt (Baar). Fehler lag an Ungeduld bei den Bärten vorher und so musste ichs riskieren... Im Gebiet vorher mal zu fliegen hätte sicher was gebracht, wobei das nicht unbedingt im Rahmen der Vor WM sein muss. Mental auf den Bewerb einstellen konnte ich mich eigentlich erst vor Ort während der Regentage.

· Meine Motivation:

Es ist großartig an so einem internationalen Bewerb mit so viel tollen Leuten teilzunehmen. Man kann viel lernen und hat viel Spaß dabei!

· Was war mein Ziel?

So gut wie möglich jeden Tag zu fliegen, sauber Segelfliegen. Selbst zufrieden zu sein!

· Was hat mich meinem Ziel näher gebracht?

Motiviert und Selbstvertrauen gegeben hat mich sicher die STMS in LOGO, wo ich ohne Erwartungen sehr frei geflogen bin und so sehr zufrieden war mit dem Ergebnis. In Musbach war ich, glaube ich, nicht so frei, weil ja doch zwei Jahre darauf hintrainiert und so.. Die Stimmung während des Bewerbes und im Team hat jedenfalls sehr viel dazu beigetragen,



dass es ein schöner Bewerb wurde und ich gern und motiviert in den Flieger gestiegen bin.

· Schlüsselerlebnisse?

TC hat gesagt, die Gesamtwertung schaut man sich erst zum Schluss an. das hab ich auch gemacht, hatte so nie irgendwelchen Druck vorm Flug. Hilfreich war auch die Motivation vom Erich (4ME) der immer wieder betont hat, dass wir zum Spaß hier sind und uns keinen Stress machen sollen. Dies barg allerdings das Risiko, zu wenig ernsthaft an die Aufgaben ran zu gehen. Auch top trainierte Deutsche können in größerer Zahl 10km nach dem Abflug sitzen!

· Was will ich lernen, trainieren?

Besseres Risikomanagement: an den schlechten Tagen bin ich sicher zu wenig aggressiv (Höhenband; wie weit in die Sektoren rein) geflogen, das Herkommen war sehr hoch priorisiert (aufgrund von Außenlandefrust der vergangenen Tage) das alte Thema Selbstbestimmtheit – Fremdbestimmt klappte gut, war eher im Team ein Problem, nicht das eigene Tempo zu fliegen bzw. das Teamfliegen zu wichtig zu nehmen und dann für die eigene Situation schlechtere Entscheidungen treffen zu müssen.

Liebe Grüße und bis bald,  
Andreas

---

## Bericht Bastian:

### 1. Organisation Veranstalter

· Flugplatz:

War sehr uneben und durfte mit dem Auto auch nicht befahren werden dies erschwerte das bewegen des Fliegers unheimlich.

· Flugbetrieb:

Lief sehr rasch und koordiniert ab.

*Startaufstellung:* Wurde immer rechtzeitig bekannt gegeben. Was mir nicht so gefallen hat was das wiegen am Grip da die Flugzeuge eng zusammen standen und da es teils zu unnötigen Schäden kam.

*Schleppbetrieb:* War sehr zügig und verlief bis auf einen Fast – Zusammenstoß und für mich problemlos.

*Auslinkzone:* Ja da wurde ich einmal benachteiligt im irgendwo ausgeklinkt und dies war dann mein einziger Restart.

*Startlinie:* wurde immer so gewählt, dass sich die beiden Klassen nicht im Weg waren und mit einem Höhenlimit versehen, was die später Starteten nicht benachteiligte.

*Zielanflugverfahren:* Zielkreis mit 900 m war Safe und genau richtig für so einen Flugplatz .

*Frequenzen:* ja, da lässt sich streiten es gab eine Liste wo die Nationen eine zugewiesene Frequenz haben nur leider hat das dann doch nicht so ganz funktioniert.

· Briefing:

Nicht zu lang und sehr informativ.

· Meteo-Service:

Meteo-Man Bernd hat das Wetter gut rüber gebracht und hatte immer einige lustige Aktionen auf Lager.

· Tasksetting:

Bis auf den ersten Tag einfach zu weit und nicht machbar sonst sehr einfalllos es wären schon ein paar Tage dabei gewesen wo man den Norden auch mal probieren hätte können.

### 2. Team Austria

· Vorbereitung:

Durch das Mentale Training von Hermann in Steyr hatten wir (Michael, Andreas und ich) schon einiges von dem Wettbewerbsgebiet gelernt.

· Unterkunft:

Bis auf Überschwemmung und einige kalte Nächte im Zelt sehr gut und unser Platz war weit weg von der Bar und hat uns nicht gestört.

· Finanzielles:

Preislich war die WM voll in Ordnung nix überteuert außer dem Pfand von einem Euro.

· Team:

Es gab keine Auseinandersetzungen im Team wie bei anderen und durch die Mädels war auch Ordnung auf unserem Campingplatz. Alle haben gut mitgespielt und haben auch in schwierigen Zeiten zusammengeholfen.

### 3. Rückschau

#### 3.1. Meine Vorbereitung:

War vom Wettbewerbsgebiet sehr gut durch das Seminar nur weiter war ich auf den Flieger nicht wirklich eingeflogen und auch sonst sehr knapp mit der Zeit dran.



### 3.2. Umsetzung im Wettbewerb:

Die Umsetzung hat es leider wetterbedingt nicht möglich gemacht es war immer sehr vorsichtiges Fliegen angesagt man war schnell einmal Tief.

· Meine Motivation:

War nicht sehr hoch da ich mir nicht soviel erwartet habe nichts des du trotz hat dieser Bewerb mich motiviert was zu ändern.

· Was war mein Ziel:

Spaß zu haben nix riskieren und immer so fliegen wie du es für sicher empfindest.

· Was hat mich meinem Ziel näher gebracht?

Dieses Erlebnis dabei sein zu dürfen war hat mich dem nächstem Ziel schon sehr weiter gebracht.

· Schlüsselerlebnisse:

Das man bei soviel Wind auch ohne hoher Flächenbelastung weiter kommt.

· Was will ich lernen, trainieren?

Besser zu werden mit mehr Spaß und dem gleichem Risikomanagement.

Viele Grüße Bastian

---

## Bericht Michael:

**Nach nicht allzu hohen Erwartungen nach der extrem schönen Junioren WM in Finnland, war ich im großen und ganzen sehr überrascht, dass eine WM in Deutschland auch so viel Spaß machen kann :)**

### 1. Organisation Veranstalter

War in vieler Hinsicht zielstrebig. Es wurde kein einziger Tag vor 12 Uhr Mittags gecancelt. Dadurch kam es bei extrem schwierigen Bedingungen zu Wertungstagen, aber auch zu einer Aktion, die ich nicht für gut befinden konnte, nämlich als bei über 50 km/h böigem Wind am Boden aufgerüstet werden sollte. Diesen Unmut teilte ich mit vielen anderen Piloten, da doch ein erhebliches Risiko für Schäden am Boden bestand.

· Flugplatz:

Musbach besteht aus einer ziemlich langen, hügeligen Graspiste, die das vollgetankte Flugzeug beim Start ziemlich in Anspruch nimmt. Ich denke der Platz wäre für eine Diana wohl eher ungeeignet.

· Flugbetrieb:

Auf dem Flugplatzgelände bestand absolutes Fahrverbot, also mussten die Flieger händisch aufs Grid geschoben werden. Selbst mit unserer großen Mannschaft war das im nassen Gras oftmals anstrengend. Geplant war, dass die Flugzeuge direkt am Grid getankt werden, da aber nur wenige ausreichend lange Schläuche zur Verfügung standen, musste zumeist der volle Flieger von der Wasserstation aufs Grid geschoben werden.

*Der Schleppbetrieb* ging zumeist reibungslos über die Bühne und eine Klasse war in etwa einer dreiviertel Stunde in der Luft. Während des gesamten Wertungstages kam es zu zwei Near Misses von Schleppflugzeugen im Endanflug und vermutlich wurde ein Segelflugzeug vom Propeller einer Schleppmaschine an der Cockpitunterseite gestreift. Ich denke es wäre kein Fehler, wenn die Schleppmaschinen mit FLARM ausgerüstet gewesen wären.

*Das Zielanflugverfahren* mit einem Ring, der in einer Mindesthöhe überflogen werden muss, gefällt mir gut. Bei der Landung und im Endanflug kam es soweit es mich betrifft zu keinen kritischen Situationen. Als störend habe ich es empfunden, dass die sogenannten Checkpoints, also die letzten Wendepunkte kurz vor dem Finishring nicht auf dem Kurs von der letzten Wende zum Flugplatz gelegen sind.

· Briefing/ Meteo-Service:

Das Wetterbriefing von Bernd dem Meteorologen hatte oftmals den Nagel auf den Kopf getroffen war sehr ausführlich.

· Tasksetting:

Das Tasksetting war im großen und ganzen durch das mäßige Wetter stark limitiert. Die Strecken waren bis auf zwei Tage immer fliegbar. An einem Tag musste eine Hälfte der Standardklasse bereits nach ungefähr 30km Außenlanden, da ein blaues Loch für diejenigen, die nicht sofort abgeflogen sind oder konnten nicht mehr zu durchqueren war.

Diejenigen die den Anschluss noch gefunden hatten, konnten mit mehr oder weniger Mühe noch über 200 km fliegen. Leider musste ich auch früh landen und der Tag war obwohl nur fünf Piloten den Task meistern konnten über 700 Punkte wert.

Den Flugplatz teilte ich mir mit prominenten Namen wie Patrik Puskeiler und Jan Frederic Müller.



## 2. Team Austria

Die Organisation innerhalb der österreichischen Mannschaft war besser als man es nur sich wünschen kann.

### · Vorbereitung:

Die gesamte Vorbereitung durch unseren Teamcaptain Christoph angefangen von einem Wohnwagen mit Kühlschrank, wunderschönen Teamjacken und noch vieles, vieles mehr war einfach genial. Durch viele Kontakte des Teamcaptains zu anderen Teams waren wir stets auf dem laufenden, beispielsweise über kleinräumige Wettersituationen und Änderungen. Leider war der Kontakt zum Boden über Funk nie lange aufrecht zu erhalten.

### · Unterkunft:

Das Leben am Campingplatz verlief nahezu einwandfrei. Am Morgen stand täglich das gemeinsame Frühstück am Programm, das einen perfekten Start in den Tag ermöglichte. Arbeiten wie Einkaufen, Abwaschen und so weiter wurden vom Teamcaptain, seinen hübschen Töchtern und Babsi erledigt wodurch sich die Piloten auf die fliegerischen Vorbereitungen konzentrieren konnten.

### · Team:

Der Teamgeist und der Zusammenhalt in der Mannschaft war herausragend, so kam es innerhalb der drei Wochen zu keinem einzigen Streit und ich denke jeder der dabei gewesen ist hatte einen riesen Spaß. Ärgerlich war die Internetverbindung am Campingplatz und Flugplatz.

## 3. Rückschau

### 3.1. Meine Vorbereitung:

Meine persönliche Vorbereitung auf den Bewerb war durch die Staatsmeisterschaft im Vorfeld ziemlich gut. Am Flugzeug war aus technischer Sicht alles in perfektem Zustand. Persönlich hatte ich die schlechte Platzierung auf der Staatsmeisterschaft gut ausgeblendet und meine Konzentration galt nur noch der WM. In den Trainingstagen haben wir die technische Abnahme und die letzten organisatorischen Vorbereitungen mit Hilfe des Teamcaptains gut über die Bühne gebracht. Durch die theoretische Vorbereitung durch Tilo, Ulli und auch noch anderen lokalen Segelfliegern waren wir alle gut für das Gebiet gebrieft. Der ursprüngliche Plan mit Bastian im engen Teamflug zu fliegen hatte sich schnell als nicht durchsetzbar herausgestellt, da sich die Ideen oft

unterschieden haben. So entwickelte sich ein reger Informationsaustausch aber nur selten ein gemeinsamer Flug.

### 3.2. Umsetzung im Wettbewerb:

Der Bewerb hatte gut für mich begonnen. Am ersten Wertungstag war die Luft im Süden des Wettbewerbsgebietes absolut stumpf und die Steigwerte ließen ein Umrunden der Strecke nicht zu.

Mit viel Geduld landete ich schließlich um 19 Uhr lokal nicht mehr allzuweit vom Flugplatz entfernt, noch nicht wissend das kein einziger aus meiner Klasse die Aufgabe vollenden konnte. Der nächste Wertungstag verlief leider sehr schlecht. Ich bin zeitgleich mit einigen anderen Flugzeugen meiner Klasse über die Startlinie gegangen.

### · Was war mein Ziel:

Leider habe ich hier meinen Vorsatz des selbstbestimmten fliegen aus dem Seitenfenster geworfen. Im Pulk haben wir durch den ersten Tag verunsichert sehr Vorsichtig schwache Steigwerte gekurbelt, obwohl das im nachhinein nicht notwendig gewesen wäre.

### · Schlüsselerlebnisse:

Leider habe ich im Endanflug zu wenig Höhe gemacht, da ich die Distanz vom Checkpoint zum Flugplatz unterschätzt habe und musste zusätzlich zum Schlechten Schnitt noch 80 Strafpunkte hinnehmen. Die mangelhafte Beschäftigung mit dem Task hat mir auch am letzten Tag noch einmal die Geschwindigkeitswertung gekostet, da ich den Radius des Checkpoints falsch programmiert hatte. In Summe haben mir drei dieser unnötigen Fehler über 500 Punkte gekostet, woran es sicher zu arbeiten gilt.

### · Was will ich lernen, trainieren?

Im Nachhinein betrachtet weiß ich ziemlich genau welche Fehlentscheidungen zu meinem schlechten Abschneiden geführt haben und was ich hätte anderes machen müssen.

Das ist für mich ein großer Schritt im Vergleich zur letzten WM in Finnland. Mein Ziel für die WM einzelne gute Tagesleistungen zur Erbringen hat sich auf dem Papier nur an einem Tag erfüllt. Dennoch war es für mich der wohl lehrreichste Bewerb, den ich bisher geflogen bin und werden ihn immer positiver in Erinnerung behalten.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Internationale Meisterschaften



# Strukturarbeit

## REFERATE

### Luftraumverletzungen | Airspace Infringement Risk Reduction

**Auf Einladung von ACG war/bin ich im letzten Jahr Teil einer Arbeitsgruppe „Luftraumverletzungen“ oder neudeutsch „Airspace Infringement Risk Reduction“. Ich habe in dieser Arbeitsgruppe die „General Aviation“ vertreten, also auch Euch. Ich möchte euch über die Ergebnisse informieren.**

Europaweit sind Luftraumverletzungen ein wirkliches Problem. Statistisch ist davon auszugehen dass in den nächsten Jahren ein großer Luftfahrtunfall passieren könnte der seine Ursache auch in Luftraumverletzungen hat.

Eurocontrol hat einen Vorschlag erarbeitet an welchen Schrauben man drehen sollte um eine Verbesserung zu erreichen, den Mitgliedsstaaten wurde aufgetragen diesen Plan, der sich aus ca. 70 unterschiedlichen Handlungsfeldern zusammensetzt, mit allen Betroffenen (OZB als Auftraggeber und Regulator, Luftraumnutzer-GA, Militär, ACG Controller, ACG Controller-Schulungshauptlinge, Kartenspezialisten, Redaktion AIP, ACG Such und Rettungsdienst, etc.) zu diskutieren.

[http://www.eurocontrol.int/safety/public/standard\\_page/Airspace\\_Infringement\\_Initiative.html](http://www.eurocontrol.int/safety/public/standard_page/Airspace_Infringement_Initiative.html)

**1) Federführend ist die Abteilung „SQ“ oder Safety & Quality“ der ACG**, einer meiner Hauptkontakte zur ACG, dort werden alle „Vorfälle“ (Fehler von Controllern und Piloten) intern untersucht. SQ hat mich also eingeladen, es war eine große Eröffnungsveranstaltung im März 2011 vorgesehen, ich habe vorgeschlagen dass hierzu auch Peter Platzer, der verstorbene Motor-BSL Hans Gutmann und Wolfgang Kugler, ein sehr aktiver Wiener Fluglehrer eingeladen werden.

Wir wurden im März 2011 also über die Details des Plans, den Ablauf etc. informiert, die weitere Arbeit

sollte in einem kleineren Kreis passieren. Ich wurde in Absprache mit oben genannten also „Focal Point“ für die GA. Im letzten Jahr haben wir uns ca. sechsmal getroffen – eine Menge Mails und Telefongespräche.

Ein Teil der Vorschläge von Eurocontrol ist ein Schmallern, auf Österreich nicht anwendbar. Generell sind viele Punkte schwer messbar, ein Teil ist OK, ein Teil ist gut, dazu unten mehr.

#### **2.) Für mich gibt es, neben dem eigentlichen Plan, einige Hauptnutzen:**

- In einer doch sehr interessanten Runde konnten wir im letzten Jahr offen reden, es haben sich gute Kontakte (weiter)entwickelt. Der ohnehin schon gute Kontakt zu SQ hat sich weiter vertieft, wir haben im Anlassfall einen „heißen Draht“.

- Entscheidenden Menschen bei OZB und ACG ist jetzt noch klarer dass es zwar schön ist, über LVR etc. Lufträume zu verlaublichen, sie aber einen direkteren Zugang zu den Luftraumnutzern brauchen um dort möglichst hohes Wissen und Akzeptanz der Luftraumgrenzen zu erreichen. Diesen direkten Zugang zu den Piloten hat ACG selbst nur sehr eingeschränkt, man sucht Multiplikatoren die näher an die Piloten und Vereine herankommen. Ich habe zugesagt dass wir an diesem Strang mitziehen. Es muss aber klar sein, dass Luftraumveränderungen zwischen ACG, Militär und Pilotenseite unter Moderation von OZB auf Augenhöhe verhandelt werden.

Hier gab es in der Vergangenheit manchmal Probleme. Ein kleiner Teil unter den Controllern und des Militärs hat sich mit diesem Zugang schwer getan, es wird aber immer besser. SQ ist davon überzeugt, dass es nur mit breiter Einbindung der Pilotenseite geht, OZB trägt dies mit. Im Bericht (=Auftrag) an Regulator OZB steht daher:



*„Koordination von luftfahrtrelevanten Änderungen auf nationaler Ebene: Die stetige/konsequente Einbindung aller Interessenspartner bei Änderungen von luftfahrtrelevanten Regulativen, insbesondere wenn diese die General Aviation betreffen, sorgt nicht nur für einen transparenten Änderungsprozesses sondern erhöht gleichzeitig die Akzeptanz bei allen Betroffenen.“*

*Im Zuge der Evaluierungen zu notwendigen Änderungen soll im Zuge der sogenannten „Luftraumkoordinierungsgespräche“ auf die Anforderungen aus dem European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction Bedacht genommen werden.“*

- Derzeit werden Luftraum-, Navaid und Meldepunktdateen händisch aus AIP entnommen und in div. Datenformate gebracht, zeitaufwändig, teuer, fehleranfällig. Im Plan von Eurocontrol habe ich eine Möglichkeit gesehen etwas zu verbessern, da steht unter vielen Worten versteckt u.a.:

*„Improve availability of VFR charts and dissemination of updates to pilots Include geographical coordinates in information items containing position details wherever possible,“*

Ich bin u.a. auch „zuständig“ für das Item: „Encourage regular update of GPS systems' database by GA aircraft owners and operators“ und habe es folgend beantwortet:

„Derzeit wirken die vielfach sehr hohen Airspaceupdategebühren der Gerätehersteller (Anm. Garmin, King, etc. ca. Euro 100 pro Luftraumupdate) stark bremsend. Wir schlagen vor auf Ebene von Eurocontrol eine kostenlose oder eine zu geringen Jahrespauschale zugängliche Datenbank mit entsprechend standardisierten Luftraumfiles einzurichten. Dies stellt aus unserer Sicht eine der wirksamsten Maßnahmen mit sehr großer Reichweite, bei vergleichsweise niedrigem Aufwand, dar! In den USA besteht ein vergleichbares Service.

Vorgeschlagen wird die Luftraum, Navaid und Reporting Point Daten beispielsweise über den Standard Aeronautical Information Exchange Model (AIXM) [www.aixm.aero](http://www.aixm.aero) bereitzustellen, anzustreben wäre aus unserer Sicht die Bereitstellung der statischen (AIP) und der dynamischen-temporären (Notam) Luftraumdaten (vgl. Davos.).,“

Ich habe das Thema mit Nav Softwareherstellern wie SeeYou, Strepla etc. diskutiert, es wäre sehr einfach quasi auf Knopfdruck noch kurz vor dem Flug aktuelle (Luftraum)Daten zu bekommen, C, D, Sperrgebiete würden z.B. Rot erscheinen ...

Den Datenstandard AIXM 5 gibt es bereits, wir werden sehen wie es weiter geht...

### **3.) Es gab Punkte die nicht sinnvoll erscheinen, z.B.:**

*„Enhance pilot proficiency checks beyond simple aircraft handling Pilot proficiency checks should include verification and assessment of navigation and R/T communication skills. The verification of air-ground communication skills could include typical scenarios of air-ground communication exchange, such as requesting clearance to cross controlled airspace. Proficiency checks should be included in the licensing schemes for PPL and glider pilot licences.*

*Implement refresher courses for private pilots Refresher training should be designed to achieve and maintain an adequate level of navigation and communication skills by all PPL holders...Refresher training should be provided for all PPL types and include glider pilots as well.*

*Refresher courses are considered of particular importance for recreational pilots, but this is relevant to the GA pilots in general. Implementation of refresher training every two years appears to be reasonable for PPL holders. Pilots should be encouraged to be aware of their own training needs.*

*A refresher might involve a one-hour flight with an instructor including pre-flight paperwork...The communication training may be based on typical scenarios of R/T exchange and associated basic radio discipline rules ...,“*

Diese Punkte habe ich folgend beantwortet:

„Wir teilen die formulierten Ziele, die erwähnten Inhalte sind aber bereits jetzt Teil der theoretischen und praktischen Schulung in Motorflug und größtenteils Segelflug. Allfällige Defizite werden bei den vorgesehenen Checkflügen angesprochen, nahezu flächendeckend bestehen lokale Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten bei Schulen und Lehrern.

Bisher sind zum Lizenzerhalt in regelmäßigen Abständen Flüge mit einem Fluglehrer oder Examiner verpflichtend vorgesehen, die Beurteilung und För-



derung der Kommunikationsfähigkeit zwischen Pilot und ATC ist ein integraler Bestandteil solcher Trainings- oder Checkflüge. Weiters wurde erst kürzlich der Language Proficiency Test eingeführt.

Davon unabhängig bestehen hervorragende Weiterbildungsangebote z.B. [www.radiocheck.at](http://www.radiocheck.at),

Das war die lange Kurzfassung der Arbeitsgruppe Airspace Infringement, für mehr Information bin ich gerne erreichbar. Die Arbeitsgruppe wird noch weiter bestehen, die Intensität der Arbeit wird aber sinken. Ich bin froh ...

Herzliche Grüße  
Klaus Ertl

---

## ONF

Im heurigen Jahr konnten 11 Segelfliegerleistungsabzeichen Silber C und vier Gold C anerkannt werden. Die Einreichung erfolgte größtenteils online unter <http://fai.aeroclub.at/>. Die erforderlichen schriftlichen Flugbestätigungen wurden per Post an den ÖAeC – Sektion Segelflug gesandt. Herzlichen Dank an Horst Baumann und Herbert Pirker für diese wertvolle detailreiche Arbeit.

---

## Betreuung Management Nationalteam/Leistungssport

Mit Kurt Graf und Hermann Trimmel konnte eine kontinuierliche Betreuung des Teams bewerkstelligt werden. Dazu kommen die jährlichen Trainings. So wurden 2011 folgende Trainings abgehalten:

- 1) Flugtraining für die Segelflug-Nationalmannschaft in Nitra, 3. bis 9. April 2011
- 2) Mentales Training für die Segelflug-Nationalmannschaft bei Linz im Februar 2011.

### Neues ROL System

2011 wurde auch ein neues webbasiertes ROL System installiert, das den Piloten mehr Komfort bietet und die Wahrung möglichst aller tatsächlichen Leistungen unterstützt. Nach mehreren Anlaufschwierigkeiten läuft das System unter Kontrolle von Herbert Ziegerhofer und Thomas Hynek verlässlich.

---

## Referat Kunstflug

Die Sektion Segelflug verwaltet über den Verein der Segelkunstflugnationalmannschaft den Nationalteam Swift. Für 2012 wird das Projekt auch zur Finanzierung auf eine breitere Basis gestellt. Die Staatsmeisterschaften in Motor- und Segelflug sind ebenfalls eine Bereicherung für beide Sektionen. Für 2012 gilt der Blick und Fokus der WM in Dubnica von 15 - 18 August. Seit heuer gibt es keine EMs mehr.

---

## Juniorenreferat

Das Juniorenreferat soll zum Referenten einen Leistungskordinator erhalten, der sich um die Zuordnung der Junioren zu den Trainings kümmert und stärker in die Nationalteambildung eingreift. Für 2012 ist ein Meeting aller mit der Juniorenarbeit betrauten Partner geplant, um das Profil und die Verzahnung der einzelnen Trainings zu schärfen. Bereits Ende 2011 hat die Sektion den Beschluss gefasst, dass nur mehr Junioren zu einer WM fahren dürfen, wenn diese bereits einen Auslandsbewerb vorweisen können. Die Bundesmeisterschaft in Kooperation mit Tschechien und der Slowakei eröffnet eine neue Dimension in der Juniorenarbeit. Für 2013 denken wir einen gemeinsamen Bewerb in Österreich an.

---

## Sekretariat

Gerda Seidl ist die Vertreterin des Segelflugs in der AeroClub Zentrale und als solches Teil des Erfolges der Sektion. Wir alle schulden ihr Dank für ihr Engagement und ihre Umsichtigkeit. Es ist nicht selbstverständlich, dass Sie auch Nachmittags für die Anliegen der Funktionäre eine offene Telefonleitung hat.

---

## Das Jugendreferat

Trotz starker Unterstützung der Sektion Segelflug hatte Franz nicht genug Rückhalt im ÖAeC um das hohe Niveau der letzten Jahre zu halten. Wir bemühen uns um eine gute Lösung für die Zukunft. Der Simulator war ein zentrales Marketing Instrument der letzten Jahre. Wenn es unter uns EDV- und Steuerungstechnikprofis gibt, mögen die sich bitte bei der Sektion melden, damit wir wieder Simulatoren für Werbeeinsätze bekommen.

**An dieser Stelle großen Dank an Franz Hinterplattner für seinen Idealismus und seinen Einsatz.**



## BEHÖRDENARBEIT

### Arbeitsgruppe EASA FCL

Um eine Berg- und Talfahrt wie bei der Part M Einführung zu vermeiden, haben wir 2011 einen Arbeitskreis eingerichtet, der die Gefahren und Chancen auslotet, um dann entscheidend auf den Conversion Report der OZB an die EASA einzuwirken.

Dieser Conversion Report behandelt die Umsetzung des Regelwerks innerhalb der nationalen Spielräume. Dieser Arbeitskreis ist zu vier mehrstündigen Meetings zusammengetreten. Nun wird das Ergebnis mit dem Präsidium angeglichen und dann mit den entsprechenden Stellen beim Ministerium vortragen.

Im Arbeitskreis sind vertreten:

- **Michael Gaisbacher**, Bundessektionsleiter
- **Hans Hynek**, für den LV Wien und das Präsidium
- **Generalmajor Manfred Münzer**, für die FAA
- **Helmut Höflinger**, Leiter Referat Flugschulen
- **Dr. Manfred Schima**, Jurist und Fluglehrer
- **Dieter Lukesch**, Vizeobmann ISV Innsbruck

### Motorseglerwartkurs

Heuer haben wir noch die Möglichkeit Motorseglerwarte auszubilden, die in Folge weitreichende Freigabeberechtigungen durch OZB und ACG im Sinne der PART-M Regelung haben.

Die LSL haben den Auftrag zu prüfen, ob für einige Bundesländer gemeinsame Ausbildungskurse zu organisieren sind. Diese würden durch die Bundessektion finanziell unterstützt.

Das wird für die Zukunft die einfachste Weise zu freigabeberechtigtem Personal zu kommen. Außer dem LV Wien hat hier leider noch kein Bundesland die Initiative ergriffen.

### Arbeitsgruppe Luftraum 1

Die von der Sektion Segelflug initiierte Arbeitsgruppe für Luftraum wurde auch 2011 durch Peter Platzer aktiv und traf sich mit ACG und Heer. Speziell seitens des Heeres gibt es Widerstände gegen die Zusammenarbeit und Abstimmung auch mit dem AeC.

### Arbeitsgruppe Luftraum 2

Zur Vermeidung von Luftraumverletzungen gibt es eine „Airspace Infringement Risk Reduction“ - Group in der Klaus Ertl mitarbeitet. Eines seiner Gebiete ist die Evidenzmachung von aktuellen Luftraumdaten für Navigationsgeräte.

Klaus war in der Gruppe mit Peter Platzer, dem verstorbenen Motor-BSL Hans Gutmann und Wolfgang Kugler seitens der Gruppe SQ eingeladen worden. Nach dem Startmeeting im März fanden noch zwei weitere Meetings statt.



## Aus dem Segelflughbüro

### Sachbearbeiterin für die Sektion Segelflug – Gerda Seidl

Im heurigen Jahr gab es 3 Sitzungen der Sektion:

- **BSS 01/12**  
in Graz am 7.1. 2011
- **BSS 02/11**  
in Wiener Neustadt im April
- **BSS 03/11**  
in Mauterndorf am 23. Juli 2011 anschließend fand die Siegerehrung der Junioren MS statt.
- **BSS 04/11**  
in Salzburg am 2.10. abgestimmt mit dem Nationalteammeeting.

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



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

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

### Zu erreichen bin ich unter:

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

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

Eure Gerda!



## Berichte der Landes- sektionsleiter



Sektionsleiter Kärnten  
Armin Leitgeb

### Bericht des Landesverbandes Kärnten – Sektion Segelflug

#### Rückblick Saison 2011 Landesverband Kärnten:

##### 1. Segelflugbilanz Kärnten 2011

Anzahl der Vereine:	10
Anzahl der aktiven Mitglieder:	340
Anzahl der Junioren	30
Anzahl der vereinseigenen	
- Segelflugzeuge:	39
- Motorsegler	11
- UL	1
- Motorflugzeuge	8
Anzahl der eingebauten FLARMS:	47
Anzahl der Flugschüler und erworbenen SF-Scheine:	25 FS
Anzahl der geflogenen Streckenkilometer (sis.at):	
- Kilometer	121.865
- Flüge	369

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

Winfried Wrulich, FSV Nötsch  
5. Platz, Allgemeine Kl.

Johannes Hausmann, FSV Nötsch  
9. Platz, 18m-Kl.

Harald Sturmman, KLV Wolfsberg  
9. Platz, Standard Kl.

Gerhard Heimbürger, FSV Feldkirchen  
6. Platz, DoSi

Konrad Feichter, FSV Feldkirchen  
7. Platz, DoSi

Martin Huber, FSV Feldkirchen  
9. Platz, DoSi

FSV Nötsch 4. Vereinswertung

Die 1.000 km konnten durch Hausmann Johannes  
einmal, erfliegen werden!

##### 3. Aktivitäten Kärnten 2011

**LV Kärnten „Sektion Segelflug“ (gemeinsam mit dem  
FSV Feldkirchen)** Durchführung des Alpe Adria Cup  
vom 28. Mai bis 4. Juni

##### 104er Klasse

1. Friedrich Hofinger,	OÖ	3136
2. Alex Koppler,	OÖ	2931
3. Mathias Münch,	D	2870

##### Open class

1. Andreas Sandhöfner,	NÖ	3182
2. Sven Kolb,	VBG	2972
3. Georg Falkensammer,	K	2766

**2012:****Austragung des  
20. Alpe Adria Segelflucups**

- FSV Feldkirchen:** Anschaffung Arcus, Flugplatzfest
- KLV Wolfsberg:** Vorstellung des Segelfluges an Wolfsberger Schulen
- KSFV Klagenfurt:** Jugendarbeit und SF Schulung, 3 Schüler
- Hirter FSC:** Anschaffung WT 9, Ausbildung: 6 SF Scheine, 4 HM Flugplatz Fest
- FSC Ferlach:** Anschaffung einer Zlin 1143 LSI, Flugplatzfest
- FSV Nötsch:** Ausbildung: 3 SF Scheine, großer Flugtag, Abstellhalle fertiggestellt
- KFC Klagenfurt:** Förderung der jungen Streckenpiloten, Abfliegen in LOKH
- AAA:** Verlust des FOX
- SFG Villach:** Verlust des Twin Astir

Die Saison 2011 wurde in Kärnten von 2 tödlichen Segelflugunfällen überschattet.

Am 7. Juli verunglückte Kapitän Robert Mayr (Alpe Adria Aerobatics) am Flugplatz in Feldkirchen mit dem FOX MDM1.

Am 26. August wurde Karl Heiz Moser (SFG Villach) in Südtirol beim Absturz mit dem Twin Astir getötet.

Glück ab – gut Land!  
Armin Leitgeb



Sektionsleiter Tirol  
Staud Ossi

## Bericht des Landesverbandes Tirol Sektion Segelflug

**In Tirol sind 373 Segelflieger in acht Vereinen, davon 31 Junioren, Aeroclubmitglieder.**

Wir hatten wieder viele Flugschüler, allein in Innsbruck 37 Flugschüler. Es ist schade, dass wir wieder viele von ihnen nicht beim Flugsport halten können. Gute Ideen sind gefragt. **In der Flugsaison 2011 hatten wir keine schweren Unfälle.**

### Wettbewerbe

Tiroler Meister 2011	Verein	Klasse
Scheiber Josef	SVA Ausserfern	Klasse 2, 18 m
Richter-Trummer David	ISV	Klasse 2, Clubklasse
Haggenmüller Reinhard	Fliegerclub St.Johann	Klasse 2, 15 m
Weirather Christian	Segelfliegerverein Ausserfern	Klasse 2, Standard
Wartlsteiner Walter	ISV	Klasse 2, Offene Kl.
Seitz Tobias	ISV	Klasse 2 Junioren

Österreichischer Meister 2011	Verein	Klasse
Haggenmüller Reinhard	Fliegerclub St.Johann	Klasse 1, Standard
Wartlsteiner Walter	ISV	Klasse 2, Offene Kl.

**Sis. at:****171.654 km bei 529 Flügen****Rol:**

- 4. Rass
- 10. Achleitner
- 11. Haggenmüller
- 16. Hallbrucker
- 18. Scheiber
- 19. Hinterholzer
- 21. Senn

**Rol Junioren:**

- 5. Anich
- 6. Hinterholzer
- 7. Rainer

**Nationalmannschaft EM:**

Rass, Hallbrucker, Hinterholzer, Haggenmüller

**Mayr Sigggi:****Kunstflug 7. WM; 3. STM;**

Weiters nahmen Tiroler an den EM in Nitra und Pociunai, an der Junioren WM in Musbach, am Alpen Adria Cup, Hahnweide, der Cim und an der Junioren STM teil, erfreulich von 17 Teilnehmern waren acht Tiroler.

**Flughafen Innsbruck**

Die Sanierung des Segelflug-Landefeldes wurde erfolgreich ausgeführt und der Segelflugbetrieb konnte planmäßig zum 1. April 2011 aufgenommen werden.

Seit das BMI die Kosten für die Sicherheitskontrollen nicht mehr bezahlt, versucht der Flughafen die Kosten für den Zugang „Nordseite“ von den ansässigen Vereinen zu bekommen (EUR 90.000).

Wir haben immer mit neuen Zugangsbeschränkungen zu kämpfen. In einer Arbeitsgruppe versuchen wir, eine neue Lösung auszuhandeln.

Ein Rechtsgutachten zeigt eine machbare Lösung auf.

Im Zuge des OZB-Zertifizierungsaudits 2010 wurde die Durchführung des Safety Assessments für den Segelflugbetrieb am Flughafen Innsbruck gefordert. Die Risikobewertung konnte im März 2011 erfolgreich abgeschlossen werden.

**Das Safety Assessment ist gut verlaufen!**

Die Flugsicherung steht uns, wenn auch wir die bestehenden Vereinbarungen erfüllen, sehr positiv bei der Abwicklung des Segelflugbetriebs zur Seite.

**Markierung Nordseite**

Seitens der TFG wurde eine neue Markierung auf der Abstellfläche im Norden angebracht, um die Rollbewegungen von motorisierten Luftfahrzeugen besser untereinander und vom Segelflugbetrieb abzutrennen.

**Flugplatz Lienz**

Das Bestehen des Platzes ist weiter gesichert und die Lienz Segelflieger haben einen regen Flugbetrieb

**Flugsimulator**

Der erste Kanalsimulator Cirrus 5 war wieder auf einigen Veranstaltungen erfolgreich in Tirol im Einsatz. Er ist ein Anziehungspunkt auf jeder Veranstaltung

**Sportzeugen**

Wartlsteiner Walter ist Sportkommissär für Tirol und wird sich um die Aus- oder Weiterbildung der Sportzeugen kümmern

Staud Ossi  
LSL Tirol



Sektionsleiter Wien  
Thomas Hynek

## Bericht des Landesverbandes Wien – Sektion Segelflug:

Bei der österreichischen Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug wurden auch im heurigen Jahr wieder Podestplätze durch Mitglieder des LV – Wien erreicht und zwar:

- 1. Platz, Frauen Klasse**  
durch PAUL Irmgard ASKÖ – Flugsport Wien;
- 1. Platz, Allgemeine Klasse**  
durch SCHICKER Ernst ASKÖ – Flugsport Wien;
- 1. Platz, 15 M Klasse**  
durch SCHICKER Ernst ASKÖ – Flugsport Wien;
- 2. Platz, 18 M Klasse**  
durch HAUSER Fridolin FAS Wien;
- 3. Platz, durch den Verein und die Mannschaft**  
ASKÖ – Flugsport Wien;

Weitere Spitzenplätze die durch LV Wien–Mitglieder erreicht wurden:

- 4. Platz, Allgemeine Klasse**  
durch HAUSER Fridolin FAS Wien
- 5. Platz, 18 M Klasse**  
durch HÖDL Bernhard FTG – AFW Wien
- 6. Platz, 15 M Klasse**  
durch MAYER Robert ASKÖ Flugsport Wien
- 7. Platz, Offene Klasse**  
durch HYNEK Christian ASKÖ – Flugsport Wien
- 8. Platz, 15 M Klasse**  
durch HAUPT Stephan ASKÖ – Flugsport Wien

Durch Vereine des LV–Wien wurden für ihre Mitglieder insgesamt 5 Segelfluglager auf den verschiedensten Österreichischen Flugplätzen abgehalten.

Weiters wurden von LV–Wien Mitglieder im Jahr 2011 die folgenden vom Österreichischen AeroClub aus-  
geschriebene Lehrgänge besucht:

- Mentaler Segelfuglehrgang der Österreichischen Nationalmannschaft in Steyeregg
- Praktischer Segelfuglehrgang der Österreichischen Nationalmannschaft in Nitra
- Juniorentrainingslager Silver Challenge in Niederöblarn

### Außerdem noch die folgenden 7 internationalen Segelflugmeisterschaften:

- 19. Internationalen AAC | Feldkirchen
- 11. Pribina Cup 2009 | Nitra/Slowakei
- 10. Österreichischen Juniorenmeisterschaften | Mauterndorf
- 7. Junioren World Gliding Championship | Musbach
- 16. FAI European Gliding Championship | Nitra
- 7. TAL für den Streckensegelflug | Dobersberg
- Österreichischen Segelflugstaatsmeisterschaften | Niederöblarn

### Als beste Platzierung sind dabei herauszuheben:

- 1. Platz, Allgemeine Klasse**  
von HÖDL Bernhard, FTG Wien  
in Dobersberg
- 3. Platz, Standard Klasse**  
von HYNEK Thomas, ASKÖ Flugschule Wien  
in Niederöblarn
- 6. Platz, Offene Klasse**  
von HYNEK Christian, ASKÖ – Flugsport Wien  
in Niederöblarn
- 6. Platz, 104er Klasse**  
von MAYER Robert, ASKÖ – Flugsport Wien  
in Feldkirchen
- 7. Platz, 18M Klasse**  
von PIRKER Herbert, FAS Wien  
in Feldkirchen
- 10. Platz, Offene Klasse**  
von PIRKER Herbert, FAS Wien  
in Niederöblarn

Im Jahr 2011 wurden von den Vereinen im LV–Wien 11 Flugschüler ausgebildet, welche großteils kurz vor dem Ende ihrer Ausbildung stehen oder teilweise ihre Berechtigung bereits erhalten haben.

Zuletzt wurden im heurigen Jahr bei vielen Vereinsflugzeugen die neuen ELTs angeschafft und von der Sektion mit einer Förderung bedacht.

Thomas HYNEK,  
Sektionsleiter Segelflug  
LV–Wien



Sektionsleiter NÖ  
Alfred Obermayer

## Bericht des Landesverbandes Niederösterreich – Sektion Segelflug

**Die fliegerische Basis für den Segelflugsport in NÖ wird aus 27 Vereinen auf 13 Flugplätzen gebildet.**

NÖ darf mit der höchsten Dichte an Flugplätzen und Vereinen aufwarten. Die wirtschaftliche Bedeutung unseres Sportes in dieser Region, aber auch in den anderen Flugsportregionen, sollte politisch und wirtschaftlich unbedingt hervorgehoben werden. Befürchtungen, dass unser Sport bei den politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsprozessen zu wenig eingebunden ist, sind nicht unbegründet, wenn man die letzten gesetzgebenden Entwicklungen verfolgt. Etwas mehr Vereinfachung und Kostenschonung wäre wünschenswert. Aber trotzdem, hat sich NÖ 2011 wieder hervorragend weiter entwickelt.

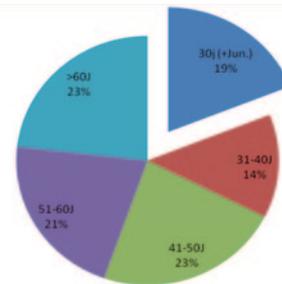
### 1. Mitglieder in Niederösterreich

Niederösterreich weist mit Stichtag 31. Oktober 2011 insgesamt 689 AeroClub-Mitglieder auf, damit halten wir unseren Bestand ziemlich konstant. Leider ist auch die Zahl der Direktmitglieder wieder gestiegen von 94 auf 101. Insgesamt wurden 62 neue Mitglieder aufgenommen und 16 Austritte registriert.

### 2. Entwicklung der Mitgliederstruktur in NÖ

Der Anteil der bis 30 Jährigen ist von 17 % (2010) auf 19 % angestiegen, das darf als gute Entwicklung angesehen werden. Die kontinuierliche Juniorenförderung der Bundessektion Segelflug, dem Landesverband und die vereinsinternen Maßnahmen, sind maßgebend für die positive Entwicklung.

Entwicklung der Mitgliederstruktur in NÖ					
Mitglieder	136	96	164	153	166
Altersbereich	30J (+ Jun.)	31 bis 40J	41 bis 50J	51 bis 60J	>60J
%	19,0	13,4	22,9	21,4	23,2



### 3. Segelflugstarts in NÖ (Erhebung Statistik Austria)

Eine interessante Information liefert die Erhebung aller Segelflugstarts in NÖ, der Trend geht nach unten, fliegen wir immer weniger oft, aber dafür immer länger? Die Zahlen wurden von 13 Flugplätzen erhoben.

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Starts/Jahr	25974	26737	24721	24434	26390	23891

### 4. Vereinsarbeit

An Aktivitäten zur Belebung des Flugsportes in NÖ 2011 hat es nicht gefehlt. Der Großteil der 24 Vereine hat sich wiederum sehr bemüht, die Basis unseres Flugsportes zu festigen und auszubauen. Der Ausbildungsbereich wie auch die einzelnen Aktivitäten der Vereine haben gegenüber 2010 wieder ziemlich zugelegt.





#### 4.1 Ausbildung

Es wurden 71 Schüler (2010: 46 Schüler) ausgebildet, davon 21 Junioren und außerdem wurden wieder fünf Kunstflugberechtigungen vergeben. Insgesamt hatten wir 81 Fluglehrer im Einsatz, fünf neue Fluglehrer sind wieder neu dazu gekommen und es wurde mehr als 3.800 Stunden (2010: 3.300 Stunden) in den Flugschulen geschult. Der Flugring Austria Wr. Neustadt hat eine außerordentlich hohe Investition in zwei Schulflugzeuge getätigt, finanzielle Unterstützung gab es vom ÖAeC, Land NÖ und vom ASVÖ.

#### 4.2. Aktivitäten der Vereine zur Flugsportbelegung

##### – ESV-Amstetten

**Stadtgemeinde Amstetten Int. Tag der Jugend**  
Segelflugzeug ausgestellt | Info Stand | 2 Mann Team | ca. 300 Besucher

**60 Jahr-Feier ESV-Amstetten** | AeroClub-Simulator  
Info Stand | 4 Mann Team | ca. 200 Besucher

##### – FC-St.Pölten.

**3 Tage Ausstellung** bei der Modellbaummesse in St. Pölten | 15.000 Besucher

##### – SFG-Spitzerberg

**Internationales Vintage Glider Club Treffen**  
350 Piloten und Gäste | Ein Jahr Vorbereitung!

**Römerland Airstyle Flugshow** | 2 km Sicherheitsabspernung | 800 m Wasserleitung | > 1.000 Stunden!

##### – UFG-Waldviertel

**Airlebnistag 2011** | 15 Mann Team | 500 Besucher  
200 Arbeitsstunden

**NÖ-TAL** | 8 Tage | 6 bis 8 Mann Team | 350 Stunden

##### – USFC-Krems

**Führungen** von Schülergruppen am Flugplatz  
20 Tage | 400 Besucher | 80 Arbeitsstunden

##### – Ybbstaler-Segelfliegergruppe

**Mitfliegen** von Interessierten | Zwei Tage

##### – UFG-Weinviertel

**Flugplatzfest** | Zwei Tage | Team: 40 | 1.000 Besucher  
Einsatz: 400 Stunden

#### 5. Aktivitäten des Landesverbandes

Ein Schwerpunkt unserer Aktivitäten war die Austragung des ASVÖ-Niederösterreich TALs im Streckensegelflug in Dobersberg.

--> **Siehe eigener Bericht und [www.tal-segelflug.at](http://www.tal-segelflug.at)**

#### 6. Wettbewerbe

##### 6.1. Dezentraler-Wettbewerb

73 Piloten haben teilgenommen, 556 Flüge wurden eingereicht und es wurden insgesamt 160.561 km geflogen.

#### Dezentrale Meisterschaft – belegte Plätze

Klasse	1. Platz	2. Platz	3. Platz
Allgemeine Klasse	Dr. Hermann Trimmel	Mag. Markus Gusenleitner	Wolfgang Janowitsch
Offene Klasse	Ing. Johann Widmann	Heinrich Fila	Marianne Mayerhofer
18 m Klasse	Dr. Hermann Trimmel	Wolfgang Janowitsch	Ing. Robert Zinnecker
Renn-Klasse	DI Michael Kriz	Georg Schifflleithner	Peter Pointl
Standard	Mag. Markus Gusenleitner	Michael Klopff	DI. Walter Sunk
Club	Dr. Martin Schima	Gerhard Saumwald	Ing. Rudolf Huber
Doppelsitzer	Mag. Markus Gusenleitner	Mag. Vaclav Horcicka	Dr. Friedrich Romig
Junioren	Michael Klopff	Martin Berger	Andreas Hudler
Senioren	Dr. Hermann Trimmel	Ing. Johann Widmann	Heinrich Fila
Frauen	Mayerhofer Marianne		
Mannschaft	<b>FRA Wr.Neustadt-1</b>	<b>FRA Wr.Neustadt-2</b>	<b>FRA Wr.Neustadt-3</b>
	Wolfgang Janowitsch	Martin Pirker	DI Michael Schachinger
	Mag. Markus Gusenleitner	Dr. Martin Schima	Otmar Faffelberger
	Dr. Hermann Trimmel	Ing. Robert Zinnecker	Dieter Augustin
Vereinswertung	FRA Wr.Neustadt	Aero Veterananen Club	USFC Tulln
Statistik alle Flüge	Ing. Johann Widmann	Dr. Hermann Trimmel	Mag. Markus Gusenleitner
	22.399,30 km / 17.560,11 Punkte	13.982,43km / 11.555,12P	10.076,28 km / 8.808,23 Punkte
größte Einzelleistungen	<b>Wolfgang Janowitsch</b>	<b>Dr. Hermann Trimmel</b>	<b>Mar. Markus Gusenleitner</b>
	1.226,28 km 18 m	1.143,72 km 18 m	1.148,17 km DoSi



Johann Widmann ist mit insgesamt 22.399,3 km österreichweit am meisten geflogen.

### 6.2. Zentraler-Wettbewerb

2011 haben 17 Piloten an acht Wettbewerben teilgenommen und haben nachstehende Erfolge erreicht (2010 waren es 12 Piloten und fünf Wettbewerbe):

- 2 x 1. Platz:  
Wolfgang Janowitsch | STM 2011  
Andreas Sandhöfner | Alpe Adria Cup
- 2 x 2. Platz:  
Andreas Sandhöfner | STM 2011  
Ludwig Starkl | 7. ASVÖ TAL
- 2 x 3. Platz:  
Martin Pirker | STM 2011  
Martin Schwab | 7. ASVÖ TAL

NÖ konnte auch zwei Junioren zu den Junioren-Weltmeisterschaften nach Musbach entsenden: Andres Hudler (Club-Klasse) und Michael Klopff (Standard-Klasse) vom USFC-Tulln.

### 7. Leistungsabzeichen

- 3 x Silber - C
  - Gerald Moser-Fürst vom USFC-Krems
  - Martin Schwab vom UFG-Waldviertel
  - Wolfgang Fraißl vom USFC-Tulln

### 8. Organisation

Zwei neue Sportkommissare:  
– Gerald Moser-Fürst vom USFC Krems  
– Mag. Markus Gusenleitner vom FRA-Wr.Neustadt

### 9. Segelkunstflug

Die Kunstflugszene ist in NÖ weiterhin stark präsent. Anbei der Jahresbericht von Josef Reithofer, Segelkunstflugreferent im LV Niederösterreich.

#### Wettbewerbe:

- Österr. Segelkunstflug – Staatsmeisterschaft am Spitzerberg 21. bis 25. September 2011: Generell wenig Teilnehmer, leider keine Teilnehmer aus Niederösterreich, dafür tatkräftige Unterstützung bei der Wettbewerbsauswertung. Auch keine Niederösterreich Teilnahme an internationalen Bewerben dieses Jahr.
- Niederösterr. Segelkunstflug – Trainingslager in Stockerau: Die 12 Teilnehmer aus Stockerau, Dobersberg, St. Georgen, Spitzerberg und Wr. Neustadt haben an 11 Trainingstagen 92 Kunstflüge absolviert. Unter der Leitung von BSO-Trainer Werner Scheurin-

ger waren acht Fluglehrer und Trainer mit Bewerbungserfahrung im Einsatz.

– Segelkunstflug in Stockerau: Stockerau kann mittlerweile auf vier Segelkunstfluglehrer mit Bewerbungserfahrung sowie auf weitere vier Teilnehmer bei SKF-STM zurückgreifen und hat beste Verbindungen in die österreichische und internationale Kunstflugszene. **2011 wurden wieder über 250 Segelkunstflüge durchgeführt!**

#### Vorschau auf 2012

In Stockerau sind wieder zwei Segelkunstflug-Trainingslager geplant (Frühjahr/Herbst). Das Stockerauer Team steht auch 2012 wieder für folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

- Schnupper-/Gästeflüge
- Gefahreneinweisung
- Kunstflugberechtigungen
- Kunstflugtraining bis Vollakro-Niveau
- Showflüge mit Rauch und Musik
- Schwerelosigkeits-Parabelflüge
- Ab 20 Flügen auch auf Fremdplätzen

Josef Reithofer, FSV 2000 Stockerau

### 10. Abschlußbemerkung

Niederösterreich ist ein interessantes Segelflugland, der Segelflugsport hat in Niederösterreich einen festen Platz! Es bietet durch seine geographische Lage optimale Voraussetzungen für unseren Sport, wer die Berge braucht hat sie vor der Tür und wer Flachlandfliegen will, ist hier auch gut aufgehoben.

Der Grenzüberflug in unsere Nachbarländer ist in den letzten Jahren immer populärer geworden und bieten somit ein zusätzliches Spektrum an Möglichkeiten. Es ist nicht zu übersehen, dass es unsere Piloten immer wieder in die angrenzenden Länder zieht. Wobei das Wort „Grenze“ imaginär zu verstehen ist!

Der kontinuierliche Ausbau unserer Flugschulen in den Vereinen bietet eine ausgezeichnete Basis für den Einstieg in den Flugsport.

Informationen gibt es auch auf:

[www.noee-aeroclub.at](http://www.noee-aeroclub.at)

Ing. Alfred Obermayer  
ÖAeC Sektionsleiter Segelflug Niederösterreich



Sektionsleiter Salzburg  
Rudi Steinmetz

## Bericht des Landesverbandes Salzburg – Sektion Segelflug

Sechs Vereine mit rund 120 aktiven Segelfluggpiloten betreiben auf den beiden, für den Segelflug zugänglichen Flugplätzen, Mauterndorf und Zell am See, aktiv Segelflug. Fünf der aktiven Vereine sind davon in Zell am See ansässig.

Die Segelfluggpiloten aus Salzburg können 2011 leider nicht auf eine unfallfreie Saison zurück blicken. In Zell am See, wie auch in Mauterndorf, haben Vereine Fliegerkameraden verloren.

Dominierend war in Salzburg 2011 die **10. Österreichische Juniorenmeisterschaft im Streckensegelflug** am Flugplatz LOSM – Mauterndorf vom 16. Juli bis 23. Juli 2011.

Ergebnisse & Infos: [www.horst-baumann.at/jms\\_11](http://www.horst-baumann.at/jms_11)

---

### 2011 war ein Jahr ohne Salzburg-TAL – 2012 wird es wieder statt finden!

---

2011 – sis.at

#### Dezentrale Streckenflugmeisterschaften

21 Piloten aus drei Vereinen (LSV Salzburg, SFC Lungau, LSV Zell am See) haben im Jahr 2011 daran teilgenommen und in 165 Flügen 56.704 km dokumentiert erflogen. **Rüdiger SPANN/LSV Salzburg** hat mit seinem Ventus in der Statistik aller Flüge in der sis-at 2011 den zweiten Platz erreicht. Er alleine hat bei 32 Flügen 15341 km erflogen und dokumentiert.

#### Salzburger Landesmeisterschaften

##### 18 m-Klasse

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

##### Standard-Klasse

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

##### Club-Klasse

1. Perner Siegfried	SFC Lungau
2. Gruber Stefan	SFC Lungau
3. Pritz Günther	SFC Lungau

#### Aktivitäten der Vereine 2011

##### – Die Alpine Segelflugschule Zell / See (Obmann: Peter Weissacher)

In der Saison 2011 konnte die Alpine Segelflugschule Zell / See zehn Flugschüler ausbilden. Davon sieben Flugschüler für die Hilfsmotorstartberechtigung und drei weitere Flugschüler die eine Zusatzberechtigung erworben haben (einmal Wolkensichtnachtflug, einmal MIM-Berechtigung und einmal F-Schleppberechtigung). Von den oben genannten zehn Flugschülern, die im Jahr 2011 begonnen haben, wurden acht Schüler heuer fertig, die restlichen zwei befinden sich noch in Ausbildung.

##### Actionweek vom 26. April bis 2. Mai 2011:

In dieser Woche wurde Kunstflugtraining und Gefahrenweisung mit dem Fox und der ASK21 durchgeführt.

Für die 90 aktiven Mitglieder betreibt die ASZ zwei Segelflugzeuge, zwei Motorsegler, ein Motorflugzeug und ein Ultralight.

##### – Der LSV Zell am See (Sektion Segelflug Hannes Walcher)

Fünf Segelflieger haben die vereinseigene ASW28 um die 100 Flugstunden bewegt. Teilnahme am Zeller Seefest mit der ASW28.



### – Der LSV Salzburg (Sektion Segelflug Josef Strobl)

Auf den Klubflugzeugen wurden bei 70 Starts ca. 180 Stunden erfliegen.

Ein Flugschüler befindet sich zur Zeit in Ausbildung. Bei der sis.at haben 11 Piloten in der Wertung teilgenommen, mit 33.588 erfliegenen Streckenflugkilometern, der 11. Platz wurde in der Vereinswertung erzielt.

#### Teilnahme am ASVÖ CUP

Hier stellte der LSV Salzburg 11 von 12 gemeldeten Piloten. Entsprechend auch die Platzierungen.

#### Erfolgreiche FAI Leistungsabzeichen des LSV Salzburg

Josef STROBL	<b>Diamant Höhe</b> zum Gold C
Rüdiger SPANN	Silber C Gold C <b>Diamant Zielflug</b> zum Gold C <b>Diamant Strecke</b> zum Gold C

#### 2011 hat der LSV Salzburg an folgenden Veranstaltungen teilgenommen:

- Air Expo Zell mit einem eigenen Stand zur Präsentation des Segelflugs.
- Kooperation mit KIKA Saalfelden mit einem Werbeband und Verlosung von Schnupperflügen.
- LEARN TO FLY – ist eine eigene Werbeveranstaltung für den Flugsport im Aeropool Salzburg, die Interessenten die Möglichkeit zu Schnupperflügen am selben Tag ermöglicht.
- Ziellanden Segelflug am Flugplatz LOWZ.

Die bauliche Umgestaltung des Bereichs Segelflug in LOWZ wurde in Zusammenarbeit mit dem Flugring Zell am See in Angriff genommen (Drainagen an den Aufstellplätzen der Flugzeuge, Errichtung eines eigenen Startcontainers am Pistenanfang o8, etc.)

Am 25. Oktober 2011 hat der LSV Salzburg seinen Fliegerkameraden Fritz Jambor, mit der ASH26E, beim Versuch den „Diamanten Höhe“ zu erfliegen, verloren.



### – SV-AHP-Salzburg / Sportverein der Verbund Austria Hydro Power AG (Obmann Hermann Bauer)

Der SV-AHP-Salzburg konnte seinen Astir auf Grund geringer Mitgliederanzahl nur in einigen Flugstunden bewegen.

### – Der Sportfliegerclub Lungau (Obmann Günter Pritz)

Der Sportfliegerclub freut sich, die Anzahl der Mitglieder trotz einiger Austritte konstant halten zu können. Die Abgänge konnten Dank regem Zuwachs kompensiert werden.

#### Flugschule:

Im heurigen Jahr drückten insgesamt acht Flugschüler den Knüppel.

#### Folgende Berechtigungen wurden erworben:

- zwei Windenstartberechtigungen
- zwei Grundberechtigung
- zwei HM-Berechtigungen
- zwei F-Schleppberechtigung
- zwei Piloten haben die L II Berechtigungen erworben
- vier Grundberechtigungen mit Eigenstartberechtigung noch nicht abgeschlossen.
- zwei Schüler haben die ersten Alleinflüge absolviert
- eine F-Schleppberechtigung noch nicht abgeschlossen

Dank gebührt an dieser Stelle einem unserer Fluglehrer – Johann Wieland – der durch seinen beinahe täglichen Einsatz diese Bilanz erst ermöglicht. DANKE!!

#### Flugzeuge & Nutzung:

Der Flugzeugpark hat sich im Jahr 2011 nicht verändert. Alle unsere Flugzeuge konnten trotz der nicht zu guten Wetterbedingungen gehalten werden.

Bei der Auslastung im **Segelflug** verzeichnen wir einen leichten Rückgang der Flugstunden, allerdings



konnte die Anzahl der Starts im Vergleich zum Vorjahr wieder deutlich gesteigert werden:  
**380 Starts (+ 10%) bzw. 450 Stunden (- 10%).**

Bei den beiden vereinseigenen **Motorseglern** konnte die Nutzung deutlich gesteigert werden, nicht zuletzt aufgrund der positiven Entwicklung der Schülerzahlen:

**700 Starts (+ 0%) bzw. 250 Stunden (+ 20%).**  
**Vereinsaktivitäten:**

– Frühjahrsfest – Mai 2011

Das bereits traditionelle Fliegerfest war heuer trotz Wetterkapriolen gut besucht und findet selbstverständlich auch 2012 wieder statt.

– Juniorenstaatsmeisterschaft – Juli 2011

Wir haben uns besonders gefreut, dass wir in diesem Jahr die Staatsmeisterschaft der Junioren austragen durften. Einen besonderen Dank möchte ich an dieser Stelle allen Helfern aussprechen.

Besonderer Dank gebührt Rudi Steinmetz, der es zum einen erst ermöglicht hat und zum anderen für seinen unermüdlichen Einsatz und seine Unterstützung.

– Herbstfest/Ziellanden – September 2010

Auch heuer konnten wieder gut 100 Wertungsflüge verzeichnet werden.

**Erfolgene FAI Leistungsabzeichen des SFC Lungau**

Stefan GRUBER Silber C  
Gold C, Höhe

Stefan Gruber hat an der Silber Challenge in LOGO – Niederöblarn teilgenommen und hat die Veranstaltung auch gewonnen. Er hat während seiner Ausbildung auch noch das Funkerzeugnis AFZ erfolgreich abgeschlossen.

– **Vereinsgründung in Zell am See**

In Zell am See befindet sich der Verein „FZZ – Flugsportzentrum Zell am See“ in Gründung. Gründungsmitglieder sind bis dato der LSV Salzburg, Flugring Zell am See und der LSV Zell am See.

Ziel des Vereins soll es sein, Flugzeuge vereinsübergreifend zu nutzen. Den Schleppbetrieb für alle seine Mitglieder durchzuführen, sowie auch die Schulung von Flugschülern vereinsübergreifend durchzuführen.

Die Idee: Die Auslastung der Flugzeuge zu gewährleisten und die Kräfte der Vereine zu bündeln, in einer Zeit wo steigende Kosten, ausufernde Bürokratie und schwindende Mitgliederzahlen Vereine nach Lösungen für die Zukunft suchen lassen.

**Glück ab, gut Land und eine unfallfreie Saison 2011!**

Rudi Steinmetz  
Sektionsleiter Segelflug Salzburg

sis.at – Vergleich 2010/2011	2010	2011
Teilnehmer aktiv	8	9
Flüge	72	72
Strecke	22969	22472

Sektionsleiter OÖ  
Herbert Lackner

## Bericht des Landesverbandes Oberösterreich – Sektion Segelflug

**Oberösterreich hat 14 Segelflug Vereine und auf sieben Flugplätzen wird Segelflug betrieben. 684 Piloten sind Mitglieder beim Österreichischen Aeroclub.**

Somit ist Oberösterreich nach Niederösterreich mit 689 Mitgliedern der zweitstärkste Landesverband. Die Mitgliederzahl ist seit Jahren sinkend und es wird immer schwieriger die Piloten zu motivieren, dass sie zum Aeroclub beitreten.

Der Aeroclub unternimmt sehr wenig, die anstehenden Probleme zu lösen. Die Position des Generalsekretärs wurde noch immer nicht nach besetzt. Die Kosten bei Austro Control z.B. Wartscheinverlängerung usw. sind gewaltig erhöht worden.

### Wo bleibt der Einspruch des Aeroclubs?

Durch EASA Part M sind den Vereinen weitere Kostenerhöhungen erwachsen. Vorher mussten die Flugzeuge alle zwei Jahre überprüft werden. Die ehrenamtlichen Bauprüfer konnten dies günstig durchführen. Jetzt müssen die Flugzeuge jährlich überprüft werden und die ehrenamtlichen Bauprüfer vom Aeroclub gibt es nicht mehr.

Es wäre wirklich sinnvoll wenn der Aeroclub eine Camo mit den ehrenamtlichen Bauprüfern machen würde. Das wäre wieder ein Grund, dass Piloten Mitglied beim Aeroclub werden.

## Sportliche Ergebnisse 2011

### – Junioren Staatsmeisterschaft

Stumpfl Fabian	1. Platz
Glas Benedikt	2. Platz

### – Österreichische Staatsmeisterschaft

Stumpfl Fabian	1. Platz	Clubklasse
Hartmann Peter	1. Platz	15 m Klasse
Koppler Alex	1. Platz	Doppelsitzer
Eder F. Josef	1. Platz	Offene Klasse
12 von 57 Piloten waren aus Oberösterreich.		

### – Jahreswettbewerb

Eder F. Josef	2. Platz	Offene Klasse
Schlesinger Rudi	3. Platz	Doppelsitzer
Stumpfl Fabian	4. Platz	Junioren

Von Oberösterreich waren wenige gute Tage an denen große Streckenflüge möglich waren.

### – Europameisterschaft Pociunai

Andreas Lutz hat in der 15 m Klasse teilgenommen und den 10. Platz erreicht.

### – Sailplane – Granprix-2011

Hartmann Peter hat den dritten Platz erreicht

### Förderungen des Landesverbandes

In Oberösterreich werden die Junioren gefördert. Für die Junioren Staatsmeisterschaft und Österreichischen Staatsmeisterschaft bekommen die Junioren einen Zuschuss ebenso für die besten fünf eingereichten Streckenflüge eine Kilometerförderung. 2011 wurden doppelt soviel Streckenkilometer erreicht gegenüber 2010.

Weiters wurde die Anschaffung von ELT mit 406 Mhz vom Landesverband gefördert.

### Glück ab Gut Land 2012

Herbert Lackner  
Sektionsleiter SF, Oberösterreich



Sektionsleiter Burgenland  
Florian Forcher

## Bericht des Landesverbandes Burgenland – Sektion Segelflug

Auch im Jahr 2011 wurde von den beiden Vereinen Aerotechnik Eisenstadt und Sportfliegerclub Pinkafeld wieder eifrig Segelflugschulung betrieben.

Bei der Aerotechnik Eisenstadt befanden sich sechs Junioren zwischen 15 und 16 Jahren in Ausbildung, davon konnten bereits drei die praktische Schulung abschließen und werden voraussichtlich in der kommenden Saison den Schein erwerben.

In Pinkafeld wurden fünf Flugschüler inklusive einer F-Schleppberechtigung ausgebildet. Zwei davon haben bereits einen neuen Segelflugschein erworben, ein Segelflugschein wurde mit einer kompletten Ausbildung erneuert.

In der SIS-AT beteiligten sich im abgelaufenen Jahr insgesamt neun Piloten aus dem Burgenland (Pinkafeld und Punitz), wobei die Jahresbestleistung von Gregor Strobl mit über 575 km in der Club-Klasse besonders zu erwähnen ist. Ein Teilnehmer vertrat das Burgenland beim 19. AAC in Feldkirchen.

Neben diesen Streckenflügen wurde am Flugplatz Pinkafeld 2011 eine neue Tankstelle errichtet und damit verbunden sehr viel Arbeitsleistung zu ebener Erde erbracht.

**Möge das Jahr 2012 mit mehr Thermikstunden und unfallfrei verlaufen!**

Florian Forcher  
LSL Segelflug



Sektionsleiter  
Steiermark  
Stefan Pelka

## Bericht des Landesverbandes Steiermark – Sektion Segelflug

### 1. Mitglieder

Die Steiermark freut sich derzeit über 477 Segelflieger beim Aeroclub, aufgeteilt auf 21 Vereine, welche an den Standorten Graz, Fürstenfeld, Kapfenberg, Niederöblarn, Mariazell, Timmersdorf, Trieben, Turnau, Weiz und Zeltweg zu finden sind.

### 2. Wettbewerbe

Wir freuen uns besonders in der **österreichischen dezentralen Meisterschaft** drei Staatsmeistertitel, vier Vizestaatsmeister und einen Drittplatzierten in unseren Reihen zu haben. Die jeweiligen Platzierungen in der dezentralen Staatsmeisterschaft sind bei den Landesmeistern der diversen Wertungsklassen nachfolgend angeführt.

Bei der **10. Österreichischen Juniorenmeisterschaft** sind fünf steirische Nachwuchspiloten (Rosner, Jagiello, Peyrer, Huber, Leinmüller) angetreten, welche

neben dem kameradschaftlichen Erlebnis bei diesem Wettbewerb auf sechs erfolgreiche Wertungstage zurückblicken können. Besonders hervorzuheben ist hierbei die Leistung von Rosner Lukas, welcher den dritten Platz erreichen konnte.

**Die Österreichische Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug** fand dieses Jahr in heimischen Gefilden in Niederöblarn statt. Dabei konnte Heimo Demmerer vom SFC Mariazell den Staatsmeistertitel in der 15 m-Klasse erreichen. In der Club-Klasse wurde Schupfer Mario Vizestaatsmeister. Die Duos Schlömmner/Hutter und Haidler/Peyrer errangen in der Doppelsitzerklasse, welche diesjährig erstmals ausgetragen wurde, die Plätze zwei und drei. In der Offenen Klasse wurde Josef Kammerhofer vom FSC Turnau hervorragender dritter.

### 3. Allgemeines

Nach der Feststellung der Baufähigkeit der Halle vierin Zeltweg (der Hangar der zivilen Vereine) wurde nach langen Verhandlungen durch den HSFG Kondor ein Hangar-Neubau ins Auge gefasst. Zu bemerken ist die tadellose Nachwuchsarbeit in vielen Vereinen wo sich erfahrene Streckenflieger zunehmend bereit erklären in gemeinsamen Flügen den eher unerfahrenen Piloten den Einstieg in das Streckenfliegen zu erleichtern. Trotz dieser festgestellten erfreulichen Entwicklung vor allem bei den Junioren konnte im vergangenen Jahr kein Zuwachs an Mitgliedern beim ÖAEC festgestellt werden.

Ziel der Sektion im nächsten Jahr wird es sein, die Nachwuchsförderung in den Vordergrund zu stellen um eine Verjüngung der Vereinsstrukturen zu erreichen.

Stefan Pelka

### Platzierungen in der dezentralen Staatsmeisterschaft

Klasse	Platz	Name	Verein
18 m-Klasse	6. Platz	Eibl	ASFC Leoben-Timmersdorf
Club-Klasse	1. Platz	Ziegerhofer	ASFC Leoben-Timmersdorf
Doppelsitzer	1. Platz	Eingang	USFC Trieben
Frauen	2. Platz	Lindorfer	USFC Trieben
Junioren	1. Platz	Rosner	FSG Steir. Oberland
Mannschaft	6. Platz	Ziegerhofer	ASFC Leoben-Trimmersdorf 1
Offene Klasse	3. Platz	Schlömmner	USFC Wörschach
Renn-Klasse	2. Platz	Ziegerhofer	ASFC Leoben-Trimmersdorf
Senioren	4. Platz	Tomani	USFC Trieben
Standard-Klasse	2. Platz	Friedrich	HGC-Stmk. St. Radegund



## ■ Berichte Fachreferenten

### Bericht des ONF Delegierten Horst Baumann



**Im heurigen Jahr konnten 15 Segelfliegerleistungsabzeichen anerkannt werden.**

Die Einreichung erfolgte größtenteils online und die erforderliche schriftliche Flugbestätigung wurden per Post an die Sektion Segelflug zu Händen Frau Gerda Seidl gesandt.

Es gab keinerlei Probleme bei der Dokumentation der Flüge. Die Zusammenarbeit mit den Piloten – Sportzeugen – ONF war sehr gut. Im Jahr 2013 wird es wieder eine Schulung der Sportkommissäre und Sportzeugen geben.

**Horst Baumann**

Mitgliedsnummer	Name	Ehrenzeichen	Verleihungsdatum	Verleihungsnummer
3300420261	Fraißl Wolfgang	Seg-silber-c	18.10.2011	2986
4100620099	Gruber Stefan	Seg-silber-c	12.08.2011	2983
6400000010	Huber Lukas	Seg-silber-c	30.03.2011	2979
4200301180	Lippert Wolfgang	Seg-silber-c	18.10.2011	2988
3300440897	Moser-Fürst Gerald	Seg-silber-c	22.08.2011	2985
7100450556	Pöschl Thomas	Seg-silber-c	18.10.2011	2989
4200301165	Pucher Alexander	Seg-silber-c	18.10.2011	2987
3300360229	Schwab Martin	Seg-silber-c	22.08.2011	2981
5200031699	Spann Rüdiger	Seg-silber-c	25.08.2011	2982
6200160229	Spörk Knud	Seg-silber-c	22.08.2011	2980
6300320856	Weidinger Christoph	Seg-silber-c	22.08.2011	2984
4200260393	Miesbauer Robert	Seg-gold-c	25.08.2011	991
4300130272	Riedl Paul	Seg-gold-c	25.08.2011	990
5200031699	Spann Rüdiger	Seg-gold-c	25.08.2011	992
2200070183	Unterweger Josef	Seg-gold-c	25.08.2011	993

# Training Nationalmannschaft

## BERICHT: Training der Österr. Nationalmannschaft in Nitra | 3. bis 9. April 2011

Unter dem Motto: „*Gemeinsames verbindet, durch die Unterschiede wachsen wir*“ haben sich 12 österreichische Spitzenpiloten:



**Offene Klasse:** Franz Josef Eder, Sebastian Eder, Josef Kammerhofer, Sven Kolb. **18 m-Klasse:** Wolfgang Janowitzsch, Werner Amann, Andreas Sandhöfner. **15 m-Klasse:** Heimo Demmerer, Andreas Lutz.

**Standardklasse:** Thomas Hynek und zwei Junioren: Andreas Hudler und Michael Klopff sowie Tilo Holighaus als Gast mit dem neuen Arcus in Nitra zu einem fünftägigen Intensiv-Training getroffen.

**Ziel**  
Schon beim Theorie-Wochenende im Februar wurden einige Trainings-Ziele wie z.B. Area-Tasks, Linienfliegen, Flächenbelastung ect. aufgelistet. Darüber hinaus formulierten einige Piloten als Hausaufgabe zur Vorbereitung zusätzlich ihre Gedanken zu persönlichen Trainingszielen. Am Sonntag nach einem gemeinsamen Abendessen wurde gesammelt, was sich jeder Teilnehmer erwartet und damit wurde die geistige Basis für kreative Trainingseinheiten geschaffen.

### Ziel

Schon beim Theorie-Wochenende im Februar wurden einige Trainings-Ziele wie z.B. Area-Tasks, Linienfliegen, Flächenbelastung ect. aufgelistet. Darüber hinaus formulierten einige Piloten als Hausaufgabe zur Vorbereitung zusätzlich ihre Gedanken zu persönlichen Trainingszielen. Am Sonntag nach einem gemeinsamen Abendessen wurde gesammelt, was sich jeder Teilnehmer erwartet und damit wurde die geistige Basis für kreative Trainingseinheiten geschaffen.

### Rahmenstruktur

Tagesplan	Inhalt	Ziel
<b>Briefing:</b> 8.30 bis ca. 10 Uhr	– Meteo – Was ist vom Vortag offen? – Tagesaufgaben – dem Wetter angepasst	Was will ich heute lernen, verbessern?
<b>Trainingsflüge:</b> ca. 2 bis 4 Stunden	– Gezielte Trainingsaufgaben – Vergleich in kleinen Teams (2 bis 4 Piloten)	Mit Leidenschaft auf eine Aufgabe konzentrieren.
<b>Debriefing:</b> 17.00 bis ca. 19.00 Uhr	– Wo war ich gut, was ist mir gelungen? – Was habe ich gelernt? – Was fehlt? = Nächster Schritt	Bin ich auf meinem Weg? Habe ich mein Tages-Ziel erreicht/nicht erreicht?
	<b>Abendessen ca. 19.00 Uhr</b>	
<b>Anschließend Debriefing</b>	– Vertiefende Fluganalysen – Diskussion offener Themen	Informeller Gedanken- und Erfahrungsaustausch

### Meteo

Das Wetter bot ein breites Spektrum an Trainingsmöglichkeiten.

Schwache Thermik und spürbarer Südwind führte schon zum Auftakt zu einigen Außenlandungen. Ist ja klar, wenn man bei schwachen Bedingungen mit hohen Flächenbelastungen die Grenzen ausloten will und lernen wollen wir, indem wir die Komfortzone verlassen. Nach dem Durchzug einer Kaltfront konnten am Dienstag in der frischen Luftmasse mit guten Steigwerten, jedoch tiefer Basis, Flugstile mit unterschiedlichen MC-Werten verglichen werden. Mitte der Woche streifte zwar im Norden eine Warmfront mit Abschrümpungen. Der günstigen Lage von Nitra jedoch ist es zu verdanken, dass sich über dem Flachland nach Südosten wieder nutzbare Thermik entwickelte.





Am Donnerstag legte der NW-Wind zu und überlagerte die Konvektion mit Wellen. Am letzten Tag waren wir dann alle gespannt, ob und wie wir die stürmischen Bedingungen – bis zu 70 km/h aus NW – nützen können. Schließlich war es ein tolles AAT-Rennen, mit einem Mix aus Thermik, Hang und Wellenaufwinden. Resümee: Wir flogen jeden Tag!

#### Tagesvorbereitung

Die Piloten einer Klasse haben sich nach dem morgendlichen Meteo- Briefing gemeinsam ihre Tagesziele erarbeitet.

#### Training, aus der Sicht der Piloten (auszugsweise): – Thomas



...mit derzeitigen Programm auf dem richtigen Weg ... z.B.: das Verlagern seines Flugweges gegen oder mit dem Wind, sollte man in einer schlechten Abwindspur unterwegs sein: diese Theorie war hilfreich.

#### Verbesserungsvorschlag:

Mehr Doppelsitzer für unmittelbaren Austausch von unseren Erfahrungen... bringt mich wahrscheinlich wieder einen Sprung weiter.

#### – Wolfgang



#### Verbesserung zu den Vorjahren:

- 1.) Teilnahme von Tilo – damit hatten wir die Möglichkeit des Doppelsitzerfliegens. Zusätzlich erfuhr ich von Tilo in einigen Situationen zusätzliche, manchmal extreme Perspektiven.
- 2.) Die Trainingsvarianten und Lösungen wurden

überwiegend in der Gruppe erarbeitet dadurch mehr persönlicher Beitrag und mehr persönlicher Ertrag.

3.) Durch die Unbeständigkeit des Wetters konnte ich dieses Mal besonders effektiv die „bewusste Risiko-steuerung“ trainieren.

Das Trainingslager ist für mich eine Plattform auf der ich, ohne Wettbewerbsdruck, kleine Veränderungen an meiner Technik oder Taktik testen kann.



Wichtig dabei erscheint mir eine leistungsmäßig einigermaßen homogene Gruppe/Untergruppe (z.B. dieses Mal 18 m-Klasse) mit ähnlichen Schwächen/Zielsetzungen. Wünschenswert wären für mich in Zukunft mehr Fliegen im Doppelsitzer und mehr „frischer Input“ von diversen Gästen.

*...für die hervorragende Stimmung bedanken, denn der Spaß ist genauso wichtig wie das Lernen!*



#### – Sebastian

#### Wichtigster Punkt:

das Thema Flächenbelastung. Endlich hat sich an einem Tag mit allen Aufwindstärken (von 0,3 m/s bis 2 m/s) herausgestellt, dass der Unterschied im Steigen quasi vernachlässigbar ist, aber der Gleitwinkel im „normalen“ Geschwindigkeitsbereich von 150 km/h aufwärts markant besser ist, wenn voll mit Wasser (bezogen auf eine ASW 22BLE).

*...sehr lehrreich... für mich*

Ich hatte wieder die Möglichkeit verschiedene Nav-Box-Einstellungen für AAT und die genaue Berechnung auf minimale Flugzeit zu testen, was auch sehr gut funktionierte (war auf 3 Sekunden genau über der Ziellinie). Es bestärkte mich in meinen Einstellungen und meiner Methode für dieses Thema. Ich empfand den Gedankenaustausch am Abend nach dem Fliegen und eigentlich noch viel mehr am Morgen – nachdem alle Zeit hatten den Tag zu verdauen – unheimlich interessant. Die Vorbereitung war gewohnt excellent! Ich kann gar nicht genug bestärken, wie gut du deinen Part als Motivator zu „wertvollen“

Trainingsinhalten gemacht hast bzw. auch oft klar-gestellt hast, dass es sehr wenig bringt nur mit Spaß durch die Gegend zu fliegen oder möglichst weit zu fliegen. Diese Dinge kann man auch daheim machen, aber mit so guten Trainingspartnern unter perfekten Bedingungen kann man sehr selten seine Flugzeit verbringen.

**Verbesserungsvorschläge:**

- Noch kürzere und genauer definierte Flüge, (50 bis 100 km) und diese dann am Abend in den Details im kleinen Team vergleichen.



- Am Abend, wenn Eindrücke noch frisch sind, sich das Thema schon für den nächsten Tag überlegen...

**Vergleich Nitra/St. Auban:**

Beide Startplätze lassen die Kombination von Flachland und Bergen, von Wind und Thermik, zu. Aber was mir besonders gut in Nitra gefiel, dass nicht 200 andere Flugzeuge in der Gegend unterwegs sind. Auch sind die Außenlandemöglichkeiten im Vergleich zu den Seealpen sehr gut und nicht zuletzt ist der finanzielle Aufwand in ganz anderen Dimensionen.

Vor allem habe ich als Mittel – bis Ostösterreicher auch den Vorteil nicht mehr so weit fahren zu müssen und die Unterkunft ist von ganz anderer Qualität (und trotzdem günstiger) als die einfachen Zimmer in St. Auban.

**– Heimo**

...meine gesetzten Erwartungen waren einerseits die Erkenntnisse im Teamflug bzw. der Vergleich im Team mit bewusst unterschiedlich gewählten Parametern

bzw. Routenwahlen und andererseits wollte ich das Training als Vorbereitung für den Pribina Cup nutzen. Beides wurde vollends erfüllt!

Es war meine zweite Teilnahme an einem derartigen Training (nach Szeged vor einigen Jahren...) und ich kann mir keine besseren Rahmenbedingungen als in Nitra vorstellen. Von der Unterkunft und Verpflegung angefangen bis zu den äußerst unkomplizierten Verhältnissen am Flugplatz selbst, gepaart mit einer hochmotivierten, total kameradschaftlichen und

immer lockeren Truppe, geführt von einem bestens vorbereiteten und hochmotivierten Trainer samt „Assistenten“, der sich um das ganze „Drumherum“ kümmert, macht so ein Training am Beginn der Saison so richtig Spaß! Wenn das Wetter auch noch mitspielt, so wie dieses Jahr, dann ist das noch die Krönung eines Trainings.



Vor allem die theoretischen „Ergüsse“ beim morgendlichen Briefing haben mir gezeigt, dass man in der Fliegerei nie auslernt. Und hier liegt meiner Meinung auch Potenzial zur Verbesserung der (meiner) persönlichen Leistung. Das tägliche Feedback nach jedem Trainingstag hat für mich ebenso einen hohen Stellenwert. Ich glaube, man braucht das Rad nicht neu zu erfinden, sondern wir sollten mit unseren bisherigen Erkenntnissen konsequent weiter arbeiten und offen bleiben für Alles was uns noch nützen kann. Ich hoffe dieser Spaß an der Sache bleibt uns noch lange erhalten und ich freue mich schon jetzt auf unser nächstes, gemeinsames Training!

**– Franz Josef**

Ich sitze gerade auf der Hahnweide (zusammen mit G. Achleitner, Lutz Andi, Wolfgang und J. Kammerhofer).

Der Rückblick auf die ersten drei Wertungstage beeinflusst meinen Bericht: Ich hatte einen für mich persönlich sehr schönen Erfolg mit einem Tagessieg am zweiten Tag in der offenen Klasse und dann zwei mittelpträgige Flüge am ersten und dritten Tag.

Im Rückblick auf die letzten Tage fällt mir auf, dass der jeweilige Erfolg oder Misserfolg schon vor dem Startlinienüberflug mitgeprägt wird. Die Beurteilung der Gesamtsituation wie Wetter, Konkurrenten, Teamkollege usw. ist äußerst komplex, ein spannendes Thema für ein nächstes Training... Als Resümee von Nitra finde ich, dass die Kombination aus Fliegen und intensiver Vor- und Nachbesprechung eine sehr hohe Ausbeute an Erkenntnissen bringt.



Es sollte noch mehr Fokus auf die Besprechung spezieller Wettererscheinungen sowie individueller Pilotenentscheidungen gelegt werden. Oft sind einzelne Sätze die wertvollste Quintessenz für den Einzelnen wie z.B. „Wolfgang sieht beim Vorfliegen meist nach oben“ oder „...die jeweils in der Skala größere Wettererscheinung steuert die nächst kleinere...“



**...Training in Nitra so intensiv...eine Ruhepause sollten wir uns gönnen...**

Persönlich werde ich nächstes Mal einen Tag früher anreisen (wie bei einem Wettbewerb), um das rennmäßige Vorbereiten des Flugzeugs samt Logger, usw. unbedingt vor dem ersten Trainingstag abzuschließen. Insgesamt sind die Trainings in Steyregg und Nitra eine so wertvolle Einrichtung, dass ich mir nur wünschen kann, dass sie in dieser Form fortgesetzt werden.

#### – Josef



Ich bin nach Nitra gefahren, um die in Steyregg erarbeiteten Ideen und Vorhaben konsequent umzusetzen.

#### Themen, die ich in Nitra praktisch trainieren wollte:

- AAT
- Linienfliegen
- Endanflug verbessern
- Aufwindannahme verbessern
- Vorbereitung/Einstimmung auf eine Wettbewerbsaufgabe

**Was ich/wir trainiert habe(n):** Bis jetzt war es immer so, so auch dieses Mal, dass ich den ersten Tag dazu benötige, dass all meine Sachen rund um den Flieger funktionieren und ich mit den Systemen wieder vertraut bin.

#### Meine Erkenntnisse:

##### 1. Tag: Ziel – Linienfliegen

- Bessere Vorbereitung, dass alle Systeme (z.B. auch Kompass) und ich funktionieren.
- Ich habe bis heute noch immer keine Idee, was ich beim Linienfliegen falsch mache.

##### 2. Tag

- Vorbereitung auf die Aufgabe verbessern.
- Bewusstmachen, dass der Abflugzeitpunkt oft schon über Sieg oder Niederlage entscheidet.
- Den Tag niemals vor der Landung aufgeben.

##### 3. Tag Vergleichsflüge Leer/Voll (Wasserballast)

a) mit gleichem MC-Wert und b) Endanflug auf Zobor Gipfel (inkl. dem letzten gemeinsamen Aufwind). Da die Basis relativ tief war, sind wir nicht über MC 1,5 geflogen und da war weder im Steigen noch im Gleitflug ein Unterschied bemerkbar.

- Der Endanflug auf den Zobor mit MC 2,0 (letzter Aufwind 2,5 m/s) fiel aber deutlich zugunsten der höheren Flächenbelastung aus. Ich war bei einer Strecke von 22 km um zwei Minuten vor BY am Ziel
- Den Flieger immer mit max. Flächenbelastung fliegen

##### 4. Tag

Auf Grund des starken Windes haben wir uns vorgenommen, sowohl in Windrichtung als auch quer zum Wind zu fliegen, um ein Muster zu entdecken. Ich vertraute darauf, dass die Welle immer im selben Abstand zum Hügel steht. Ich konnte diese Taktik gleich einen Tag nach der Trainingswoche in den Alpen bei einer NW-Strömung für einen 1100km Flug nützen.

##### 5. Tag

Gesetzte Aufgabe: Für alle ein AAT nach N ins Martinbecken und in eine Area südlich Nitra. Ergebnis:

- Ich habe eine gute Linie erflogen, die aber sichtbar war.
- Ich habe mir im Endanflug eine zu große Sicherheit eingebaut.
- Früh genug bewusst machen, ab wann ich schon im Endanflug bin.

#### Meine Gedanken zum Training:

Die Einladung und Teilnahme von Tilo und Uli Schwenk war eine tolle Bereicherung und ich würde es sehr begrüßen, dies in jedem Fall für die kommenden Trainings zu wiederholen. Es sollen die Leute aber wieder unbedingt bei beiden, der Theorie und der Praxis, dabei sein.

Ich wünsche mir eine bessere/genauere Tagesvorbereitung und konsequentere Umsetzung der Aufgaben und nehme mich dabei an der Nase. Auch eine Alternative soll immer parat sein, dass wir nicht in der Luft zum Diskutieren anfangen. Mein Hauptanliegen, eine Trainingsmethode zum Linienfliegen zu finden und es zu trainieren, habe ich zu wenig kund-



getan und blieb ein offener Punkt. Ich würde es bevorzugen, so wenige Themen wie möglich, diese aber viel intensiver zu behandeln. Dies trifft vor allem für den theoretischen Teil zu. Ich kann mir auch vorstellen, eine Woche lang nur AATs zu fliegen, sie gemeinsam vorzubereiten, zu fliegen und sehr genau zu analysieren. Mein größter Wunsch ist es, dass diese Art von Training, unbedingt fortgeführt wird.

**Mein Vorschlag:**

die gewünschten Themen im Vorfeld von jedem Teilnehmer einfordern. Die gemeinsame Zeit ist kurz und so wertvoll, ich möchte diese kurze gemeinsame Zeit sehr intensiv nutzen. Ich war jetzt das 4. Mal dabei und merke dass es von Mal zu Mal feinskaliger wird.

**– Werner**

Beim heurigen Training in Nitra ist mir aufgefallen dass ich nicht richtig ins Fliegen gekommen bin (in den Flow). Im Gegensatz dazu war ich dann beim Pribina Cup

wesentlich souveräner unterwegs.

**Ich glaube folgende Punkte sind da für mich ausschlaggebend:** Beim Training hatte ich keinen Helfer – deshalb ist eine Außenlandung eher unangenehm und das bremst mich dann ein. Im Kopf wandern die Gedanken zwischen Außenlandungsvermeidung und doch forciert zu fliegen immer hin und her, anstatt sich auf die aktuelle Situation zu konzentrieren.

Darüber hinaus ist beim Training der Vergleich eine wichtige Komponente. Vergleichen bedeutet für mich jedoch auch wieder nicht bei mir selber zu sein, und das ist nicht gut für einen schnellen Flug. In Summe fühlte ich mich aufgrund obiger Gegebenheiten nicht richtig „zu Hause“, was eine gewisse Unsicherheit aufkommen ließ. Ich finde es jedoch sehr wichtig für mich solche Erkenntnisse zu sammeln um damit



zu lernen mehr im „Hier und Jetzt“ zu fliegen. Beim Wettbewerb hatte ich einen Helfer, das Auto war o.k. und ich musste mich nicht vergleichen sondern konnte meinen Stil fliegen. Das mit der Luftraumverletzung am Ende habe ich abgehakt und bin infolgedessen nun auf SeeYou umgestiegen. Ich bin sehr froh diese Erfahrungen machen zu dürfen und glaube innerlich stärker zu sein als Jahre zuvor.

**Neue Idee: Biofeedback mit Drucksensoren**

Dieses Training bietet gleichzeitig die Möglichkeit, Neues auszutesten. Durch die hohe Konzentration und die geringe Bewegung des Piloten sollte – zumindest theoretisch - Biofeedback für



den Segelflug sehr hilfreich sein. Zwei Drucksensoren an den Pedalen/Fußsohlen, die bei gleichzeitigem Drücken die Anspannung mit einem Vibrationssignal bewusst machen, sollen den Piloten für aufkommenden Stress sensibilisieren.

**Werner:** ...eine kommende Anspannung wird sehr früh angekündigt – ich konnte mich gleich wieder entspannen... Wolfgang: ich glaube der Zustand einer Verspannung beginnt bei mir eher in der Bauchmuskulatur.

**Erste Testergebnisse!****– Andreas Hudler**

Das Signal zeigt dir Situationen gut an, bei denen dir nicht bewusst ist, wie angespannt du bist ...ich habe das Gefühl, dass ich sauberer zentriere, wenn ich locker bin.

Für Trainingslager eine super Sache!

**– Teamchef Kurt**

Gesamt gesehen gab es, seit es das Trainingsangebot gibt, immer eine Verbesserung in der Umsetzung der Trainingsideen. Dies hat die Teilnehmer in den letzten

Jahren auch persönlich weitergebracht.



Die Umsetzung von speziellen Wünschen einzelner Piloten in kleineren Gruppen (Klassenweise) ist sicher der richtige Weg auch in der Zukunft. Gäste und mehr Doppelsitzer wären noch besser (Idee: Holger Back – DG1000?) Die organisatorischen Vorbereitungen (Zimmer etc.) sollten wir beibehalten.



Ein Problem meiner Meinung dabei ist, dass nicht alle Piloten erkennen, dass gezieltes Training wichtig für den persönlichen Erfolg ist.

Die Erkenntnis, dass professionelles Training für den Erfolg (vor allem international) notwendig ist, sollte in der Sektion-Segelflug, bei den Sektionsleiter, sowie für die Piloten der Nationalmannschaft selbstverständlich sein. Da haben wir noch einiges zu tun, denn in keinem Sportverband gibt es Erfolge ohne Training!

#### Zwei Junioren haben teilgenommen:

**Andreas Hudler & Michael Klopff**

Zielführend wäre nach Silber-/Gold-Challenge und Juniorentraining in St. Auban, für Teilnehmer bei der Junioren EM und WM eine (verpflichtende?) Teilnahme am angebotenen Training der NM.



#### – Tilo Holighaus

Wie schon den Berichten der Piloten zu entnehmen ist, war der Arcus, den Tilo mitgebracht hat, der Hit! Interessant, dass die Piloten, die im

Doppelsitzer unterwegs waren, wesentlich mehr an Erfahrungen bei den Debriefings einbringen konnten. Ein sicheres Zeichen, dass hier noch viel Entwicklungspotential für zukünftige Trainings steckt...

**Tilo, herzlichen Dank** für deine Teilnahme, mit der du sehr wesentlich zum Gelingen unseres Trainings 2011 beigetragen hast !!!

**Vielen Dank auch an Sven** für die vielen Fotos, die ich für diesen Bericht gut gebrauchen konnte, wie du ja selbst siehst...

Und bei allen Teilnehmern bedanke ich mich **für die Disziplin, für das Engagement** und die **kameradschaftliche Zusammenarbeit!**

Für die **gute Stimmung...**



...sowie der **Bodencrew mit tragender Rolle!**



#### Ausblick

Das Training für die Segelflug-NM gibt es seit fünf Jahren. Nach St. Auban, Szeged und dreimal Nitra hat sich Nitra als ideal erwiesen. Trotz früher Jahreszeit sind wir bis jetzt noch jeden Tag – bei einem breiten Spektrum von Wetterbedingungen – geflogen. Unbürokratischer, effizienter und kameradschaftlicher Flugbetrieb, sowie die gemeinsame Unterkunft zu angemessenen Preisen sprechen dafür, dass wir nächstes Jahr wieder hierher kommen.

#### Zusammenfassung der Vorschläge der Piloten:

- Fortsetzung des Trainings 2012 in Theorie und Praxis.
- Einladung internationale Toppiloten: Tilo Holighaus, Uli Schwenk,...?
- Mehr Doppelsitzer
- Trainingsziele weiter verfeinern und vertiefen
- Offen für Neues

**In diesem Sinne bedanke ich mich bei allen, die zum Gelingen dieses Trainings beigetragen haben,**

**Hermann**



## PROJEKT: Stressmanagement im Segelflug durch Biofeedback

### Die Ausgangslage

Ein Segelflugzeug wird mit dem Steuerknüppel um die Quer- und Längsachse und mit den Seitenruderpedalen um die Hochachse gesteuert. Für verschiedene Flugmanöver wird dabei entweder das linke oder das rechte Pedal gedrückt.

In gewissen Situationen kommt es aber vor, dass der Pilot, egal ob Anfänger oder Spitzenpilot, beide Pedale mit den Füßen drückt. Es hat sich herausgestellt, dass dies dem Piloten nicht bewusst ist und immer mit einer gewissen Anspannung und Stressbelastung zusammen hängt. In weiterer Folge verliert der Pilot durch diese körperliche Verspannung an Sensibilität und die Wahrnehmung wird eingengt.

### Die Idee

Durch zwei Drucksensoren an beiden Pedalen soll ein Biofeedbacksignal beim drücken beider Pedale) an den Piloten übermittelt werden. Das Ziel ist das frühzeitige Erkennen eines Spannungszustandes, noch bevor es der Pilot bewusst wahrnimmt. Ziel ist es die Konzentration und die Aufmerksamkeit des Piloten zu erhöhen, indem die Spannungszustände reduziert werden oder gar nicht erst auftreten. Damit ist sowohl eine Erhöhung der Flugsicherheit im Breitensport als auch eine Leistungssteigerung im Wettbewerbssegelflug zu erwarten.

### Technische Realisierung \*

- Drucksensoren an den Seitenruderpedalen mit Differenzdruckmessung
- 2 Varianten: Drucksensoren fix im Flugzeug eingebaut oder mit Einlegesohlen für individuelle Anwendung
- Drahtlose Übertragung des Signales an einen Empfänger, der durch Vibration dem Piloten die Anspannung am Oberschenkel rückmeldet.
- Individuell einstellbarer Schwellenwert für verschiedene Rahmensituationen

### Entwicklungsschritte

- März 2011  
Prototyp mit Einlegesohlen: Test mit Technikern: Luka, Wilfried und Stefan: O.K., funktioniert!
- April 2011  
2. Test beim Nationalmannschaftstraining in Nitra. Idee bewährt sich, Anspannung wird rechtzeitig angezeigt; die Bedienung mit mehreren Knöpfen On/Off, Stärke umständlich, zeitweise Reset erforderlich.
- Juni 2011  
Österreichische Staatsmeisterschaft: Werner Amann verwendet das erste Seriengerät Nr. "o", fix in sein Flugzeug eingebaut: Spiegeln die ungewohnt häufigeren Signale die Erkältung wieder? Jedenfalls signalisiert der Vibrator den aufkommenden Verspannungszustand gut an.
- August 2011  
Europameisterschaft in Litauen: Werner Amann: Signal ist angenehm und kommt rechtzeitig um mich zu entspannen; so bin ich auch aus niedriger Höhe wieder locker weggekommen.
- 26. September 2011  
Föhnflug mit Europarekord 1559 km. War nach dem zwölfteinhalb-stündigen Flug unglaublich locker und fit. Ich denke diese Drucksensoren sind da nicht ganz unschuldig ;-)

**Hermann Trimmel**

**Muthmannsdorf, 8. September 2011**

\* Durch Fa. Spantec ([www.spantec.at](http://www.spantec.at)), nach einem Vortrag beim Trainerfortbildungstag in Schielleiten, September 2010



## EM 2011 in Nitra

### BERICHT: Club, Standard, Doppelsitzer und Weltklasse, NITRA | 17. bis 30. Juli 2011

**09:00 Uhr**

#### **Ein letzter Flugtag – die Sonne scheint!**

Zum ersten mal seit langen scheint bei uns schon am frühen Morgen die Sonne und damit steigt die Hoffnung noch ein letztes Mal zu fliegen. Die Aussichten sind aber sehr vorsichtig, da wir rund um Nitra überall mit einer stärkeren Bewölkung umgeben sind und nur wir hier ein schönes Loch haben.

**Briefing ist wie immer für 10 Uhr vorgesehen** und die Flugzeuge werden wieder auf dem Grid aufgestellt. Jetzt heißt es wieder geduldig sein.

**11:00 Uhr**

#### **Es gibt Tasks!**

Assigned Area Task für Club und Standard Klasse mit zwei Stunden Flugzeit. Wir sind noch etwas skeptisch ob das Wetter das auch zu lässt, bereiten uns aber vor.

**Grid ist für 12:00, first launch für 12:15 Uhr geplant.**

**12:15 Uhr – First launch verschoben auf 12:45 Uhr**

**14:30 Uhr – Kein Flugtag mehr!**

Die Worldklasse wird als Thermiksnupperer gestartet, aber nicht für lange und sie sind wieder alle gelandet.

Von Südosten nähert sich ein großes Gewitter und alle Klassen wurden wieder einmal gecancelt. Damit ist der Bewerb für uns abgeschlossen und wir machen uns fertig für den Abschlussabend.

**18:30 Uhr – Die Europameisterschaft ist zu Ende**

Wir hoffen jetzt noch auf eine nette Party die gleich beginnt.





## Zu den Ergebnissen:

### Clubklasse:

- |                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| 1. Platz          |                   |
| und Europameister | Mracek Roman, CZE |
| 2. Platz          | Kozar Josef, SVK  |
| 3. Platz          | Krok Thomas, POL  |
| 5. Platz          | Mario Schupfer MS |
| 22. Platz         | Thomas Hynek      |

### Standardklasse:

- |                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| 1. Platz          |                      |
| und Europameister | Kawa Sebastian, POL  |
| 2. Platz          | Poch Franz, DEU      |
| 3. Platz          | Kiessling Mario, DEU |
| 8. Platz          | Michael Rass         |
| 28. Platz         | Thomas Hynek         |

## Das war die EM! Wir bedanken uns bei unserer Teamcaptain Ulli und bei unseren Helfern.

### Resümee:

Der Teamgeist war super, trotz des schlechten Wetters kippte die Stimmung bis zum Schluss nicht. Die Organisation war gut, doch fürs Wetter konnte keiner was und die Würfelei war halt vorhanden.

Wir wünschen unserem Team in Litauen schöneres Wetter, und genauso viel Spaß wie wir hatten und super Erfolge!



V. l. n. r.: J.Jagiello, Thomas Hynek, Mario Schupfer, Michael Rass, TC Ulli, Gerhard Schupfer, Silvia Hynek

# EM 2011 in Litauen

## BERICHT:

### 15 m bis 18 m und Offene Klasse in Pociunai | 29. Juli bis 13. August 2011

#### 14. August SIEGEREHRUNG

Nach kurzen Ansprachen hoher litauischer Persönlichkeiten, des litauischen Aeroclubpräsidenten und des Wettbewerbsdirektors Vytautas Sabeckis, erklärte der Präsident der Jury, Marc Bishop, die Ergebnisse für korrekt und die Europameisterschaft für gültig und damit beendet.



#### Siegerehrung 18 m (von 29 Piloten)

- |                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| 1. Platz<br>und Weltmeister | Staryszak Karol, P      |
| 2. Platz                    | Nieradka Zbigniew, P    |
| 3. Platz                    | Cheetham Russell, E     |
| 10. Platz                   | Janowitsch Wolfgang, WO |
| 24. Platz                   | Amann Werner, WG        |



#### Sieger der Offenen Klasse (von 21 Piloten)

- |                             |                       |
|-----------------------------|-----------------------|
| 1. Platz<br>und Weltmeister | Frank Markus, BRD     |
| 2. Platz                    | Walbrou Killian, F    |
| 3. Platz                    | Krejcirik Petr, CZ    |
| 12. Platz                   | Kammerhofer Josef, IE |



#### Siegerehrung 15 m – Klasse (von 25 Piloten)

- |                             |                       |
|-----------------------------|-----------------------|
| 1. Platz<br>und Weltmeister | Ruch Christophe, F    |
| 2. Platz                    | Breidahl Henrik, DK   |
| 3. Platz                    | Guerin Denise, F      |
| 10. Platz                   | Lutz Andreas          |
| 24. Platz                   | Haggenmüller Reinhard |



Nach der Siegerehrung gab es einen kurzen Gedankenaustausch und gemeinsame Fotos, dann haben wir uns alle auf den langen Heimweg gemacht.

Lutz Andy hat sich bei seiner ersten EM Teilnahme mit dem 10. Gesamtrang hervorragend geschlagen, herzliche Gratulation, auch an Wolfgang, WO, für den 10. Platz und Josef, IE, für den 12. Gesamtrang. Werner, WG und Reinhard, HJ erreichten leider nur Platzierungen am Ende des Teilnehmerfeldes, die jedoch absolut nicht ihrem Können und Leistungsstandard entsprechen.

Für die gemeinsame Zeit und den freundschaftlichen und absolut reibungslosen Ablauf während der Europameisterschaft, innerhalb des gesamten Teams, möchte ich mich bei allen Piloten und Crewmitgliedern für ihren Einsatz und ihre Mühe, ganz herzlich bedanken.

Für die Zusammenstellung des Berichtes, Kurt Graf, Teamcaptain!



**Seebacher Hans, Amann, WG, Kammerhofer Thomas, Lutz Andy, A Janowitsch, WO Haggenmüller, HJ, Kammerhofer Klaudia und Josef, Uschi Amann Herbert, Florian Martin, TC Graf Kurt, Lendl Herbert**



## Das Juniorenprogramm 2011

### Ostern 2011 Streckenfluglager St. Auban | Frankreich

Ex Junior Aurel Halbrucker führte bereits zum zweiten Mal das Training selbständig als Nachfolger von Begründer Karl Rabeder durch. Die Bedingungen in St. Auban mit vielen Flugtagen sind ideal für ein durchgängiges Training. 7 Teilnehmer ermöglichten darüber hinaus konzentrierte Arbeit. Schnittgeschwindigkeit und Sicherheit trotz schnellem Fliegen sind die Schwerpunkte.

### Streckenfluglager Nitra SK 14. bis 22. April 2011

Mit Trainer Hermann Eingang und Organisator Klaus Ertl füllt dieses Angebot ein inhaltliches Loch im Juniorenprogramm. Der Sprung zu weiteren Strecken, erstes bewusstes Schnitt erhöhen und Abbau von Stress beim Streckenflug sind die Hauptziele. David Richter-Trummer, als gerade nicht mehr Junior und Werner Muchitsch als gerade schon Senior kompletieren das Team des Angebots. 2011 nahmen 10 Piloten teil.

### Silver Challenge Nachwuchs-Streckenflug-Bewerb Zielgruppe: Silber C 29. Mai bis 05. Juni 2011

Das Einstiegsseminar zum Streckenflug wurde nun auf eine Woche ausgedehnt. Mit den Trainingstagen am Startwochenende und dem freien Fliegen der Teilnehmer bis zur Eröffnung wurde die Möglichkeit eröffnet auch die ganze Woche zu nutzen. 13 Teilnehmer zeigten, dass nachwievor Bedarf und Nachfrage besteht. Trotz schwierigem Wetter konnten sehenswerte Streckenflüge unternommen werden. Highlight: Ein Teilnehmer (Wiederholungstäter) fliegt am Schlusstag sein Flugzeug von LOGO nach Wr. Neustadt.

### Junioren WM in Musbach | Deutschland 05. bis 20. August 2011

Aufgrund der altersmäßigen hohen Fluktuation bei den Junioren sendeten wir 2011 keine Titelaspiranten, sondern ein junges Team mit dem Auftrag Erfahrung für die kommende WM (2013 Leszno) zu sammeln. Hervorzuheben war die Leistung des Teamcaptains Christoph Jütte. Von der Teambekleidung bis zur sehr exakten Nachbetrachtung war er für sein Team da. Die „Pirates“ waren ein positiv auffälliges, freundliches Team im Bewerb.

#### Clubklasse

- 26. Erich Hinterholzer
- 34. Andreas Hudler

#### Standardklasse

- 33. Michael Klopff
- 34. Bastian Jütte

### Juniorenmeisterschaft, LOSM 16. bis 23. Juli 2011

Das Juniorenprogramm konnte auch im 10. Jahr einen motivierten Ausrichter für diese wichtige Meisterschaft gewinnen. Dank und Glückwünsche an Rudi Steinmetz und dem FC Lungau zu diesem Bewerb, der bei selektiven Wetterlagen und schwierigen Windsituationen zeigte wie fit unser Nachwuchs fliegerisch ist. 17 Teilnehmer beweisen darüber hinaus, dass sich das Nachwuchs-Rad des Juniorenprogramms nach wie vor gut dreht. Horst Baumann bewährte sich wieder als Jungfliegerbändiger - Juniorenmeisterschaften ohne ihn sind fast nicht mehr vorstellbar. Danke Horst. Sportlich? Was soll man sagen, wenn der Juniorenmeister auch Staatsmeister der allgemeinen Klasse ist.



## Junioren Gold Challenge in Nitra

14. bis 22. April 2011

**Was erwartet mich in Nitra, kreisen meine Gedanken auf dem Weg durch Österreich. Benni auf der Autobahn mit Hänger vor mir fahrend. Wir beide hatten uns Anfang des Jahres für die Gold Challenge, einem Trainingslager für Streckenflieger, angemeldet. Die Organisation wurde von Klaus Ertl übernommen.**

Es gab reichlich Informationen über das Fluggebiet und die Idee der Gold Challenge. Jeweils ein Trainer sollte mehrere Schüler mit Einsitzern beim Streckenfliegen begleiten und führen. Das Konzept gefiel mir auf Anhieb und nun fahren wir an Wien vorbei Richtung Grenze zur Slowakei. Nitra ist ein sehr bekannter Flugplatz, auf dem jedes Jahr der Pribina Cup ausgerichtet wird. Ein international besuchter Segelflugwettbewerb erster Klasse. **Die Gold Challenge ist so gelegt worden, dass wir eine Woche vor Start des Wettbewerbs fliegen und so den Aufbau und den Trubel miterleben.**

Gleichzeitig aber die Vorzüge von der Organisation und vielen Schleppmaschinen genießen dürfen. Für die Slowakei braucht man eine Autobahnvignette. Wo bekommen wir diese? Bei der letzten großen Tankstelle bei Wien Schwechat gibt's diese mal nicht. Nach einer Mittagspause geht nun direkt über die Grenze, aber bei der Grenzstation ebenfalls nichts. Ein Polizist sagt uns, wir können bis zur nächsten Raststation fahren und dort eine kaufen. Dies ist uns aber etwas zu heiß und wir fahren von der Autobahn ab und landen mitten in einer slowakischen Vorstadt zu Bratislava. Irgendwo geht's wieder auf die Autobahn mit einer Vignette aufgeklebt. Noch etwa 80 km bis nach Nitra. Wir nähern uns dem Flugplatz, man sieht schon einen Kontrollturm und etlichen Hallen. Davor ein riesige Grasfläche. Die Bausubstanz ist eher schlecht und man denkt an Ostblock und verrottete Hallen. Auf den zweiten Blick ist es aber nicht ganz so schlimm. Es stehen etliche Segelflughänger und viele

starke Schleppmaschine vor den Hallen. Hier treffen wir auch schon auf die restlichen „Goldies“. Klaus Ertl, Hermann Eingang und Co. begrüßen uns herzlich. Nach einem kurzen Hänger abstellen, verlassen wir den Flugplatz und fahren zu unser Unterkunft. Das Quartier ist Jugend-Budget passend ausgesucht, etwa 15 Minuten vom Flugplatz entfernt und eine Pferderanch mit neuen Gebäuden. Sehr sauber, aber auch sehr spartanisch eingerichtet. Wir teilen uns zu sechst einen „Bungalow“ mit Stockbetten. Benni und ich machen es sich in der ersten Etage gemütlich. Die anderen Teilnehmer sind sofort Freunde und man versteht sich exzellent.

**Ausgepackt und kurz aufgefrischt geht's zum ersten Briefing und wir stellen uns alle mal vor.**

Die Truppe von 18 bis 70 Jahren ein bunt gemischter Haufen, alle mit dem Ziel fliegerisch etwas dazu zu lernen. Abends in die Pizzeria mit sehr günstigen Preisen (wie überall), ein paar „Red Wine“ und ab ins Bett. Morgen ist der erste Flugtag und viele weitere Flugtage werden von David, unserem Meteorologen, angekündigt. Wir sind mitten in einer Omega Hochdrucklage und das Hoch wird uns lange erhalten bleiben. Das hört sich doch mal super an!

### Tag 1: 15. April

Die Kaltfront ist fast durch! David begrüßt uns mit einem guten Wetterbriefing um 7:30 Uhr. Alle noch etwas verschlafen, Kaffee inhalierend lauschen wir seiner professionellen Aufbereitung. Erstklassig! Es geht nicht viel später auch schon los zum Flugplatz. Dort wird sich das Fliegeraufbaukarussell drehen. So schnell habe ich noch nie Flieger zusammengesteckt. Alles läuft jetzt schon wie ein Uhrwerk. Drei Leute immer Flügel ran und weg mit dem Flieger. In weniger als geschätzte 30 Minuten sind so alle Flugzeuge fertig.



Hermann hat in der Früh die Teams eingeteilt und ich fliege gemeinsam mit Michaela, Martin und Hermann. Martin hatte unsere Vereins DG101G gekauft und ist ein unglaublich lustiger Geselle. Für seine Statur wurde extra hinten Gewicht in den Flieger eingebaut. Wie gut, dass so viel Platz in der LS4 ist... Wir bauen das Grid auf und uns begrüßt ein netter alter Mann, seines Zeichen Startleiter am Flugplatz. Man erkennt sofort, er hat viel Erfahrung. Unsere Maschinen schön geschachtelt aufgestellt, geht's jetzt los. Zwei Schleppmaschinen kommen und ziehen einen nach dem anderen hoch. Was jetzt kommt, ist absoluter Wahnsinn. Die ersten zwei drei Maschinen klinken schon nach wenigen Minuten und die Schleppmaschinen kommen zurück. Am Flarm sehe ich Steigwerte... 2 m 2,5 m! Nett und dass in 300 m über Grund.

Nach ca. 15 Minuten sind alle Maschinen in der Luft und wir machen erst mal alle Höhe auf ca. 1.500 m, um uns in Ruhe mal das Gebiet von oben anzuschauen. Heute geht's nach Norden Richtung Prievidza. Man kann von Nitra aus sehr schön eine Hügelkette folgend nach Norden fliegen. In der Mitte ein breites Tal und westlich wieder eine Hügelkette. Im Tal liegen dann die Flugplätze Partisanski auch Parkistani genannt und weiter nördlich Prievidza mit der bekannten Produktionsstätte der Dynamik ULs. Dazwischen Unmengen an riesigen Außenlandeflächen. Genau diese werden auch heute schon getestet, denn Martin hat sich etwas runter gebastelt und fliegt 600 m unter mir.

Im Funk wird es etwas hektischer. Hermann als Trainer steigt mit vollen Bremsklappen zu ihm runter und markiert ihm das unten raus schwache Steigen. Schlussendlich entschließt sich Martin für eine Außenlandung im Feld und alles geht gut.

Die Bodencrew (Sonja Eingang) wird verständigt und wir fliegen erst mal ein wenig weiter nach Norden. Der Tag ist ein reiner Trainingstag, das Wetter noch nicht so schön, wie es später werden wird und wir fliegen nach ausgedehnten Schleifen zurück zum Platz. Funk Nitra 123.400 K5 right downwind leg 33, Final 33 und die LS4 fährt rechts aus der Bahn. Benni kommt kurz später mit FO gelandet. Alle sind happy und Benni und ich machen unseren Schnaps auf, den Manfred uns mitgegeben hat. Wir haben wollten diesen unbedingt nach der ersten Landung in Nitra gemeinsam trinken. Prost!



### Tag 2: 16. April

Nach einer sternklaren Nacht (die Front ist jetzt komplett durchgezogen) baut sich eine sehr schöne Hochdrucklage auf. Wir haben eine sehr aktive Luftmasse. Freudig wird gefrühstückt, den Ausführungen von David und Hermann gelauscht und ab geht's zum Flugplatz. Heute sind wir noch schneller beim Fliegerzusammenbauen. Die Teams sind heute die gleichen und wir machen nach einem kurzen Schlepp (ca. zwei Minuten) alle Höhe. Manche mehr manche weniger.

Heute soll es ins Flachland nach Süden gehen, dort stößt man dann auf die Grenze zu Ungarn, die von der Donau markiert wird. Wir fliegen ab und haben schöne Steigwerte bis 2,5 m, die Gleitstrecken zwischen den Wolken ist aber etwas länger. Hermann und Martin vor mir fliegend und ich etwas höher. Benni und Michi (LS4 und DG300) fliegen im Team schon weiter südlich. Ich höre wie die beiden sich über die Strecke unterhalten. Unter einer Wolke schwabbele ich schön durch und merke gutes Steigen. Die Höhe passt zum Kurbeln und ich drehe rechts ein.

**„K5 dreht rechts ein!“ Ich höre im Funk „Danke, wir fliegen weiter.“ Martin und Hermann sind jetzt schon deutlich tiefer.**

Am Funk wird es auch schon etwas angespannter und nach ca. 5 Minuten höre ich von Hermann. „Martin! Wir werden hier landen müssen.“ Südlich der Stadt Nove Zamky suchen die beiden sich einen braunen Acker und sitzen. Alles ist gut verlaufen. Dass sie sich aber doch eine ungünstige Stelle ausgesucht haben, erfahre ich später, viel später am Flugplatz.

Ich fliege bis zur Donau, treffe dort auf Benni und wir fliegen in lockerer Formation wieder nach Norden. Dann schaut eine Linie immer der Autobahnbaustellen entlang nach Osten vielversprechend aus. Am Ende gibt's noch eine spannende Landung, als mir im



Endanflug ein Segelflugzeug rein landet und dann auch noch eine kurze Landung macht aber ich rolle rechts zu unseren Hängern raus und begrüße die anderen.

Als nach Stunden Hermann und Martin kommen, gibt es ein kühles Bier und sie erzählen von ihrer Außenlandung inklusive Traktororganisation, eingefahrenem Fahrwerk, 600 m Entfernung zur Straße etc. Es war eine lustige Geschichte!



### Tag 3: 17. April

Wieder lächelt die Sonne, als ich verschlafen aus unserem Bungalow Richtung Dusche gehe. Strahlend blauer Himmel. David erzählt uns beim Wetterbriefing, dass der heutige Tag sehr gut werden wird. In der früh gibt es heute noch das Debriefing von gestern. Generell muss ich sagen ist ein Debriefing ungemein hilfreich. Klaus zaubert mit Seeyou und Beamer eine gute Grundlage, um den gestrigen Tag noch mal Revue passieren zu lassen.

Frühstück rein und los geht's zum Flugplatz. Heute müssen wir unsere Hänger umstellen, weil immer mehr Teilnehmer des Pribina Cups mit Ihren Wohnwagen und Zelten kommen. Wir stellen also unsere Hänger entlang der Bahn in südlicher Richtung auf. Man sieht, dass dieser Flugplatz schon viele Wettbewerbe hinter sich hat. Entlang der Bahn gibt es dutzende Wasseranschlüsse mit Schläuchen, um die Flieger zu ballastieren. Sehr praktisch.

**Heute fliege ich gemeinsam mit Hermann, Michi und Paul. Wir wollen uns die hohe Tatra anschauen und fliegen am Hang und Sender bei Nitra aufgeburtelt in 2.000 m in dichter Formation ab.**

Eine tolle Linie nach Prievidza macht Laune auf mehr und wir wechseln die Talseite eine Hügelkette nach NordOst folgend, um weiter nach Ruzomberok und in höheres Gelände zu fliegen.

Man erkennt optisch hier eigentlich nicht, dass das Gelände ansteigt, weil auch die Täler stark mit steigen. So sehen auch die Berge in der hohen Tatra nicht sonderlich massiv und hoch aus. Trotzdem haben die Gipfel hier fast 3.000 m. Wir folgen der Kette bis an einen gesperrten Luftraum im Osten und entschließen uns hier zu wenden. Das Team ist sehr aufmerksam und wir kurbeln sehr gut aufeinander eingespielt im Pulk. So macht Teamfliegen richtig Spaß.

Die Flugzeuge passen gut zusammen (Hermann fliegt mit seiner DG800 meist mit ausgefahrenem Fahrwerk) und mit hohen Vorfluggeschwindigkeiten sind wir schnell wieder in Nitra, wo die Optik nach Süden ebenfalls einladend ist. Wir fliegen weiter Richtung Süden und drehen südlich von Nove Zamky ein, um von hier aus den Endanflug zu machen.

Mit reichlich Ankunftshöhe simulieren wir einen Wettbewerbsendflug und brettern Richtung Nitra. Ohne Wasser geht meine LS4 genauso gut wie die DG300, die Paul und Michaela fliegen. Landung 33 und strahlend begrüßt mich Benni, als ich die Haube aufmache.

**Was für ein toller Tag. 460 km mit einem 85er Schnitt zeigen, dass es wirklich gut ging. Was aber das herausragende an dem Tag war, war der Teamflug. Danke Michaela, Paul und Hermann!**



### Tag 4: 18. April

Im Debriefing erzählt uns Werner, dass er einen wirklich anstrengenden Tag gehabt hat. Ständig hat sich jemand aus seiner Gruppe verbastelt und ist abgeoffen. Sein Team ist eher locker in der Gegend um Nitra rumgeflogen und nicht als Gruppe zusammengeblieben. Hermann entscheidet deswegen die Teams zu wechseln und ich fliege heute mit Michaela, Paul und Werner. Hermann übernimmt das Team Gabriel, Adi, Martin.



Kaffee, Weißbrot und wieder zum Platz. Heute ist es wieder etwas voller geworden. Immer mehr Hänger und Zelte stehen auf dem Gelände. Das Wetter ist übrigens heute wieder hervorragend und wir entschließen uns wieder nach Norden zu fliegen, um mit Werner in die Tatra zu fliegen. Nach einem kurzen 400 m Schlepp steige ich über dem Sender bis auf 2000m und ich übernehme ein bisschen die Führungsarbeit für der Gruppe. Werner lässt hier die Schüler eigene Entscheidungen treffen und ich sage kurz was ich vorhabe und lasse es von Werner bestätigen. Eine etwas andere Linie folgend sind wir heute schnell wieder in Prievidza und fliegen von dort aus viel geradeaus nach Norden.

Es läuft richtig gut und Werner ist mit uns sehr zufrieden. Plötzlich ist mein PNA aus und ich versuche das Gerät wieder neu zu starten. Nachdem mein SPOT am dritten Tag eingegangen ist, habe ich befürchtet, dass auch mein MIO nicht mehr mag. Nach zwei drei Mal an und aus, startet das Gerät wieder. Nördlich von Martin sitzt die Basis heute in der Tatra auf und es wird sehr diesig. Ich schlage vor an den Lufträumen vorbei weiter nach Südosten zu fliegen. Man hat hier in der Slowakei eine Vielzahl von Lufträumen, die mal aktiv oder mit einer anderen Höhenbeschränkung versehen sein können. Hier muss man wirklich vor dem Start ein Luftraumbriefing machen. So ganz habe ich aber leider nicht alles behalten und ich fliege lieber nicht in die Lufträume hinein.

Wieder einen Schlenker nach Westen und wir sind wieder im Sonnenschein. Von Osten kommt eine Warmluft und schattet ziemlich ab, aber auch im Schatten sind noch schöne Steigwerte vorhanden. Die Luftmasse ist nach wie vor sehr aktiv. Mit einem langen Gleitflug fliegen wir wieder nach Nitra und Paul und Werner entschließen sich für eine geplante Außenlandung auf unserer Ranch. Hier hat gestern Klaus schon eine Landung gemacht und die Wiese ist gut. Hier entstand auch der Spruch von unserer Wirtin auf der Ranch. „It is so small – but it is beautiful“:

Man möge es mir verzeihen, aber eine Außenlandung will ich nicht machen, weil das Wetter so schön ist und weil die LS4 so ein kleines Fahrwerk und wenig Abstand zum Boden hat. Ich fliege lieber gemütlich weiter und genieße den tollen Tag.

Werner bedankt sich am Funk für den schönen Teamflug und ich kann mich dabei anschließen. Heute Landung 15 und ich bin wieder am Platz. Nach einem Bier debriefen wir den Tag ausklingend gemütlich am Platz und gehen abends Essen. Ein paar Worte zum Essen: lecker, reichlich, günstig!



#### Tag 5: 19. April

David begrüßt uns mit sehr gutem Wetter im Süden. Es werden Pläne gemacht zum Plattensee in Ungarn zu fliegen. Hier muss man aber aufpassen, weil von der Slowakei nach Ungarn ein Flugplan erstellt werden muss. Landen ohne Flugplan in Ungarn kann sehr unangenehm werden. Werner entschließt, bis zur Grenze zu fliegen und dann umzukehren. Die Steigwerte sind heute nicht so schön oder ich fliege immer dran vorbei. Man erkennt die Warmluft, die von oben die Wolken platt drückt. Die Aufwinde sind sehr blubbernd und schwer sauber zu zentrieren. Wir kommen aber irgendwann auch zur Grenze und eine Wolkenstraße nach Osten (obwohl ich Westen gesagt habe ) lädt mich ein, weiter die Donau nach Osten zu fliegen.

Paul ist mit der DG300 bei mir und Werner, Michaela und Klaus sind etwas weiter hinter uns am aufkurbeln. Ich merke ein bisschen die vier Flugtage und die fehlende Konzentration. Das Wetter im Norden sieht etwas besser aus und ein langer Gleitflug in ein Sonnenfleck bringt uns langsam wieder nach oben. Auch die anderen drehen unter mir ein. Sie haben den Flug nach Ungarn mangels Freigabe abgebrochen und auf dem Weg zurück zum Platz. In Nitra kommen wir aber viel zu hoch an und beschließen ein kurzen Ab



stecher nach Norden zu machen. Hier läuft's wieder richtig gut. Wir treffen mehrere Wettbewerbspulks kreisend oder im Geradeaus Flug. Entweder haben die kein Flarm in Ihren teuren Maschinen oder sie haben es ausgeschaltet. Luftraumbeobachtung ist hier besonders wichtig. Auf das Flarm darf man sich nicht verlassen. Wenn einem sechs bis zehn Flieger auf Gegenkurs begegnen steigt der Puls schon ein wenig. Alles gut, keine Annäherungen außer Werner, der Fotos macht (Danke!) und eine laaange Landung beendet den heutigen Flugtag. Boah! bin ich kaputt, denke ich mir.

**Auch Benni berichtet von fehlender Konzentration und Fitness. Bier, Flieger abbauen, den restlichen Tag genießen! Morgen mache ich einen Ruhetag.**



#### Tag 6: 20. April

Wie gestern schon gefühlt, bin ich heute wirklich müde und entschlief eine Ruhetag einzulegen. Die Idee von Werner, den Flugplatz Priedviza zu besichtigen und die Dynamikproduktion anzuschauen sind sehr verlockend und wir fahren nachdem wir den anderen beim Fliegeraufbauen geholfen haben mit Joes Bus Richtung Norden. Werner kennt sich hier blendend aus und wir haben einen perfekten Animateur und Reiseleiter. Unsere kleine Gruppe (Werner, Klaus, Adi, Martin, Joe und ich) fahren über Land und genießen die wirklich schöne Landschaft. Von unten sieht man auch jetzt wie breit das Tal ist Richtung Norden ist. In Priedviza sehen wir noch wie ca. 80 Segelflugzeuge in den Himmel von 10 Dynamics geschleppt werden. Wie leise und effizient diese Schleppmaschinen sind ist schon toll. Nach einem perfekten Cappuccino und einem Mittagessen im Flugplatzrestaurant stellt uns Werner Josef, den Betriebsleiter und Inhaber von der Firma Aerospool vor, der uns gleich durch alle Hallen führt. Es ist sehr interessant. Der ganze Flugplatzkomplex ist sehr schön und sauber. Viele verschiedene Firmen haben sich dort angesiedelt.

Weiter geht's nach Partizanski, dem Flugplatz zwi-

schen Nitra und Priedviza, auf einen Kaffee. Auch hier erstaunen mich die modernen Hallen und neuen Gebäude. Gleich neben dem Flugplatz ist ein SPA und Terme. Vor dem Flugplatzcafe stehen einige AMG Mercedes und das Cafe hat den Stil eines neu-reichen Szeneclub in Moskau mit LED-Licht in den Toiletten und Stühlen aus der Requisite von Raumschiff Enterprise. Wir machen es uns gemütlich bei strahlendem Sonnenschein und genießen unseren Kaffee. Hin und wieder erblicken wir einen Segler am gegenüberliegenden Hang oder weit über uns. Jetzt auch einen Segler in unmittelbarer Nähe zur Bahn und tief. Schon landet er rein und wir diskutieren, was für ein Muster dies war. Ich tippe mal auf Jantar, Werner meinte es ist ein deutsches Flugzeug als sein Handy klingelt. „Dann tippe ich auf Standard Astir“ und Werner gibt mir mit dem Daumen „richtig“ zurück. Es ist nämlich unserer Gabriel der da gelandet ist. Ein lustiger Zufall und wir machen uns auf den Weg rüber zur Landebahn.

Gabriel kommt uns schon entgegen und berichtet von Absaufern und Batterieproblemen. Schließlich hat er sich für eine Landung entschieden. Super gemacht! Wir lassen seine Batterie aufladen und kurz darauf wird er nach Nitra vom Eurofox UL geschleppt. Es ist einfach unglaublich locker und unkompliziert, wie hier mit Fliegen umgegangen wird. Der Schlepp-pilot meinte, wir können ihn auch in Nitra bezahlen, denn er schleppt auch von dort aus. Gabriel versorgt und auf dem Weg zum Heimatflugplatz, machen wir uns auf den Weg nach Nitra als das Handy von Adi klingelt. Es ist Rudi, der zwischen Priedviza und Partizanski auf einem Feld sitzt. Benni macht sich von Nitra mit dem Hänger auf den Weg und erreicht nach einer Fahrt durch alle Dörfer die Wiese. Ein richtiger Urlaubstag geht zu Ende, als wir alle gemeinsam beim Abendessen sitzen. Wir freuen uns alle auf morgen!



**Tag 7: 21. April**

Heute fühle ich mich nicht ganz fit und ich frage Joe, ob ich in seinem DUO xt mitfliegen kann. „Klar doch!“ seine Antwort. Generell muss ich sagen, ist das Miteinander und die Stimmung einzigartig schön. Eine so harmonische Gruppe habe ich selten erlebt. Das Grid wächst und wächst, als wir am Start stehen. Viele Wettbewerbsteilnehmer nutzen den Tag als Training für die nächste Woche.

Unserer Startleiter beordert ein großes gelbes Ungetier vor unseren DUO. Oh ja, eine Chmelak und zwar die mit dem Haigebiss Airbrush vorne dran und einem monstermäßig starken Turboproptrieb. Wie ein kleines Kind freue ich mich auf das, was gleich kommt. Raketenartig beschleunigt unser DUO hinter der Maschine und wir fliegen nach 100 m mit Vario auf Anschlag steigend. Ganze 40 Sekunden später fühlt Joe noch mehr steigen als ohnehin von der Schleppmaschine und klinkt. Ich muss zugeben, ich hab überhaupt nichts gespürt aber wir suchen langsam den Aufwind und finden ihn auch mit 1,5- 2 m steigen. Den letzten Tag wollten wir noch gemütlich nutzen aber was heute in der Luft oder mit der Luftmasse los ist, ist unbeschreiblich. Erst komplett im blauen finden wir Aufwinde immer über 3 m und es geht richtig richtig gut. Alle Maschinen fliegen heute den gleichen Kurs, um im Blauen mehr Optionen zu haben, wenn man sich etwas auffächert. Schnell drehen wir MC auf 2,5 und brennen hinter und mal vor Hermann in seiner DG800 dahin. Hermann am Funk: „Ich merke schon, heute muss ich mein Fahrwerk drin lassen, wenn der DUO bei mir bleiben soll.“ Es geht richtig schnell dahin. Wenn wir eindrehen, dann nur wenn das Vario auf Anschlag steht. Im nächsten Bart gesellen sich sicher sechs Raubvögel zu uns, die in unserer Kreisbahn mit angelegten Flügeln rumheizen und Kunststückchen vorführen. Es scheint so, als würde das tolle Wetter auch Ihnen mächtig Spaß bereiten.

Solche Bedingungen sind wirklich selten, sagt Hermann am Funk und unser Team aus LS4, DG300, SZD55, DUO, DG800 rauscht nach Norden zur hohen Tatra. Es wird immer besser und Wolkenstraßen entwickeln sich. An der durch den Luftraum östlich begrenzten Linie im Nordosten entscheiden wir uns weiter nach Norden die hohe Tatra zu queren. Hermann und Michaela fliegen weiter, Joe und ich im DUO entscheiden hier zu wenden. Nach ein kleines bisschen Basteln queren wir die Bergkette wieder Richtung Süden und brennen dahin. Werner

und Benni als Team hören wir am Funk und Benni sagt: „7,9 m“ integriert. Er wird förmlich in die Luft geschossen. Es trocknet auf und es wird Blau, aber überall gibt es tolle Aufwinde und wir haben schnell Endanflughöhe auf Nitra. Wir melden uns auf der Position und ziehen genüsslich Kreise immer den Verkehr beobachtend. Hier ist nun einiges los und ein paar Spezialisten meinen In der Mitte der Bahn zu landen und ganz langsam ein Auto zu organisieren, um den Flieger dann ganz langsam aus der Bahn zufahren. Wir landen mit dem DUO oben drüber und fahren links aus der Bahn. Was für ein irrer Tag, voller Extreme und Glücksgefühle. Danke Joe für den Flug. Nach ein paar Minuten meldet sich Benni im Funk und man sieht ihn mit geöffneten Wasserventilen ordentlich Fahrt aufnehmen. Der Überflug ist spektakulär, WOW! Die gesamte Bahn wird gewässert und er landet sicher auf der 15.



Heute haben alle ein riesen Grinsen im Gesicht, ein Tag der Superlativen. Ein grandioser letzter Flugtag einer tollen Woche mit netten Menschen, die zu Freunden geworden sind. Danke an die Trainer und alle die dabei waren.

**Ich habe viel dazugelernt und viel Spaß gehabt.**





Briefing im Quartier



Choach WM Werner Muchitsch – Begattungsversuch



Grid mit Nitra Hausberg Zobor



Hohe Tatra – die Grenze zwischen Slowakei und Polen



Formation von der Donau am Weg in die Berge



Agrarungeheuer Turbocmelák Z-137T im Schleppbetrieb vor Hausberg Zobor



# Silver Challenge 2011

## BERICHT:

### Silver Challenge 2011

#### 1. bis 5. Juni 2011 | Niederöblarn

Erstmals fand heuer ein Trainingswochenende vor der Silver Challenge statt, um den Teilnehmern die Möglichkeit zu geben mehr Flugtage zu erleben.

Alle jene die dieses Angebot genutzt hatten, konnten bereits am Sonntag unter der Führung der Betreuer: Vic und Ela Steiner sowie Michael Gaisbacher starten.

Am Montag und Dienstag wurden selbständig Flüge unternommen und der Bewerb begann mit dem Eröffnungsbriefing am Mittwoch 1.6. um 19.00 Uhr. Das Teilnehmerfelds war mit 12 Teilnehmern gut besetzt.

Donnerstag der 2. Juni war wettermäßig unfliegar, daher wurde dieser Tag der Theorie gewidmet. Der Abend brachte bereits einen ersten Höhepunkt der Veranstaltung. Ein Vortrag vom vierfachen Staatsmeister und Barron Hilton Cup Sieger Dietmar Weingant.

Freitag der 3. Juni war trotz schlechter Wetteroptik fliegar, sodass die erste Aufgabe ausgeschrieben werden konnte. Das Ziel war möglichst lange Flugzeiten zu erzielen und dabei die erweiterte Umgebung zu erkunden. Der Tag war geprägt von tiefer Basis, trotzdem konnten Flüge über 2 Stunden durchgeführt werden.

Eine wichtige Erkenntnis war, dass man auch bei schlechterem Wetter durchaus auch fliegen kann. Die Lektion lautete Hangfliegen am Grimming, knapp an der Basis gemeinsam mit bis zu sechs anderen Flugzeugen. Die DG500 diente an diesem Tag auch zur Einweisung am Doppelsteuer einzelne Teilnehmer. Ein aktiver Beitrag zur Sicherheit des Bewerbs.

Samstag der 4. Juni brachte dann eine Streckenaufgabe. Der Tag entwickelte sich entgegen den Vorhersagen besser als erwartet. So konnten Strecken über 100 Kilometer absolviert werden. Das Ziel dieses Einstiegsbewerbs konnte damit erreicht werden.

Die Siegerehrung am Abend diente nicht nur der Auszeichnung der Gewinner sondern auch der Zusammenfassung der gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen. Die Teilnehmer waren sich einig, alle einen großen Schritt in ihrer Entwicklung genommen zu haben.

Die Unterstützung des Aeroclubs für Streckenflugeulinge ist gut investiertes Geld, denn nur Streckenflieger bleiben dem Segelflug auf Dauer auch erhalten.





## Und hier das Gesamtergebnis der Silver Challenge 2011:

Name	WK	SF Typ	KZ	Verein	Wertung Tag 1	Wertung Tag 2	Wertung Tag 3
Stefan Gruber	S1	ASW 15	OE 5370	LFC Lungau	1	1	1
Michael Votava	79	Ka6	OE 0679	SFC Mariazell	2	4	2
Helmut Köglbauer	K5	LS4	OE 5391	SFC Ried	5	2	3
Gabriel Gätz	C3	Astir	D 6829	Flugsport Wien	4	5	4
Peter Lienhardt	G3	DG300	OE 5461	SFU Graz	3	7	5
Ralf Hollaus	W2	Astir	OE 5665	Flugsport Wien	10	3	6
Daniel Puttinger	14	Ka 8	OE 0814	Schärdinger U.	8	6	7
Gerhard Zahnt	77	SZD 51	OE 5677	Schärdinger U.	6	8	7
Sigrid Bauchinger	G8	PW5	OE 5579	SFU Graz	7	9	9
Roswitha Zikulnig	15	Ka8	OE 5015	SFU Graz	9	10	10



**Die Gewinner:** Stefan Gruber SFC Lungau (Mitte), Michael Votava, USFC Mariazell (ganz rechts) und Helmut Köglbauer, SFC Ried (links) mit Organisator BSL Segelflug im ÖAeC: Michael Gaisbacher



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Das Juniorenprogramm 2012

## Das Juniorenprogramm 2012



### Gemäß unserem Motto:

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

Der internationale sportliche Höhepunkt wird die erste internationale Junioren-Bundesmeisterschaft in der Geschichte des Aeroclubs Tschechien, Österreich und der Slowakei sein.

In Letkov veranstaltet der Tschechische Aeroclub offene Meisterschaften und hat uns dazu eingeladen. Damit eröffnen wir heuer wohl ein neues Kapitel in der Geschichte der Junioren-Bewegung. Ich möchte euch schon jetzt motivieren zahlreich teilzunehmen, denn ein internationales großes Starterfeld wird für jeden Teilnehmer einen großen Entwicklungsschritt bedeuten. Eine eigene Einstiegsklasse ermöglicht auch weniger erfahrenen Piloten die Teilnahme.

Für das Nationalteam steht dann im August noch die Vor-WM in Polen an. Hier sollte der Grundstein für eine erfolgreiche WM Teilnahme 2013 gelegt werden. Leider fehlt heuer St Auban im Trainingskalender. Teilweise aus zeitlichen Problemen und teilweise auch aus zu wenig Eigeninitiative möglicher Teilnehmer haben sich die Verantwortlichen entschlossen heuer das Training nicht zu veranstalten.

Wir arbeiten aber an einer Fortsetzung 2013. Eine Voraussetzung wird auch ein spürbares Interesse von ausreichend qualifizierten Junioren sein. Ihr könnt also ab sofort euer Interesse an einer Teilnahme 2013 deklarieren.

Zahlreiche Meldungen wären auch eine Motivation für das Betreuersteam im übernächsten Jahr das Erfolgstraining wieder auf zu nehmen. Bitte schreibt mir, wenn ihr für 2013 optional teilnehmen möchtet. Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals bei den bisherigen Verantwortlichen dieses Kurses bedanken und hoffe, dass wir aus der „Kunstpause 2012“ neue Energie und ein spitzeres Profil des Trainingsangebots gewinnen können.

Ob euer Ziel für 2012 nun die Erlangung des Silber C, die Belegung eines ersten zentralen Wettbewerbes oder eine gute Platzierung bei der bevorstehenden Meisterschaft ist, möchte ich euch im Namen des gesamten Teams eine erfolgreiche und vor allem unfallfreie Saison 2012 wünschen.

Michael Gaisbacher  
Juniorenreferent und  
BSL der Bundessektion Segelflug

PS: Wir suchen zur verstärkten Betreuung der Junioren einen Sport-Referenten, der vor allem den Leistungssport und das Wettbewerbswesen koordiniert und mitbetreut. Neben der reinen Organisation der Kurse kommt diese Komponente zu kurz.

Interessenten wenden sich bitte an:  
[michael.gaisbacher@ad-ventures.at](mailto:michael.gaisbacher@ad-ventures.at)



## Organisatorisches zum Programm:

### Formal Voraussetzungen:

Um an den Kursen teilzunehmen und vor allem um die angeführten Unterstützungen in Anspruch zu nehmen, muss ein Junior:

- Mitglied des Österr. AeroClub sein.
- Jünger als 25 Jahre sein. (Darf nicht im laufenden Jahr den 26 Geburtstag feiern.)
- Einen gültigen Segelflugschein haben.
- Die Teilnahmezusage des Kursverantwortlichen eingeholt haben.
- Nicht-Junioren können auch teilnehmen, erhalten aber keine finanzielle Unterstützung

### Anmeldungen:

Die Detailausschreibung erhält jeder direkt vom Kursverantwortlichen, die jeweilige Kontakt E-mail Adresse steht bei jedem Training dabei. In der Detailausschreibung ist dann auch das gültige Anmeldeformular dabei.

### Unterstützungsabwicklung:

Der jeweilige Kursleiter gibt eine Teilnehmerliste des Kurses ab. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet Originalbelege in Höhe der Unterstützung abzugeben. Belege können sein:

- Schleppgebühren
- Unterkunft
- Tankbelege
- oder Chartergebühren für Flugzeug etc.

Diese Belege und eine von allen Teilnehmern unterschriebene Teilnehmerliste müssen bis 4 Wochen nach dem absolvierten Kurs an den

**Österreichischen AeroClub,  
Prinz Eugen Straße 12,  
1040 Wien**

übermittelt werden.

Wenn diese Bedingungen durch alle Teilnehmer erfüllt sind, erfolgt die Überweisung auf das Konto der Teilnehmer.

### Fund Raising TIPP

Auch euer Landessektionsleiter kann, wenn er früh genug von eurer Trainingsteilnahme weiß, Geld aus Landesmitteln frei machen. Sprecht ihn darauf an. Die Liste der Landessektionsleiter findet Ihr auf [www.aeroclub.at](http://www.aeroclub.at) unter Segelflug.

### Saisonplanung

Wählt eure Kurse früh genug aus und meldet euch frühzeitig an. Im Winter ist der Verein meist großzügiger mit der Vergabe von Flugzeugen, außerdem finden im Winter die Vorstandsversammlungen statt, wo so etwas durchdiskutiert werden kann. Stellt generell in eurem Verein die Frage, ob man nicht daran denken sollte einen Juniorenvertreter in den Vorstand zu wählen.

Tut das aber nur, wenn ihr auch bereit seid so eine Position einzunehmen, bzw. wenn ihr einen Junior kennt, der das will.

Die angegebenen finanziellen Unterstützungen sind vorbehaltlich der Zuteilung des Budgets für 2012 für die Sektion Segelflug.

Ausgehend davon ist der Budgetanteil für Junioren bereits von der Sektion Segelflug beschlossen. Teilnehmer können prinzipiell von den angeführten Summen ausgehen.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Das Juniorenprogramm 2012

# Das Juniorenprogramm 2012



## Termine

Für 2012 ist kein St. Auban Training eingeplant. Für Aurel wurde das Zeitinvestment zu groß und von September weg war ein Ersatz für diese verantwortungsvolle Position nicht zu finden. Wir haben das aber auch zum Anlass genommen das Juniorenprogramm weiter zu entwickeln.

Vor allem die Koordination zwischen den Trainings – welche Junioren sollen welche Angebote wann annehmen – gehört gestrafft. Hierfür wurde ein geeigneter Koordinator gesucht.

Hinter den Kulissen wird aber schon eifrig an einer Fortführung unter neuer Konzeption gearbeitet. Daher haben wir das Training für 2013 schon einmal ausgeschrieben.



### Streckenfluglager St. Auban, Frankreich | 2013

**Zielgruppe:**  
Piloten mit absolvierten 300 Kilometer Flügen und Wettbewerbsambitionen.

**Veranstaltungsort:**  
St. Auban, France

**Unterstützung:**  
ÖAeC Unterstützung pro Teilnehmer  
– für 1 Woche 200,-  
– bei 2 Wochen 300,-

**Achtung:**  
Bei Interesse für 2013 bitte mit kurzem Fliegerischen Lebenslauf an: [michael.gaisbacher@ad-ventures.at](mailto:michael.gaisbacher@ad-ventures.at)

### Gold Challenge in Nitra 29. 03. bis 06. 04. 2012

**Zielgruppe:** Gold C Nitra  
Wettbewerbsvorbereitender Lehrgang für Piloten mit Streckenflugambition und -Erfahrung. Optimale Vorbereitung für eine erste Teilnahme an der Junioren STM. Flachland Erfahrung und sicheres Fliegen mit genügend Ausßenlandemöglichkeiten inklusive.

**Trainer und Betreuer:**  
Hermann Eingang (mehrfacher STM dezentral, 18 Meter Klasse), David Richter Trummer (Dezentraler Junioren STM 2010, zentraler Vizestaatsmeister Standard Klasse 2011), Werner Muchitsch (Dezentraler Staatsmeister Mannschaft) und Klaus Ertl (Organisation und Betreuung).

**Unterstützung:** Pro Teilnehmer 150,-

**Kontakt:** Klaus Ertl  
Ertl.Klaus@utanet.at  
Tel.: 0676 / 500 18 68



## **Silver Challenge Nachwuchs-Streckenflug-Bewerb 12. bis 20. 05. 2012**

- Inoffizielles Training: 12. und 13. 05. 2012
- Freies Einfliegen: 14. bis 16. 05. 2012
- Bewerb: 16. bis 20. 5. 2012

Betreuer:  
Michael Gaisbacher Organisation,  
Vic und Michaela Steiner, Fluglehrer

Veranstaltungsort:  
LOGO Niederöblarn

Unterstützung:  
Pro Teilnehmer 100,-

Informationen und Detailausschreibung:  
[michael.gaisbacher@ad-ventures.at](mailto:michael.gaisbacher@ad-ventures.at)

## **20. Alpe Adria Cup, Flugplatz Feldkirchen Ossiacher See (LOKF) 02. bis 09. 06. 2012**

Zielgruppe: C  
Kompetition und Nationalteam

Unterstützung:  
Junioren genießen Befreiung vom Nenngeld!

Mehr Infos unter: [duodiscus@aon.at](mailto:duodiscus@aon.at)

## **Salzburg TAL 2012 LOWZ – Zell am See 07. bis 10. 06. 2012**

## **Österr. Junioren Meisterschaft in Letkov | Chech Republik 15. bis 25.7. 2012**

Zielgruppe:  
Wettbewerbspiloten, zusätzlich wird es für Bewerber-  
eulinge auch eine Einstiegsklasse geben.

Veranstaltungsort:  
Letkov, Cz.

Training und Bewerb:  
Bundesmeisterschaft

Nenngeld/Unterstützung:  
Das Nenngeld beträgt 200 Euro. Je nach Teilnehmer-  
menge wird das gesamte Nenngeld von der Sektion  
übernommen und ein Betreuer für die Österrei-  
chischen Teilnehmer gestellt.

Die offizielle Ausschreibung wird im Jänner 2012  
erfolgen.

Informationen und Detailausschreibung  
[michael.gaisbacher@ad-ventures.at](mailto:michael.gaisbacher@ad-ventures.at)

## **Junioren Vor-WM Polnische Meisterschaft | Leszno 01. bis 12. 08. 2012**

Zielgruppe: Nationalteam

Unterstützung: Sie wird je nach Anzahl der Teilneh-  
mer zwischen 200,- bis 500,- pro Teilnehmer betragen.

Fragen und Voranmeldung an:  
[seidl.gerda@aeroclub.at](mailto:seidl.gerda@aeroclub.at)

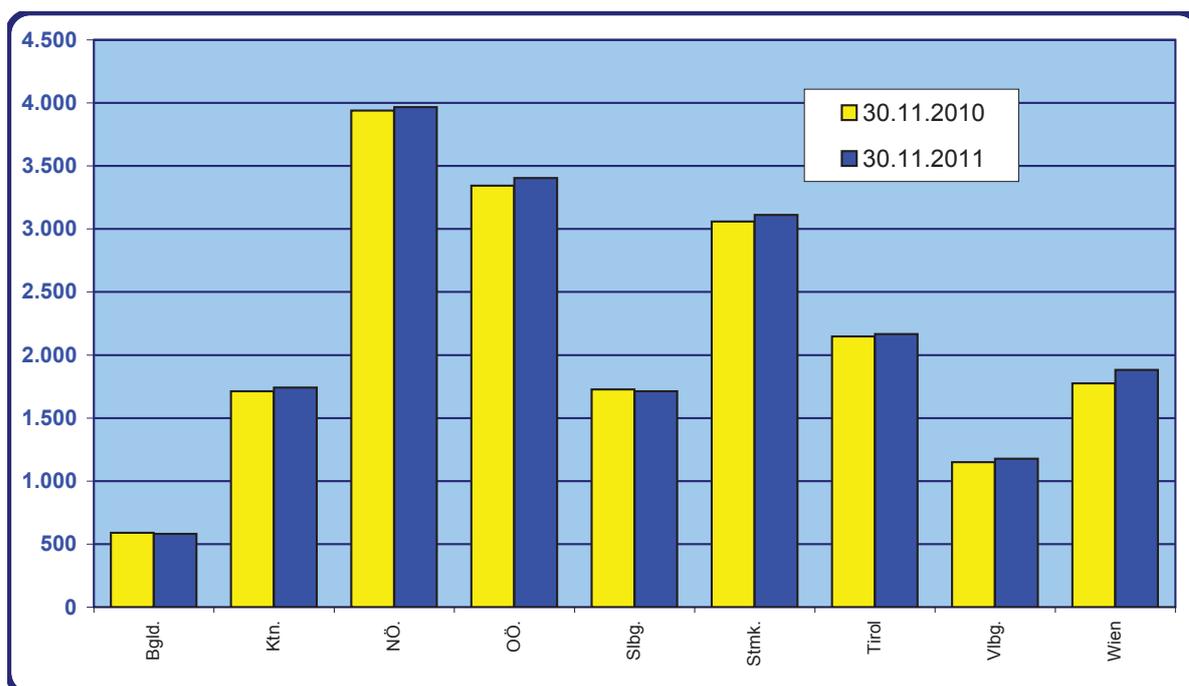


## Mitgliederentwicklung



### ÖAEC - Mitgliederstatistik Bezahlte Mitgliedsbeiträge Vergleich Landesverbände

Landesverbände	31.12.2010	30.11.2010	30.11.2011	+/-Nov. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	589	589	582	-7	-1,19%
Kärnten	1.713	1.713	1.742	+29	+1,69%
Niederösterreich	3.939	3.939	3.966	+27	+0,69%
Oberösterreich	3.347	3.344	3.404	+60	+1,79%
Salzburg	1.727	1.727	1.713	-14	-0,81%
Steiermark	3.060	3.060	3.111	+51	+1,67%
Tirol	2.148	2.148	2.167	+19	+0,88%
Vorarlberg	1.150	1.150	1.178	+28	+2,43%
Wien	1.777	1.775	1.882	+107	+6,03%
ohne Verband	12	12	12	+0	+0,00%
gesamt	19.462	19.457	19.757	+300	+1,54%

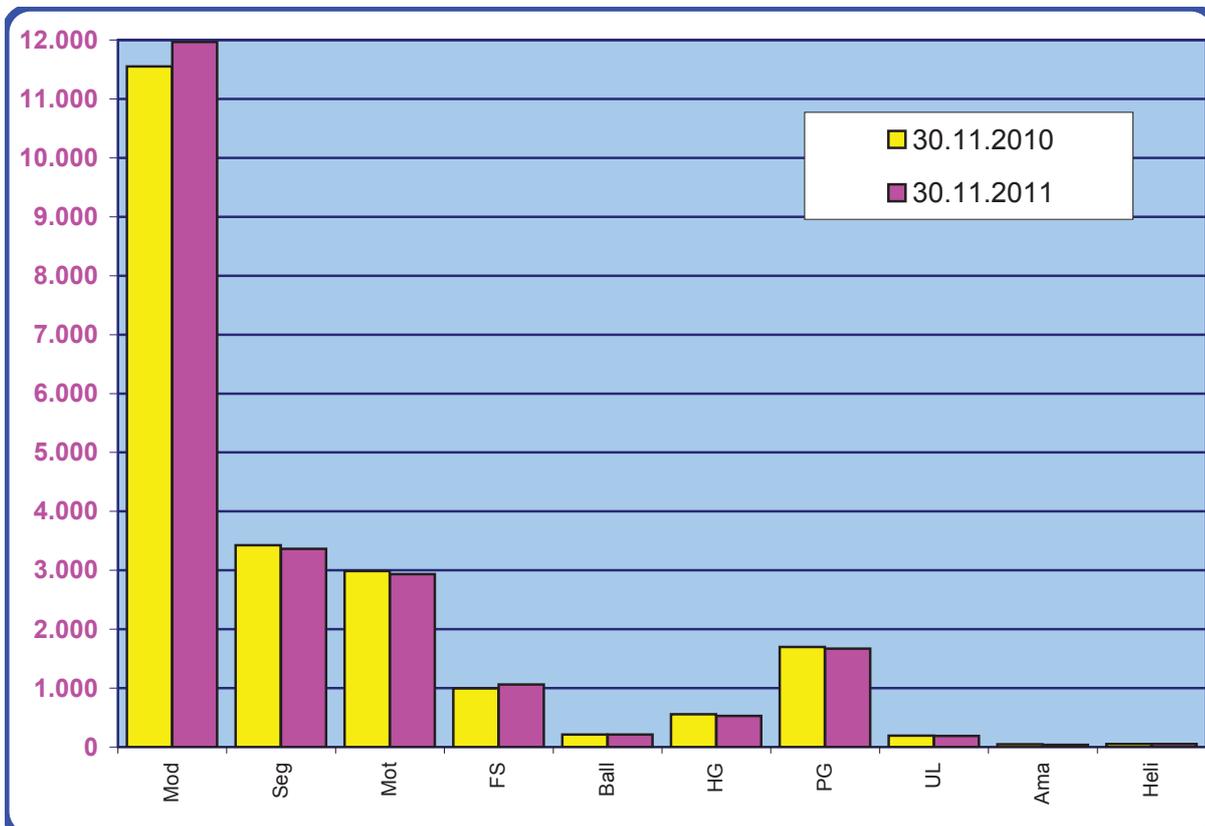




# ÖAEC - Mitgliederstatistik

## Vergleich Sektionen

Sektionen	31.12.2010	30.11.2010	30.11.2011	+/-Okt. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Modellflug	11.556	11.554	11.968	+414	+3,58%
Segelflug	3.428	3.424	3.363	-61	-1,78%
Motorflug	2.986	2.985	2.937	-48	-1,61%
Fallschirm	995	995	1.064	+69	+6,93%
Ballonfahrt	211	211	213	+2	+0,95%
Hängegleiten	556	556	530	-26	-4,68%
Paragleiten	1.699	1.698	1.670	-28	-1,65%
Ultraleicht	193	193	188	-5	-2,59%
Amateurbau	45	45	38	-7	-15,56%
Helikopter	51	51	51	+0	+0,00%





## Termine 2012 /13

1. Oktober 2011 bis 30. September 2012  
**dezentraler Streckenflug - sis.at**  
**Österreichweit**  
[www.streckenflug.at](http://www.streckenflug.at)
28. Jänner 2012  
**Segelfliegertag 2011**  
Burg Kaprun
29. März bis 06. April 2012  
**Gold Challenge**  
Nitra
08. bis 21. April 2012  
**Alpen LIMA 2012**  
in Nötsch LOKN
21. bis 29. April 2012  
**1. Kitzbüheler Alpen Pokal 2012**  
St. Johann / Tirol
12. bis 20. Mai 2012  
**Silver Challenge**  
LOGO Niederöblarn
16. bis 28. Mai 2012  
**Segelflug-Schweizermeisterschaft 2012**  
Birrfeld
17. bis 20. Mai 2012  
**Kappes Vergleichsfliegen**  
Flugplatz Grefrath Niershorst
25. Mai bis 02. Juni 2012  
**34. Internationaler Segelflugwettbewerb**  
Hockenheim
26. Mai bis 02. Juni 2012  
**49. Internationaler Hotzenwaldwettbewerb 2012**  
Hotzenwald
07. bis 10. Juni 2012  
**Asperden-Cup**  
Flugplatz Grefrath Niershorst
07. bis 10. Juni 2012  
**Salzburg-TAL 2012**  
LOWZ – Zell am See
02. bis 09. Juni 2012  
**20. Alpe Adria Cup 2012 Streckenflug Seminar**  
in Feldkirchen/Kärnten  
[aac.lokf.at](http://aac.lokf.at)
15. bis 25. Juli 2012  
**Österr. Junioren Meisterschaft**  
in Letkov, Czech Republik
04. bis 19. August 2012  
**32. FAI World Gliding Championship**  
15 m, 18 m, open Class  
in Uvalde, Texas/USA
09. bis 21. Dezember 2012  
**32. FAI World Gliding Championship**  
Club, Standard, World Class  
in Adolfo Gonzales Chávex/Argentinien
1. bis 12. August 2012  
**Junioren Vor-WM**  
Leszno/Polen
29. Juni bis 13. Juli 2013  
**7. FAI Women`s World Gliding Championship**  
in Issoudun/France  
[www.aeroclub-issoudon.fr](http://www.aeroclub-issoudon.fr)
28. Juli bis 10. August 2013  
**8. FAI Junior World Gliding Championship**  
in Leszno/Polen

### Noch nicht terminisiert:

– Streckenfluglager St. Auban, Frankreich | 2013