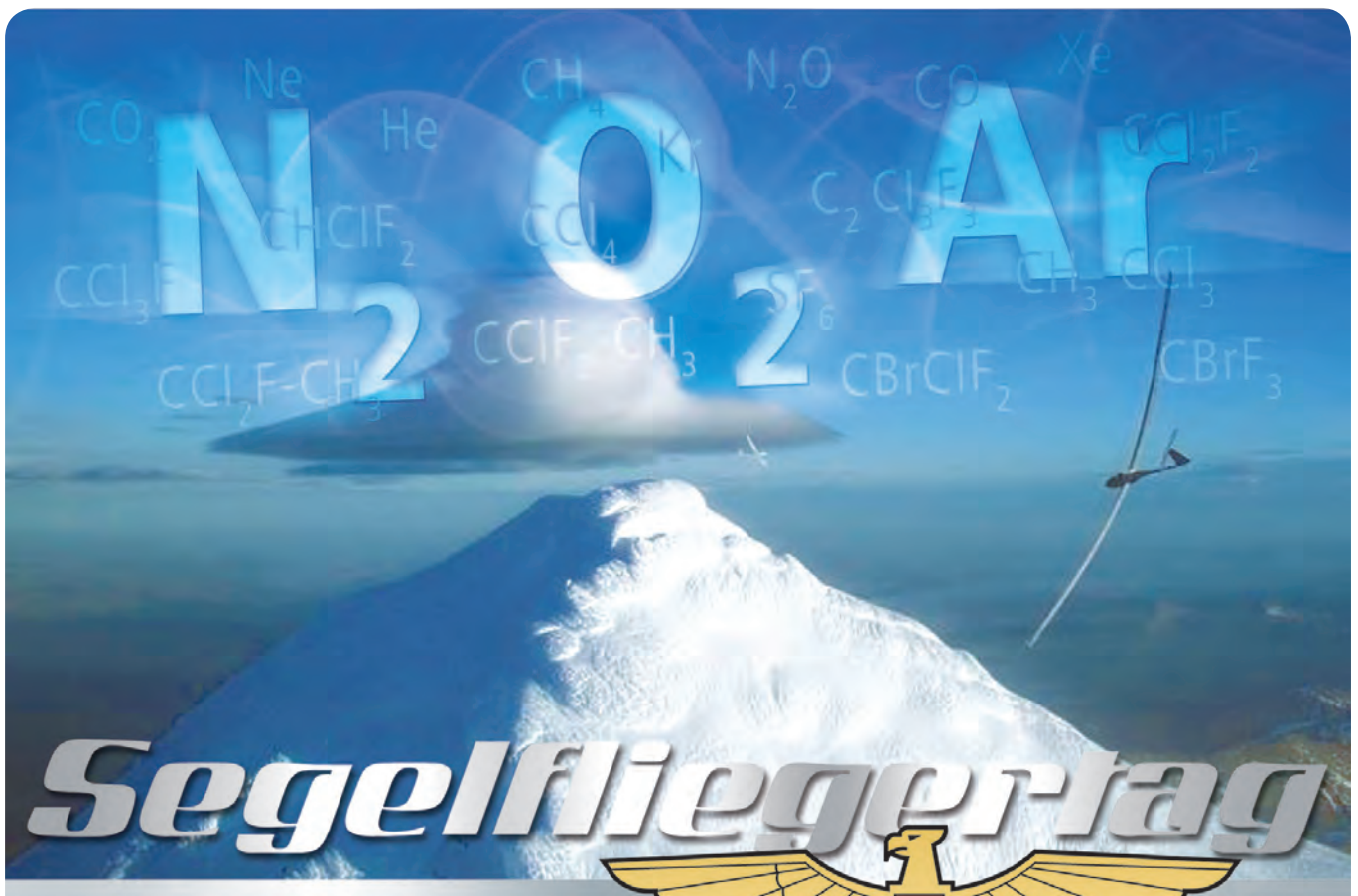


Segelflugbilanz 2012

Unser Motto 2013:



ÖSTERREICHISCHER AEROCLUB



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Einleitung

Das Team 2012/2013

Meisterschaften national

20. Alpe Adria Segelflugcup | Feldkirchen LOKF

SALZBURG TAL 2012 | Flugplatz Zell am See

8. TAL 2012 | LOXN Wr. Neustadt West

SIS AT.

Meisterschaften international

Salzmanncup 2012 | Melle, Deutschland

Junioren WM 2012 | Letkov, CZ

Segelflug WM 2012 | Uvalde, Texas

Segelkunstflug WM 2012 | Dubnica, Slowakei



Strukturarbeit

Referate

Behördenarbeit

Aus dem Segelflugbüro (Gerda Seidl)

Berichte der Landessektionsleiter

Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF

Internationale Vertretungen
IGC

Training Nationalmannschaft

Das Juniorenprogramm 2012

Mitgliederentwicklung der Sektion Segelflug

Termine 2013/14



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



■ Liebe Segelfliegerfamilie...



BSL Segelflug
Michael Gaisbacher

...auch wenn das der Rückblick auf 2012 ist erlaube ich mir ein wenig auszuholen:

Die Jahre 2010 - 2012 waren wieder sehr erfolgreiche für den österreichischen Segelflug und unsere Sektion. Im Streckenflug erreichten wir in diesen 3 Jahren bei EMs und WMs 9 Top Ten Platzierungen, von 5 verschiedenen Piloten, darunter einmal EM Bronze durch Mario Schupfer in der Clubklasse. Zusätzlich durften wir uns beim Grand Prix auf der Wasserkuppe 2011 durch Peter Hartmann auch über WM Bronze freuen.

Zur Zeit haben wir 3 aktive Piloten, die bereits Edelmetall im Streckensegelflug erreicht haben.

Der 5. Platz von Michael Rass in Uvalde hat gezeigt, dass wir hier einen 4. unmittelbaren Kandidaten auf Edelmetall in unseren Reihen haben und nur eine Mid Air Collision verhinderte in den USA eine weitere Medaille durch Peter Hartmann. Dies beweist, wie nachhaltig die sportliche Entwicklung dank konsequentem Training und Teamführung sind. Hier gilt der Dank vor allem Hermann Trimmel und Kurt Graf. Kurt hat heuer neben der Pioniernadel des Aeroclubs auch das internationale FAI Diplom Paul Dissandier bekommen. Auch das ist eine Auszeichnung für die gesamte Sektion Segelflug. Wir gratulieren Kurt dazu und freuen uns mit ihm. **Auch nicht unerwähnt lassen möchte ich das Sponsoring durch Pappas Group Mercedes, hier konnte die aufwendige WM in Uvalde doch ein wenig leichter von unseren Piloten und der Sektion bewältigt werden.**

Auch im Kunstflug haben wir mit 1 x Bronze in der Gesamtwertung und 1 x Gold, 1 x Silber und 2 x Bronze in Einzeldisziplinen große Erfolge zu verzeichnen, die aber mit DI Dietmar Poll auf eine einzige Person zurückzuführen sind.

Erfreulicherweise bildet sich aber im Hintergrund auch durch unseren Nationalteam-Swift eine neue Gruppe an Wettbewerbspiloten heran. Platz 7 durch Gabriel Stangl und Platz 15 durch Rene Muigg in der Advanced Klasse zeigen, dass unser Flugzeug durchaus dazu angetan ist, das Potenzial unserer Burschen auch in entsprechende Platzierungen umzusetzen.

Im Strukturellen war die ZLPV der maßgebliche Wurf im Jahr 2012. Hier ging es darum, auch die Weichen für die Umstellung auf dem LAPL S nach EASA FCL zu stellen. Auch hier hat sich wieder bewährt, dass wir als Sektion Segelflug aktiv einen Arbeitskreis eingerichtet hatten, der unsere Vorstellungen an GS und Präsidium übermittelte. Die Umsetzung des MIM-Scheines auch als gültige UL Lizenz und die Übergangsregeln unserer HM Piloten darf als großer Erfolg für unsere Segelflugvereine bezeichnet werden. Der LAPL S wird Mehrbelastungen bringen, jedoch sind viele der Befürchtungen im Vorfeld nicht eingetroffen.

Der Dank gilt allen Teilnehmern an den entsprechenden Arbeitskreisen aber auch an das Präsidium und deren Referenten, sowie unserem Generalsekretär für diese geglückte Umsetzung.

Ich möchte mich ausdrücklich **bei allen Mitarbeitern in unserer Sektion bedanken**, Sektionsleiter und Referenten haben viel Zeit und Engagement investiert um den Segelflugsport in Österreich zu unterstützen und weiter zu entwickeln. Besonders bedanken möchte ich mich aber bei **Gerda Seidl**, die für unseren Segelflug deutlich mehr leistet, als sie mit ihrem 20 Stundenwochenpensum im ÖAeC Büro müsste, noch dazu hat sie dabei Spaß und Freude. Danke Gerda!

In diesem Sinne freue ich mich auf eine tolle, erfolgreiche und unfallfreie Flugsaison 2013.

Euer BSL
Michael Gaisbacher



■ Das Team 2012

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:

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



Delegierte:

EGU: BSL Michael Gaisbacher

IGC: Hermann Trimmel
Peter Platzer

OSTIV

Met.: Hermann Trimmel

Fachreferenten:

SIS.AT: Christian Hynek
Stefan Haupt

ROL: Herbert Ziegerhofer
Thomas Hynek

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

Segelkunstflug: Ewald Roithner

Safety: Klaus Ertl

Junioren: Gerold Auerbach

Trainer: Hermann Trimmel

Lufträume: Peter Platzer

**Simulator-
service:** Franz Hinterplattner



■ Meisterschaften national

20. Alpe Adria Cup (AAC) in Feldkirchen LOKF 2. bis 9. Juni 2012

Über 30 Teilnehmer aus Österreich, Deutschland und Dänemark stellten das Teilnehmerfeld dieses Jubiläums AAC:

Auch heuer wieder bot Martin Huber mit dem Team des Flugsportverein Feldkirchen unter Obmann Walter Moser eine tolle Veranstaltung. Sowohl sportlich als auch gesellig zeigte dieser Bewerb wie gut Flugbewerb und Familienurlaub zusammengeht.

Glückwunsch zu 2 Jahrzehnten aktive Meisterschaftsausrichtung.



Die Champions 104er Klasse

- | | |
|----------------------------|------|
| 1. Thomas HYNEK, Wien | 2845 |
| 2. Eduard Supersperger, OÖ | 2817 |
| 3. Friedrich Hofinger, OÖ | 2707 |

Open class

- | | |
|-------------------------------|------|
| 1. Herbert Pirker, Wien | 3463 |
| 2. Bernhard Hödl, Wien | 3215 |
| 3. Mathias Münch, Deutschland | 2998 |





Alle Bilder auf: <http://aac.lokf.at/rennen/bilder/>



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

Salzburg TAL 2012 ZELL AM SEE 7. bis 10. Juni 2012

TRAININGS- UND AUSBILDUNGLAGER



Zugegeben, es hat schon TALs mit höherer Teilnehmerzahl gegeben. Und zugegeben, es gab schon besseres TAL-Wetter, aber von der Qualität und von Stimmung her war das diesjährige TAL sicher einzigartig.

Entgegen der wetterbedingt kurz aufflammenden Idee des Cancelns vor Beginn der Veranstaltung wurde vom OK (Wettbewerbsleiter Rudi Steinmetz, Stv. Hannes Walcher, „Metman“ David Richter-Trummer, Auswerter Horst Baumann, Coach Werner Muchitsch und Startleiter Edgar Haunsberger) von Anfang an volle Motivation vorgelebt. So tat die Tatsache, dass von vier Tagen nur zwei fliegar waren der guten Stimmung keinen Abbruch, denn damit blieb auch zwanglos ein Tag für die Nachbesprechung der Flüge und für die Theorie zur Optimierung der eigenen Leistungen übrig, Hüttenabend eingeschlossen. Frischen Wind brachten sicher auch die drei Youngsters aus St. Johann i.T. mit nach Zell.

Das im Jahre 2008 in Zell am See kreierte Salzburg TAL (Segelflug-Trainings-Ausbildungs-Lehrgang) bleibt seiner back-to-the-roots-Philosophie treu.

Nicht mit dem Messer zwischen den Zähnen zu fliegen, sondern Einsteigern und Fortgeschrittenen das Fliegen unter Wettbewerbsbedingungen näher zu bringen, mit all seinen Facetten.



So sind die Tasks nicht allzu lang, um den Teilnehmern Zeit für das Vor- und Nachbereiten der Flüge zu geben. Nach dem TAL 2012 ist vor dem TAL 2013! Rudi Steinmetz wird mit seinen Helfern dem Ur-TAL treu bleiben, nur den Termin aus dem regnerischen Juni raus verlegen.

Hannes WALCHER



8. TAL 2012 LOXN Wr. Neustadt West 30. Juni bis 7. Juli 2012

TRAININGS- UND AUSBILDUNGSLAGER



HOHER WETTBEWERBSGEIST

An 7 Tagen von 8 möglichen fliegen, darf als außergewöhnlich angesehen werden. Interessante Aufgaben, schweißtreibende Tage, hoher Wettbewerbsgeist und reges Interesse von außen zeichneten den TAL 2012 aus.



ÖAeC - LV Präsident NÖ Karl Berger wünscht „Glück ab gut Land“

Freitag 19:00 es ist so weit, der Wettbewerb wird mit den Worten unseres Bundessektionsleiters Michael Gaisbacher eröffnet -“Mit diesem TAL wird wiederum ein großes Zeichen gesetzt“ - und sagt weiter - „seit es wieder mehrere TAL's in Österreich gibt, hat sich das produktive Klima für Wettbewerbe positiv entwickelt“ - und bedankt er sich, dass es für LOXN-fremde Piloten wieder einmal die Möglichkeit gibt, auf dem einzigartigen Flugplatz zu fliegen.

13 Piloten sind, ohne es zu ahnen welche harte Woche auf sie zu kommt, an den Start gegangen. Hart durch die gesteckten Aufgaben und hart durch die vorherrschenden Wetterbedingungen. Temperaturen unter 30 °C wurden bereits als angenehm empfunden, die Regel waren 35°C und mehr. Dem mussten wir mit kalten Getränken und Sonnenschirmen entgegen-treten.



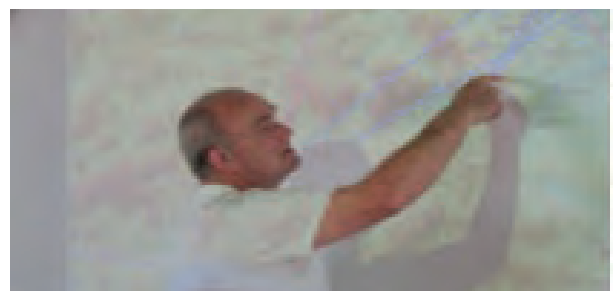
Florian Galler FRA-Wr.Neustadt, vor dem Start.

Diese Strapazen wurden jedoch sofort vergessen, wenn Hermann Trimmel und Ludwig Starkl beim Morgenbriefing ihre Tagesaufgaben präsentierten. Schönes Wetter bedeutet nicht gleich gemähte Wiese.

Im Nachhinein betrachtet darf man den Schluss zulassen, dass die sieben Wertungstage auch deshalb zustande kamen, weil Hermann und WICK mit besonders hohem Engagement die Aufgaben gestaltet haben. Galt es doch für die Allgemeine- wie auch für die Einsteiger-Klasse optimale Aufgaben zu finden.



Hermann Trimmel - Meteorologie.



Ludwig Starkl - Sportlicher Leiter & Tasksetting.

Unsere Webseite www.tal-segelflug.at wurde täglich upgedated und so konnte man den Wettbewerb auch via Internet verfolgen.

Die Zugriffsstatistik stieg bis Wettbewerbsende auf 2369 Besucher.



Das Wettbewerbsteam:



hinten l.: Gabriel Gätz, Gerhard Saumwald, Gerhard Zahnt, Georg Schiffleithner, Wolfgang Janowitsch, Helmut Köglbauer, Lukas Huber, Daniel Puttinger, Thmas Schmaus, Florian Galler.
vorne l.: Alfred Obermayer, Hermann Trimmel, Ludwig Starkl, Richard Huschka, Gerald Moser-Fürst, Helfer: Hans Krois und Bernd Pöller.

Wettbewerbsverlauf:

Die ersten 4 Tage hätten besser nicht ablaufen können und die nächtlichen Gewitter von Dienstag auf Mittwoch haben uns eine willkommene Pause verschafft. Die Piloten mussten dringend regenerieren.

Vom Donnerstag bis Samstag lief das Wettbewerbsgeschehen immer runder, die Routine machte sich bemerkbar, jedoch wurden langsam Abnützungerscheinungen sichtbar. Ein Flugtag nach dem anderen, noch dazu bei diesen Temperaturen, das zehrt. Mit hohem Kampfgeist wurde dagegen gehalten und schlussendlich endete unser Wettbewerb am Samstag mit einem letzten Task und der Siegerfeier um 19:00 Uhr.

Die Wettbewerbstage im Einzelnen:

1. Tag - Samstag 30. Juni:

...bescherte uns eine flache Druckverteilung mit sehr warmer subtropischer Luft, die Aufgabe musste sehr behutsam angemessen werden. Wr. Neustadt-Felbring, Payerbach, Hernstein, Lanzen Turnau, 121,3 km (192,9km). Der Tag wurde ein Erfolg, Allgemeine Klasse bis auf einen alle durchgekommen, von der Einsteiger Klasse erreichten nur drei Piloten die Aufgabe.

Tagessieger:

Allgem.-Kl.: Lukas Huber (78,5 kmh / 169,9 km)
Einsteiger-Kl.: Thomas Schmaus(76,5 kmh / 155,5 km)
Florian Galler ist in Küb außengelandet.

Den ersten Wettbewerbstag dürfen Richard und ich abhaken, das Rennen ist eröffnet.



2. Tag - Sonntag 1. Juli:

Nächtliche Gewitter über Süddeutschland brachten uns am Vormittag etwas frische Luft, die Tagesaufgabe wurde vorsichtig gewählt. In unserm Abfluggebiet schaut's nicht so rosig aus. Neustadt-Felbring, Kalwang, Neustadt. 119,3km (229,2km)

Beim Briefing wurde das Wetterphänomen „Konvergenzlinie“ ausführlich besprochen und die Strategie zum abfliegen des Task's ausführlich behandelt.



Um 14:11 waren alle oben, von der Allgemeinen-Klasse sind bis auf einen alle herum gekommen, von der Einsteiger-Klasse haben es 4 Piloten geschafft. Um den Piloten beim Start einen Schutz vor der Sonne zu geben, haben wir sie mit Sonnenschirmen beschattet und frisches, kaltes Wasser bereit gestellt.

Tagessieger:

Allgem.-Kl.: Gerhard Saumwald (71,3 kmh / 182,2 km)
Einsteiger-Kl.: Thomas Schmaus(74,1 kmh / 201,9km)

3. Tag - Montag 2. Juli:

Wir schwitzen wieder in der subtropischen Warmluft, im Flachland bescheiden Blauthermik in den Bergen vereinzelt Cumuli, Basen um 2000m. Das erfordert kreative Taskgestaltung damit wir unsere Piloten nicht verheizen.



Felbring-Payerbach-Markt Piesting-RaxBahn-Hernstein-Neuberg. 120,2km (205,6km) für Einsteiger wie Allgemeine-Klasse gleich.

Tagessieger:

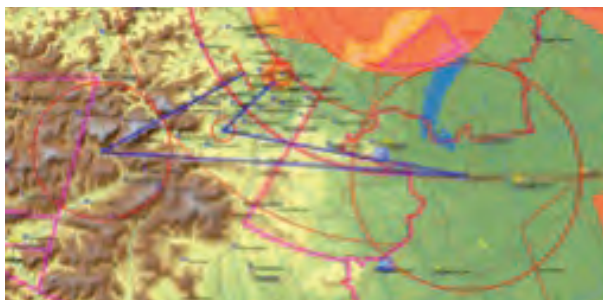
Allgem.-Kl.: Georg Schifflleithner(99,3 kmh / 213,3 km)
außer Konkurrenz:

Gerold Auerbach(129,8 kmh / 270,8km)

Einsteiger-Kl.: Olaf Hartmann(86,6 kmh / 184,3km)

4. Tag - Dienstag 3. Juli:

Wieder subtropische Warmluft im Wettbewerbsraum, Bergland Gewitter und im Flachland blau. Mäßige Thermikentwicklung ab Mittag. Die Tagesaufgaben führen erstmalig Richtung Ungarn. *Task: Felbring, Neuberg, Fertoszentmiklos, Ternitz : 120,6km/319,6km (219,5km).* Um 11:45 rollen wir zur Startaufstellung.



Von der Allgemeinen wie auch Einsteiger sind jeweils 4 herum gekommen. Gabriel Gätz ist auf der Puchberger-Wiese außengelandet.

Tagessieger:

Allgem.-Kl.: Lukas Huber (85,4 kmh / 170,8 km)
außer Konkurrenz:

Gerold Auerbach(95,3 kmh / 197,8km)

Einsteiger-Kl.: Olaf Hartmann(87,2 kmh / 196,6 km)

5. Tag - Mittwoch 4. Juli:

Restbewölkung von den nächtlichen Gewittern erlauben uns einen fliegerischen Ruhetag einzulegen, dafür haben wir das Briefing bis Mittag mit Fluganalysen ausgedehnt.

**6. Tag - Donnerstag 5. Juli:**

Mit einer SW-Strömung wird weiterhin subtropische Warmluft herangeführt, Überentwicklungen könnten den Tag frühzeitig beenden. Ab Mittag Blauthermik, Cumuli am späten Nachmittag, Basis um 2000m NN.

Auch heute fliegen wir wieder Richtung Ungarn.

Task: Felbring, Neuberg, Szombathely, Neunkirchen 117,9km (216,3km)



Wieder brütende Hitze, Pilotenversorgung immens wichtig.

Die Allgemeine musste neutralisiert werden, weil nur einer den Task geschafft hat, die Einsteiger sind dagegen fast souverän geflogen! Drei Piloten konnten sich durchschlagen.

Tagessieger:

Allgem.-Kl.: neutralisiert!

Einsteiger-Kl.: Thomas Schmaus(72,1 kmh / 190,2 km)

**7. Tag - Freitag 6. Juli:**

Die Großwetterlage bleibt unverändert, es dominiert weiterhin feucht-labile Luft. Über den Bergen erwarten wir Gewitter, beginn mit Blauthermik mit geringen Basen und wieder Überentwicklungen.

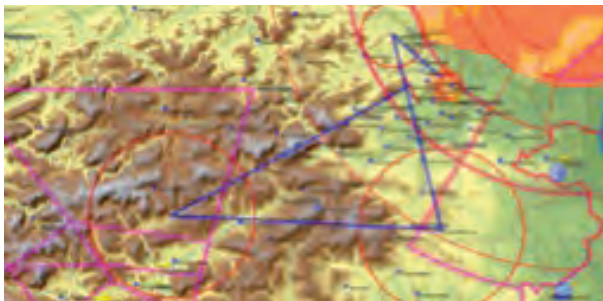
Unsere Aufgabe führt uns heute wieder Richtung Ungarn. *Task: Felbring, Lanzen Turnau, Szombathely, Pernitz 115,7km (274,2km). 12:00 zur Startaufstellung, 12:45 erster Schlepp.* Wetterfenster ist sich gut ausgegangen, die letzten hatten es aber schon ziemlich eilig mit dem Abbauen.

Tagessieger:

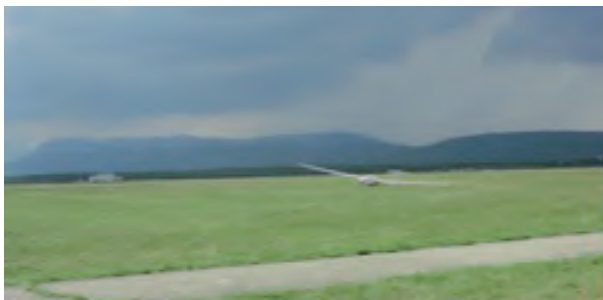
Allgem.-Kl.: Georg Schifflleithner (109,5kmh/262,8 km)
Einsteiger-Kl.: Florian Galler(85,7 kmh / 201,3 km)

8. Tag - Samstag 7. Juli:

Die subtropische Warmluft über dem Alpenraum ist hochgradig labil. Über dem Flachland wieder später Thermikbeginn und baldige Gewitterzellen. Es bleibt nur wenig Zeit für die Tagesaufgabe, zu weit in die Berge wäre ein Wagnis, wir fliegen so weit als möglich rein, aber dann müssen wir den Osten noch ausnützen. *Felbring, Lanzen Turnau, Krumbach (114,6 km / 283,3 km)*



So wie Hermann vorausgesagt hat, kommen die Gewitter schnell und auch gleich heftig, alle waren rechtzeitig am Boden, leider nicht alle mit Erfolg.

**Tagessieger:**

Allgem.-Kl.: neutralisiert!

Einsteiger-Kl.: Thomas Schmaus(80,5 kmh / 166,1 km)

TAL Gesamtergebnis:

Einsteiger-Klasse

- | | | |
|-----------|------------------|--------------|
| 1. Platz: | Thomas Schmaus | FTG Wien |
| 2. Platz: | Olaf Hartmann | FRA WrNeust. |
| 3. Platz: | Helmut Köglbauer | SFC Ried |

Allgemeine-Klasse

- | | | |
|-----------|-----------------------|----------------|
| 1. Platz: | Gerhard Saumwald | FRA WrNeust. |
| 2. Platz: | Lukas Huber | USFC Wörschach |
| 3. Platz: | Georg Schifflleithner | USFC Tulln |

NÖ Landesmeister im „zentralen Streckenflug“

- | | | |
|-----------|-----------------------|----------------|
| 1. Platz: | Georg Schifflleithner | USFC Tulln |
| 2. Platz: | Gerhard Saumwald | FRA WrNeustadt |
| 3. Platz: | Olaf Hartmann | FRA WrNeustadt |

Mehr Information und Bilder vom Bewerb unter:

www.tal-segelflug.at

Schlußwort:

Mit der letzten Landung atme ich durch, alles gut gegangen, kein Zwischenfälle, das Zusammenspiel des Wettbewerbsteams hat bestens funktioniert und die Teilnehmer haben alles gegeben, was zu geben war, strahlende Gewinner und Sieger wohin man schaut und unvermeidlich wird vom nächsten TAL gesprochen.

Das stimmt mich zuversichtlich wieder einen Wettbewerb zu organisieren.

Alfred Obermayer



österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

Den Bericht der [SIS.at](#) haben wir heuer kürzer gehalten, weil wir ihn aus dem Namibischen übersetzen mussten:

Das Jahr 2012 brachte im dezentralen Streckensegelflug:

3331 Flüge
von **494** TeilnehmerInnen,
die dabei **1.185.806,07** km
zurücklegten.

Wir bedanken uns bei **Christian Hynek** und **Stefan Haupt**, sowie dem gesamten **sis.at Team** für deren Einsatz in der Betreuung unserer dezentralen Meisterschaft!

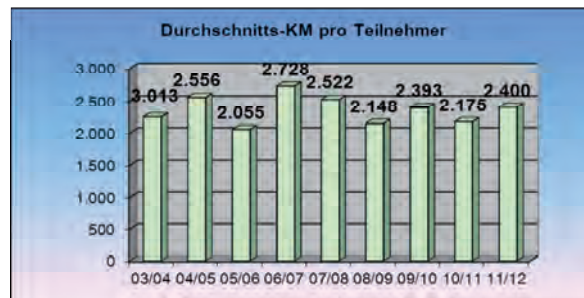
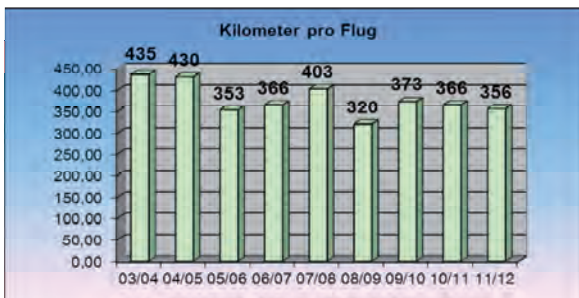
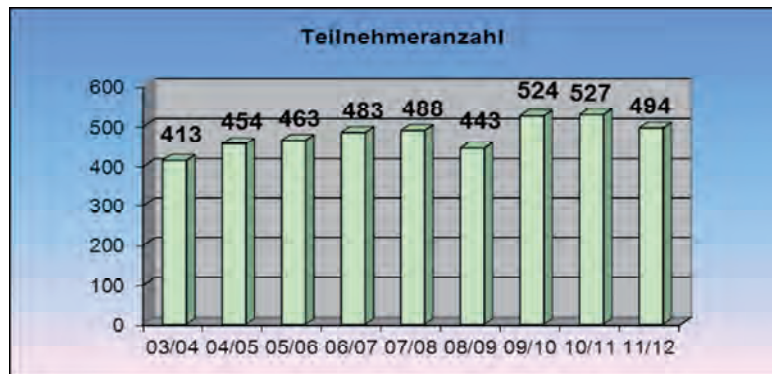
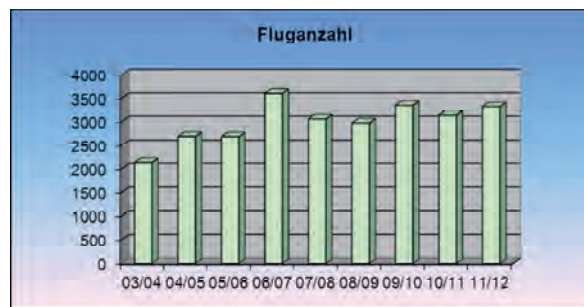
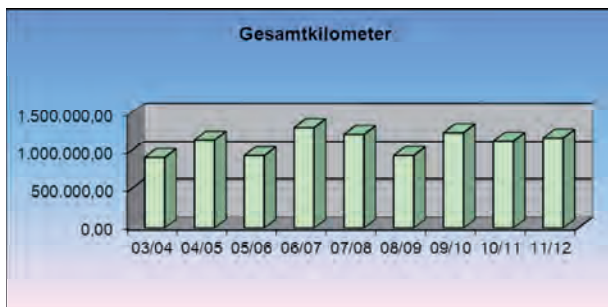


österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

Jahresbericht 2010/2011

Wie jedes Jahr die Entwicklung des Bewerbes

	03/04	04/05	05/06	06/07	07/08	08/09	09/10	10/11	11/12
km	927.750	1.163.606	951.416	1.322.594	1.230.915	951.638	1.253.967	1.146.024	1.185.806
Flüge	2131	2710	2693	3602	3057	2971	3358	3133	3331
Teilnehmer	413	454	463	483	488	443	524	527	494





österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

Ergebnisse

	sis-at	Weltweit
Allgemein Klasse	1. Ernst Schicker 2. Walter Wartlsteiner 3. Markus Gusenleitner	1. Ernst Schicker 2. Mathias Schunk 3. Walter Wartlsteiner
Offene Klasse	1. Walter Wartlsteiner 2. Josef Kammerhofer 3. Sebastian Eder	
18m Klasse	1. Bernhard Hödl 2. Herbert Pirker 3. Bernhard Leitner	
Renn Klasse	1. Ernst Schicker 2. Toni Prieler 3. Herbert Ziegerhofer	
Standard Klasse	1. Jan Jagiello 2. Markus Gusenleitner 3. Josef Schaffer	
Club Klasse	1. Rudi Schlesinger 2. Gerhard Heimbürger 3. Markus Gusenleitner	
Doppelsitzer Klasse	1. Hermann Eingang 2. Markus Gusenleitner 3. Rudi Schlesinger	
Vereinswertung	1. FRA Wiener Neustadt 2. ISV 3. ASKÖ Flugsport-Wien	
Mannschaftswertung	1. HGSV_1 2. FRA Wiener Neustadt_1 3. ASKÖ Flugsport-Wien_1	
Junioren-Klasse	1. Fabian Stumpf 2. Lukas Jagiello 3. Patrick Gollhuber	
Senioren-Klasse	1. Herbert Pirker 2. Toni Prieler 3. Gerhard Tomani	
Frauen-Klasse	1. Irmgard Paul 2. Michaela Lindorfer 3. Manuela Eder	



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

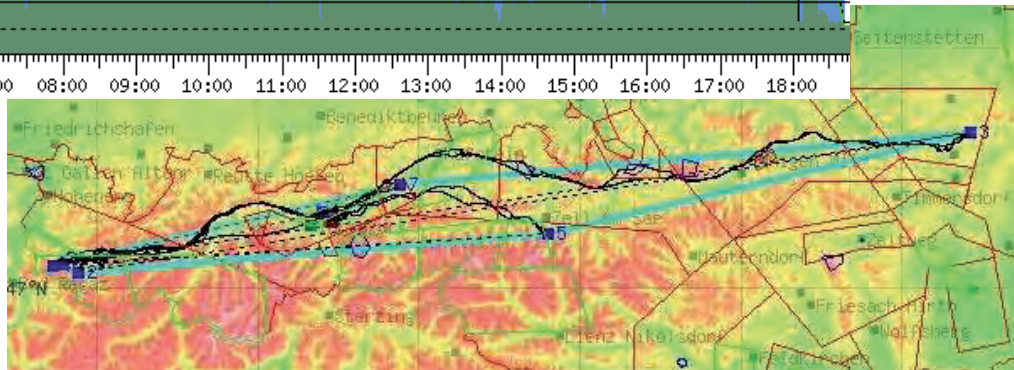
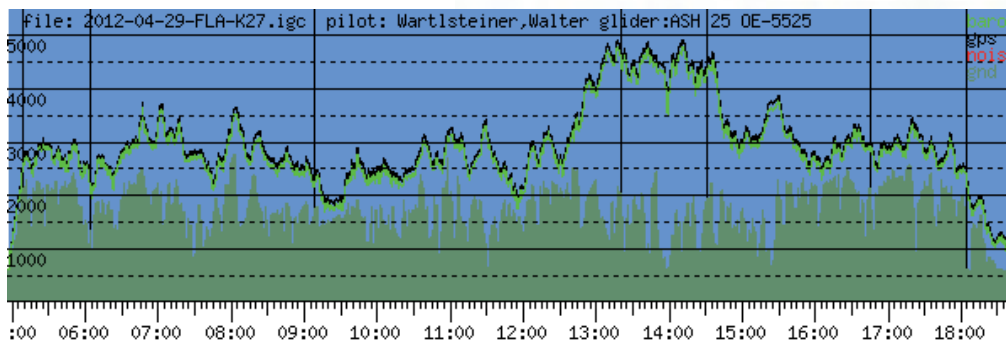


österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

Längster Flug

Wartlsteiner Walter

1595 km





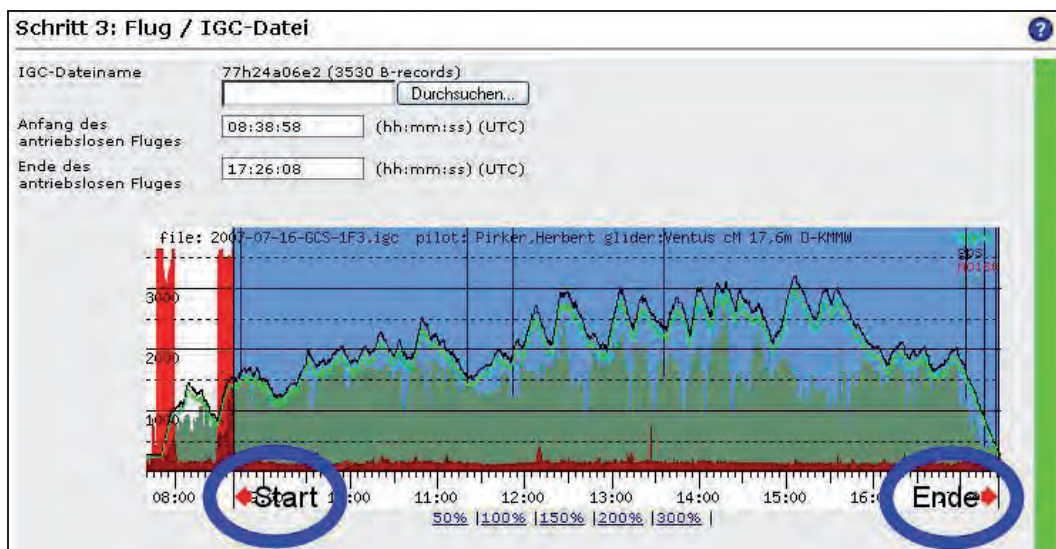
österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

Zur Erinnerung: Strafpunkte

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!



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national



österreichische
staatsmeisterschaft
streckensegelflug

Daumenwertung

1000 im November, von Wr.Neustadt bis in die Schweiz.

Fluginformationen 06.11.2011 (Flug-ID = 8307)

8307

Flug wechseln

Pilot: **Schicker Ernst, AT (W)**
Verein: ASKÖ Flugsport-Wien
Sponsor:
Co-Pilot:



Kennzeichen: D-1648 (DE)
Flugzeugtyp: ASW 20
Flugzeugindex: 110
Klasse: Renn-Klasse



Startplatz: Wr Neustadt West (sis-at)

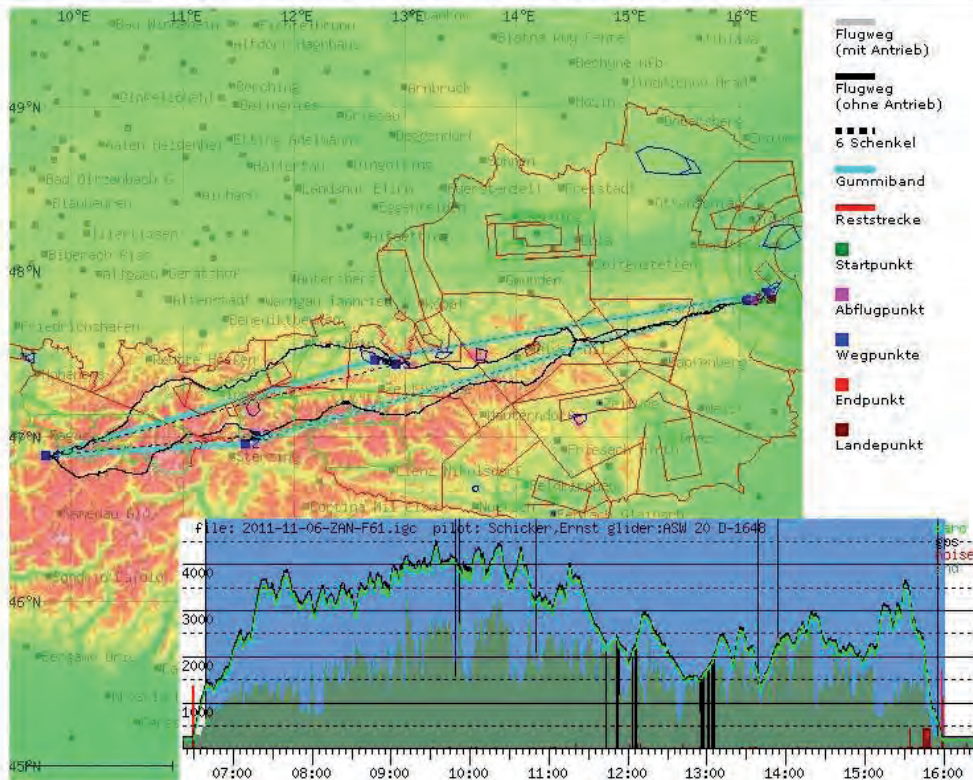
Eingereicht am: 2011-11-06 19:10
Letzte Änderung: 2012-05-06 12:00
IGC-File: [1b6483790e](#)
google Services: [google Maps](#) [google Earth](#)

Wertungsstrecke: **1034,50** km
Punkte mit Index: **930,56** Pkt
Schnittgeschw.: 111,44 km/h
JoJo-Anteil: 4,21 % (Verlust ca.: 10 Pkte)

Bewertung: [31] <- Der Flug ist gut!

Pilotenkommentar:

Unglaublich, vom Schneeberg bis in die Schweiz in der Welle! Im Osten die Standardrute, von Trieben bis zum Hauptkamm mit kleinräumigen Wellen recht zäh, dann nach Westen zu immer knapp am Hauptkamm entlang, Wind 130-160 mit 40-70 Km/h, N0-SW Täler hatten die beste Welle deshalb soweit nach Süden gekommen. Wegen der hohen Feuchte 35Km vor Samedan in den freien Nordwesten gewechselt. Dort nur hoher Stratus, schwächerer Wind, kaum Rotoren, wieder umgedreht und über Galtür eine schwache Welle Richtung Landegg erwischt. Erhoffte mit Hangwind zurück in den Osten zu kommen, jedoch kaum Wind, eine Tour der Leiden und ein Kampf gegen die Zeit begann! Am Kaiser 3 Lagen Kleidung durchschwitzt, dank L2 am Birnhorn geduldig hochgeachtet, ab Hochkönig, Richtung Osten wieder besser werdend. Mit einem prompten Rotoreinstieg am Admonter Rst. die Welle nach Osten erwischt und damit das Heimfluggticket gebucht. Bastian hätte es auch gut erwischt, hat jedoch nach der Wende bei Sterzing keine weiter Höhenfreigabe bekommen, war zu Tief für den Hauptkamm, musste nördlich Ausweichen und konnte leider keinen Anschluss mehr finden.





Regeländerung für das Jahr 2012/2013

JoJo-Blocker nun 0,5

Der für den JoJo-Blocker als Faktor bezeichnete Wert, wird für die neue Saison von 0,75 auf 0,5 reduziert. Damit bekommen Flüge mit hohem JoJo-Anteil, deutlich niedrigere Punkte und das flächige Fliegen soll weiter gefördert werden! Auszug aus der Ausschreibung:

- 11.1 Die zick-zack-freie Vieleckstrecke $V = G - R$ (siehe 9.1.2) wird mit 1,0 Rohpunkten pro Kilometer bewertet.
- 11.2 Die zick-zackbehaftete Differenzstrecke $Z = S - V$ (siehe 9.1.4) wird mit 0,5 Rohpunkten pro Kilometer bewertet:
- 11.3 Die so ermittelten Punkte für den zick-zack-freien (V) und zick-zack-behafteten (Z) Anteil an der 6-schenkigen Gesamtstrecke ($S = V + Z$) werden zur gesamten Rohpunktzahl aufsummiert:

$$\text{Gesamte Rohpunktzahl} = V * 1 + Z * 0,5$$

Standard- und Clubklasse

Durch die neue DAeC-Indexliste von 2011, an die sich die sis-at im Grund anlehnt, war es notwendig den Index für die Definition der Standard- und Club-Klasse anzupassen! Auszug aus der Ausschreibung:

- 12.3.4 **Standard - Klasse:** Standardklasse - Flugzeuge mit Index von 103 bis 108.
- 12.3.5 **Club - Klasse:** Einsitzer der in der Club-Klasse genannten Flugzeuge mit Index bis zu 102, inkl. PW5.

Kontrollen, Beschwerden, Proteste

Auch in der sis-at kann es bei der Auswertung zu Fehlern und Irrtümern kommen. Falls ihr einen Fehler entdeckt, schickt uns bitte ein informelles Mail an sis-at@streckenflug.at und wir versuchen unser Bestes um das Problem zu lösen. Solltet ihr mit dem Ergebnis dann nicht zufrieden sein, stehen Euch in der Ausschreibung und „Kontrollen, Beschwerden, Proteste“ aufgeführten „Rechtsmittel“ zur Verfügung. Diese wurden auf den aktuellen Stand der Regelung durch die ONF in der Ausschreibung angepasst.



Internationale Meisterschaften

Salzmanncup 2012 BERICHT Jürgen Hintermayr: Melle (DE) | 6. bis 10. Juni 2012

Leistungsbericht 2012 / Segelkunstflug Jürgen HINTERMAYR und Gabriel STANGL

Der Salzmann Cup 2012 in Melle diente für Jürgen und mich definitiv als Generalprobe für die im August stattfindende Segelkunstflug Weltmeisterschaft in Dubnica/SK.

Bei der Ankunft in Melle fühlten wir uns noch wie Aliens, denn von Melle bis zur Nordsee sind es immerhin nur mehr 120 km. Jedoch wurden wir am Flugplatz sehr freundlich aufgenommen, und so konnte der Bewerb ganz entspannt beginnen. Insgesamt sollten pro Klasse – Advanced und Unlimited – je 3 Bewerbe geflogen werden, die Bekannte Pflicht (Known), die

Kür (Free) und die Unbekannte (Unknown). Jürgen und ich flogen in der Advanced Klasse. In Stockerau bzw. Wels konnten wir - trotz heftigem beiderseitigem beruflichem Stress - vor dem Bewerb noch einige Trainingsstarts absolvieren. Jürgen ging es beim ersten Flug nicht so gut, die oftmaligen Startrichtungsänderungen erschwerten ihm das Leben bei seinem ersten Bewerb. Aber da muss jeder durch, niemand wird verschont! Mir gelang ein recht „passabler Flug“, Platz 1 stand am Tagesende in der Wertung. Was für ein Start! Aber das kannte ich schon von früheren Bewerben...

Ergebnisse: www.pilot-media.de/SC2012/multi_Roo8so4so5so6.htm

Contest Results: ING4 over all							Sorted By: points	
SalzmannCup 2012, Melle - Grönegau, 06.06. - 10.06.2012								
Rank	Pilot	Aeroplane	Registration	Known	Free	Unkn #1	Totals	QVal %
1	Kemter Robin	SZD 59	D-1138	1314,12	1343,32	1340,30	3997,74	75,859
2	Stangl Gabriel	FOX	OE-05666	1373,84	1275,29	1192,96	3842,10	72,905
3	Rutz Sandro	FOX	D-6660	1343,48	1188,27	1288,64	3820,39	72,493
4	Geile Christopher	Swift	D-7125	1209,06	1324,44	1265,71	3819,21	72,471
5	Weiss Stefan	SZD 59	D-1138	1191,06	1389,40	1227,24	3807,69	72,252
6	Reismann Stefan	FOX	D-1187	1217,43	1259,67	1188,63	3665,13	69,566
7	Rodewald Andreas	SZD 59	D-8959	1249,31	1292,61	996,68	3538,61	67,146
8	Markert Udo	SZD 59	D-1138	1303,21	895,80	1286,30	3485,31	66,135
9	Matalla Christian	SZD 59	D-8959	1180,65	1258,44	1016,18	3455,26	65,565
10	Peter Grohe	Mu 28	D-1128	1223,31	1101,13	1109,58	3434,02	65,162
11	Hintermayer Jürgen	FOX	OE-05666	759,76	1316,86	1279,10	3355,72	63,676
12	Hartmann Axel	SZD 59	D-9569	962,62	1159,22	1156,92	3278,76	62,216
13	Manzl Mathias	Swift	OE-5554	1162,87	904,46	1123,39	3190,72	60,545
14	Hanner Daniel	FOX	D-5595	1096,90	1228,52	837,58	3163,00	60,019
15	Kugler Werner	SZD 59	D-1138	583,35	1343,56	1197,27	3124,18	59,262
16	Seemann Volker	FOX	D-6660	825,62	1002,29	1055,83	2883,73	54,720
17	Reitmaier Klaus	SZD 59	D-8959	458,35	1077,15	1132,97	2668,48	50,635
18	Ombach Michal	Perkosz	SP-3806	0,00	1031,35	1053,87	2085,22	39,568

Contest Director: Marius Fink, Contest Chief Judge: Kaiser, Scoring Director: Weiss / Binder, Judges: Kaiser, Schön, Herold, Scheier, Pflizer, Judges Assistants: (not recorded).

FalvPlay System

Copyright © 2012 FalvPlay System, Version 3.7.0.0. All rights reserved. FalvPlay System, Version 3.7.0.0.



Den zweiten Flug absolvierte Jürgen mit Bravour und er durfte sich am Tagesende mit stolzeschwellter Brust über Platz 5 freuen. Bei mir wars nur Platz 7. Den für mich leider „übliche Durchhänger“ bei der Kür am zweiten Tag sah ich schon voraus, denn die Kür war bis zu diesem Zeitpunkt meine Schwäche.

Zudem hatte meine Kür taktisch ein paar Schwächen. Trotzdem war ich nach der Kür noch immer auf dem zweiten Gesamtrang, denn im Feld gab es wenig Piloten mit konstanten Leistungen.

Jürgen arbeitete sich auf den elften Gesamtrang vor. In der Unbekannten lief es für Jürgen gut, er landete wieder auf Platz 5. Ich konnte meine Leistungen nicht verbessern und platzierte mich auf Platz 8.

Und auch trotz dieser eher bescheidenen Leistung verblieb ich auf dem zweiten Gesamtrang, während Jürgen mit einer guten Leistung keine Verbesserung der erreichen konnte. Macht aber nix, denn er hat bei seinem ersten Bewerb sehr viel gelernt.

Jürgen bot eine wirklich solide Leistung und erreichte bei seinem ersten Kunstflugbewerb den 11. Gesamtrang. Mir reichten die Punkte noch für den 2. Gesamtrang, und ich durfte die Silbermedaille mit nach Hause nehmen.

Generalprobe gelungen!

Danke an alle Helfer die mit nach Melle gekommen sind, den Jungs und Mädels vor Ort für die gelungene Organisation des Bewerbs, und den Flugplätzen Stockerau und Wels für die perfekte Unterstützung beim Kunstflugtraining.

Impressionen



Jürgen ist immer hochmotiviert und mit großer Begeisterung bei der Sache, ein toller Fliegerkamerad!



Vor dem Start ist hohe Konzentration erforderlich. Jürgen sorgte im Umfeld immer für die nötige Ruhe. Allerdings... erm... „Jungs, ein Seil wäre dann noch einzuhängen... biddeee, dangee!“



Das österreichische Team bestehend aus den Piloten Jürgen Hintermayr, Gabriel Stangl, Mathias Manzl, Sigg Mayr und unserem besten Betreuersteam aller Zeiten Flo, Manu und Sandra (v.l.n.r.).

BERICHT Gabriel Stangl:

Anbei die Gesamtergebnisse des Salzmann cups 2012 in Melle.

Meine Gesamtplatzierung beim Salzmann cup ist der 2. Platz.

Pflicht:	1. Platz
Kür:	7. Platz
Unknown:	8. Platz

Viele Grüße aus Tirol,
Gabriel Stangl



Junioren WM 2012 Letkov (CZ) | 15. - 25. Juli 2012



Figure 1. Das Grid auf Piste 26.

1. Flugplatz

Der Flugplatz selbst befindet sich auf einem kleinen Hügel und hat eine etwas holprige Graspiste in den Richtungen 08 und 26, wobei der Hangar und die restliche Infrastruktur nahe des Pistenendes 26 sind. Auch die Campingmöglichkeiten samt WC und Dusche und die Anhänger sind an diesem Pistenende untergebracht.

Das gesamte Gebiet ist über mehrere WiFi Antennen mit Internet versorgt, wobei der Empfang natürlich vom Standort und der Anzahl der bereits eingeloggtten Personen abhängt. Ein kleinerer Hangar wurde leereräumt und mit Tischen und Sessel für das Pilotenbriefing ausgestattet.

2. Flugbetrieb

Die Startaufstellung wurde am frühen Morgen bekanntgegeben und war während des gesamten Bewerbs am Pistenende 26. Der Grund hierfür liegt an den lokalen Gegebenheiten, da bei Ostwind ein Lee am östlichen Pistenende vorherrscht und daher

auch bei relativ starken Rückenwinden noch Richtung Westen gestartet wird. Für das Grid war ausreichend Platz vorhanden, allerdings war die Anrollphase umso holpriger, je näher man am Rand der Piste stand.



Figure 2. Im Grid mit Blick auf die Clubklasse.

Der Schleppbetrieb war sehr gut und straff organisiert, sodass das gesamte Feld von über 40 Flugzeugen in ungefähr 50 Minuten in der Luft war. Sofern es der Wind zuließ landeten die Schleppflugzeuge auf einem schmalen Streifen neben dem Grid gegen die Startrichtung, um beim Rollen Zeit zu sparen.

Bis zum Abflug der Clubklasse, welche immer einen anderen Startpunkt als die Kombiklasse hatte, kam es um den Bereich der Ausklinkzone immer wieder zu größeren Pulken in denen man durchaus mit größerer Vorsicht kurbeln musste, allerdings konnte man meistens auch andere gute Aufwinde finden.

Die jeweilige Tasksetzung hat die Wettersituation immer gut getroffen, lediglich an einem Tag war der Start meiner Meinung nach völlig unnötig, da 50km/h Wind und 8/8 Bewölkung keine guten Voraussetzungen darstellen.

Es hat sich schließlich herausgestellt, dass an diesem Tag nur 1 Pilot abgeflogen ist und fast das gesamte andere Feld durch die schwache Thermik und den starken Wind nicht einmal mehr den Flugplatz erreicht hat und sogar 1 Flugzeug bei einer Aussenlandung beschädigt wurde.



Figure 3.1. Das Grid der Kombiklasse.
Die letzten Startvorbereitungen werden getroffen



Figure 3.2. Die Clubklasse kurz vor dem Start.
Die Wetterentwicklung ist noch ungewiss.

3. Briefing

Das Briefing wurde auf Englisch abgehalten und fand jeden Morgen pünktlich um 10:00 Uhr statt. Nach einer kurzen Erklärung der jeweiligen Wettersituation wurden die Tasks für die beiden Klassen vorgestellt, wobei es meistens mehrere Varianten gab und erst zu einem späteren Zeitpunkt eine endgültige Entscheidung getroffen wurde.

Auch die Luftraumsituation wurde geschildert, da oftmals bestimmte Gebiete nur zu bestimmten Zeiten gesperrt waren.

4. Organisation

Die Organisation und die zur Verfügung gestellte Infrastruktur ließ keine Wünsche offen. Das Team war sehr bemüht und hilfsbereit.

Es wurden, gegen Gebühr, Frühstück und Abendessen am Flugplatz serviert und natürlich gab es auch reichlich Bier, nicht zuletzt durch die Nähe zu Pilsen.

An Tagen ohne Flugbetrieb wurde auf verschiedene Alternativmöglichkeiten hingewiesen und auch ein Ausflug zur Pilsner Brauerei organisiert.



Figure 4. Nach einem kurzen Schauer spannte sich ein Regenbogen über den Flugplatz.

Ein Bericht von
Martin Schwab



Segelflug WM 2012

15M-, 18M- und Offene Klasse

Uvalde, Texas

28. Juli bis 20. August 2012

WM - Vorbereitung

Bereits unmittelbar nach Festlegung des Teams im Oktober 2011 beim Teammeeting in Salzburg und Beschluss in der Sektion, sind die Vorbereitungen für diese WM intensiviert worden.

Hauptaugenmerk lag vor allem bei:

- 1.) Unterbringung des Teams (gemeinsam und Flugplatznähe)
- 2.) dem Schifftransport der Anhänger, Besorgung Carnets – Zollabwicklung
- 3.) der Anmietung der Autos mit Anhängervorrichtung
- 4.) Sponsoring, Teamausrüstung, Teambekleidung
- 5.) Tickets, An - und Rückreise, persl. Papiere – Lizenzen etc.

zu 1.)

Eder Josef hat sich auf Grund von Kontakten und Infos noch vor Ende der Vor – WM bereits um Zimmer für das gesamte Team im Hotel „Quality Inn“ bemüht und vorreserviert. Es gab bereits damals Probleme mit der Unzuverlässigkeit des Hotelpersonals, wie es sich dann bei unserem Aufenthalt auch bestätigte und uns zum Quartierwechsel veranlasste. Mit Unterstützung und Kontakte unserer Gastfamilie Beth und Greg Huntson konnten wir, zwar 40 km entfernt vom Flugplatz eine Lodge für 10 Personen in einem Ferienresort zu günstigen Konditionen für die restliche Zeit unseres Aufenthaltes mieten. Unsere Versuche in der Vorbereitungszeit ein Haus für das gesamte Team zu mieten hat trotz Unterstützung des Veranstalters zu keinem Erfolg geführt.

zu 2.)

Die Organisation des Schiffstransports war sehr aufwändig und schwierig, da ein RO-RO Transport nach unseren ersten Infos

- a.) zu teuer und
- b.) auch nicht angeboten wurde.

Uli Gmelin, TC des deutschen Teams informierte uns, dass Fa. Conceptum eine Transportlösung mit 2 Anhängern in einem HC – Container anbietet, wobei teilweise beide Hängerachsen demontiert werden müssen. Die Stuarbeiten der Anhänger werden von Fachfirmen in Bremerhaven und Houston durchge-

führt. Dies hat vor allem für Kammerhofer Josef viel Arbeit bedeutet, da er komplette CAD - Zeichnungen für diese Art des Transportes angefertigt hat, da teilweise nur 100 mm Abstand zwischen den verladenen Anhängern war – trotzdem ein hohes Risiko. Von den Kosten wäre diese Variante sehr günstig gewesen, das Transportrisiko beim Verladen jedoch sehr hoch. Der TC Uli Gmelin informierte mich einige Wochen später darüber, dass die deutsche Mannschaft einen RO – RO Transport bei EVAG (laufende Transport von zum Export bestimmten VW-Modellen) für die Anhänger gebucht hat. Nach Verhandlungen mit EVAG über einen Transport unserer Anhänger, erhielten wir die gleichen Konditionen wie das deutsche Team, die Carnets haben sich die Piloten selbst besorgen müssen. Der Transport eines Anhängers kostete, je nach Kubatur des Anhängers zwischen 4000 – 6500.- für Hin und Rücktransport.

Am 05.09. erfolgt der Rücktransport der Anhänger, Ende September 2012 sind die Anhänger wieder in Emden abholbereit

zu 3.)

Die Anmietung von Zugfahrzeugen wurde mit - Toyota Rent a Car - durch Sandhöfner A. abgewickelt, nachdem herkömmliche Mietwagen ohne Anhängervorrichtung ausgeführt sind. z.B. Toyota Pick up – Tacoma, haben die Anhängervorrichtung und Stromversorgung für den Anhänger eingebaut, so dass unsererseits nur Anhängedapter mit 2 Zollkugel, sowie Kabeladapter vorbereitet werden musste. Herzlichen Dank, Andy für deine Mitarbeit.

An dieser Stelle möchte ich mich bei all jenen Piloten sehr herzlich bedanken, die mich sehr intensiv bei diesen Vorbereitungsarbeiten in einzelnen Bereichen unterstützt haben.

zu 4.)

Beim Sponsoring hat uns Ebo Laur sehr geholfen und den Kontakt zu Herrn Pappas von Mercedes PAPPAS Österreich geobnet, wo BSL. Gaisbacher, Janowitsch Wolfgang und ich bei einer Besprechung im Februar in Salzburg mit Herrn Gantner, der Fa. Pappas, ein wirklich großartiges Sponsoring für diese WM erhal-



ten haben. Dazu möchte ich mich bei Herrn Pappas persönlich für diese großartige Unterstützung, ganz herzlich bedanken.

Die erforderliche Teamausrüstung, Werkzeug, allgemeine Ersatzteile, Elektrogeräte und vieles mehr, wurde in den Teammeetings festgelegt, vorbereitet, in Boxen verstaut, für Carnets, bzw. Verzollung beschriftet, inklusive Funkgeräte – sowie Werkzeugkoffer auf mehrere Anhänger verteilt, verschifft und stand uns am Wettbewerbsort zur Verfügung. Als Teambekleidung wählten wir aus guter Erfahrung für die Eröffnung, die österr. Tracht – Lederhose, Trachtenhemd, Stutzen und Haferlschuhe - und haben bei der Eröffnung im Publikum einen tollen Eindruck hinterlassen. Auch konnten wir durch unsere bisher verwendeten roten Kurzarmhemden einen mannschaftlich geschlossenen Eindruck bei den weiteren Events der WM geben.

zu 5.)

Für die Flugtickets aller Teammitglieder die keinen Zugang zu verbilligten Tickets haben, hat sich Janowitsch Wolfgang bei seinen Chefs der AUA eingesetzt und sehr günstige Tickets für alle, für den Flug Wien – Washington – Wien erhalten, herzlichen Dank Wolfgang. Die Flugtickets in den USA besorgte sich jedes Teammitglied selbst, ein Teil der Teammitglieder nahm sich ein gemeinsames Leihauto und fuhr von Washington gemeinsam nach Houston zur Übernahme der Flugzeuge.

Die Anreise in die USA erfolgte nicht gemeinsam; die Piloten Janowitsch, Hartmann, Rass und Kammerhofer flogen am 15.07. und haben im Hafen von Houston alle Segelflugzeug – Anhänger aus dem Zoll geholt und sind am 21. 07. in Uvalde eingelangt. Ich flog am 20.07. nach Washington, nächtigte, flog über Atlanta am nächsten Tag nach Houston, übernahm das Auto von Eder Josef und fuhr mit dem Anhänger weiter nach Uvalde. Eder Josef und Sebastian sind mit Sandhöfner Andy und seiner Frau am 24.07. in Uvalde angekommen Es fehlte noch Lutz Andy und Hartmann Claudia, die in den nächsten Tagen zum Team stießen.

Die nächsten Tage vergingen für die Piloten und mich mit den verschiedensten organisatorischen Vorbereitungen, die Piloten besorgten sich bei der am Platz anwesenden FAA ihre amerik. Lizenzen, die erforderlich waren, um entgegen europäischen Richtlinien, ein deutsch registriertes Flugzeug das bei uns auch mit österreichischer Lizenz geflogen werden darf in Amerika nur mit deutscher oder amerikanischer

Lizenz geflogen werden darf. Über die Erlangung einer sogenannten Confirmation zur Ausstellung einer amerikanischen Lizenz können unsere Piloten im Vorfeld ihrer Vorbereitungen in Österreich ein Lied singen – weit weg von der so gelobten Freiheit der Fliegerei in Amerika – mussten vor Ausstellung der Lizenz noch ein theoretischer Check, sowie 3 Platzrunden mit einem amerikanischen Fluglehrer, entweder hier in Europa, oder auf einem amerik. Flugplatz geflogen werden. In den nächsten Tagen bereiteten die Piloten ihre Flugzeuge für den techn. Check und die Abnahme vor und nutzten auch die Zeit für Trainingsflüge, lernten das Wettbewerbsgebiet aus der Luft und die großartigen thermische Bedingungen kennen, die Texas bietet - starke Steigwerte verbunden mit großen Arbeitshöhen.

Unser Team



v.l.: Liane Omenzetter, hi. Lutz Andi, Heilinger W., Eder F. Josef, Sandhöfner Gerlinde, Andy Sandhöfner, Claudia Hartmann, hi. Janowitsch Wolfgang, Kammerhofer J., TC Kurt Graf, h. Eder Sebastian, Uli Starkl, v. Wick Starkl, h. Hartmann Peter, Rass Michael, liegend Kammerhofer Thomas.

Unsere Piloten:

Offene Klasse:

Eder F. Josef	EB 29
Kammerhofer Josef	Antares 23 E

18m – Klasse:

Janowitsch Wolfgang	Ventus 2cxa
Sandhöfner Andreas	Antares 18m

15m – Klasse:

Hartmann Peter	ASG 29
Rass Michael	ASG 29



Techn. Abnahme

Die Techn. Abnahmen wurden nach den, von den Piloten gewählten Terminen, sehr genau und unter Beobachtung der FAA abgewickelt. Check der persönlichen Papiere und Lizenzen, Flugzeugdokumente, inklusive Fallschirme – letztes Packdatum, sowie Zeitnehmung für den Ausstieg aus dem Cockpit im angeschnallten Zustand und geschlossenem Cockpit. Die Zeit wurde ab Kommando, bis der Pilot neben dem Flugzeug stand, gestoppt.

Gastfamilie und Eröffnung

Dem Veranstalter ist es gelungen, dass wirtschaftsstreibende Persönlichkeiten eine Patenschaft für jeweils ein Team übernahmen. Und so erhielt ich kurz vor meiner Abreise ein email von Beth und Gerry Huntson, dass sie das Sponsoring für unser Team während der WM übernommen haben. Eine Einladung zu einer Party am 29.07. zum Kennenlernen wurde gleichzeitig ausgesprochen. Wir waren sehr überrascht und sind dieser Einladung gerne gefolgt. Unsere Gastfamilie und ihre Freunde, die wir bei dieser Einladung kennengelernt haben waren ausgesprochen entgegenkommend und haben sich wirklich sehr um uns bemüht. Wir haben während der WM bei einigen Treffen kurzweilige, interessante, gemeinsame Stunden verbracht.

Die Eröffnung der WM wurde in Uvalde abgehalten, ein Ort mit einigen tausend Einwohnern. Für die Eröffnungsparade wurde der HWY 83 durch den Ort gesperrt, alle Gastfamilien, organisierten für ihre Teams die kuriossten Transportfahrzeuge, (man wurde etwas in die Entwicklungszeit des Wilden Westens versetzt) auf denen Piloten und TC Platz nahmen und zum Sportstadion zur Eröffnung geführt wurden.

Für uns haben Beth und Gerry einen flachen, geschmückten Anhänger mit Tischen und Bänken an ihren Pick Up angehängt auf dem wir in unserer Tracht, (Lederhose, Hemd - die natürlich Aufsehen erregte), Platz nahmen und zum Stadion fuhren. Beide Straßenränder waren gesäumt von Einheimischen, die sich die Parade angesehen haben. 4 kg Candys wurden an die Kinder verteilt.

Deutsch – österreichischer Nationenabend

Mit dem deutschen Team veranstalteten wir einen gemeinsamen Nationenabend, der beim Veranstalter und allen Teams, wie bereits auch bei der WM in Ungarn sehr gut ankam. Michael Rass und das gesamte Team haben am 03.08. noch vor der Eröffnung,

in einer organisierten Gemeinschaftsküche, an die 1000 Stk. „Kas - Preßknödl“ produziert, sowie 25 kg Weißkraut zu Krautsalat verarbeitet, die nach dem Fertigbraten am Flugplatz, allen Piloten und Helfern, der anwesenden Nationen, die der Einladung gefolgt sind, bis auf wenige Stück aufgegessen wurden.

Hier gilt mein besonderer Dank Rass Michael und Li-ane, die sich um die Vorbereitung, vor allem aber um die Zubereitung des Essens, mit dem gesamten Team sehr angenommen haben. Die deutsche Mannschaft kredenzte dazu süffiges „Heineken Lager“ aus dem Fass.

Freies Training, Pflicht-Training und Wettbewerb

Die technischen Probleme, die bei der Antares 18 T von Andy Sandhöfner aufgetreten sind, wurden unter der Mithilfe und großen Einsatz von Wick Starkl (Dichtheitsprobleme der Wassertanks – Andy saß zeitweise während der Trainingsflüge nicht in einer Sitzwanne, sondern in einer Sitz-Badewanne) so gut es möglich war, mit unterschiedlichen Dichtmassen behoben, wirklich dicht war das Flugzeug jedoch nicht und verlor während des Fluges Wasser. Viel Ärger sowie Arbeit und letztendlich eine Belastung für den Piloten während der Trainings – und Wettbewerbstage.

Die Probleme der Antares 23 E von Kammerhofer Josef waren umfangreicher, hier konnte Wick Starkl, der sich auch hier intensiv bemühte, die Probleme in den Griff zu bekommen, hat den Fehler im Rechner lokalisiert, dies konnte jedoch erst durch Nachlieferung von Ersatzteilen und Anwesenheit eines Spezialisten behoben werden. Leider war das Flugzeug dadurch während des Trainings einige Tage nicht flugklar. Für Kammerhofer Josef eine sehr unbefriedigende Situation wegen der verlorenen Trainingstage, noch dazu bei diesem Bilderbuchwetter, und der Tatsache, dass er die Tage vor dem Wettbewerb, für ausgiebige und intensive Trainingsflüge nutzen wollte, nachdem er bereits am 15.07. angereist war. Ich denke, dass die Probleme in beiden Flugzeugen durch die wesentlich höheren Temperaturen in Texas mit verursacht wurden.

Ab dem offiziellen Training wurde um 10:00 das Briefing abgehalten, nach einiger Zeit jedoch der Beginn auf 10:15 verschoben. Die Briefings waren informativ. Vor allem das Wetterbriefing sehr detailliert und der Beginn jeden Wetterbriefings war der Rückblick auf die Vorhersage des vorangegangenen Tages.



Das Tasksetting war nach meiner Einschätzung gut der Vorhersage des Meteorologen angepasst, jedoch ist es vorgekommen, dass durch Startverschiebungen Flüge nahe an das vorgegebene „Finish close“ heran kamen, Fliegen nach Sunset ergab natürlich Strafpunkte. Dadurch kam es zu Außenlandungen, knapp vor Sunset um Strafpunkte zu vermeiden.

Grid – und Startaufstellung erfolgte nach den verlautbarten Verfahren. Allerdings gab es, nach den Informationen unserer Piloten im Schleppbetrieb, durch stures Einhalten von Abläufen des Öfteren, doch eine eklatante Nichtbeachtung von selbstverständlichen Regeln, z.B. wurde sehr oft dem Schlepppilot das Zeichen zum Start gegeben, obwohl der Segelflugpilot noch nicht startbereit war und sich noch vor dem Segelflugzeug Personen aufgehalten haben, um das Segelflugzeug startfertig zu machen. Ein Problem waren hier oft Cockpithauben, die sich auf Grund der Hitze nur schwer schließen ließen. Ebenso total verstaubte Hauben auf Grund der Staubentwicklung trotz künstlicher Beregnung des Flugplatzes. Das hier das Startkommando konsequent an festgelegten Verfahren – den Sicherheitsaspekt nicht beachtend - festhielt, dabei mehrfach Personenschäden nur zum Glück nicht passierten, zeigt wenig Anpassungsfähigkeit und Geschick an realistische, im Ablauf entstehende Situationen. Damit bleiben aber auch dauernde Sicherheitsaufforderungen und Mahnungen beim Briefing nur Worte. Erst als in TC – Meetings diese Vorkommnisse besprochen wurden, haben sich diese kritischen Situationen minimiert. (Infogespräch mit Chefstewart Dick Bradley)

Mit den Teamfrequenzen (alle über 136 MHz) gab es auch bei Rass Michael, GA, dem die Funkfrequenz das GPS – Signal störte und damit einen Logger ausfall verursachte. (Diese sehr unangenehme Störung die bekannter Weise bei Becker Funkgeräten der Type 4201 auftritt) Erst durch Umstellung auf eine andere, freie Frequenz die der Veranstalter bekannt gab, war das Problem behoben, jedoch mit dem Nachteil, dass zeitweise ein mexikanischer Flugfunkdienst diese Frequenz ebenfalls nutzte.

Das zu Beginn des Trainings eingeführte 2 Minuten lang einzuhaltende Höhenlimit über der Abfluglinie wurde wegen Sicherheitsbedenken mehrerer Teams, auch unser Team (Wolfgang, WO) haben sich dagegen ausgesprochen wurde auf ein Höhenlimit mit Höchstgeschwindigkeit, wenn es erforderlich wäre, umgestellt. Während der Wertungstage gab es je-

doch keine Abfluglinienbeschränkungen mehr. Ein Zielkreis mit Minimalhöhe und 3km Radius wurde verwendet. Dieser Zielkreis wurde bei Gewittergefahr auf 15 km Radius erweitert um Aussenlandungen zu vermeiden, bzw. Landungen auf einem anderen Flugplatz zu ermöglichen, aber auch Motorhilfe zu verwenden.

Auf Grund von Einwendungen der Piloten wurde auch der mögliche Nachteil der letzten am Grid stehenden Piloten diskutiert und als Konsequenz die Öffnung der Startlinie von 20 auf 25 Minuten, bzw. bei Erfordernis auch auf 30 Minuten, nach dem letzten Schlepp einer Klasse, ausgedehnt, dies wurde auch einige Male in einzelnen Klassen angewendet. Ich bin der Meinung, dass für das Organisationsteam die Sicherheit bei dieser WM sehr große Priorität hatte. Es war ja auch der gesamte Wettbewerbsablauf durch veröffentlichte Verfahren für einen sicheren Ablauf geregelt. Zusätzlich wurde der gesamte Wettbewerb von anwesenden FAA Mitarbeitern beobachtet.

Dass am Grid und beim Startablauf die ersten Sicherheitsmängel auftraten und erst nach Diskussionen in TC – Meetings verbessert wurden, zeigt einfach fehlendes Anpassungsvermögen an sich ergebende Situationen. Die täglichen Sicherheitsaufrufe beim Briefing durch WD Sorenson, sowie Dick Bradley (Chefstewart) sind für die Piloten während des Fluges gedacht und wichtig, besonders wenn ein Wettbewerb unter solch erschwerten klimatologischen Bedingungen, durchgehend über 14 Tage, nur unterbrochen durch einen Ruhetag nach 7 Flugtagen, stattfindet.

Von der IGC wäre zu überlegen, ob nicht unter derartigen klimatischen Bedingungen und Temperaturen, ein 2. Ruhetag aus Sicherheitsüberlegungen, bei 14 Wertungstagen, vorzusehen ist. Vor allem, wenn wie in Texas ein Ruhetag nach dem 7 durchgehenden Wertungstagen, danach wieder 7 Wertungstage durchgehend geflogen werden kann. Die physische Belastung der Piloten steigt mit jedem Wettbewerbstag an, die Konzentration und Aufmerksamkeit lässt entsprechend nach, damit steigt das Sicherheitsrisiko meiner Meinung beträchtlich an und wird durch die Aussage eines Piloten unterstrichen, dass einzelne Piloten, bei einem Flarmsignal nicht immer mit einem Blick nach draußen, darauf reagieren. Eine Verpflichtung zur Verwendung des Flarm sollte in der IGC bei internationalen Wettbewerben erreicht werden.



Auch Warnlackierungen soll das Erkennen anderer Flugzeuge erleichtern. Bereits im Training gab es zwischen 2 Piloten aus dem gleichen Team eine Berührung der Flugzeuge die zum Glück ohne Folgen blieb.

Zusammenstoß

Peter Hartmann und Louis Borderlique

Der Zusammenstoß zwischen Hartmann Peter und Louis Borderlique, Frankreich, passierte am 17. Aug., ca. 18 km südwestlich von Uvalde, beim Thermikkreisen. Peter flog in guter Distanz zu den anderen Flugzeugen und hat auch kein Flugzeug in unmittelbarer Nähe gesehen. Peter wurde in ca. 5700 ft von hinten gerammt, das Leitwerk vom Rumpf getrennt. Das Flugzeug war nicht mehr steuerbar und Peter ist in ca. 4000 Fuß mit dem Fallschirm abgesprungen. Für uns alle ein großer Schreck – der mit großem Glück, für Peter - nur mit Schmerzen im Rücken und Nacken - geendet hat.

Peter Hartmann wurde, nachdem die Bergung von seinem Landeplatz mit dem Auto zu schwierig war (Zufahrt), wurde Peter mit dem Hubschrauber durch Mark Hufstuttler geborgen und war, ca. 90 Min. nach seinem Absprung wieder am Flugplatz, wo er vom Rettungsdienst übernommen und in das örtliche Spital zur Kontrolluntersuchung gebracht wurde.

2 deutsche Piloten (Susanne Schödel und David Bauder) haben diesen Zusammenstoß und den Fallschirmausstieg von Peter beobachtet und an die deutsche Bodenmannschaft gemeldet. Lutz Andy, der sich gerade bei der deutschen Mannschaft aufhielt, informierte mich sofort und wir sind beide zur Wettbewerbsleitung gefahren um gemeinsam mit der Wettbewerbsleitung die Rettungsmaßnahmen zu koordinieren.

Während dieses Gesprächs hat mich Peter Hartmann angerufen, noch völlig außer Atem vom Zusammenstoß und Absprung mit dem Fallschirm informiert und meinte, dass er bis auf Rücken - und Nackenschmerzen auch keine Verletzungen hat. Darüber informierte ich WD Sorenson.

Herzlichen Dank den Piloten und der deutschen Bodenmannschaft für ihre Hilfe und Unterstützung. Das Uli Gmelin in dieser Unfallsituation niemand auf den veröffentlichten Notfall Tel. Nummern erreichte, veranlasste in zu einer harschen Kritik an der Wettbewerbsleitung - in Bezug auf die Abläufe bei event. Unfällen - beim folgenden TC Meeting.

Ich schloss mich insofern, ebenfalls dieser Kritik an, dass der sofortige Einsatz eines Rettungshubschraubers mit dem Hinweis abgelehnt wurde, dass Hartmann Peter nach eigenen Angaben keine Verletzungen hat und daher der Einsatz eines Rettungshubschraubers in Amerika nicht üblich ist.

Der Einsatz von Mark Hufstuttler erfolgte ebenfalls nach Hinweisen unseres Teams an die Wettbewerbsleitung. Die Kritik von Uli Gmelin wurde mit einer Darstellung aus Sicht der Wettbewerbsleitung an alle TCs, beantwortet.

Ostiv Award an Janowitsch Wolfgang

Bereits während des Wettbewerbes hat Chefstewart Dick Bradley mit TCs und Piloten gesprochen, dass am Ende des Wettbewerbs ein Pilot "für seinen herausragenden Beitrag zur Sicherheit an dieser WM" mit dem OSTIV SAFETY AWARD ausgezeichnet werden soll.

Dieser OSTIV SAFETY AWARD wurde unmittelbar vor der Preisverleihung an Janowitsch Wolfgang vom Präsidenten der OSTIV, Luc Borkman verliehen.



Luc Borkman übergab den OSTIV SAFETY AWARD an Janowitsch Wolfgang

Ergebnisse und Preisverleihung

Unsere Piloten in der 15 m Klasse Hartmann Peter und Rass Michael haben während des gesamten Wettbewerbs versucht gemeinsam zu fliegen, was nach den Tagesergebnissen zu urteilen, auch recht gut gelungen ist. Dazu kommt auch der Vorteil, dass beide dasselbe Flugzeug flogen.

Wäre nicht der zum Glück glimpflich ausgegangene Crash von Peter Hartmann passiert, es hätte auch ein Medaillenrang für Peter werden können. Herzliche Gratulation zu diesem Erfolg!!

**Ergebnis in der 15 m Klasse:(37 Teilnehmer)**

1. Platz und Weltmeister		
KAWA Sebastian	POL	
2. Platz		
STURM Mathias	GER	
3. Platz		
KRECIRIK Radek	CZE	
5. Platz		
RASS Michael	AUT	
11. Platz		
HARTMANN Peter	AUT	
(ein Wertungstag weniger)		

Ergebnisse in der 18 m Klasse (35 Teilnehmer)

Obwohl es sich Janowitsch Wolfgang und Sandhöfner Andy vorgenommen und besprochen haben, ist das gemeinsame Fliegen nicht gelungen. Janowitsch Wolfgang hat ja mit einem Tagessieg am 1. Wertungstag begonnen und hat mit den Ergebnissen des 7. Wertungstages, sowie der letzten 2 Wertungstage wieder annähernd sein selbstgestecktes Ziel erreicht. Für Sandhöfner Andy war es die 1. WM Teilnahme, er hat sich trotz seiner Tagesergebnisse, aber auch durch andere Einflüsse nicht entmutigen lassen und sich täglich neu motiviert, trotzdem glaube ich, dass er mehr Selbstvertrauen braucht und durch anspruchsvolle Bewerbe aufbauen muss.

1. Platz und Weltmeister		
ZBIGNIEW Nieradka	POL	
2. Platz		
WOJCIK Lukasz	POL	
3. Platz		
YOUNG Mike	GBR	
13. Platz		
JANOWITSCH Wolfgang	AUT	
33. Platz		
SANDHÖFNER Andreas	AUT	

Auch wenn es absolut nicht nach den Vorstellungen der Piloten lief, gratuliere ich Janowitsch Wolfgang zu seiner Platzierung und Sandhöfner Andy für sein Bemühen sich täglich neu zu motivieren.

Ergebnisse in der Offenen Klasse (26 Teilnehmer)

Kammerhofer Sepp und Eder Josef sind nicht gemeinsam geflogen haben sich aber gegenseitig bestens durch Informationen unterstützt. Die wichtigen Informationen während des Wertungsfluges sind natürlich auch klassenübergreifend weitergegeben

worden. Diese Informationsbereitschaft ist seit Jahren im Team selbstverständlich und war nicht immer gegeben. Ich glaube, dies ist ebenfalls eine der positiven Veränderungen im Team, seit es ein gemeinsames Nationalmannschaftstraining gibt.

1. Platz und Weltmeister		
ABOULIN Laurent	FRA	
2. Platz		
SOMMER Michael	GER	
3. Platz		
GOUDRIAAN Oscar	RSA	
16. Platz		
EDER F.Josef	AUT	
18. Platz		
KAMMERHOFER Josef	AUT	

Beide Piloten landeten bei diesem starken Feld im guten Mittelfeld! Herzliche Gratulation.

Teamcup

Im Teamcup erreichten wir unter 20 gewerteten Nationen, und 24 teilnehmenden Nationen nachfolgende Platzierung:

1. Platz:	POLEN
2. Platz:	ENGLAND
3. Platz:	DEUTSCHLAND
12. Platz:	ÖSTERREICH

Vor den Pilotenberichten und zum Abschluss meines umfangreichen Berichtes aus UVALDE muss ich leider auch über das Fehlverhalten von Peter Hartmann, gegenüber der freiwilligen Mitarbeitern der Wettbewerbsleitung berichten, mit dem wir (Janowitsch Wolfgang und ich) beim TC-Meeting am 2.8. und den verhängten Sanktionen der Wettbewerbsleitung, konfrontiert wurden.

Unmittelbar nach Ende des TC Briefings wurden wir von WD Ken Sorenson zu einem Gespräch gebeten, wo wir nochmals auf das Fehlverhalten von Peter aufmerksam gemacht wurden. Für uns und unser Team eine sehr unangenehme und blamable Situation. Ich habe unmittelbar nach dem folgenden Tagesbriefing mit Hartmann Peter in unserem Teamraum darüber gesprochen und Peter empfohlen ein Entschuldigungsschreiben an die Wettbewerbsleitung zu schicken, das hat er aber abgelehnt. Peter hat jedenfalls auch nach dem Briefing mit dem WD Ken Sorenson, bzw. dem WD Stellvertreter John Good ein Gespräch geführt. Anfang vergangener Woche hatte ich Peter eine email gesendet, mit der Information, dass der Vorfall mit der Wettbewerbsleitung in meinem WM



Bericht angeführt wird, mit der Bitte um eine Darstellung des Vorfalles aus seiner Sicht. Diesen Vorschlag hat Peter abgelehnt mit dem Hinweis, dass er nicht weiß, was im vorgeworfen wird. Ich habe daraufhin WD Ken Sorenson um eine Darstellung der Vorwürfe an Peter gebeten, die ich auch sofort erhalten habe und nachfolgend meinem Bericht eingefügt ist. Ebenso eingefügt sind die Besprechungspunkte des TC Briefings mit dem letzten Punkt, der unsere Mannschaft betrifft. Diese Darstellung von Ken Sorenson übermittelte ich per email an Hartmann Peter, aber bis heute darauf keine schriftliche Antwort erhalten. Ein langes Telefongespräch darüber hatte ich mit Hartmann Peter am Nachmittag des 8.09.! Einsicht einen Fehler gemacht zu haben, habe ich nicht festgestellt.

Darstellung Ken Sorenson zu Vorfall Peter Hartmann.

„I have attached the Team Captain meeting agenda in which this was mentioned. The agenda is date 1 Aug, but it may have been 2 Aug.

There were two incidents in which Peter Hartmann was rude to the headquarters staff. The first was early in the training period when he left his car parked beside the runway after the launch. Cars were not allowed in this area after the launch due to FAA requirements for a clear distance on either side of the runway once the airport was re-opened after launch. The launch crew moved his car to the headquarters parking lot and we took the keys inside for safekeeping until the car was claimed. I don't recall whether we knew at the time who the car belonged to. I was told that when Peter arrived to claim the car he was very angry and spoke very rudely to the volunteer women at the front desk of the headquarters building. Deputy Director John Good spoke with Peter and finally calmed him down. He apparently thought it was our responsibility to report the location of the car to his team and was angry with us for not doing this. He was still angry when he spoke to me the next morning at the pilot briefing and said repeatedly that I should have been a policeman (polizei?), which he clearly did not mean as a compliment. The second incident also occurred during the training period. Peter was apparently having some difficulty with log validation with one of his flight recorders. He wanted to discuss this with the scorers. We had a great many such problems that the scorers were working to resolve, so we had started a procedure of asking the pilots or team captains who had log problems to write us a note on an Inquiry form. The scorers would then respond to the notes as soon as they could. Peter apparently wanted a response or to speak with the scorers immediately about his problem. When the

volunteer woman at the headquarters front desk explained that this wasn't possible he became very angry and rude. When I learned of this incident at the end of the day, the woman was so upset by Peter's angry behavior that she started crying as she told me what had taken place. Once I learned that Peter had treated the headquarters staff so poorly on two separate occasions, I decided that we could no longer allow him into the headquarters building. When I spoke with you about this at the Team Captains meeting I don't recall saying that I had spoken with Dick Bradley about disqualification. What I recall saying is that if Peter did not remain clear of the headquarters building then I would consider applying an Unsporting Behavior penalty, which could possibly result in disqualification, but that I would discuss this with Dick first. Fortunately, Peter did not bother the headquarters staff again so there was no need for further action. I discussed Peter's behavior with Dick at some point, but Dick was not involved in my decision to keep Peter out of the headquarters building. This was all very unfortunate. Pilots at any glider competition should be full of appreciation for all the volunteers who sacrifice their time in order that the pilots can fly the competition. With an all-volunteer staff, I'm sure that you can understand how important it is that they receive only appreciation and respect from the pilots. They should never be subjected to abusive or rude behavior. In Peter's case, this was especially true for the women at the front desk who were simply following instructions and were not responsible for any of the actions or decisions that Peter was upset about. Peter's conduct was unacceptable.

I hope your trip home went well and that you have recovered from the heat and dust of Uvalde. While the soaring conditions were fantastic for the pilots, the conditions we all suffered through on the ground were not the most pleasant. Ken“

Eine Stellungnahme von Hartmann Peter aus unserem email – Verkehr, mit dem ich Peter Hartmann um eine Stellungnahme zu dem Vorfall mit der Wettbewerbsleitung ersuchte:

----Messaggio originale----
>> Da: pcpc@inwind.it
>> Data: 03/09/2012 21.42
>> A: <kurt.graf@aon.at>
>> Ogg: R: Re: R: Stellungnahme

Hallo Kurt,
leider war ich beim Teamcaptainsbriefing nicht dabei und hab mich daher nicht verteidigen können. Du hast es offensichtlich nicht einmal für wichtig empfunden die Vorwürfe zu hinterfragen, es hat dir



genügt, dass seitens des WD behauptet wurde, dass dies eben inakzeptabel sei. Was und wie ist ja nicht wichtig.....oder ?? Wie ich dir nach dem Briefing dargelegt habe, hab ich lediglich insistiert mit einem der Scorer sprechen zu dürfen, was mir erst nach einiger Zeit erlaubt wurde. Dies nachdem ich bereits morgens um 7.00h eine e-mail betreffend meiner Frage an das office gesendet hatte und diese bis heute unbeantwortet blieb. Der Erhalt der e-mail wurde mir übrigens vom scorer bestätigt. Ich habe weder mit Drohungen noch mit bösen Worten meinem Wunsch nach Kommunikation Ausdruck verliehen. Ich hab mich lediglich geweigert meine Frage erneut schriftlich zu formulieren. Das anschließende 2minütige Gespräch mit dem Scorer (und John Good) war informativ und konstruktiv.

Mit Sorenson hab ich nicht mehr über die Sache gesprochen, ich hatte aber nach besagtem Briefing ein paar Worte mit John Good wobei ich ihm mitteilte, dass es mir persönlich leid täte Missverständnisse verursacht zu haben, in der Sache selbst aber ein Fehlverhalten seitens der Wettbewerbsleitung sehen würde. Leider ist mir nach wie vor nicht wirklich klar was mir letztlich vorgeworfen wurde. Das hättest du als TC vielleicht doch etwas genauer hinterfragen sollen.

LG
Peter

----Ende----

Damit ist der Bericht aus Uvalde sehr umfangreich ausgefallen, es war aber diese WM auf allen Ebenen eine besondere Herausforderung, die mit Unterstützung und Hilfe einiger Piloten in der Vorbereitung, aber auch durch die gute Zusammenarbeit und dem Teamgeist unmittelbar bei der WM, zu einem sehr guten Erfolg geführt hat. Ich möchte mich bei alle Teammitgliedern für die Mitarbeit und euren Teamgeist, während der gemeinsamen Zeit sehr herzlich bedanken.

Mein Dank gilt den Sponsoren und Persönlichkeiten, die uns mit maßgeblicher, finanzieller Unterstützung sehr geholfen haben, gilt auch BSL. Gaisbacher und Seidl Gerda, die wie immer hinter dem gesamten Team gestanden sind.

Kurt Graf, TC

Statements der Piloten

BERICHT: Hartmann Peter, PC

1. Organisation Veranstalter (für IGC)

Flugbetrieb: 2 Pisten Schleppbetrieb mit sehr viel Hektik und Druck hat keinem der Piloten gefallen, Ausklinkzone war ok. Startlinie (10km) könnte mMn auch doppelt so lang sein. Zielzylinder wurde sofern Gewitter vorhergesagt waren auf 15km Radius erweitert (normal 3km)

Briefing: War ohne Möglichkeit Fragen zu stellen. Einige der Piloten mussten zB beim safetybriefing insistieren um angehört (erhört) zu werden.

Meteo –Service: Gut präsentiert aber unzuverlässig

Tasksetting: Den Möglichkeiten angepasst...

Sicherheit: Dazu könnte man einen Roman schreiben, aber weder der Veranstalter noch die IGC haben einen guten Eindruck gemacht...

...words, words and ...words zB ``fly safe``

2. Team Austria (für OeAC)

Vorbereitung: Gute Trainingsmöglichkeiten im Vorfeld des Bewerbs wurden genutzt

Unterkunft: Teuer und minderwertigwurde daher gewechselt, dann hat's gepasst war aber weit weg

Finanzielles: 15000 wurde als Selbstkostenanteil veranschlagt...wird wohl etwas mehr werden.

Teamgeist: Tolles Team mit viel Freude an der (gemeinsamen) Sache

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

Vorbereitung: Noch besser, wär nur durch die Teilnahme an der Vor-WM gegangen

Flugzeug: ASG29/15 war wohl das 2t-beste Flugzeug in der 15m Klasse. Unterschiede zur Diana konnte ich aber nur jenseits der 200km/h erahnen. So bei 240 wurde es aber evident.

Wettbewerb: Wollte gut und konstant fliegen, was mir meist geglückt ist. Erkenntnisse, was die Flachlandfliegerei betrifft, hab ich einige gewonnen und hoffe mir auch das Wesentliche bis zum nächsten Flachlandbewerb merken zu können.



BERICHT: Janowitsch Wolfgang

Bericht über die Segelflugweltmeisterschaften der 15m-, 18m- und Offenen Klasse 2012 in Uvalde/Texas aus Sicht von WO, Wolfgang Janowitsch

Einleitend herzlichen Dank an Hermann, der uns mit seiner Aussendung daran erinnert hat diesen Bericht zu verfassen, und ihn entsprechend zu gliedern. Ich werde versuchen mich daran zu halten.

Ein Teil des Österreichischen Teams reiste schon sehr bald an (Josef Kammerhofer, Michael Rass, Peter Hartmann und ich), um genug Zeit zu haben, die Besonderheiten der Gegend und vor allem des Wetters kennenzulernen. Es hatte ja kein Österreicher die Gelegenheit an der Vor-WM 2011 teilzunehmen.

Der Empfang in dieser Periode vor dem offiziellen Training, durch die Organisation (u.a. Ken Sorensen und John Good) war überaus herzlich und hilfsbereit. Der im Vorfeld manchmal entstandene Eindruck des Bürokratismus (Lizenzen, Permit to Fly...) bestätigte sich überhaupt nicht. Der Flugbetrieb gestaltete sich absolut unproblematisch, obwohl es in Uvalde ansonsten keinen Segelflugbetrieb gibt. An dieser Stelle ein Dank an die freiwilligen Helfer, die schon 2 Wochen vor Beginn der WM vor Ort waren!

1.) Organisation:

Da der **Flugplatz** bis zum Beginn der Startaufstellung – 15m- und 18m-Klasse wurden auf der Piste aufgestellt, Offene Klasse am Taxiway - für alle benützbar gehalten werden musste, erfolgte die Startaufstellung in 2 Schritten: Zuerst aufstellen neben der Piste/dem TWY. Zu einem bestimmten Zeitpunkt (Ende der Startaufstellung), mussten alle wieder bei den Flugzeugen sein, um sie gemeinsam auf die Piste/den TWY zu schieben. So verbrachten wir den Zeitraum zwischen Ende der Vorbereitung des Flugzeuges und dem eigenen Start mit hin- und herfahren in unseren Team-Raum, zumal die Hitze und der Staub das Warten am Grid nicht wirklich attraktiv machte.

Der Schleppbetrieb war effektiv. Man wurde als Pilot in der Startaufstellung sogar von einem Helfer aufmerksam gemacht, wenn man nur noch 5-10min Zeit hatte. Es wurde viel Wert auf die Schnelligkeit gelegt, was einige Male zu gefährlichen Situationen führte, zweimal betraf es unser Team! Einmal (im offiziellen Training) wurde Michael weggeschleppt, obwohl ein junger Mann, der die Handsignale auf Höhe der Schleppmaschine gab, noch in der Piste stand.

Im Wettbewerb wurde Lukasz Wojcik weggeschleppt, obwohl sein Teamcaptain noch damit beschäftigt war seine Haube zuzudrücken, da sie aufgrund der Hitze nicht verriegelte. Er konnte sich mit einem Sprint retten. Und schließlich startete Sepp Kammerhofer beinahe mit dem Schutzbezug am Höhenleitwerk.

Der Startbeginn war immer gut gewählt, es gab kaum (oder keine!?) wetterbedingten Rücklandungen.

Es gab verschiedene Anregungen (v.a. durch Sebastian Kawa) die Ungerechtigkeit durch die Startreihenfolge zu minimieren (für die Letzten). Es wurde schließlich mit einer Verlängerung auf 25min reagiert. Finde ich fair, eventuell wären sogar 30min gut gewesen. An zumindest 2 Tagen war es möglich sog. Thermo-Ondas zu nutzen. Ob man für diese Tage eine Korrelation herstellen kann zwischen Position in der Startaufstellung und Erfolg beim Versuch in die Welle zu kommen, weiß ich nicht. Insgesamt hat sich herausgestellt, dass der Abflugzeit weniger Bedeutung zukam als von uns ursprünglich angenommen.

In den Ausklinkzonen traten keine Massierungen auf, weil die Aufwinde, wie gesagt, von Beginn an gut waren.

Die Startlinien waren 10km lang, und immer so gelegt, dass es kaum eine Durchmischung der Klassen vor dem Abflug gab. Ursprünglich war ein Höhenlimit einzuhalten, und zwar mindestens 2min vor dem Abflug. Nachdem verschiedene Teams (auf meine Anregung auch wir) Sicherheitsbedenken anmeldeten (dieses System hat sich in Lüsse 2008 absolut nicht bewährt), wurde auf Höhenlimit mit Höchstgeschwindigkeit umgestellt, allerdings nur für den Fall, dass überhaupt eine Höhenbeschränkung notwendig wäre (z.B. Berichte, dass Piloten in die Wolke steigen). Während des Bewerbs gab es nie eine Beschränkung an der Startlinie, was ich sehr positiv, und sicher, empfand.

Standardmäßig wurde ein 3km-Zielkreis mit Minimalhöhe verwendet. Der Antrag von mehreren Teams diese Minimalhöhe zu streichen (um ein beobachten der Instrumente in dieser kritischen Phase zu minimieren) wurde abgelehnt. Auf meinen Vorschlag (und vielleicht auch anderen..) wurde ein Verfahren für den geordneten Einflug in die Platzrunde publiziert. Bei Gefahr von Gewittern im Platzbereich (an 2 oder 3 Tagen) wurde der Zielkreis auf 15km Radius vergrößert, um den Piloten die Möglichkeit zu



geben nach einem Zielüberflug zu warten, auf einem Nachbarflugplatz zu landen oder den Motor zu verwenden. Die Mindesthöhe an diesem ausgedehnten Zielkreis war 3000ft, was einer Sicherheitshöhe bei Ankunft in Uvalde von ca.400m, oder einer Gleitzahl von 23 entspricht. Dies war an einem Tag eine zusätzliche Herausforderung.

Die Teamfrequenzen waren alle im 136MHz-Bereich. Das Österr. Team bekam eine eigene Frequenz zugeteilt (allein), leider hatte Michael das Problem, dass sein Becker 4201 beim Rasten einer 136er-Frequenz die GPS-Empfänger störte (bekanntes Problem). So mussten wir mit Zustimmung der Wettbewerbsleitung auf eine niedrigere Frequenz ausweichen. Leider war auf dieser auch ein mexikanischer Fluginformationsdienst, sodass wir täglich kostenlos in den Genuss von Aviation-Spanish-Unterricht kamen.

Die Briefings waren absolut vorbildlich. Wetterbriefings waren hervorragend, abgesehen von kleinen Details (Cu-Bewölkung bei vorhergesagter Blauthermik – hat die meisten nicht sehr gestört, nehme ich an...) immer sehr gut getroffen, tendenziell eine Nuance zu pessimistisch.

Die Ausschreibung der Aufgaben war ebenfalls perfekt. Die Klassen wurden täglich fast vollständig getrennt. Dies wurde durch zusätzliche Wendepunkte erreicht, was da und dort Kritik erntete (weniger kreatives Fliegen möglich). AATs wurden so ausgeschrieben wie man sich das als Pilot vorstellt: Kleine Areas, bis auf das letzte.

Sicherheit: Obwohl weniger als 100 Piloten bei dieser WM teilgenommen haben, gab es zweimal eine Kollision in der Luft. Einmal im Training zwischen zwei Team-Kollegen, und einmal zwischen Peter und Louis Boudierlique. Beide Zwischenfälle sind glimpflich ausgegangen – Glück gehabt! Dick Bradley appellierte fast jeden Tag an uns achtsam zu sein. Ich glaube auch, dass das Sicherheitsbewußtsein unter den Piloten generell hoch war. Andererseits war es ein langer Bewerb, unter extremen Umweltbedingungen (am Boden!).

Es stellt sich die Frage, ob alle Teilnehmer physisch fit genug sind, um 13 Tage im harten Wettkampf zu fliegen, mit nur einem Ruhetag. Abgesehen vom Sicherheitsaspekt finde ich, dass auch die körperliche Verfassung ein Teil der abgefragten Fähigkeiten sein sollte.

Technische Hilfsmittel: Kurzfristig sollte man unbedingt eine verpflichtende Verwendung von FLARM bei Wettbewerben einführen. Das Gerät könnte m.E. für dieses Einsatzspektrum noch optimiert werden. Ich würde mir einen Dauerton wünschen wenn ein gewisser Abstand/Zeitraum bis Zusammenstoß unterschritten wird. Beim Fliegen in einem Pulk, speziell beim Einflug, sollte akustisch unterscheidbar sein ob jemand in der Nähe ist (was ja offensichtlich ist), oder ob es wirklich gefährlich wird. Zusätzlich wäre es gut eine zweite FLARM-Antenne am Rumpfboden anzubringen (Wird bei Schempp-Hirth auf Wunsch eingebaut). Eine sehr einfache Sache wären Rückspiegel. Inwieweit diese Idee praktikabel ist werde ich testen. Da sich das aufwändige Gesamtrettungssystem nicht durchzusetzen scheint, bleibt die Hoffnung auf etwas einfachere, weniger voluminöse, leichtere und billigere Systeme. Eine Idee wäre ein Bremsschirm, der ein beschädigtes Flugzeug stabilisieren und bremsen könnte, um dem Piloten den Notausstieg zu erleichtern. Bei der Akaflieg Darmstadt gibt es ein Projekt das den Piloten aus dem Cockpit ziehen soll...

Organisatorische Möglichkeiten: Reduktion der Teilnehmer pro Klasse (1 Pilot/Nation). Dies würde der momentanen Entwicklung in Richtung Teamflug entgegenwirken (was wollen wir eigentlich? Einzelleistung oder Teamerfolg?). Außerdem könnte man wieder eine gemeinsame WM ausrichten. Revolutionär: In regelmäßigen Abständen (alle paar Minuten, je nach Anzahl der Teilnehmer und Schleppmaschinen) werden die Piloten in umgekehrter Reihenfolge ihrer Platzierung geschleppt. Ausklinkzeit ist Abflugzeit. Ähnlich wie beim Zeitfahren der Radfahrer.

2.) Team Austria:

Die Vorbereitungen für diese WM haben alles bisher da gewesene bei weitem übertroffen. Vor allem der Transport unserer Flugzeuge brauchte liebevolle Zuwendung. Es war äußerst schwierig klare und verlässliche Aussagen (oder gar Zusagen) von Speditionen und Schifffahrtsunternehmen zu bekommen. An dieser Stelle herzlichen Dank an Kurt, der sich in diese Sache regelrecht verbissen hat. Mit dem Erfolg, dass unsere Flieger zu einem vergleichsweise günstigen Preis und mit minimalem Aufwand unterwegs waren. Danke an Sepp Kammerhofer, der Nächte vor seinem Computer zugebracht hat (was er sonst auch tut) um herauszufinden wie viele Anhänger in einen Container passen würden (macht er sonst wahrscheinlich eher selten). Danke Sepp Eder, er hat sich



bereit erklärt die Hälfte der Carnets über seine Firma zu besorgen. Und danke an Sandy, der sich um unsere Autos gekümmert hat. Ich konnte meinem ehemaligen Arbeitgeber noch ein paar billige Tickets abhuchen. So hat jeder versucht seinen Teil zum Projekt Texas beizutragen.

Die ursprünglich reservierte Unterkunft war ein Flop, obwohl sie uns von einem Amerikaner empfohlen wurde. Das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmte überhaupt nicht. Wobei es schwierig war den genauen Preis festzustellen, denn im Training bemerkten wir, dass jedem etwas anderes verrechnet wurde, was sich auch noch täglich änderte.

Nachdem es vom Manager keine befriedigende Erklärung dafür gab, wechselten 4 Piloten plus Crew, sowie Kurt und Willi zu Beginn der WM in ein wunderschönes Haus in Concane, ca. 35min Fahrzeit nördlich vom Flugplatz. Trotz der Entfernung waren wir alle sehr glücklich über diese Entscheidung, nebenbei war es auch noch billiger. Sandy und Peter plus Crew übersiedelten zu Bekannten. Wick und Ulli blieben für die verbleibende Woche im „Quality Inn“.

Trotz dieser Aufteilung in verschiedene Unterkünfte, empfand ich den Teamgeist noch positiver als bei früheren Meisterschaften. Ich nehme an, dass die intensive Zusammenarbeit in der Vorbereitungsphase, die gemeinsame Lösung vieler Probleme, verbunden hat. Zur Vorbereitungsphase zähle ich hier auch das Training, und ich glaube die Antares-Piloten wären ohne die unermüdliche Hilfe von Wick kaum zum Fliegen gekommen...

3.) Persönliche Erfahrungen:

Ich fühlte mich perfekt vorbereitet, obwohl mich mein linkes Knie in der physischen Vorbereitung etwas behinderte. Erst im Training begann ich wieder regelmäßig zu laufen, hatte aber nach kurzer Zeit das Gefühl fit zu sein.

In der Woche vor dem offiziellen Training versuchte ich die Besonderheiten der Gegend und vor allem des Wetters kennenzulernen. Wir erlebten Texas von seiner schönsten Seite, mit langen Wolkenstraßen, geformt durch den gleichmäßigen Südostwind.

Eine Sache erkannten wir aber bereits jetzt: Gute Aufwinde zum kurbeln unter den wunderschönen Wolken zu finden, war nicht immer leicht. Mein Ventus war in erstklassigem Zustand, ich hatte während der gesamten Zeit keinerlei Probleme.

Mein Ziel und meine Motivation ist immer wieder dieselbe: Mich dem perfekten Segelflug anzunähern, durch Intuition, aber auch durch gezieltes Umschalten zwischen Bauch und Kopf (überprüfen mancher Gefühlsentscheidungen). Hermanns Pedaldruckmesser ist inzwischen ein zuverlässiger Indikator für mich, wann es einer solchen Überprüfung bedarf.

Trotz all dieser positiven Vorzeichen, fand ich am zweiten Wertungstag nicht meinen Rhythmus. Es war kein offensichtlicher Fehler, kein „Steher“, der dazu führte. Ich werde noch versuchen mit Hilfe von SeeYou und Diskussionen mit Hermann herauszufinden was da falsch gelaufen ist. Die Auswirkung auf das Selbstvertrauen lässt sich jedenfalls an der frühen Abflugzeit am nächsten Tag ablesen... Ob der Tagessieg vom Vortag eine Rolle spielte?

Was sich für mich ganz klar gezeigt hat: Die Teamflieger liegen vorne. Unter den großen Wolken war es alleine schwierig den besten Aufwind zu finden. Tief hinunter zu fliegen war aber auch keine gute Idee. Leider klappte das gemeinsame Fliegen mit Sandy überhaupt nicht, obwohl wir's uns vorgenommen hatten. Warum das so war, wird auch noch in einer ausführlichen Analyse zu ergründen sein.

Meine (vorläufigen) Ansatzpunkte: Selbstvertrauen von Tagesergebnissen unabhängiger machen. Technik der Thermiksuche unter großen Cumuli verbessern. Teampartner suchen ;-)

Zum Abschluss möchte ich mich bei allen bedanken die uns dieses großartige Erlebnis ermöglicht bzw. erleichtert haben, bei unseren Helfern (danke Andi!!!), beim Aero-Club und bei unseren/meinen Sponsoren (Mercedes-Pappas, Didi Mateschitz, Austrian, Ascair)!

Wolfgang Janowitsch,
Baden, 9.9.2012



BERICHT: Sandhöfner Andreas

1. Team Austria

Meine ganz persönliche Vorbereitung für die WM in Uvalde begann nach der Meisterschaft in Niederösterreich, als feststand, dass ich mich für die Teilnahme an der WM in der 18 Meter Klasse qualifiziert hatte. Zuerst begann ich, meinen nicht ganz so trainierten Körper, wieder in Form zu bringen, da ich zu diesem Zeitpunkt ein paar Kilos zu viel hatte. Eine Personaltrainerin stellte ein auf mich abgestimmtes, individuelles Programm zusammen, dass mich bis zur WM in eine gute körperliche Verfassung bringen sollte. Wir erwarteten damals schon, dass es ein sehr langer, anstrengender und Kräfte raubender Wettbewerb werden könnte. Wie wir alle wissen, traf dies auch ein und jede Minute die ich im Vorbereitungsjahr auf dem Fahrrad, beim Schwimmen oder beim Laufen trainiert hatte, war Gold wert.

Da ich kein eigenes Segelflugzeug besitze, sah ich mich auch sofort nach einer Chartermöglichkeit für die WM um. Ich hatte ein paar Angebote für eine ASG 29 und einen Ventus 2cxa, diese sprengten jedoch meinen finanziellen Rahmen. So zogen ein paar Wochen ins Land, in denen ich keine wirklichen Alternativen fand. Dann jedoch bekam ich einen Anruf von Ludwig Starkl mit der Frage, ob ich nicht eine Antares 18t bei der WM fliegen möchte. Über die finanziellen Modalitäten waren wir uns schnell einig und so konnte ich sicher sein, dass ich bei der WM auch tatsächlich teilnehmen konnte.

Meine fliegerische Vorbereitung startete beim jährlichen Nationalmannschaftstraining in Schärding. Ich konnte zu diesem Zeitpunkt noch nicht mit der Antares 18m fliegen, da sie im Werk bei Lange für den möglichen Einbau des Turbos gebraucht wurde. Daraus ergab sich, dass ich drei Flüge im Doppelsitzer mit Hermann Trimmel, Wolfgang Janowitsch und Ludwig Starkl machen konnte. Jeder für sich war sehr lehrreich und ich konnte gut vorbereitet zum Pribina Cup fahren. Dort erreichte ich mit der Antares 18m auch den 3. Platz. Ich war sehr zufrieden mit meiner Leistung und hatte, so glaube ich, ein gutes Gefühl für das Flugzeug entwickelt. Den Alpe Adria Cup in Feldkirchen nutzte ich zur Abstimmung meiner Instrumente und ging daher auch kein Risiko einer möglichen Außenlandung ein, um das Flugzeug vor der WM nicht zu beschädigen.

Team intern wurden für die Vorbereitungen der WM die anstehenden Aufgaben aufgeteilt. So ergab sich,

dass ich für die Mietautos, Anhängerkupplungen und den elektrischen Anschlüssen vom amerikanischen auf das europäische System zuständig war. Unterkunft, Tickets, Transport und all die anderen notwendigen Aufgaben wurden von meinen Teamkollegen übernommen.

Den Gesamtüberblick hatte Kurt Graf und wir konnten alle Themen, in gemeinsamer Teamarbeit, wunderbar lösen. Der Verschiffungstermin kam rasch näher und plötzlich, ungefähr zwei Wochen vor Abfahrt, erhielt ich von Lange die Nachricht, dass ich für die WM eine andere 18m Antares bekommen werde, und nicht die, die ich für die Vorbereitung bereits geflogen hatte. Ein Schock, denn plötzlich hatte ich einen anderen Flieger mit komplett anderen Instrumenten – die mir nicht geläufig waren – und aus beruflichen Gründen nicht einmal mehr Zeit, den Flieger vor der Verschiffung zumindest einmal zu fliegen!

Nach einem langen Vorbereitungsjahr war es dann am 25. Juli 2012 endlich soweit, meine Familie und ich flogen nach Houston. Mein Flugzeug wurde schon vorab von den Teamkollegen aus dem Zoll geholt und ich musste den Flieger nur noch anhängen und von Houston nach Uvalde fahren. Die hohen Temperaturen waren sofort spürbar. Täglich 40 Grad und mehr waren zu Beginn sehr unangenehm, aber mit den Tagen gewöhnte man sich daran und ich kam damit gut zu recht.

Wir bezogen Quartier im Quality Inn, doch es hielt nicht, was der Name versprach, und so zogen wir nach 14 Tagen, am 1. Wertungstag, aus. Der Manager verrechnete jedem von uns andere Zimmerpreise und es war unmöglich zu einer Einigung zu kommen. Die Zimmer waren auch eher klein und es gab ab und zu Schwierigkeiten mit dem Personal, dazu kam noch die sehr arrogante Haltung des Managers. Das Team beschloss einstimmig auszuziehen und wir teilten uns auf zwei Häuser auf. Team Hartmann und Sandhöfner zogen auf eine Ranch ca. 20 Minuten Fahrtzeit vom Flugplatz entfernt, das restliche Team zog in ein Haus nach Concan, ca. 35 Minuten Fahrtzeit. Nach den anfänglichen Schwierigkeiten waren nun alle zufrieden und so konnten wir uns auf den Beginn des Bewerbes konzentrieren. Ich war schon sehr gespannt auf das Fliegen in Uvalde. WO, PC und GA hatten schon 4 Flugtage hinter sich gebracht und erzählten von traumhaften Bedingungen. Schon nach



dem Aufrüsten meines Flugzeuges war klar, dass ich viel Arbeit mit dem Endanflugrechner haben werde. Hierzu gilt mein unendlicher Dank an Sebastian Eder, der in endlos langen Stunden und Tagen mir geholfen hatte, meinen Endanflugrechner wieder funktionstüchtig zu machen, denn mir war bis zu diesem Zeitpunkt gar nicht bewusst, wie kompliziert manche Produkte sein können.

Über die Dauer der Trainingstage und des Wettbewerbes hinweg schaffte es Sebastian, mir einen funktionstüchtigen Computer zu installieren.

Ich wurde auch besser in der Bedienung, aber bei AAT Aufgaben hatte ich leider nur wenig Unterstützung von meinem Computer und es wurde viel geschätzt. Beim ersten Flug mit Wasser hatte ich mein erstes Aha-Erlebnis. Ich verspürte, nach ein paar Stunden Fliegen, ein immer feuchter werdendes Hinterteil. Mir war vorerst nicht klar, was da genau los ist. Da kommt man auf die unglaublichsten Gedanken, laufe ich jetzt aus oder der Flieger!?

Als ich nach der Landung durch das Bremsen auf einmal geduscht wurde, war mir sofort klar, woher die Nässe kam. Meine Sitzwanne war voll Wasser und nur durch Zufall bekam die Elektronik nichts ab. Nach der Landung bat ich Ludwig Starkl um Hilfe. Wir fanden auch schnell den Schuldigen, es war ein Schaulochdeckel in der Wurzelrippe, der mit einer Dichtmasse abgedichtet war, die jedoch undicht wurde. Ludwig kaufte Dichtmaterial und wir machten uns an die Arbeit. Problem behoben und ich ging am nächsten Tag wieder mit vollen Tanks an den Start.

Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht wussten, ich saß ab diesem Zeitpunkt jeden Tag im Wasser. Einmal lief der linke Tank dann der rechte Tank aus. Auch hier einen sehr großen Dank an die Geduld und die sehr kreativen Ideen von Ludwig, die uns immer wieder weiter halfen, meinen Flieger in die Luft zu bekommen. Damit ich nicht mehr jeden Tag im Wasser sitzend verbringen musste, haben wir dann auf der Unterseite beim Abkleben einen ca. 3cm langen Freiraum gelassen, damit das Wasser dort ablaufen konnte und nicht mehr ins Cockpit ran. **Ich hatte mir aber schon einen Spitznamen eingefangen - der Badewaschl in seiner fliegenden Badewanne.**

An dem Tag als Ludwig heim fuhr, habe ich für mich beschlossen nichts mehr an dem Flieger zu reparieren, da durch die extreme Hitze und die langen Flüge dies ohnehin nicht mehr möglich gewesen wäre.

Außerdem benötigte ich jede Energiereserve für das Fliegen und wollte sie nicht mehr unnötig am Boden verschwenden. Somit wurde der Gesundheitszustand meines Flieger in der letzten Woche immer schlechter. Das Flugzeug war inkontinent und zwar an beiden Innentanks und auch einer der beiden Hecktanks hatte begonnen aus zulaufen. Somit verlor ich sehr viel Flächenbelastung und der Schwerpunkt war auch nicht dort wo er sein sollte. Dadurch ergaben sich für mich Nachteile beim Schnellflug zwischen 180-210 km/h und im Delphinflug. Trotz der immer wieder auftretenden Probleme habe ich versucht, immer eine sehr positive Stimmung im Cockpit aufrecht zu erhalten. Jedoch wurde durch die hohe Dichte des Starterfeldes in der 18m Klasse jeder auch noch so kleine Fehler sofort bestraft.

Am ersten Tag erreichte ich noch den 12. Platz mit 132km/h und 10 Minuten Rückstand auf den Tagesieger WO, das blieb auch meine beste Tagesplatzierung bei der WM, danach haben die Freunde erst richtig Gas gegeben und es wurden an fast jedem Tag Durchschnittsgeschwindigkeiten von 145 km/h und schneller geflogen. Die Kombination aus inkontinentem Flieger gepaart mit meinen Entscheidungen ergaben leider nur einen Platz in der zweiten Hälfte des Feldes.

Mein Dank für die finanzielle Unterstützung gilt dem österreichischem Aeroclub und Mercedes Pappas, die mir erst die WM ermöglichten. Der finanzielle Aufwand bei einer WM in Übersee ist beträchtlich und nur mit Sponsoren zu bewerkstelligen. Um zusätzliche Gelder für Wettbewerbe zu bekommen, wäre vielleicht eine aktivere Rolle des österreichischen Aeroclubs in Sachen Unterstützung durch Sponsoren wünschenswert. Als offizielles Organ öffnen sich vielleicht einfacher Türen und Tore für Fördergelder. Es war schon länger ein großer Wunsch und mein Ziel bei einer WM mit zufliegen. Der Weg war hart und lang, hat mich jedoch ans Ziel gebracht. Ich habe viel daraus gelernt und viele Eindrücke sammeln können. Ich bin sehr dankbar an die unendliche Unterstützung meiner Familie, Gerlinde und Paulina, die mich immer wieder motivieren und mich bei meinem Hobby unterstützen, auch wenn das nicht immer so einfach ist.

Eines meiner Schlüsselerlebnisse in Uvalde war, als ich wieder einmal versuchte, meinen Flieger flugklar zu bekommen und Gerlinde mir sagte: „BITTE verschwinde für zwei Stunden und lass mich und Ludwig am Flieger arbeiten!“ Um ehrlich zu sein, wenn



ich eine Motorsäge gehabt hätte, wäre nicht viel vom Flieger übrig geblieben. Für mich war vor der WM schon klar, aber durch dieses Erlebnis ist es mir nochmals bestätigt worden, jedes Detail bei einer WM ist von enormer Bedeutung. Will man bei einer WM oder einem anderen Wettbewerb vorne mit fliegen, darf man nichts dem Zufall überlassen, da gehört auch das Flugzeug dazu.

Falls ich mich jemals wieder für eine WM qualifizieren und teilnehmen kann, ist ein wichtiger Punkt das eigene Flugzeug, das man in- und auswendig kennt. Die Kombination aus Instrumente und Pilot müssen reibungsfrei funktionieren und es darf keine Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Dadurch hat man mehr Kapazitäten für die wichtigen Entscheidungen übrig.

Der Erfolg liegt auch im Detail und jedes Detail sollte man beachten – die eigene körperliche Verfassung, eigenes Umfeld (Familie), Flugzeug, Instrumente, Teamcaptain, der eigene Helfer und die Helfer für das Team.

Wer ist Experte in Sachen Sprachen und Kommunikation, Elektronik, Reparatur (CFK, GFK), Taktik, Regelwerk des Wettbewerbes, Wetter, Organisation am Veranstaltungsort. Das sind meiner Meinung nach die wichtigen Details und sollten im Team besprochen werden.

Unser Team mit Kurt Graf als Teamcaptain hat sehr gut funktioniert. Vielleicht wäre es aber gut, wenn Kurt als Unterstützung vor Ort bei einer EM oder WM einen Stellvertreter bekommen könnte. Mir ist aufgefallen, dass sehr viel Arbeit auf ihm lastete und durch delegieren von Arbeiten er mehr Zeit für seine wesentlichen Aufgaben gehabt hätte. Alle waren mit Leib und Seele bei der Sache und ich finde, wir hatten einen sehr guten Zusammenhalt und verbrachten eine schöne Zeit miteinander.

Dies war meine erste WM und mein erster Erfahrungsaustausch in einem sehr hochrangigen Teilnehmerfeld. Ich bin sehr froh darüber, dabei gewesen zu sein und dankbar über die schönen Erlebnisse und all die Eindrücke die wir erleben durften.

Für mich galt der olympische Gedanke - Dabei sein ist alles! Auf diesen Gedanken möchte ich aufbauen und versuchen, aus den gemachten Fehlern zu lernen, um bei der nächsten Großveranstaltung noch besser zu werden und eine weitaus bessere Platzierung erfliegen zu können.

BERICHT: Rass Michael

1. Organisation Veranstalter

Die WM war sehr professionell und gut organisiert. Dazu gehörten zum Beispiel die Vorbereitung der Hängerabstellplätze mitsamt Wasseranschlüssen, der tägliche Ablauf mit Wiegen, Startaufstellung, sowie WC und Versorgungszelt am Flugplatz. Ganz positiv überrascht waren wir über unsere texanischen Sponsoren, die Huntson Clothing Company. Beth Weishuhn, sowie ihre Familie und Freunde kümmerten sich hervorragend um uns und wir unternahmen tolle Ausflüge.

Das tägliche Briefing um 10.15 gab den Piloten genügend Zeit für die Vorbereitungen. Die Durchführung war sachlich und zügig. Die meteorologische Beratung war sehr kompetent und meist zutreffend. Es wurde auch immer der vorherige Tag analysiert, was für die Piloten interessant war.

An zwei, drei Tagen hätte man mit einer aktuelleren Wetterberatung, zum Beispiel mit eigenem Meteorologen, der die aktuellen Radarbilder und Wetterabläufe während des Fluges weitergegeben hätte (beispielsweise einmal eine beschleunigte und stärkere Seebrise, aktuelle Gewittertätigkeit), wegen optimaler Abflugzeit und Streckenlegung einen entscheidenden Vorteil erzielen können.

Der Schleppvorgang war zügig, in etwa einer Stunde war das gesamte Starterfeld am Himmel. Durch die relativ späten Abflüge entstanden keine Nachteile für Spätstartende. Jede Klasse war in einer eigenen Ausklinkzone. Durch die 10 km lange Abfluglinie zerteilte sich das Starterfeld.

An zwei oder drei Tagen waren wellenartige Bedingungen vor der Wolke, wodurch Frühstarter bevorteilt waren. Hier wären eine Höhenbeschränkung und Geschwindigkeitsbeschränkung beim Start angebracht gewesen. Das Tasksetting war immer am Limit wegen der späten Abflüge und der langen Strecken, was sich nach mehreren Tagen in der Konzentration und Kondition bemerkbar machte.

Aus Sicherheitsgründen wären vielleicht kürzere Strecken besser gewesen. Der 3 km Zielkreis und die Höhenbeschränkung und bei gefährlichen Wetterlagen 15 km Radius trug bestimmt sehr zur Sicherheit bei.



Fast alle Nationen hatten eine eigene Teamfrequenz. Unsere Frequenz störte meine GPS, was an meinem Funkgerät lag. Daher wechselten die Österreicher auf die Ballonfrequenz, wo ab und zu ein paar Mexikaner zu hören waren.

Was die Sicherheit betrifft, belächelte ich bei den vergangenen internationalen Wettbewerben, wie auch bei dieser WM, das Simulieren eines Notausstiegs unter Zeitnahme im Rahmen der Flugzeugabnahme. Nach dem Notausstieg von Peter war ich jedoch froh, dass wir dies geübt hatten. Meiner Meinung nach, sollte Flarm bei internationalen Bewerben Pflicht sein.

2. Team Austria

Das österreichische Team hat unter Teamkapitän Kurt Graf wieder sehr gute Vorbereitungen getroffen. Kurt leistete, wie schon in den vergangenen Jahren, viel Vorbereitungsarbeit, wie zum Beispiel Fliegertransport, Versicherung, Sponsoren, Anhängerkupplungen. Dies bedurfte einen großen Zeitaufwand und jede Menge E-Mails. Hierfür noch einmal Danke an Kurt. Wolfgang organisierte günstige Flüge mit der AUA, Sandy organisierte die Toyotas in Texas, Sepp Eder half bei der Erstellung der Carnes. Vielen Dank an die Kollegen!

Was die Unterkunft betrifft – das Quality Inn in Uvalde war, wie sich erst später herausstellte, nicht die richtige Adresse. Durch den Umzug in das Haus in Concan am Frio River hatten wir einen optimalen Rückzugsort, um uns von den anstrengenden Flügen zu erholen, was sehr wichtig war.

Der Österreichische Aeroclub unterstützte uns im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten so gut er konnte. Wichtig war auch unser zweiter Sponsor Mercedes, da eine Übersee – WM sehr hohe finanzielle Kosten verursacht. Ich organisierte mir auch eigene Sponsoren, ohne die mir die Teilnahme an der WM nicht möglich gewesen wäre. Das Team war wie schon in den letzten Jahren super. Jeder war stark motiviert und wir hatten einen großartigen Teamgeist.

Meine persönliche Vorbereitung auf die WM waren der Kitzbüheler Alpenpokal und besonders für das Flachland der Hahnweidebewerb. In St Johann hatte ich noch die Möglichkeit, mich auf das Flugzeug, eine ASG 29, einzufliegen. Schon nach einigen Flügen hatte ich mich an das Flugzeug gewöhnt. Ich glaube,

dass die ASG 29 einer der beste Flieger in der 15 - und auch in der 18 - Meter – Klasse ist. Danke an Guido! Meine Motivation für die WM war sehr hoch.

Mein Ziel war es, mich unter den ersten Zehn zu platzieren. Was ich etwas vermisste, war, dass wir Piloten uns nach dem Briefing zu wenig über die Streckenplanung, Abflugzeit, Wetterentwicklung sowie das Anlegen des AATs austauschten. Es wäre aus taktischen Gründen sicher für jeden Piloten sehr interessant gewesen, die Gedankengänge der anderen nachzuvollziehen.

Mich beeindruckte sehr, wie schnell und konsequent bei dieser WM geflogen wurde. Ein, zwei Kreise zu viel, und schon war man 5 km langsamer. Ich sehe sehr viel Potential und denke, dass schon jetzt in Österreich auf einem hohen Niveau geflogen wird. Peter und ich waren immer in Schlagweite der Spitze und Peter hätte ohne den Zusammenstoß sicher einen Podestplatz erreicht.

Nach den Unfällen von zwei der besten Piloten Giorgio Galetto und Peter ist mir wieder bewusst geworden, dass wir uns beim Fliegen auf einer schmalen Gratwanderung befinden und dass sich jeder voll konzentriert und motiviert an die Sache begeben sollte. Ich war nach Peters Zusammenstoß sehr mitgenommen und etwas demoralisiert.

Gott sei Dank ist die Sache gut ausgegangen und die WM war rückblickend sehr interessant mit tollen Flügen mit den weltbesten Piloten.

Ein herzliches Dankeschön an alle Beteiligten!



Bilder von www.streckenflug.at



noch abfangen und danach ein weiteres Mal in die Box einfliegen. Bei diesem Flug wurde ich dann gesamt Fünfter. Was für ein Start, und vor Allem... was für ein Glück! Jürgen startete hoch motiviert und voller Tatendrang in die Weltmeisterschaft. Er legte eine solide Leistung hin und landete auf Platz 21, mitten im Feld. Mit seiner noch geringen Wettbewerbserfahrung wirklich toll! Uns selbst belohnend schauten wir in der Flugplatzküche vorbei auf eine erfüllende Kulinarik...

Der zweite Flug, die Kür, war für mich psychisch sehr schwierig. Mit dem Vorwissen, dass dieses Programm bei mir nie besonders gut war, konnte ich natürlich nur schwer umgehen. Trotzdem flog ich das Programm ohne grobe Fehler herunter, und platzierte mich im Mittelfeld. Ich platzierte mich damit im Gesamtfeld auf Platz 13. Den Mist wegstecken und besser machen hieß nun die Devise. Unzählige kulinarische Genüsse waren dafür notwendig, welche die hervorragende Küche auf dem Flugplatz auf den Tisch zauberte. Jürgen konnte seine Leistungen bei diesem Flug nicht bestätigen. Unruhe und unsauberes Fliegen brachten ihm viele Punkteabzüge ein. Platz 35 warf ihn auf Rang 25 zurück. Total am Boden der Realität angelangt gesellte er sich dann zu mir. Es tat gut sich gemeinsam den kulinarischen Genüssen hinzugeben, und den Frust gemeinsam wegzuessen. „Strawberry temptations“ hieß nun unser Zauberwort.

Der dritte Flug, die erste Unbekannte, konnte eigentlich nur noch besser werden. Immer noch etwas angefressen absolvierte ich diesen Flug, der mir allerdings von der Sequenz her einfach nicht besonders lag. Trotzdem konnte ich an meine Leistungen wieder einigermaßen anschließen und platzierte mich auf Platz 16. Im Gesamtfeld hatte ich mich auf Rang 11 vorgearbeitet. Viele Videoanalysen, Gespräche und kulinarische Genüsse später konnte ich einige Fehler ausmachen, die mir viele Punkte gekostet hatten. Ich beschloss mich beim nächsten Flug daran zu machen sie auszubessern. Das bedingte auch eine neue Trimmeinstellung, was durchaus gewagt erschien. Jürgen schloss wieder an seine Leistungen des ersten Fluges an und landet auf Platz 21, wieder mitten im Feld. Er arbeitete sich somit nach dem Tief des zweiten Fluges wieder auf Rang 24 hoch.

Der vierte Flug, die Unbekannte Kür, brachte mir zwar nur Platz 16 ein, jedoch war der Abstand zum Erstplatzierten von den Punkten her nicht besonders groß.

Geflogen war ich qualitativ sehr gut, jedoch durch schwache Boxeneinteilung hatte ich Penalties kassiert. Am Schluss war ich im Gesamtfeld aber trotzdem wieder ein Stück weiter oben, auf Rang 10. Das neue Trimmsetting machte die Sache zumindest mal nicht schlechter. Jürgen kam an diesem Tag nicht so gut zurecht. Viele kleine Unsauberkeiten und die Unruhe wurden natürlich von den Schiedsrichtern beinhardt „ausjudiziert“. Platz 29 war es nur, und das bedeutete Rang 27 gesamt. An diesem Abend gab es ein wirklich großes „Strawberry temptations“-Sterben.

Der fünfte Flug, die Unbekannte 2, lag mir ausgezeichnet, und ich konnte endlich meine lästigen kleinen Fehler beseitigen. Der Fox lag immer besser in der Hand, und die Schwächen beim Rollen waren durch konsequentes Tuning weg. Einzig die Einteilung in der Box brachte 20 Strafpunkte, was meine Euphorie aber nicht bremsen konnte. Nur 23 Punkte hinter dem ersten flog ich auf Platz 5. Somit war ich im Gesamtfeld wieder ein Stück nach oben geklettert, jetzt schon auf Platz 7. Na bitte, geht doch! Jürgen kämpfte bei diesem Flug mit denselben Schwierigkeiten der Vortage, und auch seine Sorgen um seinen kaputtgegangenen, heiß geliebten Alfa Romeo machten ihm das Leben nicht wirklich leichter. Platz 25 fixierte ihn auf Rang 27, ein Wegkommen von dort war immer unwahrscheinlicher. Wie man sich vorstellen kann hatten auch an diesem Abend die Erdbeeren keine rosigen Aussichten...

Der letzte Flug, die Ungekante 3, welche in Wahrheit nur ein Derivat der beiden vorherigen Programme war, ging auch recht passabel von Statten. Hohe Konzentration war hier notwendig, denn die unzähligen Rollen-Looping Kombinationen waren wirklich schwierig zu merken. Trotzdem passte die Leistung auch hier, einzig die Boxeneinteilung kostete mich einen Spitzenplatz. Platz 8 sicherte mir im Gesamtfeld Rang 7. Jürgen landete auf Platz 24, und sicherte sich im Gesamtfeld Rang 26.

Die Moral von der G'schicht:

Richtiges Training bringt was, Konzentrationsübungen bringen viel, ein entspanntes Umfeld ist unbedingt notwendig, und kulinarisch gesehen sollte auch was los sein. Dann steht großen Leistungen eigentlich nichts im Wege...

Die WM in Dubnica war ein tolles Ereignis, getragen von guter Organisation, hervorragender Kameradschaft, einem angenehmen Umfeld und nicht zuletzt gutem Wetter.



Danke an das Organisationsteam vor Ort für die perfekte Organisation des Bewerbs, dem Flugplatz Stockerau und seinen Jungs (und Mädels) für die ständige Unterstützung beim Kunstflugtraining und dem österreichischen Aero Club.

Impressionen



Das Team AUSTRIA, Rene Muigg, Gabriel Stangl, Sigggi Mayr, Dietmar Poll, Jürgen Hintermayr (v.l.n.r.) (Foto: Karl Berger)



Ständiger Begleiter war unser Sonnenschirm, ohne den man schnell kaputt ging... (Foto: Claudia Rutz)



Bei der Siegerehrung durfte ich mit meinem 7. Platz dabei sein (Foto: Karl Berger)



Teamwork war immens wichtig. So haben wir uns das Leben erleichtert und uns durch schwierige Zeiten getragen. (Foto: Karl Berger)



Danke mein Kamerad, es war toll! (Foto: Karl Berger)



Dietmar Poll gewinnt Bronze in der Bekannten Pflicht auf der Segelkunstflugweltmeisterschaft

Das Teilnehmerfeld war heuer stark wie nie zuvor. In Dubnica, Slowakei, finden derzeit die Weltmeisterschaften im Segelkunstflug statt. Von 9.-18.8. finden in zwei Klassen, Advanced und Unlimited, jeweils 6 Flüge in drei Kategorien statt, aus denen dann am Ende die beiden Gesamtweltmeister gekürt werden.

In der Klasse Advanced wurde im Bekannten Pflichtprogramm sensationell Gabriel Stangl Fünfter. Er ist in diesem Jahr erstmals an einer WM dabei. Zum Einstand hat Dietmar Poll in der Klasse Unlimited in der Bekannten Pflicht die Bronzemedaille gewonnen, diese paßt in der Sammlung gut zu Gold und Silber der letzten Jahre. Auf den Plätzen 1 und 2 finden sich

die beiden Polen Pospieszynski und Makula, die auch schon auf den Polnischen Meisterschaften vor drei Wochen hinter Poll am Podest platziert waren. In den nächsten Tagen werden noch die Programme Kür und Unbekannte Pflicht, bestehend aus drei Durchgängen, ausgefliegen, in denen jeweils wieder Weltmeistertitel zu vergeben sind.

Die weiteren Österreicher sind auf folgenden Rängen platziert:

Advanced:	Jürgen Hintermayr	21. Platz
	Rene Muigg	23. Platz
Unlimited:	Siegfried Mayr	21. Platz





Strukturarbeit

REFERATE

Leistungsbilanz 2012 - Segelkunstflug

Bereich Westösterreich | Innsbrucker Segelflieger Vereinigung - Flugsportzentrum Tirol

Die Saison 2012 stellte für den Segelkunstflug in Österreich ein außerordentlich erfolgreiches Jahr dar. Vizeweltmeistertitel, gute Ergebnisse in allen Wettbewerbsklassen, eine gestiegene Anzahl an Wettbewerbspiloten und zahlreiche Trainingslager und neu ausgebildete Kunstflugpiloten sind die Erfolgserlebnisse des heurigen Jahres.

Die Hauptereignisse der Saison 2012:

- Salzmanncup 2012 [Melle, Deutschland] Internationaler Kunstflugwettbewerb in 3 Klassen (Sportmen, Halb- und Vollakro)
- Deutsche Staatsmeisterschaft 2012 [Koblenz] Die Meisterschaft mit einer der hochkarätigsten Besetzungen in den Klassen Halb- und Vollakrobatik
- Weltmeisterschaft 2012 [Dubnica, Slowakei] In den Klassen Halb- und Vollakro. Durch den nahen Austragungsort (ca. 200km) entfernt von Wien eine besonderer Anreiz für österreichische Piloten.
- Staatsmeisterschaft Polen, u.Ä.

Weitere Trainingslager & Nachwuchsprogramme:

- Trainingswoche Airbase Bitburg [D] mit Trainer Steff Hau
- Trainingswoche Flugplatz San Mauro [I] mit dem Trainer der Italienischen Staatsmeisterschaft Sándor Katona
- Trainingswoche Flughafen Rothenburg [D] Günstiges Segelkunstflug-Trainingslager für Nationalmannschaftspiloten & gleichzeitig Schulung neuer Kunstflieger
- Trainingswochen NÖ / Stockerau, u.w.

Ein ausführlicher Bericht über die einzelnen Ereignisse, beteiligten Piloten und Resultate folgt in den nächsten Seiten.



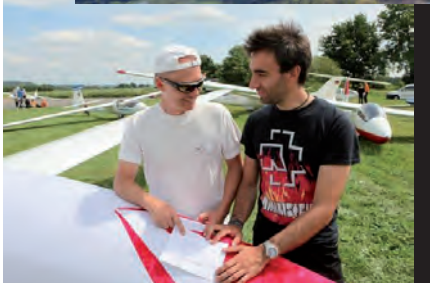
Die Bilanz der Segelflieger des „Wilden Westens“ auf MDM-1 Fox / Swift S-1

- 237 Flüge auf Swift S-1 und MDM-1 Fox
- Teilnahmen an 3 Internationalen Wettbewerben
- 5 aktiv an Wettbewerben teilnehmende Kunstflieger aus Tirol
- Etliche Piloten an den Trainingslagern beteiligt.

Bilanz Segelkunstflug Österreich – Wettbewerbsergebnisse:

- Vizeweltmeistertitel von Dr. DI Dietmar Poll
- Rang 7 und Rang 16 Weltmeisterschaft Klasse Vollakro
- Rang 7, 16 und 26 Weltmeisterschaft Klasse Halbakro
- Weitere Internationale Ergebnisse:
 - Salzmanncup:
 - Vollakro Rang 6 (Mayr)
 - Halbakro Rang 2 (Stangl), 11 (Hintermayr), 13 (Manzl)
 - Deutsche Meisterschaft:
 - Vollakro Rang 5* (Mayr)
 - + Weitere Ergebnisse von Dietmar Poll:
 - (z.B. Rang 1 Polen)





Saisonbeginn 30.4.2012

Die Saison 2012 begann im Ende April/ Anfang Mai nach erfolgter Winterarbeit auf unseren Flugzeugen. Hauptsächlich eingesetzt wurden im „Westen“ Österreichs der ÖAeC Swift OE-5554 sowie der MDM-1 Fox der Innsbrucker Segelflieger Vereinigung. Durch die Weltmeisterschaft, welche dieses Jahr nur 200km von Wien entfernt stattfand gab es einen besonderen Anreiz für die österreichischen Piloten, mit im Nationalteam dabei zu sein.

In Innsbruck wurden der Fox und der Swift auf Hochglanz poliert und für die kommende Saison vorbereitet.

Trainingslager Airbase Bitburg 30.4.-3.5.2012

Erste Station der Trainingseinheiten war von 30.4. bis 3.5.2012 die ehemalige US-Airbase in Bitburg, Deutschland. Trainer Steff Hau und Freunde luden ein, mit ihnen den kunstfliegerischen Saisonauftakt zu verbringen. Von der österreichischen Segelflugtruppe mit dabei waren Sigggi Mayr (mit OE-5554) und Sandra Wechselberger (am Fox D-6669 und ASK-21). In den ersten Flügen der Saison galt es, sich wieder an die extremen Belastungen zu gewöhnen (langsame Steigerung bis -5g) und die bekannte Pflicht des heurigen Jahres zu trainieren. Haupttenor der Bitburger Kunstflugwoche war die Ausbildung junger Segelkunstflugpiloten (auf ASK-21 und Fox) und die Schulung und das gleichzeitige Training von sehr guten Wettbewerbspiloten. Durch die gute Mischung an Anfängern und Piloten aus den Nationalteams wurde eine sehr nette Atmosphäre geschaffen, in der jeder von jedem lernen durfte.

Wie gewohnt war die Bewertung der Flüge von Trainer Steff hart aber gerecht, gemäß seiner Theorie „Lernen durch Schmerz“ ☺

Nach 5 Tagen beendeten tief hängende Wolken leider verfrüht das Training, aber wir haben mit den Bitburger Kollegen bereits einen Termin für das Jahr 2013 vereinbart, in dem wir das Trainingslager wieder besuchen werden.

Trainingsflüge: Mayr (17), Wechselberger (6)

Wieder zu Hause angekommen konzentrierte sich das Training in Westösterreich hauptsächlich auf den Swift des ÖAeC (OE-5554) und den MDM-1 Fox der Innsbrucker Segelflieger Vereinigung ISV. Diverse Piloten führten Trainingsflüge durch.

Zwei Innsbrucker Piloten und zwei Flieger der Spinning-Hawks entschlossen sich, am ersten Wettbewerb der Saison, dem Salzmanncup, teilzunehmen.

Trainingsflüge: Schirmer, Manzl, Muigg, Kopff, Mayr (insg. 13)

Salzmanncup Melle 6.-9.6.2012

Über 1300km Anreise für ein Wochenende machten sich bezahlt- da unsere Piloten ein gutes Ergebnis beim Salzmanncup in Melle erfliegen konnten.

Ein von Regenschauern (und damit verbundener Hallen – Ein- und Aursäumpanik, 5x täglich) durchzogener Bewerb, bei dem sich Foxe, Swifts, B4, Mü28 und sogar ein neuer „Perkoz“ im Kunstflug maßen, konnte ein durchwegs hochkarätiges Teilnehmerfeld, besonders in der Klasse Vollakro vorweisen.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



An der Spitze der Vollakroklasse kämpften beinahe ausschließlich namhafte Teilnehmer der letzten Weltmeisterschaften um den Titel. Siggie Mayr belegte den guten 6. Rang in der Gesamtwertung. Matthias Manzl von der Innsbrucker Segelflieger Vereinigung, erst wenige Tage zuvor vom Fox auf den Swift S-1 umgestiegen, nahm hier an seinem ersten Segelflugwettbewerb teil und belegte den guten 13. Platz in der Klasse Halbakro.

Sogar eine deutsche Tageszeitung berichtete über die aus Österreich angereisten Piloten.

Ebenso super Platziert waren die Kollegen aus NÖ von den Spinning Hawks, Gabriel am 2. Platz Halbakro und Jürgen Hintermayr am 11. Rang in der Klasse Halbakro.

Teilnehmer Österreich: Stangl, Mayr, Hintermayr Manzl

Ein sehr ausführlicher Bericht mit Fotos ist auf der Homepage der Spinning Hawks zu finden:

<http://www.spinninghawks.com/photogallery/index.php?cat=22>

Trainingsflüge Flugplatz Kufstein LOIK, ab 16.6.

Der Flugplatz in Kufstein war für einige Tage des heurigen Jahres Trainingsschauplatz und „Homebase“ des OE-5554 Swifts. Niedrige Schlepppreise, wenig Motorflugbetrieb und gute geografische Voraussetzungen (denn es ist gar nicht so leicht in den Bergen eine unbewohnte 1000x1000m Box zu finden!) machten Trainingsflüge für die WM möglich.

Piloten: Mayr, Muigg, Wechselberger, Manzl

1. WM-Trainingslager San Mauro 23.6.-1.7.2012

Das nächste Trainingslager führte unsere Piloten nach Norditalien, zum Flugplatz von San Mauro bei Udine. Gemeinsam mit einem Teil der italienischen Nationalmannschaft (welche einige Monate später den Weltmeistertitel Klasse Halbakro erlangten!) konnten wir mit Trainerlegende Sandor Katona am OE-5554 Swift trainieren.

Am Programm stand: Briefing, fliegen, fliegen, fliegen, fliegen, fliegen....

Das einzige, das die Fliegerei unterbrechen konnte, waren die heißen Temperaturen dieser Tage, welche F-Schlepps zur Mittagszeit beinahe unerträglich machten. Für die WM in Dubnica, wo beinahe die gleichen Wetterbedingungen herrschten, war das allerdings ein gutes Training.

Teilnehmer VdSKNM: Mayr, Wechselberger, Bertossio, Marvin, insg. 88 Flüge innerhalb einer Woche

2. WM Trainingslager Rothenburg, 21.7.-25.7.2012

Bereits zwei Wochen später führte das nächste Trainingslager die tiroler Piloten nach Rothenburg (ehem. DDR). Am östlichsten Flugplatz Deutschlands, welcher eine ehemalige Militärbasis ist, konnten wir kostengünstig mit Windenstarts trainieren.

Zur WM angemeldet waren ab diesem Zeitpunkt bereits Siggie Mayr und Rene Muigg am OE-5554 Swift, mit dem fleißig trainiert wurde.

Weitere Piloten der Innsbrucker Segelflieger Vereinigung kamen mit dem MDM-1 Fox zum Trainingslager. Ähnlich wie in Bitburg wurden



parallel zum Wettbewerbstraining junge Segelkunstflieger an der Winde ausgebildet. Ein technischer Defekt an der Winde beendete leider den Betrieb 2 Tage früher als geplant.

Fazit: selten konnte Segelkunstflug so kostensparend betrieben werden wie auf diesem Platz. Ein weiteres Trainingslager für 2013 ist bereits geplant.

Teilnehmer: Fluglehrer Augustin, Lewandovski, Mayr, insg. 5 Segelkunstflugschüler, zum Training: Manzl, Muigg. Insgesamt ca. 50 Starts auf Fox und Swift

Deutsche Staatsmeisterschaft in Koblenz 26.7.-29.7.2012

Als Generalprobe zur WM nahm Sigg Mayr an einigen Flügen an 2 Tagen der deutschen Staatsmeisterschaft teil. Ergebnis der bekannten Pflicht: 5. Platz, bei einem sehr starken und hochkarätig besetzten Teilnehmerfeld.

Segelkunstflug-WM Dubnica nad Vahom, Slowakei 6.8.-18.8.2012

Insgesamt 5 Österreicher nahmen an der Segelkunstflug-WM in Dubnica (Slowakei) teil. 2 in der Klasse Vollakro (DI Dr. Dietmar Poll, Sigg Mayr) und 3 in der Klasse Halbakro (Gabriel Stangl, Rene Muigg und Jürgen Hintermayr).

Nach einem sehr langen und heißen Wettbewerb konnten unsere Piloten sehr gute Ergebnisse erfliegen, hier geordnet nach Rängen:

Poll: Vizeweltmeister Kür, insg. Platz 7

Mayr: Konstante Performance im Mittelfeld ohne große Fehler – belohnt mit insg. Platz 16

Stangl: Sehr gute Flüge verleihen den insg. Platz 7 Klasse Halbakro

Muigg: schnitt mit Platz 15 in seiner ersten WM-Teilnahme sehr gut ab.

Hintermayr: schnitt mit Platz 26 in seiner ersten WM-Teilnahme ebenfalls gut ab.

Trainingswochen NÖ / Stockerau, ab 19.8.2012

Seit der Heimreise von der WM steht der ÖAeC Swift OE-5554 am Flugplatz Stockerau, wo er für Training, Schnupperflüge,... in Verwendung ist. Mehr darüber und auch über weitere Trainingslager berichten die Spinning Hawks.

Staatsmeisterschaft Polen

Ebenso erwähnen möchten wir an dieser Stelle die Polnische Staatsmeisterschaft, bei welcher zwar keiner der Tiroler Piloten teilgenommen hat, jedoch Dietmar Poll den Sieg für Österreich holte. Besonders bemerkenswert ist der Umstand, dass die Plätze 2 und 3 von amtierenden Welt- und Vizeweltmeistern belegt wurden. Gratulation an Dietmar zu den tollen Flügen.



STRUKTURARBEIT

ONF

Im Jahr 2012 konnten 12 Segelfliegerleistungsabzeichen Silber C, drei Gold C und ein Gold C mit drei Diamanten anerkannt werden. Die Einreichung erfolgte größtenteils online unter www.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:

- Flugtraining für die Segelflug-Nationalmannschaft Schärding von 25. - 31. März 2012
- Mentales Training für die Segelflug-Nationalmannschaft bei Linz im Februar 2011

Neues ROL System

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

Referat Kunstflug

Das Projekt Swift wurde plangemäß auf eine breitere Basis bestellt. 2012 sind bereits 3 Piloten damit bei der WM gestartet. Auch konnten Begehrlichkeiten auf den Swift einerseits von egozentrischen Piloten – andererseits seitens Präsidium abgewehrt werden und das Flugzeug weiterhin erhalten werden. Siegi Mayr ist neben problematischem Verhalten in der Haltervereinsstruktur aber ein guter technischer Betreuer des Swift!

Juniorenreferat

Das Juniorenreferat wurde in die Hände von Gerold Auerbach übergeben. Seine speziellen Aufgaben sind bessere Vernetzung der einzelnen Angebote, Hebung des Trainingscharakters der einzelnen Module.

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

Diese Arbeitsgruppe war höchst erfolgreich. Die Ergebnisse der Sitzungen wurden zusammengefasst und Präsidium sowie GS übergeben. Die letztliche Ausverhandlung dieser Ergebnisse wurde allerdings im Alleingang von GS und Präsidiumsreferenten Hans Hynek durchgeführt. Die Ergebnisse waren aber positiv. Der HiM Kompromiss und die Durchgängigkeit von MiM zu UL Schein sind handfeste Erfolge des ÖAeC.

Im Arbeitskreis waren sektionstg. vertreten:

- **Michael Gaisbacher**, BSL
- **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 in 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.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Aus dem Segelfluggbüro

Aus dem Segelfluggbüro



Sachbearbeiterin für die Sektion Segelflug – Gerda Seidl

Im heurigen Jahr gab es bis Mitte Oktober 3 Sitzungen der Sektion Segelflug an welchen ich teilgenommen habe:

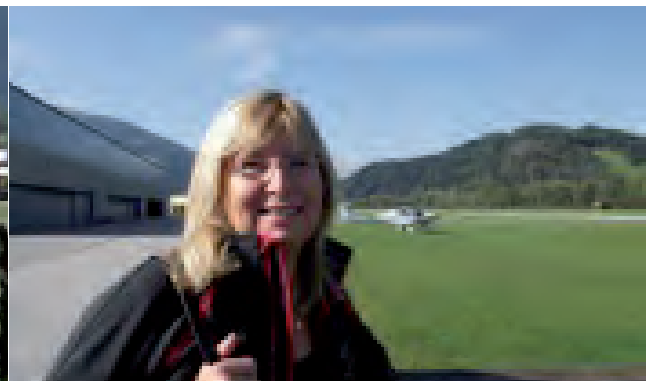
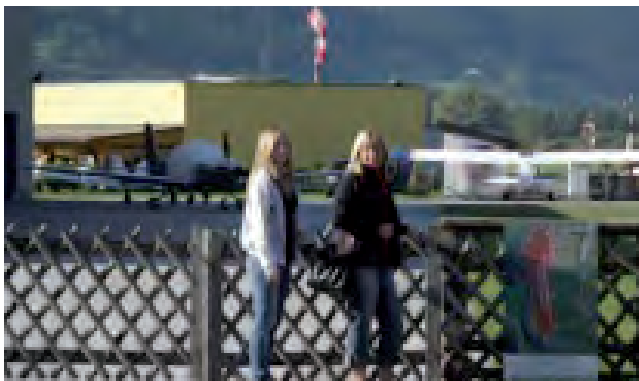
- **BSS 01/12**
sowie **Segelfliegertag 2011/Vollversammlung** in der Burg Kaprun. Bei dieser bestand für die Vereinsobmänner oder deren Vertreter die Möglichkeit der Stimmabgabe für die Wahl des Bundessektionsleiters und der ONF Delegierten zur Kooptierung für den Luftfahrttag am 17. November 2012 in Wiener Neustadt.
- **BSS 02/12**
in Feldkirchen am 1. Juni 2012 anschließend fand die Eröffnung des AAC statt.



- **BSS 03/08**
in Niederöblarn am 15. September 2012

Die letzte Sitzung der Sektion Segelflug findet anlässlich des Segelfliegertages 2012 in Steyregg statt.

Heuer durfte ich den ÖAeC wieder am Tag des Sports am Wiener Heldenplatz vertreten. Es gab die Möglichkeit den Segelflug- und den Hängegleitersimulator auszuprobieren sowie Modellflugvorführungen von Christian Gassner und Roland Schmalzer.





In diesem Jahr wurden mit großartiger Unterstützung von Horst Baumann neue Urkunden für die ONF-Leistungsabzeichen angefertigt. Deshalb müssen sich die Piloten(innen) auch gedulden, da die Urkunden erst zum Segelfliegertag fertig gestellt werden.



Ich möchte 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 – recht herzlich bedanken!

Es macht mir sehr viel Freude für die Sektion Segelflug zu arbeiten!

Im Anschluss noch mein Einsatzgebiet im ÖAeC:

- Information, Beratung u. Betreuung von Vereinsmitgliedern und Flugsportinteressierten
- Korrespondenz in deutscher und englischer Sprache
- Organisation und Betreuung von Veranstaltungen (Weltmeisterschaften, Staatsmeisterschaften, Kurse)
- Sektionsversammlung, Bundessektionssitzungen – Vorbereitung der Berichte und Anträge, Führung des Protokolls und dessen Versendung
- Erstellen von Urkunden (Leistungsabzeichen) mit den ONF-Delegierten
- Abrechnung von widmungsgemäßen Fördermitteln
- Erstellung von Informationsmaterial für Messen und Ausstellungen, Betreuung von Messständen des ÖAeC
- Verwaltung des Aero-Beamers und dessen Abrechnung,
- Allgemeine Sekretariatsarbeiten (Versendung von Informationsmaterial, Ausschreibungen usw.)

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

Eure Gerda!



Berichte der Landes- sektionsleiter



Sektionsleiter Kärnten
Armin Leitgeb

Bericht des Landesverbandes Kärnten – Sektion Segelflug

Rückblick Saison 2012 Landesverband Kärnten:

1. Segelflugbilanz Kärnten 2012

Anzahl der Vereine:	10
Anzahl der aktiven Mitglieder:	340
Anzahl der Junioren:	33
Anzahl der vereinseigenen	
- Segelflugzeuge:	39
- Motorsegler	11
- UL	2
- Motorflugzeuge	8
Anzahl der geflogenen Streckenkilometer (sis.at):	
- Kilometer	125.000
- Flüge	397
- Piloten	52

2. Sportliche Ergebnisse von Piloten unsers Landes:

2. Platz, DoSi	Gerhard Heimburger FSV Feldkirchen
3. Platz, Club-Kl.	Harald Sturmman KLV Wolfsberg
3. Platz, Senioren-Kl.	Wofgang Falkensammer

7. Platz, 18m-Kl.	Johannes Hausmann FSV Nötsch
8. Platz, DoSi	Martin Huber FSV Feldkirchen
10. Platz, Standard-Kl.	Winfried Wrulich FSV Nötsch
3. Platz, Vereinswertung	FSV Nötsch

Die 1000 km konnten 2012 nicht geknackt werden, Wolfgang Falkensammer war mit 985km ganz knapp dran.

3. Aktivitäten Kärnten 2012

Austragung des 20. Alpe Adria Segelfluggups



Ergebnis:

104er Klasse

1.	Thomas HYNEK	Wien	2845
2.	Eduard Supersperger	OÖ	2817
3.	Friedrich Hofinger	OÖ	2707

Offene Klasse

1.	Herbert Pirker	Wien	3463
2.	Bernhard Hödl	Wien	3215
3.	Mathias Münch	DE	2998

FSV Feldkirchen:	Anschaffung Euro Star UL, Flugplatzfest,
KLV Wolfsberg:	Vorstellung des Segelfluges an Wolfsberger Schulen
KSFV Klagenfurt:	Jugendarbeit und SF Schulung, 3 Schüler
Hirter FSC:	Flugplatz Fest
FSC Ferlach:	Flugplatz Fest
FSV Nötsch:	Ankauf ASK 21 gemeinsam mit SFG Villach
KFC Klagenfurt:	Förderung der jungen Streckenpiloten



Sektionsleiter Tirol
Staud Ossi

Bericht des Landesverbandes Tirol – Sektion Segelflug

In Tirol sind 363 Segelflieger in 8 Vereinen, davon 34 Junioren, Aeroclubmitglieder. Wir hatten wieder ca. 30 Flugschüler. Es ist schade, dass wir wieder viele von ihnen nicht beim Flugsport halten können. Gute Ideen sind gefragt.

Leider verunglückte der Reuttener Fliegerkamerad und Fluglehrer Werner Bennert in den Savoyer Alpen tödlich.



Wettbewerbe

In der dezentralen Streckenflugmeisterschaft SIS. AT flogen Tiroler Piloten 174994 Km bei 449 Flügen, 3300 Km mehr als 2011



Michael Rass nahm an der WM in Uvalde in der 15m Klasse teil. Er erreichte den hervorragenden 5. Platz. Gratulation!

Nächste herausragende Leistung eines Tiroler Piloten der Streckenrekord über 1595 km. Walter Wartlsteiner flog am 29.04. mit einem Schnitt von 121,68 1595 km. Eine super Leistung, Bravo!

Tiroler Meister 2012	Verein	Klasse
Leitner Bernhard	ISV	Klasse 2, 18 m - Klasse
Richter-Trummer David	ISV	Klasse 2, Club-Klasse
Prieler Anton	FZT	Klasse 2, 15 m - Klasse
Haggenmüller Reinhard	Fliegerclub St.Johann	Klasse 2, Standard-Klasse
Wartlsteiner Walter	ISV	Klasse 2, Offene-Klasse
Schweinberger Raphael	Fliegerclub St.Johann	Klasse 2, Junioren

Österreichischer Meister 2012	Verein	Klasse
Wartlsteiner Walter	ISV	Klasse 2, Offene-Klasse



Insgesamt wurden heuer in Tirol 7 Flüge über 1000 km absolviert.

Weiter nahmen unsere Tiroler Piloten am Kitzbühler Alpencup, am Bewerb in Hockenheim, an der CIM Rieti, Hahnweide, Pribina Cup, Junioren Pre Worlds, Coppa di Rieti und an der Juniorenmeisterschaft in Tschechien teil. Unsere Kunstflugpiloten nahmen an der Kunstflug WM (Mayr Sigg, Muigg Rene) und am Salzmann-Cup teil.



An 6 Wettbewerbstagen flogen 20 Teilnehmer tolle Aufgaben bei besten Bedingungen.

Bei der Siegerehrung gab es nur Lob für die gelungene Ausrichtung des Alpencups und den Wunsch nach Wiederholung.

Hartmann Peter, Michael Rass und Guido Achleitner waren die Erfolgreichsten.



Flughafen Innsbruck

Der Zutritt für die Flugsportvereine auf der Nordseite ist noch immer nicht geregelt. 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.

Wir haben immer mit neuen Zugangsbeschränkungen zu kämpfen. In einer Arbeitsgruppe versuchen wir, eine neue Lösung auszuhandeln. Ein Rechtsgutachten zeigt eine machbare Lösung auf.

Als nächste schwierige Verhandlungen stehen uns auf Grund eines neuen Anflugverfahrens Änderungen des Luftraumes im Westen Tirols bevor. Die ersten Gespräche waren aber durchaus positiv. Ich hoffe auf eine ebenso gute Lösung wie bei den Höhensegelfluggeländen.

Glück ab gut Land, Staud Ossi
Landessektionsleiter Tirol



Ein High Light war der Kitzbühler Alpencup!



Sektionsleiter Wien
Thomas Hynek

Bericht des Landesverbandes Wien – Sektion Segelflug

Der LV – Wien wird auf sein bestes Segelflugjahr zurückblicken können und vor allem auf seinen ersten Junioren Meistertitel durch **JÜTTE Bastian, ASKÖ – Flugsport Wien** bei den österr. Jun. Meisterschaften, welche zusammen mit dem Tschechischen Aero Club in Plzen-Letkov/Tschechien durchgeführt wurden. Bei der österr. Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug werden 2012 von 7 Staatsmeisterklassen insgesamt 2 Staatsmeister und 1 Vizestaatsmeistertitel, sowie von 5 Meisterklassen gesamt 3 Meister und ein 3. Platz durch Mitglieder des LV – Wien gestellt werden.

Folgende Mitglieder haben Staatsmeistertitel/Meistertitel und Podestplätze erreicht:

- 1. Platz, Frauen Klasse**
durch PAUL Irmgard ASKÖ – Flugsport Wien;
- 1. Platz, Allgemeine Klasse**
durch SCHICKER Ernst ASKÖ – Flugsport Wien;
- 1. Platz, Senioren Klasse**
durch PIRKER Herbert FAS Wien;
- 1. Platz, 15 M Klasse**
durch SCHICKER Ernst ASKÖ – Flugsport Wien;
- 1. Platz, 18 M Klasse**
durch HÖDL Bernhard FTG-AFW Wien;
- 2. Platz, 18 M Klasse**
durch PIRKER Herbert FAS Wien;
- 3. Platz, durch die Mannschaft** ASKÖ – Flugsport Wien;

Weitere Spitzenplätze die durch LV – Wien Mitglieder erreicht wurden:

- 4. Platz, 18 M Klasse**
durch KOHLENBERGER Erich, Flugschule ASKÖ Wien;
- 4. Platz, Allgemeine Klasse**
durch HÖDL Bernhard, FTG-AFW Wien
- 4. Platz, durch den Verein** ASKÖ – Flugsport Wien
- 7. Platz, Allgemeine Klasse**
durch PIRKER Herbert, FAS Wien

- 10. Platz, 18 M Klasse**
durch HAUSER Dietmar, FAS Wien
- 10. Platz, durch die Mannschaft** FAS Wien
- 11. Platz, 15 M Klasse**
durch PAUL Irmgard, ASKÖ Flugsport Wien
- 11. Platz, Club Klasse**
durch SCHLIFELNER Harry, FTG-AFW Wien
- 13. Platz, 15 M Klasse**
durch MAYER Robert, ASKÖ – Flugsport Wien
- 15. Platz, Junioren Klasse**
durch KAHLER Christopher, FAS Wien

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

Weiters wurden von LV – Wien Mitglieder im Jahr 2012 folgende vom Österreichischen Aero Club aus- geschriebene Lehrgänge besucht:

- Mentaler Segelfuglehrgang der Österreichischen Nationalmannschaft in Schlierbach
- Praktischer Segelfuglehrgang der Österreichischen Nationalmannschaft in Schärding/Suben

Außerdem noch die folgenden 6 internationalen Segelflugmeisterschaften:

- 1. Kitzbühler Alpen - Pokal | St. Johann/Tirol
- 20. Internationalen AAC | Feldkirchen
- 10. Österr. JuniorenMS | Letkov/Tschechien
- 8. ASVÖ NÖ TAL | Wr. Neustadt
- Coppa Intern. del Mediterraneo | Rieti/Italien
- Coppa Citta di Rieti | Italien

Als beste Platzierung sind dabei herauszuheben:

- 1. Platz, Offene Klasse**
PIRKER Herbert, FAS Wien | Feldkirchen,
- 1. Platz, 104er Klasse**
HYNEK Thomas, ASKÖ Flugschule Wien | Feldkirchen
- 2. Platz, Offene Klasse**
HÖDL Bernhard, FTG Wien | Wr. Neustadt
- 2. Platz, Gemischte Klasse**
SCHMAUS Thomas, FTG-AFW Wien | Wr. Neustadt
- 10. Platz, Gemischte Klasse**
GÄTZ Gabriel, ASKÖ – Flugsport Wien | Wr. Neustadt
- 10. Platz, 18M Klasse**
PIRKER Herbert, FAS Wien | Italien

Im Jahr 2012 wurden von den Vereinen im LV – Wien wieder mehrere Flugschüler ausgebildet und davon habe 4 ihre Berechtigung mit einem Segelfliegerschein abgeschlossen und einige stehen kurz vor dem Ende ihrer Ausbildung.

Thomas HYNEK,
Sektionsleiter Segelflug, LV–Wien



Sektionsleiter NÖ
Alfred Obermayer

Bericht des Landesverbandes NÖ – Sektion Segelflug

Rückblick 2012 mit schönen Aussichten... die fliegerische Basis in NÖ ist stabil mit Tendenz steigend, oft kritisierte EU-Änderungen haben sich etabliert und stabilisiert und neu angekündigte Änderungen werden zu recht mit Skepsis, aber auch mit Engagement verfolgt. Der Einsatz der Basisarbeit passt, egal ob es sich um Vereinsarbeit, Ausbildung oder Wettbewerb handelt, Vereinsobmänner, Referenten, Fluglehrer und nicht zuletzt auch alle Mitglieder, haben wiederum vollsten Einsatz geleistet. Viele positive Zeichen, also ganz klar: Unsere Piloten lassen keine Gelegenheit aus, um unserem Sport Vorschub zu leisten.

1. Mitglieder

Niederösterreich weist mit Stichtag 31. Oktober 2011 iNÖ weist mit Stichtag 31.10.2012 insgesamt 689 AeroClub-Mitglieder auf, damit halten wir unseren Bestand konstant. Insgesamt wurden 46 neue Mitglieder aufgenommen und 28 Austritte registriert.

2. Entwicklung der Mitgliederstruktur

Der Anteil der bis 30 Jährigen ist von 19% (2011) auf 17% gefallen, Juniorenarbeit wird daher auch 2013 wieder sehr wichtig werden.

Anzahl	117	88	156	151	168
Bereich	30J(+ Jun.)	31 - 40J	41 -50J	51 -60J	>60J
2012 %	17,2	12,9	22,9	22,2	24,7
2011 %	19%	13%	23%	21%	23%
2010 %	17%	15%	24%	22%	23%

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 Verbesserung der Leistungen durch neue Materialien und laufendem Informationsaustausch über Webplattformen und Vereine verhilft eindeutig zur besseren Ausreizung des Möglichkeiten.

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Starts	23969	24731	22714	22426	24381	21881	23768

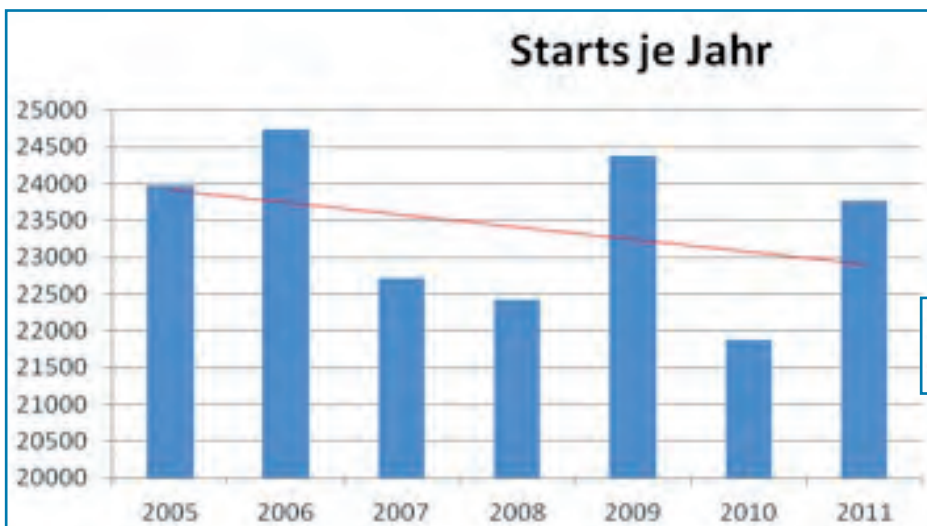
Die Zahlen wurden von 13 Flugplätzen erhoben.

4. Vereinsarbeit

An Aktivitäten zur Belebung des Flugsportes hat es 2012 wiederum nicht gefehlt. Der Großteil der 24 Vereine hat sich sehr bemüht, die Basis unseres Flugsportes zu festigen und auszubauen. Im Ausbildungsbereich wie auch bei den einzelnen Aktivitäten der Vereine zur Flugplatzbelebung wurde viel getan.

4.1 Ausbildung

Es wurden wiederum 63 Schüler (2011 71) ausgebildet, davon 15 Junioren und außerdem wurden wieder 8 Kunstflugberechtigungen vergeben. Insgesamt hatten wir 76 Fluglehrer im Einsatz, 4 neue FL sind wieder neu dazugekommen. Die Schulung hat uns mehr als 3200 Stunden gekostet.





4.2. Aktivitäten der Vereine zur Flugsportbelegung

Art der Aktivität	Tage	Pers. (Team)	Teilnehmer	Einsatz (h)
ESV Amstetten – Tag der Jugend Veranstalter Gemeinde Amstetten, ÖAC-Simulator, ASTIR CS Display	1	5	~ 500	45
UFG-Waldviertel – Airlebnistag 2012 – Airshow12	1 3	20 70	300 8.000	20 6000
USFC-Krems – Tag der offenen Tür (Kaserne Mautern) – Lange Nacht des Sportes – Amateurfunker (Treffen mit Rundlügen) – Igo Etrich Treffen – Airborn Linz Treffen	1 1 1 1 1	3 25 3 4 2	~ 3500 ~ 450 20 40 12	30 175 9 15 5
USFG-Ybbs – Airmisch'n Flugshow mit Hangarclubbing – Flugplatzmarathon – Segelflugwoche mit Schnupperflügen	1 1 7	30 1 4	~ 2000 20 10	500 20 100
FSV2000 – Stockerau – Flugplatzfest – SKF Trainingslager	2 13	~100 10	~2000 14 TN	500 200
FRA Wr.Neustadt – 8. ASVÖ-NÖ TAL – Streckenflugparty	8 1	14 6	14+10 65	~500 30
UFG Weinviertel – Windenwoche – Jahresfest Abrechnung – Ziellandbewerb	7 4 1	7 41 19	14 ~2000 35	200 350 100
SFG Spitzerberg – Flugfest 08.-08. Juli – Pressearbeit: Rudi Wenighofer Wöchentlich Artikel in NÖN über Segelfliegen u. Aktivitäten – Weihe unseres Duo Discus mit LHStv Bohuslav und Bürgermeisterin d. angrenzenden Gemeinden	2 1 1	20 5	~2000 100	230 40 120
Gesamt: 7 Vereine		~332	~17.500	~3700 Stunden

5. Aktivitäten des Landesverbandes

Ein Schwerpunkt unserer Aktivitäten war die Austragung des ASVÖ-NÖ TAL's im Streckensegelflug in Wr. Neustadt West (LOXN).

--> Siehe eigener Bericht und www.tal-segelflug.at

6. Wettbewerbe

Bei den dezentralen wie auch bei den zentralen Wettbewerben wurde hart gekämpft.

6.1. Dezentraler-Wettbewerb

	Piloten	Flüge	km
Österreichweit	494	3331	1.185.806,07km
Niederösterreich	74 (15%)	666 (20%)	222.995,80 km (18,8%)
2011	73 (14%)	556 (17%)	160.561 km (14%)
2010	70 (13%)	506 (15%)	166.900 km (13%)

- Johann Widmann ist mit insgesamt 23.234km (22.399,3) in österreichweit am meisten geflogen
- Markus Gusenleithner ist mit 1206,46 km (Std-Klasse) die dritt weiteste Strecke in Österreich geflogen. In NÖ natürlich die Nr1!

6.2. Zentraler-Wettbewerb

--> Siehe Folgeseite

7. Leistungsabzeichen: Keine!

2013 sollte wieder mehr auf die Leistungsabzeichen geachtet werden, ich denke da sind einige fällig!

8. Segelkunstflug

Jahresbericht von Josef Reithofer, Segelkunstflugreferent im LV Niederösterreich:

Die Kunstflugszene ist in NÖ unverändert stark präsent und die intensive Trainingstätigkeit hat heuer auch zu den erhofften Erfolgen bei internationalen Wettbewerben geführt.

Wettbewerbe:

Gabriel Stangl vom FSV 2000 Stockerau hat beim Salzmann Cup in Melle (Deutschland) und bei der Segelkunstflug-Weltmeisterschaft in Dubnica (Slowakei) teilgenommen und hat sich mit dem 2. bzw. 7. Gesamtrang und hervorragenden Einzelergebnissen in den stark besetzten Teilnehmerfeldern behaupten können. Die Kombination von Gabriels fliegerischem Talent mit den sehr guten Trainingsmöglichkeiten in Stockerau und dem Feedback durch qualifizierte Trainer und andere Werbepiloten hat letztendlich erst diese Erfolge möglich gemacht. Gabriels persönlichen Eindrücke und Erlebnisse zu beiden Wettbewerben sind auch in diesem Bericht nachzulesen.

NÖ Segelkunstflug-Trainingslager in Stockerau

14 Teilnehmer aus Stockerau, Dobersberg und St. Georgen haben an 13 Trainingstagen insgesamt 127 Kunstflüge absolviert. Wie schon in den letzten Jahren sind alle Schulungs- und Trainingsflüge mit dem Fox aus Dobersberg, dem in Stockerau stationierten Spinning-Hawks-Fox und dem Swift der Segelkunstflug-Nationalmannschaft durchgeführt worden.

Unter der Leitung von BSO-Trainer Werner Scheuringer waren 8 Fluglehrer und Trainer mit Wettbewerbserfahrung im Einsatz. Durch die sehr gute Zusammenarbeit mit den Controllern von Wien Approach konnten praktisch alle Flüge im oberen Bereich auch im kontrollierten Luftraum der SRA Wien IV ohne Einschränkungen durchgeführt werden.



6.2: Zentraler Wettbewerb

Verein	Piloten	Wettbewerb	Klasse	Rang	Nenngeld	ROL
FRA-Wr. Neustadt	Janowitsch Wolfgang	Hahneweide 2012	18m	4	150	9525
		Pripina Cup 2012	Offen	5	102	9400
		Championats de France de vol à voile 2012	18m	20	200	1080
		32 FAI World Gliding Camp. Uvalde	18m	13	750	9153
	Pirker Martin	Coppa Citta di Rieti 2012	18m	9	300	8159
		20. Alpe Adria Cup	18m	5	50	7158
	Stumpfl Fabian Sauwald Gerhard Hartmann Olaf Florian Galle	Juniores Pre Worlds 2012 - Leszno	Club	4	100	8901
		NÖ-TAL 2012	Club	3	75	6910
		NÖ-TAL 2012	Renn	5	75	6632
NÖ-TAL 2012		Std.	7	75	4380	
USFC-Tulln	Klopf Michael	JMS 2012	Std.	2	200	6340
		20. Alpe Adria Cup	Std.	9	50	4995
	Storka Friedl	Coppa Citta di Rieti 2012	18m	8	300	8292
		CIM 2012	18m	12	350	7026
		20. Alpe Adria Cup	18m	14	50	4046
	Hudler Andreas	Juniores Pre Worlds 2012 - Leszno	18m	11	100	7760
		JMS 2012	18m	6	200	7372
	Berger Martin Schifleithner Georg	20. Alpe Adria Cup	Std.	14	50	2960
		NÖ-Tal 2012	15m	1	75	8000
	Niedl Erich	20. AlpeAdria Cup	18m	15	50	3100
		NÖ-Tal 2012	18m	12	75	968
	Gesamt	6 Piloten	Summe:			1500
SFC-Sturmvogel	Sandhöfner Andreas	32 FAI World Gliding Camp. Uvalde	Offen	33	750	7180
		20. Alpe Adria Cup	Offen	12	50	4836
		Pripina Cup 2012	Offen	3	102	8975
Gesamt	1 Piloten	Summe:			902	20991
UFG-Waldviertel	Schwab Martin	JMS 2012	Club	5	200	4980
USFC - Krems	Moser-Fürst Gerald	NÖ-Tal 2012	Std.	8	75	4364
Ges.: (5 Vereine)	15 Piloten	8 Wettbewerbe			4554	162492

Ein Teilnehmer aus Dobersberg hat im Anschluss an das Trainingslager die Prüfungsflüge für die Segelkunstflugberechtigung erfolgreich bestanden.

Segelkunstflug in Stockerau

Stockerau kann mittlerweile auf 5 Segelkunstfluglehrer mit Bewerbungserfahrung sowie auf weitere 3 Teilnehmer bei SKF-STM zurückgreifen und hat beste Verbindungen in die österreichische und internationale Kunstflugszene. 2012 wurden von den Stockerauer Piloten ca. 300 Segelkunstflüge durchgeführt!

Vorschau auf 2013

In Stockerau sind wieder 2 Segelkunstflug-Trainingslager geplant (Frühjahr/Herbst). Das Stockerauer Team steht auch in der kommenden Saison wieder für folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

- Schnupperflüge, Gästeflüge
- Gefahreneinweisung
- Kunstflugberechtigungen

- Kunstflugtraining bis Vollakro-Niveau
- Showflüge mit Rauch und Musik
- Schwerelosigkeits-Parabelflüge
- Ab 20 Flüge auch auf Fremdplätzen

9. Abschlussbemerkung

Ehrlich gesagt, jetzt bin ich schon gespannt was die 2013er Saison alles mit sich bringt, an Zielen und Vorhaben fehlt es nicht. Die Staatsmeisterschaft in LOXN wird das Highlights des Jahres werden und das TAL in Dobersberg wird ganz sicher wieder der Treffpunkt der Piloten, die nach oben wollen.

Der „zentrale Wettbewerb“ ist die Königsdisziplin des Segelfluges, nur Sieger wollen dort hin, wer dort ist, ist im Spitzensport angelangt! Die Verbände, Vereine und die Mitglieder werden 2013 ganz schön gefordert sein, die Rahmenbedingungen sollten passen.

Ing. Alfred Obermayer
ÖAerC Sektionsleiter Segelflug Niederösterreich



Sektionsleiter Salzburg
Rudi Steinmetz

Bericht des Landesverbandes Salzburg – Sektion Segelflug

Die Segelflieger aus Zell / See und Mauterndorf können 2012 wieder auf eine unfallfreie Saison zurück blicken. Somit können wir von einer guten Saison sprechen.

2012 hatten konnten wir in LOWZ wieder unser

Salzburg – TAL am Flugplatz LOWZ – vom 07.06. bis 10.06.2012 fliegen.

Ergebnisse & Infos:

www.horst-baumann.at/sbg_12/index.html

2012 – sis.at

Dezentrale Streckenflugmeisterschaften

21 Piloten aus drei Vereinen (LSV Salzburg, SFC Lun18 Piloten aus 2 Vereinen (LSV Salzburg, SFC Lungau) haben im Jahr 2012 daran teilgenommen und in 181 Flügen 60.666 km dokumentiert erflogen.

Rüdiger SPANN / LSV Salzburg hat mit seinem Ventus in der Statistik aller Flüge in der sis-at 2012 den 3. Platz erreicht, mit 40 Flügen und 13.503 km (die Dunkelziffer liegt höher). Sein bester Flug davon mit 909km zwischen Samedan und Aigen.

Salzburger Landesmeisterschaften

18 m-Klasse

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

Standard-Klasse

- | | |
|-------------------|------------|
| 1. Di Bora Peter | SFC Lungau |
| 2. Wieland Johann | SFC Lungau |
| 3. Gruber Stefan | SFC Lungau |

Club-Klasse

- | | |
|---------------------|------------|
| 1. Perner Siegfried | SFC Lungau |
| 2. Poellitzer Andi | SFC Lungau |
| 3. Pritz Günther | SFC Lungau |

Erfolgreiche FAI Leistungsabzeichen im Land Salzburg



Josef STROBL
Diamant Strecke
zum Gold C

Rüdiger SPANN
Diamant Höhe
zum Gold C

Beide Piloten haben somit alle 3 Diamanten zum GOLD C mit Brief und Siegel von der FAI.



Aktivitäten der Vereine 2012

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

Vom 18.5. bis 20.5.2012 feierte die Alpine Segelflugschule Zell am See ihr

60-jähriges Bestandsjubiläum.

Gefeiert wurde mit großem Festzelt und Live Band, Tombola und Tag der offenen Tür. Präsident Alois Roppert und BSL Segelflug, Michael Gaisbacher gehörten zu den Ehrengästen der Feier.

In der Saison 2011 konnte die Alpine Segelflugschule Zell / See 5 Flugschüler im Hilfsmotorstart ausbilden. Start up weekend vom 26.04. bis 29.04.2012: Während dieser Tage bot die ASZ den Piloten zum Saisonstart die Möglichkeit zum Kunstflugtraining und Gefahreineinweisung mit dem Fox und der ASK21.

Für die 80 aktiven Mitglieder betreibt die ASZ 2 Segelflugzeuge, 2 Motorsegler und 1 Ultralight.

– Der LSV Zell am See (Sektion Segelflug Hans Frommer)

3 Segelflieger haben die vereinseigene ASW28 um die 60 Flugstunden bewegt. Teilnahme am Zeller Seefest mit Flugvorführungen der ASW28.

– Der SV-VHP-Salzburg / Sportverein Verbund Hydro Power AG (Obmann Hermann Bauer)

konnte seinen Astir auf Grund geringer Mitgliederanzahl nur in einigen Flugstunden bewegen.

– Der Sportfliegerclub Lungau (Obmann Günter Pritz)

Der Sportfliegerclub freut sich, die Anzahl der Mitglieder trotz einiger Austritte konstant halten zu können. Die Abgänge konnten wieder durch neue Mitglieder kompensiert werden.

Flugschule:

Im heurigen Jahr drückten insgesamt 6 Flugschüler den Knüppel.

Folgende Berechtigungen wurden erworben:

- 2 Grundberechtigungen
- 2 HM-Berechtigungen
- 2 F-Schleppberechtigung

Flugzeuge & Nutzung:

Der Flugzeugpark hat sich im Jahr 2012 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 Starts, allerdings konnte die Anzahl der Flugstunden im Vergleich zum Vorjahr gehalten werden: 300 Starts bzw. 450 Stunden (auf Niveau 2011).

Bei den beiden vereinseigenen Motorseglern sank die Nutzung etwas. 600 Starts (- 14%) bzw. 160 Stunden (- 35%).

Vereinsaktivitäten:

Ballonwoche - Januar 2012

Eine Gemeinschaftsveranstaltung mit dem AAA, dem Verkehrsverein und dem SFCL.

Diese wird aufgrund des Erfolges auch 2013 wieder durchgeführt werden.

Frühjahrsfest - Mai 2012

Heuer fand unser Fest gemeinsam mit dem Treffen der europäischen Gebirgspiloten statt.

Eine Bereicherung, die wir leider nicht jedes Jahr haben.

Herbstfest/Ziellanden - September 2012

Heuer machte uns leider das schlechte Wetter einen Strich durch die Rechnung. Eine Wertung konnte jedoch erfolgen werden.

sis.at - Vergleich 2011/2012	2011	2012
Teilnehmer aktiv	9	10
Flüge	72	65
Strecke	22472	19617

Glück ab, gut Land und eine unfallfreie Saison 2013!

Rudi Steinmetz

Sektionsleiter Segelflug Salzburg

Sektionsleiter OÖ
Herbert Lackner

Bericht des Landesverbandes OÖ – Sektion Segelflug

Oberösterreich hat 14 Segelflugvereine und auf 8 Flugplätzen wird Segelflug betrieben. Oberösterreich ist der stärkste Landesverband mit 679 Mitgliedern.

Leider konnten wir uns den allgemeinen Trend nicht entziehen, und hatten 10 Mitglieder weniger als 2011. Für die nächsten Jahre müssen wir weiter mit sinkenden Mitgliedszahlen rechnen, da durch die neue ZLPV zusätzliche Kosten und eine durch eine aufwendigere Schulung auf uns zukommen.

Vereine die keine Windenstartmöglichkeit haben müssen auf F- Schleppts zurückgreifen. Viele Piloten mit HM- Berechtigung und noch nicht 50 Std .Flugpraxis werden wahrscheinlich den Flugschein verfallen lassen ,wenn sie am Streckensegelflug nicht interessiert sind. Diese Piloten haben meist mit dem Motorsegler einen Start gemacht und im Platzumkreis einige Stunden gesegelt.

Piloten die noch nicht 50 Std. haben sollen die Möglichkeit bekommen, dies bis 2015 nachzuholen und dann aufzustocken wie dies vorgesehen ist und dann den Flugsport gleichartig weiterbetreiben können wie bisher.

Sportliche Ergebnisse 2012

– **Weltmeisterschaft Uvalde:** Von Oberösterreich haben F.J. Eder in der Offene Klasse und Hartmann Peter in der 15m Klasse teilgenommen. Hartmann hat sich bis auf Platz 3 vorgearbeitet und wurde erst durch den Unfall, kurz vor Ende des Wettbewerbes, zurückgeworfen.

– **Junioren Vorweltmeisterschaft Leszno Polen:** Fabian Stumpfl eröffnete den Bewerb gleich mit einem Tagessieg .Eine Luftraumverletzung hat ihm einen weiteren Tagessieg gekostet und den Sieg in der Vor-WM.

– **Streckensegelflug Staatsmeisterschaft:** 85 Oberösterreicher haben an der SIS-AT teilgenommen. Wurden früher die Streckenflüge hauptsächlich von den 2 Flugplätzen mit Gebirgsanschluß , Micheldorf und Scharnstein gemacht verlagert sich das immer mehr zu den Flachlandplätzen. Der Aufwand steigt jedoch enorm, da große Schleppstrecken bis zum Gebirgsanschluß notwendig sind.

Sebastian Eder	3. Platz	Offene-Klasse
Supersperger	4. Platz	15 m-Klasse
Just	7. Platz	
Hofinger	8. Platz	
Stumpfl Fabian	1. Platz	Junioren
Stumpfl Fabian	1. Platz	Club-Klasse

Beachtlich: Fabian Stumpfl weitester Flug mit seiner Club-Klasse Libelle ging über 959 km

Förderungen des Landesverbandes

– Bei der SIS-AT werden die 5 besten Flüge mit einem Kilometergeld gefördert.

– Für die Piloten bei der WM in Uvalde und für die Vor-WM der Junioren in Leszno gab es eine Förderung vom Landesverband und von der Landessport Organisation.

– Weiters wurde die Anschaffung von ELT mit 406 Mhz gefördert.

Das Jahr 2012 verlief unfallfrei bis auf den Zusammenstoß bei der WM , der jedoch ohne Verletzung abging.

Glück ab Gut Land 2013

Herbert Lackner
Sektionsleiter SF, Oberösterreich



Sektionsleiter Burgenland
Florian Forcher

Bericht des Landesverbandes Burgenland – Sektion Segelflug

Das Jahr 2012 war bei den beiden Vereinen Aerotechnik Eisenstadt und Sportfliegerclub Pinkafeld wieder von eifriger Segelflugschulung geprägt.

Bei der Aerotechnik Eisenstadt befanden sich 8 Junioren unter 18 Jahren in Ausbildung, davon konnten im laufenden Jahr 5 den Segelflugschein erwerben. In Pinkafeld wurden sechs Flugschüler und eine Flugschülerin ausgebildet. Zwei davon haben bisher den Segelflugschein erworben.

Auch in Punitz wird seit dem Herbst wieder Segelflugschulung betrieben, nachdem ein Schleppflugzeug angeschafft wurde.

In der SIS-AT beteiligten sich im abgelaufenen Jahr insgesamt 12 Piloten aus dem Burgenland (Pinkafeld und Punitz), die Streckenflugerfahrung wurde von 5 Teilnehmern anlässlich des Segelfliegerlagers in Aigen erweitert.

Wiederum vertrat ein Teilnehmer das Burgenland beim 20.AAC in Feldkirchen.

Eine unfallfreie und thermikreiche 2013 wünscht

Florian Forcher
LSL Segelflug



Sektionsleiter
Steiermark
Stefan Pelka

Bericht des Landesverbandes Steiermark – Sektion Segelflug

Die Funktion eines Landessektionsleiters im ÖAEC auszuüben bedingt neben einer passionhaften Hingabe zur Fliegerei vor allem eine zusätzliche Ressource: Zeit!

Diese Zeit nicht zu haben bedeutet im Falle der Steiermark 21 Vereine, welche mehr oder weniger vernachlässigt werden, an Informationsmangel leiden oder sich durch den ÖAEC nicht betreut fühlen. Ein Abgang von 1% der Mitglieder im vergangenen Jahr (nunmehr 493) kann ebenso auf das mangelnde Vorhandensein dieser wertvollen Ressource zurückzuführen sein wie der Rückgang an Flugschülern oder die Durchführung von Veranstaltungen.

Hätte nicht Bundessektionsleiter Michael Gaisbacher auf eigene Initiative seine wertvolle Zeit investiert im Sinne „seiner“ (ehemaligen) Sektion, so wäre es nach 2011 auch 2012 nicht möglich gewesen einen steirischen Segelfliegtag abzuhalten.

Dem Engagement der Vereine und vieler Einzelner Personen ist es zu verdanken, dass von Seiten der Steiermark in diesem Leistungsbericht dennoch von hervorragenden Leistungen kundgetan werden kann! Diese Leistungen zu erbringen erfordert gerade im Segelflug von vielen, nicht nur den Leistungsträgern, eine Menge (Frei-)Zeit welche auch gut investiert sein will.

Deshalb freut es mich zu berichten, dass folgende Leistungen durch Piloten mit Unterstützung ihrer Lehrer, Helfer und Mentoren erreicht werden konnten:



Dezentrale Bundes- und Landesmeisterschaft:

Klasse	Platz	Name	Verein
Offene	2. Platz	Kammerhofer J.	FSC Turnau
18m-Klasse	9. Platz	Eibel H.	ASFC Leoben-Timmersdorf
Renn-Klasse	3. Platz	Ziegerhofer H.	ASFC-Leoben-Timmersdorf
Standard-Klasse	3. Platz	Schaffer J.	SFG Kondor
Club-Klasse	4. Platz	Jagiello L.	FSG Steirisches Oberland
DoSi	7. Platz	Eingang H.	USFC Trieben
Junioren	2. Platz	Jagiello L.	FSG Steirisches Oberland
Senioren	5. Platz	Lindpointner H.	USFC Wörschach
Frauen	2. Platz	Lindorfer M.	USFC Trieben
Mannschaft	4. Platz	Kammerhofer, Votter, Tesch	FSC Turnau

Hierbei ist noch besonders zu erwähnen dass in der Bundes-Juniorenwertung die Plätze drei und vier ebenfalls durch steirische Piloten (Gollnhuber P., Jg 91; Huber L., Jg 93) errungen werden konnten.

Bei der **32nd World Gliding Championship in Uvalde/ Texas vom 28.Juli bis 19.August** war mit Kammerhofer Josef vom FSC Turnau ebenfalls ein steirischer Pilot am Start, welcher nach 13 harten Wettbewerbstagen den 18.Platz in der Offenen Klasse erfliegen konnte.

Beim diesjährig erstmals durchgeführten **Kitzbühler Alpenpokal in St.Johann in Tirol** konnten die Piloten Schupfer M.(USFC Wörschach), Ziegerhofer H. und Eibel H. (beide ASFC-Leoben-Timmersdorf) die Plätze acht, neun und Fünfzehn erreichen.

Beim diesjährigen **Pribina-Cup in Nitra** konnte Josef Kammerhofer den hervorragenden vierten Platz in der Offenen Klasse belegen.

Beim **Hahnweide Segelflugwettbewerb** erreichte den respektablen 13.Platz in der Offenen Klasse.

Der diesjährige **Alpe Adira Cup in Feldkirchen** konnte durch Herbert Ziegerhofer in der 104er Klasse gewonnen werden. Ebenfalls in dieser Klasse angetreten und hervorragende Leistungen erbracht ha-

ben die Piloten Lukas Huber (11.Platz) und Johannes Schlömmer (13.Platz).

Der frisch gebackene und bislang jüngste Segelfluglehrer Lukas Huber vom USFC Wörschach konnte beim **Austria TAL 2012** nach sieben Wertungstagen den hervorragenden 2.Platz in der Allgemeinen und somit den 4.Platz in der gemischten Klasse für sich verbuchen. Nach diesem Ergebnis konnte er bei seiner Teilnahme an der Juniorenstaatsmeisterschaft, welche in Kooperation mit unserem Nachbarland erstmals in Tschechien ausgetragen wurde, den ausgezeichneten 3.Platz erfliegen.

So lässt sich ein sehr positives Resumée aus diesen erbrachten Leistungen ziehen, zu welchen man den Piloten und Mitwirkenden nur gratulieren kann. Nun ist es jedoch daran, dieses Potential zu halten und zu fördern, um im nächsten Jahr ähnlich großartige Leistungen aus der Steiermark vermelden zu können.

Mit Hilfe vor allem einer Ressource wird die Steiermark deshalb kommendes Jahr versuchen dieses Niveau zu halten:

Der Zeit.

Stefan Pelka



Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF-Delegierten Horst Baumann



Es wurde eine eigene Homepage für die FAI Leistungsflüge unter www.onf-online.at eingerichtet. Auf dieser Home Page können sich Piloten über die Erfordernisse zur Erlangung eines FAI-Leistungsabzeichen informieren, Flugleistungen einreichen, den Sporting Code und Wettbewerbsregeln downloaden. Die Einreichung der Leistungsflüge erfolgt online. Der Pilot bekommt eine Rückmeldung per E-Mail über die erfolgreiche Einreichung. Die Flugbestätigungen werden per PDF Datei oder mit der Post übermittelt. Es kann der aktuelle Sportzeuge aus der Liste bei der Flugeinreichung ausgewählt werden. Alle in dieser Liste angeführten Sportzeugen haben die geforderte Neu- bzw. Nachschulung durch die Sportkommissare, absolviert. **Neue Sportzeugen bzw. Verlängerungen von nicht mehr aktiven Sportzeugen sind herzlich willkommen.**

Man kann die Inhaber der verschiedenen Leistungsabzeichen suchen und auflisten. Auch gibt es eine graphische Darstellung der Flugleistung. Die anerkannten Rekorde sind listenmäßig erfasst. Die für verschiedene zentrale Meisterschaften Locale Procederes (Örtliches Verfahren) und die Ausschreibung zur SIS-AT wurden überprüft und genehmigt.

Es mussten keine Proteste von den ONF-Delegierten Segelflug bearbeitet werden. Im Jahr 2012 konnten 12 Segelfliegerleistungsabzeichen Silber C, 8 Gold C, 3 Gold C mit drei Diamanten, anerkannt werden.

Neue Urkunden für Silber C, Gold C und Gold C mit 3 Diamanten wurden kreiert. Es gab keinerlei Probleme bei der Dokumentation der Flüge. Die Zusammenarbeit mit den Piloten - Sportzeugen – ONF war sehr gut.

Hier die Aufstellen der anerkannten FAI-Flugleistungen von 2012:

Nr. und Art des Leistungsabzeichens	Name	Bld.
Diamanten	Fila Heinrich Spann Rüdiger Strobl Josef	OÖ Sbg.
Gold C	Augustin Christoph Dunkl Günter Miesbauer Robert Posch Andreas Riedl Paul Spann Rüdiger Unterweger Josef Windischbauer Gerhard	Tirol Sbg.
Silber C	Artner Max Eder Manuela Fraißl Wolfgang Lindorfer Michaela Mascher Thomas Neugebauer Martin Pöchhacker Jan Schaffer Lukas Schlegl Harald Söser Richard Tauscher Felix Zahnt Josef Gerhard	

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



Herbert Pirker, Horst Baumann
Wien, am 28.10.2012



Internationale Vertretungen

IGC-Bericht von Hermann Trimmel

Bericht von der IGC Sitzung in Potchefstroom 2. und 3. März 2012

Die Soaring Society von South Africa hat zu ihrem 100jährigen Bestehen zum IGC-Meeting am 2. und 3. März 2012 nach Potchefstroom, Südafrika eingeladen. 28 Länder waren durch Delegierte vertreten. An dieser Stelle möchte ich mich bei Peter Platzer für die wertvollen Tipps bedanken, die er mir zur „Amtsübernahme“ mitgegeben hat.

Bericht des Präsidenten

Gleich zu Beginn hat Bob Henderson angekündigt, dass er nach diesem Meeting seine Funktion als Präsident bis zur nächsten FAI-Generalkonferenz an Eric Mozer übergeben wird, da er mit seinen Aktivitäten für die FAI zu sehr ausgelastet ist.

Was die IGC-Ranking Liste betrifft hat er den Wusch geäußert, dass die Piloten bei denen noch das Foto fehlt, dieses einfügen sollten. Ich verständige die in Österreich davon betroffenen Piloten.

FAI-Angelegenheiten

Im vergangenen Jahr hat es beim Server der FAI einen Totalabsturz mit großen Datenverlusten gegeben. In diesem Zusammenhang war auch die Eingabe von Wettbewerben, Sportlizenzen ect. betroffen. Mit einigen personellen Änderungen in der FAI wird eine wesentliche organisatorische Verbesserung in Aussicht gestellt; um einige Wochen Geduld wird gebeten, dann soll wieder alles zu 100% funktionieren. **Die World Air Games werden in Zukunft nur mehr alle 4 Jahre (bisher 2) ausgeschrieben.**

Antidoping: Da die FAI vom OLC (Olympischen Komitee) offiziell „recognized“ ist, gelten die Antidoping Regeln. Das Ziel der FAI ist es jedoch für den Flugsport sinnvoll vereinfachte Regeln auszuhandeln.

EGU/EASA (Patrick Pauwels)

Die Implementierung der Fluglizenzen ist mit 8.4. 2012 beschlossen, für den Segelflug gibt es eine Übergangsfrist von 3 Jahren, in der die nationalen Behörden die Umsetzung regulieren müssen (siehe: EGU-Website).

Flugdatenrecorder (Ian Strachan)

Die zukünftige technologische Entwicklung erfordert eine Anpassung des Annex B in 4 Schwerpunkten:

1. Für Elektro- und Turboangetriebene Segelflugzeuge wird ein Sensor in Motornähe oder eine Frequenzerweiterung erforderlich.
2. Als Alternative bieten sich auch kleine Recorder wie Nano, Kolibri II an, die in der Nähe der Lärmquelle montiert werden können.
3. Die Weiterentwicklung von Flarm oder analogen Systemen (z.B. Powerflarm) zur Vermeidung von Zusammenstößen
4. Die Entwicklung von Tracking-Systemen zur Erhöhung des Publikumsinteresses

Technologie-Entwicklung & Wettbewerbe (Brian Spreckley)

Brian stellt die zukünftigen technischen Informationsmöglichkeiten (Visualisierung der Konkurrenten, Übertragung der Daten zum Boden ect.) als Gegenpol zu Eigenentscheidungen des Piloten („to find the best pilot“) zur Diskussion.

Die Übereinstimmung ist groß, dass die Entwicklung zwar nicht absehbar ist, der Segelflug sich jedoch dieser Entwicklung nicht verschließen soll.

OLC (Reiner Rose)

Im Jahr 2011 wurde die OLC-Homepage mehr als 90 Millionen mal angeklickt. Von Österreich werden da nur wenige Flüge eingereicht.



Zentrale Wettbewerbe

Wichtig für alle, die einen Wettbewerb durchführen:
Bei den Ergebnislisten ist die Scoring Software anzugeben.

- **Vor WM Junioren, Polen, Leszno | 1. bis 12. 8. 2012**
- **WGC- USA, Uvalde | 4. bis 19.8. 2012**
Das Abflug- und Anflugverfahren wird noch zwischen der Organisation und dem Chief Steward (Dick Bradley) überarbeitet und in den Local Procedures niedergeschrieben.
Meine Anfrage, inwieweit für die Mannschaften am Flugplatz klimatisierte Container oder Ähnliches vorgesehen sind, wird an die Organisatoren weitergeleitet.
- **WGC-Argentinien, Adolfo Gonzales Chavez | 5.1.-20.1. 2013**
Auf Grund der geringen Nennungen in der Word-Class werden 3 Piloten pro Nation zugelassen. Die Einfuhr der Flugzeuge ist über die WAIVER Logistica Argentina (Erfahrung mit Dakar Rally) abzuwickeln. Nähere Details über Preise, Lizenz ect. wird in den nächsten Wochen im Bulletin 1 veröffentlicht.
- **Grand-Prix Serie 2012/13**
Bis jetzt hat sich noch niemand für den Final Grand Prix beworben.

Nächste Bewerbe | 2013

- Junioren WM in Polen
- EM in FR, Vinon | 8. bis 21.6. 2013, 15m, 18m, Offen
- EM in PL, Ostrow Wielkopolski, 7. bis 21. 7. 2013
Standard, Club, 20m-Multi

Nächste Bewerbe | 2014

- WM in Polen
- WM in Finnland

Nächste Bewerbe | 2015

- WM Damen in Dänemark
 - WM-Junioren Australien, Narromine
 - *Die Motivation für Australien: Jugendbewegung im Land unterstützen,*
 - *Keine Fluglizenzen, keine Luftraumbeschränkungen*
 - *Flugzeugmiete möglich (1500-2500 US) für Wettbewerbsdauer*
 - *Flugzeugtausch mit Australiern denkbar!*
 - *Häuser für Teams am Flugplatz zu mieten*
 - *Wetterbeständigkeit*
 - *Geplanter Termin: Training 25. 11. bis 28.11., Wettbewerb 30.11. bis 12. Dezember 2015*
 - EM Italien-Rieti: Club, Standard, 15m
 - EM Ungarn- Ocseny: Offen, 18m, 20m-Multi
- 13,5m: Frankreich hat Bewerbung wegen Luftraumprobleme zurückgezogen

Grand-Prix Serie 2012/13

Qualifiziert für das Finale: 3 wenn über 10 Teilnehmer, 2 wenn 5-10 Teilnehmer im Qualifikationsbewerb.

Country	Venue	Dates	Class	Website
Romania	Brasov -Ghimbav	29 Apr - 6 May 2012	Club	gsgp2012.aeroclubromaniei.ro
South Africa	Potchefstroom Airport	21-29 Sep 2012	18m	gpsoaring.com
Australia	Lake Keepit	12 - 18 Nov 2012	118m	keepitsoaring.com/LKSC
Chile	Santiago Vitacura	15-22 Dec 2012	15m + Std.	planeadores.cl
France	Rennes, Saint-Sulpice	18-25 May 2013	15m	gpf2013.planeur-bretagne.fr
Slovakia	Prievidza	26 May - 1 Jun 2013	18m	grandprix.aeroklub-prievidza.sk



Clubklasse – Handicap

Nach vielen Diskussionen wurde die von Roland Stuck mit einer kleinen Expertengruppe sehr fundiert berechneten Handicaps beschlossen. Die Berechnung basiert auf einer Referenzmasse, mit der die Leistungsdaten des Flugzeuges berechnet sind. Um der tatsächlichen Masse des Flugzeuges Rechnung zu tragen werden die Handicaps korrigiert, und zwar mit 0.005 für je 10kg Überschreitung.

Die Vorschläge, die maximale Flächenbelastung mit 38 kg/m² zu begrenzen oder Wasserballast auf diese Grenze von 38kg/m² aufzufüllen, wurden abgelehnt.

Der Annex A wird diesbezüglich geändert und tritt mit **1. Oktober 2012** in Kraft.

Änderung zum Annex A hinsichtlich der verpflichtenden Verwendung von GPS-Recorder für Höhenflüge über 50.000ft wurden ebenfalls beschlossen.

Vorschläge, die keine Zustimmung fanden und daher nicht weiter behandelt werden:

- IGC-Handicap-Liste für alle Flugzeugtypen
- Einfliegen in einen kontrollierten Luftraum bei Wettbewerben: Strafpunkte innerhalb eines 200m Toleranzbereiches.

Ehrungen

Pirat Gehringer Diplom an Andrea Tomasi, Italien
Pelagia Majewska Medal an Giel van den Broeck, Belgien
Lilienthal Medaille an Giorgio Galetto

Diskussionspunkte, die zur Entscheidung für das Meeting 2013 vorgesehen sind:

- **Team Cup** bei Welt- und Europameisterschaften
- **Rekorde:** Minimumdifferenz für freie und deklarierte Distanzrekorde?
- **Rankinglist für Doppelsitzer:** soll der 2. Pilot auch Punkte bekommen? (Vorschlag von Italien)
- **Grand-Prix:** Mit dem Ziel einer finanziellen Unterstützung bzw. Sponsoring wird eine kommerzielle Firmenkonstruktion innerhalb der IGC vorgeschlagen; das IGC-Büro wird diesbezüglich einen Plan ausarbeiten.
- **Sicherheit:** Viele Arbeitspapiere wurden eingebracht.

Durch die Zusammenarbeit der Experten wie Chief-Stewards, OSTIV ect. sollen umsetzbare Vorschläge ausgearbeitet werden, die in den Annex A einfließen sollen. Österreich sollte zu diesem Thema Vorschläge einbringen.

- **Wettbewerbsklassen:** fast keine Nation schafft es in allen Klassen nationale Meisterschaften auszutragen, das Ziel wäre die Reduzierung der jetzigen Klassen-Vielfalt. Dagegen spricht das zunehmende Interesse der Piloten (derzeit etwa 400 Piloten) die an FAI-Class I Wettbewerben teilnehmen wollen. Vorschläge zu diesem Thema sind willkommen.

Nächstes Meeting:

Wenn kein günstigeres Angebot bis Ende Juli vorgeschlagen wird, bleibt es wieder traditionell in Lausanne, am 2. und 3. März 2013.

Vorher gibt es im September 2012 das Büro-Meeting. Hier werden die Anträge von den Nationen eingesammelt, bewertet und das Programm für das nächste Jahrestreffen im März zusammengestellt. Das Verfahren für Änderungen auf dem internationalen Niveau ist träge.

Anträge müssen von der Mehrheit unterstützt werden, um im darauf folgenden Jahr erst weiter behandelt zu werden. Änderungen zum Annex A haben eine Vorlaufzeit von 4 Jahren.

Fazit

Wenn wir aus österreichischer Sicht bei der internationalen Gestaltung im Segelflug mitwirken wollen, müssen wir weit voraus denken und uns aktiv einbringen.

Mir ist es eine Ehre und Freude die Interessen der österreichischen Segelflieger in diesem Gremium einzubringen und mit Engagement zu vertreten um so bei der zukünftigen Entwicklung des Segelfluges mitzuwirken.

Hermann Trimmel
Muthmannsdorf, 13. März 2012



Training Nationalmannschaft

BERICHT: Training der Österr. Nationalmannschaft in Schärding/Suben | 25. bis 31. März 2012

Nach St.Auban (2007), Szegeged (2008) und 3mal Nitra (2009/10 und 11) haben sich dieses Jahr 10 unserer Toppiloten zum praktischen Training in Schärding getroffen.



Dafür sprachen mehrere Fakten: zentrale Lage für die Teilnehmer, verlockendes Angebot von Schärding: keine Hangar und Parkgebühren, gemeinsame günstige Unterbringung nahe dem Flugplatz, interessantes Trainingsgelände mit Flachland und Bergland und die positive Einstellung der dortigen Fliegerfreunde „es ist uns eine Freude und Ehre wenn ihr zu uns kommt“. **Gleich vorweg: Schärding war ein Volltreffer und hat sich als Trainingsort bewährt.**

Trainingsgebiet

Das Flachland gegen Westen mit dem Donautal ist auch bei tiefer Arbeitshöhe nutzbar: Spannend aber lehrreich, insbesondere bei Blau-thermik.



Bei Passau fließen Donau, Inn u. Ilz zusammen



Meist geht es natürlich besser über dem nördlichen Hügelland oder etwas weiter nördlich im Gebiet des Bayrischen Waldes. Hier steigt im Allgemeinen die Basis und bei Konvergenzen ist das ideal zum trainieren des Linienfliegens und das war ein Schwerpunkt in unserem Programm.

Teilnehmer

Training, aus der Sicht der Piloten

- Josef Kammerhofer

Trainingsarbeit:

- Linienfliegen
- 1) Training im Einsitzer mit anderen Offenen Klasse Piloten
- 2) Flug mit Janowitsch im Doppelsitzer

Mein Trainingsziel:

- Verbesserung meiner Linie zwischen den Aufwinden => Verbesserung der Gleitzahl

Trainingsumsetzung:

- 1) Die Aufgabe war, einen Teil der Strecke so zu fliegen, wie ich es bisher getan habe, um eine Referenz zu erhalten und den zweiten Teil so zu fliegen, wie ich es mir antrainieren möchte. Das heißt, zwischen den Aufwinden die Vorflugeschwindigkeit der steigenden/sinkenden Luft-

Teilnehmer:

Stehend von links nach rechts: Andreas Lutz, Herbert Pirker, Werner Amann, Ludwig Starkl, Kurt Graf, Andreas Sandhöfner, Wolfgang Janowitsch, Silvia Hynek. In der Hocke: Hermann Trimmel, Franz Josef Eder, Sebastin Eder, Thomas Hynek Josef Kammerhofer nicht im Bild

masse anzupassen (ähnlich MC). Konzentriert das Luftmassensteigen zu suchen/verfolgen/verbessern und nicht mit den Gedanken schon beim nächsten Aufwind zu sein.

2) Vergleich des Flugstiles zwischen Wolfgang und mir. Der Unterschied liegt einfach in der vollen Konzentration an dem, was er gerade tut. Er versucht zwischen den Aufwinden die positive Linie so gut und so lang wie möglich zu halten. Je stärker die Luftmasse steigt, desto langsamer fliegt er, um diese noch besser erfühlen zu. Beim Kurbeln macht er mit dem Knüppel einfach keine unnötigen Bewegungen.



3) Beim Flug im Doppelsitzer (ASH 25) mit Eder Josef habe ich mich mit einer Kamera gefilmt. Neben dem Wissen, dass mir da einer (Josef) auf die Finger schaut, fühlte ich mich auch durch die Kamera beobachtet und legte so größte Aufmerksamkeit an dem, was gerade tat. Gerade der Einsatz einer Kamera ist eine gute Möglichkeit, konzentriert und achtsam zu sein. Die nachträgliche Analyse der Aufnahme verstärkt, neben der Kontrolle, das Unterbewusstsein.



Erkenntnis/Resümee:

- > Konzentration und volle Aufmerksamkeit in dem, was ich gerade tue.

- > Ich erwarte mir einen großen Fortschritt durch den Einsatz einer Kamera, wie beim mit Eder Josef.
- > Der Flug mit Wolfgang war einfach eine Bereicherung.

- Thomas Hynek



Außer dem lehrreichen Gedankenaustausch mit den anderen Anwesenden habe ich ganz besonders drei Dinge für mich mitgenommen:

- 1. Die neue Erfahrung mit anderen Piloten** gemeinsam in einem Doppelsitzer zu fliegen. Die Informationen und Beobachtungen eines anderen Piloten haben meinen Horizont erweitert und die Anregung zu mehr Selbstbeobachtung gegeben. Ich hoffe in den nächsten Jahren, dass es vermehrt die Möglichkeit gibt, mit Doppelsitzern bei dem Trainingslager zu fliegen.
- 2. Das Fliegen mit den Biofeedback Geräten.** Einen ersten Eindruck für die Geräte konnte ich bei den ersten beiden Flügen gewinnen, jedoch konnte ich mich selber noch nicht wirklich darauf konzentrieren. Und nach dem ersten Flug auf meinem Discus habe ich erst viel später festgestellt, dass ich bei diesem 4 Stunden-Flug viel entspannter war und hoffe, dass ich das bei meinen nächsten Flügen mit dem Gerät weiter verfeinern kann.



Team CC

3. Das Fliegen zwischen den Aufwinden ist ein mehr als ausschlaggebender Teil eines Fluges um seine Schnittgeschwindigkeit zu erhöhen und deshalb werde ich verstärkt darauf bedacht nehmen und darauf schauen, möglichst gut tragende Linien zu erfiegen und bei sinkenden Luftmassen, diese so rasch wie möglich mit leichten Flugwegkorrekturen zu verlassen.

- Wolfgang Janowitsch

Meine Ziele für dieses Training waren:

1. Biofeedback-System inWO fertig einbauen und testen
2. Umgang und Interpretation der Butterfly-Anzeige vom FLARM üben
3. Die in den letzten Jahren verbesserten Details im Flug unbewusst umsetzen („loslassen“)

Umsetzung:

Diverse Fehler in der Verkabelung mit Hilfe des Herstellers behoben, sowie einen größeren Vibrationsmotor am Knüppel befestigt. System funktioniert jetzt am Boden für mich perfekt, in der Luft konnte ich es selbst nicht testen.



Nächste Woche werde ich das System in Nitra selbst testen. Da ich an jedem der Flugtage in einem der Doppelsitzer unterwegs war, konnte ich nicht mit meinem Ventus fliegen.

Dementsprechend konnte ich meine Ziele 1 und 2 nicht realisieren.

Das Fliegen im Doppelsitzer hat zwar einerseits dazu geführt, dass ich die gesetzten Ziele nur teilweise erreicht habe, andererseits hat sich dadurch aber

die einmalige Gelegenheit geboten, die Sichtweise, die Ideen und den Stil eines Fliegerkollegen zu beobachten, der ebenfalls seit Jahrzehnten sein Wissen und Können autodidaktisch auf höchstes Niveau gebracht hat.

Ich glaube, dass sowohl diese Beobachtung, als auch umgekehrt, der Versuch mein Verhalten in jedem Fall analytisch zu erklären, für mich eine große Bereicherung ist. Der Flug mit meinem WM-Teampartner Andy war für mich eine Bestätigung, dass wir in vielen Punkten gleich denken und einen sehr ähnlichen Flugstil haben.

Wenn ich dabei auch noch die eine oder andere Anregung geben konnte, freue ich mich besonders!

Nicht zuletzt möchte ich die positive und freundschaftlich-offene Stimmung hervorheben, Teamgeist vom Feinsten!



- Werner Amann



Ich fliege seit dem Spätsommer letzten Jahres ohne

Akustikvario. Das Flugerlebnis wird nach dem Kampf mit der inneren Unsicherheit (ich bin halt das piepsen gewohnt) dadurch noch intensiver und schöner. Auch mein Gefühl sagte mir dass ich deswegen nicht schlechter fliege. Ich konnte bis zu unserem Trainingslager jedoch keine direkten Vergleiche machen.

Glücklicherweise ergaben sich in Suben dann direkte Vergleichsmöglichkeiten mit Andy und Herbert und ich bin in meiner Überzeugung gestärkt worden, dass der fehlende Ton kein Nachteil für mich ist.



Bei Auswertung im SeeYou habe ich festgestellt dass ich dadurch fast keine Bärte annehme die nur „Täuscher“ sind. Ich glaube auch dass man beim Linienfliegen sensibler ist weil man sich anstelle des Tones mehr auf das Flugzeug konzentriert. Das „Variotonlose“ fliegen werde ich diese Saison konsequent fortsetzen.

An einem Tag durfte ich auch zusammen mit Wick den schweren Arcus E genießen.

Das Gewicht des Flugzeuges hat nicht ganz zur Wetterlage gepasst und wir mussten dann nach dem Ende der Akkukapazität recht bald wieder landen. Mir hat der Flug trotzdem viel Spaß gemacht. Man sieht im Doppelsitzer sehr schön wie andere Piloten die Prioritäten setzen. Dadurch kann man sicher einiges lernen. Super war die Vorbereitung von Sepp, die Führung des Trainings, die Gespräche in unserem Freundeskreis und die Hilfsbereitschaft am Flugplatz Suben.

Alles in Allem war's für mich wieder sehr lehrreich, hat Spaß gemacht und ich bin nach Möglichkeit nächstes Mal gerne wieder dabei!

- Franz Josef Eder



Das Fliegen in der Gruppe mit einem gemeinsamen Ziel sowie die Möglichkeit des Fliegens im Doppelsitzer samt intensiver Nachbesprechung in offener Atmosphäre ist der Gewinn schlechthin. Durch die großzügige Unterstützung von Schempp-Hirth, Ludwig Starkl, Peter Platzer und den Eignern der ASH25 ist es gelungen, eine respektable Doppelsitzerflotte aufzustellen. Wir haben eine sehr positive Gesprächskultur und Kritikfähigkeit in dieser Gruppe entwickelt, eine Grundvoraussetzung für effizientes Doppelsitzerfliegen.



Mein persönlicher Dank gilt insbesondere Wolfgang Janowitsch für sein Vermögen, Neigungen und Defizite nicht nur zu erkennen sondern auch richtig anzusprechen. Auch das gemeinsame Fliegen der Teamkollegen (z.B. offene Klasse) ist ein wichtiger Baustein, um aus Kollegen Partner zu machen.

Für das Bemühen, die Bedingungen am Flugplatz Schärding bestmöglich zu gestalten, bedanke ich mich bei meinem Verein, der Schärddinger Flieger Union, im Namen aller Teilnehmer. Es wird bei uns als große Ehre angesehen, wenn dieses Training an unserem Platz stattfindet.

Was die Region zu dieser Jahreszeit bieten kann, haben ja die Flüge vom 18. März und 1. April gezeigt.



- Ludwig Starkl

Nach mehreren Jahren Auszeit von der Strecken- und Wettbewerbsfliegerei, hatte ich diesen Winter die Möglichkeit erhalten, wieder bei einem Nationalmannschaftstraining teilzunehmen. Schon vom ersten theoretischen Teil in Schlierbach konnte ich sehr viele positive Eindrücke und Erfahrungen mitnehmen. Sehr motiviert organisierte ich mir für den praktischen Teil einen Arcus E, denn es war doppelsitziges Fliegen angesagt.

Andy „Sandy“ Sandhöfner war nun der Erste beim gemeinsamen Trainingsflug. Im Vorfeld hatten wir vereinbart jeden Fehler bzw. abweichende Entscheidung gleich im Flug zu kommentieren.

Ich glaube ich hätte es fast geschafft, dass der Sandy das Fliegen beendet. Viel zu schroff und zu oft kommentierte ich seinen Flugstil mit dem Effekt, dass er schließlich total verunsichert am Ende des Tages stand.

Aber dem Sinn dieses Trainingslagers folgend, versuchten wir in der anschließenden Teambesprechung die positiven und negativen Erfahrungen herauszuarbeiten um für die kommenden Tage daraus zu lernen. Sandy hatte in der Folge noch zwei schöne Flüge mit Hermann und Wolfgang und war zu Ende des Lagers sicher besser drauf als zu Beginn.



Aus meinen Fehlern lernend, hatte ich meinen zweiten Flug mit Thomas Hynek, den ich, von Hermann schon gebrieft, in Stresssituationen beobachten sollte. Sehr bald hatten wir auch die Ursachen in Thomas's Knüppelgefunden.

In einem schönen gemeinsamen Flug, mit mehrmaliger Hilfe des Elektroantriebes, suchten wir auch gleich Wege seinen Stil ein wenig zu beruhigen. Auch hier, hatte ich am Ende des Tages das Gefühl dem Thomas weitergeholfen zu haben und neue Erfahrungen gesammelt zu haben. Der dritte Tag war leider ein, für den Arcus E mit 50 Flächenbelastung nicht wirklich nutzbarer Tag. Der Werner Amann und ich, wieder unterstützt durch den Elektroantrieb, blieben eine Stunde in der Luft, genug um die eine oder andere Entscheidung zu hinterfragen und den doch unterschiedlichen Flugstil zu analysieren.

Alles in allem muss ich sagen, dass die doppelsitzige Fliegerei, und damit der intensive Gedankenaustausch mit den Mitgliedern der Nationalmannschaft, einen Lerneffekt hat, den ein Einzelgänger wohl nie erfahren kann.

Abschließend möchte ich mich bei den Schärdingen Fliegerkollegen für die herzliche Aufnahme bedanken, bei Hermann und Kurt für die Organisation und bei allen Teilnehmern für die tolle Stimmung und Offenheit während dieser Trainingswoche.



- Andreas Lutz

Zu aller erst: Es hat sehr viel Spaß gemacht!

Die doch, meines Erachtens, mutige Entscheidung unser Trainingslager ins mehr oder weniger heimatische Schärding zu legen wurde mit vollster Zufriedenheit bestätigt. Der familiäre Charakter am Flugplatz und die uns gebotene unübertreffliche Infrastruktur hatten natürlich einen erheblichen Einfluss und ließen dem eigentlichen Grund unseres Treffens, dem Trainieren, genügend Raum.



Ich konnte für mich einige wichtige Punkte trainieren und mich vergleichen. Da ich nicht mit meinem eigenen Flugzeug unterwegs war, merkte ich, dass mich das Risiko einer Außenlandung sehr einbremst.

Dadurch fand ich es als besonders lehrreich, mit Werner gemeinsam, nur kurze Abschnitte zu fliegen um sich dabei auf das wesentliche konzentrieren zu können und so auch die einzelnen Unterschiede genauer beleuchten zu können.

Vor allem auf das wesentliche zu konzentrieren und unwichtiges auszublenden- das Flugzeug einfach wieder mehr „spüren“ was es einem zeigen will, war für mich einer der wichtigeren Punkte- geht ja auch sehr gut mit Wolfgangs Ventus 2cxa :-) (...Danke, dass ich damit fliegen durfte!)

Sehr viel Spaß gemacht und auch Mut gebracht hat mir das fliegen gemeinsam mit Hermann im ARCUS T. Das Doppelsitzerfliegen bietet zum trainieren einfach die besten Möglichkeiten.

Viele Kleinigkeiten entdeckt man erst wenn man die Möglichkeit hat in dem Moment direkt miteinander reden zu können.

Bedanken möchte ich mich bei unserem Kurt, der wie immer für alles da ist und uns gut umsorgt und für ein Trainingslager, um das uns viele andere Nationen beneiden können!

- Kurt Graf (WM-Teamchef)

Wie bereits beim mentalen Training wurde auch beim praktischen Training in Schärding eine wetterbedingte Flugpause zu einem ausführlichem Gedankenaustausch über den Stand der Vorbereitungen für die WM in Uvalde genützt.



Zu diesem Zeitpunkt waren es noch 120 Tage bis zur Eröffnung.

Die Reservierung der Leihautos wurde durch A. Sandhöfner bereits erledigt, ebenso die Tickets für das Team durch W. Janowitsch. Die offenen Punkte, angefangen von der An- und Rückreise, den Pilotenlizenzen, Teambekleidung, die gesamte Ausrüstung, Funkgeräte mit Sendemast, Finanzen, sowie Kühlwesten für die texanischen Bedingungen wurden besprochen und festgelegt.

Ich denke, die Vorbereitungen der WM sind im Zeitplan.



- Sebastian Eder

Dieses Jahr war das Trainingslager auf meinem Heimatflugplatz und daher war für mich der Reiseaufwand natürlich optimal :)

Das Wochenende vor Beginn des Trainingslagers konnte ich gemeinsam mit meinem Vater noch zu ein paar vorbereitenden Flügen nutzen und die Vorhersage für die darauffolgende Woche war ja fast zu gut zum Trainieren.



Nachdem am Montag die Schäringer Luft mit super Steigwerten, hoher Basis und tollen Bedingungen zeigte, was in ihr steckt, wurde die Vorhersage ab Dienstag dann merklich schwächer und das von Hermann gewünschte „Trainingswetter“ kam.

Nachdem ich mich am Montag noch mit Josef Kammerhofer duellieren konnte, um zu sehen wer die schnelleren Linien trifft, ging's am Dienstag dann ums „Obenbleiben“ und das Umrunden eines 150km-Tasks mit unter 60km/h Schnitt.

Ich fand diesen Flug äußerst interessant und es zeigte mir einmal mehr, dass man in einem funktionierenden Zweierteam fast bei jedem Wetter fliegen kann.

Glücklicherweise funktioniert dieses Zusammenspiel bei meinem Paps und mir sehr gut, sodass wir hoffentlich noch öfter auch bei schwächster Thermik gemeinsam trainieren werden. Leider musste ich am Mittwoch, dem letzten Flugtag, in Graz sein und konnte deswegen diesen anscheinend sehr interessanten Tag nicht genießen.

Als Ergebnis des diesjährigen Trainingslagers konnte ich für mich zwei Punkte verdeutlichen:

1. Das Dogma der schnelleren Linie zum Aufwind ist nur unter bestimmten Bedingungen korrekt.
2. Die Möglichkeit des Teamflugs bei schwächsten Bedingungen sollte ich noch intensiver nutzen, da ich glaube genau an solchen Tagen das Zusammenspiel perfekt üben zu können.

- Andreas Sandhöfner

Nach einigen Jahren Trainingslager in Nitra fand ich die Entscheidung, das Trainingslager 2012 in Schärding abzuhalten, eine sehr gute Wahl. Wir wurden nicht nur äußerst freundlich aufgenommen, sondern auch die vorhandene Infrastruktur war optimal.

Das ich diesmal ohne Flieger zum Trainingslager kam, war einerseits nicht wirklich gut für mich, da ich ja auch hinsichtlich der WM Vorbereitung gerne mit der Antares geflogen wäre, andererseits hat mir das Doppelsitzerfliegen viele neue Perspektiven und Sichtweisen vermittelt.

Durch die unterschiedlichen Persönlichkeiten und Erfahrungswerte der jeweiligen Teamkollegen im Doppelsitzer, konnte ich mein Selbstvertrauen und die Sicherheit meiner Entscheidungen stärken und verbessern.

Durch das stetige Training bei schwachen Bedingungen konnte ich in Nitra den teils widrigen Bedingungen trotzen und ein sehr gutes Ergebnis erreichen. Der Zusammenhalt und die sehr freundschaftliche Atmosphäre innerhalb des Teams tragen auch wesentlich dazu bei um erfolgreich Wettbewerbe bestreiten zu können.

Mein Resümee

Ich denke diese Rückschau von den Teilnehmern gibt einen umfassenden Einblick in unser NM- Training und ich möchte dem inhaltlich nichts weiter hinzufügen. Vielmehr frage ich mich, was können wir von unseren Toppiloten für die eigene Fliegerei lernen?



Ich möchte die 3 wichtigsten Erkenntnisse dieses Trainings zusammenfassen:

- 1. Der Erfahrungsaustausch beim Fliegen in Doppelsitzern** – auf jedem Niveau der Fortbildung – hat noch viele ungenutzte Entwicklungschancen. Voraussetzung dafür ist die richtige Einstellung und die Fähigkeit zu guter Kommunikation.
- 2. Biofeedbacksysteme** haben im Segelflug Zukunft. Innere Unruhe, Stress und Angst stehen in Verbindung mit An- und Verspannung der Muskulatur. Darüber hinaus erhöhen schon negative Gedanken im Unbewussten den Muskeltonus und lassen sich mit dem getesteten Drucksensoren auf den Pedalen schon frühzeitig feststellen.
- 3. Was die Sicherheit betrifft vielleicht der wichtigste Punkt:** Der Blick nach draußen, vor allem beim Eindrehen in einen Aufwind. Es kann ein tödlicher Fehler sein, wenn dieser Blick zu spät erfolgt oder sogar fehlt. Der Hinweis des 2. Piloten war hier öfter erforderlich als dem vorderen Piloten bewusst war. Filmkameras zur Selbstbeobachtung waren hier hilfreich.

Mit diesen Erkenntnissen wollen wir ein wenig an die Segelfliegerwelt zurückgeben, die unseren Spitzensport ermöglicht.

Danke

An alle Teilnehmer für ihr Engagement und die Begeisterung, die sie mitgebracht haben und im Namen aller Piloten möchten wir uns bedanken:

- Bei den Fliegerfreunden, die ihre Doppelsitzer zur Verfügung gestellt haben: Arcus von Tilo Holighaus/Andreas Lutz, Arcus- E von Ludwig Starkl, Nimbus 4DM von Peter Platzer und die private ASH 25 von Schärldinger Fliegerfreunden.
- Bei Franz Josef Eder, der uns nicht nur in der Vorbereitung mit der Unterkunft und vieles mehr, sondern schlussendlich noch mit der kostenlosen Hangarierung der Flugzeug in seiner Halle unterstützt hat.
- Bei meinem Freund Kurt Graf, der jedem stets hilfreich zur Seite steht und
- Für die kameradschaftliche Unterstützung der Schärldinger Flieger inklusive Clubkantine sowie
- für die finanzielle Unterstützung durch den ÖAeC

Euer

Muthmannsdorf, am 16. April 2012



Das Junioren- programm 2012

Jun. Gold Challenge 2012 Nitra | 29. März - 06. April 2012

BERICHT VON
von Lukas Huber,
USFC Wörschach Niederöblarn:



Am Donnerstag dem 29. März 2012 fuhr ich mit voll beladenem Auto und der LS-4 im Hänger ins 430km entfernte Nitra/Slowakei zum Trainingslager für den fortgeschrittenen Nachwuchs. Dort angekommen wurde ich bereits mit einem kühlen Bier beim Eröffnungsbriefing in unserer „Ranch“ empfangen. Die Zimmer wurden bezogen, ich durfte viele neue Fliegerkollegen kennenlernen und wiedertreffen.

Am Freitag war, trotz des schlechten Wetters, bereits der erste Flugtag geplant. Nach ausführlichem Briefing mit den Trainern, das es jeden Tag gab, ging es zum Flugplatz, wo die Rennmaschine LS-4 aufgerüstet wurde. Immer wieder zogen Schauer über den Platz. Ich hatte jedoch gerade ein schönes Wetterfenster erwischt und durfte bei 60km/h Wind die erste „Strecke“ fliegen. Es lief richtig gut und ich hatte gleich die weiteste Strecke aller Teilnehmer.

Am Samstag hatte unser Meteorologe David Richter-Trummer einen Ruhetag verordnet. Es regnete in Strömen, wir machten uns einen schönen Tag in der Therme. Sonntags war bereits wieder Fliegen angesagt, jedoch nur im Platzbereich, da wir wieder mit intensiven Schauern und starkem Wind zu kämpfen hatten.

Am Montag durfte ich die erste Aussenlandung 2012 machen, der Flug endete etwa 25km vom Flugplatz entfernt auf einem Acker mit geschätzten 3km Länge. Nach dem Tag erfolgte eine intensive Nachbesprechung und Analyse aller Flüge.

Für Dienstag wurde schönes Wetter prognostiziert und es wurde ein Task an die Tatra (eine Bergkette 150km nördlich des Flugplatzes) ausgeschrieben, anfänglich war es eine Kampf im Blauen. Der Tag entwickelte sich jedoch sehr schnell und wir flogen mit vollem Tempo Richtung Polen. Querab vom Zako-



pane (ein Ort bekannt vom Skisport) wendeten wir, der Rückflug stellte sich als wahres Problem heraus. Etwa 100km vom Flugplatz musste ich mit zwei anderen Flugzeugen auf einem Feld aussenlanden. Die Einwohner dieses Dorfes waren sehr freundlich, wir mussten uns in Slowakisch und mit Zeichnungen verständigen.

Die Rückholer kamen Nachts und wir mussten die Flugzeuge aus dem Feld tragen! Nachdem ein Auto aus dem Matsch gezogen werden musste und dann noch eines einen Platten hatte, konnten wir endlich nach Hause aufbrechen. Um 02:30Uhr kamen wir am Flugplatz an und gingen erledigt ins wartende Bett.

Es stellte sich heraus, dass an diesem Tag 13 Flugzeuge aussengelandet sind, auch dass hat das Team und Organisation bewältigt.

Mittwoch war ein Ausflug nach Pievidza geplant. Das Wetter war hervorragend, die Luftmasse war thermisch sehr aktiv, wir hatten einen Riesenspaß im Teamflug.

Am Donnerstag war schon wieder der letzte Tag und wir wollten die Donau noch nach Ungarn überqueren. Die Thermik war sehr eng zu fliegen und schwach. Dennoch hatte ich mein Ziel über die Donau nach Ungarn zu fliegen erreicht und durfte einen Endanflug über 60km machen! :-)) Grandios! Am Abend machten wir eine kleine Abschlussfeier.

Für mich war in dieser Woche vor allem das Fliegen im Flachen etwas neues. Alle meine Erwartungen wurden erfüllt und meine Ziele für diese Woche erreicht.

In dieser Woche durfte ich sehr viele tolle Menschen kennen lernen und Spaß mit Ihnen haben. Fliegerisch durfte ich mich weiterentwickeln und wirklich sehr viel neue Erfahrung sammeln. Ich möchte allen DANKEN die mitgewirkt haben und mir diese Woche ermöglichten!

Lukas Huber





Junioren Vor-Weltmeisterschaft 2012 in Leszno(PL) | 2. bis 13. August

Bericht des Teamcaptains:

1. Vorgeschichte

Heute, fast zwei Monate nach der Vorweltmeisterschaft in Leszno/Polen vom 02. – 13. August 2012 frage ich mich, wie ich überhaupt dazu gekommen bin, bei einem solchen Großevent als Teamcaptain teilnehmen und diesen Bericht hier schreiben zu dürfen. Es war bei der Juniorenbundesmeisterschaft in Letkov (CZ). Gerold, unser neuer Juniorenreferent kam uns sechs Junioren in Tschechien besuchen und teilte mir mit, dass noch ein Teamcaptain für die Vorweltmeisterschaft gebraucht wird. Natürlich war mein Interesse sofort geweckt, da ich ja nächstes Jahr selber an der WM teilnehmen möchte. Ich schrieb eine Mail an Gaisbacher Michael (BSL) und informierte mich über den Posten.

Mit dem sehr erfahrenen Teamcaptain Jütte Christoph, den ich bei der Juniorenbundesmeisterschaft in Mauterndorf 2011 als sehr engagierten Trainer, Motivator und Helfer kenn lernen durfte, habe ich mich dann zusammengesetzt. Christoph erklärte mir die Pflichten des TC gegenüber den Piloten und dem Österreichischen Aeroclub.

Bereits bei der JWGC 2011 in Musbach (D) durfte ich ihm hochachtend zusehen. Ich war immer erstaunt, wie er sofort „connection´s“ zu den anderen Teams herstellte und mit welchem Engagement er sich bei den Bewerbungen beteiligte. An dieser Stelle ein großes Danke an Christoph, an Gerold, der mich dazu brachte und an den ÖAeC (speziell an Michi Gaisbacher), der mir diesen Job anvertraute.

2. Anreise und erste Eindrücke

Das Team Österreich schickte ursprünglich vier Piloten zur Vorweltmeisterschaft nach Polen an den Start, von denen jedoch einer ausfiel, somit blieben noch folgende:

- Hinterholzer Erich (Standard Cirrus WL – 4ME)
- Hudler Andreas (ASW-19B – ML)
- Stumpfl Fabian (Libelle – FB)



Als „Ground-Crew“ war in Leszno:

- Hinterholzer „Babsi“ Barbara
- Stumpfl Hanna mit Freund
- Und meine Wenigkeit

Da ich gerade erst von der Juniorenbundesmeisterschaft in Tschechien zurückkam, waren alle Piloten und Helfer schon zwei Tage vor mir in Leszno. Die knapp 1000km von Niederöblarn bestritt ich erst einen Tag vor der offiziellen Eröffnung der VorWM. Am Abend, nach knapp 11 Stunden Autofahrt empfingen mich die Piloten und Helfer bereits in der Gliding Bar!



Von meinem Polenbesuch 2009 und von der WM2011 in Deutschland, kannte ich bereits ein paar Piloten und Pilotinnen. Ganz gespannt war ich auf unser Team-Lager. Erich hatte ein großes Zelt mit – ja fast schon ein Haus! Babsi – Erich´s Mutter und treuer Helfer des gesamten Team´s dazu noch ein kleines Wurfzelt. Gleich nebenan war das Sonnensegel mit Biertisch und zwei Bierbänken aufgebaut.

Auf der anderen Seite des Sonnensegels das große Zelt der Tullner Segelflieger, in dem Andi schlief. Auch in unserem Lager hatten wir Andrew, einen Piloten vom australischen Team. Somit nannten uns die anderen das „Australische Team“!

Unser Lager war umgeben von dem der Polen und Polinnen, dem der Italiener, dem der Slowenen und dem der Tschechen. Ich wusste die Woche könne nur super werden, mit solch tollen Helfer und Piloten.



Am nächsten Tag fand die Eröffnungsfeier statt. Es war ein kurzes, aber sehr tolles Programm – vor allem die Tänzerinnen gefielen uns.



Was mich als Teamcaptain etwas störte: Fast alle Team´s hatten eine eigene, einheitliche Teamkleidung – leider fehlte diese bei uns. Nach dem Wunsch unserer Piloten und nach Rücksprache mit Gerold werden wir hoffentlich 2013 wieder eine einheitliche Teamkleidung bekommen! =)

3. Der Wettbewerb!

Am 02. August startete der Bewerb nach der kurzen Eröffnungsfeier dann mit der ersten Aufgabe – ein Racing Task mit 264 km. Gottseidank haben die Piloten geschaut, dass unsere Hänger alle nebeneinander stehen, so konnten wir gleich gemeinsam aufrüsten! Etwas gewöhnungsbedürftig für mich und auch für die Piloten war, dass die Startaufstellung jeden Tag nach Wettbewerbskennzeichen des Flugzeuges vorgegeben war. Das Grid war in Reihen aufgebaut. Die drei verschiedenen Klassen (Club, Standard und Polnische Meisterschaft) starteten immer gemeinsam,

jedoch wechselt sich die Reihenfolge. Einen Tag war die Standard ganz vorne, am nächsten die Club, dann die Polnische und wieder von vorne.

Um zu wissen, in welcher Reihe man im Grid steht, war jeden Tag ein Zettel ausgehängt. Man musste sich also vorher informieren. Ich versuchte dann, jeden Tag ein Foto der Aufstellung zu schießen, um dann die Piloten unseres Teams zu informieren.



Nach der Aufstellung im Grid ging es zum gemeinsamen Frühstück! Thunfisch mit Zwiebeln... So fängt der Tag gut an! Das wird wohl das Teamessen für 2013. Zum Essen blieb jedoch nicht viel Zeit, denn schon kurz darauf war Briefing im „Gliding-Hotel“. Was uns alle etwas wunderte, war die Länge des Briefings. Jeden Tag eine halbe Stunde und länger. Der „Chef“ war ein kleiner, ziemlich lustiger Pole, wenn ich das hier so schreiben darf. Sein Name war Woitech, oder wie man das schreibt.

Für das Wetter hatte Woitech eine sehr erfahrene Meteorologin, die Ihre Vorträge sehr spannend machte. Das Ungarische Team hatte angefangen zu zählen, wie oft das Wort „äähm“ in Ihrem Vortrag vorkommt. Für uns waren die neuen Wolkenarten interessant, so gab es zum Beispiel fast jeden Tag „Alöccümülüs“ oder „Cirrüs“. Gut fand ich vor allem die „Meteo-Sheets“, Zetteln auf dem der Wetterablauf im Tagesverlauf aufgezeichnet war (wie bei Alptherm).

Nach dem ausführlichen Briefing blieb ein wenig Zeit zum Entspannen in der Hängematte, die Andi mitbrachte.

Sehr cool waren die acht Schleppflugzeuge, darunter einige Yak-12, PZL-104 Wilga´s und Zlin Trainer. Die haben ordentlich Power. Das Schleppseil jedoch, war lediglich geschätzte 20 – 30 m lang. Das gesamte Teilnehmerfeld (ca. 90 Segelflugzeuge) war in ein bis



eineinhalb Stunden in der Luft. Es kam öfters mal vor, dass man im Abstieg eine Rolle des Schleppflugzeuges sah, oder ein Flugzeug hinter den Bäumen verschwand (man Beachte: mit Schleppseil am „Hintern“!)



Als alle unsere Piloten oben waren (und auch auf der gemeinsamen Teamfrequenz), teilte ich noch schnell das Öffnen der Startlinie mit der „Handgurke“ mit. Nun begann für uns „Bodencrew“ der spannende Teil, das Warten auf's Zurückkommen, oder auch nicht.



An einigen Tagen nutzten wir die Zeit zum Einkaufen im Supermarkt (selbstverständlich mit der Funke, um am neuesten Stand zu bleiben). Gleich am ersten Tag holte Fabian (FB) sich den Tagessieg!



Hinter ihm auf Platz zwei war Erich (4ME). Andi (ML) flog auf Platz acht. Hier die Ergebnisse im Überblick:

Pil./Tag	02.08	04.08	07.08
FB	1	12	8
4ME	2	2	23
ML	8	4	24

Pil./Tag	09.08	10.08	12.08	Gesamt
FB	4	1	9	4
4ME	28	7	23	6
ML	2	36	26	11

Mit insgesamt fünf Stockerlplätzen (2mal eins und 3mal zwei!), konnte das Team Austria die Teamwertung knapp vor Tschechien und den Niederlanden für sich entscheiden!



Ich traue mich fast wetten, wenn Fabian die Luftraumverletzung am zweiten Wertungstag nicht gehabt hätte, hätten wir auch einen österreichischen Einzelgesamtsieg bei der VorWM gehabt, denn am Ende fehlten ihm nur 112 Punkte auf den Ersten! Aber ja, wenn das Wört'chen wenn nicht wär...



4. Aussenlandungen in Polen

Die Bilanz der Aussenlandungen in Polen war relativ gut! Lediglich dreimal mussten unsere Piloten geholt werden. Einmal hatte sich Andi etwas „verheizt“ und landete auf einem Feld zirka 30km von Leszno entfernt. Beim anderen Mal landeten Andi und Erich zirka 5km vom Flugplatz entfernt. Sie entschieden sich für eine Sicherheitslandung, da die Höhe zu gering war, um den Endanflug über die Stadt zu wagen. Eine gute Entscheidung. Sie waren nicht die einzigen in diesem Feld, denn schon vier andere waren auf der selben Wiese gelandet.

Die Rückholungen funktionierten eigentlich ganz gut, bis auf ein paar mal verfahren. So brauchte ich zum Beispiel für die 30km zu Andi fast zwei Stunden. Für 2013 und überhaupt für internationale Wettbewerbe im Ausland ist eine einheitliche Straßenkarte für alle Piloten und Helfer empfehlenswert.



5. An den freien Tagen

Im Zeitraum vom 02. – 13. August brachten die Veranstalter sechs Wertungstage zusammen. Die restlichen fünf Tage waren „Pausetage“. Die Piloten und die Helfer nutzten diese freien Tage hauptsächlich zum Entspannen. So fuhren wir einen Tag in die Stadt Leszno, um dort gemeinsam mit den polnischen Piloten und Pilotinnen Sehenswürdigkeiten zu besichtigen und Pancakes zu essen. An einem anderen Tag war relaxen in der polnischen Therme in Leszno angesagt.

Natürlich gab es auch Tage, an dem die Piloten mit immer wieder durch den Funk durchgesagten Startverschiebungen warten mussten bis die endgültige Absage kam. Sehr positiv fand ich als Teamcaptain die Grillabende, die die Veranstalter durchzogen. Die Kontakte zu anderen Nationen und Piloten wurden damit sehr gepflegt.



Auch hervorheben muss ich die Spiele (z.B. Tischtennis und Paintball) die veranstaltet wurden an den freien Tagen. Auch hier spielte Nation gegen Nation. Fantastisch anzusehen, wie die einzelnen Nationen lautstark mitfieberten.



Manche polnischen Piloten machten ein Lagerfeuer am Campingplatz und sangen und tanzten bis in die Morgenstunden – es war natürlich jeder eingeladen.

6. Siegerehrung und Farewell-Party

Die Farewell-Party war am Abend des 12. August angesetzt. Hierfür bekamen alle Piloten eine Essensmarke und eine Getränkemarke. Mit diesen Marken gab es eine Bratwurst mit Gebäck und ein Bier bzw. ein alkoholfreies Getränk. Die Helfer und Teamcaptain bekamen leider keine Marke. Sie mussten das Essen/Trinken vor Ort bezahlen.

Für die Party wurde der Briefingsaal benutzt. Es war eine große Tanzfläche mit vielen Rauch- und Lichteffekten vorbereitet. Dazu legte ein DJ für den Nachwuchs gerechte Musik auf. Die Stimmung war grandios – bis weit in die Nacht hinein.



Zuerst nicht sehr erfreut waren die Piloten, als sie hörten, dass am Tag nach der Farewell-Party geflogen werden soll. Tatsächlich sehr ungewöhnlich, nach der Abschlussparty noch einen Wertungstag zu veranstalten. Meiner Meinung nach war es nicht unbedingt nötig, denn es waren sowieso schon fünf gültige Wertungstage. Die Siegerehrung konnte somit auch erst am späten Abend begonnen werden. Nicht alle Piloten waren anwesend, einige fuhren schon nach Hause, weil sie am Montag arbeiten mussten. Schade – den Wertungstag hätte man sich sparen können um alles etwas gemütlicher zu machen. Dennoch waren wir alle sehr stolz auf den Stockerlplatz in der Teamwertung und auf die sehr guten Platzierungen unserer Piloten.



7. Schlussfolgerung und Danksagung

Die Piloten, die Helfer und auch Ich können von der Veranstaltung „Pre Junior World Gliding Championship 2012“ behaupten, dass sie sehr gut organisiert war. Die Briefings waren ausführlich und die Stimmung hervorragend.

An dieser Stelle möchte ich mich bei Gaisbacher Mi-

chael (BSL) und bei Auerbach Gerold (Juniorenreferent ÖAeC) für die Aufnahme als Teamcaptain, für die Hilfe und die Motivation bedanken. Einen großen Dank gehört auch Jütte Christoph ausgesprochen, der mir als erfahrener Teamcaptain im Vorhinein viele Tipps gab. Nicht zu vergessen natürlich all die Helfer und Piloten in Leszno, die sehr viel Wert sind und nicht wegzudenken sind.

Ein großes Dankeschön speziell an Hinterholzer Barbara, die sich für das gesamte Team die Mühe nahm, um einkaufen zu gehen, kochen und abwaschen, die Piloten und Helfer zu motivieren etc. etc...

Zu guter Letzt auch ein Danke an Seidl Gerda, die die gesamte Büroarbeit erledigt, ohne dieser so ein Bewerb gar nicht möglich wäre. Im Namen der Piloten und auch von mir noch ein Danke an den gesamten ÖAeC, für die Unterstützung und für die nicht als selbstverständlich zu sehende Förderung, die zwar etwas umständlich ist, aber mit gemeinsamer Hilfe doch schaffbar. =)

8. Empfehlungen für kommende Wettbewerbe

Auch 2012 durften wir Piloten wieder sehr viel Erfahrung sammeln. Nicht nur fliegerisch, sondern auch was Organisation und Ausrüstung anbelangt. Ich habe ein bisschen überlegt und hier einige Empfehlungen für die Zukunft zusammengeschrieben:

- Einheitliche Teamkleidung (vor allem für internationale Bewerbe).
- Teamflagge(n) für das repräsentieren des Teamcampes etc.
- Kleines windgeschütztes Teamzelt, so dass das Team gemütlich beisammensitzen kann.
- Bodenfunkstation für die Helfer mit größerer Reichweite wird dringend empfohlen.
- Einheitliche Straßenkarten für Helfer und Piloten (wie schon erwähnt).
- Bierbänke und Tische.
- Für den Internationalen Abend Zutaten für ein Gericht zum Kochen.
- Viel Werkzeug und Ersatzteile (wie z.B. TEK-Düse)
- Hängematten zum Entspannen
- Viel Thunfisch mit Zwiebeln (Teamfrühstück!)

Ich denke, für 2013 werden sich die meisten dieser Punkte gemeinsam mit der Hilfe des ÖAeC organisieren lassen. Ich freu mich schon auf kommende Wettbewerbe...

Hiermit verbleibe ich mit einem Glück ab – gut Land, Huber Luki (Teamcaptain Leszno)



Berichte zur Junioren Vor-WM 2012

Bericht Erich Hinterholzer:

Hallo in die Runde...

...ich glaube es würde nicht viel Sinn machen, wenn ich auch noch einen so ausführlichen Bericht schreibe, da wir ja eh die gleichen Erfahrungen gemacht haben. Allerdings würde ich meine Gedanken zu diesem Wettbewerb gerne teilen.

Bis jetzt habe ich mir vor Bewerben immer selber einen gewissen Leistungsdruck gemacht. Inspiriert durch die ausgezeichnete Stimmung in unserem Verein und die diversen „Leitsätze“ (werden gerne an die nächste Junioren Generation weitergegeben) aus Musbach bin ich absolut ohne Hintergedanken und Erwartungen nach Leszno gefahren. Das einzige was gezählt hat war der pure Spaß am Fliegen und alte und neue Freunde um sich zu haben. Ich und Andreas haben das wie ich finde auch recht konsequent durchgezogen.

Zum Frühstück Thunfisch mit Zwiebeln, vor und nach dem Briefing noch ein paar runden auf der Slackline um den Kreislauf in Schwung zu bekommen. Auf dem Grid, Musik zum relaxen und als das Seil schon dran war noch ein blöder Spruch vom Luki für die Motivation und ab ging's. Während dem Flug, habe ich auch keinen Gedanken an die „Konkurrenz“ oder sonst was verschwendet, sondern bin einfach meine Linie geflogen und habe jeden Moment genossen.

Der Informationsaustausch, hat zwischen mir und Andreas in der Luft sehr gut geklappt. Fabian war etwas verschlossen, hat aber unsere Info's immer dankend angenommen. Ich werde in Zukunft immer mit dieser Einstellung auf Wettbewerbe fahren und hoffe, dass auch die nächste Junioren Generation den Spaß in den Vordergrund stellt, denn dann kommt auch der Erfolg!

**Auf eine geniale Junioren WM 2013!
Servus, Erich Hinterholzer**

P.S. Ein Thunfischsponsor wäre für 2013 ganz gut ;)

Bericht Andreas Hudler:

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

Flugplatz:

Der Flugplatz ist ein riesiger Grasplatz und als perfekt für große Wettbewerbe zu bezeichnen (wie sich in der Geschichte ja schon gezeigt hat). Gute Oberfläche, keine Hindernisse.

Flugbetrieb:

Startaufstellung, Schleppbetrieb, Ausklinkzone, Startlinie, Zielflugverfahren, Frequenzen

Die Startaufstellung erfolgte je nach Windrichtung an unterschiedlichen Stellen am Platz, der keine markierten Pisten hat. Aufgrund der Größe des Platzes konnte sehr breit und locker aufgestellt werden (12 Flieger nebeneinander, dazwischen Platz zum durchfahren). Die Gridorder wurde am Grid von Helfern bekanntgegeben (man wurde eingewiesen), an den ersten Tagen wurde sie auch zusätzlich am Campingplatz ausgehängt. Extrem wichtig ist Schleppstange und Flächenrad, sonst ist es mühsam bis unmöglich sich zu bewegen. Die Klassen wurden tageweise durchrotiert, auch innerhalb der Klassen wurden die Reihen, welche während der Aufstellung mit Tafeln gut markiert waren, tageweise rotiert.

Der Schleppbetrieb war gut, genug kraftvolle Schleppmaschinen waren vorhanden. Bei den Anflügen der Schleppmaschinen wurde deutlich, dass man in Polen ist, teilweise wurde leicht schräg über den Platz mit Rückenwind aufs Grid zugegelandet, es kam aber zu keinen kritischen Situationen.

Die Ausklinkzone war nicht gut durchdacht, es sollte je nachdem ob man in eine Nord- oder Südplatzrunde geschleppt wird, nur nach N oder S die Zone verlassen werden, was bei starkem Wind, Abschattungen und niedriger Basis nicht möglich war da man sonst schnell wieder am Boden gewesen wäre. Nichtbefolgen wurde allerdings nicht bestraft. Ich selbst konnte



mich nicht jeden Tag an das Procedure halten.

Die Startlinie lag immer ganz sinnvoll, allerdings wurden die drei Klassen nicht sehr gut räumlich separiert. Das Öffnen der Linie wurde ganz gewöhnlich auf der Wettbewerbsfrequenz bekanntgegeben.

Das Zielflugverfahren war äußerst unkompliziert, es gab einen 3km Zielkreis ohne Mindesthöhe, man sollte sich 10 km vorm Platz melden. Es gab keinen Checkpoint vor dem Ziel, allerdings kamen die Flieger eh immer aus ungefähr der gleichen Richtung an.

Die einzige Regel war „keine Überflüge unter 50m“. Die Anflüge aus Osten und Süden führen über die Stadt bzw über einen größeren Wald, man kann auf den letzten ca. 5km nur entweder vorher oder nach dem „Hindernis“ auslanden. Von Westen ist der Anflug sehr unproblematisch, nur Felder auf den letzten km, was Anflüge im Bodeneffekt etc. erlaubt. Von Norden kommend sind auch überall Felder.

Frequenzen wurden nur 2 bekanntgegeben, eine für Schleppbetrieb und die andere für Abflug und Landung, wir haben dann eine eigene Frequenz für Teamkommunikation ausgemacht.

Briefing:

Das Briefing war im Tanz/Sportsaal des GlidingHotels am Flugplatz. Da alles zweisprachig war (Polnisch und Englisch), zog es sich immer furchtbar (länger als eine halbe Stunde).

Teilweise wurden auch unnötige Sachen wie Schleppprocedures, was ja nur die Schlepppiloten betrifft, jeden Tag wieder präsentiert oder der Tagessieger im Tischtennis o.Ä prämiert, obwohl ein extrem kurzes Wetterfenster war und man eigentlich schon im Grid sein sollte.

Die Wettbewerbsleitung hat aber das Ruder immer gut in der Hand gehabt und größtenteils gute Entscheidungen getroffen.

Meteo-Service:

Das Wetter haben zwei MeteorologInnen der Uni Warschau glaub ich präsentiert, wobei das Englisch

der einen sehr mühsam war und nach ein paar Tagen glücklicherweise die zwei ihre Präsentationssprache getauscht haben.

Prinzipiell waren die Vorhersagen gut, das Wetter war oft durchwachsen und schwer vorhersagbar; es wurde seitens der Wettbewerbsleitung immer versucht, zu fliegen wenn es irgendwie möglich schien.

Für alle Piloten gab es jeden Tag einen meteo sheet mit einer grafisch schönen, übersichtlichen Kurzprognose des Tages (Basis/Tops im Tagesverlauf, Wind, Bedeckung, Steigwerte)

Tasksetting:

Es wurden nie nicht fliegbare Aufgaben gesetzt, auch hielten sich die Außenlandungen halbwegs in Grenzen. Jedoch gab es teilweise kuriose AAT Aufgaben mit einer zu kurzen Mindestzeit, wobei mit bloßem Sektor ankratzen in Mindestzeit ein Schnitt möglich war, der viel zu hoch für den Tag war, was natürlich die Entscheidung, wie weit man in die Sektoren reinfliegt, wegfallen ließ.

An den Tagen mit starkem Wind wurde sehr gut ausgeschrieben, sodass die Tasks trotz 50km/+ Wind auch für die Clubklasse unter den Aufreihungen ganz gut fliegbar war. Problematisch waren dadurch allerdings Pulks auf Gegenkurs mit hoher Annäherungsgeschwindigkeit.

1. Team Austria (für Lerneffekt im ÖAec)

Vorbereitung:

Die Vorbereitung des Team Austria beschränkte sich darauf, dass der Erich, der Fab und ich kurz telefonierten, wann wer rauffährt und dass wir Dinge fürs Camping nicht doppelt mitnehmen und nix vergessen. Die allerwichtigste Vorbereitung war, den Huber Luki mitzunehmen, der Teamcaptain und mein Helfer gleichzeitig war.

Ich selbst war direkt von der Juniorenmeisterschaft in Tschechien angereist, war daher ganz gut einge-



flogen und wusste auch, dass mit dem Flieger alles passt. Handfunkgerät hatte ich mit, es war der einzige Funk unseres Teams.. Die Gegend dort ist sehr homogen und wenig trickreich, man muss sich bloß ein bisschen auf die großen Flusstäler und Lufträume einstellen.

Unterkunft:

Am Flugplatz gibt es das GlidingHotel, das sehr schön und glaub ich auch nicht zu teuer ist. Erich und ich haben wie der Großteil der Bewerbsteilnehmer im Zelt gewohnt.

Der Campingplatz ist direkt am Flugplatz und wird von dem Hotel mitbetrieben. WC und Duschen am Campingplatz sind rustikal aber ausreichend, vor allem für den Preis. Nur das WLAN am Campingplatz brauchte einige Tage, um in Gang zu kommen.

Im GlidingHotel gibt es ein sehr gutes Restaurant mit polnischen Preisen, das wirklich empfehlenswert ist, man kann dort auch frühstücken.

In Leszno gibt es in fünf Minuten Auto- Distanz einen Lidl, bei dem auch ein Bankomat ist; direkt neben dem Flugplatz einen Greißler, der mehr oder weniger alles hat und zu dem man auch zu Fuß gehen kann.

Das Leitungswasser kann man theoretisch trinken, ich hab es probiert und es ist nix passiert, hab aber meistens Mineralwasser getrunken.

Finanzielles:

Die Förderung vom Aeroclub kam wie bisher leider erst nach dem Wettbewerb, dafür heuer in einem nie dagewesenen Ausmaß, wozu ich nur mehr „zwei Daumen hoch“ sagen kann!!!

Endlich! Wenn die Förderung weiterhin so perfekt bemessen wird, wird sich nie ein Junior Sorgen machen müssen, aus Geldgründen nicht auf eine WM zu fahren.

Die Auszahlung im Vorfeld ist natürlich mangels Belegen, die man erst am/ nach dem Bewerb selber bekommt, zugegebenermaßen schwierig.. Die Lösung

dafür muß woanders liegen als über das Einreichen und Rückvergüten von belegten Ausgaben.

Teamführung:

Die Teamführung durch den Huber Luki war natürlich ganz grandios, er hat es vor allem im Grid geschafft, mir kurz vor dem Start noch einen zusätzliche Schubs Motivation zu geben.

Gratulation an dieser Stelle an den Aeroclub, das finanziell zu ermöglichen. Letztes Jahr nach Musbach wurde ja angeregt, die nachrückenden Junioren auf die internationalen Bewerbe mitzuschicken, um dort zu lernen. Ich finde es toll, dass das heuer bereits so funktioniert hat und hoffe auf Fortsetzung dieser Idee bei der WM 2013.

Wichtig wäre ein starkes und ein zweites Funkgerät, um einerseits mit dem Boden auch weit weg noch sprechen zu können und andererseits ein Mithören der Bodencrew auf der Wettbewerbsfrequenz zu ermöglichen.

Teamegeist:

Die Stimmung und Zusammenabeit war sehr gut, ich denke einmal mehr dass es wichtig ist, dass das gesamte Team zusammen wohnt, frühstückt etc..

Dies wurde heuer fast perfekt erreicht, da der Fab und der Luki im Hotel nur 100m vom Campingplatz, wo der Erich und ich wohnten, entfernt waren.

Die Atmosphäre im Team war sehr locker, es herrschte Konsens dass man bloß da ist aus Spaß an der Segelfliegerei auf höchstem Niveau, was ich persönlich als leistungsförderlich sehe.

Fotos kann ich keine anderen oder besseren beisteuern, als es der Huber Luki nicht eh schon gemacht hat.

**Liebe Grüße und bis zum 24.11.,
Andreas Hudler**

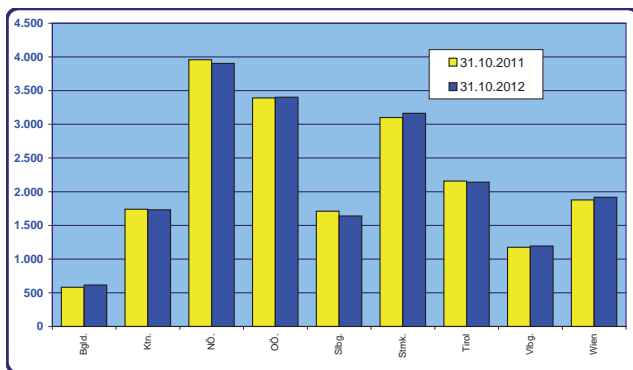


Mitgliederentwicklung



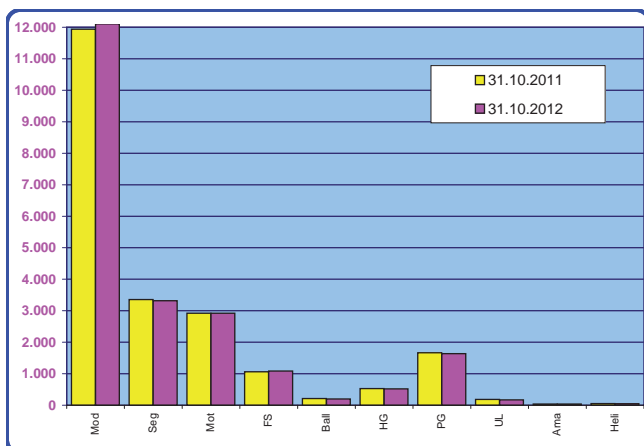
ÖAEC-Mitgliederstatistik

Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Vergleich Landesverbände



Landesverbände	31.12.2011	31.10.2011	31.10.2012	+/-Okt. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	582	582	615	+33	+5,67%
Kärnten	1.742	1.740	1.732	-8	-0,46%
Niederösterreich	3.967	3.958	3.904	-54	-1,36%
Oberösterreich	3.404	3.391	3.402	+11	+0,32%
Salzburg	1.715	1.711	1.640	-71	-4,15%
Steiermark	3.112	3.101	3.164	+63	+2,03%
Tirol	2.168	2.158	2.141	-17	-0,79%
Vorarlberg	1.181	1.175	1.193	+18	+1,53%
Wien	1.882	1.877	1.918	+41	+2,18%
ohne Verband	12	12	8	-4	-33,33%
gesamt	19.765	19.705	19.717	+12	+0,06%

Bezahlte Mitgliedsbeiträge – VergleichSektionen



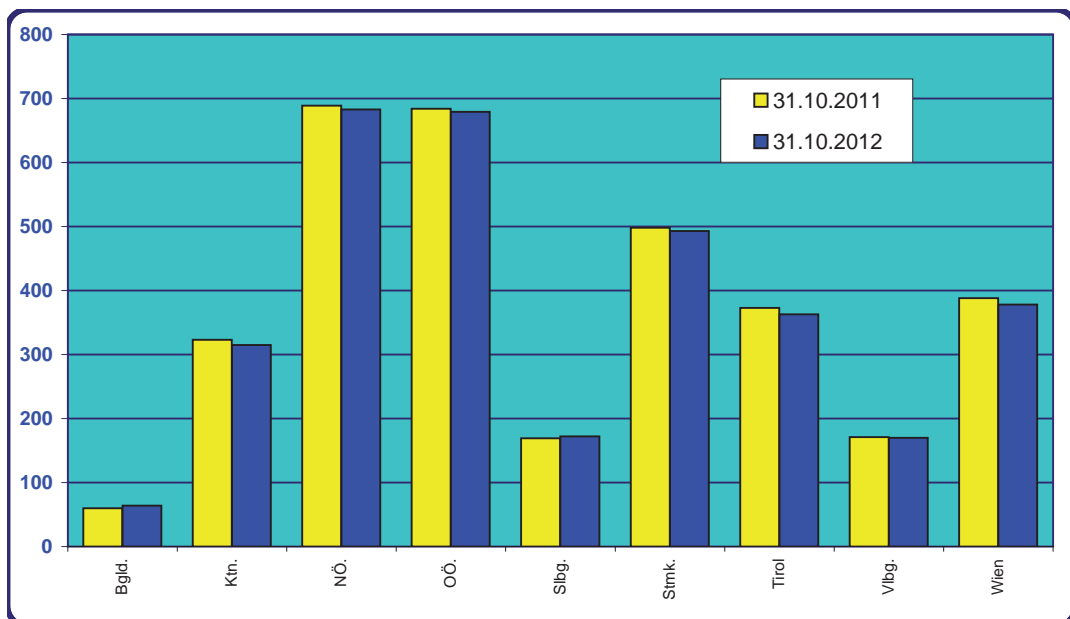
Sektionen	31.12.2011	31.10.2011	31.10.2012	+Okt. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Modellflug	11.968	11.941	12.109	+168	+1,41%
Segelflug	3.367	3.355	3.317	-38	-1,13%
Motorflug	2.939	2.923	2.920	-3	-0,10%
Fallschirm	1.066	1.062	1.084	+22	+2,07%
Ballonfahrt	213	213	196	-17	-7,98%
Hängegleiten	530	529	517	-12	-2,27%
Paragleiten	1.671	1.667	1.638	-29	-1,74%
Ultraleicht	188	186	172	-14	-7,53%
Amateurbau	39	38	39	+1	+2,63%
Helikopter	51	51	48	-3	-5,88%



ÖAEC-Mitgliederstatistik

Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Sektion Segelflug

Landesverbände	31.12.2011	31.10.2011	31.10.2012	+/-Okt, Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	60	60	64	+4	+6,67%
Kärnten	324	323	315	-8	-2,48%
Niederösterreich	689	689	683	-6	-0,87%
Oberösterreich	684	684	679	-5	-0,73%
Salzburg	171	169	172	+3	+1,78%
Steiermark	501	498	493	-5	-1,00%
Tirol	373	373	363	-10	-2,68%
Vorarlberg	175	171	170	-1	-0,58%
Wien	390	388	378	-10	-2,58%
gesamt	3.367	3.355	3.317	-38	-1,13%





Termine 2013 /14

01. Oktober 2012 bis 30. September 2013
dezentraler Wettbewerb - sis.at
österreichweit
www.sis.at
05. Jänner bis 20. Jänner 2013
32. FAI World Gliding Championship
Club-, Standard- und World-Class
in Adolfo Gonzales Chávez/Argentinien
www.wgc2012.com.ar
21. bis 29. März 2013
Gold Challenge 2013
Anmeldung und Info:
ertl.klaus@utanet.at
24. bis 11. April 2013
AERO
in Friedrichshafen(D)
www.aero-friedrichshafen.com
04. bis 11. Mai 2013
Alpe Adria Cup
in Feldkirchen
16. bis 20. Mai 2013
Silver Challenge
in Niederöblarn
25. Mai bis 02. Juni 2013
Österr. Segelflugstaatsmeisterschaft
in Wiener Neustadt
08. bis 21. Juni 2013
17. FAI Europ. Gliding Championships
Vinson sur Verdon, Frankreich
29. Juni bis 13. Juli 2013
7. FAI Women`s World Gliding Championship
in Issoudun/France
www.aeroclub-issoudon.fr
05. bis 21. Juli 2013
17. FAI Europ. Gliding Championships
Ostrow Wielkopolski, POL
18. bis 28. Juli 2013
Segelfl Kunstflug WM
Advanced und unlimited
Oripaa, Finnland
www.ilmailuilitto.fi
26. Juli bis 03. August 2013
45. Klippeneck Wettbewerb
in Klippeneck(D)
28. Juli bis 10. August 2013
8. FAI Junior World Gliding Championship
in Leszno/Polen
www.jwgc2013.eu
09. bis 17. August 2013
NÖ-TAL
in Dobersberg
10. bis 13. April 2014
AERO
in Friedrichshafen(D)
www.aero-friedrichshafen.com
-
- FAI Qualifying Sailplane GP - 2013**
26. Jänner bis 02. Februar 2013
Vitacura, Chile
04. bis 11. Mai 2013
Langtora airfield, Schweden
18. bis 25. Mai 2013
Rennes - Saint Sulpice, Frankreich
26. Mai bis 01. Juni 2013
Prievidza, Slowakei