

# Segelflugbilanz 2013

Unser Motto 2014:

TEAM WORKS OPTIMAL



*Segelfliegertag*



ÖSTERREICHISCHER AEROCLUB



# ■ Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Einleitung

Das Team 2013

## Meisterschaften national

Segelflug STMS 2013 | Nitra, Slowakei

21. Alpe Adria Segelflugcup | Feldkirchen

NÖ TAL 2013 | Zell am See

SIS AT.

## Meisterschaften international

Salzmanncup 2013 | Bad Saulgau

17. FAI Europ. Gliding Championships | Vinon sur Verdon (F)

Segelkunstflug WM 2013 | Oripaa (FIN)

17. FAI Europ. Gliding Championships | Ostrow Wielkopolski (POL)



## **Strukturarbeit**

Referate

Behördenarbeit

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

### **Berichte der Landessektionsleiter**

### **Berichte Fachreferenten**

Bericht des ONF

Internationale Vertretungen  
IGC

Training Nationalmannschaft

Das Juniorenprogramm 2013

## **Mitgliederentwicklung der Sektion Segelflug**

### **Termine 2013/14**



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



## ■ Liebe Segelfliegerfamilie...



BSL Segelflug  
Michael Gaisbacher

**Segelflug 2013: Experiment gelungen  
2014 Weichenstellung für die Zukunft  
2013 war ein schwieriges Jahr, bedingt durch Wetter,  
persönliche Situationen und Terminprobleme.**

**Experiment 1:** Wenn ein Weltmeister und zweifacher Europameister die Klasse wechselt und erstmals in einer Multiseatformation antritt, so darf man das als Experiment bezeichnen. Dann wiederum nicht, denn für Insider war es keine Überraschung, dass Wolfgang Janowitsch und Andi Lutz ein gutes Team bilden würden und sich zum Titel ergänzen würden.

Übrigens: Andreas Lutz war Teilnehmer der allerersten Silver Challenge des ÖAeC. Die Sektion gratuliert den beiden Piloten zu diesem Sieg über ein starkes Teilnehmerfeld.

**Experiment 2: Die Juniorenmeisterschaften im April**  
In Abstimmung mit den Junioren wurde erstmals ein Termin außerhalb der Ferienzeit festgelegt. Leider litt dadurch die Teilnehmerzahl, dafür schafften wir es in Abstimmung mit der Juniorenweltmeisterschaft eine gültige Wertung, was uns später im Frühjahr nicht gelungen wäre.

**Experiment 3: Die Staatsmeisterschaften in Nitra**  
Bedingt durch Terminprobleme und einer unerwarteten, kurzfristigen Absage durch das Heer in LOXN wurde die STM kurzerhand nach Nitra verlegt, wo der Pribina Cup im Frühjahr ohnehin verregnet war. Auch hier Fazit: eine gültige Wertung in einer schwierigen Situation und

extrem zufriedene Teilnehmer in Bezug auf unkompliziertes Prozedere und günstige Kostensituation.

### **Experiment 4: Der Swift kommt ins Laufen**

Endlich ist es gelungen das Swiftprojekt und damit das Akroprojekt in ruhige Bahnen zu lenken. Das Flugzeug wird gut angenommen, das Finanzierungskonzept greift, die Piloten sind zufrieden und die Ergebnisse stellen sich langsam wieder ein. Ein 5. Platz von Sigggy Mayr in der unbekanntenen Pflicht bei der WM in Finnland lässt für die Zukunft hoffen, in der Advanced Klasse reift ein neues Team heran.

**Das Jahr 2014 bringt nun wieder ganz andere Herausforderungen:** Die Luftraumnovelle durch SERA, die Umstellung der Schulen auf ATOs, die Möglichkeit des ÖAeC auch Behörde für den Motorflug bis 2.000 kg zu werden, bzw. die Chance mit dem LAPL S erweitert auf TMG kostengünstig auch den Motorflug zu neuer Nachwuchsblüte zu führen, indem hier auch der UL Bereich eine weitere Lizenzfacette erfährt und die Unterstützung der Vereine mit den neuen, veränderten Bedingungen umzugehen sind Auftrag und Agenda für die kommenden 12 Monate.

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

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

Lasst uns das Jahr 2014 gemeinsam in Angriff nehmen - ob es die WM in Leszno (ein anerkannt guter Boden für Österreicher) ist, ob es die Aufgabe ist, für 2015 eine große Staatsmeisterschaft in Österreich auf die Beine zu stellen oder ob es schlicht darum geht die rechtlichen Rahmenbedingungen für einen leistbaren Segelflugsport zu erhalten - es ist unsere gemeinsame Arbeit, gehen wir sie an.

In diesem Sinn Glück ab, gut Land in 2014.  
Euer BSL, Michael Gaisbacher



## ■ Das Team 2013

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

### Bundessektionsleiter:

---

Michael Gaisbacher

### ONF:

---

**Auswertung**

Horst Baumann

**Rechtliche Fragen**

Herbert Pirker

### Landessektionsleiter:

---

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



## Delegierte:

---

**EGU:** BSL Michael Gaisbacher

**IGC:** Hermann Trimmel  
Peter Platzer

**OSTIV**

**Met.:** Hermann Trimmel

## Fachreferenten:

---

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

**ROL:** Herbert Ziegerhofer  
Thomas Hynek

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

**Segelkunstflug:** Ewald Roithner

**Safety:** Klaus Ertl

**Junioren:** Michael Gaisbacher

**Trainer:** Hermann Trimmel

**Lufträume:** Peter Platzer

**Simulator-  
service:** Franz Hinterplattner



## ■ Meisterschaften national

### Segelflug STMS 2013 in Nitra, Slowakei 25. Mai – 01. Juni 2013



**Vergangenen Herbst wurde ich von einigen Wiener Neustädter Piloten gefragt ob ich die Wettbewerbsleitung zur geplanten österreichischen Staatsmeisterschaft 2013 in LOXN übernehmen würde.**

Da ich mir dies mit dem vorgeschlagenen Personenkreis vorstellen konnte, stimmte ich zu. Leider wurde aus bekannten Gründen Wiener Neustadt als Veranstaltungsort abgelehnt, ich wollte mich meiner übernommenen Verantwortung jedoch nicht entziehen und übernahm nun die weitere Suche und Organisation nach einem geeigneten Ort.

Im Aeroclub Nitra in der Slowakei fand ich nun einen Veranstalter der sehr kurzfristig in der Lage war die Meisterschaft auszutragen und dies auch wollte. Ich unterbreitete den Sektionsleitern mehrere Vorschläge, die sich aber dann doch einstimmig für Nitra als

Veranstaltungsort entschieden. Leider wurden die Unterstützer von österreichischer Seite im Laufe der Zeit immer weniger, bis schließlich nur Richard Huschka und ich als Team übrig blieben.

Von Seiten des Aeroclubs in Nitra war die Unterstützung so groß, dass schließlich doch ein erfolgreicher und für alle schöner Bewerb stattfinden konnte.

Das Wetter war diese Jahr im Mai nicht wirklich be rauschend, aber wir konnten durch die Verlagerung nach Nitra doch eine gültige Meisterschaft zustande bringen. Im Nachhinein kann ich behaupten, in Österreich wäre dies viel schwieriger wenn nicht sogar unmöglich gewesen.

Sehr schade habe ich gefunden, dass bei einigen österreichischen Piloten keine Bereitschaft vorhanden



war an der Meisterschaft in der Slowakei teilzunehmen, als schlimm habe ich empfunden, dass sogar zum Boykott aufgerufen wurde.

Durch die Teilnahme vieler Tschechischer und Slowakischer Nationalmannschaftsmitglieder lag das Niveau in einigen Klassen doch sehr hoch und der Vergleich war manchmal doch sehr ernüchternd.

Zu guter Letzt möchte ich mich beim Aeroclub Nitra, hier vor allem bei VLADIMIR FOLTIN mit seinem Team, bei GERDA SEIDL die im Vorfeld die Administration erledigte und bei RICHARD HUSCHKA als unermüdlichem Auswerter bedanken, ohne sie wäre der Bewerb nicht möglich gewesen.

Genauer zu den Tagen und den Ergebnissen findet man auf <http://www.pribinacup.sk/at2013/>

Mit besten Grüßen  
Ludwig Starkl

## Ergebnisse der Segelflug-STMS 2013 in Nitra

Platz	Klasse	Name
3. Platz	18m-Klasse	Guido Achleitner
4. Platz	Club-Klasse	Erich Hinterholzer
4. Platz	Standard-Klasse	Reinhard Haggenmüller
5. Platz	Standard-Klasse	Hannes Seiwald
6. Platz	15m-Renn-Klasse	Michael Rass
7. Platz	18m-Klasse	Hansjörg Moser

## 21. Alpe Adria Segelflugcup in Feldkirchen 04. – 11. Mai 2013

**Der 21. Alpe Adria Segelflugcup fand von 4. - 11. Mai in Feldkirchen statt.** Herzliche Gratulation an die Gesamtsieger der 104er Klasse:

- |          |                       |
|----------|-----------------------|
| 1. Platz | Heimo Demmerer        |
| 2. Platz | Reinhard Haggenmüller |
| 3. Platz | Hirt Joachim          |

und in der Offene Klasse:

- |          |                  |
|----------|------------------|
| 1. Platz | Werner Danz      |
| 2. Platz | Joachim Kraiss   |
| 3. Platz | Bernhard Leitner |

**Glück ab, gut Land und auf ein Wiedersehen beim 22. AAC!**





## NÖ TAL 2013 Zell am See 10. bis 17. August 2013

### TRAININGS- UND AUSBILDUNGSLAGER



**Von 8 Wettbewerbstagen 8 Tage zu fliegen, das kommt nicht so oft vor! Die beste Flugwoche des Jahres ausgewählt zu haben, ist Glück und die beste Basis für einen erfolgreichen Wettbewerb.**

Zum 5. Mal habe ich heuer das TAL organisiert und zur Überraschung aller gab es heuer einen überdurchschnittlichen Zulauf. Die Gründe dafür sind sicher vielschichtig, aber ein wichtiger Faktor für die hohe Teilnehmerzahl ist sicher die Kontinuität des Bewerbes, der Austragungsort und das Tasksetting. 35 Nennungen, 32 Piloten in der Endwertung, das ist rekordverdächtig!

Die Teilnehmer kamen vorwiegend aus dem östlichen Bundesgebiet, 14 NÖ, 9 OÖ, 5 Wien, 3 Stmk. und einer aus Ungarn. Das Durchschnittsalter von 36 Jahren spricht für eine hohe Akzeptanz bei den jungen Piloten, die mit dem TAL den ersten Schritt in die Wettbewerbsfliegerei versuchen.

Das Teilnehmerfeld wurden in zwei Gruppen geteilt:

- Einsteiger Klasse 18 Piloten,
- Allgemeine Klasse 14 Piloten

21 Piloten davon nahmen das erste Mal an dem Wettbewerb teil, was zeigt, dass unser TAL als Einstiegsbewerb immer mehr an Beliebtheit gewinnt. 11 Piloten haben schon mehrfach am TAL teilgenommen, davon einige bereits das vierte Mal!

Hoher Team- und Wettbewerbsgeist mit einer großen Portion Sportlichkeit und Freude am Fliegen, das ist das NÖ-TAL.

#### UFG Waldviertel

Um einen Wettbewerb in der Größe zum Erfolg zu führen, bedarf es eines guten Zusammenspiels aller Beteiligten. Der ansässige Verein UFG-Waldviertel hat uns mit ihrer Infrastruktur und ihren freiwilligen Helfern und Helferinnen die ganze Woche großartig unterstützt, es gab keinen Moment wo wer, oder was gefehlt hat, der innere Zusammenhalt und die Einsatzfreude der Vereinsmitglieder war stets präsent und damit wichtigster Baustein unserer Wettbewerbswoche. Michael Rohrbeck, Segelflugreferent des Vereines und Wettbewerbsleiter-Stellvertreter,



war treibende Feder der Wettbewerbsvorbereitung und Sicherstellung der täglichen organisatorischen Rahmenbedingungen.



Michael Rohrbeck - Wettbewerbsleiter Stellvertreter

Wie auch schon die letzten Jahre, war Christine Gangl wiederum die unverzichtbare Organisatorin rund um das TAL. Es gibt nichts, was Christine nicht auf die Wege bringt. Ihr Hauptteil, die kulinarische Versorgung des Wettbewerbes ist einfach unbeschreiblich. Vom Frühstücksgebäck bis zur Jause mit Kaffee und Kuchen, und Grill am Abend, Christina ist immer da. DANKE!



links.: Christine Gangl (Betriebsleiter und Wettbewerbsversorgung)



### Wettbewerbsorganisation

Als Wettbewerbsleiter lege ich darauf Wert, dass erstens die Rahmenbedingungen des Flugplatzes passen und zweites, dass die Piloten mit dem Wettbewerbsteam eine Einheit bilden können. Dazu müssen sie klare Abläufe und Regeln im Wettbewerbsverlauf und Tagesgeschehen erkennen können und angemessene Aufgaben erhalten. Piloten müssen auch darauf vertrauen können, dass ihre Aufgaben lösbar sind und dass sie Rat und Hilfe erhalten wenn Bedarf ist. Wenn das gelingt, dann stellt sich jeder Tag mit neuem Erfolg ein! Ludwig Starkl(WICK) hat heuer zum 3. Mal das Tasksetting geleitet und damit einen großen Teil des Erfolges mitgestaltet.



li.: Ludwig Starkl - Tasksetter & Sportlicher Leiter  
re.: Richard Huschka - Wettbewerbsauswertung

Wir sind 8 Tage geflogen, doch nicht jeder Tag war von vornherein ein Flugtag. WICK hat jeden neuen Tag auf das genaueste analysiert und spitzfindigste Aufgaben ausgearbeitet. Sicherheit und Lösbarkeit der Aufgaben stand dabei im Vordergrund. Das haben die Teilnehmer gespürt und so sind die Piloten den Aufgaben auch immer positiv gegenüber gestanden und haben ihr Bestes daraus gemacht.



Das Resultat: Die Piloten verbesserten sich von Tag zu Tag, die Leistungen stiegen und das Wettbewerbsklima wurde immer heißer. Schon bald kristallisierten sich deutliche Favoriten heraus, doch immer Fair und mit hohem Sportsgeist.



Wenn die Piloten von ihren Aufgaben nach Hause kamen, hörte man viel Positives über den Renntag, der Task, das Herumkommen, die Wetterentwicklung, Lufträume etc, fast immer alles perfekt! Gäbe es da nicht die kleinen Ausrutscher, die Startlinie knapp verfehlt, zu tief in den Zielkreis eingeflogen, etc., naja Kleinigkeiten, wir sind ja ein TAL hörte ich da immer. Letztendlich durfte Richard Huschka, den einen oder anderen von seinem Fehler unbarmherzig überzeugen, und da war er hart, vorbei ist vorbei!



li. Richard Huschka - Wettbewerbsauswertung  
re. Gergely Sándor - unser weitest gereister Teilnehmer  
Sándor hat es mit Würde getragen, es gibt eben Regeln!

Die wichtigsten Schritte nach der Landung...

„Wer das File nicht rechtzeitig abgibt, kommt nicht in die Wertung!“ waren Richards Worte, daher das Erste nach dem Landen, File auslesen und in das System einspielen.



Karl & Georg Schifflerthner beim File Auslesen.

Der übliche Gang gleich nach dem Landen zum ..... musste hinten angestellt werden, aber als nächstes folgte dann gleich die Fluganalysen und das Herausarbeiten der Besonderheiten.



Zuerst kam der Logger, jetzt Smartphone und Co... Ein Wettbewerb ohne Laptop und Smartphone, heute undenkbar!

Die Daten und Informationen haben nicht die geringste Chance alt zu werden, schnelle und umfassende Information auf Facebook und Co. gehören heute zum Standard, unsere Jungpiloten gestalten damit eine neue Medienzukunft für unseren Sport. Eine höchst interessante Aufgabe auch für die Wettbewerbsorganisation der Zukunft.

Im Übrigen, der tägliche Treffpunkt in der Kantine nach alter Manier, gehörte weiterhin zum Standardprogramm, das ist auch mit neuen Medien nicht kompensierbar, die gesellschaftliche Komponente kann man elektronisch nicht umsetzen.

Wie sollte den die mannschaftliche Versorgung mit Essen und Trinken so funktionieren?



rechts Tagessieger : Moser-Fürst Gerald USFC Krems, und li. Christine in ihrem Element, Karl Schifflerthner (z. v.l) genießt!

### Schlepp- und Startorganisation

Wir würden nicht zu unserem Erfolg kommen, würden uns die Schlepppiloten nicht hinauf bringen. 32 Piloten in einer Stunde nach oben zu bringen bedarf einer guten Startorganisation. Otto ist seit 2009 in Dobersberg dabei und hatte heuer das erste Mal fünf Schleppmaschinen zu dirigieren. Nicht immer stressfrei, speziell wenn es auch noch Rücklandungen gab, aber immer sicher. Schließlich und endlich waren es rund 250 Starts die Otto leitete.



Startaufstellung 30, Flugzeuge so weit das Auge reicht



Startleitung Otto Demel(FTG-Wien), ASVÖ Bundesvorstandsmitglied.



Schlepppilot Karl Worek(UFG-Waldviertel)



Luftaufnahme v. Rudolph Manndorf(FRA-WrNeustadt) Das Starterfeld

### Folgende Schleppmaschinen wurden uns zur Verfügung gestellt:

OE-ABV	FRA-Wr.Neustadt, Aviat A1-Husky, Rudolph Manndorf
OE-CIH	UFG Waldviertel, Piper PA-18, Karl Worek / Reinhard Wurz
OE-DSR	SFC Ried, DA40, Norbert Gerlinger, Rudi Fraisl
OE-7119	UFG Waldviertel, WT-9 Dynamic, Franz Berka, Franz Grün
OE-DKF	HFSG Habicht, Remorqueur DR400, Christoph Auner

### Es war schon erstaunlich..

mit welchem Einsatz und Sportgeist die Piloten täglich an den Start gingen! Insgesamt sind wir in dieser Woche 39.842 km geflogen(Einst. 18.349,5, Allgem. 21.492,5) das entspricht bei der Allgemeinen eine mittlere Strecke von 192,0 km und bei den Einsteigern 145,0 km.

Mit 16 Aussenlandungen von 250 Starts, dürfen wir auch mehr als zufrieden sein. Im Übrigen, es gab keinerlei Bruch oder stärkere Beschädigungen.

War es am Anfang noch entspannt, so merkte man bald, dass sich die Favoriten für den Sieg ganz schön ins Zeug legten, OÖ hat stark begonnen, bei den Allgemeinen blieb Michael Rohrbeck(UFG Waldviertel) kontinuierlich vorne und die Tullner, Georg und Karl Schiffler, haben nicht locker gelassen. Es wurde ein hartes Rennen zwischen Tulln und Waldviertel.

Bei den Einsteigern haben am Anfang die OÖer aufgezeigt, dann NÖ und dann schließlich und endlich ist Hopfner Christoph(D2B) vom ASKÖ Flugsport Wien an die Spitze geprescht.



Eines steht fest, der FRA. Wr.Neustadt mit Mair Peter(F2) und ASKÖ-Flugsport Wien mit Christoph haben da noch was zum regeln, wir freuen uns schon auf 2014.



## Unsere Sieger 2013

### Sieger des TAL-Wettbewerbes



Sieger Einsteiger	Verein	Punkte
1. Christoph Hopfner	ASKÖ-Flugsport Wien	3304
2. Peter Mair	FRA-Wr.Neustadt	3169
3. Max Artner	SMBC-Eferding	3040



Sieger Allgemein	Verein	Punkte
1. Karl Schifflerthner	USFG Tulln	4665
2. Michael Rohrbeck	UFG-Waldviertel	4604
3. Georg Schifflerthner	USFG Tulln	4514



### Sieger der NÖ-Landesmeisterschaft



Sieger Einsteiger	Verein	Punkte
1. Peter Mair	FRA-Wr.Neustadt	3269
2. Paul Altrichter	UFG-Waldviertel	2845
3. Wolfgang Zimmermann	FRA-Wr.Neustadt	2417



Sieger Einsteiger	Verein	Punkte
1. Karl Schiffleithner	USFG Tulln	4665
2. Michael Rohrbeck	UFG-Waldviertel	4604
3. Georg Schiffleithner	USFG Tulln	4514

Detaillierte Informationen zu den Aufgaben,  
Ergebnisse und viele Bilder auf unserer Webseite:  
[www.tal-segelflug.at](http://www.tal-segelflug.at)



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national

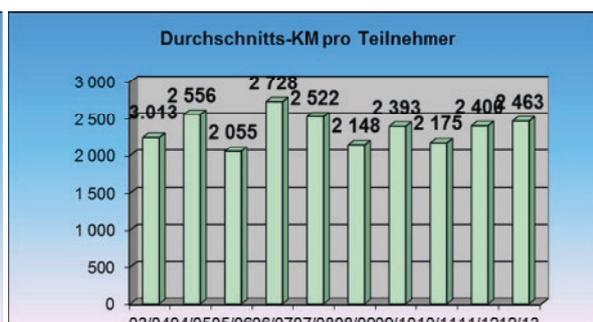
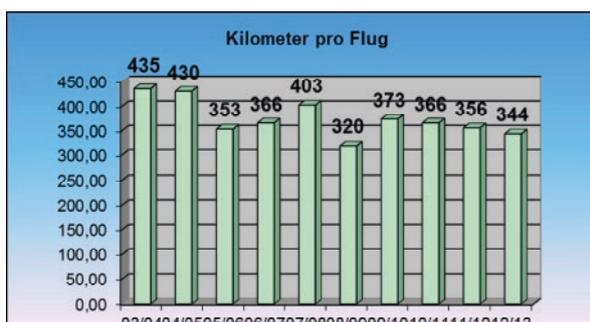
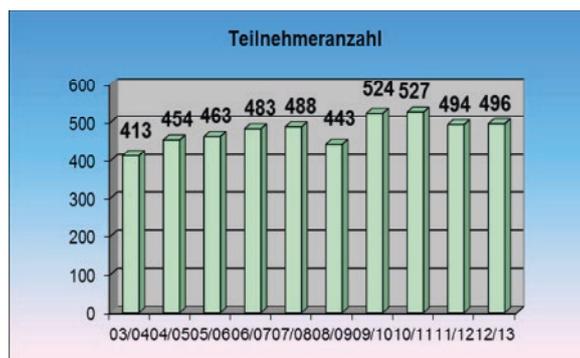
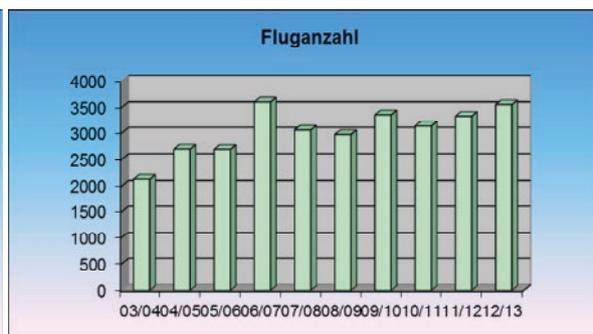
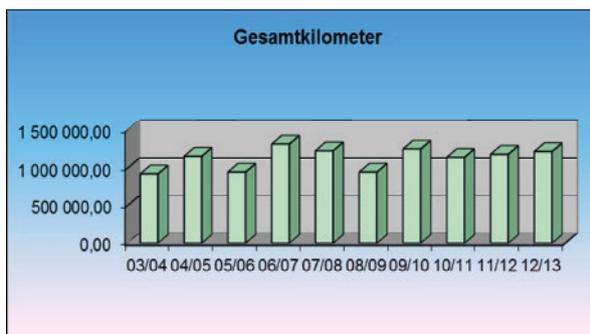


österreichische  
staatsmeisterschaft  
streckensegelflug

## Jahresbericht 2012/2013

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	12/13
<b>km</b>	927tsd	1163tsd	951tsd	1322tsd	1230tsd	951tsd	1253tsd	1146tsd	1185tsd	<b>1.223.172</b>
<b>Flüge</b>	2131	2710	2693	3602	3057	2971	3358	3133	3331	<b>3560</b>
<b>Teil-nehmer</b>	413	454	463	483	488	443	524	527	494	<b>496</b>





## österreichische staatsmeisterschaft streckensegelflug

# Ergebnisse

## Klassenwertungen

<b>Allgemeine-Klasse</b> sis-at	<b>Offene-Klasse</b> sis-at	<b>18m-Klasse</b> sis-at
<ol style="list-style-type: none"> <li>Ernst Schicker</li> <li>Thomas Hynek</li> <li>Eduard Supersperger</li> <li>Josef Schaffer</li> <li>Jan Jagiello</li> <li>Markus Gusenleitner</li> <li>Herbert Friedrich</li> <li>Hermann Eingang</li> <li>Robert Mayer</li> <li>Johannes Hausmann</li> <li>David Richter-trummer</li> <li>Hermann Trimmel</li> <li>Heinz Eibel</li> <li>Thomas Aigner</li> <li>Christian Trieb - Hasenberger</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Christian Trieb - Hasenberger</li> <li>Johannes Schlömmer</li> <li>Sven Kolb</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hermann Trimmel</li> <li>Heinz Eibel</li> <li>Wilhelm Kriechbaum</li> </ol>
	<b>Standard-Klasse</b> sis-at	<b>Club-Klasse</b> sis-at
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Thomas Hynek</li> <li>Josef Schaffer</li> <li>Jan Jagiello</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>David Richter-trummer</li> <li>Thomas Schaffer</li> <li>Burghart Reiter</li> </ol>
	<b>Doppelsitzer-Klasse</b> sis-at	<b>Renn-Klasse</b> sis-at
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hermann Eingang</li> <li>Arno Gasteiger</li> <li>Markus Gusenleitner</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ernst Schicker</li> <li>Eduard Supersperger</li> <li>Robert Mayer</li> </ol>
<b>Junioren-Klasse</b> sis-at	<b>Senioren-Klasse</b> sis-at	<b>Frauen-Klasse</b> sis-at
<ol style="list-style-type: none"> <li>Stefan Gruber</li> <li>Michael Klopff</li> <li>Luki Huber</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hermann Trimmel</li> <li>Heinz Eibel</li> <li>Wilhelm Kriechbaum</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Michaela Lindorfer</li> <li>Irmgard Paul</li> <li>Angela Hirsch</li> </ol>

## weitere Wertungen

<b>Vereinswertung</b> sis-at	<b>Mannschaftswertung</b> sis-at
<ol style="list-style-type: none"> <li>FRA Wiener Neustadt</li> <li>FSV Nötsch</li> <li>ISV</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>HGSV_1</li> <li>ASKÖ Flugsport-Wien_1</li> <li>FRA Wiener Neustadt_1</li> </ol>

## Statistik

<b>Alle Flüge</b> sis-at	<b>Größte Einzelleistung</b> sis-at
<ol style="list-style-type: none"> <li>Rüdiger Spann</li> <li>Johann Widmann</li> <li>Heinrich Fila</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Eduard Supersperger</li> <li>Werner Amann</li> <li>Johannes Hausmann</li> </ol>



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Meisterschaften national



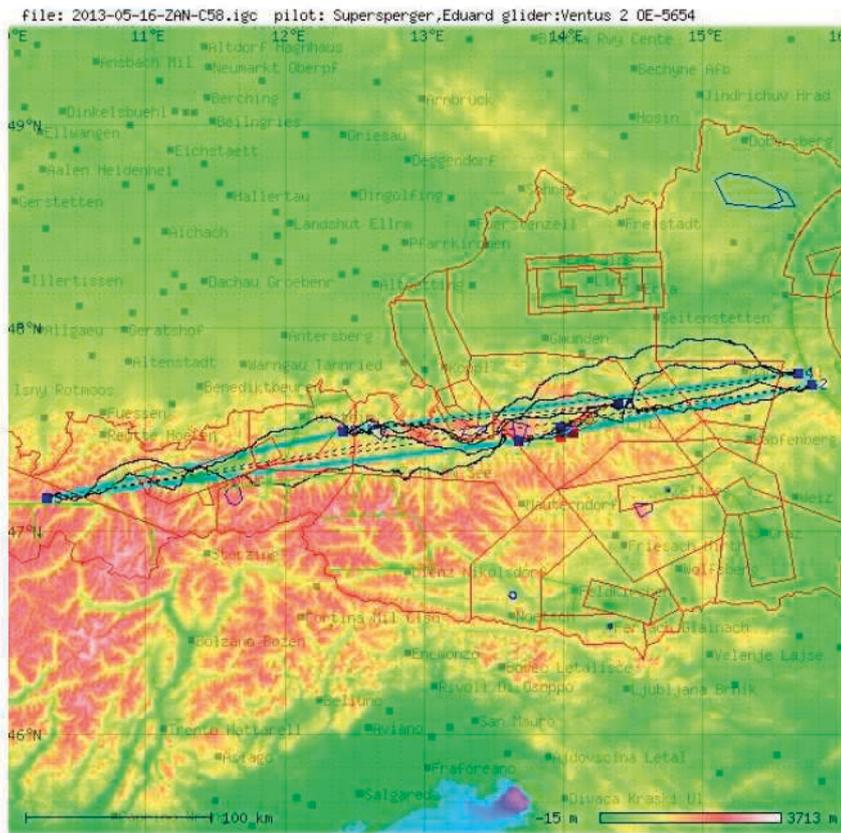
österreichische  
staatsmeisterschaft  
streckensegelflug

## Größte Einzelleistung 2013

Fluginformationen 16.05.2013 (Flug-ID = 13813)

Pilot:	<b>Supersperger Eduard, AT (OÖ)</b>		Kennzeichen:	OE-5654 (M3)	
Verein:	SMBC Kirchdorf/Micheldorf		Flugzeugtyp:	Ventus 2	
Sponsor:			Flugzeugindex:	114	
Co-Pilot:			Klasse:	Renn-Klasse	
Startplatz:	Niederoberlarn (sis-at)		Wertungsstrecke:	<b>1419,44 km</b>	
			Punkte mit Index:	<b>988,56 Pkt</b>	
			Schnittgeschw.:	117,96 km/h	
			JoJo-Anteil:	41,21 % (Verlust ca.: 128 Pkte)	

Pilotenkommentar: Einfach ein geiler Tag, dank Transponder. Ein Hoch auf die Controller die uns den Tag heute ermöglicht haben.



Flugweg (mit Antrieb)

Flugweg (ohne Antrieb)

6 Schenkel

Gummiband

Reststrecke

Startpunkt

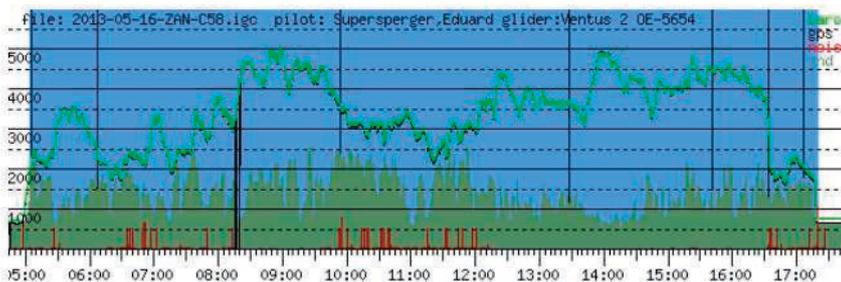
Abflugpunkt

Wegpunkte

Endpunkt

Landepunkt

Achtung:  
Die Punkte können  
sich teilweise  
überlagern!



Sensorhöhe

GPS-Höhe

Motorsensor

Geländehöhe

gewertete Zeit



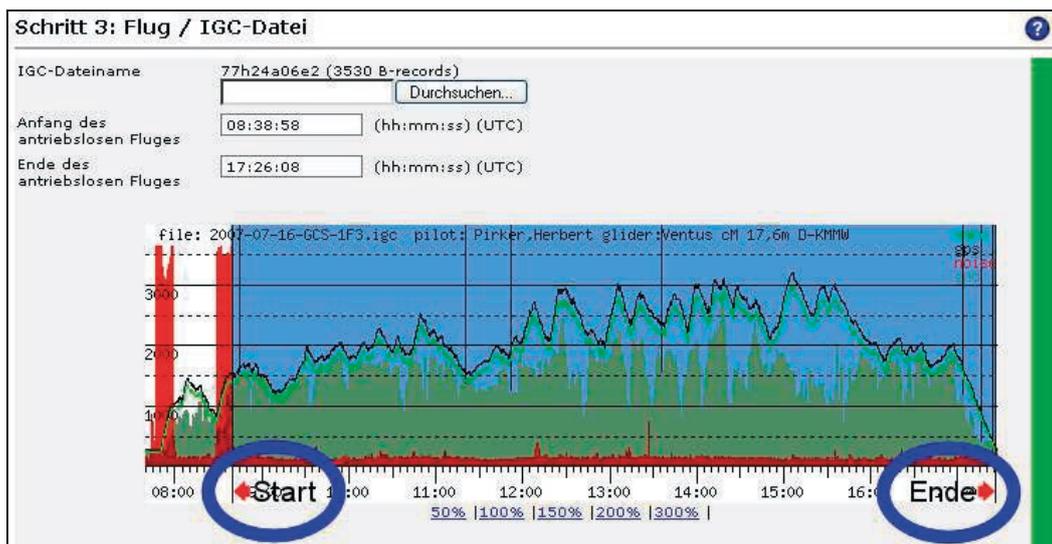
österreichische  
staatsmeisterschaft  
streckensegelflug

## 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!



# Internationale Meisterschaften

## Salzmanncup 2013 Bad Saulgau | 29. 5. bis 2. 6. 2013

### BERICHT 29.05.2013

#### Heimat Servus!

Die Anfahrt ins schöne Bad Saulgau zeigt sich von der leichten Seite, ganz im Gegensatz zu vorigem Jahr - Melle war ja uhhnnendlich weit weg. Nur unweit von der 2011er Lokation Hayingen liegt das Städtchen im leicht hügelichen, bewaldeten, landwirtschaftlich umgebenen Grün, irgendwo in Baden Württemberg.

Unterwegs sind: Jürgen mit dem Fox, Arnold aus der Steiermark (nicht der den Ihr jetzt meint), und der webmasta, diesmal von Innsbruck kommend. Am Montag bereits angereist ist Sigggi mit dem Swift. Ganz am Schluss des heutigen Tages kommt auch noch Rene aus Innsbruck dazu. Macht eine stattliche Summe von 4 Ösi Piloten. Diesmal fungiert webmasta nur als „Coach/Helfer“, widrige Umstände vor dem Bewerb verhindern eine Teilnahme. Macht nix, die nächste WM kommt.

Der Flugplatz ist sauber rausgeputzt, eine tolle Asphaltplaste, begrenzt von groß angelegten Grünflächen und einige tolle Gebäude machen das Flugplatzleben angenehm. Die üblichen „Verdächtigen“ sind auch schon begrüßt, auch ein paar Neulinge sind dabei. Insgesamt fliegen 50 Piloten in drei Klassen - Unlimited, Advanced, Sportsmen.

Sigggi in der Unlimited, Jürgen mit dem Fox und Rene mit dem Swift in der Advanced, und Arnold mit dem Fox in der Sportsmen. Für Arnold ist es der insgesamt erste Bewerb überhaupt (quasi ein „greenhorn“), Sigggi und Rene sind schon alte Haudegen. Jürgen war voriges Jahr das erste Mal beim Salzmanncup und hat schon eine WM hinter sich.  
Das Wetter ist ... oje, anderes Thema.

Also die Vögel hier sind wirklich aufregend. Tolle Kautze (so zumindest der fachkundige Kommentar unseres besten Vogelkenners Jürgen), Falken und

anderes Fluggerät tummelt sich am Abend hier am Platz herum. Das Essen ist wunderbar, eine gute Auswahl und gute Qualität (jedenfalls heute) tun der Stimmung gutes. Angeblich... also aaahnngeblich (hahahaaa) gibt es morgen ein Zeitfenster von 06:00 bis 10:00 wo wir fliegen könnten. Diese Uhrzeit benötigt keine weiteren Kommentare. Aufstehen um 5, Flieger vorbereiten bis 05:45, dann vorbereiten fürs Starten.

Na wir sind gespannt...

Ab 10:00 ist Sauwetter vorhergesagt, was mich dazu bringt gleich mal nachzuschauen wie es denn meinem Tennisschläger im Kofferraum so geht... die Badehose habe ich jedenfalls mit... und BAD Saulgau... hm... kombinier.... blubber...

Schöne Grüße in die Heimat!

Jürgen, Arnold, Sigggi, Rene, Manu, Flo und webmasta

### BERICHT 30.5.2013:

#### Guten Abend liebe Leser und innen!

Die Befürchtung von gestern hat sich leider bewahrheitet. Wir stehen um 04:45, bei feuchter Luft in der Früh auf, stecken den Fox zusammen. Mehr ist dazu nicht zu sagen.

Das Aufrüsten gelingt doch irgendwie, der Fox OE-5666 steht natürlich um 05:20 am Start. Sonst ist dort aber niemand. Erst um 05:45 trudeln die ersten „anderen“ ein. Naja... es kann nur einen geben...

Das Wetter spielt nicht nur bis 10:00 mit, sondern den ganzen Tag, bis 19:45 wird fleißig geflogen. Geflogen wird: Sportsmen und Advanced gemischt und teilweise mit geteiltem Programm, Unlimited, alle Klassen Bekannte Pflicht.

Uns fallen leider schon die Augen beim Schreiben zu. Die Ergebnisse findet ihr hier:

<http://www.pilot-media.de/SC2013/>

Gute Nacht, Team Austria



## BERICHT 31.5.2013:

### Guten Morgen!

Bekanntlich ist der Morgen die Zeit nach dem Aufstehen. Nun, Aufstehen ist heute irgendwo um 11:00 herum, denn das Briefing wurde ja gestern schon in weiser Voraussicht auf 12:00 gelegt. Das Wetter wurde in der Nacht tatsächlich schlechter, Wind, Regen und tiefste Basen machen einen Flugbetrieb unmöglich. Ein Foto der Situation ersparen wir Euch, denn das ist wirklich graulich.

Angeblich... ist heute zwischen 15:00 und 17:00 ein Wetterfenster zu erwarten in dem geflogen werden kann. Womit die Sportsmen einen weiteren Bewerb fliegen dürfen. Wir warten nun auf das Fenster und vertreiben uns die Zeit mit Herumlungern, Besprechungen, Tippen und Kuchen essen.

Erfreuliches ist von der Sportsmen zu berichten, denn Arnold ist ja gestern in der ersten Unbekannten auf den dritten Platz geflogen, womit der Tag gerettet ist und auch die anderen Teilnehmer noch zu Kuchen kommen :) Auch Rene auf dem Swift flog gestern weit nach vor und landet auf dem 4. Platz in der Bekannten Pflicht. Super!

Also bis bald und viel Spaß noch in der Arbeit ;-)  
Team Austria

## BERICHT 01.06.2013

### Hallo liebe Leute,

tja, was soll ich groß berichten? Es pisste und pisst ohne großen Unterbrechungen, die Basis hängt über den Schornsteinen. Der Bewerb ist komplett ins Stocken gekommen, und die vom Wettbewerbsleiter Manfred Binder angekündigten „Wetterfenster“ sind alle nicht gekommen. So bleibt uns nur übrig uns mit der lokalen Kulinarik zu beschäftigen, und die Ther-

menlandschaft zu überprüfen.

Abgesagt haben wir derzeit mal fix die Unlimited Klasse. Für die Sportsmen und Advanced soll es morgen vormittags zwischen 08:00 und 12:00 ein Wetterfenster geben (laut Manfred...). Wir sind guter Dinge dass zwar morgen ein Tag sein wird, allerdings sind wir nicht sicher ob der ohne Regen und tiefe Basis stattfinden wird. Einige halten es aber durchaus für realistisch, dass es wenigstens für ein paar wenige Stunden funktionieren könnte.

Es ist echt graulich derzeit... buah.

Wir senden Euch trotzdem liebe Grüße in die schönste Heimat! Schlaft gut, Team Austria

## BERICHT 02.06.2013:

### Sonntag

Der Salzmanncup 2013 ist Geschichte. Trotz wirklich vielversprechender Wetterprognose bleibt das angekündigte Wetterfenster in der Früh aus. Somit wird auch heute nicht mehr geflogen, und die Siegerehrung findet um 10:00 bei gemütlichem Frühstück statt. Die Sieger, der Salzmann des Jahres und natürlich die vielen Helferleins werden bedankt und geehrt. Dann gehts, ob der miesen Verkehrsprognose, rasch ab nach Hause.

Geplant ist noch bei der Ankunft den Flieger an Wolfi zu übergeben, mal schauen ob das klappt...

Ende der Geschichte.

Und die Moral von der Gschicht: Blubber :)

Bis nächstes Jahr, wenn es wieder heisst: Achtung: die Ösis kommen :)

Team Austria

Rank	Team	M/F	Pilot	Aeroplane	Registration	Known	Totals	O/all %
1	NRW	M	Eugen Schaal	Swift S-1	D-8139	<a href="#">1794,76</a>	1794,76	85,465
2	AK2	M	Gerhard Teichmann	Swift S-1	D-9590	<a href="#">1688,94</a>	1688,94	80,426
3	FSV	M	Wolfgang Schieck	SZD-59	D-2206	<a href="#">1610,75</a>	1610,75	76,702
4	NRW	M	David Friedrich	Swift S-1	D-3735	<a href="#">1610,08</a>	1610,08	76,670
5	FBW	M	Thomas Brückelt	SZD-59	D-1138	<a href="#">1591,30</a>	1591,30	75,776
6	AK2	M	Ulrich Hülsmann	MU 28	D-1128	<a href="#">1574,76</a>	1574,76	74,988
7	HAY	M	Wolfgang Kasper	SZD-59	D-1138	<a href="#">1533,90</a>	1533,90	73,043
8	FSV	M	Peter Schenk	SZD-59	D-9559	<a href="#">1531,95</a>	1531,95	72,950
9	HAY	M	Udo Markert	SZD-59	D-1138	<a href="#">1487,45</a>	1487,45	70,831
10	SAG	M	Marius Fink	Swift S-1	HB-3126	<a href="#">1426,44</a>	1426,44	67,926
11	AUT 	M	Siegfried Mayr	Swift S-1	OE-5554	<a href="#">1406,27</a>	1406,27	66,965
12	FSV	M	Jens Hohmann	SZD-59	OE-5586	<a href="#">1403,96</a>	1403,96	66,855
13	NBW	M	Schubert, Dilem	MDM,1 Fov	D-1187	<a href="#">1342,05</a>	1342,05	60,145



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

## 17. FAI Europ. Gliding Championships Vinon sur Verdon, Frankreich 8. bis 21. Juni 2013

### BERICHT: Hartmann Peter, PC

#### 1. Organisation Veranstalter (für IGC)

**Flugbetrieb:** alles sehr professionell, öfters wurde wieder die Ziellinie dem Zielkreis vorgezogen, was ich sehr begrüße. (Zielkreis bitte nur bei Gewittervorhersagen mit ausreichen hoher Überflughöhe)

**Briefing:** die Wettbewerbsleitung war erst kurz vor Beginn der EM eingesetzt worden und hatten alle Hände voll zu tun um nur das Notwendige zu bewältigen.

**Meteo –Service:** o.k. Wurde aber durch den onlineservice PCMET und TOPMETEO kräftig aufgefettet.

**Tasksetting:** gut gewählt, zT wurden aber Fallen eingeflochten die Piloten mit ausgezeichneten Kenntnissen der Topographie einen Vorteil verschafften...

**Sicherheit:** FLARM und Warnlackierung war verpflichtend (geht ja doch). Die IGC konnte auch bei dieser internationalen Meisterschaft keine aktive Rolle übernehmen und haben auf mich den Eindruck ``interessierter Beobachter`` hinterlassen. Wichtige Untersuchungen sicherheitsrelevanter Vorkommnisse wurden leider nicht durchgeführt.

#### 2. Team Austria (für OeAC)

**Vorbereitung:** Das Wettbewerbsgebiet kenne ich eigentlich recht gut (seit 1996) und bin dort fast jährlich zum Fliegen. So auch 2012 zur ``Vor-EM``. Geplant war es eigentlich in der 18M-Klasse zu starten, letztlich hab ich aber Herbert Pirker dafür den Vorzug gegeben und hab mir vom Werk eine ASH31 ausgeliehen. Gehofft hatte ich eigentlich auf ein paar Windtage die ein eher kleines Offene-Klasse Flugzeug wie der 31 einen kleinen Vorteil gegeben hätten. Dem war leider nicht so, trotzdem war ich von der Leistung der ASH31 insbes. im Schnellflug positiv überrascht.

**Unterkunft:** wurde gemeinsam mit Sven, mit den Italienern geteilt.

**Teamgeist:** war sehr freundschaftlich, enge Teamarbeit mit Sven kam nicht zu Stande. Größtenteils haben wir uns die Frequenz mit den Italienern geteilt



und auch mit ihnen zusammengearbeitet. Deutsch, Italienisch und Englisch wurde je nach Bedarf verwendet. Für mich war es das erste Mal, dass man nationenübergreifend Teamarbeit geleistet hat.

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

**Vorbereitung:** war fast optimal lediglich an das Flugzeug war ich zu Beginn des Wettbewerbs nicht vollends gewöhnt. Ein paar Stunden mehr hätten nicht geschadet, das war aber durch die knapp vorgestapelte STM in Nitra nicht möglich.

**Flugzeug:** nicht ganz optimal....die EB29 ist mit Abstand besser wenn's ums Steigen und um langsames Gleiten geht.

**Wettbewerb:** ich wollte wohl etwas zu viel und hab an einem Tag nicht rechtzeitig zurückgeschaltet. Ganz klar, dass ich zu hohes Risiko gefahren bin und damit einen Medaillenplatz verspielt habe.





## BERICHT: Herbert Amann

Nachdem nun von allen EM Teilnehmern (ausgenommen Sven Kolb) die Berichte erhalten habe darf ich ein kurzes Statement abgeben.

Ich habe meinen Sohn Werner Amann auf sehr vielen Wettbewerben als Crew begleitet, schöne Erlebnisse gehabt und vor allem sehr nette Menschen kennen gelernt. Bei den meisten EM und WM konnte ich den bewährten TC Kurt Graf kennen und schätzen lernen.

Überraschend kam für mich daher die Bitte bei dieser EM in Vinon als Teamcaptain für das österr. Team tätig zu sein. Anfangs war ich der Ansicht diesen Anforderungen nicht entsprechen zu können, aufgrund von Ermunterung von mehreren Piloten ließ ich mich dann doch umstimmen und ich stellte mich dieser Aufforderung.

Ich reiste wie bereits bei vielen Wettbewerben mit meinem Wohnmobil nach Vinon an (die Strecke kannte ich, da ich bereits 2012 mit Werner an einem Wettbewerb in Vinon teilnahm) und Werner folgte mit dem Segelfluggespann noch am gleichen Tage nach.

Meine Ankunft war so frühzeitig, dass ich mir auf dem flugplatzeigenen Campingplatz einen für mich und unser Team passenden Aufstellungsort aussuchen konnte. Dass bei der Zwischenübernachtung auf einem Campingplatz nahe Turin meine Kreditkarte gestohlen wurde ist meiner Unvorsichtigkeit zuzuschreiben.

**Die Unterbringung** der einzelnen Mannschaften erfolgte in Eigeninitiative, ist jedoch zur Zufriedenheit aller gelungen.

Das gesamte **Umfeld am Flugplatz**, die Zusammenarbeit zwischen Wettbewerbsleitung und den Teamcaptains der einzelnen Nationen kann als sehr gut bezeichnet werden. Anfangs hatten wir und auch Teams anderer Nationen Probleme mit dem platzeigenen Internet, dieses Problem konnte dann bald

vom Veranstalter behoben werden.

Wenn man von dem tödlichen Unfall eines spanischen Wettbewerbspiloten absieht, der Unfall wirkte bedrückend auf den weiteren Verlauf der Meisterschaften, darf man von einer gelungenen Veranstaltung sprechen.

**Unsere Piloten zeigten einen großen Einsatz und so durften sie doch ansehnliche Platzierungen in diesem stark besetzten Wettbewerb belegen.**

Ich möchte mich bei allen Piloten, den Crews, unserem bewährten Kurt Graf, Gerda und allen die mir ihre Hilfestellung zukommen ließen recht herzlich bedanken.

Mit Fliegergrüßen  
Herbert Amann



## BERICHT: Werner Amann 18 Meter Klasse

Nachdem ich keine Frankreich - Erfahrung hatte, bin ich zur Vorbereitung im Jahr 2012 die Vor-EM mitgeflogen. Weiters stand im April 2013 noch eine Woche Training in Serres im Kalender. Aufgrund der direkt aneinanderhängenden Termine zwischen Staatsmeisterschaft und EM musste ich mich entscheiden und wählte die EM um Österreich zu vertreten.

Mir war klar dass ich mich damit für die Qualifikation aus der aktuellen ROL verabschiedete, wollte damit jedoch ein Zeichen setzen. Es muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass solche Terminkonflikte zukünftig ausgeschlossen sind.

Im Vorfeld stellte sich mein Vater als Teamchef zur Verfügung weil die Helfer meiner Teamkameraden sich bereit erklärten auch für mich da zu sein – vielen Dank dafür. Glücklicherweise musste ich deren Dienste nicht zu sehr in Anspruch nehmen. Die Anreise war problemlos zumal ich von der Distanz Vorteile hatte. Der Aufenthalt am Campingplatz mit Wohnmobil hat Spass gemacht und war sehr angenehm. Wir hatten 9 Wertungstage welche leider durch einen Unfall für drei Tage unterbrochen wurden.

In diesem Zusammenhang möchte ich erwähnen dass es für einen Veranstalter eines Wettbewerbes hilfreich wäre wenn er von Seiten der IGC einen Leitfaden für das Verhalten nach einem Unfall hätte. Das Wetter war untypisch mit eher schwachen Steigwerten und nicht recht ansteigender Basis im Hochgebirge. Ich konnte mich täglich ohne Aussetzer im vorderen Mittelfeld platzieren und erreichte damit den 8. Endrang Es war sehr schön Herbert Pirker als Teamkameraden zu haben.

Es ist bewundernswert mit welcher Energie er trotz seines fortgeschrittenen Alters unterwegs ist. Leider konnten wir nicht produktiv zusammen fliegen da der Leistungsunterschied der Flugzeuge doch zu groß ist. Vielen Dank auch für den kurzen aber klaren

Funkverkehr. Das ein oder andere Mal konnten wir auch klassenübergreifend Informationen austauschen. Ich bin froh, dabei gewesen zu sein und gesehen zu haben dass auch die Besten nicht fehlerfrei unterwegs sind. Es hat Spaß gemacht wieder einmal die eigenen mentalen Grenzen erfahren zu haben und ich hoffe daraus auch was zu lernen.

Vielen Dank an das gesamte Team für das freundschaftliche Miteinander und an den Aeroclub für die organisatorische und finanzielle Unterstützung.

Werner Amann - WG



## BERICHT: Markus Lewandowski 15 Meter Klasse

Südfrankreich ist ein Segelfluggebiet, das mir durch einige Juniorentrainingslager und Wettbewerbe bekannt ist. 2009 konnte ich in Vinon die Französische Staatsmeisterschaft in der Dopplesitzerklasse gewinnen. Nachdem ich 2012 nicht für die Nationalmannschaft qualifiziert war und noch alle Plätze in der 15 Meter-Klasse frei waren, stellte ich den Antrag bei dieser EM in Vinon dennoch teilnehmen zu dürfen. Der Antrag für meine Teilnahme wurde vom Öeac positiv angenommen. Vielen Dank noch mal an alle, die diesen Antrag unterstützt und mir diese tolle Möglichkeit ermöglicht haben.

Nach dem GO für die Teilnahme begann für mich die Organisation um ein wettbewerbsfähiges Flugzeug. Ich entschied mich für ein Vereinsflugzeug. Zur Verfügung stand mir ein Ventus 2cx 18 Meter, für den aber erst 15 Meter Flügel angeschafft werden mussten. Mit der tollen Unterstützung von Tilo Holighaus und zwei Vereinskameraden konnten die Flügel zeitnah und kostengünstig realisiert werden. Das Flugzeug entsprach dann auch positiv all meinen Erwartungen. Danke auch hier noch mal für die Unterstützung aller Beteiligten.

Besonders hervorzuheben ist der organisatorische Einsatz von TC Herbert Amann. Er war unglaublich engagiert, motiviert und hilfsbereit. Auch die Stimmung im Team war ausgezeichnet. Ich entschied mich für unser Team einen Facebook-Blog einzurichten, welcher von Claudia Hartmann und von mir selbst betreut und gepflegt wurde. Mich würde es freuen, wenn das Team Austria (inklusive Junioren) zukünftig diese Kommunikationsmöglichkeit nützt.

Die Reichweite dieses Blogs ist mit Abstand besser, leichter zu administrieren und sicher auch leichter zu lesen. Ich stehe hier bei zukünftigen Fragen gerne zur Verfügung. Fliegerisch war meine erste EM von den sportlichen Leistungen durchwachsen. Im Vordergrund stand bei mir ganz klar die Sicherheit und der Spass. Einzelne Tagesergebnisse waren recht

zufriedenstellend. Am einzigen Wind- und Wellentag verschenkte ich aufgrund einer ärgerlichen Luftraumverletzung einen Tagessieg. Grund war eine mangelhafte Luftraumwarnung seitens meines PDA's. Die Leistungsdichte in der 15 Meter-Klasse war gefühlt eher durchschnittlich.

Jeder der Teilnehmer hatte so seine Probleme und bis auf die ersten vier Plätze wäre alles möglich gewesen. Einzig das Französische Team dominierte die Klasse klar für sich. Entscheidend war für die Franzosen der eingespielte Teamflug, eine akribische Bodeninformation durch den TC und eine hervorragende Lokalkenntnis. Diese Arbeitsweise sicherte dem Team die Plätze eins bis drei.

Die Zusammenarbeit im Team war locker, informativ und nützlich. Schön war auch die von Peter erwähnte Zusammenarbeit mit dem Italienischen Team.

Überschattet wurde diese EM leider durch einen tödlichen Flugunfall eines spanischen Piloten in der 18 Meter Klasse. Dieser Vorfall wird sicher wieder eine große Diskussion in der FAI zur Austragung internationaler Wettbewerbe im Bergland bringen. Südfrankreich ist sicher ein komplexes Wettbewerbsgebiet, dass aber mit der richtigen Vorbereitung ein spannendes und sicheres Fliegen gewährleistet.

Retrospektiv war diese EM ein toller Erfahrungsgewinn für mich der mir Lust auf mehr internationale Wettbewerbe gemacht hat. Meine Schwäche ist ganz klar die Taktik im Wettbewerb. Hier würde mir ein eingespielter Teampartner oder Coach sehr helfen. Ich wünsche mir bald wieder bei einer EM oder WM teilzunehmen zu können.

Bilder sind bitte auf [www.facebook.com/AustrianGliderTeam](http://www.facebook.com/AustrianGliderTeam) zu entnehmen.



## BERICHT: Herbert Pirker

Ich kann mich noch genau erinnern, als ich vor 45 Jahren (1968) am 3. Wettbewerb in Vinon mit einer Ka6 teilnahm. Daher habe ich mich über die Gelegenheit gefreut, an der EM teilnehmen zu können und war gespannt, wie ich Vinon und Süd-Frankreich nach einer so langen Zeit erleben werde. Offen war natürlich, wie ich mit meinem Ventus cM im Feld von deutlich besseren, konkurrenzfähigeren und moderneren Segelflugzeugen zurechtkommen werde. Für mich zählte hier in erster Linie der olympische Gedanke, die Möglichkeit, in einer wunderschönen alpinen Landschaft in der Gesellschaft toller Spitzenpiloten neue Erfahrungen zu sammeln. Die Entscheidung zur Teilnahme erfolgte spät, da lange nicht klar war, ob und in welcher Klasse PC Hartmann Peter teilnehmen würde. Schließlich konnte er sich von Schleicher eine Mi31 ausborgen und damit in der Offenen Klasse fliegen, sodass für mich neben Amann Werner in der 18m Klasse ein Platz frei war. Danke hier an PC, dass er mir dadurch die Teilnahme an der EM ermöglicht hat. Natürlich gab es im Vorfeld organisatorische Probleme: Mit einem Motorsegler kann man normalerweise auch ohne Helfer an Meisterschaften teilnehmen, doch bei einer EM geht es strenger zu. Daher war die Suche nach einem Helfer angesagt. Glücklicherweise konnte ich im letzten Moment einen jungen Nachwuchspiloten und Meteorologie-Studenten dazu gewinnen. Hier meinen herzlichen Dank an Gabriel Gätz, der sehr hilfreich war und die ganze Abwicklung in angenehmer Weise vereinfachte. Die Quartiersuche für einen, der nicht Französisch kann, gestaltete sich schwierig. Schließlich fand ich in Greoux les Bains (10km vom Platz entfernt) sehr günstige und schöne Appartements. Herbert Amann hat freundlicherweise die Rolle des Kapitäns übernommen und mit seinem Wohnwagen und Schatten spendenden Fallschirm einen Ort geschaffen, wo wir uns gemütlich zusammensetzen konnten. Dadurch entstand unter den Piloten und Helfern eine äußerst harmonische und angenehme Atmosphäre. Der Wettbewerb war meiner Meinung, abgesehen von einigen Problemen mit dem Internet, gut organisiert und sehr bedacht auf Sicherheit. So habe

ich es als positiv empfunden, dass täglich beim Briefing gefährliche Situationen besprochen und auch Außenlandefelder genau erläutert worden sind. In Sinne der Sicherheit hat man offensichtlich – für mich erstaunlich- auch das Wettbewerbsgebiet stark eingeschränkt. So waren weite Flüge bis Grenoble oder Mont Blanc gar nicht vorgesehen. Einschränkend auch die vielen Nationalparks (z.B. Ecrins nördlich von Gap und die hohen Berge östlich vom Parcours). Die weitesten Wendepunkte lagen daher meistens etwa 40km nordwestlich von Serres, nördlich vom großen Stausee (Lac de Serre-Poncon östlich von Gap) bis hinauf nach Briancon und etwas darüber, und im Osten maximal 15 km östlich von Barcelonnette. Trotz des Bemühens um Sicherheit gab es dennoch einen tödlichen Unfall, bei dem der Pilot leider am Berg eingefädelt hat.

Das Wetter an dem Tag habe ich nicht als gefährlich eingestuft. Das macht uns bewusst, dass beim alpinen Fliegen stets erhöhte Achtsamkeit erforderlich ist und der fliegbare Abstand zum Hang mitunter leicht unterschätzt wird. Fliegerisch war für mich die EM ein tolles Erlebnis. 9 Wertungstage mit zum Teil anspruchsvollem Wetter, das angeblich nicht typisch für Vinon gewesen sein soll. Natürlich dauert es einige Zeit, bis man die „hot spots“ erkennt und drauf kommt, welche Routen günstiger sind als andere. Lokale Kenntnisse spielen eben eine große Rolle. Die Kommunikation mit Werner und den anderen Freunden war sehr hilfreich. So konnte ich am letzten Tag sogar hinter Werner den 6. Platz belegen. Meistens war ich aber aufgrund meiner geringen Flächenbelastung eher chancenlos. Schade, weil das Teamfliegen mit Werner viel Spaß gemacht hat. Abschließend lässt sich sagen, dass ich bei dieser EM sehr viel gelernt habe und die interessantesten Erlebnisse nicht missen möchte.

Somit bleibt mir nur noch, mich beim Aero-Club und bei allen, die mich wohlwollend unterstützt haben, noch recht herzlich zu bedanken.

Herbert Pirker





## Segelkunstflug WM 2013 Advanced und Unlimited Oripaa (FIN) | 18. - 28. Juli 2013

### „Austria Swift goes WM-Finnland“ Five, four, three, two, one... good Morning Finland!

Leider war heuer die WM wieder in Finnland. Bereits vor 3 Jahren hatte die Kunstflug-WM, damals Jämijärvi, gezeigt, dass die Anreise sehr mühsam und teuer, die Tage lang und das Wetter in Finnland nur selten gut für Kunstflug geeignet ist.

Wir hatten heuer wieder tagelang mit den tiefen Basen, mit vielen kleinen Cu-Wolken in der Box und wieder mit „Wind-out-of-Limits“ zu kämpfen (mehr als 14,5m/s). Insgesamt konnten wir von den möglichen 6 Durchgängen nur 3 fliegen – gerade genug, um ein gültiges Ergebnis der WM zu erhalten.

**Das Nationalteam Österreich bestand heuer leider nur aus einem Mann.** Ich zog bei der Eröffnungsfeier die österreichische Fahne hoch und startete in der „Formel Eins“ des Segelkunstfluges in der Klasse „Unlimited“, wo es keine Einschränkungen für Figuren oder Belastungen gibt.

Trotzdem hatte ich ein tolles Team um mich versammelt, denn unseren OE-5554 Swift teilten sich aufgrund der hohen Transportkosten nach Finnland gleich 8 Piloten, darunter Engländer, Deutsche, Italiener und ich als einziger Österreicher.

Jemand aus dem Team fand für unser multi-kulti-österreichisches Aircraft-sharing Projekt gleich einen passenden Namen und sie taufte unser Flugzeug liebevoll „Sissi“ von Österreich.

Stellt euch vor, ihr müsst kurz nach Sonnenaufgang zum Briefing fahren (das ist in Finnland vor 5 Uhr!). Der Wettbewerbsleiter und dortige Vereinsobmann begrüßte uns jeden Morgen sehr pünktlich und sekundengenau (5,4,3,2,1 Good morning), mit einer Stimme ähnlich einem Wecker. Wir bezeichneten ihn ab da als „Loudspeaker“.

Er hatte uns zu Beginn des Flugbetriebs recht eindeutig in militärischer Manier aufgefordert, mit den Segelfliegern neben der Asphaltpiste zu landen (I command you.... blablabla). Dass in dieser „Wiese“



Austria goes Finland

allerdings bis zu 20cm tiefe Löcher, aus dem Boden ragende Eisenteile, usw... waren, hatte er wohl nicht bedacht. Unserer Fahrwerk musste da leider dafür büßen :-/ und die linke Seite der Radaufhängung ist bei einer Landung gebrochen.





In einer (so glaube ich) noch nie da gewesenen kameradschaftlichen Aktion hat uns das polnische Team mit Ersatzteilen und Mechanikerhänden ausgeholfen und wir brachten den Flieger innerhalb von 3 Stunden wieder in einen flugtauglichen Zustand.

Die Polen hatten als „Ersatzteillager“ einen ganzen Flieger mitgebracht, dessen Fahrwerk wir kurzerhand in die Sissi einbauten.

Ohne diese Aktion wäre die WM für mich und meine Kollegen wahrscheinlich bereits aus gewesen noch bevor sie begonnen hatte.



Die verminderte Flugzeugperformance im Regen bescherte mir ein 70 Punkte teures LO (Strafpunkte wegen zu tiefem Fliegen), schlechte Bewertungen und warf mich auf Rang 16 zurück.

Die Punkterichter verteilten die Punkte zu Beginn





nach einem schwer durchschaubaren Schema - wir waren uns am Schluss dieser WM ziemlich einig, dass zwar die weltbesten Piloten, jedoch nicht die weltbesten Segelflupunkterichter hier waren. Bei unseren Bewertungen waren manchmal für ein und dieselbe geflogene Figur die Noten von 0.0 bis 6.5 dabei.

#### **Sogar wahre Kuriositäten gab es:**

Die Bemerkung „no Stall“ bei einem ausgeführten Trudeln, „no Flick“ bei einer „3/4 Gerissenen“ senkrecht nach unten, oder die Bewertung von 3.5 Punkte einer PunkterichterIn für einen Rollenkreis, den der Pilot wegen Höhenproblemen weggelassen hatte.

Nach meinem Flug wurde der Wettbewerb unterbrochen und es begann das Warten auf wieder fliegbares Wetter.

Während die Wettbewerbsleitung anfangs noch eher leichtfertig halbe Wettbewerbstage absagte, drängte die Zeit am Schluss immer mehr. Mehrfache Briefingverschiebungen und Tage später erlaubte das Wetter dann die nächsten Flüge.

**Beim meinem zweiten Wettbewerbsflug**, der Kür, konnte ich die zur Verfügung stehende Höhe sehr gut einteilen und mit einem sauber geflogenen Programm Platz 9 erreichen.

**Bei meinem dritten und letzten Flug** stand eine raummäßig sehr schwierig einzuteilende „Unbekannten Pflicht“ auf dem Programm. Mein Positioningkonzept ging auf, ich konnte sogar ehemalige Weltmeister hinter mir lassen und den 5. Rang erringen.

**Aber es fehlten noch 40 Flüge von der Nachwuchs-kategorie „Advanced“ und es wurde es zeitmäßig richtig eng. Forderungen wurden laut, die für nach der WM anberaumte Airshow zu verschieben oder abzusa-gen.**

Der liebe Loudspeaker teile jedoch mit, dass der dortige Verein lieber die Airshow austrägt und die Gültigkeit der WM opfern würde als umgekehrt. So viel

zu den Prioritäten der Organisation. Letztlich haben wir mit nur 3 Stunden Reserve doch noch eine gültige WM erreichen können.

**Die Punkteabstände waren in der Gesamtwertung am Ende sehr eng:** Der Sieger der Unlimited erreichte 4798 Punkte, der zweite 8 Punkte weniger und der Dritte Platz lag 19 Punkte dahinter, was einer „Box-out“ Differenzzeit von nur 9 Sekunden, bei den schwierigen Windbedingungen entspricht.

**Bei der Siegerehrung gab der Loudspeaker dann mehrere „Schmankerln“ zum Besten:** er verwechselte Ränge und Durchgänge, gestaltete ausländische Namen, die er nicht aussprechen konnte schlichtweg einfach um und unsere FAI-Urkunden, für Platzierungen unter den ersten 10 der Welt, waren irgendwie auch nicht rechtzeitig zur Hand.

Bis auf den Flug von Svetlana Kapanina auf Su 26 war die so hoch gepriesene Airshow leider auch nicht wirklich was Neues. Svetlana war zumindest optisch beim Ein- und Aussteigen ein Hingucker.

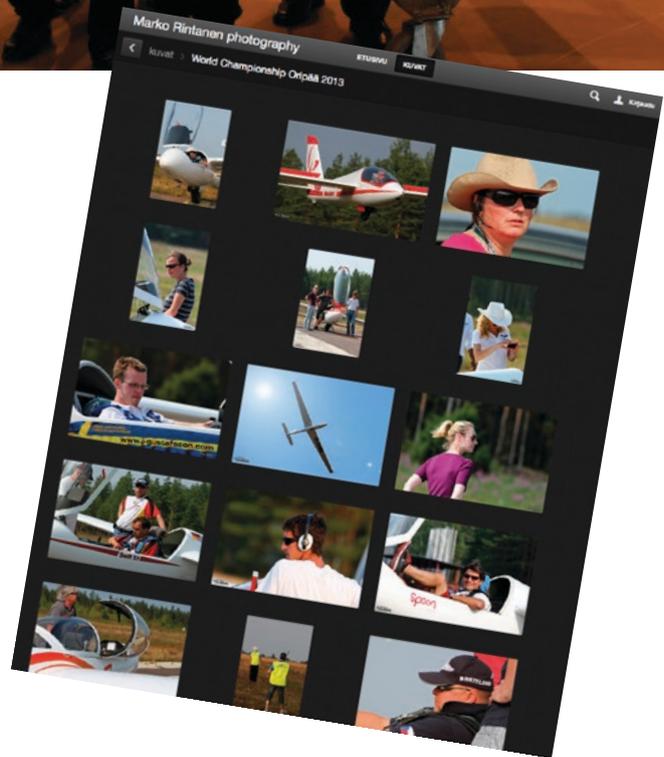
Ich konnte mit der „Sissi“ zwei mal für Österreich in die top-10 der Welt fliegen und bin mit Gesamtrang 12 sehr zufrieden – obwohl ich sehr hoffen würde, dass irgendwann, in ein paar Jahren, das Team Sissi doch wieder aus mehr Österreichern besteht!

**Platz hätten wir im Nationalteam ja genug für euch!**

**Euer Sigg**



„Sissi-Team“



Ein Link mit Impressionen :  
<http://rintanen.kuvat.fi/#/kuvat/World+Championship+Oripää+2013/>



## 17. FAI Europ. Gliding Championships

in der Club – Standard und 20 m – Klasse

Ostrow Wielkopolski (POL)

05. - 20. Juli 2013

### Das Team:

#### Clubklasse:

Bedingt durch die im Mai erfolgte Absage seiner Teilnahme in der Clubklasse von Fabian Stumpfl (Studium), flog Schupfer Mario allein in der Clubklasse auf seiner ASW 15b. Das Nenngeld ist jedoch nicht verfallen, sondern es konnten Schlepptickets dafür gekauft werden. In den ersten beiden Wochen als Crew Marios Bruder Jürgen, die letzte Woche des Bewerbes wurde Mario von seiner Margit betreut.



Schade, für unser Team in der Clubklasse, denn durch die Erfolge von Fabian 2012, hätten wir in der Clubklasse ein starkes Team in Ostrow gestellt.

#### 20 m – Klasse:

Auf Grund der langen Freundschaft ein sehr gut eingespieltes Team, nicht nur im Doppelsitzer und Wettbewerbsflug – Janowitsch Wolfgang und Lutz Andreas auf dem neuen Arcus M, den Wolfgang eine Woche vor der Anreise nach Polen im Werk abgeholt hat. Im Bild mit Crew Thomas Kammerhofer



Ein starkes Duo, das reale Chancen auf Spitzenplatzierungen erwarten ließ und zum Abschluss auch bestätigt hat.

#### Standardklasse:



Haggenmüller Reinhard, KG, ein Urgestein in der österr. Wettbewerbsszene seit mehr als 30 Jahren, fliegt auf einem Discus mit seiner bewährten Crew Lendl Herbert und als 2. Team in der Standardklasse, Rass Michael, GD, fliegt ebenfalls einen Discus, mit Crew Liane Omenzetter, stellten sich in der Standardklasse der Konkurrenz in Ostrow.



Die Anreise nach Ostrow erfolgte nicht gemeinsam, jedoch vor Beginn des off. Trainings war das gesamte Team am Austragungsort versammelt.

Die Unterbringung war im Hotel Podjatek, einem kleinen Hotel etwa 8km vom Flugplatz entfernt. Das Hotel mit Restaurant war sehr angenehm und ruhig, ein Kritikpunkt jedoch, das angeblich im gesamten Hotelbereich funktionierende WLAN, war leider sehr oft nicht, oder nur nach Urgenz verfügbar, abends kaum. Kleine Auffassungsunterschiede bei der Hotel - Abrechnung konnten durch Wolfgang und mich bereinigt werden, was sich dann natürlich im Budget positiv ausgewirkt hat. Während der Tage des freien Trainings, das von allen Piloten auf Grund des Wetters für Trainings - und Erkundungsflüge im Wettbewerbsgebiet genutzt wurde, haben wir auch das Teamcenter (Zelt), sowie die Funkantenne errichtet, damit war auch eine Beobachtung des Flugbetriebes



bei Start und Landung sehr gut möglich. Die Piloten waren je nach Flughöhe bis zu 60 km Entfernung vom Platz im Funk zu hören. Wegen dem, in den letzten Wochen in Polen erfolgten Dauerregen, stand auf sehr vielen Wiesen und Feldern das Wasser und versickerte nur sehr langsam. Während unserer Anreise sah man auf vielen Flächen riesige Wasserlacken und Seen. Dies veranlasste auch die Wettbewerbsleitung die Wendepunkte im nördlichen Wettbewerbsgebiet nicht anzufliegen. Es war jedoch auch im genutzten Wettbewerbsgebiet oftmals ein Problem bei den Aussenlandungen, wie auch Haggenmüller, KG, erlebt hat. Sehr hilfsbereit waren jedoch die polnische Bevölkerung, bzw. Bauern bei Aussenlandungen. Zusätzlich ein Handicap waren, die noch nicht abgeernteten Getreidefelder, die den Piloten Sorgen, bzw. Probleme bereiteten.

## Der Bewerb:

### 03.07. und 04.07., zwei offizielle Trainingstage

Briefing wurde zu Beginn des Bewerbes um 10:00 Uhr angesetzt. Racing Task für alle Klassen waren am 1. Tag die Aufgaben. Am 2. Tag wurden AATs geflogen. Ein Hochdruckgebiet über England, das seine Ausläufer bis Polen erstreckt hat zwar teilweise Blauthermik, aber gute Bedingungen gebracht. Die Basis war jedoch zur Startzeit zwischen 1200 - 1300m. Die Stimmung im Team war sehr gut und ich glaube, wir waren auch gut auf den Bewerb vorbereitet.

### 05.07. Eröffnung der Europameisterschaft!

Unsere Piloten sind nicht mehr geflogen, anstehende Erledigungen wurden abgearbeitet. Um 17 Uhr Treffpunkt am Flugplatz, alle Teams wurden mit Bussen nach Ostrow – Wielkopolski geführt.



In einer Parade wurde vor dem Rathaus Aufstellung bezogen und nach den Begrüßungs – reden der off. Persönlichkeiten die Europameisterschaft in der Club -, Standard- und 20 m-Klasse durch den Jurypräsidenten Bruno Ranseyer (IRL) für eröffnet erklärt.

### 06.07. 1. Wettbewerbstag

Briefing 10:00 Uhr, für alle 3 Klassen Racing Task, 3 TP,  
Club TD 327 km  
Std TD 380 km  
20m TD 392 km

Steigwerte bis 2,5 m/sec, (Steigwerte gehen ab 16 Uhr bereits um einiges zurück), 1 – 3/8 Cu, Basis bis 1700 m, Wind bis 10 km/h.

Die Abflugzeiten der Piloten wurden nicht mehr der Wettbewerbsleitung bekannt gegeben. Wolfgang und Andy, TWO beendeten den 1. Wettbewerbstag mit einem Schnitt von 104 km/h und gleich einem Tagessieg – ein hervorragender Beginn.

Auch Michael, GD erfolgte den hervorragenden 5. Tagesrang, super. Die poln. Piloten unter der Führung von Kawa erfliegen die Plätze 1 und 3 ex aquo, nur der Franzose Cousseau erflieg Platz 2. Reinhard, KG flog einige Male zu tief herunter und natürlich gehörige Mühe wieder den Anschluss zu erlangen, wurde dadurch zu langsam und erreichte Platz 21.

Für Mario, MS lief es absolut nicht nach seinen Vorstellungen, leider musste er am 2. Wendepunkt auf einem ehemaligen Flugplatz aussenlanden und wurde 31., die Rückholung erfolgte mit Flugzeugschlepp und Mario war um 20 Uhr wieder am Flugplatz, doch wesentlich komfortabler als der Autotransport.

### 07.07. 2. Wettbewerbstag

Briefing 10:00 Uhr, für alle 3 Klassen AAT, 3 TP,  
Club TD 216,7 – 495,5 km, TT:03:45  
Std TD 289,0 – 546,4 km, TT:03:45  
20m TD 293,4 – 568,0 km, TT:03:45

Die Wetterprognose ähnlich, etwas bessere Steigwert, Basis gleich, Cu – Entwicklung teilweise besser, Wind aus Nord bis 10 km/h.



Wolfgang und Andy, TWO erfliegen Platz 3, sind aber mit dem Erreichten nicht ganz zufrieden, 441,8 km mit einem Schnitt von 108,6 km/h.

Michael, GD flog auf den 7. Platz und Reinhard, KG erreichte Platz 21 und ist mit dem Flug nicht zufrieden. Mario, MS flog sofort nach Öffnen der Startlinie ab, fand aber auch heute nicht zu seiner üblichen Form und landete am letzten Platz.

### 08.07. 3. Wettbewerbstag

Briefing 10:00 Uhr, für alle 3 Klassen Racing Task,

3 TP, Club TD 329,1 km

4 TP, Std TD 394,2 km

4 TP, 20m TD 359,7 km

Das Hoch hat sich über Polen ausgedehnt und brachte sehr gutes Flugwetter, allerdings mit einer Basis von 1800 bis 1900 m, allerdings östlich und nördlich Wroclaw Blauthermik. Die Vorhersagen der Blauthermik haben jedoch im Verlauf des Tages sehr oft nicht gestimmt. Steigwerte bis 2 m/sec, jedoch bereits ab 16:00 Rückgang der Steigwerte auf 1 m/sec.

Mit der Spotanzeige konnten wir die Piloten auf ihren Flügen mitverfolgen. Wolfgang und Andy, TWO haben mit 110,8 km/h vor den ital. Piloten den 2. Tagessieger erfliegen. Mario, MS, der gestern sehr früh abgeflogen ist, flog mit mehr als 1 Stunde Verzögerung heute später ab, war mit seinem Flug wieder nicht zufrieden und erreichte Platz 26. Michael, GD wurde 8ter war aber in einigen Flugabschnitten mit seinen Entscheidungen nicht wirklich zufrieden. Reinhard, KG erreichte Platz 27, natürlich keine zufriedenstellende Platzierung.

### 09.07. 4. Wettbewerbstag

Briefing 10:00 Uhr, für alle 3 Klassen Racing Task,

4 TP, Club TD 355,4 km

4 TP, Std TD 438,1 km

3 TP, 20m TD 423,5 km

Nach der Prognose für heute, im Süden und Westen des Wettbewerbsgebietes sehr gute Bedingungen, aus Norden nähert sich langsam eine Kaltfront, die bei der jetzigen Zugeschwindigkeit, wahrscheinlich morgen noch einen Wertungstag zulässt. Steigwerte und Basis etwa gleich wie gestern.

Wolfgang und Andy, TWO waren mit 111,8 km/h die Tagesschnellsten und nur durch den Flugzeugfaktor auf Platz 2, jedoch führend in der Gesamtwertung nach 4 Wertungstagen.

Michael, GD, flog auf den 7. Tagesrang, nur 4,3 km/h langsamer als der Tagesschnellste mit 107,5 km/h.

Reinhard, KG, hatte knapp vor der 3. Wende, nach 344,4 km eine Aussenlandung (alles ok.) und wurde dadurch Letzter seiner Klasse. Die bisherigen Ergebnisse sind für Reinhard, natürlich zermürend, dazu Reinhard's Einstellung: Jeder neue Tag ist eine neue Chance.



Mario, MS, erflog am heutigen Tag endlich ein Tagesergebnis, dass seinem Können entspricht, Platz 4 mit einem Schnitt von 86,1 km/h, 4 km/h langsamer als der Tagessieger.

### 10.07. 5. Wettbewerbstag

Briefing 10:00 Uhr, für alle 3 Klassen AAT, 3 TP,

Club TD 178,4 – 396,6 km, TT:03:00

Std TD 176,4 – 375,1 km, TT:02:30

20m TD 184,3 – 392,2 km, TT:02:30

Die gestern, für heute angekündigte schwache Kaltfront hat sich in südöstlicher Richtung verlagert und uns nicht wirklich beeinträchtigt, allerdings liegt ein mächtiger Tiefdruckwirbel mit Zentrum über Dänemark und wird morgen einen Ruhetag bringen. Auf Grund dieser Prognose hat die Wettbewerbsleitung für heute kürzere AATs ausgeschrieben, da ab 14:00 Uhr bereits mit Ausbreitung und nachfolgend mit Schauern gerechnet wird. Steigwerte mit 2 m/sec.+, Basis bis 1700 m. Heute sollte mit dem Abflug eher nicht zu lange gewartet werden.

Wolfgang und Andy, TWO erreichten den 5. Tagesplatz, gerade einmal um 2 km/h langsamer als der Tagessieger, jedoch mit 200 Punkten führend in der Gesamtwertung.

Reinhard, KG, flog auf Platz 20. Michael, GD hatte am Weg zum 3. Area immer wieder Probleme mit der Thermik, fand nicht den richtigen Anschluss für eine ausreichende Höhe für den Heimflug, konnte nicht am Flugplatz landen, sondern landete im Finish – Ring auf einer Wiese. An diesem Tag Platz 25. Einen gehörigen Schreck bekam Michael erst beim

Abrüsten, denn der rechte Außenflügel hat auf der Unterseite, nahe dem Winglet drei erhebliche Beschädigungen im Laminat durch einen großen Stein abbekommen, zum Glück keine Beschädigung des Kohlefaserlaminats unter der 1. Hartschaumschicht.

Am Abend wurde der int. Nationenabend veranstaltet, unser Team beteiligte sich mit Mannerschnitten und heimischen Schnäpsen. Ein gelungener Abend für alle Teilnehmer.

Während des Abends verkündet die Wettbewerbsleitung für morgen „Restday“, d.h. auch kein Briefing.



#### 11.07. Ruhetag

Bereits in der Früh begutachteten Lutz Andy und sein Betriebskollege Christoph Wannemacher von Schempp – Hirt, ebenfalls Pilot in der 20 m – Klasse, den Schaden an der Fläche vom Discus und bei diesen Untersuchungen der Risse festgestellt, dass der Schaden reparierbar ist und damit auch sofort mit der Arbeit begonnen.

Abtragen und Ausschleifen des beschädigten Laminats bis zur Kohlefaserschicht die unbeschädigt war, Einpassen von Hartschaum in die Schale und Verkleben, Außenlaminat schäften und Außenlaminat verkleben. Michael, GD fiel ein Stein vom Herzen und er konnte wieder lachen, den gestern beim Abrüsten und der Feststellung des Schadens an der Fläche rechnete er mit dem Schlimmsten – Ende des Wettbewerbs. Wie man auf den Bildern sieht, legte fast das gesamte Team Hand an und half. Herzlichen Dank!



#### 12.07. bis 15.07. weitere 4 Tage kein Wettbewerb.

Bedingt durch das Wetter kann auch in den nächsten Tagen nicht geflogen werden. Der heutige Tag wurde genutzt um die Reparatur am Discusflügel zu beenden (Schleifarbeiten), d.h. die Reparatur ist endgültig und es fehlt nur die Lackierarbeiten zuhause.

Seitens der Wettbewerbsleitung gab es verschiedene Angebote für die Freizeitgestaltung während der Ruhetage. So wurde Mario, MS, Gewinner der GO-Kart – Rennen. Teilweise besuchten die Piloten die Städte Posen und Breslau.

#### 16.07. 6. Wettbewerbstag – EM 2. Teil

Briefing 09:30 Uhr, für alle 3 Klassen AAT,  
 3 TP, Club TD 211,4 – 395,5 km, TT:03:00  
 3 TP, Std TD 273,1 – 498,7 km, TT:03:30  
 3 TP, 20m TD 333,6 – 588,1 km, TT:04:00

Im nördlichen Polen liegt noch die Kaltfront, die langsam ostwärts abwandert, das sich vom Westen her ausbreitende Hoch wird für einen weiteren Wertungstag genützt.

Noch sind nur Steigwerte max. bis 2 m/sec. zu erwarten, wobei auch die bis Basis 1500 m knapp erreichen wird. In der Clubklasse merkbar, Wind bis 25 km/h +. Wetterprognose für die nächsten Tage sehr positiv. Seitens der Wettbewerbsleitung wurde Gridzeit und Start um 30 Minuten früher angesetzt, 11:30 Start. Mario, MS, konnte die Tagesergebnisse von Tag 4 und 5 nicht wiederholen und kämpft weiterhin um seine gewohnte Leistung zu erbringen. Platz 28.

Michael, GD, mit kleinen Fehlentscheidungen während des Fluges erreichte wieder Platz 9 in der Tages-



wertung. Reinhard, KG, erflog Platz 20. Wolfgang und Andy, TWO, flogen konsequent und erfolgreich zum 4. Tagesplatz und führen mit 200 Punkten Abstand zum 2. platzierten Team Centka/Grabowski.

#### 17.07. 7. Wettbewerbstag

Briefing 09:30 Uhr, für alle 3 Klassen AAT,  
2 TP, Club TD 225,1 – 363,1 km, TT:03:00  
3 TP, Std TD 275,7 – 420,0 km, TT:03:00  
3 TP, 20m TD 367,4 – 413,1 km, TT:03:00

Hochdruckbrücke über Deutschland und Polen  
Steigwerte bis 2,5 m/sec+, Anfangsbasis bis 700 m, steigend auf 1400 m, Cu – Entwicklung bis 6/8 mit möglicher Ausbreitungstendenz. Die Prognose wurde von der definitiven Wetterentwicklung übertröfen.

Mario, MS, ist wahrscheinlich heute zu früh abgeflogen, denn die Entwicklung war eine Stunde später deutlich besser mit höheren Steigwerte. Tagesplatz 26.

Michael, GD, gelang heute ein Tag wo alle Entscheidungen beim Flug offensichtlich richtig waren, erflog hinter Kawa den 2. Tagesrang, um 0,6 km/h langsamer, bei gleicher Distanz, super!!  
Reinhard, KG, flog auf Platz 27, aber vielleicht gelingt Reinhard noch der eine oder andere Flug ins Spitzenfeld seiner Klasse.

Wolfgang und Andy, TWO, flogen heute mit richtigen Entscheidungen während des ganzen Fluges zum 3. Tagessieg und bauten den Vorsprung auf Centka/Grabowski auf knapp 250 Punkte aus.



#### 18.07. 8. Wettbewerbstag

Briefing 09:30 Uhr, für alle 3 Klassen Racing Task,  
3 TP, Club TD 408,1 km  
3 TP, Std TD 541,4 km  
3 TP, 20m TD 479,1 km

Das mit Zentrum über dem Baltikum liegende Hoch verstärkt seinen Einfluss über Mitteleuropa und über dem Wettbewerbsgebiet. Steigwerte zwischen 2 bis 3 m/sec. und Basishöhen 1700 m + werden erwartet, wieder mit der Tendenz der Thermikabschwächung ab 15:30 Uhr. Auch der Wind in 1500 m nur mehr bis 15 km/h. Mario, MS, findet eigentlich kein Rezept um seine Normalform zu finden und belegt in seiner Klasse Rang 31.

Michael, GD fliegt auf den hervorragenden 4. Platz, in der Gesamtwertung auf Platz 5, allerdings 400 Punkte Rückstand auf Platz 4. Reinhard, KG, ist nach der 3. Wende aussengelandet und belegt Platz 26

Wolfgang und Andy, TWO, lief es nicht ganz nach Wunsch und belegen Platz 7. Noch immer 200 Punkte Vorsprung auf das Zweitplatzierte Duo, Centka/Grabowski, auch auf Arcus M.

Nach Aussage unserer Piloten ein eher schwieriger Tag, wo sich kleine Fehlentscheidungen gleich auswirken.

#### 19.07. 9. Wettbewerbstag

Briefing 09:30 Uhr, für alle 3 Klassen Racing Task,  
4 TP, Club TD 316,4 km  
3 TP, Std TD 366,4 km  
3 TP, 20m TD, 353,4 km

Das wetterbestimmende Hoch veranlasste den Tasksetter für alle Klassen Racingtask auszuschreiben. Steigwerte 2,5 m/sec., Basis bis 1900 m +, allerdings Westwind mit 25 – 30 km/h. Der heutige Tag hatte seine Tücken: Mario, MS, ist am 2. Gegenwindschenkel bereits aussengelandet, sowie mehr als 50% des gesamten Clubklassefeldes, auch die deutschen Piloten haben die Aufgabe nicht erfüllt. Platz 32 für Mario.

Auch Michael, GD, hatte bereits mehrfach Probleme auf der Strecke und ist letztendlich 18 km vor der 3. Wende aussengelandet. Nur 14 Piloten seiner Klasse haben die Aufgabe geschafft – Platz 23. Reinhard, KG, hat mit seinen heutigen Flug die Tagesaufgabe noch vor Kawa geschafft und Platz 12 erflogen.



Wolfgang und Andy, TWO, erreichten Platz 6, das zweitplatzierte Team Centka/Grabowski musste den Motor starten und fielen in der Gesamtwertung auf Platz 5 zurück. Das in der Gesamtwertung auf Platz 2 liegende Team Theisinger/Starck liegt 350 Punkte zurück.

### 20.07. 10. und letzter Wettbewerbstag

Briefing 09:30 Uhr, für alle 3 Klassen AAT,  
3 TP, Club TD 157,4 – 350,7 km, TT:03:00  
3 TP, Std TD 211,8 – 394,1 km TT:02:45  
3 TP, 20m TD 181,5 – 361,5 km, TT:02:30

Die Prognose für Vormittag noch ScCuAcCl die nach SSW abziehen, Blauthermik entwickelt sich zwischen 11 und 12:00 Uhr, Basis bis 1200 m, die Basis der Inversion liegt bei 2050m. Mit der später einsetzenden Cu –Entwicklung steigt die Basis anfangs von 1300 m auf 1700 m im weiteren Tagesgang bis 1900 m. Rückgang der Steigwerte ab 16:30. Die tatsächliche Wetterentwicklung war jedoch noch um einiges besser!!

Mario, MS beendete den letzten Wettbewerbstag mit dem 21. Platz, zwar etwas besser als in den ersten 5 Tagen, trotzdem ist für Mario das Gesamtergebnis absolut nicht zufriedenstellend.

Michael, GD erfolgte heute wieder den 7. Tagesplatz und hat von 10 Wertungstagen, acht Top Ten Platzierungen erreicht, ein respektables Endergebnis für Michael bei dieser EM. Auch Reinhard, KG erreichte mit dem heutigen 10. Rang einen befriedigenden Tagesabschluss seiner EM - Teilnahme in Ostrow.

Wolfgang und Andy, TWO, erflogen am letzten Wettbewerbstag der EM in Ostrow mit 129,0 km/h bei einer Distanz von 333,3 km den 4. Tagessieg und wurden

### 1. und Europameister in der 20 m - Klasse.

Am Nachmittag hat die Bodencrew bereits Teamzelt und Funkmast abgebaut und im Anhänger für die Abreise verstaut, da ja der Anhänger in Lezno an die Junioren für die Junioren WM übergeben wurde. Nach der Landung wurden auch die Flugzeuge abgerüstet und ebenfalls reisefertig verstaut. Nachdem das Ergebnis bekannt wurde, gab es am Teamplatz zuerst eine kräftige Sektdusche für die neuen Europameister.

### WOLFGANG und ANDY, TWO



und der Erfolg gemeinsam im Team mit Sekt gebührend gefeiert.



Die Siegerehrung war für 20:00 Uhr angesetzt, verschob sich aber auf 22:00 Uhr.

1. Platz und Europameister in der 20 m – Klasse  
Janowitsch W. / Lutz A., TWO, Arcus M, AUT
2. Platz Theisinger F. / Starck T., EX Duo Discus GER
3. Platz Broqueville P und A. 2AS Arcus T BEL



1. Platz und Europameister in der Standardklasse  
Kawa Sebastian, V, Discus2a, POL
2. Platz Wojcik Lukas, Y Discus 2ax POL
3. Platz Wojciechowski P. LOT, LS 8 POL
7. Platz Rass Michael, GD, Discus 2a AUT
25. Platz Haggenmüller R. KG, Discus 2a AUT





ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

1. Platz und Europameister in der Clubklasse  
Mracek Roman, IF, Std.Cirrus, CZ
2. Platz Barszcz Jakub, BZ, Brawo, POL
3. Platz Blaszczyk L., BL, St 3, POL
- 30. Platz Schupfer Mario, MS ASW 15b AUT**



Im **TEAMCUP** erreichte das **TEAM** von 18 teilnehmenden Nationen den **9. PLATZ**.

Es war eine erfolgreiche Europameisterschaft für Österreich. Sehr positiv war der Teamgeist und der persönliche Einsatz der Piloten und aller Teilnehmer. Ich habe dieses Team wieder gerne betreut und es war eine schöne gemeinsame Zeit bei dieser EM.

Für den Erfolg hat vielleicht auch das mentale und praktische Training beigetragen, dass Hermann nunmehr schon seit 7 Jahren für die Nationalmannschaft anbietet.

Herzlichen Dank an alle Teammitglieder, für die gemeinsame und schöne Zeit in

### **OSTROW – WIELKOPOLSKI !!**

Bedanken möchte ich mich aber auch bei allen Persönlichkeiten, die das Team finanziell unterstützt haben, sowie der Sektion Segelflug, BSL Gaisbacher Michael und Seidl Gerda, für ihre umsichtige Unterstützung.

August 2013, für das Team Bericht erstellt,  
Kurt Graf, TC



Sonnenuntergang vor der Siegerehrung



## BERICHTE der Piloten

### BERICHT: Haggemüller, KG

Bericht EM Ostrow 2013

Hagemüller Reinhard

Discus D-9971

Der Pribina Cup 2013 sollte ein Vorbereitungsbewerb werden, leider verhinderten aber Schnee und Regen dieses Vorhaben, und bei der STM 13 war's auch nicht viel besser.

Die Unterkunft in Ostrow war wie immer von Graf Kurt zur Zufriedenheit aller gebucht worden, wie auch seine Tätigkeit während der EM mit seiner Ruhe und Freundlichkeit zur guten Stimmung beitrug.

Und wenn man komplett verspätet den Endanflug anmeldete und trotzdem sein „Super Reinhard“ hörte, war dies immer eine gewisse Beruhigung für die angespannte Stimmungslage.

Die Trainingswoche wurde mit Mich intensiv genutzt um sich mit der Gegend und den Meteorologischen Verhältnissen vertraut zu machen.

Die Aussenlandemöglichkeiten waren problematisch, ausser einigen wenigen Feldern mit kurzem Bewuchs war alles mit Getreide oder Mais bewachsen, dies führte dann dazu, dass zwar der schnelle Flugstil auch in geringeren Höhen hinunter bis 600m NN nicht wesentlich eingebremst wurde, aber eine gewisse Ablenkung durch die Suche nach einem geeignetem Feld doch gegeben war.

Das max. Fluggewicht wurde immer ausgereizt, da die Flachlandaufwinde doch leichter auszunützen sind als die in den Bergen.

Der Heckballast wurde nach der Empfehlung und Berechnung meines Verkäufers Patrick Gai, (Junioren Weltmeister) eingefüllt, etwas abweichend von den Herstellerangaben, doch hier gab es dann doch Probleme, da die meisten Konkurrenten sukzessive wegzogen. Erst ein wesentlich erhöhter Heckballast brachte eine deutliche Verbesserung.

Doch Fehlentscheidungen (und der Glaube an den Meteorologen) wogen auch schwer, allein ein Verzicht auf eine Kursabweichung und ein Weiterflug auf Kurslinie brachte einen bis dahin durchaus guten Flug mit einer Aussenlandung zum Scheitern.

Auch zu frühe Abflugzeiten aufgrund der Wettervorhersage brachten speziell in einem Fall einen enormen Zeitverlust, hätte natürlich nach 35 km, als ich den Fehler bemerkte umdrehen sollen (aber hätte ich, wenn ich, wär ich !!!)

Der Abflug der Schnellsten erfolgte dann 1 Stunde später, von Abschirmungen keine Spur, sondern Wolkenstraßen über 50 km.

Beim längsten Wertungstag über 540 km war die Abflugzeit dann sehr spät, wäre in Ordnung gewesen, allerdings fand ich zur zweiten Wende einfach nicht die richtige Linie, war immer tief, und der schnelle Flug zur dritten Wende konnte nicht verhindern dass es dann einfach zu spät wurde und ich mich mit zwei Kollegen auf einer Wiese traf.

Der Flugstil bei diesen Bewerben ist kompromisslos, Zurückhaltung wegen Aussenlanderisiko ist selten, ein Kreis zuviel und man kann die Konkurrenten nur einholen wenn sie (was selten vorkommt) ebenfalls gröbere Fehler machen.

Allerdings konnte dies meiner Begeisterung (abgesehen von Kurzzeitdepressionen!) nichts anhaben, die beiden letzten Wertungstage waren dann auch wesentlich besser, brachten aber an meiner Platzierung keine wesentliche Änderung.

Beachtenswert die Ernsthaftigkeit und Einsatzfreude, mit der meine Kollegen diese EM bestritten, es gab in diesen drei Wochen nur ein Ziel, das war die EM, Gratulation an Wolfgang und Andi und an meinen Clubkollegen Mich,

Herzlichen Dank an meinen Crewchef Herbert, der mich hervorragend betreut, mich immer findet und trotzdem Zeit hat mein Geschichtsdefizit zu verringern.



## BERICHT: Janowitsch Wolfgang und Andreas Lutz

Bericht über die EM2013 in Ostrow  
20m Multiseater Class

In der Zeit vom 6. – 20. Juli fanden die Segelflug-Europameisterschaften der Club-, Standard- und 20m-Mehrsitzerklasse in Ostrow, Polen, statt. Andi und ich haben dort mit meinem neuen Arcus M, D-KTWO, „TWO“, teilgenommen.

### Vorbereitung:

Das Flugzeug wird nur wenige Tage vor Beginn des Wettbewerbs ausgeliefert. Bei 3 Flügen von LOXN aus habe ich noch Gelegenheit alle Systeme und Instrumente zu testen.

Im Wesentlichen funktioniert alles zufriedenstellend (Motor) bzw. ausgezeichnet (der Rest). Ein herzliches Dankeschön an die Kollegen von Andi, die den Flieger in Rekordzeit fertiggemacht haben!

### An das Handling des Arcus konnte ich mich schon während einiger längerer Flüge in den Alpen gewöhnen, mit „HA“ – vielen Dank Hans Andersen!

In Ostrow kann ich noch 3 Trainingsflüge in guten Wetterbedingungen machen. Obwohl ich das Gebiet von meinen Wettbewerbsteilnahmen in Leszno (ca. 80km westl. Ostrow) kenne, möchte ich mich mit der unmittelbaren Umgebung vertraut machen und auf das Kommende einstimmen.

Im hinteren Sitz nimmt dabei Thomas Kammerhofer, unser Helfer, Platz. Andi kann erst kurz vor Beginn anreisen.

### Organisation:

Das Team um Wettbewerbsdirektor Maciej Ca ka ist jung und engagiert. Task-Setter Artur Rutkowski liegt mit der Länge der Aufgaben meist auf der sicheren Seite, so gibt es nur wenige Außenlandungen.

In Hinblick auf den Bewuchs der Felder, überwiegend Getreide, eine gute Sache. Die Luftraumsituation wird von ihm täglich klar und deutlich dargestellt.

Die beiden Meteorologen wirken sehr kompetent, machen aber den Eindruck, dass sie selbst nicht fliegen, zumindest keine Wettbewerbe.

Vielleicht auch deshalb sind sie eher konservativ in ihren Vorhersagen. Auffallend ist das freundschaftliche und lockere Klima.

### Verbesserungswürdig:

Die Briefings sind unnötig lang, die gleichen Procedures (Start, Rücklandung, Landung) werden täglich wiederholt. Am letzten Tag wird, beim besten Wetter des Wettbewerbs, eine sehr kurze AAT ausgeschrieben, um möglichst alle Piloten zur abendlichen Siegerehrung zuhause zu haben.

Zusätzlich ist an diesem Tag die Startlinie nur für eine Stunde geöffnet, eine Vorgehensweise die nicht im Sinne des Diskussionsergebnisses mit den TCs zu Beginn des Wettbewerbs ist.

### Wettbewerbsverlauf:

Der erste Wertungstag bietet bei mäßig hoher Basis recht gleichmäßige Bedingungen. Nur am ersten Wendepunkt bringen die unverändert schönen Cumuli nicht die erwarteten Steigwerte.

Ein Schuss mehr Feuchte sorgt in dieser Ecke des Aufgabengebietes für gute Wetteroptik bei recht schwachen Aufwinden. Wir sind hoch genug um in den besseren Wettterraum zurück zu gleiten.

Hier bewährt sich das erste Mal unser team-work. Andi beurteilt in dieser Situation (tief, viel Schatten), in der schnelles Handeln gefragt ist, aus einer gewissen Distanz (im wahrsten Sinn des Wortes).



Für mich, im vorderen Sitz, sind seine ruhigen und umsichtigen Kommentare eine unheimliche Unterstützung.

Diese Art der gemeinsamen Entscheidungsfindung sollte sich noch viele Male während der kommenden 9 Wertungstage bewähren.

### **Der Rest des Fluges ist problemlos, so ergeben sich 102,5km/h und der erste Tagessieg.**

Es folgen 4 schöne Tage mit übersichtlichem Wetter, an denen wir Platzierungen zwischen 1 und 5 erfliegen. Unsere Zusammenarbeit im Cockpit ist perfekt. Wichtige Entscheidungen werden kurz diskutiert und dann meist zu Gunsten der sicheren Variante (mehr Chancen) gefällt.

Wir fliegen meist im oberen Konvektions-Niveau, mit großen Reserven. Es folgen 5 Tage die aus Wettergründen neutralisiert werden müssen. Anschließend wird noch 5 Mal, bis zum Ende des Wettbewerbs geflogen.

Bemerkenswert ist der vorletzte Tag, es ist der einzige an dem die Tagesaufgabe für das Wetter am Limit ist.

Schon vor dem Abflug ist es schwierig auf eine vernünftige Höhe zu kommen. So ergibt es sich irgendwann einfach, dass wir abgeflogen sind.

### **Bald wird klar: die 353,4km werden zur Herausforderung.**

Am 2. Schenkel nagt ständig Zweifel in mir, ob die gewählte Linie südlich der Kurslinie nicht ein schwerer Fehler war. Die Wälder weiter nördlich, und die schöne Wolkenoptik dort bringen mich ziemlich aus der

Ruhe. In meiner Phantasie fliegen unsere schärfsten Konkurrenten gerade an uns vorbei.

Andi holt mich immer wieder in die Realität zurück, ins Hier und Jetzt, diesen einzigen Moment in dem wir unsere Situation beeinflussen können. Schließlich sollte die Schlüsselstelle erst am 3. Schenkel kommen. Ausbreitungen im Bereich des letzten Wendegebietes der AAT verlangen nach einer beherzten Entscheidung.

Wir fliegen einen großen Umweg Richtung Westen, von wo es wieder aufzulockern beginnt. Eine wichtige Information kommt in diesem Moment vom Meteorologen des deutschen Teams, dessen Doppelsitzer-Piloten uns auf ihre Frequenz eingeladen haben.

Mit Geduld warten wir gemeinsam den Zeitpunkt ab, bis im Bereich südlich des letzten Sektors wieder frische Cumulus-Entwicklung zu erkennen ist.

Sie bringt uns auf Endanflughöhe während unsere schärfsten Konkurrenten, die Polen, eine östlichere Route gewählt hatten, und nun mit Motorkraft an uns vorbeifliegen.

Im Endanflug und nach der Landung ist die Stimmung bei uns beiden überschwänglich, haben wir doch an diesem Tag beinahe alle Höhen und Tiefen die der Segelflug zu bieten hat, durchgemacht.

**Wir sind uns einig:** das sind die Momente für die wir all die Kompromisse und Entbehrungen die der Wettbewerbssegelflug mit sich bringt, auf uns nehmen. Diesen Eindruck machen manch andere Kollegen im Feld nach der Landung nicht, verwunderlich für uns, schade für sie...

Zum Abschluss zeigt sich Polen noch von seiner schönsten Seite, und wir haben das Vergnügen bei



gleichmäßiger Cumulus - Bewölkung mit knapp 2000m Basis und Steigwerten bis zu 4m/s in etwas mehr als zweieinhalb Stunden 333,3km zu fliegen.

### **129km/h reichen noch einmal zum Tages-sieg – ein würdiger Abschluss!**

#### **Erkenntnisse:**

Das Fliegen im Doppelsitzer hat uns beiden unheimlich Spaß gemacht. Wir hatten den Eindruck, dass der Pilot im hinteren Sitz durch seine größere Distanz zum Geschehen mehr Übersicht hat und emotional weniger im Geschehen gefangen ist.

Andi war mir bei schwierigen Entscheidungen immer ein wichtiger Kritiker. Er bestärkte mich durch seine Zustimmung, oder hinterfragte meine Gedanken die mich dazu geführt hatten. Öfter als einmal stellte sich heraus, dass es (wahrscheinlich...) eine bessere Variante gab.

#### **Die Aufgabenteilung bewährte sich.**

Das rein manuelle Fliegen übernahm ich, kurzfristiges wechseln ist schwierig weil jeweils eine längere Gewöhnungsphase notwendig ist um das richtige Gefühl für die Bewegungen in der Atmosphäre und das Flugzeug zu bekommen.

Nur beim Warten vor dem Abflug übernahm Andi manchmal für längere Zeit die manuelle Fliegerei.

Abgesehen von diesen, unmittelbar die Flugdurchführung betreffende Aufgaben, hat mich Andi natürlich in jeder Beziehung entlastet. Insbesondere die Beobachtung der Konkurrenz am Flarm-Radar ist eine große Hilfe.

Schade, dass sich die Sektionsleiter (und die IGC-Delegierten) nicht zu der, aus meiner Sicht sinn-

vollen und fairen, Lösung für die Punktevergabe bei Doppelsitzer-Wettbewerben entsprechend dem IGC-Ranking-List-Verhältnis durchringen konnten.

So bleiben Andi's Leistungen bei diesem gemeinsamen Erfolg unbelohnt...

#### **Team:**

Die Stimmung im Team war unter der bewährten Führung von Kurt Graf wieder einmal ausgezeichnet. Auch wenn der eine oder andere nicht so Recht seinen Rhythmus fand, war jeder gut drauf – eine sportliche Einstellung um die uns einige Nationen beneiden dürften!

An dieser Stelle herzlichen Dank an alle Helfer die uns dieses Vergnügen ermöglicht haben, allen voran Kurt Graf und Thomas Kammerhofer!

**Danke auch an den Aero-Club und wieder an Kurt Graf für die großzügige finanzielle Unterstützung!**

Wolfgang & Andi



## BERICHT: Michael Rass

Europameisterschaft Ostrow 2013 - Michael Rass GD

Nach meiner verpatzten Staatsmeisterschaft in Nitra fuhr ich mit gemischten Gefühlen zur EM in Ostrow. Die Trainingswoche wurde von Reinhard und mir gut genützt, um Wetter und Gegend kennenzulernen.

Unsere Unterkunft wurde wie immer von Kurt Graf ganz in der Nähe des Flugplatzes zu unser aller Zufriedenheit organisiert. Die Stimmung im Team war kameradschaftlich und sehr gut.

Das Organisationsteam der EM steigerte sich nach anfänglichen kleinen Schwierigkeiten mit der Aufgabe. Die Flugaufgaben wurden durch die vergangenen Regenperioden, überschwemmte Wiesen und schlechte Außenlandungsmöglichkeiten (noch nicht abgeerntete Felder) eher auf der kürzeren Seite ausgeschrieben.

Die Wettervorhersagen waren meist zutreffend und die Luftraumsituation wurde jeden Tag genau erläutert.

Die ersten drei Plätze zeichneten sich schon früh durch die überragend im Team fliegenden drei Polen mit Weltmeister Sebastian Kawa ab. Dahinter gab es täglich harte Kämpfe um die Plätze. Nach anfänglichen leichten Schwierigkeiten, mit voller Flächenbelastung zu fliegen und Kreisflug mit bis zu 130 km/h, kam ich immer besser zurecht. Bis auf zwei Flugaufgaben war ich mit meiner Leistung recht zufrieden.

Die EM war für mich wieder ein lehrreicher Wettbewerb und es war eine tolle Herausforderung, mich mit den besten Piloten Europas zu messen.

Ein besonderer Dank gilt meinen Teamkameraden, besonders Andi Lutz, die mir nach der Beschädigung meines Fliegers durch die Reparatur ein Weiterfliegen ermöglichten und eine frühe Abreise ersparten. Danke auch an den Teamkapitän Kurt Graf für die professionelle Organisation und Unterstützung.

Ein Dank geht auch an den Aeroclub für die großzügige Unterstützung. Natürlich danke ich auch den Helfern.

Michael Rass



# Strukturarbeit

## 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/](http://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!

### 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

Das Referat wird vorübergehend wieder durch BSL Michael Gaisbacher betreut.

Wir sind wieder auf der Suche nach einem motivierten Juniorenreferenten. Bei Interesse bitte Mail an [michael.gaisbacher@ad-ventures.at](mailto:michael.gaisbacher@ad-ventures.at)



## 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.



## ■ Aus dem Segelfluggbüro

### Sachbearbeiterin für die Sektion Segelflug – Gerda Seidl

Zusätzlich zu meinen Büroarbeiten im Wiener Büro im Haus des Sports gibt es immer wieder Abwechslung durch „Außendienste“ an Flugplätzen bei Wettbewerben oder Sitzungen.

Im heurigen Jahr gab es bis Mitte Oktober 3 Sitzungen der Sektion Segelflug an welchen ich an 2 teilgenommen habe:

**BSS 02/13 in Nitra am 24. Mai 2013** anschließend fand die Eröffnung der ÖSTMS FAI-Klassen statt.



TC Kurt Graf in Nitra



**BSS 03/13 in Steyregg am 18. Oktober 2013** anlässlich des Segelfliegtages.

Der außerordentliche Luftfahrttag fand am 13. April 2013 im Haus des Sports statt.



Heuer durften meine Kollegin Jutta und ich den ÖAeC wieder am Tag des Sports am Wiener Heldenplatz vertreten. Es gab die Möglichkeit den Segelflug- und den Hängegleitersimulator auszuprobieren, diese waren den ganzen Tag über in Betrieb – danke an die Helfer!



Dieses Event sollte sich übrigens jeder Sportbegeisterte nicht entgehen lassen, ein Highlight auch für Kinder in jeder Altersstufe.

Da die Zusammenarbeit mit **BSL Michael Gaisbacher**, sowie den **Landessektionsleitern und Fachreferenten, dem Generalsekretär Manfred Kunschitz, Teamcaptain, Piloten und deren Helfern** - welche mir immer hilfreich zur Seite stehen – reibungslos funktioniert macht es mir sehr viel Freude für die „Familie Segelflug“ zu arbeiten!



Ich wünsche allen Piloten(innen), Veranstaltern für das Jahr 2014 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 2013 Landesverband Kärnten:

##### 1. Segelflugbilanz Kärnten 2012

Anzahl der Vereine:	10
Anzahl der aktiven Mitglieder:	438
Anzahl der Junioren:	29
Anzahl der vereinseigenen	
- Segelflugzeuge:	38
- Motorsegler	10
- UL	3
- Motorflugzeuge	8
Anzahl der geflogenen Streckenkilometer (sis.at):	
- Kilometer	157.761
- Flüge	522
- Piloten	64

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

5. Platz, 18m Kl.	Johannes Hausmann FSV Nötsch
5. Platz, Offene-Kl.	Heinrich Fiala FSV Nötsch
4. Platz, Junioren	Thomas Leitgeb FSC Hirt
2. Platz Vereinswertung	FSV Nötsch

Die 1000 km konnten 2013 wieder von Hannes Hausmann erfolgen werden.

#### 3. Aktivitäten Kärnten 2013

##### Austragung des 21. Alpe Adria Segelflucups 4. - 11.5.2013

Ergebnis:

##### 104er Klasse

1.	Heimo Demmerer	Ö	2772
2.	Reinhard Haggemüller	Ö	2705
3.	Joachim Hirt	D	2477

##### Offene Klasse

1.	Werner Danz	S	3040
2.	Joachim Kraus	D	2944
3.	Bernhard Leitner	Ö	2797

<b>FSV Feldkirchen:</b>	Anschaffung Euro Star UL,
<b>KLV Wolfsberg:</b>	Vorstellung des Segelfluges an Wolfsberger Schulen
<b>KSFV Klagenfurt:</b>	Jugendarbeit und SF Schulung,
<b>Hirter FSC:</b>	Flugplatz Fest Ankauf ASK 21
<b>FSC Ferlach:</b>	Flugplatz Fest
<b>FSV Nötsch:</b>	Fest mit Pink Boogy, Sonnwendfeier
<b>KFC Klagenfurt:</b>	Förderung der jungen Streckenpiloten

In Kärnten konnten wir in Saison 2013 einen erfreulichen Anstieg der Flugschüler verzeichnen. Gesamt wurden bzw. werden 25 Flugschüler ausgebildet.

Glück ab – gut Land!  
Armin Leitgeb

Sektionsleiter Tirol  
Staud Ossi

## Bericht des Landesverbandes Tirol – Sektion Segelflug

In Tirol sind 342 Segelflieger in 8 Vereinen, davon 34 Junioren, Aeroclubmitglieder. Leider ein Rückgang von 21 Mitgliedern.

Wir hatten wieder jede Menge Flugschüler (ca.35). 25 haben die Ausbildung abgeschlossen und es bedarf großer Anstrengung, die neuen Piloten beim Flugsport zu halten. Beim ISV wurde Dank einer Initiative von Walter Wartlsteiner das Erliegen von FAI Leistungsabzeichen gefördert.

So erflogen 9 Piloten das Silber-C, 3 Piloten das Gold C und 5 Piloten 6 Diamanten.

In St. Johann läuft die MIM- Ausbildung gut. 8 Piloten nehmen daran teil, die meisten fallen unter die „Grandfather“ Regelung.

## Neuer Präsident im Landesverband Tirol:

Nachdem unser langjähriger Präsident **Heinz Wykypiel** sich ein etwas ruhigeres Leben vorgenommen hat, wurde eine Neuwahl notwendig. Es wurde einstimmig

### Dr. Christian Margreiter

zum neuen Präsidenten gewählt. Der Aeroclub Tirol hat nun auch eine Homepage: [www.aeroclub-tirol.at](http://www.aeroclub-tirol.at)

## Wettbewerbe

### Sis.at:

131158 Km bei 385 Flügen, 43000 Km weniger als 2012

**Michael Rass** nahm an der EM in Ostrow teil. Er erreichte den hervorragenden 7. Platz. Gratulation.



Tiroler Meister 2013	Verein	Klasse
Kriechbaum Willi	FC Kufstein	Klasse 2, 18 m - Klasse, Senioren
Richter-Trummer David	ISV	Klasse 2, Club-Klasse
Prieler Anton	FZT	Klasse 2, 15 m - Klasse
Weirather Christian	SV Ausserfern	Klasse 2, Standard-Klasse
Wartlsteiner Walter	ISV	Klasse 2, Offene-Klasse
Hinterholzer Erich	Fliegerclub St.Johann	Klasse 2, Junioren
Gasteiger Arno	FC Kufstein	Klasse 2, Doppelsitzer
Verein	ISV	

Österreichischer Meister 2012	Verein	Klasse
Richter Trummer David	ISV	Klasse 2, Club-Klasse



## Es wurde auch fleißig auf Wettbewerbe gefahren:

### STM Nitra:

Achleitner Guido,  
Haggenmüller Reinhard,  
Hinterholzer Erich,  
Moser Hansjörg,  
Rass Michael,  
Seiwald Hannes,  
Rudi Schneider,  
Scheiber Josef

### EM Ostrow:

Rass Michael,  
Haggenmüller Reinhard

### Junioren WM Leszno:

Hinterholzer Erich

### EM Vinon:

Lewandowski Markus

### Alpe Adriacup:

Leitner Bernhard,  
Haggenmüller Reinhard,  
Moser Hansjörg,

### CIM Rieti:

Haggenmüller Reinhard,  
Moser Hansjörg,  
Rass Michael,  
Scheiber Josef

### Kunstflug WM:

Siggi Mayr

## Flughafen Innsbruck

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

Unser Vorschlag über die **Neubewertung der Sicherheitsbereiche** (Die Nordseite wäre dann nicht mehr im streng kontrollierte Bereich) liegt bei den zuständigen Ministerien zur Bewertung.

Das bereits praktizierte **RNAV Anflugverfahren** hat sich mit dem veröffentlichten Verfahren (Meldung beim Queren im Bereich Miemiger Kette) als problemlos herausgestellt. Im Zuge der Neuordnung der Lufträume (SERA) will aber die Behörde einen kontrollierten Luftraum errichten. Ende Oktober gib es das nächste Gespräch. Ich hoffe auf eine ebenso gute Lösung wie bei den Höhensegelfluggebieten.

Am 26.10. findet wieder ein **Tag der offenen Tür** am Flughafen Innsbruck statt. Die ansässigen Vereine nehmen mit **Ausstellungsständen, Kunstflugvorführungen und Gastflügen** daran teil. Bei einem Tag der offenen Tür in St. Johann meldeten sich 10 Interessenten.

## Flugplatz Kufstein Langkampfen

Der Platz ist Dank guter Verhandlungen durch den Verein wieder normal benützbar

## Glück ab gut Land, Staud Ossi

Landessektionsleiter Tirol



Sektionsleiter Wien  
Thomas Hynek

## Bericht des Landesverbandes Wien – Sektion Segelflug

Der LV – Wien kann wieder auf ein hervorragendes Segelflugjahr zurück blicken. Bei der österreichischen Segelflugstaatsmeisterschaft, welche zum ersten Mal im Ausland (Nitra/Slowakei) abgehalten wurde, konnte von unserem Mitglied und Sektionsleiter Thomas HYNEK der Vizestaatsmeistertitel erreicht werden.

Bei der österreichischen Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug werden im Jahr 2013 von 6 Staatsmeisterklassen insgesamt 2 Staatsmeister und 2 Dritte Plätze, sowie von 7 Meisterklassen gesamt 1 Meister und 3 Vizemeistertitel durch Mitglieder des LV – Wien gestellt.

### Folgende Mitglieder haben Staatsmeistertitel/Meistertitel und Podestplätze erreicht:

- 1. Platz, Allgemeine Klasse**  
durch SCHICKER Erns ASKÖ – Flugsport Wien;
- 1. Platz, Standard Klasse**  
durch HYNEK Thomas Flugschule ASKÖ Wien;
- 1. Platz, 15 M Klasse**  
durch SCHICKER Ernst ASKÖ – Flugsport Wien;
- 2. Platz, Allgemeine Klasse**  
durch HYNEK Thomas Flugschule ASKÖ Wien;
- 2. Platz, Frauen Klasse**  
durch PAUL Irmgard ASKÖ – Flugsport Wien;
- 2. Platz, durch die Mannschaft** ASKÖ – Flugsport Wien;
- 3. Platz, 15M Klasse**  
durch MAYER Robert ASKÖ – Flugsport Wien;
- 3. Platz, 18M Klasse**  
durch HAUSER Dietmar FAS Wien;

### Weitere Spitzenplätze die durch LV – Wien Mitglieder erreicht wurden:

- 4. Platz, durch den Verein ASKÖ – Flugsport Wien;**
- 6. Platz, 15M Klasse**  
HAUPT Stephan ASKÖ – Flugsport Wien

- 7. Platz, 18M Klasse**  
KOHLENBERGER Erich Flugschule ASKÖ Wien
- 9. Platz, Allgemeine Klasse**  
durch MAYER Robert ASKÖ – Flugsport Wien;
- 10. Platz, Offene Klasse**  
durch KAISER Franz FTG-AFW Wien

Durch 7 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 2013 folgende vom Österreichischen Aero Club ausgeschrieben Lehrgänge besucht:

- Mentaler Segelfuglehrgang der Österr. Nationalmannschaft in Steyeregg
- Praktischer Segelfuglehrgang der Österr. Nationalmannschaft in Schärding/Suben
- Gold Challenge in Nitra

### Außerdem noch die folgenden 6 internationalen Segelflugmeisterschaften:

- Pribina Cup 2013 | Nitra/Slowakei
- 21. Alpe Adria Segelflugcup | Feldkirchen
- Internationalen Österreichischen Segelflugstaatsmeisterschaften | Nitra/Slowakei
- Internationaler Segelflugbewerb „CIM 2013“ | Rieti
- Internationaler Segelflugbewerb „Citta di Rieti“ | Rieti
- 9. NÖ-TAL 2013 | Dobersberg;

### Als beste Platzierung sind dabei herauszuheben:

- 1. Platz, Standard Klasse**  
HYNEK Thomas | ASKÖ Flugschule Wien | Nitra,
- 1. Platz, Einsteiger Klasse**  
HOPFNER Christoph | ASKÖ-Flugsport Wien | Dobersberg
- 4. Platz, 104 Klasse**  
HYNEK Thomas | ASKÖ Flugschule Wien | Feldkirchen
- 5. Platz, Einsteiger Klasse**  
GÄTZ Gabriel | ASKÖ – Flugsport Wien | Dobersberg
- 8. Platz, Allgemeine Klasse**  
SCHMAUS Thomas | FTG-Wien | Dobersberg
- 9. Platz, Einsteiger Klasse**  
WERDENIGG Max | ASKÖ – Flugsport Wien | Dobersberg

Im Jahr 2013 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

### Vorwort

die fliegerische Basis in NÖ ist nach wie vor gut aufgestellt. Der LV darf wiederum auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken, vor allem auf den Europameistertitel von Wolfgang Janowitsch in Ostrow in der 20m Doppelsitzer-Klasse und dem Staatsmeistertitel in der Club-Klasse von Andreas Hudler aus Tulln bei der Österreichischen Staatsmeisterschaft in Nitra. In der „Dezentralen“ haben wir mit Trimmel Hermann einen Staatsmeister in der 18m und Senioren Klasse und Klopff Michael aus Tulln hat den hervorragenden 2. Platz in der Junioren-Klasse erreicht, der 1. Platz in der Vereinswertung vom FRA-WrNeustadt ist schon Tradition.

Leider wurden wir auch herb enttäuscht. Wir haben uns schon sehr gefreut auf die Österreichische Staatsmeisterschaft in Wr. Neustadt (LOXN) und auch auf die in Aussicht gestellte WM 2016, leider sind wir mit unserem Anliegen beim Verteidigungsministerium auf nicht viel Gegenliebe gestoßen. Aber das war nicht die einzige Enttäuschung, auch der Flugunfall von Christian Brandstetter vom ESV-

Amstetten in Nötsch war für uns sehr bitter, er war nicht nur ein begeisterter Flieger, sondern auch ein sehr aktiver Vereinsfunktionär.

Im Großen und Ganzen wurde aber wieder viel Basisarbeit von den Vereinen, aber auch von vielen einzelnen Personen geleistet, um die Begeisterung für unseren Sport zu wecken, einen wichtigen Beitrag dazu hat Ludwig Starkl mit seinem Film „Faszination Heimat“ im Servus TV geleistet und die UFG-Waldviertel hat heuer den 9. Trainings und Ausbildungslehrgang im Streckenflug durchgeführt, der Wettbewerb stand unter einem guten Stern, tolle Mannschaft, gute Leistungen, 8 Tage geflogen, hohe Zufriedenheit.

### 1. Mitglieder

Mit 30.09.2013 stehen insgesamt 678 Mitglieder in der Liste, damit halten wir unseren Mitgliederstand ziemlich konstant, sicher ein Resultat von harter und aktiver Vereins- und Basisarbeit.

### 2. Entwicklung der Mitgliederstruktur

Juniorenarbeit wird 2014 wieder sehr wichtig werden, wenn da nicht mehr passiert, werden wir bald dem allgemeinem Trend folgen!

Bereich	30J(+ Jun.)	31 - 40J	41 -50J	51 -60J	>60J
Anzahl	127	90	160	166	171
2013%	17,78	12,60	22,41	23,25	23,95
2012 %	17,2	12,9	22,9	22,2	24,7
2011 %	19%	13%	23%	21%	23%
2010 %	17%	15%	24%	22%	23%



Starts pro Jahr			
2005	2006	2007	2008
23969	24731	22714	22426
2009	2010	2011	2012
24381	21881	23768	23048



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

Die Segelflugstarts in NÖ, der Trend geht nur leicht, aber dafür konstant nach unten.

## 4. Vereinsarbeit

### 4.1 Ausbildung

Im Ausbildungsbereich gibt es heuer leider keinen Zuwachs. Insgesamt wurden 53 Segelfluggpiloten ausgebildet (2012 63), davon 15 Junioren. Spitzerberg verdient sich in der Rolle als Ausbildungszentrum ein besonderes Augenmerk, 2013 haben sie insgesamt 16 SF-Schüler fertig ausgebildet, 8 NÖ, 2 OÖ, 3 STMK, 2 T und 1 Wiener.

Insgesamt haben in NÖ 80 Fluglehrer 3200 Stunden für die Schulung aufgewendet. 2014 beginnen die ersten Flugschulen auf ATO umzustellen, eine große Aufgabe für Flugschulen und Vereine.

### 4.2. Aktivitäten der Vereine zur Flugsportbelegung

Auch dieses Jahr haben sich wiederum einige Vereine sehr bemüht, unseren Sport einerseits in der Öffentlichkeit bekannt zu machen und andererseits mit vereinsinternen Aktionen, die Mitglieder im Verein zum Fliegen zu begeistern.

Insgesamt haben 45 Veranstaltungen stattgefunden und die Vereine haben dafür mehr als 3500 Stunden freiwillig aufgewendet.

Besonders hervor zu heben ist die Pressearbeit von Rudi Wenighofer vom SFG-Spitzerberg, Rudi hat regelmäßig Artikel im Bezirksblatt geschaltet, und fallweise auch Artikel an den ORF, ATV, Kronenzeitung Heute und Kurier geliefert, damit waren wir regelmäßig in den Medien präsent.

## 5. Aktivitäten des Landesverbandes

Ein Schwerpunkt unserer Aktivitäten war die Austragung des ASVÖ-NÖ TAL's im Streckensegelflug in Dobersberg(LOAB).

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

## 6. Wettbewerbe

Bei den dezentralen wie auch bei den zentralen Wettbewerben haben sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügige Änderungen noch oben ergeben, was

nicht heißt, dass wir schlecht sind, sondern nach wie vor sehr gut, denn wir befinden uns auf einem durchaus beachtlichem Niveau.

### 6.1. Dezentraler-Wettbewerb

	Piloten	Flüge	km
Österreichweit	494	3331	1.185.806,07km
Niederösterreich	79 (16%)	758 (20%)	242.319,82 km (19,8%)
2012	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%)

NÖ macht ein Fünftel aller Flüge in der dezentralen, die Erfolge habe ich im Vorwort schon erwähnt.

### 6.2. Zentraler-Wettbewerb

Der Zentrale Wettbewerb ist und bleibt die Königsdisziplin im Segelflug. Der direkte Vergleich, das untereinander matchen und das fliegen einer gemeinsamen Aufgabe bringt das echte Wettbewerbsfeeling.

NÖ hat seit Jahren einige beständige Piloten im Rennen, allen voran Wolfgang Janowitsch, allerdings wenn ich mir Wolfgang wegdenken müsste, bliebe nicht viel an Erfolg übrig, wir haben aber bereits einige Junioren im Aufbau, Klopff Michael, Hudler Andreas aus Tulln und Schwab Martin aus Dobersberg, sie haben bereits STMS und WM Luft geschnuppert, hoffe sie haben Feuer gefangen, denn wir brauchen dringend Nachwuchs.

Unser NÖ-TAL ist auch immer ein Indikator, für angehende Wettbewerbstalente, euch heuer haben wieder zwei Piloten aus NÖ aufgezeigt, Peter Mair vom FRA-WrNeustadt, er hat den 2. Platz geholt und wurde außerdem noch „NÖ-Landesmeister“ und Paul Altrichter vom UFG-Waldviertel, er hat sich unter die 10 besten eingereiht, obwohl er nicht die ganze Woche mitfliegen konnte. Also Talente sind da!

Alles in Allem, haben 6 Vereine 20 Piloten auf 7 Wettbewerbe geschickt, es wurden insgesamt EUR 4680,- für Nennelder ausgegeben und unsere Piloten haben insgesamt 192.739 ROL-Punkte nach Hause getragen. (siehe Tabelle Entwicklung ROL-Punkte)



## 6.2. Entwicklung ROL-Punkte je Verein

Verein	2012	2013
FRA Wr. Neustadt	71.298	65.940
USFC-Tulln	60.859	52.876
SFC-Sturmvogel	20.991	15.394
UFG-Waldviertel	4.980	31.488
USFC-Krems	4.364	12.430
BSV-Voit	0	14.611
<b>Gesamt</b>	<b>162.492</b>	<b>192.739</b>

## 7. Leistungsabzeichen:

In den letzten Jahren war es etwas ruhig um die Leistungsabzeichen, schön langsam kommt wieder Bewegung rein, einige GOLD-C warten auch schon auf die Verleihung, es fehlt nicht mehr viel.

### Silber - C:

Fleicher Johannes / Direktmitgliedschaft NÖ,  
Eichhorn Günter / USFC-Krems,  
Lüger Peter / SFG-Weinviertel,  
Essl Hanno / SFG-Spitzerberg und  
Fuchs Willibald / USFC-Krems

## 8. Segelkunstflug

Jahresbericht von Josef Reithofer, Segelkunstflugreferent im LV Niederösterreich. Kunstflug findet in NÖ unverändert stark auf den Flugplätzen Stockerau, Dobersberg und Tulln, wo auch geeignete Flugzeuge stationiert sind, statt.

### Wettbewerbe:

Gabriel Stangl vom FSV 2000 Stockerau war 2013 zwar nicht als aktiver Teilnehmer, aber zumindest als Betreuer des österreichischen Teams und als Safety Pilot beim Salzmann Cup in Bad Saulgau (Deutschland) dabei.

### NÖ Segelkunstflug-Trainingslager in Stockerau

Bei Redaktionsschluss war das Herbst-Trainingslager noch nicht abgeschlossen, aber bereist bis dahin haben 12 Teilnehmer an 12 Trainingstagen insgesamt 90 Kunstflüge absolviert. Auffallend war in diesem Jahr, dass deutlich weniger Schulungsflüge, dafür aber mehr Trainingsflüge von den „Spezialisten“ mit dem

in Stockerau stationierten Spinning-Hawks-Fox und dem Swift der Segelkunstflug-Nationalmannschaft durchgeführt worden sind. Zusätzlich nutzen immer mehr ambitionierte Kunstflugpiloten aus den anderen Bundesländern die guten Trainingsmöglichkeiten in Stockerau.

An dieser Stelle herzlichen Dank an unseren BSO-Trainer Werner Scheuringer und an die Controller von Wien Approach, dass wir praktisch alle Flüge ohne Einschränkungen im kontrollierten Luftraum der SRA Wien IV durchführen konnten.

### Segelkunstflug in Stockerau

Stockerau kann wie schon in den letzten Jahren auf 5 Segelkunstfluglehrer mit Bewerbungserfahrung sowie auf weitere 3 Teilnehmer bei SKF-STM zurückgreifen und hat beste Verbindungen in die österreichische und internationale Kunstflugszene.

### Vorschau auf 2014

In Stockerau sind wieder 2 Segelkunstflug-Trainingslager geplant (Frühjahr/Herbst)  
Das Stockerauer Team steht auch in der kommenden Saison wieder für Kunstflug-Schulungen, Gefahren-einweisungen oder Showflüge zur Verfügung.

### 9. Abschlussbemerkung

2014 stehen uns große Änderungen ins Haus. Flugschulen müssen ATO umstellen, Flugscheine nach Part FCL lizenzieren und im Bereich Schneeberg droht uns eine Luftraumänderung, der Berufs- und Linienverkehr bekommt mehr Raum, was bei uns weniger heißt, aber dafür mehr Sicherheit.

Keine Anzeichen für ein ruhiges Jahr, sondern Bewegung ist angesagt, verstärkt in die Zukunft arbeiten, Neues schnell umsetzen, Strukturen anpassen und nicht vergessen, dass wir im Bereich Schulung nicht nur nach neuen Regeln arbeiten, sondern auch schauen, dass wieder viele neue Piloten heraus kommen, dem weltweitem Trend „es werden immer weniger Piloten“ entgegenwirken!

Ing. Alfred Obermayer  
ÖAerC Sektionsleiter Segelflug Niederösterreich



Sektionsleiter  
Steiermark  
Thomas Promitzer

## Bericht des Landesverbandes Steiermark – Sektion Segelflug

Aus dem Titel „die Ressource Freizeit“ gab es im Aero-Club Steiermark diesen Jahres wieder eine Umstrukturierung in der Sektion Segelflug und ich wurde mit Mai kooptiertes Mitglieder des Landesverbandes Steiermark. Somit trete ich nun die Nachfolge von Stefan Pelka an.

Danke Stefan für deine Unterstützung sowie auch für deine geopferte Freizeit und viel Erfolg in deiner weiteren beruflichen Laufbahn.

Da mich die meisten von euch nicht kennen möchte ich mich mit einem Steckbrief kurz vorstellen:

**NAME:** Thomas Promitzer  
**GEBURTSTAG:** 08. September 1987  
**WOHNORT:** Weiz  
**FAMILIENSTAND:** Verheiratet, keine Kinder  
**STAMMVEREIN:** LOGW  
(Flugplatz Weiz-Unterfladnitz)  
**FLIEGE seit:** 2003  
**KLASSE:** Clubklasse  
ASW 15b OE-5159  
**HOBBIES:** Segelfliegen, Volleyball,  
AeroClub ;-)

**MOTTO:** Man muss das Unmögliche versuchen, um das Mögliche zu erreichen.

In der Steiermark können wir wieder einen Zuwachs der Mitglieder verzeichnen was uns sehr positiv für die Zukunft stimmen lässt. Um diesen Zuwachs weiterhin verbuchen zu können müssen wir am Ball bleiben und unsere Tätigkeiten seitens AeroClub auch in den Steirischen Vereinen bemerkbar machen.

Mein Ziel wird es sein die enge Zusammenarbeit sowie auch die Kommunikation mit den Vereinen zu suchen um uns mit einer ansteigenden Mitgliederanzahl stärker aufstellen zu können.

Im Jahr 2013 gab es eine Juniorenstaatsmeisterschaft welche am Flugplatz Fürstenfeld ausgetragen wurde. Das Wetter spielte leider wieder einmal eine große Rolle aber Fürstenfeld durfte trotzdem 8 Piloten willkommen heißen und nach 5 Tagen eine endgültige Wertung mit Martin Schwab als neuen Junioren Staatsmeister bekannt geben.

Weitere Beteiligungen sowie auch Erfolge konnte die Steiermark bei der Österreichischen Staatsmeisterschaft in Nitra 2013 verbuchen.

Heimo Demmerer wurde in der 15 Meter Klasse Vizestaatsmeister sowie auch durch Lukas Huber konnten wir steirische Beteiligung bei der Junioren WM in Leszno verbuchen und uns über den 19. Platz in der Junioren Standardwertung freuen.

LSL Steiermark  
Thomas Promitzer



Sektionsleiter OÖ  
Herbert Lackner

## Bericht des Landesverbandes OÖ – Sektion Segelflug

**Oberösterreich hat 14 Segelflugvereine und auf 8 Flugplätzen wird Segelflug betrieben. Der Landesverband hat 678 Aero-Club Mitglieder.**

Auch heuer konnten wir uns den allgemeinen Trend nicht entziehen und hatten um 4 Mitglieder weniger als 2012. Durch Wegfall der Hilfsmotorstart Berechtigung wird es in den nächsten Jahren zu einen weiteren Rückgang bei den Mitgliedern kommen.

Durch die Einführung des 8,33 Khz Rasters bei Funkgeräten bis 2018, müssen für jedes Flugzeug neue Funkgeräte gekauft werden, die zwischen 1200,- und EUR 1600,- pro Gerät kosten.

Bis April 2014 müssen unsere Scheine umgeschrieben werden und wenn der Aero-Club für die Motorseglerscheine die Berechtigung nicht bekommt ist mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen.

### Sportliche Ergebnisse 2013

#### – Europameisterschaften:

Doppelsitzer: Janowitsch-Lutz	1. Platz
Offen Klasse. Hartmann	8. Platz

#### – Österr. Staatsmeisterschaft:

Offene Klasse:	Eder Sebastian	1. Platz
	Eder F. Josef	2. Platz
18m Klasse	Hartmann	1. Platz
15m Klasse	Lutz	3. Platz

#### – Dezentrale Streckenflugmeisterschaft:

79 O.Ö. Piloten haben an der SIS- AT teilgenommen. Um 10% weniger als im Vorjahr. Die Wetter Voraussetzungen für größere weitere Streckenflüge von Oberösterreich aus waren heuer sehr schlecht. Größere Strecken waren nur im Föhn, mit Start an einen Flugplatz am Alpenhauptkamm möglich.

15m Klasse	Supersperger	2. Platz
	Just	5. Platz
Doppelsitzer	Siegl	6. Platz

### Förderungen des Landesverbandes

Die Junioren die bei der SIS-AT teilnehmen werden die fünf besten Flügen mit einem Kilometergeld gefördert. Weiteres wurde die Teilnahme an der Europameisterschaft und der Staatsmeisterschaft und der Junioren beim TAL-N.Ö gefördert.

### Das Jahr 2013 verlief unfallfrei.

#### Glück ab Gut Land 2013

Herbert Lackner  
Sektionsleiter SF, Oberösterreich



Sektionsleiter Burgenland  
Florian Forcher

## Bericht des Landesverbandes Burgenland – Sektion Segelflug

Schulung wurde in der vergangenen Saison wieder in der Aerotechnik Eisenstadt und Sportfliegerclub Pinkafeld durchgeführt.

Bei der Aerotechnik Eisenstadt wurden 2012/13 6 Junioren unter 17-Jahren am Spitzerberg ausgebildet und konnten den Schein erwerben.

In Pinkafeld wurden 4 Flugschüler ausgebildet, die MIM Schulung wurde aufgenommen und derzeit befinden sich weitere 4 Flugschüler in der Grundausbildung und 4 Piloten befinden sich auf dem Weg zur MIM-Berechtigung.

Als theoretische Weiterbildung und Vorbereitung für die Streckenflugsaison wurde im Februar 2013 ein sehr gelungenes und fachlich sehr wertvolles Tagesseminar durch David Richter-Trummer in Pinkafeld gehalten, zum Thema „Segelflugmeteorologie und Streckenflugtaktik“ kamen rund 11 Teilnehmer aus Pinkafeld und Punitz.

An der **SIS-AT** beteiligten sich im abgelaufenen Jahr insgesamt 17 Piloten aus dem Burgenland (Pinkafeld und Punitz), 8 Teilnehmer von der Aerotechnik Eisenstadt und 1 Teilnehmer vom USFC Punitz nahmen an der Silver-Challenge in Niederöblarn teil.

Zum ersten Mal nahm auch ein Junior aus dem Burgenland bei der **12. Österreichische Juniorenmeisterschaft im Streckensegelflug** vom 11. bis 20. April 2013 in Fürstenfeld teil, Christoph Kalcher nahm zusätzlich noch beim **TAL in Dobersberg** teil und konnte

wertvolle Erfahrungen im Wettbewerbssegelflug gewinnen. Ein Teilnehmer vertrat das Burgenland beim **21.AAC in Feldkirchen** und konnte gleich am ersten Tag einen Tagessieg erfliegen.

Es wurde in Pinkafeld auch wieder ein **Silber-C** erfliegen und weitere Kandidaten für Streckenflüge warten schon auf die neue Saison.

Neben vielen Streckenflügen nahm am Flugplatz Pinkafeld 2013 die Sektion Modellflug ihre Tätigkeit auf, wo der segelfliegerische Nachwuchs „abgeholt“ werden kann.

Leider ziehen dunkle Wolken über dem Luftraum im Burgenland auf, **SERA kündigt sich an** und es ist zu befürchten, dass mit der neuen Luftraumstruktur unausweichlich Verschlechterungen für den Segelflug in der Buckligen Welt und im Südburgenland kommen werden!

**Möge die Saison 2014 noch viele schöne Flüge bringen und unfallfrei verlaufen!**

Florian Forcher  
LSL Segelflug



Sektionsleiter Salzburg  
Rudi Steinmetz

## Bericht des Landesverbandes Salzburg – Sektion Segelflug

„Nur eine unfallfreie Flugsaison ist eine gute Saison!“, und darauf können wir in Mauterndorf und Zell am See 2013 wieder zurück blicken.

**Stefan GRUBER, vom SFC Lungau, hat in der Junioren-Klasse der sis-at 2013 den 1. Platz erfliegen!**



Wir gratulieren ihm alle recht herzlich dazu und wünschen ihm für die nächsten Junioren-Jahre noch viele schöne und erfolgreiche Flüge.

Der SFC-Lungau ist zu Recht hier besonders stolz auf Stefan, da neben dem fliegerischen Talent auch vom Verein sehr viel Unterstützung, von der Basis-Schulung bis zur Streckenflug Schulung, notwendig ist, und den Junioren auch das nötige Vertrauen entgegen zu bringen und sie mit Flugzeug und Hänger auch vom heimatlichen Flugplatz mal in Richtung Trainingslager und Wettbewerbe los zu schicken.

Gratulation auch an das Team in LOSM. Die Beste Anerkennung der eigenen Arbeit ist, Nachwuchs mit diesen fliegerischen und persönlichen Qualitäten in den eigenen Reihen zu haben.

### 2013 – sis.at

#### Dezentrale Streckenflugmeisterschaften

18 Piloten aus 3 Vereinen (LSV Salzburg, SFC Lungau, ASZ Zell am See) haben im Jahr 2013 daran teilgenommen und in 167 Flügen 66.530 km dokumentiert erfliegen.

In der Vereins Statistik liegt der LSV Salzburg auf Platz 5 der sis-at, erfreulicher Weise. In der „Statistik aller Flüge“ der sis-at war Rüdiger Spann 2013 einer der aktivsten Piloten in Österreich und belegt dort den 1. Platz mit 55 Flügen und 26.540km / 20.001,36 Punkte. In der Senioren-Klasse hat sich Rüdiger Spann auf dem 8. Platz vorgefliegen.

### Salzburger Landesmeisterschaften

#### 18 m-Klasse

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

#### Standard-Klasse

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

#### Club-Klasse

- |                     |            |
|---------------------|------------|
| 1. Perner Siegfried | SFC Lungau |
| 2. Gadermayr Max    | SFC Lungau |
| 3. Poellitzer Armin | SFC Lungau |

**Doppelsitzer-Klasse**

1. Wieland Johann
2. Poellitzer Armin
3. Strobl Florian

SFC Lungau  
SFC Lungau  
LSV Salzburg

**Aktivitäten der Vereine 2013,  
von denen Berichte eingegangen sind:**

- **Die Alpine Segelflugschule Zell / See  
(Obmann Peter Weissacher)**  
2013 waren 6 Segelflugschüler in der Ausbildung,  
davon 4 MiM-Schüler.

3 MiM-Schüler konnten im September noch die  
Prüfung erfolgreich ablegen.

Zur Schulung und zur Vercharterung stehen den  
Piloten und Gästen 2 Rotax-Falken und die beiden  
Segelflugzeuge (ASK21 und Astir) zur Verfügung.  
Mit den Rotax Falken wurden 2013 bisher 280  
Stunden und 569 Starts absolviert und mit den  
Segelflugzeugen bisher 150 Stunden geflogen.

- **Der Sportfliegerclub Lungau  
(Obmann Günter Pritz)**

**Flugschule:**

Im heurigen Jahr drückten insgesamt 5 Flugschüler  
den Knüppel.

**Folgende Berechtigungen wurden erworben:**

- 3 Windenstartberechtigungen
- 1 Grundberechtigung
- 1 Grundberechtigungen mit Eigenstartberechtigung noch nicht abgeschlossen.



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

**Flugzeuge & Nutzung:**

Der Flugzeugpark hat sich im Jahr 2013 nicht verändert. Alle unsere Flugzeuge konnten gehalten werden.

Bei der Auslastung im Segelflug verzeichnen wir einen leichten Rückgang der Flugstunden, allerdings konnte die Anzahl der Starts im Vergleich zum Vorjahr wieder deutlich gesteigert werden: 307 Starts bzw. 450 Stunden.

Bei den beiden vereinseigenen Motorseglern war ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen, dies aufgrund der Tatsache, dass nur 1 Schüler die Grundberechtigung absolvierte 260 Starts bzw. 97 Stunden.

**Vereinsaktivitäten:****Frühjahrsfest - Mai 2013**

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

**Herbstfest/Ziellanden - September 2013**

Auch heuer konnten wieder gut 50 Wertungsflüge verzeichnet werden.

Das Ziellanden wurde heuer erstmals wieder nur im Rahmen des Vereines ohne öffentliche Beteiligung abgehalten.

**Glück ab, gut Land!****Mit dem Wunsch einer UNFALLFREIEN Saison 2014!**

Rudi Steinmetz  
Sektionsleiter Segelflug Salzburg



## ■ Berichte Fachreferenten

### Bericht des ONF-Delegierten Horst Baumann



**Wie schon 2012 konnten sich die Piloten über die Erfordernisse für die FAI-Leistungsflüge auf der eigens eingerichteten Homepage [www.onf-online.at](http://www.onf-online.at) informieren, den Sporting Code, Wettbewerbsregeln, Formulare downloaden und FAI-Flüge anmelden.**

Es wurden 159 Leistungsflüge online eingereicht und ausgewertet. Die Piloten bekamen eine Rückmeldung per e-Mail über die erfolgreiche Einreichung und Auswertung. Die Flugbestätigungen wurden mit der Post an den OeAeC – Sektion Segelflug oder direkt als pdf-Datei per e-Mail zum ONF Delegierten übermittelt. Es

konnte der aktuelle Sportzeuge aus der Liste bei der Flugeinreichung ausgewählt werden.

Alle in dieser Liste angeführten Sportzeugen hatten die geforderte Neu- bzw. Nachschulung durch die Sportkommissare absolviert. Man kann die Inhaber der verschiedenen Leistungsabzeichen suchen und auflisten. Auch gibt es eine graphische Darstellung der Flugleistung.

**Die anerkannten Rekorde sind listenmäßig erfasst.**





Neue Sportzeugen bzw. Verlängerungen von nicht mehr aktiven Sportzeugen wurden von den Sportkommissaren geschult bzw. die Verlängerung bestätigt. Die Gültigkeit der Sportzeugen ist bis 31.12.2013 befristet und muss danach verlängert werden. Jeder Landesverband hat mindestens einen Sportkommissar, welcher für die Schulung der Sportzeugen in seinem Landesverband zuständig ist. Jeder Sportkommissar kann auch in einem anderen Landesverband Schulungen durchführen (Zusammenlegung von Terminen).

Die Gültigkeitsdauer der Sportkommissare ist zeitlich nicht befristet, endet jedoch nach Austritt aus dem OeAeC bzw. nach Abberufung durch die ONF-Segelflug oder auf eigenen Wunsch. Nachschulungen der Sportkommissare werden nach Bedarf (Änderung des Sporting Codes) durchgeführt. 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 2013 konnten 25 Segelfliegerleistungsabzeichen Silber C, 4 Gold C, 9 Ziel-Flug Diamante, 1 Distanzflug (500 km) und 1 Höhendiamantflug (5000 ) anerkannt werden.**

Am 15.05.2013 flog THOMAS HYNEK (LV Wien) eine Distanz von **1015,8 km** und hat mit dieser Flugleistung von der ONF und FAI das Streckflug Diplom über einen Flug von **mehr als 1000 km** anerkannt bekommen. Durch das gute und kluge „Task setting“ beim NÖ TAL 2013 in Dobersberg, durch den sportlichen Leiter, Ludwig Starkl, war es möglich, den Teilnehmern die FAI Flugleistungen, Distanz Silber C, Distanz Gold C und Diamant Ziel-Flug, anzuerkennen.

#### **Eine „Dankeschön“ im Namen der Piloten.**

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

**Wir bedanken uns bei den Sportlern für ihre Disziplin und sportliche Fairness und ganz besonders bei Gerda Seidl im Sekretariat. Für die nächste Flugsaison wünschen Euch viele schöne und unfallfreie Flüge.**

Herbert Pirker, Horst Baumann  
Wien, am 8.10.2013

## Internationale Vertretungen

### IGC-Bericht von Hermann Trimmel

#### **BERICHT IGC-Plenary Meeting in Papendal, NL am 1. und 2. März 2013**

Ich möchte hier die aus meiner Sicht für Österreich wichtigsten Punkte zusammenfassen:

#### **Allgemein**

Mit 31 Delegierten und 4 Vertretern gab es eine Rekordteilnahme von Nationen. Das Meeting wurde sehr professionell vom Präsidenten Eric Mozer, unterstützt vom 1. Vicepräsident Brian Spreckley und dem Sekretär Peter Eriksen, geleitet.

Die Bewerbung Österreichs/Wiener Neustadt für die Weltmeisterschaft 2016 musste leider wegen der fehlenden Unterstützung des Militärs zurückgezogen werden. Schade, viele hätten sich auf diesen Wettbewerb in Österreich gefreut.

#### **Berichte**

##### **FAI**

Es gibt derzeit 112 Mitglieder. Die Nationalen Aeroclubs werden ersucht ihre Daten bezüglich Sportlizenz gewissenhaft auf dem neusten Stand zu halten. Breitling ist der exclusive Sponsor für Uhren/Schmuck bei FAI-Class-I Wettbewerben. Für Sportler die eine TUE(Therapeutic Use Exemption) haben, müssen dieses Papier vor dem Bewerb in Händen haben. 2013 finden die World Air Games in Kolumbien statt.

Der **OSTIV-Safety Award** ging in Uvalde an das Team AUSTRIA und Wolfgang Janowitsch!



## Sporting Code

### Allgemeines

Die Expertengruppe hat das Ziel den Code zu vereinfachen, d.h. nur ein Minimum an Regeln; auch die Reduzierung der Rekordlisten sollte überdacht werden. Vorschläge dazu sind willkommen!

### IGC-Ranking

Brian, als Chef dieser Expertengruppe stellt eine Verbesserung der Einreichmodalitäten in Aussicht, am 17. März gibt es hier eine personelle Veränderung im FAI-Personal.

### Flight Recorders

Es gibt bereits 45 IGC-anerkannte Typen von 17 verschiedenen Herstellern.

### OLC

Der Online Contest wird offiziell von der FAI als weltweiter Beitrag zur Segelflugentwicklung gesehen. Die NAC sollten daran teilnehmen; leider fehlt Österreich da fast vollkommen in der globalen Statistik.

### Championships

- 2013: EM in Ostrow/Polen Standard, Club, 20m Dosi, Vinon/Frankreich: flapped
- 2014: WM in Leszno/Polen
- 2015: Pociunai, Litauen 13,5m Klasse (Ende Juli, Anfang August)
- 2016: Benalla, Australien 8.-21. Jänner
- 2017: flapped Pociunai, Litauen: Standard, Club, 20m Dosi

### Grand Prix

Demnächst wird es eine eigene Website <http://sailplanegrandprix.com/> geben, mit dem Ziel live die Grand Prix zu verfolgen.

### Sicherheit

- Beim Briefing sollen Videos von gefährlichen Situationen dem Piloten sicherheitsrelevante Aspekte bewusst gemacht werden.

- Eine Umfrageaktion „Wer fliegt meiner Meinung nach von den Konkurrenten gefährlich“ hat sehr zu einer positiven kameradschaftlichen Stimmungsänderung beigetragen. Ist ja schon peinlich wenn so 5-10x dein Wettbewerbskennzeichen auf den Zetteln aufscheint.

### Örtliche Verfahren:

- das Rauspringen aus dem Cockpit soll eine Pflichtübung werden
- Flarm wird Pflicht (Ausnahmen nur wenn behördlich nicht genehmigt)
- Der Pilot muss von einer Liste auswählen welche technischen Hilfsmittel er zur Förderung der Sicherheit in seinem Flugzeug einbaut. (z.B. Spot, Sauerstoff, absorbierender Sitzschaumstoff ect....)

### Team Cup

Mit großer Mehrheit wurde entschieden, dass es für jede WM einen Teamcup – unter Berücksichtigung aller Teilnehmer einer Nation – geben wird.

### Rekorde

Der Antrag für freie und angesagte Rekorde das Kriterium einer Minimumdifferenz von 5% oder 10% einzuführen wurde eindeutig abgelehnt. Damit bleiben die Rekorde so wie sie derzeit sind weiter bestehen, d.h es können bei einem Flug 2 Distanzrekorde eingereicht werden.

### IGC-Ranking, Doppelsitzer

Der Antrag, dass auch der 2. Piloten gewichtet nach seiner Erfahrung punktet, wurde überraschender Weise abgelehnt. In Gesprächen nach der Abstimmung hat sich herausgestellt, dass viele diesen Antrag nicht richtig verstanden haben.



Hier stellt sich die Frage ob Österreich dieses Thema weiter verfolgen soll. Ich werde das als Anlass nehmen einen Vorschlag zur Änderung des Abstimmungs-Verfahrens einzubringen.

#### Startlinie

Damit bei Wellenbedingungen den später Startenden keine Nachteile erwachsen, kann eine maximale Höhe vor dem Start festgelegt werden.

#### Zielkreis

Nach dem Überqueren des Zielkreises gibt es keine Strafmaßnahmen mehr. Die Wertung ist hier zu Ende.

#### Veranstaltung eines Wettbewerbes

Der Veranstalter muss einen Notfall-Plan ausarbeiten.

#### Preise/Ehrungen

- Bob Henderson, der 10 Jahre als Präsident die IGC geleitet hat, wird einstimmig zum Ehrenpräsidenten gewählt. Er erhält auch die Lilienthal Medaille.
- Das Pirat Gehringer Diplom bekommt Jaroslav Vach aus Tschechien und mit der
- Pelagia Majeska Medaille wird Maria Bolla, Ungarn ausgezeichnet.

#### Neuwahlen

##### **Das Präsidium wurde neu gewählt.**

Erfreulicher Weise übernehmen **Eric Mozer als Präsident und Brian Spreckley als 1. Vize** wieder für 2 Jahre die Führung.

Unterstützt werden sie von einem ganz neuen jungen Team:

Terry Cubley	Australien
Christoph Geissler	Deutschland
Arthur Rutkowski	Polen,
Rene Vidal	Chile
Marina Vigorrito	Italien

Das Durchschnittsalter hat sich mit diesem Team wohl um eine Generation verjüngt. Ich habe mit diesem Team ein gutes Gefühl für offenen Gedankenaustausch und praxistaugliche Entscheidungen.

Ich hoffe auf gute Ideen seitens der österreichischen Segelflieger und würde mich freuen diese als Input für die internationale Entwicklung des Segelfluges einbringen zu dürfen.

Das nächste Plenary Meeting findet am 8.und 9. März 2014 in Varese statt.

Vorschläge müssen von mir bis Ende September eingebracht werden.

Hermann Trimmel

Muthmannsdorf, 13. März 2012



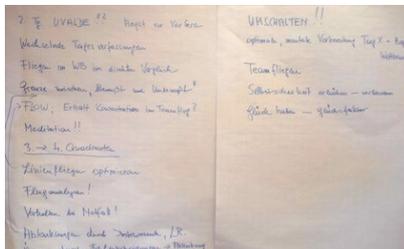
# Training Nationalmannschaft

## BERICHT: Mentales Training der Segelflug-Nationalmannschaft in Steyregg | 18. bis 20 Jänner 2013

Zum 7. Mal trafen sich heuer 6 Piloten der Nationalmannschaft, 2 deutsche Gäste sowie 2 Teamchefs zum Mental-Training in Steyregg/OÖ für einen gemeinsamen Gedankenaustausch.

### Themen

Nach einem gemeinsamen Abendessen am Freitag setzen wir uns in der edlen Runde zusammen und sammeln die Themen, die wir an diesem Wochenende „behirnen“ wollen, ein.



### Samstag

Schon vor dem Frühstück treffen Kurt und ich beim Morgenspaziergang 4 vorbildliche Sportler beim Lauftraining:

Andi Lutz, Tilo Holighaus, Sepp Kammerhofer und Wolfgang Janowitsch.



Pünktlich um 9 Uhr beginnen wir mit dem Arbeitsprogramm. In Kleingruppen werden die verschiedenen Themen intensiv diskutiert.



Von links nach rechts: Franz Josef Eder, Hermann Trimmel, Thomas Hynek, Uli Schwenk (mit Hut), Josef Kammerhofer, Ludwig Starkl, Andreas Lutz, Werner Amann, Tilo Holighaus und Wolfgang Janowitsch



Am Nachmittag kommt Gerold Auerbach zu uns und präsentiert dem aufmerksamen Teilnehmern sein Multi-Videosystem.



Mit mehreren Kameras im Cockpit soll ein Video-Datenmaterial für das Verhalten des Piloten im Flug gesammelt und gespeichert werden. Das System kommt aus der Auto-Rennfahrerszene. Klingt spannend und wir wollen das beim praktischen Training in Schärding testen, ob es auch für den Segelflug geeignet ist.



Anschließend macht Gerold noch eine entspannende und zugleich aktivierende Meditationsübung mit uns. Das können wir gut beim anschließenden Ausklang im Weinkeller für anregenden informellen Gedankenaustausch nutzen.

### Teamflug

Die Erfahrungen in Uvalde haben sehr deutlich gezeigt, dass gute Teams sehr oft einen Vorteil gegenüber den Einzelkämpfern haben..



### Sonntag

Frisch und gutgelaunt fassen wir am Vormittag den Weg vom Anfänger bis zum Meister zusammen... Anregung dazu aus dem Buch „Jenseits der Scores“, Olivier Heuler Der Weg des Meisters

### Rückschau (verkürzt) von Tilo:

Es ist einfach jedesmal eine wunderbare Bereicherung... und möchte mich nochmals ganz herzlich für das phantastische Wochenende bedanken. Kurz darauf in Chile habe ich sehr oft an unsere gemeinsamen Erkenntnisse denken müssen bzw. dürfen. Obwohl vom Ergebnis her vielleicht nicht ganz den Wünschen entsprechend, bin ich wohl selten einen Wettbewerb mit so offenen Augen angegangen und habe das Privileg, dort fliegen zu dürfen schlicht und einfach genossen („...hier und jetzt...“).



Abschließend möchte ich mich ganz herzlich bei allen Teilnehmern für ihre Beiträge bedanken und besonders bei Kurt, der mir wie immer hilfreich und unterstützend zur Seite steht.

Euer

Herman

Muthmannsdorf, am 25. März 2013



## BERICHT: Training der Österr. Nationalmannschaft in Schärding/Suben | 15. bis 22 März 2013

Das verfluchte 7. Jahr: Zum ersten Mal hat das Wetter beim praktischen Training nicht mitgespielt. Hatten wir bei den vergangenen Trainingslagern eher das Problem „vor lauter Fliegen zu wenig Zeit zum Nachanalysieren“, war das diesmal genau umgekehrt; „Zu wenig geflogen und daher zu wenig Flüge zum analysieren“.

### Teilnehmer

Wie sich gezeigt hat war der Zeitpunkt zu frech und zu optimistisch gewählt, aber wir orientierten uns halt an den Pribina-Cup, der immer nach Ostern in Nitra stattfindet. Das war heuer eindeutig zu früh (wie sich derzeit auch in Nitra zeigt).

Das Wetter war sehr feucht:

Gemeinsam haben wir die Spuren der stecken gebliebenen Hänger und Autos planiert. Wichtig für ein Teamtraining und Entwicklung eines Teamgeistes: Ein gemeinsames Ziel und ein vorbildlicher Chef (oben links im Vordergrund) zur Kontrolle sowie für motivierendes Feedback.



Nachbearbeitung...



### Fliegen

Gutes Thermikwetter hatten wir nur am ersten Tag, mit einer ansteigenden Basis bis knapp über 2000m.



Von links nach rechts: Uli Schwenk, Kurt Graf, Martin Schwab, Hermann Trimmel, Andreas Lutz, Wolfgang Janowitsch, Thomas Hynek, Herbert Pirker, Sebastian Eder, EB29, Franz Josef Eder, Josef Kammerhofer, Ernst Gstöttner (Helfer von Schärding), Peter Schwenk(Opa).

Für viel war es der erste Flug im Jahr und wurde daher überwiegend zum Einfliegen genutzt.



Blauer Himmel mit Sonnenschein waren die Ausnahme in dieser Woche. Und wenn sonnig, dann wurde die Thermik und die Stimmung gleich mit einer Inversion gedämpft. Da noch nicht alle Flugzeuge klar waren, wurde in den Morgenstunden schon sehr eifrig gebastelt um gegen Mittag startbereit zu sein.

### Alternativ-Programm

Die nicht fliegbaren Tage wurden genutzt:

1. **Zur Optimierung der Flugzeuge**  
z.B. Haube abdichten zur Reduzierung des Lärms.
2. **Einbau der Biofeet-Systeme**



Die ersten 10 Vorseriengeräte wurden knapp vor Trainingsbeginn von LXNAV geliefert. Andi Lutz fertigte in den letzten Nachtstunden noch die Einbauteile für die Drucksensoren und die Verkabelung mit dem Potentiometer an. Uli Schwenk lieferte dankenswerter Weise die Oberschenkelgurten und so konnten die ersten Tests durchgeführt werden.

### 3. Test eines Video-Systems



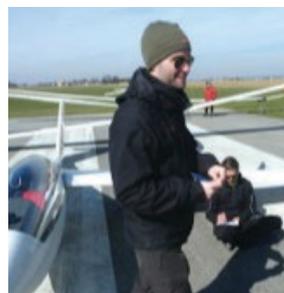
Gerold Auerbach stellte sein Multi-Videosystem zu Testzwecken zur Verfügung. 3 Kameras im Cockpit sind auf das Instrumentenbrett, nach vorne und in Richtung zum Gesicht des Piloten gerichtet. Auf diese Weise können gewisse interessante Situationen dokumentiert und analysiert werden.

In der Nachanalyse hat sich gezeigt

1. Der Pilot muss seine Gedanken laut formulieren, sonst ist eine Auswertung kaum möglich.
2. Die Kameraauflösung in diesem System war zu niedrig, die Instrumente kaum ablesbar.
3. Das System störte den Funk mit Rauschen.
4. Idee für die weitere Entwicklung: die Aufnahmen sollten zur besseren Auswertung mit dem Flugweg/SeeYoe synchronisiert werden.

### Training, aus der Sicht der Piloten

#### - Martin Schwab



Trotz der geringen Anzahl an Flugtagen bin ich überzeugt, etwas gelernt und in die beginnende Saison mitgenommen zu haben. Auch die entspannte Atmosphäre und die offenen Diskussionen waren sehr bereichernd. Danke!

Ich habe mich in diesem Jahr zum ersten Mal für die Junioren WM qualifiziert und bin dementsprechend neu in der „Szene“. Aus diesem Grund war für mich auch das Kennenlernen der besten österreichischen Wettbewerbspiloten ein wesentlicher Bestandteil



des NM Trainings. Zahlreiche Diskussionen über Wetteroptik, Vorflugstrategie und Wasserballast gaben Anlass zu neuen Ideen, die ich bei meinen nächsten Flügen ausprobieren und hoffentlich erfolgreich umsetzen werde.

### **Flug am Samstag**

Das tolle Wetter am Samstag bescherte mir den ersten Streckenflug in diesem Jahr. Den Großteil der Strecke bin ich gemeinsam mit Thomas (CC) geflogen und wir hatten damit auch die Möglichkeit zum direkten Vergleich. Es hat sich gezeigt, dass ich entgegen meiner anfänglichen Vermutung beim Kurbeln nicht schlechter steige sondern gut mitkomme. Während des Fluges hatte ich auch das Gefühl im Vorflug annähernd gleich gut mitzukommen, es hat sich aber in der Nachanalyse gezeigt, dass ich immer die schlechtere Gleitzahl hatte, also tendenziell mehr Höhe verloren habe. Hier könnte aber auch die geringere Flächenbelastung meines Discus eine Rolle spielen. Am letzten Schenkel haben wir uns getrennt und sind leicht unterschiedliche Linien zurück zum Flugplatz Schärding geflogen. Hier habe ich meinen Vorteil von 250m Höhe verspielt – auf Grund einer nicht ganz so guten Linie. Diese Tatsache hat noch einmal die Wichtigkeit des Findens guter Linien aufgezeigt. Der Höhepunkt des darauffolgenden Auswertebands war dann natürlich das Video von Uli Schwenks Flug, welches mit Gerolds neuem Kamerasystem aufgenommen wurde. Ein interessantes Detail für mich war die konsequent hohe Vorfluggeschwindigkeit von Uli, auch wenn er schon sehr tief war. Dieser Flugstil erfordert sicherlich ein sehr hohes Maß an Konzentration, ist aber auch mit einem gewissen Absaufrisiko verbunden, was dann schließlich der Fall war.

Neben diesen technischen und taktischen Details war es für mich auch sehr interessant, die Gegend rund um Schärding aus der Luft kennenzulernen und Informationen über die lokalen Besonderheiten zu erhalten, nicht zuletzt auch aufgrund der interes-

santen Distanz zu Dobersberg. Dieses Wissen wird mir sicherlich bei zukünftigen Streckenflügen nützlich sein.

Die nicht fliegbaren Tage wurden zum Verbessern der Flugzeuge und für die Diskussion verschiedenster Segelflug-Themen genutzt. So habe ich beispielsweise die Kabinenhaube neu abgedichtet und damit die Lautstärke im Cockpit deutlich verringert. Im Folgenden möchte ich auf die für mich aus den Diskussionen gewonnenen Erkenntnisse eingehen:

#### **- Verbesserungen zum Linienfliegen:**

Benutzung eines Nettovarios zur besseren Identifikation von Aufwindlinien; beim Vorflug nicht den Großteil der Aufmerksamkeit auf den nächsten Bart legen, sondern mehr auf die Optimierung des Flugweges achten; ständiges Korrigieren im Geradeausflug in Richtung besseres Nettosteigen, entweder durch gefühltes Anheben eines Flügels oder durch Fliegen eines „S“ zuerst in Windrichtung, dann dagegen um energetisch günstige Linien auszuloten; nicht nur Steigen verbessern sondern auch Sinken vermindern.

#### **- Zum Wasserballast:**

Immer komplett vollgetankt Fliegen; ab 0.5 m/s mittlerem Steigen hat man damit Vorteile, also eigentlich fast immer bei fliegbarem Wetter;

#### **- Vorflugstrategie:**

Bei vollen Tanks und guten Steigwerten kann man durchaus auch mal mit 180km/h im Discus vorfliegen; ich war offenbar noch ein bisschen zu langsam zwischen den Aufwinden unterwegs; natürlich hilft hier auch wieder das Nettovario sehr, um eine gute Linie zu finden, da bei höheren Geschwindigkeiten das Gefühl ein wenig verloren geht.

PS: Für den Tschechischen Luftraum gibt es eine gute Information für aktive/nicht aktive Lufträume: <http://aisview.rlp.cz/>



## - Josef Kammerhofer



### Hier ein paar Gedanken von meiner Seite zum Training in Schärding:

Leider hat das Wetter ja nicht so mitgespielt, um ein zielführendes Training durchführen zu können. Es ist auch meine Meinung, dass die Wetterlage zumindest so gut sein soll, um nicht nur ums „Obenbleiben“ kämpfen zu müssen.

Unsere Trainingsinhalte sind schon so fein geworden, dass man die Unterschiede und Erkenntnisse nur herausfiltern kann, wenn das Umfeld - die Wetterlage - einigermaßen gut ist.

### Meine Erkenntnisse aus diesem Training:

- Vorbereitet zum ersten Trainingstag antreten. Es war von mir insofern blöd, weil das der beste Tag war. Im Grunde hatte aber fast jeder noch irgend etwas am Flieger zu tun.
- Ein Trainingseffekt aus diesen beiden Flugtagen war für mich praktisch nicht gegeben.
- Der Trainingseffekt aus den nicht fliegbaren Tagen war, dass ich jetzt Top-Meteo verwende.
- Das die einen oder anderen weggebröckelt sind, hat mir nichts ausgemacht, denn ich mache es ja für mich.

### Meine Ideen/Vorschläge für die nächsten Trainings (die unbedingt weiter geführt werden sollen !!!):

- Zeitpunkt und Ort des Trainings - ok, im Nachhinein wäre es überall schwierig gewesen. Etwas

später wäre insofern besser, da zum einen die Flieger mit allem Equipment funktionieren und man selber schon ein wenig eingeflogen ist. Auf der anderen Seite begrüße ich es sehr, wenn das Training vor dem ersten Wettbewerb ist.

- Mein idealer Zeitpunkt wäre die Woche vor dem Pribina-Cup.
- Brainstorming - ich würde alle Ideen in einem Frageblatt zusammenfassen und dem Nationalteam-Mitgliedern mit der Bitte vorlegen, es auszufüllen und gegebenenfalls Vorschläge hinzuzufügen.

Ich weiß schon, dass das in irgend einer Form schon gemacht wurde. Ich würde nur gerne wissen, ob allen anderen dieses Training nicht interessiert, oder ob andere Faktoren und Umstände nicht passen.

- Auf der anderen Seite kann ich mir gut (sehr gut) vorstellen, dass wir nur noch eine Hand voll (=5) österr. Piloten und ausgesuchte ausländische Gastpiloten sind, die alles geben und voll bei der Sache sind.

Ich nehme es mir immer vor, dass ich für die nicht fliegbaren Tage gut vorbereitet zum Training komme - da steckt in mir aber noch ein immenses Verbesserungspotential.

- Ich möchte haben, dass wir uns beim theoretischen Training mehr für das praktische Training vorbereiten, so dass wir beim praktischen Training nicht erst über Inhalt und Ausführung nachdenken müssen. Ich weiß schon, dass dies in gewisser Weise eh so gemacht wird. Ich würde es nur noch konsequenter durchführen und nehme mich somit bei meiner Nase.

- Im Doppelsitzer zu fliegen, wie voriges Jahr, ist eindeutig die bessere Option.



## - Sebastian Eder



Zu allererst möchte ich mich bedanken, dass dieses Trainingslager wieder stattgefunden hat. Leider war das Wetter insoweit bescheiden, dass man nicht wirklich effektiv trainieren konnte. Am ersten Tag (Samstag) waren die Bedingungen zwar wunderbar,

wurden von den meisten (mich eingeschlossen) aber als eine Art erweiterter Werkstatt/Genuss-Flug genutzt.

Die ersten 2-3 Tage waren bzgl. der besprochenen Themen noch sehr interessant und informativ, aber je länger wir warten mussten, bis das Wetter wieder Flüge ermöglichte, desto mehr wurden Details besprochen, die zwar nett sein mögen, aber nicht der Grund waren, warum wir zu diesem Trainingslager gefahren sind. Das gemeinsame Basteln an den Flugzeugen bzw. der Einbau der Sensor-Geräte hat Spaß gemacht und ich persönlich konnte ein paar schon sehr lange anhängige Kleinprojekte am Flugzeug erledigen, aber das sind alles nur kleine Vorteile gegenüber dem großen Nachteil, dass wir nicht zum Trainieren gekommen sind.

Für die nächsten Jahre würde ich mir wünschen, dass wir uns für größere Flexibilität schon im Vorhinein mehr Gedanken machen, was wir bei Schlechtwetter machen können. Evtl. sollten wir anfangen fixe Themenpunkte zu verteilen und die Teilnehmer auffordern sich auch auf diese vorzubereiten. Entweder je Thema eine Person, die eine Einführung/Präsentation dazu gibt und dann eine informierte Diskussion ermöglicht, oder jeder soll seine Gedanken dazu schon vorab per Mail an z.B. dich abschicken und du leitest dann durch die Diskussion, in der die einzelnen Ansichten besprochen werden. Diese Themen/Gedanken zu den Themen würde ich auch nicht op-

tional machen, sondern es tatsächlich einfordern, damit nicht nur 1/3 vorbereitet ist und der Rest sich berieseln lässt, weil die vorhergehende Beschäftigung mit dem Thema fehlt. Auch finde ich es schade, dass wir in der Teilnehmerzahl eher beschränkt waren (teilweise krankheitsbedingt, zum Teil waren aber auch nie besonders viele Leute angemeldet). Ich würde mich freuen, wenn wir verstärkt versuchen ausländische Gäste zum Trainingslager zu holen.

Dies sollte aber vielleicht schon während der Saison zumindest angesprochen werden (z.B. auf Wettbewerben) und prinzipielles Interesse abgeklärt werden. Dann könnte man im Herbst/Winter eine Fixierung des Ganzen recht einfach per Mail durchführen. Zwar kann man das Wetter nie beeinflussen, aber wir könnten evtl. versuchen auch bzgl. der Örtlichkeit flexibler zu werden. Wenn wir im Groben eine Planung für z.B. drei mögliche Trainingsplätze haben, könnte ich mir vorstellen, dass es möglich ist 2 Wochen vor Beginn des Trainingslagers die Details für den definitiven Platz abzuklären. Dabei wäre es von Vorteil, wenn auf jedem potentiellen Flugplatz ein Teilnehmer vor Ort ist, der bei der Organisation auf kurzem Wege helfen kann.

Wenn die Idee mit der flexiblen Location nicht so einfach umzusetzen ist, wie ich mir das vorstelle, wäre auch ein anderer Termin später im Jahr (Hochsommer, nach den meisten großen Wettbewerben) anzudenken. Zwar wird man dabei immer potentielle Teilnehmer verlieren, weil doch noch ein Wettbewerb (z.B. Rieti) ist, aber die Wettersicherheit sollte doch höher sein, als in einem Jahr, in dem Ostern sehr früh ist, oder der Winter lang andauert.

Ich hatte trotz der schwierigen Rahmenbedingungen viel Spaß und eine tolle Zeit mit allen Teilnehmern und hoffe, dass das Lager in welcher Form auch immer weiter geführt wird!



### - Andreas Lutz



Nach dem mentalen Training im Januar stand natürlich auch dieses Jahr wieder die praktische Umsetzung in Suben auf dem Plan.

Leider war das Wetter in Suben (und im restlichen Europa) nicht überragend.

Trotzdem konnten wir gleich den ersten Tag sehr gut nützen und in den Bayrischen - und Böhmer Wald fliegen.

Danach war die Wetterprognose eher pessimistisch gestimmt und somit wurden die Tage mit Theoretisieren und zum Austausch von Gedanken genützt. Immer wieder sind Erkenntnisse dabei, die es Wert sind zu diesem Training zu fahren.

Als weiterer Punkt stand noch der Einbau des Bi-foet-Systems auf dem Plan, was bis auf kleinere Schwierigkeiten auch so halbwegs funktionierte, nur ausprobieren konnten wir es nicht mehr!

Eine Anmerkung zum Training selbst: ich glaube es ist weitaus effektiver, wenn wir versuchen wieder vermehrt im Doppelsitzern zu trainieren, das fliegen mit dem eigenen Flugzeug ist zwar schön und wichtig, aber die Erkenntnisse und die Hinweise die in einem Doppelsitzer gefunden werden können, überragen.

Danke für die Organisation und natürlich auch an Sepp Eder und sein Subener-Team für die ganze Organisation vor Ort und für die Gastfreundschaft.

**Die Stimmung im Team war trotz der Wetterproblematik ausgezeichnet gut.**

Es hat einfach Spaß gemacht!

### - Wolfgang Janowitsch



Unser alljährliches Trainingslager, geleitet von Hermann Trimmel unter Mithilfe von Kurt Graf, hat inzwischen schon Tradition.

Auf Grund der sehr positiven Erfahrungen in den letzten Jahren, ist es für

mich ein Fixpunkt zum Saisonstart. Dieses Mal gab es aus meiner Sicht allerdings auch den einen oder anderen Aspekt über den wir nachdenken und offen diskutieren sollten.

Sehr positiv empfand ich die unglaubliche Gastfreundschaft am Flugplatz Schärding. Die Hilfsbereitschaft der einheimischen Segelflieger und Schleppiloten, allen voran Josef und Sebastian Eder, ist beinahe beschämend. Die zur Verfügung stehende Infrastruktur ist perfekt. Alle Flugzeuge konnten aufgerüstet in der wunderschönen Halle von Josef untergebracht werden.

Gut, wie immer, war die Stimmung zu Beginn des Lagers. In Erwartung eines guten Thermiktages gleich am Samstag, freuten sich die meisten von uns auf den ersten Flug der Saison. Dementsprechend wurde am Vormittag noch an den Flugzeugen herumgebastelt, am frühen Nachmittag gestartet. Das Trainingsziel war eher einfach „den Hintern wieder einmal in die Luft zu bekommen“.

Die Wettervorhersage deutete darauf hin, dass dieser erste Tag wohl der beste der Woche bleiben würde. Aber nicht nur die fehlende Thermik, auch die winterlichen Temperaturen machten der Moral zu schaffen. So bröckelte einer nach dem anderen langsam ab, einerseits verständlich, andererseits nicht ermutigend für die „Zurückgebliebenen“.

**Meine persönlichen positiven Erlebnisse:**

- Das Engagement von Josef und Sebastian Eder, und die freundschaftliche Aufnahme am Flugplatz Schärding/Stuben haben mich begeistert.
- Ein wunderschöner Flug am Samstag, gemeinsam mit Andi Lutz und teilweise mit Uli Schwenk, Josef und Sebastian Eder.
- Erfahrungen bei diesem Flug, und bei den Wettbewerben der letzten Jahre, motivieren mich, meinen Flugstil wieder etwas in Richtung „konservativ“ zu justieren. Ich möchte versuchen das ohne Überkorrektur hinzukriegen.
- Bei einem Flug konnte ich Mangels Aufwind einen sehr knappen Endanflug trainieren. Beim 2. Start an diesem Tag gelang es mir, mich ca. 10min in Platzrundenhöhe zu halten, ein sehr gutes Training fürs „Überleben“ in schwachen Bedingungen.
- Zwei Flüge mit Kamera zur Selbstbeobachtung zeigten, dass die (neu erstandene) günstige (99.-Euro) Kamera von Hofer („Action Cam“) gut dafür geeignet ist.
- Die neue Version des Biofeedback-Gerätes von Hermann (Biofeet) ist eingebaut, funktioniert aber leider bei mir noch nicht.

Negativ empfand ich die Stimmung und die Motivation in Verbindung mit dem fehlenden Segelflugwetter. Dazu möchte ich folgendes kommentieren:

Natürlich ist es so, dass ein praktisches Training ohne das dafür benötigte Wetter unbefriedigend ist. So gesehen verstehe ich auch, dass einige Teilnehmer nach dem Wochenende abreisten um ihren Urlaub anderweitig zu verwenden.

Andererseits muss ich mich wundern, dass aus der Gruppe nicht der Wunsch kam die Zeit für Theorie-Diskussionen zu verwenden, für die beim Mentaltraining in Steyregg zu wenig Zeit zur Verfügung stand. Gerade im mentalen Bereich gibt es aus meiner Sicht mehr als genug Themen, die in der Gruppe immer wieder zu neuen Aspekten führen.

Wenn ich mich recht erinnere, ist bei den diversen Theorie-Seminaren doch einiges offen geblieben.

**Gedanken zur Zukunft unseres Trainingslagers**

Grundsätzlich wäre die ideale Voraussetzung für ein gemeinsames praktisches Training sehr gutes Wetter und Doppelsitzer.

Wetter: Je schlechter das Wetter wird, desto mehr schränken sich die Trainingsmöglichkeiten ein. Vielleicht sollten wir überlegen ob der Austragungsort nicht kurzfristig, nach der aktuellen Situation ausgewählt werden könnte.

Der Termin, bis jetzt immer vor dem Pribina Cup gelegt, sollte vielleicht überdacht werden, denn abgesehen von der relativ kleinen Chance auf gutes Segelflugwetter Ende März, Anfang April, sind die Temperaturen um diese Jahreszeit oft unkomfortabel für Aktivitäten im Freien.

Gerät: Beim Einsitzer-Training ist der Effekt stark von der Größe der Gruppe mit zusammenpassenden Flugzeugen, sowie dem Level der Piloten abhängig. Ist hier der Unterschied zu groß, ist der Trainingseffekt, zumindest für einige der Beteiligten, nicht optimal.

Die Möglichkeiten die dieses Training in der Gruppe bietet (Flugzeug optimieren, Vergleiche beim Kurbeln wie Klappenstellung und Schwerpunktlage, Vergleiche MC-Einstellung, Kameraaufnahme der eigenen Blickführung...) sind in den letzten Jahren ziemlich ausgeschöpft worden.

**Meine Meinung:**

Ich halte das praktische Training mit Doppelsitzern für das effektivste. Es können zwei Piloten auf ähnlichem Niveau voneinander lernen, oder es kann Wissen von einem erfahrenen Piloten an einen unerfahrenen weitergegeben werden (Juniorentraining!).

**Auch die Teilnahme an einem Wettbewerb kann aus meiner Sicht ähnlich viel bringen wie ein Trainingslager.**

Hier müssen schwierige Situationen nicht künstlich hergestellt werden, sie ergeben sich automatisch. Viel wichtiger finde ich, dass diese Schlüsselsituationen dann entsprechend aufgearbeitet werden. Dies kann selbstständig erfolgen (Analyse mit Auswerteprogrammen, Gespräche mit Team-Kollegen und Konkurrenten), oder mit Unterstützung eines Trainers.

So gesehen ist für mich persönlich mehr Potential in unserem Mentaltraining als im praktischen Training.

Eine mögliche Bereicherung, sowohl für das praktische, als auch für das Mentaltraining, wäre den Teilnehmerkreis (international) zu erweitern.

**Die Vision:**

Ein Trainingslager mit Doppelsitzern, gemeinsam mit den besten internationalen Wettbewerbspiloten in einem Gebiet mit zuverlässigem Wetter.

**Mein Resümee**

Ich bedanke mich bei allen Teilnehmern für das Mitmachen und vor allem für die zukunftsweisenden Vorschläge, die ich von den Rückmeldungen bekommen habe.

Ich kann mich mit vielen Ideen identifizieren und für die Zukunft motivieren.

Wir werden sehen was die Zukunft bringt:  
Mit dem richtigen Team zur richtigen Zeit am richtigen Ort einen gemeinsamen Fortschritt erleben?

Euer

Muthmannsdorf, am 1. April 2013



Danke Sepp für die Organisation und Kurt für deine Unterstützung!



# Das Junioren- programm 2013

## Jun. Gold Challenge Nitra | 21. März - 29. März 2013



**Wettbewerbsvorbereitender Lehrgang für Piloten mit Streckenflugambition und Erfahrung. Optimale Vorbereitung für eine erste Teilnahme an der Junioren-STM.** Flachland Erfahrung und sicheres Fliegen mit genügend Außenlandemöglichkeiten inklusive. Das Trainingskonzept ist so ausgelegt, dass vom Intermediate bis zum Experten jeder ab Silber C Niveau profitieren kann.

### Trainer und Betreuer

Hermann Eingang  
(mehrfacher STM dezentral, 18 Meter Klasse)

David Richter-Trummer  
(Mehrfacher Dezentraler Junioren STM, zentraler Vizestaatsmeister Club- und Standardklasse)

Klaus Ertl, Organisation und Betreuung

### Informationen und Detailausschreibung

Klaus Ertl:

[Ertl.Klaus@utanet.at](mailto:Ertl.Klaus@utanet.at)

0676 / 500 18 68

Wir haben das Ziel jungen und alten Nachwuchs in der fliegerischen Entwicklung weiterzuhelfen, es hat sich gezeigt dass vom Anfänger bis zum Experten jeder vom Trainingskonzept profitieren kann.

Wir bilden jeden Tag neu Gruppen, ein Trainer fliegt meist mit drei Teilnehmern. Mal führt der Trainer, legt eine Spur, mal übernehmen die „Schüler“ die Führung und versuchen das Beste aus den Gesamtsituation herauszuholen. Möglichst bald nach der Landung wird der Flug auf Grundlage IGC-Log nachbesprochen.

Die Gold Challenge hat 2013 einige Tage früher die Zelte in Nitra abgebrochen, bis Freitag wohl kein Segelfluggewetter mehr.

- Es waren wieder sehr intensive, anstrengende aber befriedigende Tage.

6:00 auf, Briefing, Luftraum und Wetter vorbereiten, 7:30 Frühstück und Briefing, Flieger zusammenstecken, kleines Nachbriefing am Grid mit letzten Infos und ab die Post...



- In Prividza / Martin waren vorgestern die Schilifte bis ins Becken = 300m NN in Betrieb, auf den Bergen recht viel Schnee.  
  
David meint dass der Schnee in den Becken in ein/ zwei Sonnentagen wieder verschwunden sein wird, es dann auch im Norden von Nitra wieder thermisch gehen könnte...
- Hermann Eingang, David Richter-Trummer etc. haben einen super Job gemacht...,
- Vladimir Foltin hat auch gehört dass es von einigen wenigen Kritik an der Austragung der STM in Nitra gibt, ich hab ihm gesagt er soll sich da keine Sorgen machen, das Team in Nitra macht so einen guten Job, die Teilnehmer werden gute Erfahrungen machen.
- Unsere Youngster haben von vergangenen Freitag bis Sonntag sehr motiviert bei -1 Grad und 40 kmh Wind am Boden die Flieger zusammengesteckt.
- Wir sind drei Tage bei sehr schwierigen Bedingungen geflogen, teilweise ovc, Wolkenuntergrenze 1300 m NN, gute Lernerfahrungen, teilweise bis nördlich Prividza und wieder zurückgekommen. Am ersten Flugtag Wellen bis 2600 m NN, einige Ausenlandungen, aber alles safe im Ablauf. Ein Rückschlepp vom 400 m Agrarflugplatz Cab- Sila.
- Ein Theorietag, gestern Rückreise

Klaus Ertl

## BERICHT Max Werdenigg

Hallo Klaus,

vorerst möchte ich dir nochmals ein aufrichtiges Kompliment dafür aussprechen, was du mit der Gold Challenge auf die Beine gestellt hast. Auch im Verein beneiden uns die Mittelaltspatzen um die Förderung, die wir im Rahmen dieser Veranstaltung bekommen durften.

Ich hatte den Eindruck, dass wir vom Level gut gepasst haben und hab mir nicht nur auf der fliegerischen Ebene einiges mit genommen. Schade dass es so kurz war.

Wir sind heute mit den Hängern in Wiener Neustadt angekommen, nachdem wir sie in Wien über Nacht zwischengelagert haben bis das Salz seine Wirkung tat. Ich hab die Erfahrung gemacht, dass Schneefahrbahn, Hänger und Heckantrieb eine explosive Mischung sind und konnte das Gespann zum Glück wieder stabilisieren. Danach gings mit 50 nach Wien. Hab gehört du musstest auch den Hänger stehen lassen..

**Hoffentlich sehen wir uns nächstes Jahr wieder!**

**Liebe Grüße  
Max**



## Jun. Silver Challenge 2013 in Niederöblarn 08. – 12. Mai 2013

### Silver Challenge 2013 - Teilnahmerecord und Jugendschub



Die Silver Challenge ist der Einstiegsbewerb aus dem Juniorenprogramm der Sektion Segelflug. Wie auch die Gold Challenge steht der Lehrgangsbewerb aber auch reiferen Segelflugeulingen offen.

2013 hatte der Bewerb aber dank einer „friendly invasion“ der Aerotechnik Eisenstadt eine deutliche Schlagseite in Richtung Teenager-Bewerb. Auch wenn am Ende ein älteres Semester den Sieg einfuhr.

Die Silver Challenge von 8. – 12.5 in Niederöblarn wies 20 Teilnehmer aus. Veranstalter und Bundessektionsleiter Michael Gaisbacher war daher froh starke Unterstützung zu haben. Vizestaatsmeister der Standardklasse 2011 David Richter-Trummer war als Profi-Met und Hauptvortragender aktiv, Kärnten LSL Armin Leitgeb und der Nationalteam-Junior Lukas Huber, hielten die Truppe auch bei schlechtem Wetter zusammen und bei Laune.

So gab es auch nur an zwei Tagen fliegbares Wetter, wirklich wertbar war aber nur einer davon. Der hatte es aber in sich und ermöglichte gut zwei Drittel der Gruppe die Erfüllung der Aufgabe.

Erstes Ziel Haus im Ennstal und von dort 50 Kilometer in eine beliebige Richtung. Viele übererfüllten die Aufgabe sogar, so das Flüge bis annähernd 200 Kilometer geloggt werden konnten.

Die Besonderheit der heurigen Veranstaltung waren die 8 Teilnehmer der Aerotechnik Eisenstadt, Schule und Flugsportverein der HTL Eisenstadt, die im Anschluss auch ihre Schulsportwoche abhielten. Diesen Teilnehmern konnte die Sektion Segelflug sämtliche Schleppkosten und sonstigen Flugplatzgebühren erstatten.

Am Ende stand natürlich ein Ergebnis und da zeigte sich dass bei nur einem Wertungstag auch Reife und Erfahrung viel Wert haben.

#### Die Gewinner:

1. Heinz Steinbauer KSV Kapfenberg
2. Thomas Hofinger, SFC Ried
3. Karl Ortner, Club Sportunion Niederöblarn



Die Gewinner von links: Hofinger, Steinbauer, Ortner.



Mit David Richter-Trummer stellt sich ein Meteorologe und erfolgreicher Streckenflieger vom ISV in den Dienst der Sache. Vortragender, Wetterinterpretation und Betreuer auf der Piste.



David Richter-Trummer als Vizestaatsmeister der Standardklasse und Meteorologe sorgte für den theoretischen Unterbau und genaue Wetterbriefings.

Parallel dazu wurde die Bundes-Sportunionmeisterschaft der Einsteigerklasse veranstaltet. Auch hier gab es natürlich ein Ergebnis:

- Gold:** Karl Ortner  
Alpenflugschule Niederöblarn
- Silber:** Markus Dorn von der  
Sportunion Fliegergruppe Weinviertel
- Bronze:** Jakob Bauer von der  
Union Sportfliegergruppe Ybbs



Die Gewinner (v.l.): Ortner, Dorn und Bauer und dahinter Bundespartenreferent und Aeroclub BSL Michael Gaisbacher

Der Bewerb verlief unfallfrei und ohne Beschädigungen, auch das ist wichtig, damit Vereine Ihre Jungflieger immer wieder gerne zur den Juniorenprogrammen der ÖAeC entsenden.

Der Wettbewerbstag ermöglichte Flüge bis auf 3000 Meter Höhe, hier am Dachstein



Grimming und Dachstein boten am 9.5. Flughöhen bis zu 3000 Metern Seehöhe.

### Nachsatz Junioren

Generell ist es ein auch finanzielles gutes Jahr für Österreichs Junioren. Nicht nur bei der Silver Challenge und der Gold Challenge konnte den unter 25 Jährigen ein guter Teil der Kosten vergütet werden, auch bei der Bundesmeisterschaft der Junioren von 13. – 21.4 in Fürstenfeld, konnte den Junioren die gesamten Flugkosten von ihren 4 Wertungstagen gesponsert werden.

Möglich wurde das neben den günstigen Konditionen des SFC Fürstenfeld durch ein Sondersponsoring des Vereins der Nationalmannschaft, der sein Restbudget der Österreichischen Juniorenbewegung vermacht hatte. Danke dafür an den Verein der Nationalteampiloten, der sich unlängst auflöste.

**Das Nationalteam ist übrigens in den letzten Vorbereitungen für die Junioren-WM von 27.7. – 10.8 im polnischen Leszno.**



## Junioren WM 2013 Leszno (PL) | 28. Juli - 11. August 2013 in der Club- und Standardklasse

### Das Team

Clubklasse: Erich Hinterholzer 4ME



Clubklasse: Andreas Hudler X1



Standardklasse: Luber Huber WN



Standardklasse: Martin Schab MB



Teamcaptain. Andreas Brandner



Coach: Wolfgang Janowitsch ... das hat sich der Europameister wirklich verdient ;)



### Vorbereitung:

Als ich meine Zustimmung für die Teilnahme als TC gab, habe ich den Juniorenreferenten „Gerold Auerbach“ kontaktiert um die Rahmenbedingungen für die WM abzustecken. Die erwünschte beiderseitige Zusammenarbeit vor der JWGC konnte durch den Zeitmangel von Gerold nicht erreicht werden. Den Junioren wurde auch einiges zugesagt und wie ich dann bei der WM hören musste leider nicht erfüllt.

Von den Junioren kannte ich nur Andreas Hudler persönlich, mit den anderen hatte ich vor der WM noch keinen Kontakt. Die Telefonate mit den Jungs ließen aber darauf schließen das es eine tolle Zeit werden wird....

Leider konnten wir nicht zur selben Zeit nach Leszno anreisen. Martin Schwab war so nett und hat am ersten Tag als er in Leszno eintraf den Team-Anhänger

von Kurt übernommen. Großer Dank an Kurt der den Hänger von Ostrow noch Leszno gebracht hat.

Nach und nach sind dann alle in Leszno eingetroffen. Bei den offiziellen Trainingstagen waren alle Piloten anwesend. Dank auch an Martin Schwab und Klopff Michael die derzeit alle administrativen Angelegenheiten mit der Wettbewerbsleitung erledigt hat. Ich kam dann als letzter in die Runde einen Tag vor der offiziellen Eröffnungsfeier.

Den restlichen Aufbau des Team-Camps und das Aufstellen des Funkmastes erledigten wir gemeinsam am Tag der Eröffnung.



Grundsätzlich wünscht man sich für Wettbewerbe schönes Wetter (Flugwetter), nur was heuer los war grenzt schon an Zumutung für die Piloten und Helfer. Temperaturen bis 39° am Tag und ca. 28° in der Nacht. Kurzer Hand musste ein Swimmingpool her um sich wenigstens ein wenig Abkühlung zu verschaffen.



Fachgerecht aufgestellt?



Mitchell „Mitch“ Buchannon WN



Diese fand am Flugplatz statt und wurde nach den Reden aller Oberhäupter mit einer Tanzgruppe (die war echt gut) und einer kleinen Flugshow abgehalten. Mit dem Segelflugzeug Bodenakrobatik und Kunstflug mit dem Gyrokopter über den Zuschauern und den geparkten Segelflugzeugen.

Die Wettbewerbsleitung hat sich nach den vielen Beschwerden für die riskanten Manöver der Piloten entschuldigt.



### Wettbewerbstage:

Auf einzelne Tasks werde ich nicht im Detail eingehen. Die Vorarbeit liegt ja bereits am Sever der offiziellen JWGC-Homepage und der JWGC-Streckenflug-Homepage. Ein Link zu den Aufgaben und Ergebnissen soll daher genügen.

Tasks und Ergebnisse auf der JWGC-Homepage  
<http://www.jwgc2013.eu/results>

oder auf der JWGC-Streckenflug-Homepage  
<http://www.streckenflug.at/wettbewerb/index.php?id=jwm2013>

Die Hitze die zuhause in Österreich uns den Schweiß in die Augen trieb verfolgte uns auch noch Polen. Diese Hitze verhinderte auch die ersten offiziellen Wertungstage. Die ersten zwei Tage wurden bei beiden Klassen am Nachmittag gecancelt weil die Auslösetemperatur nicht erreicht wurde.

Alle waren schon im wahrsten Sinne des Wortes „heiss“ aufs Fliegen!

Nach einer extrem gewittrigen Nacht und Regenfällen sind wir gespannt ob die Bedingungen einen Wertungstag zulassen. Die Cumulusentwicklung war gut, jedoch für die Clubklasse zu viel Wind.

Die Standardklasse hat einen fliegbaren Task und somit den ersten Wertungstag.

### Ergebnisse 1. Wertungstag Standardklasse

[http://www.jwgc2013.eu/results\\_data/Std/37U\\_JWGC\\_Std.htm](http://www.jwgc2013.eu/results_data/Std/37U_JWGC_Std.htm)

Am nächsten Tag den 31.07. zieht eine kleine Kaltfront durch. Kein Wertungstag für beide Klassen. Wir nutzen die Zeit um den Hecktank von WN zu reparieren. Der Hecktank sollte uns die nächsten Tage noch beschäftigen...

Am 01.08. kann wieder geflogen werden. Die Bedingungen sind für beide Klassen nicht sehr gut, aber eben für jeden gleich! Unglücklicherweise sind unsere Piloten der Standard und Clubklasse außen gelandet. Wir hatten uns den ersten Tag, wo beide Klassen endlich fliegen, wirklich anders vorgestellt. F.U.C.K. Mit diesen Worten kann dieser abgeschlossen werden.

### Ergebnisse Club und Standardklasse

[http://www.jwgc2013.eu/results\\_data/Std/37U\\_JWGC\\_Std.htm](http://www.jwgc2013.eu/results_data/Std/37U_JWGC_Std.htm)

Am Abend wurde der int. Nationenabend veranstaltet. Leider war nur die halbe Mannschaft für den Aufbau verfügbar. WN ist 113km vom Flugplatz entfernt außen gelandet. Er kam um ca. 23.00 Uhr zurück.

Als Köstlichkeiten und traditionell österreichisches haben wir „Most“ aus Niederösterreich, „RED BULL“ aus Salzburg und Vorort wird ein „Kaiserschmarrn“ von der Familie Hinterholzer zubereitet.





Die weiteren Wettbewerbstage sind gezeichnet durch Blauthermik und extreme Hitze. Bedingungen bei denen man(n) lieber das kühle Nass sucht.



Während des Wettbewerbs werden die Leistungen unserer Piloten besser und besser. Bei der Club- wie auch bei der Standardklasse können tolle Einzelergebnisse erzielt werden. Ein 3. Platz von Huber Luki gab allen einen Auftrieb.

Schlussendlich waren es schwierige Wettbewerbstage wo die Piloten nicht das volle Potenzial ausschöpfen konnten.

Wichtiger ist jedoch, dass alle Piloten wieder gesund zuhause sind und die Flugzeuge keine Schäden davon getragen haben.

#### **Zusammenfassung:**

Team "Geist": jeder war present!

Der Teamgeist war fliegerisch und am Boden ständig vorhanden. Wir waren eine Gruppe, was aus Erfahrung nicht immer so ist. Großen Anteil hatte sicher Barbara Hinterholzer die das Camp in Schuss gehalten hat und uns am Morgen mit Frühstück versorgt hat. Unser Camp war Anziehungspunkt für viele Nationen.

#### **Erkenntnisse:**

Grundsätzlich ist es schwierig die Leistungen unserer Piloten mit Leistungen von Piloten anderer Nationen zu vergleichen. Bei den Junioren liegen Erfahrung und Übung sehr weit auseinander, jedoch gibt es einige grundlegende Fähigkeiten für die Wettbewerbsfliegerei zu kennen.

Grundlegende fliegerische Methoden wurden erfolgreich durch Wolfgang vermittelt, der eine massive Stütze für Fragen war.

Für mich ergeben sich einige Punkte die ich aufzählen darf und für zukünftige Vorbereitungen zur WM zu diskutieren, umzusetzen, üben, wegzulassen etc. sind:

- Konkurrenzfähiges Flugzeug als Voraussetzung
- Die letzten Monate vor der WM – Wettbewerbsttraining am eigenen Heimatflugplatz
- Nutzung der Möglichkeit bei Mentaltrainings dabei zu sein
- Bei den Vor-WM's dabei sein
- Spezielle Flugtrainings mit den „Erwachsenen“ des Nationalteams

**Dank Euch Allen, es war eine sehr schöne Zeit  
Glück ab, gut Land**

TC Andreas



## BERICHT: Martin Schwab



Gemeinsam mit meinem Vater bin ich als Erster des österreichischen Teams bereits zum Beginn der Trainingswoche angereist und habe diese Möglichkeit genutzt um die örtlichen Gegebenheiten und die Topographie vor Wettbewerbsbeginn aus der Luft kennenzulernen. Bereits der erste Tag des Trainings war von Warmluft geprägt, welche uns schließlich auch während eines Großteils des Wettbewerbs begleiten sollte. Die Landschaft präsentiert sich als durchwegs flach mit teils großflächiger Bewaldung, jedoch auch ausreichend Außenlandemöglichkeiten nachdem im Verlauf der Trainingswoche immer mehr Getreidefelder abgeerntet worden sind.

Der Flugplatz Leszno liegt auf ungefähr 100m MSL und besteht im wesentlichen aus einer großen zusammenhängenden Grasfläche, der je nach Bedarf 2 Pistenrichtungen mit je 2 parallelen Pisten zuge-

ordnet werden. Im Norden und Süden schränken die Kontrollzonen der Flughäfen von Poznan und Wroclaw das Fluggebiet ein, weshalb meistens in Ost-West Richtung geflogen wird.

### Wettbewerbsverlauf

Nachdem die ersten 2 Tage neutralisiert wurden ist es auch am dritten Tag, dem 30. Juli, zu Beginn nicht klar, ob geflogen wird. Es herrscht Westwind mit 30-40km/h und einer Wolkenbasis von 1000m MSL.

Nach mehreren Startverschiebungen kommt schließlich die Entscheidung die Clubklasse zu neutralisieren und wenig später ein bisschen überraschend die Bestätigung der Startzeit für die Standardklasse. In der Luft präsentieren sich die Bedingungen besser als erwartet und mehrere Aufreihungen haben sich entwickelt. Die Strategie war klar, so wenig wie mög-



lich kurbeln und den Task entlang der Aufreihungen legen. Am vorletzten Schenkel, mit Rückenwind, bin ich aber dann einer Aufreihung zu weit in den letzten Sektor gefolgt was sich schließlich negativ auf die Schnittgeschwindigkeit ausgewirkt hat.

**Der 2. Wertungstag** ist ein AAT mit 03:15h Aufgabenzeit. Zum Zeitpunkt des Starts ist die Wolkenbasis 1200m, wobei die Steigwerte selten 1m/s überschreiten und nicht jede Wolke verlässlich geht. Trotz des Hinweises von Wolfgang eher einen frühen Abflug zu machen ist es mir nicht gleich gelungen eine zufriedenstellende Abflughöhe an der Startlinie zu erreichen weshalb ich als einer der letzten 20 Minuten nach Lukas (WN) abgeflogen bin. Der erste Schenkel ist geprägt von Abschattungen, die zu schnelles Vorfliegen sofort bestraft haben und so ist für manche schon hier die Außenlandung die letzte Option. Am 2. Schenkel, der nach Westen über die deutsche Grenze führt, verbessern sich die Bedingungen und die Basis steigt auf 1600m MSL an. An der Wende zur dritten und letzten Area vor dem Ziel wird mir aber klar, dass der Tag bald zu Ende geht und mir die späte Abflugzeit zum Verhängnis werden wird. Schließlich muss ich am letzten Schenkel ca. 75km vor dem Ziel auslanden.

**Am 3. Wertungstag** beginnt nun der die folgenden Tage prägende Warmlufteinfluss und über Leszno ist keine Wolke zu sehen. Laut Vorhersage soll aber im Osten, wohin der Task auch führt, schwache Cumulus Entwicklung vorherrschen. Ich entscheide mich, gemeinsam mit einem größeren Pulk bei dem auch die deutschen und niederländischen Kollegen sind in 1200m MSL abzufliegen.

Auch Lukas (WN) ist mit dabei. Am ersten Schenkel treffen wir gute Entscheidungen und sehen immer wieder die Anderen deutlich unter uns. Richtung Osten herrscht tatsächlich gute Cumulus Entwicklung mit kurzen Aufreihungen in Taskrichtung. Bis zur zweiten Wende können wir die Geschwindigkeit des Tagessiegers gut halten, doch am letzten Schenkel wird es wieder blau und die Thermik deutlich schwächer. Schließlich bleibt nur mehr die Möglichkeit auch sehr schwaches Steigen auszukurbeln um den Task ins Ziel zu retten.

Im Vergleich zu den schnellsten des Tages habe ich aber zu konservativ reagiert und einige km/h in diesem letzten Teil verschenkt.

**Der 4. Wertungstag** verspricht nun im gesamten Taskgebiet Blauthermik, die Basis zu Beginn liegt bei 1100m MSL. Nach dem Start wird sehr lange im großen Pulk darauf gewartet, bis die Ersten abfliegen und der Tag entwickelt sich zu einem Pulk-Flug.

Wie bereits am Tag zuvor kommt das Thermikende überraschend früh und die Endanflugbärte scheinen nicht leicht zu finden zu sein. Leider ist es auch mir nicht gelungen, die letzten 100m zu erkurbeln und muss 3km vom Zielkreis entfernt landen.

**Der 5. Wertungstag** ist wieder durch Cumulus Entwicklung und Aufreihungen gekennzeichnet und der Flug gestaltet sich sehr angenehm für mich. Nachdem die letzten Tage gezeigt haben, dass die Thermik eher früh zu Ende geht und sich ein Cirrenschirm über das Taskgebiet gelegt hat habe ich am letzten Schenkel einen konservativeren Flugstil gewählt, was sich im Nachhinein allerdings als nachteilig herausgestellt hat, da die Steigwerte nicht so stark nachgelassen haben. Im großen und ganzen aber ein problemloser Flug.

**Der 6. Wertungstag** ist gekennzeichnet durch Blauthermik, wobei ganz vereinzelt Wolkenfetzen zu sehen sind. Nach dem Pulk-Flug am 4. Wertungstag entscheide ich mich alleine abzufliegen und der erste Schenkel gelingt mir sehr gut. Am 2. Schenkel verläuft zunächst auch noch alles nach Plan, allerdings kann ich die anfängliche Geschwindigkeit nicht mehr ganz halten. Am vorletzten und letzten Schenkel bin ich aber ständig im Bereich von 600m MSL und die Absolvierung des Tasks gestaltet sich sehr mühsam. Am Flugplatz angekommen war ich dann komplett durchgeschwitzt, kein Wunder bei 40°C, Blauthermik und ständig tiefem Kurbeln.

**Der 7. und letzte Wertungstag** ist zu Beginn wieder vom Wind gekennzeichnet. 20km/h aus NW entgegen der Richtung des ersten Schenkels führen dazu, dass bis zum ersten Wendepunkt fast nur geradeaus geflogen wird. Ich treffe unterwegs die britischen Kollegen, die ich bis zum Endanflug immer wieder



sehe. Am 2. Schenkel geht es nicht mehr ganz so schnell vorwärts und ich treffe auf immer mehr andere Standardklasse Flugzeuge. Schließlich beginnt wieder die Suche nach den Endanflugbärten am letzten Schenkel und wie schon einige Tage zuvor erlebt, scheint es so als wäre der Tag ein bisschen zu früh zu Ende gegangen. Nachdem ich keine aussichtsreiche Möglichkeit voraus mehr sehe, um Höhe zu gewinnen, entschieße ich mich mit 100m Plus auf den Zielkreis den Endanflug zu wagen. Auf den Flugplatz gerechnet wird mir sogar ein leichtes Minus und eine benötigte Gleitzahl von 50 vom Bordrechner vorhergesagt. Meine Linie trägt aber gut und ich erhalte zeitweilig sogar ein leichtes Plus für einen Endanflug zum Flugplatz. Am Ende ist es dann ziemlich knapp, zum Landen habe ich keine Klappen mehr gebraucht, und umso größer die Freude über den gelungenen Endanflug.

**Mein vorrangiges Ziel** für die Junioren WM war, meinen Flugstil anhand jenem der Besten meines Alters zu vergleichen und schließlich zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist der direkte Vergleich ein gutes Mittel um schlechte Entscheidungsfindungen aber auch etwaige Stärken herauszufiltern. Die gemeinsame Analyse der Flüge mit Wolfgang hat mir dahingehend sehr geholfen.

In der Nachbereitung aller Flüge habe ich nun ein paar Punkte herausgearbeitet an denen ich verstärkt arbeiten möchte und bin schon gespannt wie ich diese nächstes Jahr umsetzen kann. Abschließend möchte ich mich beim gesamten Team, vor allem auch bei TC Andy und Wolfgang für die Unterstützung und die tolle Zeit in Leszno bedanken

Ein Bericht von  
Martin Schwab



## BERICHT: Andreas Hudler

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

Für den gesamten Punkt 1 kann mein Bericht von der Vor WM 2012 herangezogen werden, da sich seitens der Organisation nur Unwesentliches verändert hat. Die wichtigsten Punkte:

- Das Briefing wurde wesentlich verkürzt (Wegfall des Teils auf polnisch) und war im Hangar und nicht im Tanzsaal des Hotels.
- Die Meteo Infos waren gut und übersichtlich, aufgrund der Troglage allerdings nicht einfach und daher nicht immer korrekt ;-)
- Tasksetting ging fast immer ans Limit des Möglichen (Tageslänge), allerdings gab es nur einmal eine Massenaußenlandung. Wie auch im Vorjahr wurde beim Verkürzen der Aufgaben im Grid die Mindestzeiten so heruntergesetzt, dass oft mit reinem Ankratzen schon hohe Schnitte möglich und somit kein taktischer AAT mehr möglich war. Zu leichtfertig gecancelled wurde im Allgemeinen auch nicht.

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

#### • Vorbereitung

Im Vorfeld lief nicht allzu viel schief ;-); das einzig Verbesserungswürdige wäre eventuell, es doch zu schaffen, ein T-Shirt für die Eröffnung drucken zu lassen, da die coole rote Team Jacke da zu heiß war.

Das Wichtigste: Danke an KURT GRAF! Er überließ uns seinen TeamAustria Pkw-Anhänger mit so ziemlich allem denkbar Nützlichem darin, inkl Funkmast! Insofern konnte das in Musbach noch spürbare Ausrüstungsdefizit kompensiert werden.

#### • Unterkunft

Die Unterkunft am Flugplatz (Gliding Hotel bzw. Camping) war eine gute Wahl, ich empfand es wieder als sehr wichtig, dass das gesamte Team zusammen wohnt, isst etc. Obwohl MB und WO nicht am Platz gewohnt haben, waren sie trotzdem immer da, also kann der Punkt Unterkunft als gelungen bezeichnet werden.

#### • Finanzielles

Bis dato (29.9.) habe ich nur 300 Euro vorgestreckt (halbes Nenngeld als Sicherstellung im März, „dass ich eh fahren werde“) und keine Förderung gesehen. Bezüglich „Finanziellem“ kann ich daher nur sagen, dass dies praktisch die Umkehr der wiederholt ange-



regten Vorgehensweise einer Vorfinanzierung ist... Andererseits wurde uns während des Bewerbs via Brandy von der Gerda mitgeteilt, dass sie Campingrechnungen sofort zahlen würde, wenn sie Belege bekommt. Leider habe ich das Camping erst zum Abschluss gezahlt und so die Rechnung gesammelt an den TC abgegeben, somit keine Sofortzahlung.

#### · Teamführung

Danke an Andi Brandner für seine Zeit, die er sich für das Gelingen unseres Bewerbs genommen hat! Ich denke Kritik an der Teamführung hat, wenn sie überhaupt notwendig wäre, nicht in diesem Rahmen sondern in einem persönlichem Gespräch Platz. Danke aber auch an Wolfgang! Seine Art der sportlichen Teamführung fand ich super!!! Keine erzwungenen Briefings-Debriefings a la Germany, dafür immer einen sinnvollen Input, wenn er nötig war oder man Rat gesucht hat (Motto: Selbstverantwortung). Aus meiner Erfahrung der letzten JuniorenWms (wo niemand mit war): es bringt 100%ig etwas, speziell jemanden wie Wolfgang im Team zu haben, auch wenn nicht täglich stundenlang gebrieft und analysiert wird.

#### · Teamgeist

Der Teamgeist war auf dieser WM ausgesprochen stark. So macht Wettbewerbsfliegen Freude auf jeder Ebene. Größte Einflüsse auf den Teamgeist:

- Offenheit und Ehrlichkeit untereinander
- Ob die Einstellung jedes einzelnen zum Bewerb ähnlich ist (Warum bin ich hier? 1.Freude am Fliegen, 2.Ich will was lernen)
- Gemeinsamer Tagesablauf (Unterkunft),
- Ausgewogene Teamführung

Wenn dann zusätzlich noch, so wie heuer, die Chemie zwischen allen stimmt, entsteht das Dreamteam!

Andreas Hudler



## BERICHT: Lukas Huber

### Vorbereitung

Meine Vorbereitung für die WM beschränkte sich mit dem Zusammenpacken der benötigten Sachen laut meiner mittlerweile zweiseitigen Checkliste einen Tag vor der Abfahrt. Durch das Fluglehrern hatte ich das ganze etwas verschlafen. Zudem gab es Probleme mit meinem Auto, dass gerade noch am Tag der Abfahrt technisch fertig wurde.

Leider fand das am Segelfliegertag 2012 in Steyregg besprochene Juniorenttraining vor der WM nicht statt, auch Teamkleidung (T-Shirt) war keine vorhanden. Positiv fand ich, den Janowitsch Wolfgang (WO) als Coach zusätzlich zum Teamcaptain Brandner Andreas (TC) mit zu schicken. Auch der Hänger des „Austrian Gliding Teams“ mit vielen hilfreichen Utensilien war eine große Hilfe und sehr gut in Leszno zu haben. Die Fahrt

Ja, irgendwann muss ich meine Taktik ändern. Von Niederöblarn nach Leszno navigierte ich ausschließlich mit einer A4-Seite von Google-Maps kurz vor der Abfahrt ausgedruckt. Ich wählte den Weg über Deutschland: Niederöblarn – Passau – Regensburg – Hof – Dresden – Görlitz – Leszno. Google-Maps sagte mir knapp über 900km, doch irgendwie wurden es knapp 1100km. Bei Hof hatte ich mich gleich zweimal ordentlich verfahren. Beim nächsten Bewerb wäre vielleicht ein Navi angemessen. Für die Strecke benötigte ich zwei Tage, wobei ich eine Nacht am Autobahnrasthof in Deutschland schlief. Den Nachhauseweg wählte ich über Tschechien, wieder in zwei Tagen und zwölf Stunden Fahrzeit alleine im Auto.





### Flugplatz

Der Flugplatz ist ein riesiger Grasplatz mit knapp zwei Kilometern Länge und ebenso viel Breite. Für große Wettbewerbe also ausgezeichnet. Die Grasoberfläche ist mäßig gut und es befinden sich keine Hindernisse im Gras.

### Unterkunft

Ein großer Campingplatz direkt am Flugplatzgelände. Die Camps waren nach Nationen unterteilt. Knapp drei Wochen im Zelt schlafen macht überhaupt nichts. Lediglich bei starken Winden, Regen und Gewittern war es etwas unangenehm. Gestört hat mich und die Anderen eigentlich nur die unerträgliche Hitze im Zelt in den frühen Morgenstunden. Man brauchte so gar keinen Wecker, da man um 7:00Uhr sowieso von der Sonne geweckt wurde. Ein Segen ist auch das Sonnensegel, die Vorzelte und die Schirme, die wir mit hatten. Nach ein paar Tagen kauften wir für umgerechnet knapp 100 EUR einen Swimming-Pool – eine gute Entscheidung.

### Verpflegung

Neben Bier gab es auch noch andere Verpflegung in den drei Wochen. Babara „Babsi“ organisierte jeden Tag das Frühstück. Als wir Piloten vom Aufrüsten/Wassertanken zurück kamen, war ein pickfeines Frühstück gerichtet. Mittagessen gab es in den drei Wochen nie. Erst am Abend nach der Landung folgen ein paar Bier und ggf. wieder eine Kleinigkeit. An manchen Tagen fuhren wir oft mit anderen Teams in die Stadt und aßen dort ordentlich. Die Preise sind eher niedrig. Auch Grillereien mit anderen Teams fanden statt.



### Briefing

Das Briefing fand jeden Tag zwischen 09:00Uhr und 11:00Uhr in einem extra ausgeräumten alten Hangar statt. Es dauert zirka eine halbe Stunde und inkludierte:

- General Informations & Daily Winners
- Lost and Found
- Meteo (Sehr gute Meteorologen!)
- Procedures
- Safety Minute

Vor allem die Procedures, die zweieinhalb Wochen die Selben waren, wurden mit der Zeit etwas nervig. Das Wetterbriefing war hervorragend. Gemacht wurde es von zwei Polen, die die Thermikziemlich präzise mit Temp's vorhersagten.

### Tasksetting

Das Tasksetting war in Ordnung. Die Strecken waren jeden Tag „um das Überleben“ ausgelegt. Es ging immer um Durchkommen oder nicht Durchkommen. Der Tag ging gut los, entwickelte sich dann zirka in Taskmitte super und die letzten Kilometer bzw. der letzte Wendepunkt machte es immer sehr sehr schwierig. Das Wasser wurde großteils kurz vor der letzten Wende abgelassen und es wurde im Blauen 0,2 – 0,4m/s über mehrere hundert Meter bis Endanflug gekurbelt. Man war über jeden Zentimeter froh. Ich hätte nie gedacht, dass ich das Steigen einmal in Zentimeter/Sekunde rechne. So kostete der letzte Wendepunkt immer ein paar km/h Schnitt.

### Flugbetrieb

Der Schleppbetrieb funktionierte einwandfrei. 84 Flugzeuge waren in zirka einer Stunde geschleppt, mit etwa 12 Schleppmaschinen. Die Flugzeuge standen nach Klasse getrennt in 12er Reihen aufgereiht. Links und rechts des Grid's landeten die Schleppmaschinen, nahmen en nächsten Flieger in der Reihe und los ging's – wahninnig gute Organisation. Die Schlepphöhe betrug 600m über Grund, eigentlich immer ausreichend. In einem Radius von 10km rund um den Flugplatz waren nur Linkskreise erlaubt. Durch die vielen Blauthermiktage entwickelten sich schnell elend große Pulks. Teilweise mit 40 – 50



Flugzeugen (!!)) in einem Bart, sowas habe ich noch nie gesehen, der Himmel sah aus wie man es aus den Filmen des zweiten Weltkriegs kennt, es wurdelte und man hoffte ständig gesehen zu werden. An den schwachen Blauthermiktagen warteten die großen Pulks, weil keiner als erstes abfliegen wollte. Flog dann ein Team weg, schossen gleich 30 Flieger hinterher, flächendeckendes Fliegen war angesagt. Kaum hatte ein Pilot steigen, flogen alle zu diesem. Bei Wolken waren jedoch deutlich die verschiedenen Entscheidungen der einzelnen Piloten zu sehen.

Leider, oder auch Gott sei Dank, war das Wetter in Leszno die drei Wochen eher schwach und es waren bis auf einen Tag kaum Schnitte über 100km/h möglich. Meistens Blauthermik, was im Flachen ja sehr schwierig ist und eher schwaches Steigen.

Sehr oft niedrige Basis. Öfters flog man in 300 bis 400m über Grund, wo man wieder wegekurbelte. Für mich als Alpenflieger eine eher unkomfortable Höhe. Zweimal war ich sogar nur mehr in 200m über Grund und kurbelte mich wieder weg. Das Landen am Flugplatz erfolgte immer mit der Landemeldung „Leszno, WN, 10km“. Oft landeten zehn bis 15 Flieger gleichzeitig und es kam sogar zur Flügelüberlappung beim Ausrollen.



### Teamführung

Die Teamführung erledigte Andi „TC“ Brandner. Seine Aufgaben erledigte er mit Bravour. Sehr gefreut habe ich mich auch über das Schneidbrett von Andi ([www.myjausbrettl.com](http://www.myjausbrettl.com)) mit der persönlichen Signierung „WN“.



Eine Sache die – finde ich – bei einem Teamcaptain sehr wichtig ist und die Andi sicher 100% hatte, war der Spaß mit den Piloten und die Gaudi in Leszno! Er war bei jedem „Blödsinn“ sag ich jetzt einmal dabei und hatte mit uns Spaß. Man sah einfach, dass er in seinem Element ist. Ich würde ihn auf jeden Fall für die nächsten Meisterschaften empfehlen.

Großes Glück hatten wir mit Wolfgang „WO“ Janowitsch, der als Coach zu uns kam. Er zeigte vor jedem Flug großen Einsatz und plante die Tasks, gab uns Tipps für den Flug und half mir auch bei meinem Flugzeug sehr. Durch ihn und seine „Debriefing’s“ habe ich vor allem nach dem Flug aus jedem Flug viel mitnehmen können. Hierbei stellten sich sehr interessante Fakten raus, die ich zu verbessern habe. Ich denke Wolfgang hat mit uns auch riesigen Spaß gehabt und ich hoffe auch ihn wieder dabei zu haben, denn das ist für Junioren Gold wert.

### Teamgeist

Im Team Austria herrschte stets toller Teamgeist. Vor allem weil nicht alles ganz so ernst und mit „dem Messer zwischen den Zähnen“ erfolgte. Und ich denke, neben der Meisterschaft und neben dem Fliegen, bei dem der Ernst sicher da sein muss um sicher zu fliegen, darf der Spaß und Gaudi nicht zu kurz kommen. Ich bin froh, solche Piloten (Andi, Erich, Martin) und solche Crew im Camp gehabt zu haben. Mit etwas blöden Sprüchen, lockerer Musik etc. wurde es jeden Tag unvergesslich. Es wurde jedoch nicht



nur Musik gehört und Blödsinn gemacht, sondern wir probierten auch die Flüge zu analysieren und zu Besprechen, nächsten Tag aus den Fehlern zu lernen und das Ganze umzusetzen.



### Finanzielles

Die Ausgaben für diesen Bewerb liegen für mich bei zirka 1000 EUR - 1500 EUR. Ich hoffe um Unterstützung durch den Österreichischen Aeroclub und die Landesektion Steiermark, die dabei immer sehr helfen und die meiner Meinung nicht unerwähnt bleiben darf. Wenn ich an die nächste WM 2015 in Narromine/Australien denke, bei denen die Kosten für mich bei ca. 15.000 – 20.000 EUR (!!) liegen, suche ich jetzt bereits nach Sponsoren und um finanzielle Unterstützung.

### Gelerntes

„Man lernt nirgends so viel, wie auf einem Wettbewerb!“, das ist mittlerweile mein Leitspruch und den kann ich nur unterstreichen. Man kann 10 dezentrale Flüge und 10 Wettbewerbsflüge überhaupt nicht vergleichen. Das wäre der selbe Vergleich wie eine Ka8 mit einem Nimbus, beide Indexgleich.

Und man muss gar nicht fliegen um diesen Lerneffekt zu haben, denn alleine am Boden als Crew zu fungieren und das internationale Ambiente genießen zu dürfen, hat schon was. Aus meinen Flügen in Leszno habe ich etwas komplett umgestellt. Wolfgang Janowitsch half mir sehr beim Coaching.

Wir kamen auf interessante Fakten: Zum Beispiel bin

ich jeden Tag durchschnittlich um 20cm besser gestiegen als alle anderen. Woran das lag konnte sich keiner wirklich erklären. Wir haben auch analysiert, dass ich eigentlich den Wertungstag immer an den letzten 50km verspielte.

Wenn es schwach wurde, wurde auch ich schwach. Um Tagessieger zu werden, musste man die Bärte selektiert kurbeln, egal ob man nur mehr 500m über Grund war, weiterfliegen, wenn es nicht ordentlich ging. Vor allem in Sachen Endanflug muss ich gewaltig viel an mir arbeiten.

Leider ist bei mir in Niederöblarn ein Endanflug mit einem „L/D required“ von 43 mit der 15m LS8 nicht möglich und zu gefährlich. Beim Endanflug hatte ich einfach, vor allem am Anfang des Wettbewerbs, viel zu viel Respekt. Es kostete mir oft drei oder vier Minuten, die ich mehr kurbelte und das ist sind ein paar km/h im Schnitt. Ich werde in Zukunft vermehrt im Flachland fliegen, Bärte selektieren und auch Endanflüge trainieren.

Ich bin generell dafür, dass es ein Trainingslager für die Junioren im Flachland geben sollte, mit Coaches wie Wolfgang, dann das bringt wirklich sehr viel.

Ein riesengroßes Dankeschön an alle Beteiligten im Österreichischen Aeroclub, dem Teamcaptain, Wolfgang Janowitsch, der gesamten Crew, den Helfern, der Organisation und allen Lesern.

**Ich freue mich schon auf die nächsten Bewerbe,**  
Glück ab – Gut Land, Luki



## BERICHT: Erich Hinterholzer

### • Vorbereitung

Die Vorbereitung ist dieses, wie auch die Jahre zuvor wieder Reibungslos gelaufen. Andreas Hudler war für Bierbank und Griller zuständig, ich für das Sonnensegel und Huber Luki für die gute Stimmung im Camp. Die Kommunikation mit unserem TC Andi funktionierte auch von Anfang an gut. Sehr hilfreich war, dass der Nationalteam Anhänger, mit Funk, Spot, Polnische Handys, Kaffeemaschine, Kühlboxen usw.

Es stellte sich auch heraus, dass geländegängige Allradfahrzeuge bei Aussenlandungen sehr viel Nerven und Kraft sparen.

### • Der Wettbewerb

Für mich persönlich wäre es besser gewesen, wenn ich einige Tage früher anreisen hätte können. Ich brauche immer einige Tage um mich an das Umfeld und die Fliegerei im Flachen zu gewöhnen. Leider habe ich dieses Jahr, auch bedingt durch die extreme Hitze etwas länger für die Umgewöhnung gebraucht.

Die Hitze war auch in der Luft sehr kräfteaubend, oft waren 3 Liter Trinkwasser zu wenig. Der erste Wettbewerbstag endete mit einer Aussenlandung 10km vor dem Zielkreis. Ich habe mich etwas zu sehr von der frühen Aussenlandung von Andreas beeinflussen lassen und zu viel Gas rausgenommen.

Die folgenden Tage waren im Großen und Ganzen zufriedenstellend. Jeder Tag wurde mit Wolfgang Janowitsch analysiert, was für uns alle sehr interessant und lehrreich war. Der 3. Wertungstag wird mir nicht wegen der Top10 Platzierung sondern wegen einem völlig verhunzten Endanflug in Erinnerung bleiben. Ich habe den Anflug zu tief gesetzt und mich kurz vor der Piste aus verschiedenen Gründen dazu entschieden zum Platz zu fliegen. Leider endete das ganze mit einem 180° Ringelpietz 50m vor der Piste.

In Zukunft werde ich eine Aussenlandung einer kleinen Chance auf den Flugplatz zu kommen vorziehen. Der Teamflug mit Andreas funktioniert sehr

gut, doch ist der Leistungsunterschied unserer Flugzeuge ein großes Handicap. Das Spot war bei Aussenlandungen sehr nützlich, da die Position mit einem Knopfdruck übermittelt werden konnte. Ansonsten gibt es zu den einzelnen Flügen nicht viel zu sagen, ausser das jeder Flug unglaublich viel Spaß gemacht hat.

### • Auf dem Boden/Camp

Das Team hat vom ersten Tag an perfekt zusammengespielt. Das österreichische Camp war wieder Treffpunkt vieler Nationen. Auch diverse Krankheiten und Verletzungen von Crewmitgliedern wurden schnell versorgt. Für die zukünftigen Wettbewerbe in Leszno ist Wissenswert, dass die meisten Ärzte kein Englisch sprechen, also im Notfall immer einen Übersetzer auf dem Flugplatz besorgen.

Was für uns sehr ungewohnt war, war die extreme Hitze auf dem Boden wie auch in der Luft. Auf dem Boden wurde das Problem durch den Kauf eines Pools gelöst. Der übliche Prozess der bei der Teilnahme an Wettbewerben auftritt, dass Muskelmasse in Fett umgewandelt wird, wurde durch Slacklinen und Radfahren unterdrückt.

### • DANKE AN

Unseren TC Andi für die super Unterstützung und das coole Jausenbrett!!

Meine Mutter die immer ein Jahr vorher fragt ob sie nächstes Jahr wieder Rückholerin sein darf!

Andreas Hudler für die schönen gemeinsamen Flüge und dass ich immer mit seinem Auto fahren darf!

Wolfgang Janowitsch für die Analyse der Flüge und für die großartige Hilfe!

Huber Luki für die unglaublichen Schlehrer Weisheiten!

Den Aeroclub für die finanzielle und organisatorische Unterstützung!

**Alle die ich vergessen habe, es war einfach eine geniale Zeit!!!**

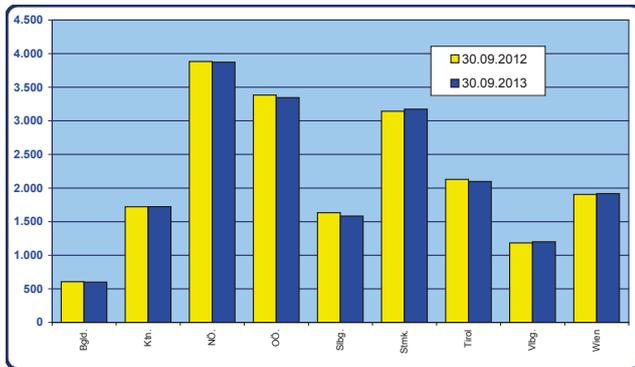


# Mitgliederentwicklung



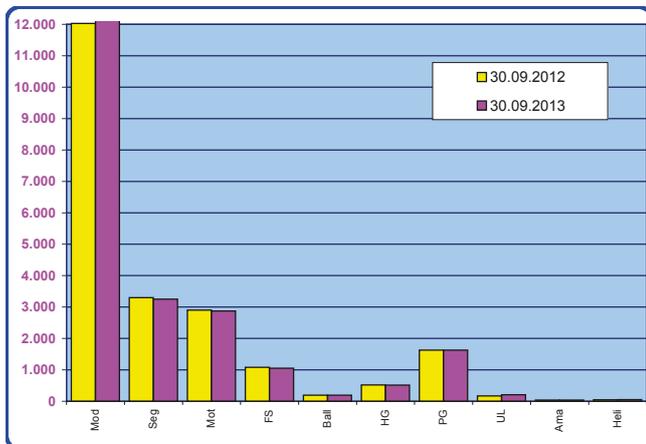
## ÖAEC-Mitgliederstatistik Stand: 30. September 2013

### Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Vergleich Landesverbände



Landesverbände	31.12.2012	30.09.2012	30.09.2013	+/- Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	615	606	601	-5	-0,83%
Kärnten	1.741	1.721	1.724	+3	+0,17%
Niederösterreich	3.912	3.883	3.873	-10	-0,26%
Oberösterreich	3.419	3.383	3.346	-37	-1,09%
Salzburg	1.645	1.633	1.582	-51	-3,12%
Steiermark	3.173	3.143	3.174	+31	+0,99%
Tirol	2.157	2.129	2.097	-32	-1,50%
Vorarlberg	1.203	1.183	1.200	+17	+1,44%
Wien	1.927	1.906	1.918	+12	+0,63%
ohne Verband	8	8	6	-2	-25,00%
gesamt	19.800	19.595	19.521	-74	-0,38%

### Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Vergleich Sektionen



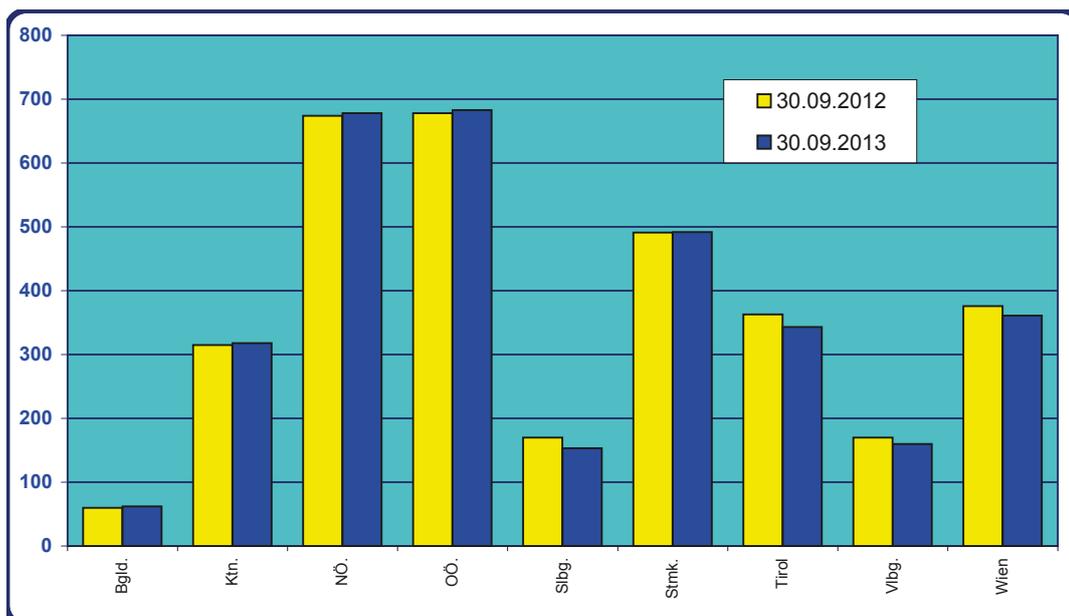
Sektionen	31.12.2012	30.09.2012	30.09.2013	+/- Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Modellflug	12.148	12.030	12.140	+110	+0,91%
Segelflug	3.330	3.297	3.250	-47	-1,43%
Motorflug	2.941	2.901	2.872	-29	-1,00%
Fallschirm	1.090	1.079	1.051	-28	-2,59%
Ballonfahrt	197	195	192	-3	-1,54%
Hängegleiten	518	517	516	-1	-0,19%
Paragleiten	1.648	1.629	1.626	-3	-0,18%
Ultraleicht	174	171	209	+38	+22,22%
Amateurbau	39	39	39	+0	+0,00%
Helikopter	48	48	50	+2	+4,17%



## ÖAEC-Mitgliederstatistik Stand: 30. September 2013

### Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Sektion Segelflug

Landesverbände	31.12.2012	30.09.2012	30.09.2013	+/-Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	64	60	62	+2	+3,33%
Kärnten	316	315	318	+3	+0,95%
Niederösterreich	686	674	678	+4	+0,59%
Oberösterreich	682	678	683	+5	+0,74%
Salzburg	172	170	153	-17	-10,00%
Steiermark	494	491	492	+1	+0,20%
Tirol	363	363	343	-20	-5,51%
Vorarlberg	175	170	160	-10	-5,88%
Wien	378	376	361	-15	-3,99%
<b>gesamt</b>	<b>3.330</b>	<b>3.297</b>	<b>3.250</b>	<b>-47</b>	<b>-1,43%</b>





## ■ Termine 2013 /14

01. Oktober 2013 bis 30. September 2014  
**dezentraler Wettbewerb - sis.at**  
österreichweit  
[www.sis-at.streckenflug.at/2014/](http://www.sis-at.streckenflug.at/2014/)

10. bis 18. April 2014  
**Gold Challenge**

25. April bis 03. Mai 2014  
**Tiroler Alpenpokal**

30. April bis 04. Mai 2014  
**Silver Challenge**

Mai 2014  
**22. Alpe Adria Cup**

22. Juni bis 06. Juli 2014  
**WM Segelflug**  
Standard-, Club- und 20m Doppelsitzer-Klasse  
in Räyskälä (Finland)  
[www.wgc2014.fi](http://www.wgc2014.fi)

18. bis 22. Juli 2014  
**Juniorenmeisterschaft 2014**  
in Logo

21. Juli bis 10. August 2014  
**WM Segelflug**  
15m, 18m und Offene Klasse  
in Leszno/Polen

09. bis 16 August 2014  
**NÖ TAL**  
in Dobersberg