

# Segelflugbilanz 2016

Unser Motto 2017

FAMOUS  
LAST  
WORDS

Nicht Fliegen ist gefährlich – sondern falsches Verhalten!  
MACHEN WIR DAS SEGELFLIEGEN SICHERER



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

# ■ Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Einleitung

Das Team 2016

## Meisterschaften national

3. Kitzbüheler Alpen Pokal

BERICHT: Kirchberger Lukas (Junioren -Nationalteam)

24. Alpe Adria Segelflugcup, Feldkirchen

SIS.AT

## Meisterschaften international

WM Segelkunstflug | Matkopuszta (HU)

Segelflug-WM, Club, Standard & Doppelsitzer | Pociunai (LT)

PILOTENBERICHT: Peter Hartmann

PILOTENBERICHT: David Richter-Trummer

PILOTENBERICHT: Team Rass/Schupfer

BERICHT: Hermann Trimmel für IGC



## Berichte der Landessektionsleiter

Bericht des Landesverbandes Kärnten

Bericht des Landesverbandes Tirol

Bericht des Landesverbandes Burgenland

Bericht des Landesverbandes Steiermark

Bericht des Landesverbandes Niederösterreich

Bericht des Landesverbandes Wien

Bericht des Landesverbandes Salzburg

## Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF

Internationale Vertretungen  
IGC

Aus dem Segelflughaus (Gerda Seidl)

Training Nationalmannschaft

## Das Juniorenprogramm 2016

Junioren Segelfluglager in Zell am See

Pre-Junior World Gliding Championships | Pociunai (LT)

15. Österreichische Juniorenmeisterschaft | Niederöblarn

## Mitgliederentwicklung der Sektion Segelflug



## ■ Liebe Segelfliegerfamilie...



BSL Segelflug  
Michael Gaisbacher

### Das Jahr 2016 hat Segelfliegerisch 13 Monate

Was wie ein kalendarischer Irrtum klingt, stimmt bei genauerer Betrachtung. Denn 2016 ist ein WM-Jahr und während die erste WM in Pociunai aus österreichischer Sicht etwas durchwachsen abgelaufen war, steht die WM im Australischen Benala noch an, und zwar von 8. bis zum 21. Jänner.

Hier können die Teilnehmer Wolfgang Janowitsch und Andreas Lutz (18 Meter Klasse) Werner Amann (15 Meter Klasse), sowie Eder Sebastian und Ludwig Starkl (OK) unsere ansehnliche Medaillenbilanz ausbauen.

Sagte ich zu Pociunai durchwachsen? Dann sehen wir auf welch hohem Niveau wir bereits jammern, denn viele andere Länder würden bei den Platzierungen 12 (Peter Hartmann in der Clubklasse) und 17 (Rass/Schupfer) behaupten den Anschluss an die Weltklasse gefunden zu haben.

In der Sache ging es teilweise sehr knapp her und wenn man in der Clubklasse mit 130 km/h Schnittgeschwindigkeit nur 17ter an einem Tag wird, dann muss man erkennen wie knapp es hergeht, und dass zum Gewinnen nicht nur außerordentliches Können notwendig ist sondern auch Fortune und jede Menge funktionelle Intuition.

Also viel Glück unseren Piloten in Benala, Andi Lutz und vor allem Wolfgang Janowitsch kennen das Gefühl ganz oben zu stehen nur zu gut.

### Förderflugzeug

Eines der positivsten Ereignisse des letzten Jahres lieferte aber nicht ein Ergebnis sondern eine Initiative von Josef Eder. Nach Berichten unserer Junioren über deren Probleme mit dem Wettbewerbsflug, entschloss sich der Offene Klasse Pilot aus Schärding dazu ein **Juniorenförderflugzeug** anzuschaffen.

Ein Discus steht nun für die Juniorin oder den Junior zur Verfügung, der sich mittels Motivationsschreiben mit ausreichend Begründung warum gerade er/sie die richtige Person für das Flugzeug wäre, darum bewirbt. Die Fixkosten in Höhe von 2.500,- sind bei Übergabe an den Halter zu überweisen - und wir als Sektion erwarten uns einen Bericht über das Jahr (oder die Jahre) mit diesem Flugzeug.

**Für 2017 ist das Flugzeug an Christoph Koch aus Fürstentfeld vergeben**, der Junior hat bereits an der Junioren Vor-WM in Pociunai teilgenommen und wird damit 2017 dort an den Start gehen. Auch an dieser Stelle noch einmal, ganz herzlichen Dank Josef Eder für soviel Airmanship und Segelfliegergeist.

### Safety

Wie schon das Cover der Einladung und dieser Bilanz und die neuen Sektionsposter für das Jahr zeigen, ist Safety nach wie vor ein großes Thema und ständiger Auftrag für uns im Aeroclub. Die **Famous Last Words** mögen manchen fast zynisch erscheinen, dennoch muss man sich vor Augen führen, dass die meisten Unfälle eigentlich absehbar waren. Es ist also wichtig



sich selbst immer wieder kritisch zu hinterfragen und festzustellen, wo die eigenen Gefahrenpotenziale lauern.

#### **OGN**

Auch in diese Richtung geht ein anderes Jahresthema, nämlich OGN. Im Spätsommer ist eine Aussendung zu diesem Thema an unsere Vereine ergangen, in der die Meinung zu einer möglichst flächendeckenden Versorgung unseres Fluggebietes mittels Empfangsstationen für die FLARM Sender abgefragt wurde.

Der Response war überwältigend positiv. Lediglich eine Rückmeldung war von Skepsis in Richtung Datenschutz geprägt, wobei man schon festhalten muss, dass sich jeder Pilot entscheiden kann, sich bei voller Funktionalität des FLARM „unidentifizierbar“ zu schalten - das sollte genug Kompromiss sein - für den Benefit, den Flugweg zum Beispiel eines verunglückten Piloten in Echtzeit nachverfolgen zu können. Safety und Marketing treffen sich nicht oft, hier ist es der Fall. Eine Chance, die wir zu nützen fest entschlossen sind.

#### **Was bleibt mir noch:**

Ich möchte mich bei den Leistungsträgern unseres Systems bedanken. Die Vereinsverantwortlichen, die Fluglehrer, die ehrenamtlich tätigen Warte, die Schleppiloten, sie alle bekommen keine Medaillen und keine Pokale und doch sind sie es, die den Segelflug leistbar halten. Auch das sei hier nochmals er-

wähnt – selbst wenn du bereits ein eigenes Flugzeug hast, eigenstartfähig vielleicht sogar – du wärest heute nicht da ohne die Leistung der vorangeführten Gruppe. Unterstützt diese Leistungsträger in euren Vereinen.

#### **Zu Guter Letzt die Ankündigung für 2017:**

Es steht wieder eine STM an und die findet vom 30. Juni bis 9. Juli 2017 bereits zum 15. mal in Mariazell statt, damit ist der USFC Mariazell der ungeschlagene Meister im Veranstalten von Meisterschaften.

Danke und Glückwünsche auch in Richtung Wallfahrtsort.

**In diesem Sinn Glück ab, gut Land in 2016  
Euer BSL, Michael Gaisbacher**



## ■ Das Team 2016

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

### Bundessektionsleiter:

---

Michael Gaisbacher

### ONF:

---

**Auswertung**

Horst Baumann

**Rechtliche Fragen**

Herbert Pirker

### Landessektionsleiter:

---

### Büro Aeroclub

---

**Wien**

Otto Demel

**Sekretariat**

Gerda Seidl

**Niederösterreich**

Ludwig Starkl

**Generalsekretär**

Manfred Kunschitz

**Burgenland**

Florian Forcher

**Steiermark**

Michael Gaisbacher

**Oberösterreich**

Herbert Lackner

**Kärnten**

Armin Leitgeb

**Salzburg**

Peter Di Bora

**Tirol**

Walter Wartlsteiner

**Vorarlberg**

Sven Kolb



### Delegierte:

---

**EGU:** BSL Michael Gaisbacher

**IGC:** Hermann Trimmel

**OSTIV**

**Met.:** Hermann Trimmel

### Fachreferenten:

---

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

**ROL:** Bernhard Leitner  
Herbert Ziegerhofer

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

**Segelkunstflug:** Jürgen Hintermayr

**Junioren:** Harald Kirchberger

**Trainer:** Hermann Trimmel

**Lufträume:** Günter Freyer

**Simulator-  
service:** Franz Hinterplattner



## ■ Meisterschaften national

### 3. Kitzbüheler Alpen Pokal & Tirol Streckensegelflug- meisterschaft

in St. Johann/Tirol LOIJ  
29. April – 07. Mai 2016

1. KAP 2012 Bomben Wetter
2. KAP 2014 7 Tage Wassertreten
3. KAP 2016 4 Flugtage / 4 Schlechtwettertage.

**Es pendelt sich schön langsam ein.**

Was wünschen sich Ausrichter, Auswerter und Wettbewerbsleiter = Zirkusdirektor zum Wettbewerb?

Gute Stimmung bei den Piloten, motivierte Helfer, professionelle Schlepppiloten, gute Verpflegung und dass alle heil und gesund bei der Siegerehrung wieder zusammen sind. Da waren wir 2016 in LOIJ vom Leben begünstigt. Wir haben alles erfüllt bekommen.

Guido Achleitner und Michi Rass starteten im Verein die Helfer und Schlepppiloten mit „Yes, we can!“ „einzupeitschten“ und die Helferliste füllte sich schon. Segelfliegen und Wettbewerbe haben eben einen großen Stellenwert in LOIJ, heißt auch, dass der Vorstand sofort grünes Licht gab.

Eine bewährte Zusammenarbeit mit Gerda Seidl/ Sektion Segelflug, die sich zuverlässig um die Bescheide beim BMVIT und der DFS kümmert, sowie die ACG LOWI, unter Michael Wieser und Kollegen, als Ansprechpartner für uns, ist schon mal eine sehr tragfähige Basis.

David Richter-Trumer, gerade im Dienste der ACG, konnte leider nicht als Teilnehmer dabei sein, aber als Meteo-Mann, täglich live eingespielt beim Briefing in einer Videokonferenz, und als Unterstützung der WB-Leitung beim Tasksetting, war er ebenfalls Gold wert. Ein Bewerb ohne Meteo-Mann wäre nur die Hälfte wert.



Teilgenommen haben 12 Piloten aus dem österreichischen Nationalteam, 2 Piloten aus der Schweiz und 3 aus der BRD. Tolle Mischungen an Dialekten tun sich hier auf.

Endgültig waren dann 26 Piloten beim ersten Briefing, Schlepppiloten aus LOIJ und Kufstein, und schon hatten wir einen ersten Wettbewerbstag.

Als Task`s sind AAT`s toll bei „komischem“ Wetter, oder wenn man eine Klasse von Index „100 bis 123“ zusammen los lässt. Wenn aber die min. Zeit des Task`s verstrichen ist, „regnet es Kunststoff vom Himmel“, heißt man hat innerhalb von 30 Minuten meist das gesamte Feld im Anflug.

Hier bewährt sich das tolle Helferteam in LOIJ, und auch die Disziplin und das Können der gesamten Pilotenmannschaft, die auch für gute Stimmung sorgte.

Nachdem keiner die Nerven weg wirft, kann auch ein Rückkehr-„Notlandung“ am Platz, von Heimo Demmerer, mit ausgefahrenem Propellerturm und gerissenem Zahnriemen, noch sehr elegant aussehen.



Zum Thema Lufträume kann man schon bei den Briefings Vorträge halten, mit dem Effekt, dass sich dann doch wieder einige Piloten „die Köpfe an der Luftraumdecke stoßen“. Für Horst und mich bei der Auswertung dann doch aber immer wieder genau so schmerzhaft, wie für die Piloten.

Als Zirkusdirektor versucht man eben seinen „Zirkus“ aus Piloten, Helfern und Schlepppiloten bei Laune und die Stimmung oben zu halten. Bei schlechtem Wetter hat uns David mit einem Vortrag über Wettermodelle, die Flying Bulls mit einer tollen Führung

durch Hangar 7 und 8 geholfen und das „Fliegerstüberl“ am Platz hat dafür gesorgt, dass keiner unterge-  
wichtig ins Flugzeug muss.

Der letzte Tag brachte dann noch Schnitte für viele Piloten von 144km/h über ca. 360km und man fragt sich, wie hoch man die max. Schnittgeschwindigkeit denn beim Tasksetting noch ansetzen muss, um die Strecke nicht zu kurz zu planen? Aber dafür wirkte der Adrenalinspiegel der Piloten bis weit über die Siegerehrung noch nach.

**Unsere Sieger des KAP 2016**

1. Platz	Sven KOLB	Vbg	Antares 20m
2. Platz	Bernhard LEITNER	Tirol	Ventus 2cM
3. Platz	Jan JAGIELLO	Vbg	H301

**Unsere Sieger des KAP 2016**

1. Platz	Bernhard LEITNER	Tirol	Ventus 2cM
2. Platz	Aurel HALLBRUCKER/ Laus SCHWÄRZLER	Tirol	Arcus M
3. Platz	Markus LEWANDOWSKI	Tirol	Ventus 2cM

Für die tollen Bilder des KAP 2016 sorgten Michael Wieser (**Camera-Club St.Johann**) und Markus Gogl (**Fliegerfotos Tirol**).



## BERICHT: Lukas Kirchberger

Für mich als leider einziger Junior war der KAP2016 als „erstes Kennenlernen“ des Gebietes gedacht. Ausgerichtet ist die Saison natürlich auf die Junioren-Vor-WM in Pociunai, wofür mein Vater ein altes Wohnmobil (ein „Upgrade“ für das Zelt vom Vorjahr...) gekauft hat. Und auch das will ausprobiert werden. Danke hier übrigens für den Stromanschluss - wir wären sonst erfroren.

Wir wurden sehr freundlich am Tag vor dem Wettbewerbsstart empfangen. Da wir erst gegen Mittag (schneller fährt das Wohnmobil nicht....) ankamen, war ein Trainingsflug leider nicht mehr drinnen.

Unser Ziel für den Wettbewerb und vor allem bei diesem Starterfeld: An keinem Tag Letzter werden!



Viele Piloten kannte ich bereits von verschiedenen Wettbewerben, vor allem die große Anzahl an sehr erfahrenen und starken Piloten beim KAP2016 war für mich schon recht beeindruckend. Die Organisation und auch die große Anzahl an Helfern empfand ich als sehr positiv.

Als Segelflieger (= ohne Motor) und unerfahrener Pilot, ist eine Aussenlandung ohne diese Unterstützung natürlich keine gute Option, ich bin mir sicher, dass ich deutlich vorsichtiger fliegen würde. Hier war ich vor allem von der Einteilung der Helfer beeindruckt - ein Rückholer wäre sofort bereitgestanden

--> das ist ein gewaltiger Unterschied zu anderen Wettbewerben. Es soll aus meiner Sicht aber keinesfalls ein Freibrief sein, dass niemand mehr mit Helfer/Rückholer unterwegs sein muss - es ist ein tolles Service für Starter, bei denen dieses Mal eben keine Begleitperson Zeit hat.

„Rent a helping hand“ für Piloten der Allgem. Klasse mit geringen Kosten zugunsten der Nachwuchsförderung des austragenden Vereines?

Während des gesamten Wettbewerbes konnte ich vielen Piloten und anderen „Beteiligten“ Fragen stellen und um Rat bitten - es wurde mir immer sehr freundlich und kompetent geholfen, wofür ich mich bei allen nochmals ganz herzlich bedanken will.

**Lange Gespräche mit Heimo Demmerer, Mario Schupfer und anderen waren für mich ausgesprochen hilfreich.**

Auch die Wettbewerbsleitung hatte „ein Herz für Junioren“. Ob das die Halbierung des Nenngeldes war (Schleppkosten wurden durch das Wetter „leider“ in erträglichen Höhen gehalten....) oder die GRANDIOSE Idee der Juniorenförderung bei Speeding an der Startlinie.

Für die Regentage kann keiner was - 2 Tage Therme waren schon o.k. Und der Ausflug in den Hangar 7/8 war ganz große Klasse. Danke für dieses Erlebnis!

**Der erste Flugtag war „Kennenlernen des Geländes“** mit einigen Entscheidungen, die ich nachher durchaus anders treffen würde - Lernen! Auch hier in der Nachbesprechung viele hilfreiche Hinweise von Kollegen.

**Den 2. Flugtag vergessen wir lieber gleich wieder ;)** - das war mir einfach zu durchwachsen, tief und für mich echt schwer.

**Der 3. Flugtag war dann schon ein Highlight für mich.** Mein bisheriger Rekordschnitt lag dank Tag 1 bei 104 km/h - danach bei 112 km/h. Durch die Luftraumverletzungen einiger Piloten war ich an der 12. Stelle und



vor vielen Spitzenleuten. Das ist ein sehr gutes Gefühl - aber das Wissen, dass das eben hauptsächlich durch einen Fehler Anderer passiert ist, hält die Freude in diesem Moment natürlich in Grenzen.

**Der letzte Flugtag** war dann mein absolutes Traumerlebnis und ein Tag, den ich sicherlich so schnell nicht mehr vergessen werde.



Im direkten Vergleich eine ganze Reihe an Spitzenpiloten erstmals im Flug schlagen zu können ist unvergleichbar.

Ja natürlich, das war ein besonderer Tag mit viel Glück und wird so schnell nicht nochmals vorkommen. Aber mit einer LS7 ohne Wasser über 135 km/h Schnitt zu fliegen - das ist für mich einfach unglaublich.

Eröffnungs-Buffer, Tiroler Abend, Abschlussfeier - eine aus meiner Sicht SEHR gelungene und sehr gut organisierte Veranstaltung.

Auch die offene Diskussion zu Themen, die von Teilnehmern aufgeworfen wurden (Linkskreisen,...), und die klaren und auf maximale Sicherheit ausgelegten Abläufe am Start finde ich sehr wichtig.

Dem Verein und dem Organisationsteam kann ich nur sehr gratulieren, die Ruhe und Übersicht der Wettbewerbsleitung waren ebenfalls ein Erfolgsfaktor.

Ich nehme von diesem Bewerb ausgesprochen viele Eindrücke mit. Schlechte Tage mit wirklich bescheidenen Leistungen und Tage mit unbeschreiblichen Momenten. Traumhafte Umgebung und sehr netten Menschen.

Ich habe lange überlegt, was ich an Verbesserungspotential aufzeigen könnte - mir fallen keine markanten Punkte ein.

Danke nochmals für diese tollen Erlebnisse!  
Lukas



#### Anmerkung des Veranstalters:

2016 wurde der KAP wieder durch tolle Aufnahmen dokumentiert, die uns freundlicher Weise vom

„Kameraclub St. Johann“ und  
„Markus Gogl - Fliegerfotos Tirol“

zur Verfügung gestellt wurden. Beide auch auf Facebook zu finden.

Herzlichen Dank dafür!

Fotos vom KAP2016 auf: [www.loij.at/2009/?p=6222](http://www.loij.at/2009/?p=6222)



## 24. Alpe Adria Segelflugcup (AAC) in Feldkirchen

21. Mai – 28. Mai 2016

### ... mit sieben von acht möglichen Wertungstagen

**Wahrlich aus dem vollen schöpfen**, so hätte das Motto des diesjährigen AAC auch lauten können. Nicht nur, dass mit 35 Piloten im Teilnehmerfeld eine rekordverdächtige Teilnehmerschar ins Rennen ging, diese kamen auch noch aus sechs Nationen.

**Schon bei der Eröffnungsfeier** konnten Wettbewerbsleiter Martin Huber und Metereologe Gerhard Hohenwarter von der ZAMG in Klagenfurt den Gästen Hoffnung auf gutes Wetter in der Bewerbungswoche vom 21.-28.05. machen. Und tatsächlich, Samstag beim ersten Briefing wurde für beide Klassen, „104er“ und „offene“, mit Ausschreibung von einer 435 km bzw. 490 km Aufgabe direkt eine „Duftmarke“ in Sachen Wetter des Bewerbs gesetzt. Die Würze dabei, mit Flachau bzw. der Ramsau die Notwendigkeit, den Hauptkamm zweimal zu kreuzen. Bei ordentlicher Thermik und guten Arbeitshöhen ging das Kalkül auch auf, obwohl die angesagte Abtrocknung und Stabilisierung von Westen her, dem Bereich der ersten Wende in Südtirol, auch eintrat. Die Nockberge und das Lungau hatten aber noch mit am längsten Wolken, so dass die zweite Querung und Endanflug gesichert waren. Joachim Kraus, als langjähriger Gast aus dem Schwabenlände „alter Hase“, legte mit dem Tagessieg in der offenen Klasse den Grundstein für seinen späteren Gesamtsieg. Florian Forcher holte den Tagessieg der 104er Klasse nach Österreich.

**„Kärnten Rally“ mit einem Abstecher nach Slowenien für die Offene Klasse war das Motto für den Sonntag**, und mit gut 400 km bzw. 350 km auch nicht gerade klein ausgeschrieben. Der Wetterraum machte nach Einschätzung des Metereologen ein Vieleck um vier Wendepunkte möglich. Und tatsächlich, auch dies Kalkül ging auf, zumal schon morgens der Dobratsch 100 m über Grund mit 10 km/h Südwind auf Hang-

windunterstützung für die zu fliegende Aufgabe hoffen ließ. Den nötigen „Pep“ bekam das Ganze aber dadurch, dass die Vorhersagen auch schon ein anstauen von Süden her der Karawanken wie auch der Karnischen Alpen prognostizierten. Die 104er Klasse musste mit Federaun am Dobratsch auch nicht so weit nach Süden, trotzdem machten auch hier Ausbreitungen nördlich der Karawanken und im Gailtal dem einen oder anderen das Leben schwer. Dennoch kamen die meisten Piloten mit den Verhältnissen recht gut zurecht. Leider gab es die eine oder andere Luftraumverletzung = Strafpunkte, und auch hatten sich zwei Piloten mit Nicht-Überfliegen der Startlinie einen „Nuller“ eingehandelt. An einem 1000 Punkte Tag mehr als ärgerlich. Mit Werner Danz holte einer der sechs Schweizer Piloten den Tagessieg bei den „Großen“, Christoph Limpert, fliegerisch zu Hause auf dem Berg der Segelflieger, der Wasserkuppe flog den Tagessieg der „Kleinen“ nach Deutschland.

**„Montag nachmittag naht eine Front“** war die Kernaussage des Briefings für den Tag. Im Vertrauen darauf, dass die Wettbewerbsleitung schon eine Aufgabe in das noch bleibende Wetterfenster konstruiert standen alle 35 Flugzeuge schon aufgebaut am nördlichen Platzen. Eine Assigned Area Task (AAT) mit zwei Stunden Flugdauer und der Gegend um Lienz bzw. Lesce in Slowenien als Mitte der Aufgabenzyylinder von 30 km Durchmesser- das sollte doch wohl gehen. Der Metereologe hatte es dann auch getroffen, die „Schauerrally“ gelang, wenn auch um den Preis dass es den einen oder anderen aus dem Feld unter Abschattungen und in Regenschauern dann doch „heruntergewaschen“ hat. Einige Außenlandungen waren dann dabei bzw. Heimkehr mit dem (Hilfs-)Antrieb. Mit Michael Rass machte in der 104er ein Einheimischer den Tagessieger, Joachim Kraus wusste in der offenen Klasse das Rennen für sich zu entscheiden.

**Der Frontdurchgang Dienstags** sorgte für einen Ruhetag, den alle Teilnehmer abends beim gemeinsamen Forellen essen im malerisch mitten im Berg gelegenen Forellenhof von Himmelberg (der Name war offensichtlich Programm) beschlossen. Im Gesamtklassement der 104er Klasse waren auf den vorderen



Plätzen mit Michael Rass, Heimo Demmerer – umgestiegen auf seinen alten Ventus mit 15 m Spannweite- und Fritz Hofinger nur heimische Piloten zu finden. Mit Joachim Kraiss, Wolfgang Falkensammer aus Feldkirchen und Werner Danz aus der Schweiz waren die (Nationalitäten-) Karten es in der offenen Klasse gut gemischt.

**Dergestalt gestärkt ging es am nächsten Tag mit dem fliegen auch schon wieder weiter.** Die Luftmasse, einmal gewaschen, hatte für Kärnten als Insel der Ruhe in den herum befindenen Tiefdrucksystemen schwache Druckgradientengegensätze, somit wenig Wind ohne definierte Richtung zu bieten. Die vielen Teilnehmern früherer Jahre bekannte Wetterlage versprach gute Thermik, aber auch lokale Schauer. Die sind leicht zu umfliegen, können einem aber, im Flugweg stehend oder Abschattungen spendierend, den Tag auch nachhaltig versauen. Ein flaches Dreieck nach Südtirol von immerhin 400 km bzw. 330 km sollte aber zu machen sein. Dass dieses Wetter natürlich auch schnell macht, bevor es überkocht, bewiesen u.a. die Sieger Heimo Demmerer und Guido Achleitner, die in ihren Klassen jenseits der 140 km/h Schnittgeschwindigkeit um den Kurs schossen. Das Gros der anderen Teilnehmer war auch schnell unterwegs, oder kam zumindest herum, lediglich Florian Forcher erwischte es bei den 104ern nicht so gut und musste zu den Kühn, Josef Scheiber in der offenen den Motor ziehen. Wie schnell dies auch weiter hätte greifen können zeigte der Abend. Am Platz, weithin abgeschattet, gab es gar ein so nicht angekündigtes Gewitter mit Platzregen. Im Gesamtklassement tauschten nur Heimo und Michael die Plätze, wobei es für beide Klassen auch keinen 1000 Punkte Tag gab.

**Der Donnerstag** würfelte dann einiges durcheinander, denn das Wetter legte in Sachen Abschirmung, Abschattung und Schauern im Flugraum noch einen Zahn zu. Die Routenwahl gegenüber Mittwoch blieb –sportlich Anspruchsvoll ausgeschrieben- annähernd gleich. Viele erwischte es nach etwa 120 km zwischen Siljan und Obertilliach im Lesachtal, zu den Kühn oder Motor ziehen. Vorher wurde sich dort tief vergraben, was XXX, der spanische Teilnehmer, unter

fachkundiger Führung von Markus Levandowski im Arcus M von Mountain Soaring in Innsbruck mitfliegend, mit einem „I´m impressed“ kommentierte. Leider half das basteln auch den beiden nicht, letztendlich mussten sie den Motor ziehen und mit geringem Steigen in fallender Luftmasse nach Hause rattern.

**Aber- mit neun von 15 Piloten der 104er-Klasse, die herumgekommen waren, bewies sich die Routenwahl als machbar.** Die offene Klasse, später gestartet und länger unterwegs, hatte an den Verhältnissen im Westen mehr zu kauen. Dort schafften es lediglich 10 Piloten nach Hause, Petr Malcik aus Tschechien und Joachim Hirt aus Deutschland fast. Der Rest steckte bei Km 110 bis 130 im Acker oder im Spritkanister. Einhellig war abends zu hören, dass ein paar Minuten im Abflug oder bei Ankunft an den Thermik-Hotspots entscheidend waren, und natürlich auch das nötige Quäntchen Glück half. Mathias Hölzl aus Traunstein in Oberbayern konnte den ersten Tagessieg seines Lebens in der offenen Klasse feiern, Michael Rass einen weiteren in der 104er Klasse. Im Gesamtklassement tat sich hier wenig, anders als in der offenen Klasse. Joachim Kraiss hatte sich mit beständig guten Leistungen einen gewissen Vorsprung erarbeitet, neu auf Platz 2 nunmehr Mathias Hölzl. Nur Platz drei war mit Guido Achleitner noch mit einem Piloten aus Österreich besetzt. In den Rängen darunter hatte es auch einiges an Änderungen gegeben. Spannung für die verbleibenden zwei Tage, bei denen es auch nach fliegbarem Wetter aussah.

**Der Optimismus verflog bei dem einen oder anderen am frühen Freitag morgen, denn milchig abgeschirmt zeigte sich der Himmel über Kärnten.** Die Wetterberatung durch G. Hohenwarter versprach aber ein Wetterfenster für den fortschreitenden Tag, eine entsprechend angepasste 2 Stunden AAT für beide Klassen – Zylinder um Lienz, einen Gipfel der Karawanken und Federaun am Dobratsch sollten machbar sein. Der Optimismus wich nicht - aber die Abschirmung auch nicht. Trotzdem –gut blieb die Laune am Start, mit fünf Wertungstagen war ja schon gut geflogen worden, und schließlich waren die gemeldeten Schauer und Gewitter für abends ebenso wie die drückend warme Luft Indikator, dass



es irgendwann auslösen musste. Der gestartete Thermikschnupperer Thomas Leitgeb startete zwar ein ums andere Mal den Motor seines Discus bT, die Vögel rund um den Platz mussten auch die Muskeln zur Hilfe nehmen, um sich etwas zu essen zu suchen, aber die Piloten nahmen es gelassen.

Ein Nachbriefing gegen 14:00, nach vorangegangener Konsultation zum Wetter die Entscheidung: Start des Feldes. Und tatsächlich, die Abschirmung bekam Lücken. Die Maschinen wurden zur Vermeidung der Stabilität im Klagenfurter Becken nördlich der Gerlitzten abgesetzt und die Aufgabe der offenen Klasse noch ein wenig in Zeit und Strecke verkürzt. Diese Mischung passte, Sven Kolb gewann in der offenen Klasse den Tag, Heimo Demmer die 104er.

Kein Reden, abends war im Camp wie auch auf der Terrasse des „Fly In“ am Flugplatz beste Stimmung. Die Gesamtwertung „Offene“ hatte der Tag wieder etwas geändert, Sven Kolb hatte sich auf Platz drei vorgearbeitet – mit 4 (!) Punkten Vorsprung-, M. Hölzl war auf Platz 4 gerutscht, Guido Achleitner jetzt zweiter.

An der Spitze mit gut 300 Punkten Vorsprung aber immer noch souverän Joachim Kraus. Statisch dagegen die 104er Klasse, mit Rass/Demmerer/Hofinger fest in einheimischer Hand, aber dennoch dicht gefolgt von Zeljko Roskar.

**Der Samstag** also der entscheidende Tag, das Wetter laut Briefing wie Freitag, aber zur Freude aller ohne Abschirmung. Nicht nur dies, auch der Zwang abends noch die Siegerehrung abzuhalten sorgte so für eine idente, kleine AAT in beiden Klassen.

Das Wetter erfüllte die Erwartungen, alle gaben mächtig Gas, so dass am Ende bei der 104er Klasse für den Tag punktgleich Michael Rass und Junioren Teilnehmer Lukas Kirchberger jeweils mit fast 300 km Strecke in etwas mehr als zweieinviertel Stunden den Tagessieg errangen, bei der offenen Klasse erster Herbert Pirker und zweiter Werner Danz mehr als 300 km Strecke – mit Schnitt von mehr als 150 km/h.

**Spannung herrschte allerdings zur Siegerehrung um 19:00 über die Gesamtplatzierungen.** Bei der 104er Klasse hatte sich nichts mehr getan, sie blieb fest in heimischer Hand, Sieger Michael Rass ließ Heimo Demmerer und Fritz Hofinger hinter sich zurück, alle jedoch mit deutlich mehr als 5000 Punkten. Wie deutlich dies war bewies der Abstand zum Platz vier, den mit 4741 Punkten Zeljko Roskar erflogen hatte.

Ganze neun Punkte fehlten Sven Kolb hingegen in der offenen Klasse zu Platz 3. Den hatte am Ende Mathias Hölzl vom Alpenflugzentrum Unterwössen inne, Gewinner war souverän Joachim Kraus. Von den beiden deutschen Piloten eingerahmt ging der zweite Platz immerhin noch an Guido Achleitner.

**Zu feiern gab es aber für jeden am Ende etwas,** denn sieben Wertungstage bei teils sehr gutem Wetter sorgten für gute Laune bei allen Teilnehmern, Helfern und Organisatoren.

Wer alle Ergebnisse nachverfolgen will, kann diese unter [www.lokf.at](http://www.lokf.at) finden, ebenso wie alle weiteren Info's zum Wettbewerb und viele Bilder.





Bilder: [www.lokf.at](http://www.lokf.at)



## Jahresbericht 2015/16

### Die Entwicklung des Bewerbes

	05/06	06/07	07/08	08/09	09/10	10/11	11/12	12/13	13/14	14/15	15/16
<b>km</b>	951tsd	1322tsd	1230tsd	951tsd	1253tsd	1146tsd	1185tsd	1223tsd	1175tsd	1.207.970	1.147.224
<b>Flüge</b>	2693	3602	3057	2971	3358	3133	3331	3560	3314	3532	3245
<b>Teilnehmer</b>	463	483	488	443	524	527	494	496	527	493	454

## Ergebnisse

### Klassenwertungen

#### Allgemeine-Klasse sis-at

1. Johannes Hausmann
2. Eduard Supersperger
3. Wolfgang Falkensammer
4. David Richter-trummer
5. Hermann Eingang
6. Simon Lemmerer
7. Markus Gusenleitner
8. Hermann Trimmel
9. Herbert Friedrich
10. Uwe Prodingler
11. Herbert Ziegerhofer
12. Thomas Armin Leitgeb
13. Bernhard Leitner
14. Berndt Huss
15. Martin Huber

#### Offene-Klasse sis-at

1. Uwe Prodingler
2. Johannes Schlömmer
3. Gerhard Tomanl

#### Standard-Klasse sis-at

1. Markus Gusenleitner
2. Herbert Friedrich
3. Thomas Armin Leitgeb

#### Junioren-Klasse sis-at

1. Thomas Armin Leitgeb
2. Leonhard Zacharias
3. Jakob Pühringer

#### 18m-Klasse sis-at

1. Johannes Hausmann
2. Wolfgang Falkensammer
3. Hermann Trimmel

#### Renn-Klasse sis-at

1. Eduard Supersperger
2. Herbert Ziegerhofer
3. Andy Halder

#### Club-Klasse sis-at

1. Simon Lemmerer
2. David Richter-trummer
3. Berndt Huss

#### Doppelsitzer-Klasse sis-at

1. Hermann Eingang
2. David Richter-trummer
3. Martin Huber

#### Senioren-Klasse sis-at

1. Wolfgang Falkensammer
2. Hermann Trimmel
3. Herbert Friedrich

#### Frauen-Klasse sis-at

1. Irmgard Paul
2. Michaela Lindorfer
3. Birgit Weis

### weitere Wertungen

#### Vereinswertung sis-at

1. FRA Wiener Neustadt
2. FSV Nötsch
3. ISV

#### Mannschaftswertung sis-at

1. FSV Feldkirchen\_1
2. FSV Nötsch\_1
3. ISV\_1

#### Alle Flüge sis-at

1. Rüdiger Spann
2. Johannes Holzer
3. Johann Widmann

#### Größte Einzelleistung sis-at

1. Johannes Hausmann
2. Wolfgang Falkensammer
3. David Richter-trummer

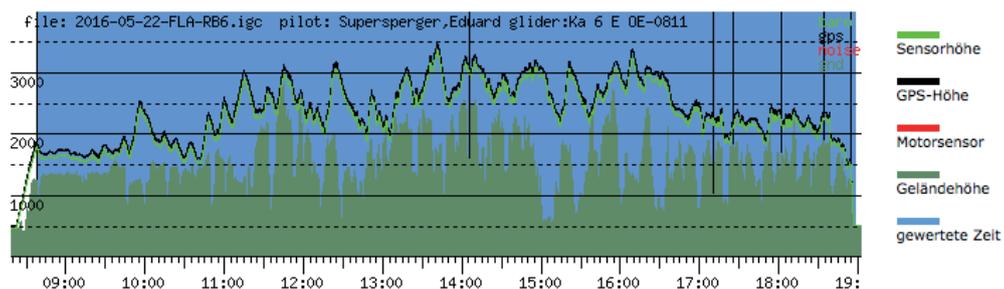
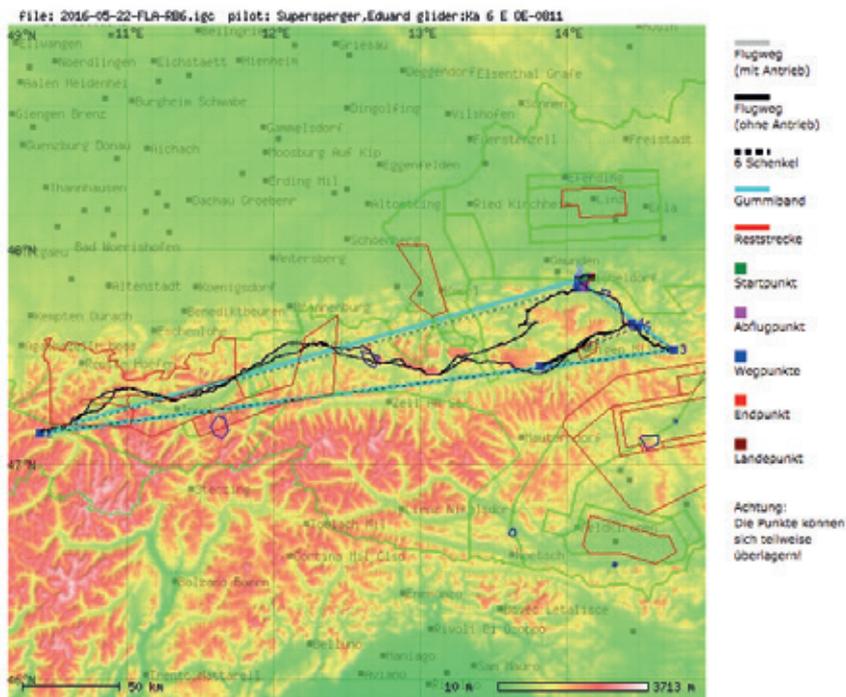


# österreichische staatsmeisterschaft streckensegelflug

## Flug des Jahres 2016

### Fluginformationen 22.05.2016 (Flug-ID = 5768)

Pilot: <b>Supersperger Eduard, AT (OÖ)</b>		Kennzeichen: OE-0811 (HEX)	
Verein: SMBC Kirchdorf/Micheldorf		Flugzeugtyp: Ka 6 E	
Sponsor:		Flugzeugindex: 85	
Co-Pilot:		Klasse: Club-Klasse	
Wertungsstrecke: <b>785,82 km</b>		Startplatz: Micheldorf (sis-at)	
Punkte mit Index: <b>858,57 Pkt</b>		Eingereicht am: 2016-05-22 22:50	
Schnittgeschw.: 76,51 km/h		Letzte Änderung: 2016-10-03 23:00	
JoJo-Anteil: 14,26 % (Verlust ca.: 66 Pkte)		IGC-File: <a href="#">65m5592306 google Maps</a>	





ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Internationale Meisterschaften

## ■ Meisterschaften International

### Österreichische WM im Segelkunstflug in Matkopuszta, Ungarn 20. – 30. Juli 2016

Vom 20. Bis 30. Juli fanden dieses Jahr die Weltmeisterschaften im Segelkunstflug in den Klassen Advanced und Unlimited in Matkopuszta in Ungarn statt. Für das „Team Austria“ waren dieses Jahr zwei Piloten, einer pro Klasse am Start:

- Siegfried „Siggi“ Mayr | Unlimited
- Bernhard Behr | Advanced

Nachdem man die Box in Matko ja bereits im Rahmen des einen Monat vorher dort abgehaltenen Danubia Cup ausgiebig besichtigt hatte und die Ergebnisse dieser Generalprobe eigentlich auch durchaus vielversprechend waren, reisten wir denn auch guter Dinge Richtung Ungarn.

Auf dem Weg lag noch ein Zwischenstopp für ein letztes Trainingslager in Hosin in Tschechien. Hier gab es den ersten kleinen Rückschlag, da das Wetter leider kaum Trainingsstarts zuließ.

**Schwacher Trost:** Auch die Kollegen in Ungarn saßen bis kurz vor Wettbewerbsbeginn am Boden und sahen den Wolken beim Abregnen zu. So trafen wir gemeinsam mit dem guten Wetter pünktlich zu den letzten zwei Trainingstagen ein. Die gekonnte Organisation des Flugbetriebs ermöglichte dann auch trotzdem allen Piloten noch mehrere Trainingsstarts mit täglich um die 100 F-Schlepps.

Am 20. Juli begann dann die Weltmeisterschaft mit dem morgendlichen Opening Briefing, gefolgt vom





„Drawing of Figures“, also dem Figurenzeichnen für die Unbekannten Programme. Das dauerte solange dass die Mittagsthermik einige wunderschöne Kumulanten mitten in der Box hervorgebracht hatte, so dass die ersten Wertungsflüge auf den Folgetag verschoben wurden und direkt zur feierlichen Eröffnungszeremonie übergegangen wurde.

Die Gastgeber habe eine kleine Eröffnungssairshow organisiert: Fallschirmspringer, die die Ungarische und FAI-Flagge einflogen, Displayflüge mit dem schnellen Saab Gripen, sowie von Motorkunstflug von Peter Besenyei auf, während die meisten Reden erfreulich kompakt ausfielen.

In den nächsten Tagen etablierte sich ein Tagesrythmus mit Wettbewerbsflügen von 9 bis ca. 11 Uhr, gefolgt von einer Pause um das Ansteigen der Wolkenbasis über 1200m über Platz abzuwarten, und erneuten Wettbewerbsflügen von ca. 15 Uhr bis Sunset. An einem guten Tag ging sich so ein kompletter Durchgang für Advanced und Unlimited aus.



Aus sportlicher Sicht machte sich beim Team Austria leider das Wetterpech beim Training immer wieder bemerkbar. Immer wieder schien die Box absichtlich zu schrumpfen, wenn unsere „Sissi“ sich vom Schleppseil löste. Ein extrem hochkarätiges und leistungsdichtes Starterfeld tat sein übriges, und so waren schon die Platzierungen in der Mitte des Feldes hart umkämpft.

Die Organisation an der Startlinie viel vor allem durch Reibungslosigkeit auf, und auch das „Hangar-Team“ bewährte sich auch in stressigen Situationen, wenn die Kombination aus vielen Fliegern, langem

schmalen Hangar und aufziehendem Gewitter zu Zeitdruck führten.



Nach den ersten drei Durchgängen (bekannte Kür, erstes unbekanntes Programm und unbekanntes Kür) war eine gültige Meisterschaft geschafft und die merklich entspanntere Wettbewerbsleitung ging derlei Wetterkapiolen dankenswerter Weise aber weitestgehend aus dem Weg.

Sowieso war das Wetter, von der angesprochenen Wolkenproblematik zu Mittag mal abgesehen, aus Wettbewerbssicht sehr gut: Klare Horizonte, kein übermäßiger Wind, sommerliche Temperaturen. Eventuell manchmal sogar etwas zu sommerlich... Ein Ungarischer Grillabend in etwa zur Mitte des Wettbewerbs war ein weiterer sehr gelungener Programmpunkt.

Die verbleibenden Tage wurden bei sinkendem Stress und steigenden Temperaturen vermehrt mit Poolparties durchsetzt, und auch das gelegentliche Gewitter schränkte die effiziente Durchführung des Wettbewerbs ein. Dennoch wurden noch weitere zwei Durchgänge pro Klasse geflogen.



Leider fehlte den „Team Austria – Piloten“ manchmal die ganz gute Noten, so blieben ein 9. Platz für Siggie und ein 17. Platz für Bernhard bei den Einzeldurchgängen in mitten der Weltelite die besten Ergebnisse. Immerhin schafften wir im Endergebnis die Plätze 17 in der Unlimited und 25 in der Advanced. Die Titel gingen an den Ungarn Ferenc Toth in der Unlimited und Sebastian Jansson in der Advanced. Sehr gerne hätten wir auch in der Teamwertung mitgemacht, aber da wären 3 Piloten pro Klasse schon vorteilhaft beim Punktesammeln.

Zum Abschluss organisierten die Gastgeber bei strahlendem Sommerwetter erneut eine wunderschöne Abschlußairshow mit Segelkunstflug, Formationsflügen, Motorkunstflug, Saab Gripen und Modellflug in allen Variationen, gefolgt von der traditionellen Abschlußparty, bei der in bester Atmosphäre gefeiert und die Fliegerkameraden aus aller Herren Länder verabschiedet wurden.

Bleibt zu sagen, die Weltmeisterschaften 2016 waren eine tolle Veranstaltung, und man kann nur hoffen das die nächsten Veranstalter daran anknüpfen können. Und hoffentlich kann dann auch das „Team Austria“ wieder weiter vorne mitmischen!

Es freut uns, dass wir bei der WM Österreich vertreten durften!



Team Austria 2016  
Bernhard und Siggie





## Segelflug-WM, Club, Standard & Doppelsitzer in Pociunai (LT) 27. Juli – 14. August 2016

**Freitag 22.07.:** Die Anreise zur WM in der Club - Standard und Doppelsitzerklasse, die in Pociunai, Litauen vom 28.07. bis 14.08.2016 stattfand, erfolgte bereits ab Freitag, 22.07.2016 mit einer Nächtigung 50 km nordöstlich von Warschau. Am Samstag war das Team bis auf Claudia und Alfons komplett.

Das österreichischen Team in der Doppelsitzerklasse, Rass Michael - Schupfer Mario, fliegen die ASG 32, WKZ: GA, die dankenswerter Weise von Achleitner Guido, Werksvertretung der Fa. Schleicher in Österreich zur Verfügung gestellt wurde. Herzlichen Dank an Guido für sein Entgegenkommen

**Crew: Wasmuth Alfons.**



**Unsere Piloten in der Club - Klasse:**

- Hartmann Peter, Libelle 301, WKZ: 70, Crew: Hartmann Claudia,
- Richter - Trummer David, LS 1 f, WKZ: RT; Crew: Schmekal Otto



**Piloten von links:**

David Richter Trummer, Schupfer Mario, im Flugzeug sitzend Hartmann Peter, Rass Michael, TC Kurt Graf

Die Standardklasse ist leider nicht besetzt, Jagiello Jan hat seine Nennung wegen seiner, sehr unangenehmen Rückenproblemen abgesagt.

**Samstag 23.07.:**Gemeinsame Weiterreise nach Pociunai wo wir um 17 Uhr unsere Häuser bezogen. Hartmann Peter, 70 und Richter – Trummer David sind ebenfalls noch bis zum Abend eingetroffen. Es fehlen noch Claudia Hartmann und Wasmuth Alfons, die Crew von Peter Hartmann und Rass Michael, die am Samstag mit dem Flugzeug in Vilnius ankommen und abgeholt werden.

**Sonntag 24.07.:** Bereits am Sonntag, nutzten Peter, 70 und David, RT, den gut fliegbar Tag für einen mehrstündigen Erkundungsflug. Das Teamcenter wurde eingerichtet und der Antennenmast am Balkon aufgestellt. Leider wird der Hochdruckeinfluss schwächer. Die Wetterprognose für die nächsten 10 Tage ergab ein markantes Tief über Schweden, dadurch wurden in kurzen Intervallen Störungsausläufer aus NW im Wettbewerbsgebiet wirksam.

**Montag 25.07.:** Die Wetterprognose stimmt, mit Gewitter und Regen kein Flugwetter, dafür weitere Vorbereitungen für den Bewerb, für die kommenden 2 Tage ist wieder brauchbares Flugwetter prognostiziert.



**Dienstag 26.07.:** Letzter Tag des unoff. Training, Zwischenhocheinfluß; Briefing 10:00 Uhr,

Tagesaufgabe:

Club und DS – Klasse, AAT, TT: 02:00,  
3 Areas, TD: 150 bis 310 km;  
unsere Piloten sind die Tasks geflogen.



Flugplatz Pociunai



Ein CB baut ab

**Mittwoch 27.07.:** 1. Tag off. Training, abnehmender HD – Einfluß, Race Task Club: 3 TP, TD: 238 km, DS: 3 TP, 285 km; Außenlandung von David, RT, nach dem 1. TP bedingt durch eine Ausbreitung. Davids Erkenntnis bei diesem Flug, er hat den Abflug überhastet und ist allein abgeflogen.

19:00 Uhr 1. TC – Briefing; nach intensiver Diskussion Änderung bei Finish Ring, Minimumhöhe 250m MSL. Bei vertikalen Luftraumverletzungen bis 100m, Penaltys 1 Punkt pro m = max. 100 Punkte; lateral: Außenlandung.

**Donnerstag 28.07.:** Bereits um 08:00 Gewitter, keine Tagesaufgabe, am Nachmittag techn. Abnahme der Flugzeuge und Registrierung der Piloten und des Teamcaptains. Abends starker Regen.

**Freitag 29.07.:** 3.Tag off. Training: Bis Nachmittag relativ starke Stratusbedeckung,  
Tagesaufgaben für:

Clubklasse: AAT, 3 Areas, TT: 01:30, 118 - 208 km;

DS – Klasse, 4 Areas, TT: 01:30, TD: 129 - 239 km.

Keine wirklich, positive Wetteränderung, vor Beginn der Starts wurde der Tag neutralisiert.

19:00 2. TC – Briefing.

**Samstag 30.07.:** Eröffnung der WM am Hauptplatz in Prienai. 2. Hälfte der Eröffnung durch einen kräftigen Schauer stark beeinträchtigt.

**Sonntag 31.07.:** 1. WT; Aufgaben AAT, TT: 02:30 Clubklasse Tasks geflogen; 20m Klasse nach einem 2. Start, mangels Thermik und Einhaltung des Startregulativs gelandet und damit WT beendet. Das Wetter besserte sich allerdings nach 30 bis 40 Minuten, ein 3. Startversuch wäre möglich gewesen

**Montag 01.08.:** Auf Grund der Vorkommnisse, beim Startvorgang einiger DS vom Vortag, wurden vom australische Team und Team Austria beim Briefing eine schriftliche Beschwerde eingebracht. Die schriftliche Beantwortung erwarten wir morgen.

Den Nachmittag nutzte das Team für einen Stadtbesuch von Kaunas, mit einer sehenswerten Altstadt.

**Dienstag 02.08.:** Beschwerdebeantwortung erhalten. Die beiden betroffenen DS wurden wegen: „Gaining sporting advantage on launch“ mit einem 25 Punkte Penalty bestraft. Eine lächerliche Aktion der Wettbewerbsleitung für den Vorteil 7 bis 10 km vom „Release Area“ entfernt, in der Thermik auszuklinken. Zwischenhocheinfluß, keine Schauerentwicklung zu erwarten.

Aufgaben waren Race Task für die

Clubklasse 315 km, 3 TP;

20m Klasse 363 km, 3 TP.



Einige Probleme durch größere Abschattungen auf der Strecke ergab Plazierungen der Clubklasse Piloten im Mittelfeld, 20m Kl. Platz 8, die Piloten waren jedoch nicht ganz zufrieden. Noch am Abend begann es zu regnen.

**Mittwoch 03.08.:** Die Wetterprognose beim Briefing war nicht sehr optimistisch, allerdings erwartet der Meteorologe eine Wetterverbesserung im weiteren Tagesgang, wie es unsere Piloten auch festgestellt haben. Unsere Piloten sind jedoch auf Grund der Optik und Info vom Boden (Radar-Image) leider zu früh abgeflogen.

Tagesaufgaben waren für alle Klassen AATs. Aufgabe A und B waren am Tasksheet, unterschiedlich waren jedoch die Aufgabenzeit 02:30, bzw. 02:00. Am Grid vor dem mehrmals verschobenen Start wurde schließlich auf Task B für alle Klassen gewechselt. (20m Klasse TopTen – Platzierung)

**Donnerstag 04.08.:** Zeitweise Regen während der Nacht, die Wetterprognose wird möglicherweise einen Wertungstag zulassen???

Grid und Briefing wurde um 1 Std. später angesetzt. Eine weitere Info, - kein Grid vor dem Briefing um 11:00 Uhr. Es wurden keine Tagesaufgaben gestellt. Piloten erledigen mit ihren Helfern kleine Tätigkeiten an Flugzeugen und Anhängern. Wetterprognose für morgen Zwischenhoch, Temperaturanstieg auf 28° C, jedoch beeinflusst durch Schauer und Gewitter.

**Freitag 05.08.:** Grid ab 08:00, Briefing um 10:00, Störungseinfluß durch Auswirkungen der Warmfront, die in unserem Bereich vor allem die Clubklasse bedingt durch 30 km/h Wind erheblich störte. Die 20m – Klasse hatte große Probleme am 3. Schenkel, sodaß nur 3 Teams die Aufgabe vollendeten. Unser Team erflog den 5. Platz in der Tageswertung.

Peter, 70 vollendete die Aufgabe mit viel Mühe und Kampf. David, RT flog sehr früh alleine ab und landete am 1. Schenkel, weil er wieder zu ungeduldig war.

**Samstag 06.08.:** Die Wetterprognose der Meteorologin von gestern ist voll eingetroffen. Briefing wieder erst um 11:00 Uhr ein weiterer „Non Flying Day“ ist die Folge. Auch für morgen ist die Vorhersage nicht

wirklich optimistisch, durch eine nachfolgende Regenfront die teilweise immer wieder Regen erwarten läßt.

**Sonntag 07.08.:** Am Grid konnte man bereits die herannahenden Regenschauer sehen. Bereits beim Schleppen der Clubklasse wurde der Schleppbetrieb kurz unterbrochen und nach Schleppen des Clubklassefeldes der Schleppbetrieb der Standardklasse verschoben. Die Öffnung der Startlinie wurde verschoben und mit 30 Minuten Verzögerung freigegeben. Bei einem 2.TC Briefing am Grid wurde der Tag für alle Klassen neutralisiert.

**Montag 08.08.:** Es wird wegen des starken Windes – 25 kt, der Warmluft in der Höhe und der schwachen Thermik ein sehr schwieriger Tag. Dazu wurde trotz dieser Bedingungen ein Racingtask für alle Klassen in den sw. Wettbewerbsraum nach Polen ausgeschrieben. David, RT ist leider am 1. Schenkel außengelandet, Michael/Mario, GA flogen sehr beherzt, haben alle 3 TP umrundet, leider fehlten zum Finish 200m Höhe; sie mußten den Motor starten, schade, wäre ein sehr gutes Tagesergebnis geworden.

Peter, 70 hat mit all seiner Erfahrung die Aufgabe erfüllt und den 1. Tagessieg erflogen. Herzliche Gratulation.

**Dienstag 09.08.:** Eine Kaltfront ist während der Nacht über Litauen gezogen, um 06:00 hat es geregnet. Mittlerweile scheint die Sonne. Die Kaltfront hat sich abgeschwächt, wird aber im Verlauf des Tages den Piloten Probleme bereiten. Die Tagesaufgaben werden eher in den W, bzw. NW gelegt.

Die Aufgaben konnten von keinen Piloten in die Klassen geflogen werden. David, RT und Peter, sind außengelandet. Keine Tageswertungen.

**Mittwoch 10.08.:** Wegen der herannahenden Störung wurden keine Tagesaufgaben gestellt und der Tag ein „Non Flying Day. Am Abend ist der intern. Nationenabend. Unser Team verwöhnt mit Tiroler Bratwürste, mit Senf, Krenn und Schnaps. Ein sehr gelungener Abend. Danke an das gesamte Team.



**Donnerstag 11.08.:** Die Wetteroptik hat sich kaum verbessert, ob ein Wertungstag?? Um 09:00 wurde ein TC – Meeting abgehalten. FAI – Flagge wurde gestohlen. Wettbewerbsleitung hat das Briefing um 10:00 Uhr ausgesetzt. **Nicht Wettbewerbs – und regelkonformes Verhalten der Wettbewerbsleitung – keine Tagesaufgaben. Heftige und lautstarke Proteste aller Teams.**

12:00: Neues Briefing angesetzt.

Die Tagesaufgaben für alle Klassen AATs.

– DS-Klasse: TT: 03:00; 3 Areas; 228/360 km

– Clubklasse: TT: 03:00; 3 Areas; 198/335 km.

Die Tagesplatzierungen:

– Hartmann 37. Platz,

– Ri-Tr David Platz 41,

– Rass/Schupfer 17.

Wetter war ok. – unsere Piloten hatten taktische Fehler gemacht und waren zu langsam.

**Freitag 12.08.:** Ein guter Flugtag ist zu erwarten. Die heutigen Tagesaufgaben: Die heutigen Entscheidungen unserer Piloten, GA und 70, waren um einige km/h noch geringer als die Tagessieger. Peter, 70 war nur um 5 km/h langsamer und trotzdem nur 33. Mario/Michael, GA erflogen den 3. Tagesplatz.

**Samstag 13.08.:** Die Wettersituation beim heutigen Briefing ergab eine Neutralisierung des Tages. Die Ankündigung der WBLTG. die Preisverleihung ist morgen um 12:00 und nicht wie in den Lokal Procedures um 11:00, ergab seitens der Teams massive Beeinspruchungen und Proteste, teilweise mit der Drohung einzelner Teams vor der Siegerehrung abzureisen, weil Rückflüge gebucht waren. Diese Verschiebung wurde danach wieder zurück - genommen.

**Sonntag 14.08.:** Nette Zeremonie der Preisverleihung. Verabschiedung. Letzte Erledigungen mit dem Veranstalter, Häuser und 1. Teil Rückreise bis zum Hotel Batory Nähe Warschau, Nächtigung. Nach dem Frühstück Weiterreise, 920 km bis Trofaiach liegen vor Mario und mir. Nach meiner Einschätzung nach, haben die Bemühungen des Veranstalters, wie bisher einen „Top Bewerb“ den Piloten zu bieten, doch nach-

gelassen. Für ein gutes Klima im Team sorgten alle Teammitglieder während des gesamten Bewerbes, dafür an alle herzlichen Dank.

Wenn man die Tagesplatzierungen der Piloten betrachtet, gab es in der Clubklasse bei Peter/70 zwar eine leichte Verbesserung in den ersten 4 Tagesplatzierungen von Platz 23, 20, 18, 19, nach einem „non flying day“ auch den ersten Tagessieg. Die letzten beiden Tagesergebnisse waren ein 37 und 34. Tagesrang, Peter Hartmann konnte sein Potential bei dieser WM nicht nach seinen Vorstellungen umsetzen, um einen Spitzenplatz zu erfliegen, wie er es bei einigen intern. Wettbewerben bereits auch gezeigt hat, Peter konnte den 12. Gesamtrang erreichen.

David, RT hat seine Aufgaben bei seiner ersten WM in einem hochkarätigen Feld von 49 Piloten aus 26 Nationen gut gemeistert und viele Erfahrungen gesammelt. Seine Tagesplatzierungen schwankend in der 2. Hälfte des Feldes. Eine Erfahrung war, wie er mir erzählte, das er einfach nach dem Öffnen der Startlinie zu ungeduldig reagierte, zu früh und vor allem alleine abflog. In der Gesamtbilanz erflog David, RT den 42. Platz.

Michael/Mario flogen die ASG 32 von Guido. Bereits der erste Tag lief für beide komplett aus dem Ruder. Nach einem dem Reglement entsprechenden 2. Start in das nicht korrekt deklarierte Release Area sind sie gelandet und haben auf einen 3. Start verzichtet. Leider hat sich das Wetter nach ca. einer Stunde wieder gebessert, jedoch die Motivation weg. Die Beobachtung von nicht korrekten Startvorgängen anderer Piloten, führte zu einer Beschwerde vom Team Austria und einem weiteren Team und führte bei einigen Piloten zu Penaltys. Eine Steigerung in den Platzierungen der ersten vier WT 20,10,8,6 zeigte die Rückkehr der Motivation, die nächsten Platzierungen Platz 12, 2, 17 und 3 zeigt auch welchen Einfluß die Wetter-situation haben kann.

Im Gesamtergebnis war es, der für beide enttäuschende 17. Platz, bedingt durch den totalen Punkteausfall, bei einem Tagespunkte Maximum von 800 P. am 1. WT

Für die Ausfertigung des Berichts, TC Kurt Graf



## BERICHT: Hartmann Peter

Litauen hat uns mit warmen mitunter heissen Tagen empfangen. Im Lauf des Wettbewerbs hat sich dies dann leider geändert und meist sind wir mit Kappe und Windjacke rumgelaufen....zT war auch ein Regenschutz ratsam. Fast im Eintagesrythmus haben von NNW kommende Fronten (abwechseld Warm- und Kaltfronten) das Wetter dominiert.

Grossflächige Abschattungen und starker Wind waren fast immer im Spiel, allerdinds war die Luftmasse meist frisch und somit konnte man ,etwas Gl,ck vorausgesetzt ,auch ganz tief unten noch Thermikanschluss finden.

**Der Flugplatz** Pociunai ist ein sehr grosses Feld, ähnlich wie Wr.Neustadt eine fast runde sehr grosse Wiese die es erlaubt in alle Richtungen zu Starten und zu Landen.

**Wir, das Team** haben in einer etwas „einfachen“ Unterkunft direkt am Flugfeld gewohnt. Eine Art Apartment-haus mit einer Gemeinschaftsk,che in der wir sehr viel Spass hatten.

**Fliegerisch** wurde die WM aus der Sicht der Clubklasse von Pulks bestimmt. Die Wetterbedingungen waren sehr inhomogen und mitunter von grossen Ausbreitungen bestimmt.

Der Pulk hat sich damit und auch bei der Aufwind-suche unter den zT sehr grossen Cumuluswolken leichter getan und die Vorprescher sind fast immer einfangen worden.

Individualismus wurde aus zuvor genannten Gründen auch nicht belohnt, im Gegenteil, der Pulk hat uns immer wieder eingeholt. David und ich waren daher zT etwas ratlos.

Die Hoffnung, dass die IGC (grösstenteils alte Herren mit Wettbewerbserfahrung aus dem letzten Jahrtausend) das (mitunter gefährliche) Pulkfliegen durch ein Regelwerk verringern oder gar eliminieren kann, ist allerdings äusserst gering.

Ein gangbarer Weg wäre es in allen Klassen nur ein Flugzeug je Land zuzulassen, wie dies schon bei den Doppelsitzern der Fall ist.

Apropos Doppelsitzer ....die Ergebnisse in der DoSi-Klassen wurden durch das schwache Regelwerk und deren inkonsequente Umsetzung schon am ersten Wertungstag so beeinflusst, dass fast die halbe Klasse ohne weitere Möglichkeiten auf eine vordere Gesamtplazierung verblieben ist.

Mehr dazu kann man vom Teamcaptain erfahren, einer Eingabe (Beschwerde) des österr. Teams wurde jedenfalls nicht vollinhaltlich entsprochen.

### **Sehr positiv aufgefallen ist der gute Zusammenhalt im österr. Team.**

Keine Streitereien und viel gemeinsamer Spass hat uns auch an den Regentagen die gute Moral erhalten.

Danke auf diesem Weg an die Kollegen, Helfer und nicht zuletzt auch an den Teamcaptain.

Peter Hartmann



## BERICHT: David Richter-Trummer

**Nun da meine erste WM hinter mir liegt, und ich mit etwas Abstand zurück blicken kann, erscheint mir der Zeitpunkt günstig, darüber zu reflektieren.**

Nachdem ich unser Nationalteam bereits bei der Weltmeisterschaft 2010 in der Slowakei für zwei Wochen unterstützt habe, war die Sache glücklicherweise nicht ganz neu für mich. Ich kannte bereits praktisch das gesamte Team. Die grundlegenden Abläufe wie tägliches Wiegen, Gridden (aufstellen der Flugzeuge), Landeverfahren und Verstauen unserer Flugzeuge verliefen von Beginn an sehr routiniert und professionell.

Mein Rollenwechsel vom Helfer 2010 zum Piloten 2016 änderte aber dennoch einiges. Besonders zu Beginn der WM hatte ich trotz meiner Vorbereitung erhebliche Probleme mit der Gewissheit zu kämpfen, nun gegen die besten Piloten der Welt antreten zu dürfen. Und so kehrte sich meine mentale Stabilität, also gerade das was ich für meinen größten Vorteil im alpinen Streckensegelflug halte, ins Gegenteil um.

Ich fühlte mich zu Beginn unsicher und nicht konkurrenzfähig. Dieses Gefühl wurde auch erheblich durch die fremdartige Landschaft und Flugbedingungen genährt. Sehr bald zeigte sich, dass Litauen nicht nur unheimlich weit weg ist, sondern auch meteorologisch und Flug-taktisch völlig anders funktioniert als meine geliebten Berge.

Während ich in den Bergen dem Verhalten anderer Piloten äußerst selten Bedeutung beimesse, ja diese sogar meide, stellte sich Kooperation im mir fremdartigen Flachland als erheblich effizienter heraus. Insbesondere bei starkem Wind und hoher Luftfeuchtigkeit ist es wesentlich einfacher, mit einem Pulk mitzuschwimmen, als alleine einen günstigen Weg zu suchen.

In einem Pulk steigt man zwar in der Regel um 20% schlechter, als alleine, weil man ständig jemanden Ausweichen muss und daher nicht annähernd so effizient zentrieren kann, hat aber eine wesentlich

größere Chance, nicht an Steiggebieten vorbei zu fliegen. Im Flachland entstehen viele Aufwinde bei starkem Wind aus einer überhitzten turbulenten Grenzschicht heraus, und lassen sich daher häufig nicht mit der Orografie in Verbindung bringen. Ein breit gefächert voraus fliegender Pulk kann ein sehr viel größeres Gebiet absuchen, als ein einzelnes Flugzeug. Auch tragende Linien lassen sich auf diese Weise leichter aufspüren und halten.

All dies konnte ich bisher aber kaum trainieren, weil es dazu einerseits Flachland und andererseits eine große Anzahl weitgehend gleichwertiger Flugzeuge und Piloten auf demselben Task benötigt.

Die fliegerische Herausforderung unterscheidet sich dabei vom alpinen Streckensegelflug erheblich. Eine günstige Position im Abflug relativ zu anderen Piloten war oft wichtiger als alles andere.

Außer dieser Erkenntnis hat mir der direkte Vergleich noch einiges mehr gezeigt. Bisher war ich der Meinung, ich würde recht gut Steigen und Zentrieren. Im Flachland musste ich aber immer wieder beobachten, dass ich hier noch einigen Spielraum zu Optimierung habe.

Das allgemein flachere und langsamere Kurbeln treiben einige Leute auf die Spitze und steigen trotzdem oder auch gerade deswegen besser. Natürlich spielt in diesem Vergleich auch die Flugzeugmasse eine erhebliche Rolle und mit einem der schwersten Flugzeuge im Teilnehmerfeld hatte ich hier naturgemäß Probleme. Dennoch bleibt die Erkenntnis, dass ich der Fahrt beim Kurbeln mehr Aufmerksamkeit schenken muss. Für mich überraschend war auch, wie klar sich die Summe aller Tuning- Maßnahmen am Fluggerät in der erzielten Vorflugeistung wieder spiegelt. In diesem Vergleich habe ich das Glück dank meinem Sponsor bereits ein sehr gutes Flugzeug nutzen zu können.

**Zur Organisation** des Wettbewerbs erstaunte mich zunächst, dass es nicht wie auf anderen Wettbewerben üblich ein ausführliches Eröffnungs-Briefing gab, sondern sehr rasch zum Normalgeschehen



übergangen wurde. Reibereien bei Start, Rücklandungen, Abflug und Lande Prozeduren waren aus meiner Sicht zumindest naheliegend. Dass der Erste Tag diesbezüglich sehr chaotisch verlief, was vor allem für unser Doppelsitzer Team verehrende Auswirkungen hatte, war daher aus meiner Sicht vorhersehbar. Den Schlepp und Flugbetrieb empfand ich als äußerst professionell, wenngleich die sehr kurzen Schleppseile in Kombination mit den Wilgas (polnisches Agrarflugzeug) bei vielen Teilnehmern zu abgelegten Flächen und Fehlstarts führten. Außerdem wurden am ersten Tag nicht alle Teilnehmer in denselben Ausklinkbereich geschleppt.

Ab dem zweiten Tag funktionierte der Betrieb vorbildlich. Weniger gelungen erschien die Zusammenarbeit zwischen Tasksetter (Aufgabensteller) und Meteorologinnen. Dies war augenscheinlich darauf zurückzuführen, dass beide Meteorologinnen zwar professionell und gut prognostizierten, aber jeweils zum ersten Mal eine Segelflug-Veranstaltung betreuten, und daher zu wenig Einfluss auf das Tasksetting hatten. Eine einfache Blipmap (Boundary Layer Information an Prediction map) vorgetragen von einem Spaßvogel, der nicht viel Ahnung von der Meteorologie zu haben schien, fand augenscheinlich mehr Gehör beim Tasksetter, war aber für mich zur Flugvorbereitung völlig nutzlos.

Nachdem Litauen von den meisten meiner üblicherweise verwendeten Vorhersagemodelle nicht abgedeckt wird, und auch sehr anders funktioniert, war es für mich vergleichsweise schwierig ein ordentliches Wetterbriefing zu erstellen. Auch dieser Punkt wurde gegen Ende der WM, als wir langsam durchschauten, welche Information unnötig, und welche wichtig war, besser.

Dennoch lag ich öfters so wie die Wettbewerbsleitung mit meiner Einschätzung für einen kommenden Wettbewerbstag sehr falsch. Lokale Erfahrung wiegt also auch im Flachland deutlich mehr als theoretisches Wissen und Modellrechnungen. Unangenehm war die inhaltliche und starre Organisation in einigen Punkten.

So wurde an Tagen, die mit Sicherheit bereits in den Morgenstunden als unfliegar erkannt wurden jeweils ein verspätetes Briefing abgehalten und somit die Nutzung dieser Tage für weitere Ausflüge deutlich erschwert.

Die Meldung sicherheitsrelevanter Beobachtungen funktionierte umständlich und unnötig kompliziert. Außerdem entstand der Eindruck, dass Teile der Wettbewerbsleitung mehr aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus, als aus persönlichem Antrieb für die Sache arbeiteten. Dieser Eindruck mag zu einem Teil auch unseren teuren aber sehr auffälligen Unterkünften geschuldet sein. Unterkünfte derartigen Zustandes würde sich in Österreich niemand trauen anzubieten. Leider gab es meinerseits nicht sehr viel Kontakt zu anderen, nicht Deutschsprachigen Teilnehmern.

Als Neuling muss ich natürlich auch erst in diese großen, internationalen Familie hineinwachsen. Viele Teilnehmer kennen sich bereits seit Jahrzehnten und bilden daher auch eine eigene, weitgehend geschlossene Gruppe.

**Fliegerisch** habe ich mich meist recht sicher gefühlt, weil man sehr deutlich spürt, dass alle Teilnehmer eine intensive Luftraumbeobachtung betreiben. Im Gedränge vor dem Abflug sind bei sehr hoher Flugzeugdichte unterschiedlicher Klassen aber auch kritische Situationen entstanden, und ich fühlte mich dort nicht wohl. Der dadurch erhebliche Stresspegel führte bei mir anfangs zu irrationalen, und dummen Entscheidungen, die sich dann auch in den Ergebnissen widerspiegeln.

Der Wunsch nun endlich aus dem anstrengenden Gedränge eines riesigen Pulkes heraus zu kommen ließ mich oft alleine und früh die Tasks starten, und somit kaum Information von anderen Flugzeugen nutzen. Riskantes Fliegen bis weit hinunter brachte aufgrund des Wetters deutlich mehr Nachteile als Vorteile, so dass ich es bei kaum einem Teilnehmer beobachten konnte.



**Die Stimmung im Nationalteam** empfand ich als sehr kollegial, doch manchmal etwas zu gedrängt, spaßig und daher anstrengend. Ob der ständige, enge Kontakt zwischen allen Team- Mitgliedern Leistungsfördernd war bezweifle ich fast. Sicherlich wirkte sich auch der große charakterliche Unterschied der Teilnehmer und das allgemein sehr mäßige abschneiden zu Beginn der WM negativ auf die Grundstimmung im Team aus.

Mein Suporter(Helfer) Otto war nicht nur mir in Zeiten der Unruhe und auch zum Überwinden der belastenden Eingangsphase eine sehr große Stütze. Ohne diese Unterstützung und ohne die Förderung durch den Aeroclub und meinen Sponsor, dessen LS1 ich fliegen darf, wäre ich niemals in der Lage gewesen, an dieser WM teil zu nehmen.

**Was ich persönlich aus dieser WM mitnehme** ist nicht leicht auf den Punkt zu bringen. Viele Faktoren beeinflussen die abrufbare Leistung. Als entscheidendsten Grund für mein mäßiges Abschneiden halte ich meine Unsicherheit.

Meine geringe Erfahrung im Flachland und die hochkarätige Konkurrenz nährten nach einem schwachen Start zusätzlich meine Selbstzweifel. Außerdem kann ich einen Streckenflug, der sehr häufig in riesigen Pulks verläuft nicht so sehr genießen. Ich fliege lieber alleine und für mich, treffe meine Entscheidungen und setze diese konsequent um.

Im Flachland ist dieses Verhalten unter den gegebenen Wetterverhältnissen aber offensichtlich zu ineffizient. Die vielen Außenlandungen haben mich eigentlich weniger gestört.

Den persönlichen Genuss am Fliegen empfinde ich im Gebirge und auf mich alleine gestellt wesentlich größer, als im Flachland.

Ich bedanke mich für das Vertrauen und die Unterstützung die mir und dem restlichen Nationalteam von den Mitgliedern des österreichischen Aeroclubs, und vielen anderen entgegengebracht wurde.

David Richter-Trummer

## BERICHT: Team RASS/SCHUPFER

Für das Team RASS/SCHUPFER erklärte sich dankenswerter Weise Alfons Wasmuth bereit, uns als Helfer zur WM zu begleiten.

Besonderen Dank möchten wir Guido Achleitner aussprechen der uns seine ASG32 für die Teilnahme zur Verfügung stellte und weiters auch noch ein adäquates Zugfahrzeug. Ohne seine Unterstützung wäre uns es sicher nicht möglich gewesen an diesem Wettbewerb teilzunehmen.

**Die Anreise** erfolgte individuell, Michael fuhr über Deutschland und Mario fuhr mit TC Graf Kurt über Tschechien zum gemeinsamen Zwischenstopp mit Übernachtung in der Nähe von Warschau. Am zweiten Tag fuhren wir im Konvoi die verbleibende Strecke nach Pociunai. Verkehrstechnisch verlief die Anreise weitestgehend störungsfrei, kleinere Staus, bei der großen Hitze drückten ein bisschen auf die Stimmung.

Nach der Ankunft erfuhr Michael über das Team Belgien über sein Glück nicht in eine Verkehrskontrolle geraten zu sein, da in Polen ab einem Gespanngewicht von über 3,5t eine „Go-Box“ auf Autobahnen Pflicht ist und mit empfindlichen Strafen bei Nichteinhalten zu rechnen ist.

Unser Helfer Alfons reiste am Tag der Eröffnungsfeier mit einem Linienflug nach Vilnius an. Rückreise erfolgte wieder getrennt, Michael und Alfons nahmen die Strecke Nonstop in Angriff da zurück zu Hause schon wieder andere Termine anstanden. Mario fuhr gemeinsam mit Kurt wieder über Warschau in zwei Tagen nach Hause.

**Untergebracht** war das gesamte Team in zwei Häusern direkt am Flugplatz. Aufgrund des Ausfalles von Jahn hatte jeder sein eigenes Zimmer und konnte sich für die 3 Wochen halbwegs gemütlich einrichten. Die Häuser selbst waren praktikabel wobei der Zahn der Zeit schon sehr daran genagt hat, zum Teil Schimmel an Wände und Decken und desolates Mobiliar.



**Die Trainingswoche** nutzten wir um uns mit den aktuellen Bedingungen vertraut zu machen und um unsere Zusammenarbeit im Cockpit zu perfektionieren. Die technische Kontrolle verlief wie erwartet, obwohl wir dann doch von unserem Gewicht überrascht waren, wir kamen ohne Wasser zu füllen auf das Maximalgewicht von 800 kg. Seitens der Wettbewerbsleitung wurde auch ein umfangreiches Briefing über potentielle Landegebiete und „No go Areas“ abgehalten, eine grobe Darstellung zur thermischen Situation in Litauen rundete diese Einweisung ab.

**Die Eröffnungsfeier** wurde am Hauptplatz in Pociunai abgehalten. Neben den Ansprachen und der Begrüßung der Teams gab es auch einige musikalische und tänzerische Darbietungen von lokalen Vereinen. Es war eine sehr gelungene Zeremonie des Veranstalters die jedoch ein jähes Ende, durch einen plötzlichen Wolkenbruch, fand.

**In den folgenden 2 Wochen** konnten wir dann an 7 Tagen eine Wertung erzielen. Wettermäßig war leider kein optimales Fliegen und Tasksetting möglich. Der Wettbewerbsleitung gelang es jedoch, „fast“ immer eine passende Aufgabe in dem uns zur Verfügung stehenden Wetterfenster auszuschreiben.

Am traditionell abgehaltenen Nationenabend tischten wir St. Johanner Würstel mit Senf und Kren sowie Schnaps aus Österreich auf. Verpflegt haben wir uns in Selbstversorgermanier, die Kombüse unseres Hauses fungierte als beliebter Treffpunkt und wurde für das tägliche Frühstück genutzt.

An einigen Tagen nutzten wir auch das lokale Restaurantangebot, wo wir immer hervorragend speisten. Da das Wetter auch ausreichend Zeit bot, den Wald zu durchkämmen, gab es auch einmal Schwammerlgulasch für das gesamte Team.

**Die Schlussfeier** wurde am Flugplatz abgehalten und die verdienten Sieger am Podium geehrt. Leider waren nicht mehr alle Teams anwesend.

**Unser fliegerisches Resümee:** Leider ging am ersten Tag alles schief, während des Schleppbetriebes zog eine Abschirmung über den Flugplatzbereich und

unser erster Start endete wieder am Flugplatz. Wir ließen uns dann zum zweiten Start von den Anderen etwas unter Druck setzen und flogen zu einen etwa 10 km südlich liegenden möglichen Aufwind, den wir leider nicht verwerten konnten und somit vor Abflug den Motor starten mussten.

Eine Fehlentscheidung die wir bitter bereuten da zum Überdruß sich die Abschirmung in der nächsten Stunde auflöste und für die Anderen es kein Problem war den Task zu vollenden. Der weitere Wettbewerb war gezeichnet von nicht optimalen Wetterbedingungen. Wir konnten Abschnittsweise gut mithalten, haben jedoch auf der einen oder anderen Teilstrecke Zeit verloren.

**Am letzten Tag** schafften wir dann noch den versöhnlichen 3. Tagesrang. Das Klima und die Zusammenarbeit im Cockpit war stets gut, wobei wir erkannten, dass manchmal es sehr schwierig ist dem Anderen seine Meinung 100% verständlich zu vermitteln um einen gemeinsame Entscheidung zu treffen. Um perfekt Zusammenzuarbeiten benötigt es sicher mehrere gemeinsame Wettbewerbe.

Alles in allen sind wir mit unserer Leistung zufrieden, wobei uns der erste Tag jede Chance auf ein gutes Ergebnis zerstörte. Aufgrund des schweren Flugzeuges und des schwierigen Wetters war es sehr angenehm einen Motor im Rücken zu haben.

**Im österreichischen Team herrschte stets gute Stimmung und jeder half aus, wo Hilfe benötigt wurde.** Nochmals herzlichen Dank an Alfons, unseren Helfer, an Guido, unseren Mäzen, die beide eine erstklassige Unterstützung waren.

Zum Schluss ebenso ein großes Dankeschön an unseren Teamkapitän Kurt, der uns, wie auch die Jahre zuvor, in traditioneller Weise viel von der Bürokratie abnahm und stets bemüht war, die Piloten zu entlasten, um eine Fokussierung auf das Wesentliche – nämlich Fliegen – zu ermöglichen.



## BERICHT: Hermann Trimmel für IGC

### Wettbewerbsorganisation und Durchführung

1. Wenig schriftliche Infos nach TC Meetings, sowie WB - Entscheidungen.
2. Verantwortung / Aufgaben / Einflußnahmen der Jury, Stewarts auf Entscheidungen der Wettbewerbsleitung sollte verstärkt werden  
Beispiel „Stehlen der FAI Flagge führte zur Androhung, bei nicht zeitgerechter Rückgabe, den Tag zu neutralisieren“ 2 STd. Verzögerung beim Briefing
3. Festlegung von Ausklinkpunkten bzw. „Release Areas“ in den Local Procdrules!  
Dies führte zu Beginn des Bewerbes, dass Piloten einer Klasse zu unterschiedlichen Ausklinkpunkten geschleppt wurden. Nichteinhaltung durch einige Piloten der DS Klasse führte zur Beschwerde vom Team Austria und eines weiteren Teams. Von der WBL. wurden Piloten wegen Regelabweichung mit Strafpunkten belegt. Beschwerdeführende Teams verlangten Neutralisierung der Tagespunkte.

### Bewerb Abwicklung

- Aufgabenerstellung meistens ins optimale Wetterfenster, fast immer maximal ausgereizt oder leicht darüber.
- Schleppbetrieb gut koordiniert, allerdings auch mit 40km/h Seitenwind!! Sicherheit!! Mit einem freundlichen Team am Grid.
- Startzeitfestlegung generell 12:00 Uhr, bzw. Verschiebungen in 15 Minutenschritten, sehr stur und nicht die Wetterentwicklung berücksichtigend. Trotz Rücksprache mit Tasksetter, bzw. Wettbewerbsleitung wurden Vorschläge nicht umgesetzt., vielleicht „Sprachprobleme“.
- Unterkunft am Flugplatz, abgewohnt, teilweise schon desolat. Das Preis/Leistungsverhältnis stimmt natürlich nicht. Ein Haus, keine Küche

mit Einrichtung. Preis wird an Hand der Betten vom Vermieter festgelegt. Aus Sicht des Mieters maximal 8 Personen pro Haus.

- Der Hauptvorteil liegt natürlich direkt am Flugplatz.

Flugplatz ist für Grossbewerbe gut geeignet.

### TEAMKRITIK:

- Keine Durchführung des Startvorganges bei hohen Seitenwindkomponenten. zB. Maximal Seitenwindkomponente des LFZ. Mit geringstem Wert im Flughandbuch. Es kam zu mehreren Startabbrüchen (Ablegen der Flächen usw.)
- Startlinienöffnungen wurden durchgeführt obwohl nur lokal Flugbedingungen herrschten (frühe Außenlandungen waren die Folge). Die Möglichkeit erheblicher Anzahl von AL des Feldes, bzw. keinen Tageswertungen zu erhalten ( 1 WTG.) wurden in Kauf genommen, anstatt mit dem Öffnen der Abfluglinie noch zu warten.
- Einige WT haben Piloten mehr als eine Stunde am Boden auf den Schleppbetrieb gewartet, obwohl erkennbar war, dass bei Verschiebung von 15 zu 15 Minuten, keine Wetterbesserung eintreten wird.

Ständige Kritik der Teams betreffend Nutzung aller Piloten des FLARMS. Teilweise wird bewußte Abschaltung des FLARM – Gerätes vermutet.

**Abhilfe:** Flarm File als Primär Loggeraufzeichnung, bzw. FLARM File wird zur Auswertung verpflichtend immer mitgesendet.

Diskussion und Kritik von gefährlichen Flugmanövern (Hochziehen aus Überfahrt in einen von anderen Piloten ebenfalls genutzten Aufwind. Wolkenflug, sehr schwer überprüfbar, keine realisierbare Überwachungsmöglichkeit

Hermann Trimmel



## Berichte der Landessektionsleiter



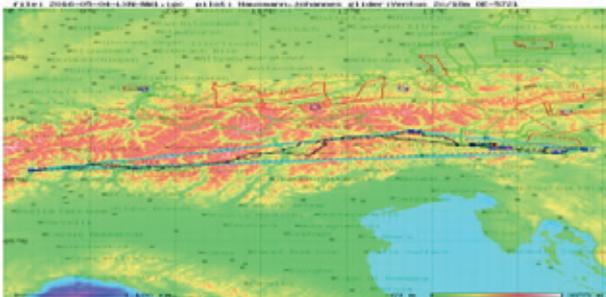
Sektionsleiter Kärnten  
Armin Leitgeb

### Bericht des Landesverbandes Kärnten – Sektion Segelflug

#### Rückblick Saison 2016 Landesverband Kärnten:

Der Landesverband Kärnten kann mit Stolz auf ein erfolgreiches Jahr 2016 zurückblicken. Bis auf die Renn- und die Damenklasse sind Kärntner Piloten auf allen Stockerlplätzen zu finden.

Herausragend war der Flug von **Johannes Hausmann** am **4.5.2015 über 1148 km**, bei welchem er mit den Ventus von Nötsch bis zum Lago Maggiore kurz vor dem Simplonpass den Hängen entlang hetzte.



Insgesamt stellte Hausmann mit **3 Flügen über 1000 km** seine Dominanz wie auch schon 2014 und 2015 unter Beweis und sicherte sich damit folgende Titel

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

**Wolfgang Falkensammer** erreichte in der Allgemeinen Klasse den 2. Rang gleich hinter Hausmann und sicherte sich den Titel in der Seniorenwertung.

Vom Flugplatz Feldkirchen aus erflog sich unser Landespräsident **Martin Huber** den **3. Rang** in der Doppelsitzerwertung.

**Bernd Huss** bewies, dass er nach wie vor zu den Top-piloten in der Clubklasse gehört und belegte den 3. Rang.

Der **20 jährige Thomas Leitgeb** konnte sich wieder den Titel des öst. Juniorenmeisters sichern und als Draufgabe den 3. Rang in der Standardklasse holen. Er nahm an der Vor-WM in Litauen teil und wird Österreich bei der Junioren WM 2017 vertreten.

In der **Mannschaftswertung** waren die Feldkirchner heuer nicht zu biegen und erflogen mit dem Trio **Falkensammer, Porod und Huber** den ersten Rang, gleich dahinter die Vorjahressieger aus Nötsch mit Hausmann, Platner und Wolf. **Nötsch** festigt auch in dieser Saison seinen Ruf als Segelflug-Mekka Österreichs und investierte am Ende der Saison 2015, nachdem es von einem Jahrhundert Hagelunwetter getroffen wurde, massiv in den Ausbau Infrastruktur. **Ein nagelneuer Flugplatz stand uns in diesem Jahr zur Verfügung.**

LOKF lud zum **24. Alpe Adria Cup** ein und begeisterte nicht nur die 35 Teilnehmer aus D,A,CH und Italien sondern offensichtlich auch unseren lieben Petrus, unglaubliche 7 Tasks konnten geflogen werden.

**104er Klasse:**

1. Rang Michael Rass
2. Rang Heimo Demmerer
3. Rang Friedrich Hofinger.

**Offene Klasse:**

1. Joachim Kraiss vor Guido Achleitner und Matthias Hölzl.

#### Kunstflug:

Der Alpe Adria Aerobatics wurde 2016 wieder aktiv und schickte mit Peter Reichmann und Matthias Inthal gleich 2 Teilnehmer zur Öst. Meisterschaft welche in Ungarn im Zuge des Danubia Cups abgehalten wurde. Sowohl Peter als auch Matthias konnten sich mit dem FOX Medaillen erfliegen.

Glück ab – gut Land!  
Armin Leitgeb



Sektionsleiter Tirol  
Wartlsteiner Walter

## Bericht des Landesverbandes Tirol –Sektion Segelflug

### Segelfflugbilanz Tirol:

In Tirol wird auf 4 Flugplätzen von 8 Segelflugvereinen Segelflug betrieben. Derzeit hat die Tiroler Sektion Segelflug 339 aktive Aeroclubmitglieder! 56 Mitglieder sind Junioren!

### FAI-Leistungsabzeichen:

Eine solide Grundlage eines jeden Nachwuchspiloten stellt das Erliegen von FAI-Leistungsabzeichen dar, da hier eine solide Flugvorbereitung gefordert ist, welche dem Pilotennachwuchs auch die Scheu vor Streckenflügen nimmt!

In Tirol wird dem Erliegen von Leistungsabzeichen nicht zuletzt deshalb große Bedeutung geschenkt!

### 2016 erflogen Tiroler Piloten folgende Leistungsabzeichen:



**Silber-C:**  
Friedrich Schödl, FC Kufstein  
Leonhard Zacharias, ISV  
Luca Bayer, ISV  
Martin Schwingshackl, ISV



**Gold-C:**  
Andrea Wartlsteiner, ISV  
Gernot Kleon, FZT  
Thomas Schrentewein, FZT  
Friedrich Schödl, FC Kufstein  
David Richter-Trummer, ISV



**Diamanten:**  
Andrea Wartlsteiner, ISV:  
*Diamant Zielflug*  
Andrea Wartlsteiner, ISV:  
*Diamant Höhe*  
Gernot Kleon, FZT:  
*Diamant Zielflug*  
Friedrich Schödl, FC Kufstein:  
*Diamant Strecke*  
David Richter-Trummer, ISV:  
*Diamant Zielflug*  
David Richter-Trummer, ISV:  
*Diamant Strecke*

Bei den erflogenen Silber-C war leider, im Vergleich zum sehr starken Vorjahr 2016, ein Rückgang von 12 auf 4 zu verzeichnen. Dafür haben sich die erflogenen Gold-C im Vergleich zum Vorjahr verfünffacht! Mit 6 Diamanten wurden die erflogenen Diamanten verdreifacht!

Für 2017 ist aber deutlich zu sehen, dass wir bei der Nachwuchsarbeit am Ball bleiben müssen, um wieder mehr Silber-C-Piloten zu haben, welche sich dann von der Gold-C bis zu den Diamanten steigern können!

**Dezentrale Österreichische Meisterschaft im Streckensegelflug (sis.at):** 43 Tiroler Piloten flogen 149.077 Streckenkilometer (2.882 Streckenkilometer mehr als 2016)!



sis.at	Verein	Platz	Klasse
Richter Trummer David	ISV	<b>2. PLATZ</b>	Clubklasse
Richter Trummer David	ISV	<b>2. PLATZ</b>	Doppelsitzerklasse
Schneider Rudolf	ISV	<b>4. PLATZ</b>	15-Meter-Klasse
Leitner Bernhard	ISV	<b>5. PLATZ</b>	18-Meter-Klasse
Richter-Trummer David	ISV	<b>6. PLATZ</b>	Standard-Klasse
Walter Wartlsteiner	ISV	<b>25. PLATZ</b>	Offene Klasse
Richter-Trummer, Leitner, Schneider	ISV	<b>4. PLATZ</b>	Allgemeine Klasse
Richter-Trummer, Leitner, Schneider	ISV	<b>3. PLATZ</b>	Mannschafts-Wertung
Zacharias Leonhard	ISV	<b>2. PLATZ</b>	Junioren-Klasse
Weis Birgit	ISV	<b>3. PLATZ</b>	Frauen-Klasse
Schneider Rudolf	ISV	<b>8. PLATZ</b>	Senioren-Klasse
ISV	Vereinswertung	<b>3. PLATZ</b>	

**Zentrale Wettbewerbe:**

Zusammen mit dem 3. Kitzbühler Alpenpokal wurde auch die Tiroler Meisterschaft im Streckensegelflug ausgetragen.

**Die Tiroler Meister im Streckensegelflug lauten:**

Leitner Bernhard  
Hallbrucker Aurel  
Lewandowski Markus

3. KITZBÜHLER ALPENPOKAL, ST. JOHANN	
Name	Platz
Leitner Bernhard	2. Platz
Hallbrucker Aurel	4. Platz
Lewandowski Markus	8. Platz
Achleitner Guido	11. Platz
Moser Hansjörg	12. Platz
Rass Michael	17. Platz
Strobl Josef	24. Platz
Derold Christian	25. Platz
Gasteiger Arno	26. Platz

ALPE ADRIA-CUP, FELDKIRCHEN:		
Name	Platz	Klasse
Achleitner Guido	2. Platz	Offene-Klasse
Haggenmüller Reinhard	5. Platz	Offene-Klasse
Moser Hansjörg	7. Platz	Offene-Klasse
Lewandowski Markus	12. Platz	Offene-Klasse
Scheiber Josef	16. Platz	Offene-Klasse

JENA CUP 2016:		
Name	Platz	Klasse
Richter-Trummer David	13. Platz	Standard-Klasse

WELTMEISTERSCHAFT, POCIUNAI/LITAUEN:		
Name	Platz	Klasse
Rass Michael	17. Platz	Doppelsitzerklasse
Richter-Trummer David	42. Platz	Clubklasse

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO, RIETI/IT:		
Name	Platz	Klasse
Leitner Bernhard	2. Platz	18-Meter-Klasse
Haggenmüller Reinhard	4. Platz	18-Meter-Klasse
Schneider Rudolf	6. Platz	Clubklasse
Moser Hansjörg	10. Platz	18-Meter-Klasse
Scheiber Josef	18. Platz	18-Meter-Klasse

ÖSTERR. JUNIORENMEISTERSCHAFT, NIEDERÖBLARN:		
Name	Platz	Klasse
Zacharias Leonhard	6. Platz	
Rass Michael	7. Platz	

**Kunstflug:**

WORLD ADVANCED GLIDER AEROBATIC CHAMPIONSHIP:		
Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	17. Platz	Unlimited
Behr Bernhard	25. Platz	Advanced

DANUBIA CUP:		
Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	3. Platz	Unlimited
Behr Bernhard	6. Platz	Advanced

ÖSTERREICHISCHE SEGELKUNSTFLUG-MEISTERSCHAFT, ausgetragen im Rahmen des Danubia Cup:		
Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	1. Platz	Unlimited
Behr Bernhard	1. Platz	Advanced

Dass die ÖSM wieder nicht in Österreich durchgeführt wurde, hat einige junge Tiroler Kunstflugpiloten abgehalten daran teilzunehmen.

Wir sind aber zuversichtlich bei der nächsten Meisterschaft mehr Tiroler Piloten zu motivieren teilzunehmen!

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

**Wartlsteiner Walter**  
Landessektionsleiter Tirol



Sektionsleiter Burgenland  
Florian Forcher

## Bericht des Landesverbandes Burgenland – Sektion Segelflug

Segelflugschulung wurde in der Saison 2015/16 wieder in der Aerotechnik Eisenstadt und dem Sportfliegerclub Pinkafeld durchgeführt. Bei der Aerotechnik Eisenstadt wurden 2016 8 Junioren praktisch ausgebildet und 13 Flugschüler befinden sich noch in Theorieausbildung, ein Mitglied absolvierte die Ausbildung als neuer Fluglehrer. Es wurde eine Segelflugwoche in Zell am See abgehalten. In Pinkafeld wurden im laufenden Jahr 6 Flugschüler ausgebildet und 2 Piloten werden in Kürze den Segelfliegerschein erwerben.

An der SIS-AT beteiligten sich im abgelaufenen Jahr leider nur 2 Piloten aus dem Burgenland (Pinkafeld), weitester Flug war bei 749 km. Erneut nahm Christoph Kalcher bei der Österreichischen Juniorenmeisterschaft im Streckensegelflug in LOGO teil. Ein Teilnehmer vertrat das Burgenland beim 24.AAC in Feldkirchen und konnte auch wieder einen Tagessieg erringen.

Zur Förderung des Streckenfliegernachwuchses wurde 2016 wieder die Segelflugwoche in LOGP abgehalten, bei der Jungpiloten aber auch die erfahrenen Segelflieger teilnahmen. Für das kommende Jahr sollen verstärkt Einweisungs- und Trainingsflüge mit dem neu angeschafften Duodiscus durchgeführt werden.

**Eine erfolgreichere und unfallfreie Saison wünscht uns allen**

DI Florian Forcher, LSL Segelflug



Sektionsleiter  
Steiermark  
Michael Gaisbacher

## Bericht des Landesverbandes Steiermark – Sektion Segelflug

Das Jahr 2016 war für die Steiermark sehr abwechslungsreich. Leider begann die Saison im April mit einem tödlichen Unfall in Turnau. Alexander Strobl, war bereits Leistungsflieger in den 80er Jahren und fand erst vor 3 Jahren zurück zum Segelflug auf der Lanzen. Sein Absturz in den Föhnturbulenzen des Frühjahres hat naturgemäß alle erschüttert. Zum anderen aber hat auch in diesem Jahr die Steiermark gezeigt wie wichtig unsere Landessektion für den Segelflug ist. Sowohl das sportliche Jahreshighlight der Grand Prix in Niederöblarn, als auch die Juniorenmeisterschaft und auch das Juniorentaining Silver Challenge fand in der grünen Mark statt.

Das zeigt, dass das Zusammenspiel zwischen Bundessektion, Landessektion, Vereine und Landesverband Steirische Landesregierung bei uns bestens funktioniert. **Darüber hinaus waren in diesem Jahr aber auch unsere Piloten erfolgreich.**

### Zentrale Bewerbe

#### – Alpe Adria Cup, Feldkirchen

Heimo Demmerer SFC Mariazell  
2. Platz in der 104 Klasse

#### – Kitzbühler Alpenpokal, St Johann

Der Junior Lukas Kirchberger belegt  
Platz 2 in der Allgemeinen Klasse

#### – Sailplane Grand Prix 2016, Niederöblarn

Heimo Demmerer belegt den  
9. Platz unter 19 Weltklassepiloten

#### – Juniorenmeisterschaften 2016 Niederöblarn

1. Platz Lukas Kirchberger, USFC Mariazell

3. Platz Christoph Koch, SFC Fürstenfeld

Hier sei noch erwähnt, dass der Steirer Herwig Wagner erstmals als Wettbewerbsleiter fungierte und sich so aktiv in die Juniorenarbeit eingebracht hat.

#### – WM Pociunai

Mario Schupfer, USFC Waschach  
Platz 17 in der Multiseaterklasse  
(mit dem Tiroler Michael Rass)

### Dezentrale Bewerbe

In der Dezentralen Meisterschaft im Streckensegelflug zeigten wieder zahlreiche steirische Piloten großartige Leistungen. Annähernd 100 der 400 Teilnehmer kommen aus dem Segelflugsand Steiermark.

– **In der Gesamtwertung**, also der Staatsmeisterklasse belegten die Steirer unter anderem die hervorragenden Plätze.

5. Platz Herman Eingang, USFC Trieben

6. Platz Simon Lemmerer, HFSG Kondor

#### – Offene Klasse

2. Platz Johannes Schlömmer, USFC Wörschach

3. Platz Gerhard Tomani, USFC Trieben

#### – Doppelsitzerklasse

1. Platz & Bundesmeister

Hermann Eingang, USFC Trieben

#### – 15 Meter Klasse

2. Platz Herbert Ziegerhofer, ASFC Timmersdorf

3. Platz Andreas Haider, HSFG Kondor

#### – Standardklasse

2. Platz Herbert Friedrich, HSGC Radegund

4. Platz Peter Bloder, FSC Weiz

#### – Clubklasse

1. Platz & Bundesmeister

Simon Lemmerer, HSFG Kondor.

#### – Damenwertung

2. Platz Michaela Lindorfer, USFC Trieben

Michael Gaisbacher,  
Landessektionsleiter Steiermark

Sektionsleiter NÖ  
Ludwig Starkl

## Bericht des Landesverbandes NÖ – Sektion Segelflug

Nach dem am letzten Segelfliegertag gehaltenen Vortrag über das OGN, habe ich kurzfristig beschlossen ein solches für Versuchszwecke in Kiripotib Namibia zu installieren. Auf Grund der dort gemachten Erfahrungen, es wurde die Crew eines verunfallten Flugzeuges nur mit Hilfe von OGN gefunden, habe ich mir zur Aufgabe gesetzt dies auch in Niederösterreich, auf jedem Flugplatz eines, zu installieren. In Stefan Krumholz vom USFC Krems fand ich auch sehr bald jemanden, der diesen Gedanken auch verfolgte und auch die technischen Möglichkeiten dafür hat. Inzwischen wurden mehr als die Hälfte aller Flugplätze mit OGN ausgestattet, weitere werden folgen. Geplant ist aus dem Budget des Landesverbandes jeden Flugplatz mit 300,00 zu unterstützen.

Sportliches Highlight war auch dieses Jahr das NÖ Tal in Dobersberg, ein lockerer Bewerb der immer mehr Zuspruch erhält, auch von Piloten aus der Nationalmannschaft. Danke an alle die mitgearbeitet haben, allen voran alle Dobersberger, alle Schlepppiloten, Richard Huschka als Auswerter und Hermann Trimmel als Meteorologe. Leider wird es immer schwieriger Schleppflugzeuge zu bekommen, es gibt Vereine die viele Teilnehmer entsenden aber nicht bereit sind eine Schleppmaschine zu stellen. Hier wird man sich zukünftig sicherlich Gedanken dazu machen müssen.

Alle Details zu m Bewerb in Dobersberg auf der Homepage [www.streckenflug.at/tal2016/](http://www.streckenflug.at/tal2016/)

**In allen Klassen wurden auch Landesmeistertitel vergeben, hier die Gewinner:**

Nachwuchsklasse	
Name	Verein
1. Karel Krobath	SFC Tulln
2. Jakob Pühringer	FRA Wiener Neustadt
3. Rainer Wanko	UFG Dobersberg

Allgemeine Klasse:	
Name	Verein
1. Gerald Moser Fürst	USFC Krems
2. Karl Schifflerthner	USFC Tulln
3. Erich Niedl	USFC Tulln

Grand Prix Klasse	
Name	Verein
1. Peter Mair	FRA Wiener Neustadt
2. Wolfgang Zimmermann	FRA Wiener Neustadt
3. Mathias Wersonig	FRA Wiener Neustadt

Abschließend möchte ich meinen Rückzug aus der Verbandstätigkeit bekannt geben. Ich war viele Jahre im Verein im Landesverband und auch als Wettbewerbsleiter und Teamchef tätig. Eine Zeit in der ich viel bewegen konnte, einige Erfolge feierte, ich dem Segelflug in Österreich weiterhelfen konnte. Leider finde ich durch meine Beruflichen Änderungen immer weniger Zeit und Lust mich diesen Aufgaben zu widmen, was der Funktion nicht gut tut.

Auch finde ich in den letzten Jahren immer weniger Zeit mich meinen eigenen privaten Aktivitäten zu widmen. Da das Leben nun einmal endlich ist, habe ich deshalb beschlossen meine Funktionärstätigkeiten zu beenden.

Selbstverständlich werde ich meinen Nachfolger gerne bei seiner Übernahme unterstützen, auch als Wettbewerbsleiter für das NÖ Tal stehe ich, falls gewünscht, zur Verfügung.

Mit besten Grüßen  
Ludwig



Sektionsleiter Wien  
Otto Demel

## Bericht des Landesverbandes Wien – Sektion Segelflug

Als neu gewählter Sektionsleiter habe ich die ersten vier Monate genützt um einen Großteil jener 13 Wiener Vereine zu besuchen die vorwiegend Segelflug betreiben.

Allgemeiner Eindruck dieser Teilevaluierung ist, dass einige Vereine über die letzten Jahre kontinuierlich Mitgliederschwund hinnehmen mussten. Versuche den Flugbetrieb durch Kooperationen verschiedenster Art mit anderen Vereinen zu intensivieren zeigten nicht immer den durchschlagenden Erfolg.

Hier werden unbedingt neue Ideen zur Intensivierung des Flugbetriebes, als auch zur Minimierung der Kosten gefunden werden müssen. Initiativen zur Vermehrung der Mitgliederanzahl, der Verbesserung der Altersstruktur, der Verjüngung der Flugzeugparks und der Modernisierung der Ausrüstung wären hier sicher nicht falsch.

In Wiener Neustadt pflegen zwei Vereine seit 10 Jahren eine Intensive Kooperation, die Zusammenlegung der Infrastruktur sowie deutliche Verbesserung und Verjüngung des Flugzeugparks ist weitgehend fortgeschritten.

Der Mitgliederschwund konnte gestoppt werden und beginnt sich sehr langsam zu erholen. Weitere Kooperationen zur Intensivierung des Flugbetriebes sind angedacht.

Möglichkeiten zur Gewinnung von Flugschülern werden erprobt. Drei Vereine haben ein Modell entwickelt welches eine gemeinsame Schulung unter dem Schulbescheid des LV-Wien, eine gemeinsame gegenseitigen Nutzung des Flugzeugparks sowie eine teilweise gegenseitige Nutzung anderer Infrastruktur beinhaltet. Die Erfahrungen sind noch jung, Verbesserungen sind angedacht.

Ein Paradebeispiel wie es funktionieren kann sind zwei Vereine im Süden unseres Wiener Areals. Die Einen, ein seit ewigen Zeiten am West Platz ansässiger Verein, die Anderen sind vom Ost Platz emigriert weil man dort ihren regen Vereinsbetrieb im wachsenden Platzverkehr als störend empfunden hat.

Die Einen hatten eine gut funktionierende und platzmäßig weit ausreichende Infrastruktur, die Anderen brachten das Vereinsleben eines zusammengeschweißten Haufens mit der konsequent fast bei jedem Wetter Windenbetrieb machte.

Nach einer konsequenten Bereinigung und Aufrüstung der Flotte, einer wesentlichen Erweiterung und Renovierung des Fuhrparks. Auf Grund eines vorbildlichen Auftritts im Netz mit den Auswirkungen eines regen Zulaufes an Schülern und auch fertigen Piloten zählen beide Vereine nun mehr als 90 Mitglieder.

Im Gespräch mit dem Obmann erfuhr ich zwei Meinungen: „Unsere beiden Vereine haben die kritische Masse ab der sich ein Verein kontinuierlich selbst erneuert überschritten“ und „Unsere Mitglieder kommen jedes Wochenende auf den Platz um einander zu treffen, nicht nur um zu fliegen“.

Zwei weitere Wiener Vereine fliegen am Spitzerberg. Beide arbeiten im Flugbetrieb intensiv mit den LV-NÖ Vereinen zusammen. Ein Verein berichtete mir, dass mehrere Flugschüler die Ausbildung zum Segelflugschein absolvieren, davon sind vier Mädchen.

Einige eher kleinere Vereine sind mit ihrer Größe und Struktur zufrieden und pflegen ihren Sport in guter Segelfliegerkameradschaft.



Interessant ist auch, dass etwa 20 von 100 LV-Wien Segelfliegern bei einem „nicht Segelflieger Verein“ oder als Einzelmitglieder beim Landesverband gemeldet sind. R das ist noch unerforschtes Terrain. Der Fluch jeder Statistik ist die Existenz von Doppel- und Mehrfachmeldungen.

Bei der Schulung ist das Vereinsjahr different vom Segelfliegerjahr. Ich habe mich bemüht die 13 Segelflug Vereine welche insgesamt unter 5 verschiedenen Schulungsbescheiden tätig sind so unter einen Hut zu bringen, dass wir ein plausibles Ergebnis darstellen können.

– Grundscheine	21
– Startarten: HM, Motor F-Schlepp	3
– Lehrberechtigung	1
– Segel Kunstflug	2
– Schleppberechtigung Motorsegler, UL	2
– MIM	5

Die Betrachtung der sportlichen Leistung ist dank der sis-at etwas einfacher auszuarbeiten. Von den 409 Piloten kommen 38 aus Wiener Vereinen.

Das entspricht ungefähr auch dem Anteil der Wiener Segelflieger am Bundes Segelflieger Kontingent.

#### Plätze unter den ersten 10 konnten sich erfliegen:

18m Klasse:	Erich Kohlenberger	10/113
Renn Klasse:	Robert Mayer	7/45
Frauen:	Irmgard Paul	1/8
	Kathrin Havemann	7/8
Verein:	ASKÖ Flugsport Wien	5/69

#### An Nationalen Wettbewerben haben teilgenommen:

##### TAL Dobersberg:

Sageder	ASKÖ Flugsport Wien	NKI.	1/10
Pannagl	ASKÖ Flugsport Wien	NKI.	3/10
Essl	FTG Wien	NKI.	6/10
Hynek Ch.	ASKÖ Schule Wien	AKI.	1/12
Schmaus	FTG Wien	AKI.	7/12
Hopfner	ASKÖ Flugsport Wien	GPKI.	9/11
Hynek Th.	ASKÖ Schule Wien	GPKI.	11

##### Alpe Adria Cup:

Pirker H.	FAS Wien	OKI.	8/18
Hynek Th.	ASKÖ Schule Wien	104KI.	11/14

##### Kitzbüheler Alpenpokal:

Hynek Ch.	ASKÖ Schule Wien	9/26
Hynek Th.	ASKÖ Schule Wien	13/26
Pirker H.	FAS Wien	18/26

##### GP Niederöblarn:

Hynek Ch.	ASKÖ Schule Wien	19/19
-----------	------------------	-------

#### Wettbewerbe im Ausland:

##### Pribina Cup Nitra

Pirker H.	FAS Wien	25/25
-----------	----------	-------

##### Rieti CIM

Pirker H.	FAS Wien	14/27
-----------	----------	-------

##### Rieti CCR

Pirker H.	FAS Wien	9/35
-----------	----------	------

Heuer konnte auch ein FAI Leistungsabzeichen, ein Silber-C erfliegen werden.

Otto DEMEL



Sektionsleiter Salzburg  
Peter Di Bora

## Bericht des Landesverbandes Salzburg – Sektion Segelflug

**Dezentrale Streckenflugmeisterschaften sis-at 2016**  
Beginnen wir mit den erfreulichen Nachrichten:

Nachdem uns der Wettergott vor allem im Hochsommer nicht mit besten Streckenflugbedingungen gesegnet hat, können wir trotzdem auf sehr erfreuliche Daten bezüglich dezentraler Streckenflugmeisterschaft hinweisen.

**Rüdiger Spann** hat mit 29 088 Kilometern nicht nur fast 3/4 der Erde umrundet sondern ist mit dieser Leistung und 20 776 Punkten auch unangefochtener Sieger der Kategorie „Alle Flüge“ in Österreich.

Natürlich schlägt sich das auch positiv auf die Vereinsstatistik nieder, wo sich der LSV Salzburg nunmehr unter die Top 10 Österreichs platziert hat.

**Junioren Segelfluglager der HTBLA Eisenstadt vom 19.05. Bis 20.05.2016 in Zell am See.**

Bericht von Christian STARZACHER und Martin ZWIFL

Ob in der Luft oder am Boden - die Begeisterung für die etwas andere Perspektive war bei dem Junioren Segelfluglager der burgenländischen Flugtechnik HTL aus Eisenstadt stets vorhanden. Erstmals wurde im Rahmen einer Sommersportwoche der HTBLA-Eisenstadt Fachrichtung Flugtechnik ein Junioren Segelfluglager am Alpenflugplatz Zell am See durchgeführt.

Die Erwartungen und Vorstellungen der jugendlichen Segelflieger waren aus deren Sicht hoch angesetzt und konnten größtenteils auch erreicht werden. Beispielsweise gab es drei Anwärter für das „Silber-C“ Leistungsabzeichen. Streckenflüge wurden absolviert und Ausbildungsflüge für Zusatzberechtigungen geflogen.

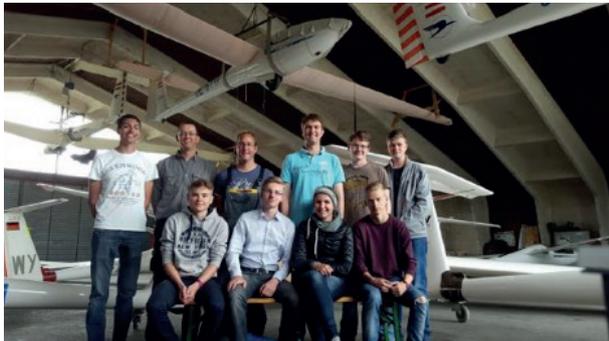




Beachtliche Leistungen unserer Junioren mit Flügen bis zu 5 Stunden, begeisterten nicht nur unsere Jungscheinbesitzer, sondern auch die Alteingesessenen am Flugplatz. Die Woche wurde dankenswerterweise auch von einem angehenden Segelfluglehrer begleitet, der neben den überaus bemühten, ortskundigen „Profis“ auch stets mit Rat und Tat sowie hilfreichen Tipps zur Seite stand.

Ohne die vorbildliche Organisation des Flugring Zell am See Obmanns wären die Höhenflüge dieser Woche niemals möglich gewesen. Die gelungenen Tage wurden vom Flugplatzinhaber unterstützt und vom Aero-Club finanziell gefördert. Spezieller Dank gilt neben Rudi Fraisl (oben genannter Obmann und Hauptorganisator) auch noch unserem äußerst aktiven Begleitlehrer, Dipl.-Ing. Gerhard Probst.

Wir werden uns bemühen 2017 wieder einen attraktiven Flugplatz für das Fluglager der HTL Eisenstadt zur Verfügung zu stellen und freuen uns natürlich sehr auf zahlreichen Besuch.



### Luftraumänderungen Salzburg

Zur Luftraumgestaltung haben wir mit Günter Freyer einen fliegerischen und professionellen Mitstreiter für unsere Anliegen.

Bei der Neugestaltung der Kontrollzone Salzburg versuchen wir, dass LOWS 5 TMA bis zum Tennengebirge nach Norden verlegt werden kann und Rossbrand TRA (HX) aufgehoben bzw. auf 12500 ft angehoben werden sollte. Ich glaube damit wären die primären Hürden bezüglich Luftraumeinschränkung für uns Segelflieger verkräftbar.

### Flugplatz LOWZ News

Johann Frauenschuh hat 2016 das Silber C erflogen. Der LSV-Salzburg veranstaltet wieder ein „Learn to Fly“ und „Hangarfest“ am 1.10.2016 im Aeropool Salzburg Kendlerstraße 90. Drei Flugschüler haben 2016 den Segelflugschein erworben und zwei weitere befinden sich in Ausbildung.

### Glider Manual V4 2016:

[http://flugplatz-zellamsee.at/de/pdf/Glider-Manual\\_V4\\_2016.pdf](http://flugplatz-zellamsee.at/de/pdf/Glider-Manual_V4_2016.pdf)

### Flugplatz LOSM News

Erfreulich zu erwähnen ist, dass sich am Alpenflugplatz Mauterndorf LOSM die Aktivitäten von Betriebsleiter „Schiefer Toni“ bereits sehr positiv entwickeln. Der Rasen hat Golfplatzqualität und die zunehmende Zahl der Fluggäste - vor allem der Segelfliegerischen – ist besonders erfreulich.

Zu den besonderen Qualitäten vom Flugplatz Mauterndorf gehört die Höhenplateaulage. Anspruchsvolle Alpenflugeinweisung sind ebenso wie hervorragende Thermikqualitäten bis spät in den Herbst hinein dadurch möglich. Ein Flugschüler hat 2016 den Segelflugschein erworben und vier weitere befinden sich in Ausbildung.

Da sich die thermische Segelflugsaison in unseren Breiten leider wieder dem Ende zuneigt, wünsche ich Euch zur Aufrechterhaltung der fliegerischen Leidenschaft noch attraktive Föhnflugtage.

Peter Di Bora  
Sektionsleiter Segelflug, LV Salzburg



## ■ Berichte Fachreferenten

### Bericht des ONF-Delegierten Horst Baumann



melden.

Es haben sich 43 Piloten bei [www.onf-online.at](http://www.onf-online.at) für die Anerkennung von FAI Leistungsflügen angemeldet, und es wurden 64 Leistungsflüge online eingereicht und ausgewertet. Die Piloten bekamen eine Rückmeldung per E-Mail über die erfolgreiche Einreichung und das Ergebnis der Auswertung. Die Flugbestätigungen wurden direkt als pdf-Datei per e-Mail zum ONF Delegierten oder an die Sektion übermittelt.

Im Jahr 2016 konnten wieder FAI Segelflug-Leistungsabzeichen anerkannt werden: 13 Silber C, 2 Gold C, 5 Diamant Ziel, 4 Diamant Distanz (500 km) und 2 Diamant Höhe (5000 m) sowie ein 1000 km und zwei 750 km Diplome.

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

Sportzeugen konnte wieder Nachschulung und die Gültigkeit verlängert werden. Neue Sportzeugen wurden ausgebildet. Die Schulungen bzw. Nachschulungen wurden teils von der ONF selbst oder von den Sportkommissaren durchgeführt. Da die Stempel für die Sportzeugen abgeschafft wur-

den, wurden nur mehr die Sportzeugenausweis im eCard Format, jedoch mit Lichtbild, ausgegeben. Eine Gültigkeitsdauer wurde nicht aufgedruckt. Die anerkannten Sportzeugen sind auf [www.onf-online.at/sportzeugen/](http://www.onf-online.at/sportzeugen/) einsehbar.

Auf [www.onf-online.at](http://www.onf-online.at) kann nach den Inhabern der verschiedenen Leistungsabzeichen gesucht werden. Auch gibt es eine graphische Darstellung der Flugleistung. Die anerkannten Rekorde werden in einer Datenbank erfasst, und so kann man unter [www.onf-online.at/rekorde.html](http://www.onf-online.at/rekorde.html) den aktuellen Stand der Rekordbedingung einsehen.

Die auf [www.onf-online.at/fai-fluege.html](http://www.onf-online.at/fai-fluege.html) ersichtliche Statistik wird ständig aktuell gehalten. Leistungsabzeichen – Jahr – Bundesland. So können die Landessektionsleiter die Leistungen ihrer Mitglieder schnell abrufen. Mit der Erfassung von Leistungsabzeichen vor 2008 wurde begonnen.

Die für verschiedene zentrale Meisterschaften erforderlichen Ausschreibungen „Locale Procederes“ (Örtliches Verfahren) und die Ausschreibung zur SIS-AT wurden überprüft und genehmigt. Es mussten keine Proteste von den ONF-Delegierten Segelflug bearbeitet werden.

Die Zusammenarbeit mit den Piloten - Sportzeugen – Sportkommissäre – ONF war sehr gut. Es wird in Erinnerung gebracht, dass die Gültigkeit der Sportzeugentätigkeit **ab 1. Jänner 2017** erneuert werden muß.

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

Herbert Pirker, Horst Baumann  
Wien, am 26.09.10.2015



## Internationale Vertretungen IGC-Bericht von Hermann Trimmel

### BERICHT IGC-Plenary Meeting in Luxemburg am 26. und 27. Februar 2016

Bevor das offizielle ungekürzte Protokoll im Internet auf der Homepage der FAI veröffentlicht wird, fasse ich hier die für Österreich wichtigsten Ergebnisse zusammen:

#### Allgemein

31 stimmberechtigte Delegierte und 3 Stellvertreter vertraten 34 Länder mit ihren Stimmen, erstmals war auch China repräsentiert.

#### Berichte

##### Bericht des Präsidenten der FAI John Grubbström

Seitens der FAI wird sehr vehement die Richtung zu mehr Medienwirksamkeit aller Flugsportarten vertreten. Als gelungenes Beispiel dafür waren die World Air Games in Dubai, 1.-12. Dezember 2015, bei der Werner Amann die Silbermedaille gewann. Gratuliere!!!

##### Bericht des IGC Präsidenten Eric Mozer

Für Österreich war es ein erfolgreiches Jahr, mit herausragenden Leistungen: Neben Werner Amann mit der Silber Medaille bei den World Air Games wurden Andreas Lutz und Wolfgang Janowitsch als Europameister in der Doppelsitzerklasse und der 1000km FAI-Rekordflug (140km/h) von Sebastian Eder hervorgehoben.

##### OSTIV- Bericht

Technical Soaring, die Zeitschrift für die OSTIV Veröffentlichungen, wird in Zukunft nur mehr über das Internet an die Mitglieder verbreitet. Nichtmitglieder können die Fachartikel ebenfalls bekommen, umsonst, aber mit einer Verzögerung von 12 Monaten.  
<http://journals.sfu.ca/ts/index.php/ts>

Der nächste OSTIV-Kongress findet vom 8.-13. 1. 2017 in Benalla statt.

### Code Sportif Section 3, Annex A

Seit 1. 10. 2015 gilt der neue Code Sportif. Im Wesentlichen gab es nur formale und kleine Änderungen.

#### Zusammenfassung der Entscheidungen für die nächste Änderung gültig ab 1.10.2016

- Für Wettbewerbe sind keine Wettbewerbskennzeichen mehr auf der Flächenunterseite erforderlich, also nur mehr auf der Seitenflosse, hier jedoch gut lesbar.
- Für den Teamcup gibt es eine neue Berechnungsformel.
- Die GP-Ergebnisse bei der Integration in das IGC-Ranking werden aufgewertet.
- Das MTOW für Doppelsitzer wird auf 800kg erhöht, gilt ab sofort. (1.3. 2016).

#### Anträge für nächstes Meeting März 2017:

- Keinen zusätzlichen Platz (3.Pilot) mehr für die Weltmeister
- Änderung der Wertungsformel bei wenigen Heimkehrern
- Neue zusätzliche Startverfahren zur Vermeidung von Pulks

#### Flarm

Es werden Richtlinien, aber keine fixen Regeln ausgearbeitet, mit der Grundidee, dass Flarm für die Sicherheit verwendet werden soll, nicht aber für die Taktik.

#### Flugdatenrecorder

Die Aufzeichnung von der Verwendung des Motors, insbesondere mit dem Front-Electric-System wird immer komplexer. Inzwischen gibt es 57 IGC zugelassene Recorder von 20 verschiedenen Herstellern.

#### Clubklasse

In der Handicapliste gibt es kleine Änderungen, die schon für die WM 2016 in Pociunai gelten werden. Generell soll sich diese Klasse weiter entwickeln und in Zukunft die 30-40 Jahre alten Flugzeuge mit dem Faktor nicht bevorzugen.

#### 13,5m Klasse

Stefano Ghiorzo präsentiert eine neue Idee zu dieser Klasse: Übergang zu Eigenstartern, vorzugsweise elektrisch. Die Idee wird generell sehr begrüßt da



diese sehr innovative neue Möglichkeiten mit diesen FES-Systemen aufzeigt.

### Wettbewerbsentwicklung

Obwohl eine eigene Arbeitsgruppe dafür gebildet wurde gibt es keine klare Vorstellung wie in Zukunft die Szene der Wettbewerbe aussehen soll, sondern es bleiben nur offene Fragen:

- Reduzierung der Klassen?
- Nur 1 Teilnehmer/Klasse?
- Verwendung von Handicaps?

Zu diesem Thema drehen sich die Diskussionen seit Jahren im Kreis. Peter Eriksen, der neue Vorsitzende dieser Expertengruppe würde sich sehr über jeden innovativen und insbesondere visionären Vorschlag freuen.

### GRAND PRIX

Heuer gibt es 9 GP und 1 Final GP in Südafrika.

Genaue Daten sind zu finden auf

[www.sgp.aero](http://www.sgp.aero)

### Wettbewerbskalender

2016	WM Club, Standard, 20m-Dosi	Litauen/ Pociunai
	WM 15m, 18m, Offene	Australien/Benalla
2017	Junioren WM	Litauen/Pociunai
	EM Club, Standard, 20m-Dosi	CZ, Moravska Trebova
	EM 15m, 18m und Offene	UK/Lasham
2018	WM Club, Standard, 15m	Polen/Ostrow
	WM 18m, Offen, 20m-Dosi	CZ/Pribram
2019	Junioren WM	Ungarn, Szeged
	EM 18m, Offen, 20m-Dosi	Polen, Turbia
	EM Standard, Club, 15m	Slowakei, Prievidza

In den Pausen konnten viele wertvolle Informationen für unseren GP in Niederöblarn gesammelt werden. Die von uns vorgeschlagene Flugwegverfolgung mittels Open Glider Network wird von unserem Referee Roland Stuck sehr begrüßt.

Sehr erfreulich, denn damit wäre eine Nachhaltigkeit für unsere Alpenfliegerei gegeben.

### Sicherheit

Eine Checkliste als Richtlinie was bei Unfällen in Wettbewerben zu tun ist, wurde ausgearbeitet.

Wichtig ist, dass beim Briefing über „Incidents“ gesprochen wird, um das Bewusstsein für sicheres Fliegen bei Piloten zu schärfen.

### OLC

Internationale Statistiken basieren ausschließlich auf die OLC-Streckenflüge. Damit schneidet Österreich nicht besonders gut ab, da viele nicht beim OLC einreichen. Ein zusätzliches Argument spricht für die Einreichung beim OLC, dass diese Daten für Verhandlungen über Luftraumfragen als Grundlage dienen.

### EGU/EASA

Patrick Pauwels berichtet von der EGU-Sitzung, dass für den Segelflug in Europa eine einmalige Chance besteht, die Regeln selbst zu gestalten. Die aktive Teilnahme von allen Ländern ist gefragt.

### Ehrungen

Lilienthal Medaille: Rainer Wienzek/BRD  
 Pirat Gehriger Diplom: Roland Stuck/FRA  
 Pelagia Majewska Medaille: Margarita Acquaerni/ IT

Anträge für die Weltmeisterschaften 2020 für die FAI-Klassen sowie Vorschläge für Regeländerungen müssen rechtzeitig eingebracht werden.

Ich würde mich über gute Vorschläge zur zukünftigen Entwicklung unseres Sportes sehr freuen, die ich gerne für das nächste Meeting am 3. und 4. März 2017 in Budapest einbringe.

Hermann Trimmel  
 IGC-Delegierter, Austria  
 Muthmannsdorf, 1. März 2016



## Aus dem Segelfluggbüro

### Sachbearbeiterin für die Sektion Segelflug – Gerda Seidl



Im heurigen Jahr gab es 3 Sitzungen der Sektion an denen ich teilgenommen habe:

**BSS 01/16 am 12. Februar in Niederöblarn**

**BSS 02/16 am 24.06. in Niederöblarn**

**BSS 03/16: 21. 10. sowie der**

**Segelfliegtage am 22.10 in Niederöblarn**

Ein besonderes Highlight im heurigen Jahr war die Unterstützung des Veranstaltungsteams beim Sailplane Grand Prix.

Dieser Bewerb wurde in der 18m-Klasse mit internationaler Beteiligung geflogen. Als internationaler Schiedsrichter war Roland Stuck (Ehrenpräsident der EGU) Vorort und unterstützte das Team beim Briefing und bei Anfragen. Markus Lewandowski und Michael Gaisbacher moderierten den SGP auf der Terrasse des Flugplatzes Niederöblarn, wo die Zuseher die Piloten zeitnah am Bildschirm verfolgen konnten.

Ich muss sagen, diese Art von Wettbewerb mit Überflügen direkt am Platz ist sehr publikumswirksam und wahnsinnig spannend. Danke, dass ich bei diesem Event mitarbeiten konnte.



Am 24. 09. betreute ich mit meiner Kollegin Jutta Krich und GS Manfred Kunschitz den Infostand am Tag des Sports, dieser fand heuer erstmals am Parkplatz des Ernst Happel-Stadions sowie am Cricket Leichtathletikplatz statt.

Durch die Größe unseres Standplatzes konnte ein Segelflugzeug ausgestellt werden, Fallschirmabsprünge absolviert werden und ein Heißluftballon stand für Fesselflüge zur Verfügung. Ebenso konnten Kinder und Jugendliche Modellflugzeuge basteln oder sich am Zielspringen/Fallschirmsprungmatte testen.



Es ist mir auch ein Bedürfnis mich für die sehr gute Zusammenarbeit mit unserem BSL Michael Gaisbacher, sowie den Landessektionsleitern und Fachreferenten. Teamcaptain, Piloten und deren Helfern zu bedanken!

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

- Information, Beratung und Betreuung unserer Mitglieder, Unterstützung des BSL, der LSL sowie der Fachreferenten und Piloten
- Organisation & Betreuung von Veranstaltungen
- Organisation/Protokollführung bei Bundessektionssitzungen sowie am SF-Tag
- Erstellen von Urkunden (FAI-Leistungsabzeichen)
- Abrechnung von widmungsgemäßen Förderungsmitteln laut beschlossenen Budget
- Erstellung von Informationsmaterial für Messen, Betreuung dieser Vorort
- Allgemeine Sekretariatsarbeiten

Ich wünsche allen Piloten(innen), Veranstaltern für das kommende Jahr eine gelungene, unfallfreie Flugsaison und auch weiterhin eine gute Zusammenarbeit.

In diesem Sinne Glück ab, gut Land!



# ■ Training Nationalmannschaft

## BERICHT:

### Mental-Training der Segelflug- Nationalmannschaft mit Junioren in Steyregg

29. – 31. Jänner 2016

Mit dieser Art des Mentaltrainings haben wir 2007 begonnen. Seit damals treffen wir uns regelmäßig einmal im Jahr, heuer zum 10. Mal.

In ständiger Weiterentwicklung wurden 3 Schwerpunkte gesetzt:

1. **Erfahrungs- und Gedankenaustausch** zwischen Spitzenpiloten und den Junioren. (Rekordzahl 6 Jugendliche)
2. **Blick über den Tellerrand:** Ausländer sind herzlich willkommen! Neben 7 Teilnehmern aus der österr. Nationalmannschaft kamen 4 Gäste aus der BRD und 1 Gast aus Belgien.
3. **Emotionen** als zentrales Kriterium für Entscheidungen. Einfließen neuester Ergebnisse aus der Gehirnforschung

### Einstieg

Als Vorbereitung hatten die Teilnehmer eine Hausaufgabe bis zum 31. Dezember abzugeben.

#### Die 3 Fragen lauteten:

1. Meine Erfahrungen in der letzten Saison
2. Was will ich lernen?
3. Meine Ziele für 2016

Diese Vorbereitung der Teilnehmer war für unsere (Traude als Co-Trainerin) eigene Vorbereitung sehr hilfreich und wir konnten die Seminarschwerpunkte gut auf die Bedürfnisse, Wünsche und Erwartungen der Teilnehmer abstimmen.

Unter anderem war **Flexibilität auf dem Weg zum Ziel** ein Thema. Also wenn Unerwartetes eintritt, flexibel zu reagieren. Da wurden wir gleich selbst einem Härtestest unterzogen. Unser Seminarablauf war schon ausgereift, der Bogen vom Einstieg bis zum Ende durchgedacht. Entspannt genossen Traude und ich das Schwimmen in

Bad Tatzmannsdorf. Da kommt 25 Stunden vor Seminaranfang ein Anruf von Andi Lutz: 5 Teilnehmer können nicht rechtzeitig zum geplanten Beginn um 19:30 kommen, es wird später, viel später, etwa Mitternacht werden...

Uns ist natürlich klar „wir kommen später“ heißt im Klartext: „Es ist uns etwas anderes wichtiger“. Wir haben sofort volles Verständnis dafür: Der neue Ventus ist fertig und morgen findet der Jungfernflug statt!



Das führt uns gleich zu unserem Schwerpunktsthema Nummer 3:

### EMOTIONEN

Zur Einstimmung gibt es für die anwesenden Teilnehmer eine Übung: Jeder muss aus dem Bauch heraus in 15 Sekunden, also zu wenig Zeit zum Nachdenken, ein Erlebnis abrufen, welches ihn sehr berührt hat, so mit Gänsehaut oder Schauer am Rücken...



Man weiß aus der neuesten Gehirnforschung dass durch angestregtes Nachdenken und dabei sich selbst unter Druck setzen, die Gehirnzellen, die für unsere Kreativität verantwortlich sind, nicht aktiviert werden. Wenn jedoch Emotionen im Spiel sind beginnt das Gehirn mit neuen Verschaltungen zu wachsen.

**Begeisterung ist das Schlüsselwort.** Damit sind immer Veränderungen, ein geistiges Wachsen in jedem Alter, möglich. Die Kinder sind da unsere besten Lehrmeister.

### Der WEG und das ZIEL

Jedes große Ziel, jeder Fortschritt – so wie der Name schon sagt - wird nur in einzelnen Schritten erreicht. Alles beginnt mit einem **ersten** Schritt. Genau dieser erste Schritt auf dem Weg zum individuellen Jahresziel 2016 wird zum Ziel für dieses Wochenende deklariert.

#### Erste Frage dazu:

**1. WAS WILL ICH** von diesem gemeinsamen Wochenende mitnehmen?

Was ist der erste Schritt, sind die weiteren Schritte, die ich hier im Seminar machen will, damit ich auf meinem Weg zum Ziel näher komme? Jeder notiert sich das auf der ersten Seite im Trainingstagebuch für 2016. Wir wollen ja zum Seminarende überprüfen können, ob wir auf dem Weg sind. Wir tauschen zu den individuellen Zielen einige Ideen in der großen Runde aus.



#### Hier einige Stichworte dazu:

- **Aufmerksamkeit:** Wenn ich fliege, fliege ich (Ingo Renner, Wolfgang)
- **Prioritäten:** Wichtiges von Unwichtigem, sowie Dringendes von nicht Dringendem unterscheiden (4-Feld-Matrix)
- **Alte Muster, die ich ändern will:** ich muss die „Autobahn im Gehirn“ verlassen.
- **Leistungsdruck:** Stress baut sich auf, ich bin ergebnisorientiert oder fremdbestimmt, in diesem Fall kann ich mein Leistungspotential im Wettbewerb nicht abrufen.
- **Offenheit:** Johari-Fenster wird zum Amann-Fenster (mit Glasscheibe, damit ich mich emotionell vom Umfeld distanzieren kann, wenn ich will)
- **Sicherheitskultur:** je unsicherer die Situation, desto mehr Alternativen brauche ich.
- **Umgang mit Erfolg:** Gefahr zur Überheblichkeit und mit Misserfolg: Geniale Lernchance.
- **Sieger:** ist der Beifall ehrlich?
- **Training:** ich muss über Grenzen gehen, damit ich weiß wo diese liegen - natürlich mit einem entsprechenden Sicherheitsnetz
- **Praktisches Juniorentraining:** ein Konzept fehlt noch.

Diesen Wissensdurst beginnen wir anschließend bei einem (?) Gläschen Wein im Rübenkeller zu löschen. Punkt Mitternacht kommen unsere Freunde von der Hahnweide an. Die Wiedersehensfreude ist etwa so groß wie die Emotionen, die der Ventus bei den Glücklichen, die damit geflogen sind, ausgelöst hat. Sie strahlen vor Freude: Er fliegt super! Mit dieser Einstimmung sind wir alle vereint gemeinsam auf unserem „emotionalen Weg“.

### Samstag

Trotz kurzer Nacht treffen wir uns pünktlich um 9 Uhr in der Runde. Diese Disziplin ist vorbildhaft und wird sogar von einigen Teilnehmern mit einem sportlichen Morgenlauf noch übertroffen.



## ZIEL

Wie schon am Vorabend mit der ersten Ziel-Frage eingestimmt, kommen wir zur zweiten Frage:

### 2. WAS MUSS ICH WISSEN?

Um mein Ziel zu erreichen muss ich ja nicht nur dieses klar vor Augen haben, sondern muss mir auch das erforderliche Wissen aneignen, das ich zum Erreichen benötige. Und was liegt näher als die vorhandenen Ressourcen in dieser hochkarätigen Runde zu nutzen.

Das geht am intensivsten in kleinen Gruppen. Jeder sucht sich 2 Teilnehmer von denen er glaubt, dass deren Wissen, Sichtweise oder Erfahrung auf dem Weg zum persönlichen Ziel hilfreich sein könnten.

So finden sich selbstorganisierend jeweils 3 Wissbegierige zusammen und diskutieren bei einem Spaziergang über ihre Seminarziele.

Grundlage für die Gespräche ist eine entsprechende „Fehlerkultur“. Fehler sind ja oft noch aus der Schulzeit her negativ besetzt. Da wird ein Fortschritt sehr mühsam.

#### Was sagt die neueste Hirnforschung dazu?

Für einen raschen kreativen Lernfortschritt sind 2 Faktoren ausschlaggebend:

1. **Begeisterung** und
2. eine **entspannte Atmosphäre**

Diese Atmosphäre schaffen wir einfach, indem wir unsere „Fehler“ als Chance sehen, etwas Neues zu lernen. Und etwas Neues zu entdecken macht außerdem noch Spaß und ist naturgemäß mit Freude verbunden. Wie der Name schon sagt „es **fehlt** uns etwas“ und der Fehler zeigt uns genau **WAS** fehlt - den nächsten Schritt - den wir zu gehen haben.

Wir kommen in der großen Runde zusammen und tauschen uns mit allen anderen Teilnehmern aus. Das erweitert unsere Horizonte nochmals ein schönes Stück. In diesem Zusammenhang ist ein Ausflug in die Psychologie erlaubt: Die Grundlage unseres Verhaltens steckt in der Evolution, den Entwicklungsstufen des Menschen. **Die Triebe, die uns antreiben** bestimmen unser Niveau auf dem sich unser Verhalten äußert. Überspringen wir hier die beiden ersten Stufen der

Entwicklung, den Nahrungstrieb(1) und den Trieb zur Fortpflanzung(2). Diese sind ja für alle Lebewesen die Grundlage zu deren Existenz. Spannend wird es bei den nächsten beiden Stufen, der Aggression(3) und dem Sicherheitstrieb(4).

### Aggression(3)

Hier ging es ursprünglich um den Kampf zum Überleben. Die Tierwelt befriedigt damit den Nahrungstrieb. Das ist leider auch heute noch ein trauriges Thema bei uns Menschen in der 3. Welt.

In unserer „Hochentwickelten Welt“ schaffen wir uns Ersatzhandlungen um diesen angeborenen Trieb zu befriedigen. Wir haben die Wettkämpfe erfunden, die uns zu Höchstleistungen anspornen.

Wir wollen gewinnen, den „Gegner“ besiegen. Das verschafft uns Anerkennung, macht uns aber gleichzeitig auch Druck, Stress - negativen Stress. Bei besonders angespannten Situationen äußert sich dieses aggressive „Kampfmuster“ manchmal durch Wutausbrüche oder Verbalattacken nach der Landung. Aber was passiert, wenn dieser Pilotentyp durch besonders „taktisches Fliegen“ (er liegt ständig auf der Lauer) seine Konkurrenten ausgetrickst hat und dann noch gewinnt? Ist der Siegerapplaus dann ehrlich?

### Sicherheitstrieb(4)

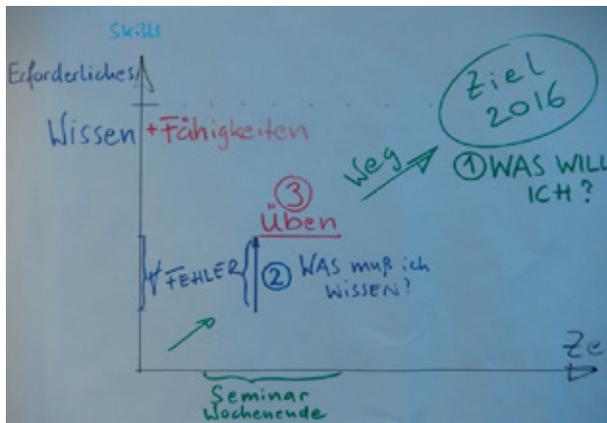
Auch bei diesem Trieb geht es ums Überleben.

Als Menschen haben wir das große Los in der Evolution gezogen. Wir haben unter allen Lebewesen bei unserer Entwicklung das leistungsfähigste Gehirn bekommen. Und damit können wir uns ständig weiter entwickeln, geistig wachsen. Wir sind von Natur aus neugierig, wir wollen Unbekanntes erforschen und Neues entdecken. Die Pioniere zeigen uns die Möglichkeiten - aber auch die Grenzen auf. Das dient der übrigen Menschheit zur Weiterentwicklung und zum Überleben.

Würden wir uns nicht ohne Lilienthal oder Wrights heute noch in zwei Dimensionen fortbewegen? Und wer kennt nicht den Spruch von Lilienthal: Opfer müssen gebracht werden. Es klingt paradox: Wenige Opfer sichern das Überleben der Population.



Der Wille Neues zu lernen, Unbekanntes zu entdecken ist natürlich mit einem gewissen Risiko und einer Anstrengung verbunden. Das macht ebenfalls Stress. Aber zum großen Unterschied zu denen, die auf dem Entwicklungsniveau 3 stehen bleiben, ist dieser Stress, diese Anspannung, diese Entdeckerfreude positiv und wird deshalb auch Eustress genannt.



### **Wichtig: Um nicht Opfer zu werden müssen wir unserer Neugier gewisse Grenzen setzen!**

Unsere Lernschritte müssen die richtige Größe haben. Sind sie zu klein, kommen wir nur mühsam weiter, es könnte langweilig werden. Sind sie zu groß wird es gefährlich oder du resignierst durch Überforderung.

### **Wie finde ich die richtige Schritt-Größe?**

Zuerst beschäftige ich mich mit Frage 2:

#### **WAS muss ich WISSEN?**

Bevor ich auf die nächste Stufe steigen will, muss ich mir das für dieses Niveau erforderliche Wissen aneignen. Da gibt es viele kreative Ansätze:

Bücher lesen, diejenigen fragen, die auf dem Weg schon weiter sind...

Erst dann, wenn ich das Gefühl habe ich kann das schaffen, ich bin gut vorbereitet, dann kann ich auf die nächste Treppe steigen, und die heißt

#### **ÜBEN**

Das Wissen, das ich mir durch mentale Vorbereitung angeeignet habe, ist jetzt in die Praxis umzusetzen, nur mit den entsprechenden Fähigkeiten werde ich

mein Ziel erreichen. Das heißt, ich nehme mir für jeden Trainingsflug eine bestimmte Aufgabe (was mir fehlt) vor, die ich üben will.

Wir lernen durch Versuch und Irrtum.

Schnell werden wir erkennen, ob unser Lernschritt die richtige Größe hat. Kann ich es gleich auf Anhieb, dann habe ich mir die Aufgabe etwas zu leicht gemacht.

Habe ich einige Male keinen Erfolg, dann muss ich dran bleiben (aufgegeben wird ein Brief). Gelingt es gar nicht, beginnt der Frust in mir, dann habe ich mir die Latte zu hoch gelegt. Wenn ich ehrlich zu mir bin, dann will ich vielleicht zu schnell den Erfolg haben; da fehlt die Geduld. Damit weiß ich schon wieder meine neue Trainingseinheit: Geduld, Gelassenheit...

### **Nach diesem sehr intensiven Tagesprogramm machen wir unseren Routinecheck:**

Sind wir auf unserem Weg zum Ziel? Was fehlt noch? Wir können mit dem Erreichten zufrieden sein, wir sind gut unterwegs... Verdient genießen wir die Erholungspause und stärken uns am Buffet. Mit frischer Energie und Neugier treffen wir uns anschließend uns wieder im Semirarraum.

Tilo Holighaus hat eindrucksvolle Bilder und Videos von den World Air Games in Dubai mitgebracht. Es waren ja 2 unserer Teilnehmer live bei diesem Spektakel dabei, und das sehr erfolgreich:



### **Werner Silber, Tilo Bronze!**

**Wir gratulieren herzlich zu diesem Erfolg!!!**



Schade dass es keine echten Olympischen Spiele im Flugsport gibt. Aber uns interessieren sowieso die fliegerischen Highlights mehr als die Show. Es hat ja keiner damit gerechnet, dass im Dezember, mitten in der Wüste irgendwelche Aufwinde sein werden. Aber wie dann der Arcus entlang der Skyline von Dubai im „Wolkenkratzeraufwind“ dahinsurft, werden unsere Segelfliegerherzen sehr berührt.

Neues zu entdecken macht Spaß. Danke Tilo!

Und damit der Spaß nicht zu kurz kommt sacken wir langsam in Richtung Weinkeller ab. In dieser Runde gibt es einfach zu viele Erlebnisse auszutauschen.

### Sonntag

Wir sitzen wieder pünktlich um 09 Uhr in der Runde; 3 Frühsportler ignorieren sogar den Regen und stürmen den nahen Hügel noch in der Finsternis.

### Stress

Wir kommen nochmals zurück zu unserem Kernthema. Wie läuft der Prozess genau, dass wir einmal Erfolg, das andere Mal Misserfolg haben? In beiden Fällen beginnt es mit einem Gefühl, da ist alles noch neutral, da haben wir noch die Wahlmöglichkeit wie wir damit umgehen. Aber schon unmittelbar nach dem Aufkeimen einer Emotion treffen wir eine Entscheidung, bewusst oder unbewusst. Und da stellen wir schon die Weiche wie es mit uns weitergeht. Bergauf oder bergab?

### Mein Weg geht bergauf – mich beflügelt der Wissensdrang

Mein Gefühl ist mit einer gewissen Anspannung verbunden. Mich treibt die Neugier, ich bin offen und nehme die Herausforderung an. Meine innere Stimme sagt: du kannst das schaffen; es ist nicht leicht, aber du hast eine Chance, nütze diese. Es ist ja nur ein Spiel. Ich versuche es, ich will es einfach wissen.

Wenn es nicht klappt, habe ich ja noch einen Plan B und C. Ich kann ja nur gewinnen: entweder ich schaffe es, dann freu ich mich und gewinne ein wenig an **Selbstvertrauen** dazu. Und wenn ich es nicht schaf-

fe? OK, jetzt habe ich etwas dazugelernt und somit wieder gewonnen: eine neue Erfahrung. Ich bin ein Glückskind.

### Der Weg bergab, oder wie aus dem Pechvogel ein Glückskind wurde.

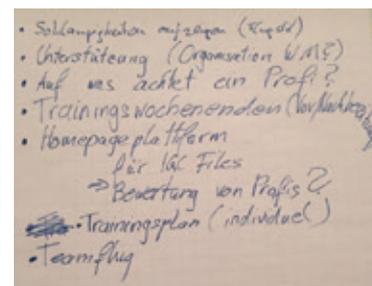
Gleiche Ausgangslage, mein Gefühl ist mit einer gewissen Anspannung verbunden. Ich warte ein wenig, bevor ich mich entscheide, ich bin mir nicht ganz sicher. Ich schwanke hin und her, soll ich dem Pulk folgen oder nicht? Klar ist, ich möchte gewinnen. Ich kann doch nur gewinnen wenn ich etwas anderes mache als die Anderen. Ich schwenke auf die einzig schöne Wolke etwas abseits von unserem Kurs. Die muss gehen. Während der Pulk mit lächerlichen 1m/s vorne rechts steigt, spüre ich schon ein wenig das Gefühl der Überlegenheit, das werden mindestens 2-3m/s da vorne... ich komme unter die Wolke, werde enttäuscht, die Wolke zerfällt, nur mehr die restliche Luftunruhe ist zu spüren, kein Steigen...

Ich habe mich für links entschieden weil ich den Pulk übertölpeln wollte und nicht weil ich ein besseres Konzept hatte, ich hatte nicht einmal einen Plan B. Durch meine Verbissenheit bin ich in ein altes Muster zurückgefallen. Ich ärgere mich und schrei „Du Trottel“! Das erleichtert mich, ich atme tief, lächle und schwuppdwupp schon bin ich auf Stufe 4: Ich habe etwas gelernt!

Nach der letzte Pause kommen wir zum:

### Praktischen Training der Junioren

Die Pause wird von den 6 Junioren zur Vorbereitung genutzt und sie sammeln in einem Brainstorming die Bedürfnisse und Wünsche für ein Praktisches Juniorentraining ein.





Nach der Pause bekommt die Jugend die Chance das Ergebnis zu präsentieren. Mit Unterstützung der Spitzenpiloten werden aus den Wünschen konkrete Pläne geschmiedet.

o **Wie kann ich Schlampigkeiten beim eigenen Flugstil erkennen?**

Am besten mit einem guten Checkpiloten im Doppelsitzer. Sofort sind einige aus der Runde dazu bereit sich hinten hinein zu setzen.

o **Vorbereitung zur Vor-WM,WM**

Kurt Graf sagt eine Unterstützung zu, in einem Anhänger sind die Utensilien für eine Meisterschaft beisammen; diese können ausgeborgt werden.

o **Trainingswochenenden**

Einsammeln der Informationen: WER trifft sich WANN und WO? Christoph „Doodlet“ schon am nächsten Tag, es wird konkret...die ersten Schritte werden gemacht...

o **Flugzeuge:**

5 Junioren haben ein geeignetes Flugzeug für die angestrebten Wettbewerbe. Einer leider nicht, er will seinen Verein nicht mit dem egoistischen Nutzen eines Vereinsflugzeuges belasten. Vielleicht lässt sich auch dieses Problem lösen?

**Teamgeist, eine Gemeinschaft**

In dem gemeinsamen Wochenende wurde sehr offen und mit voller Aufmerksamkeit diskutiert. Das hat allen den Horizont erweitert und die Funken der Begeisterung ist mehrmals von einem auf den anderen übersprungen.

Mit dieser gegenseitigen Wertschätzung wurde der Grundstein für einem echten Teamgeist gelegt.

**Teilnehmer**

Jeder strahlt - das Seminarziel wurde erreicht.



Von links nach rechts: Franz Josef Eder, Andreas Lutz, Werner Amann, Uli Schwenk, Thomas Leitgeb, Mathias, Wersonig, Lukas Kirchberger, Jakob Pühringer, Benjamin Bachmaier, Paul Altrichter, Christoph Koch, Josef Kammerhofer, Sebastian Eder, Mathias Schunk, Tilo Holighaus, Herbert Pirker, Wolfgang Janowitsch, Bert Schmelzer und Hermann Trimmel. **Nicht im Bild:** Edeltraud Trimmel (fotografiert) und Kurt Graf

In diesem Sinne möchte ich mich bei allen Teilnehmern für die offene, konstruktive und kreative Zusammenarbeit und nicht zuletzt für die humorvolle Stimmung bedanken. Jeder hat auf seine Weise zum Gelingen dieses Seminars beigetragen.

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



Eeuer

Muthmannsdorf, 5. Feber 2016

**Am Tag nach dem Seminar geschieht ein kleines Wunder:** Ein Gönner aus der Runde kauft spontan einen Discus 2a und stellt dieses Topgerät als Förderflugzeug zur Verfügung. Christoph bekommt feuchte Augen, ich bekomme die Gänsehaut...



## Das Juniorenprogramm 2016

### Junioren Segelfluglager Zell am See 19. bis 25. Mai 2016

Ob in der Luft oder am Boden - die Begeisterung für die etwas andere Perspektive war bei dem Junioren Segelfluglager der burgenländischen Flugtechnik HTL aus Eisenstadt stets vorhanden.

Erstmals wurde im Rahmen einer Sommersportwoche der HTBLA-Eisenstadt Fachrichtung Flugtechnik ein Junioren Segelfluglager am Alpenflugplatz Zell am See durchgeführt. Die Erwartungen und Vorstellungen der Jugendlichen Segelflieger waren aus deren Sicht hoch angesetzt und konnten größtenteils auch erreicht werden. Beispielsweise gab es drei Anwärter für das „Silber-C“ Leistungsabzeichen.

Streckenflüge wurden absolviert und Ausbildungsflüge für Zusatzberechtigungen geflogen.

Beachtliche Leistungen unserer Junioren mit Flügen bis zu 5 Stunden, begeisterten nicht nur unsere Jungscheinbesitzer, sondern auch die alteingesessenen am Flugplatz.

Die Woche wurde dankenswerterweise auch von einem angehenden Segelfluglehrer begleitet, der neben den überaus bemühten, ortskundigen „Profis“ auch stets mit Rat und Tat sowie hilfreichen Tipps zur Seite stand.

Ohne der vorbildlichen Organisation des Flugring Zell am See - Obmanns wären die Höhenflüge dieser Woche niemals möglich gewesen. Die gelungenen Tage wurden vom Flugplatzinhaber unterstützt und vom Aero-Club finanziell gefördert.

Spezieller Dank gilt neben Rudi Fraisl (oben genannter Obmann und Hauptorganisator) auch noch unserem äußerst aktiven Begleitlehrer, Dipl.-Ing. Gerhard Probst.





## Pre - JWGC Clubklasse – Staatsmeisterschaft Litauen in Pociunai/ Litauen 30. Juli – 15. August 2016

### BERICHT: Christoph Koch

#### Anreise

Ich hatte heuer die Chance die Pre-JWGC in Litauen mit dem Discus 2a zu bestreiten. Die Pre-JWGC 2016 wurde in Pociunai gekoppelt mit der Clubklasse-Staatsmeisterschaft in Litauen abgehalten.

Geplant war eine Clubklasse und eine Mixed-Klasse für alle Flugzeuge die nicht in die Clubklasse passen. Also war ich für die Mixed-Klasse gemeldet und begann ein paar Wochen vorher mich für die lange Anreise, der mobilen Wasserbetankung für den Discus, Orientierung in der Luft vorzubereiten.

Kanister wurden besorgt, Betankungsvarianten getestet, versucht bei jedem Wetter mit Wasser zu starten (auch für 100km), Streckenflugrechner mit allen Files gefüttert (allgemeine Files, da der Veranstalter keine Files im Vorhinein rausrücken wollte), Reliefkarten gedruckt, ICAO-Karte besorgt und foliert, usw... Einfach alles wo es mich beim Wettbewerb zuvor in Nitra erwischt hat, wurde eliminiert.

Ich kam dann mit Christoph Kalcher nach einer zweitägigen Anreise am Dienstag vor dem Wettbewerb an und wir konnten uns gemütlich einleben.

Am Donnerstagabend konnten wir ein Wetterfenster für den einen oder anderen Start nutzen. Thermisch war nicht sehr viel. Wir waren auch die einzigen die ans Fliegen dachten, aber die Flugplatzumgebung wollte ich vor dem Wettbewerb auch aus der Luft gesehen haben.

#### Beginn des Wettbewerbes und plötzliche Änderung der Situation.

Am Samstag begann dann der Veranstalter mit der technischen Abnahme der Clubklasse-Flugzeuge und der Wiegung für das Referenzgewicht.

Nach ein paar Befragungen der Locals, ob wir uns einreihen sollten, gab es keine richtige Antwort. Einer meinte, dass die Mixedklasse nicht kontrolliert wird, ein andere meinte, dass es gar keine Mixedklasse gibt.

Über das Safetybriefing am Abend wusste auch keiner Bescheid. Es gab dann aber doch ein Eröffnungsbriefing auf litauisch und danach in der kleinen Runde ein kurzes englisches Briefing.

Dort erfuhren wir, dass wir 1. außer Konkurrenz fliegen. Das erklärt sich bei einer Staatsmeisterschaft irgendwie von selbst, dass wir keine Staatsmeister in Litauen werden können, aber zu unserer Überraschung wollte der Veranstalter alle Flugzeuge denen es möglich ist Clubklasse zu fliegen in diese konvertieren. Also die LS4, die LS7 und der Discus bT muss auf die Waage bis spätestens 22:00 loc.

Die 2. Meldung war dann, dass die Mixedklasse cancelled wurde und ich mit dem Discus 2 auch nicht gewertet werde. Der Auswerter bot mir dann an, dass er mich auswertet, dass ich eine Statistik über meinen Flug bekomme, aber die Ergebnisliste nicht beeinflusse.

#### Fliegen

Der erste Wettbewerb mit Gridorder.

Zu unserem Verwundern dauerte der litauische Teil des Briefings immer länger als der englische Teil, aber die Durchführung der Aufstellung und Local Procedures funktierten unter den Locals trotzdem nie richtig.

Geschleppt wurde dann mit Wilgas und einer Dynamic. Das funktionierte prinzipiell sehr gut. Bei mir



gab es nur das Problem, dass es nicht möglich war dem Schleppiloten klar zu machen, dass er schneller schleppen soll, weil ich mit Wasser fliegen wollte, um den Discus für zukünftige Wettbewerbe besser kennen zu lernen.

Am ersten Tag endete das dann damit, dass ich fast voll gefüllt mit Wasser am Grid stand und mich die Wilga mit maximal 110 km/h schleppte und ich einfach nicht hinten nach ziehen konnte, weil ich sobald ich einen Impuls am Höhenruder gab, schon ein Schütteln am Höhenruder als Feedback zurück kam. Daraufhin zog ich gleich mal am Wasserhahn um besser nachfliegen zu können.

Das Betteln um einen schnelleren Schlepp brachte am Funk auch nichts...

Ich flog dann den 1. Task zur Hälfte alleine und erkundete danach das Fluggebiet ein bisschen in den Norden, da es für mich in dem Moment eh kein Wettbewerb war.

Am nächsten Tag meinte dann der Auswerter zu mir, dass ich das File abgeben soll, weil ich ja beim Wettbewerb mitmache. Irgendwie war ich verwirrt und doch etwas demotiviert, weil wir nie wirklich gut aufgeklärt wurden was geschieht und welche Konsequenzen was hat.

Das Resümee über die zwei Wochen war dann, dass ich mit dem Discus 2 und 34kg/m<sup>2</sup> Flächenbelastung einen Index von 110 verpasst bekommen habe und so in der Clubklasse mitfliegen durfte.

Ich nutzte dann diese Lage für entspannte Flüge rund um die Tasks und ein paar Experimente alleine. Wenn ich den Lokalmatador fand, versuchte ich ihn zu verfolgen um zu sehen wie er dieses Fluggebiet abfliegt.

## Das Fluggebiet

Hier kommt auch das meiner Meinung nach interessanteste an Pociunai. Von zu Hause bin ich es gewohnt im Flachland markante Geländeunterschiede anzufliegen. Die Locals flogen aber aus Prinzip immer direkt über Wälder. Vor allem über den großen Wald im Süden Richtung Polen und Weißrussland.

Teilweise Kursabweichungen die 50 – 60° betragen, bzw. 10-20 km abseits der direkten Kurslinie waren.

Den Grund verriet uns später einer der Piloten. Angeblich hat sich im Verlauf der Geschichte Sand angesammelt und auf dem wachsen nur Bäume. Dadurch ergibt sich laut den Locals eine sehr brauchbare Bodenbeschaffenheit für potentielle Thermik. Über „kritische Situationen“ über dem Wald sprechen die Locals erst ab 400m über Grund. Das lag am Anfang der Wochen sehr weit weg von meiner Komfortzone, aber wenn man die gewissen Wiesen im Wald bzw. gleich neben dem Wald einmal kennt, dann ist man nicht mehr so angespannt. Der Wald funktioniert wirklich.

Eine weitere Besonderheit fiel uns allen auf. Und zwar passierte es über die Tasks, dass man teilweise über einen Schenkel 4-5m/s steigen und Cumulanten hatte, auf dem nächsten Schenkel aber im Blauen bei 0,8m/s flog. Einer der Locals meinte dann, dass sie in Litauen besonders unterschiedliche Bodenbeschaffenheiten haben und dadurch auch die thermischen Produkte unterschiedlich Ausfallen können.

Da kann meiner Meinung nach durchaus was dran sein, weil wir teilweise wirklich in einer Luftmasse flogen, die einfach nicht steigen wollte. Auf der österreichischen Frequenz meldeten die ersten Voraus 0,1m/s – 1m/s und wenn man mit den Locals die Waldflächen und am Rand der Memel flog, dann hatte man gleich 3m/s unter einem hohen Cirrenschirm.

Wir dachten an kein Durchkommen und die Locals flogen den Task im Pulk mit 80km/h über 300km durch. Komplett im Blauen mit Cirren überall. Die Umwege waren zwar sehr groß, aber es scheint zu funktionieren, wenn man die Bodenbeschaffenheiten kennt.

Ich fand im Internet im Vorhinein auch eine Thermik-hotspot-Karte von einem Local und da waren hauptsächlich nur Waldflächen eingezeichnet.

Ich glaube, wenn man nach Pociunai auf einen Wettbewerb fährt, empfiehlt es sich wirklich zu Versuchen eine Bodenkarte oder irgendetwas ähnliches aufzu-



treiben, dass man weiß wo man aufpassen sollte und wo man mit gutem Wetter rechnen kann.

### Unterkunft und Sonstiges

Ansonsten kann man sagen, dass die Häuser am Flugplatz einfach und in Ordnung sind. Sie haben Duschen, Kühlschrank, Küche, Mikrowelle und bezogene Betten oder eben eine Couch. Das Wasser kann man laut Veranstalter aus der Leitung trinken und stammt aus der Quelle direkt beim Flugplatz.

Für 12 Euro pro Person und Tag völlig in Ordnung. Mann sollte aber das vorhandene Geschirr und Küchenequipment vorher waschen, da die Häuser unterm Jahr nicht stark bewohnt sind. Maximal von Mäuse vielleicht.

Englisch kann man eigentlich nur am Flugplatz und mit der Jugend im Ort sprechen. Im Supermarkt, Post usw. war mit Englisch kein weiterkommen. Rechnungen waren vom Veranstalter keine zu bekommen. Nur Zahlungsbestätigungen für einen „Selbstkostenpreis“.

### Fazit für mich

Die Anreise ist zwar lange, aber für eine WM ist dort wirklich viel Platz und man muss eigentlich wenig Risiko einsetzen um schnell um einen Task zu kommen. Zumindest die Tasks die wir flogen, waren meistens gut landbar. Man sollte nur auf hügelige Wiesen aufpassen. Das Fluggebiet ist aber sehr eingeschränkt und wahrscheinlich für einen Fliegerurlaub eher langweilig.

Die Veranstalter wirken im ersten Moment sehr lässig, aber irgendwie hat es schon einen komischen Beigeschmack, wenn man einen Teilnehmer 1400km fahren lässt, dass man ihm dann vor Ort darüber informiert, dass er eigentlich fehl am Platz ist. (Gleiches passierte dem Japaner Ichikawa mit seinem Discus 2a. Er wurde bei einem Tagessieg außer Konkurrenz nicht einmal erwähnt)

Aber ich habe in der Zeit sehr viel gelernt und habe wieder sehr viele Stellen gefunden wo ich an mir arbeiten muss.

Vor allem an der Direktlandung ;-)





## 15. Österreichische Juniorenmeisterschaft in Niederöblarn 8. – 16. Juli 2016

### BERICHT: Lukas Kirchberger



Die Bundesmeisterschaften 2016 finden nicht wie ursprünglich angedacht in Altlichtenwarth (NÖ) statt, sondern in Niederöblarn. Also ein Gebiet, das die meisten von uns sehr gut kennen – die Nordseite des Alpenhauptkammes / das Ennstal.

**Als Unterstützung habe ich diesmal fast die ganze Familie dabei:** Mama und Papa plus meinen kleinen Bruder Paul. Es ist das mein letzter Bewerb, bevor ich nach Südafrika siedle und meinen Job bei Jonker Sailplanes ([www.jonkersailplanes.co.za/mainpage.htm](http://www.jonkersailplanes.co.za/mainpage.htm)) und mein Studium an der NWU in Potchefstroom antrete. Mein großes Ziel ist, mich mit einer guten Leistung hier in Österreich zu verabschieden.

**Die Ergebnisse** der heurigen Saison sind für mich eine Bestätigung eines Weges, der sicherlich nicht immer leicht war, der mir schlussendlich aber half, sowohl meine beruflichen als auch sportlichen Ziele zu erreichen.

Gerade im Frühjahr waren ein paar „Hammertage“, also Tage, an denen für Segelflieger extrem gute Wetterbedingungen herrschen. An diesen Tagen waren „leider“ Segelflug-Wettbewerbe (Alpenpokal bzw.

Alpe-Adria-Cup) und somit ein vorgegebener Kurs zu fliegen. Sehr gerne hätte ich an dem einen oder anderen Tag versucht, ob ich schon an der 1000-km-Marke kratzen könnte..... da muss man sich dann halt entscheiden.

#### **Anreise:**

Wir sind mit Auto, Wohnmobil, Anhänger am Freitag Nachmittag hier angekommen und haben uns am Campingplatz eingerichtet. Ein paar Kollegen waren schon da, der Rest ist Stück für Stück auch dann im Laufe des Tages eingetroffen.

Ein Wiedersehen gab's mit Luki Huber, Bundesmeister 2014 und WM-Teilnehmer. Er macht gerade seine Pilotenausbildung bei der Swiss und nimmt in seinem Urlaub an den Bundesmeisterschaften teil. Er hat von uns allen mit Abstand die meiste Erfahrung und seine LS8 ist im Juniorenbereich vermutlich der stärkste Segler.



Neu dabei sind:

– **Elias OTTER:** Er hat in mühevoller Kleinarbeit eine Ka6 neu aufgebaut und somit einen wunderschönen Oldtimer am Start.



– **Leonhard ZACHARIAS:** Er ist in Bayern im Junioren-Landeskader und hat zusätzlich eine österreichische Sportlizenz. Somit ein sicherlich sehr starker Flieger. Noch dazu hat auch er eine LS8 zur Verfügung. Sogar die LS8-Neo, also verbessert mit den neuen Winglets.

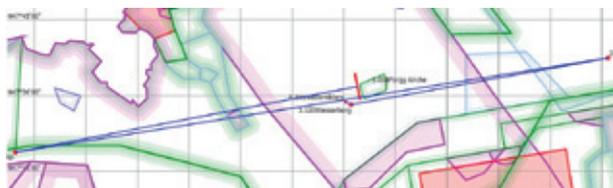
Aus den 13 gemeldeten Teilnehmern wurden schlussendlich 10. Mit Herwig WAGNER haben wir einen neuen / jungen / motivierten Rennleiter, der sich sehr wohl über große Aufgaben traut und seine lange Erfahrung als Wettbewerbspilot einbringt.

### Der erste Flugtag, Samstag 9. 7. 2016

Das Wetter war – na ja. Trotzdem wurde eine Aufgabe ausgeschrieben: 145 Kilometer mit 2 Stunden Wertungszeit, also die Minimaldistanz. Herausgekommen ist dann der befürchtete „Flieger-Weitwurf“, an dem kein Teilnehmer 30 Kilometer geschafft hat. Die Tageswertung wurde somit gestrichen bzw. neutralisiert. Für eine gültige Wertung müssten 4 Teilnehmer etwa 100 Kilometer weit segeln..... da waren wir weit weg. Meine Aussenlandung war in Haus im Ennstal, zusammen mit 2 Kollegen.

### Zweiter Flugtag, Sonntag 10. 7. 2016

Das Wetter war vom Eindruck her deutlich besser. Herwig greift ins Volle und schreibt eine Aufgabe über 445 Kilometer aus. Diese Distanz ist die längste Aufgabe, die ich je in einem Bewerb zu fliegen hatte



Start in Niederöblarn (Kirche PÜRGG), danach über 127,6 Kilometer zum Pass Thurn. Zurück mit einer Distanz von 220 km zum Seebergsattel nahe Eisenerz und dann noch 95 km ins Ziel wieder nach Niederöblarn. Eine gewaltige Aufgabe! Und es stellte sich heraus, dass das Ganze noch deutlich schwieriger werden sollte. Der Tag sah zwar vom Boden her sehr gut

aus, in der Luft war die Thermik aber doch deutlich schwächer und zerrissen.

Sofort war am Funk zu hören, dass einige ihre liebe Not damit hatten. Damit habe ich gewusst, dass heute eine gute Möglichkeit ist, sich im Vordergrund zu platzieren. Ich fand sehr gute, tragende Linien und auch den einen oder anderen wirklich guten Steigwert. Nach einer Flugzeit von 5:55 konnte ich den Tag mit dem Punktemaximum von 1000 Punkte gewinnen! Mein erster Tagessieg über eine volle Distanz! Außer mir schafften noch Matthias Wersonig und Christoph Koch die Aufgabe. Der Rest der Truppe hat entweder abgebrochen oder musste ausenlanden.

Flugtag: 2016/07/10 - 09:00 bis 18:00 - 1000 Punkte - 1000 Punkte - 1000 Punkte - 1000 Punkte - 1000 Punkte

Task Info: Minimum Points: 1000, Day Factor: 1.000

#	Cl.	Contestant	Club	Wings	Handicap	Start	Finish	Time	Speed	Distance	Points
1.	1A	Luken Kohlberger	SPC Mosand	LS7 Neo	100	10:04:16	10:40:09	5:54:43	75.24 km/h	444.04 km	1000
2.	1B	Matthias Wersonig	FBA W. Neustadt	LS8 Neo	100	10:04:16	10:40:09	5:54:43	74.40 km/h	444.04 km	925
3.	1C	Christoph Koch	SPC Fürstentum	LS8 Neo	100	10:04:16	10:40:09	5:54:43	74.40 km/h	444.04 km	849
4.	1D	Peter Maier	FBA W. Neustadt	LS8 Neo	100	10:04:16	10:40:09	5:54:43	74.40 km/h	444.04 km	773



Eine geniale Leistung kam von Christoph Koch, der sich am späteren Nachmittag/Abend noch mit den letzten Möglichkeiten zurückgekämpft hat und nach knapp 8 Stunden (!!!) Flugzeit die Aufgabe komplett beenden konnte. Diese tolle Leistung strafft alle Lügen, die von „unlösbar“ und „so spät nicht möglich“

usw. gesprochen haben. Er hat das Gegenteil bewiesen – meinen großen Respekt vor dieser Leistung !!!!

### Dritter Flugtag, Montag 11. 7. 2016

Am Vorabend wurde das übliche Zusammensitzen und Erzählen mangels Kraftreserven einfach weggelassen...

Die heutige Tagesaufgabe wurde aufgrund heranahenden Schlechtwetters etwas kürzer gewählt: Mit 240 Kilometern (Niederöblarn – Obertauern – Präbichl – Mitterndorf – Niederöblarn) wieder ent-



lang der Rennstrecke. Auch hier stellten wir uns die Aufgabe einfacher vor, als sie war.

Im Wetter-Briefing wurden wir eindringlich darauf hingewiesen, dass Schlechtwetter von Westen her naht und wir die Aufgabe eher früher als später beginnen sollten. Und dieser Rat stellte sich als wirklich richtig und gut heraus.

Ich habe nach Öffnung der Startlinie noch knapp 15 Minuten gewartet und habe versucht, Höhe zu machen. Abgeflogen bin ich dann nicht einmal bei voller Höhe als Vorletzter, um nur ja nicht zu spät dran zu sein.

Am Weg zum ersten Wendepunkt (45 km) konnte ich bis auf Lukas Huber und Peter Mair alle Konkurrenten einholen. Die lange Strecke von 110 km bis zur 2. Wende passierte nichts Außergewöhnliches. Einzig die Gewitter rund um uns wurden mehr und die Regenschauer intensiver. Wer jetzt hier nicht durchgekommen ist, für den wird's echt schwer.

Christoph Koch, der in dieser Zeit in meiner Nähe war, hat sich genau wie ich für die eher nördliche Route am Südrand des Gesäuses entschieden, Luki Huber, Peter Mair und Matthias Wersonig versuchten ihr Glück weiter südlich. Obwohl wir ihnen per Funkt wirklich gute Steigwerte mitgeteilt hatten, blieben sie bei ihrer Wahl.

Die heftigen Gewitter haben einige dann zur Aufgabe bzw. zur Rückkehr gezwungen. 2 Außenlandungen am Erzberg (Kevin und Paul) und einige Flugabbrüche zeigen die hohen Anforderungen dieses Tages. Am letzten Teil des Kurses konnte ich die vor mir liegenden Luki Huber und Peter Mair noch einholen und siegte wie schon am Vortag.

### Tagesergebnis des zweiten Flugtages:

© Flaresoft 1622/2016/08/01 - 2016/08/01/01 - 2016/08/01/01 - 2016/08/01/01

Task Distance: 240,23 km

Task info: Maximum Points: 950, Clap Factor: 1,300

#	Clp #	Contestant #	Club #	Pilot #	Handicap #	Start #	Finish #	Time #	Speed #	Distance #	Points #
1.	LS	Lukas Kirchberger	SFC Marcell	LS F HL	107	12:28:09	14:40:10	2:12:01	109,18 km/h	240,23 km	880
2.	FD	Peter Mair	FBA Wiener Neudorf	DanDraze	110	12:29:27	14:39:36	2:10:09	108,80 km/h	240,23 km	859
3.	HS	Luki Huber	Neudorf	LS B	108	12:31:08	14:36:10	2:05:02	109,22 km/h	240,23 km	840
4.	IT	Matthias Wersonig	FBA Wiener Neudorf	ADN 01 M/2/16	121	12:33:16	14:40:44	2:07:28	104,83 km/h	240,23 km	818
5.	HS	Christoph Koch	SFC Farnersfeld	Drause Da	108	12:27:24	15:03:02	2:35:08	92,32 km/h	240,23 km	818

Damit sieht die Gesamtwertung nach 2 Flugtagen so aus:

Overall results for Allgemeine Klasse after task 3

Task: 3, Status: Daily, Total: 3

#	Clp #	Contestant #	Club #	Pilot #	Handicap #	Total #
1.	LS	Lukas Kirchberger	SFC Marcell	LS F HL	107	3,889
2.	IT	Matthias Wersonig	FBA Wiener Neudorf	ADN 01 M/2/16	121	3,303
3.	HS	Christoph Koch	SFC Farnersfeld	Drause Da	108	3,499
4.	FD	Peter Mair	FBA Wiener Neudorf	DanDraze	110	3,231
5.	HS	Luki Huber	Neudorf	LS B	108	3,195

... und dann kam das Schlechtwetter.

Hagelwarnung, Starkregen und kein Flugwetter am Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag

### Samstag, 16. Juli 2016

Soeben hat sich die Wettbewerbsleitung entschlossen, aufgrund des sehr starken Windes den heutigen Tag abzusagen – damit haben wir leider nur 3 Flugtage und 2 gewertete Tage gehabt.

Damit bleibt auch die Zwischenwertung vom Montag als Endwertung der Bundesmeisterschaften 2016. Ich konnte beide Tageswertungen und somit die Gesamtwertung gewinnen.



DANKE für eure Unterstützung, die mir diesen Abschluss der diesjährigen Bewerbs-Saison ermöglichte.

Lukas



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Das Juniorenprogramm

## Bundesmeisterschaften 2016



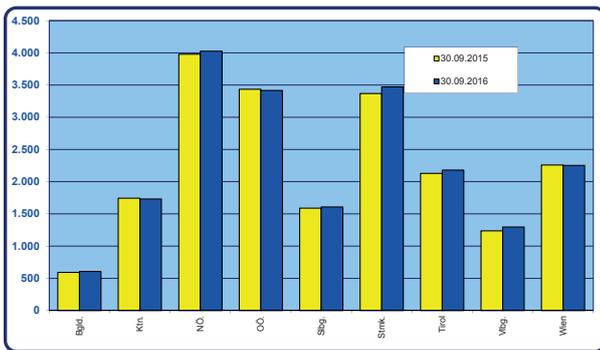


# Mitgliederentwicklung



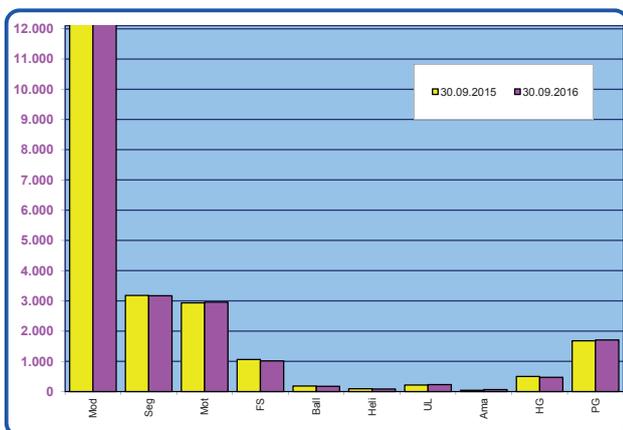
## ÖAEC-Mitgliederstatistik Stand: 30. September 2016

### Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Vergleich Landesverbände



Landesverbände	31.12.2015	30.09.2015	30.09.2016	+/-Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	597	593	606	+13	+2,19%
Kärnten	1.749	1.743	1.732	-11	-0,63%
Niederösterreich	4.006	3.978	4.026	+48	+1,21%
Oberösterreich	3.462	3.435	3.416	-19	-0,55%
Salzburg	1.597	1.590	1.607	+17	+1,07%
Steiermark	3.389	3.368	3.471	+103	+3,06%
Tirol	2.142	2.128	2.181	+53	+2,49%
Vorarlberg	1.265	1.237	1.297	+60	+4,85%
Wien	2.273	2.258	2.252	-6	-0,27%
ohne Verband	6	6	6	+0	+0,00%
gesamt	20.486	20.336	20.594	+258	+1,27%

### Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Vergleich Sektionen



Sektionen	31.12.2015	30.09.2015	30.09.2016	+/-Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Modellflug	13.100	13.020	13.353	+333	+2,56%
Segelflug	3.198	3.178	3.172	-6	-0,19%
Motorflug	2.979	2.936	2.958	+22	+0,75%
Fallschirm	1.065	1.062	1.016	-46	-4,33%
Ballonfahrt	186	185	176	-9	-4,86%
Helikopter	96	94	84	-10	-10,64%
Ultraleicht	218	217	232	+15	+6,91%
Amateurbau	48	41	64	+23	+56,10%
Hängegleiten	508	501	471	-30	-5,99%
Paragleiten	1.690	1.681	1.710	+29	+1,73%



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



## ÖAEC-Mitgliederstatistik Stand: 3. Oktober 2016

### Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Sektion Segelflug

Landesverbände	31.12.2015	30.09.2015	30.09.2016	+/-Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	59	57	58	+1	+1,75%
Kärnten	313	312	303	-9	-2,88%
Niederösterreich	669	661	651	-10	-1,51%
Oberösterreich	643	640	633	-7	-1,09%
Salzburg	146	145	150	+5	+3,45%
Steiermark	481	479	490	+11	+2,30%
Tirol	339	338	340	+2	+0,59%
Vorarlberg	155	155	154	-1	-0,65%
Wien	393	391	393	+2	+0,51%
gesamt	3.198	3.178	3.172	-6	-0,19%

