

Segelflugbilanz 2017

**EM-Gold für
Wolfgang Janowitsch**

**Junioren
WM-Silber für
Paul Altrichter**

Medaillen-ErnteDank

Gold und Silber für Österreich

Gratulation den Piloten!



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Einleitung

Das Team 2017

Seite 6

Meisterschaften national

Seite 8

25. Alpe Adria Segelflugcup, Feldkirchen
Segelflug-Staatsmeisterschaft in Mariazell
Österreichischen BMT im Segelkunstflug, Schärding
SIS.AT

Meisterschaften international

Seite 25

WGC 2017, Benalla/Australien
BERICHT: Sebastian Eder
BERICHT: Wolfgang Janowitsch
BERICHT: Werner Amann
BERICHT: TC Kurt Graf
BERICHT: Hermann Trimmel
The World Games im Segelkunstflug, Wroclaw/Polen
EGC 2017, in Moravska Trebova/CZ
BERICHT: Mario Schupfer (Team MS)
BERICHT: Helmut Köglbauer (Team 4ME)
Österreichische WM im Segelkunstflug, Torun/Polen
Europameisterschaft im Segelflug, Südengland/Lasham



Berichte der Landessektionsleiter	Seite 51
Bericht des Landesverbandes Kärnten	
Bericht des Landesverbandes Tirol	
Bericht des Landesverbandes Niederösterreich	
Bericht des Landesverbandes Wien	
Bericht des Landesverbandes Burgenland	
Bericht des Landesverbandes Steiermark	
Bericht des Landesverbandes Salzburg	
Bericht aus Aeroclub.at	Seite 61
Das Salzburg TAL eine Erfolgsstory	
Berichte Fachreferenten	Seite 62
Bericht des ONF-Delegierten	
Internationale Vertretungen	
Jahresrückblick Junioren 2017	Seite 66
Flugsaison 2016/17	
JWGC - Junioren Weltmeisterschaft im Streckensegelflug, Pociunai/Litauen	
BERICHT: Paul Altrichter	
BERICHT: Christoph Kalcher	
BERICHT: Lukas Kirchberger	
BERICHT: Koch	
BERICHT: Thomas Leitgeb	
Termine 2018/19/20	Seite 83
Mitgliederentwicklung der Sektion Segelflug	Seite 84



■ Liebe Segelfliegerfamilie...



BSL Segelflug
Michael Gaisbacher

2017 wird als denkwürdiges Jahr in die Annalen des Österreichischen Segelflugs eingehen. Wolfgang Janowitz holt Gold in England in der 18 Meter-Klasse, Paul Altrichter wird aus dem Stand beim ersten Anreten Vizeweltmeister der Junioren, und bei der WM in Benalla, Australien, zeigen die Österreicher mit den Platzierungen 6., 11. und 8., dass Österreich ein hohes Maß an Weltklassepiloten aufweist.

Jedoch muss sich der Österreichische Segelflug auch jedes Jahr die Frage nach den richtigen Zukunftsstrategien stellen. Die Rahmenbedingungen werden schwieriger - wir müssen jungen Piloten nicht nur das Kurbeln und Obenbleiben beibringen, sondern auch das Einhalten von immer enger werdenden Lufträumen dabei. Wir stehen mit unseren Vereinen einer neuen gesellschaftlichen Verhaltensweise gegenüber. Zeit ist wertvoll, jeder wiegt ab, wieviel man davon ins Fliegen selbst und in den Verein investiert. Fliegen wird von der Lebenseinstellung von Menschen immer öfter auch nur zu einer Episode von 10 bis 15 Jahren, bevor man sich anderen Sportarten oder Hobbys zuwendet.

Dazu kommen die Wirren von EASA und EU, die den Vereinen die Zukunftsplanung einmal mehr schwer machen. Nach der Hürde PART M, die einigermaßen gut lief, gibt es nun die Kapriolen zum Thema FCL, wo unser Vereintes Europa alle negativen Vorurteile gegenüber einer dysfunktionellen Bürokratie erfüllt. Zu guter Letzt stehen jetzt EASA gegen EU im Ring um das Einführungsdatum des Part FCL.

Und trotzdem: Uns geht es besser denn je zuvor. Unseren Vereinen stehen mehr Flugzeuge pro Kopf zur Verfügung denn je, die Leistungen der Piloten werden besser und auch der Wettbewerbsflug in Österreich erlebt durch gut veranstaltete Bewerbe und TALS eine Renaissance. Es zeigt sich also, dass jede Zeit ihre Probleme und Chancen hat – und in jeder Zeit gibt es Vereine, die prosperieren, weil sie im Trend liegen, und andere sind rückläufig, weil sie nach veralteten Strukturen arbeiten. **Es ist die Aufgabe sich der Zeit anzupassen**, Synergien zu nützen und die Freude, die wir an unserem Sport haben, auch nach außen zu kommunizieren. Wie? Ganz einfach: Jeder beginne einmal bei sich selbst, bei seinem Gesicht am Flugplatz und bei seinem Umgang mit Neulingen, Kollegen, Flugschülern oder auch älteren Fliegerfreunden, die ihr Fliegerleben nach ihren eigenen Mustern fertigleben wollen.

Möge 2018 neben den guten Leistungen bei den kommenden Bewerben auch das Jahr der guten Laune auf den Flugplätzen werden, demgemäß lautet unser offizielles Motto für 2018

Smile, you are on an airfield!

Viel Erfolg und sichere und weite Flüge in der neuen Saison.

**In diesem Sinn Glück ab, gut Land in 2017
Euer BSL, Michael Gaisbacher**



SMILE



You are on an airfield.



■ Das Team 2017

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

Wolfgang Zimmermann

Generalsekretär

Manfred Kunschitz

Burgenland

Florian Forcher

Steiermark

Michael Gaisbacher

Oberösterreich

Herbert Lackner

Kärnten

Armin Leitgeb

Salzburg

Peter Di Bora

Tirol

Bernhard Leitner

Vorarlberg

Sven Kolb



Delegierte:

EGU: BSL Michael Gaisbacher

IGC: David Richter-Trummer

OSTIV

Met.: Hermann Trimmel

Fachreferenten:

SIS.AT: Christian Hynek
Stefan Haupt

ROL: Bernhard Leitner
Herbert Ziegerhofer

Teamcaptains: Kurt Graf
Rudi Schneider

Segelkunstflug: Sandra Wechselberger

Junioren: Harald Kirchberger

Trainer: Hermann Trimmel

Lufträume: Günter Freyer



■ Meisterschaften national

25. Alpe Adria Segelflugcup (AAC) in Feldkirchen

20. Mai – 27. Mai 2017

... mit hoher Teilnehmerzahl und vielen Wertungstagen

Wenn der ÖaC – Landesverband Kärnten den AAC ausschreibt folgen in der Regel viele Piloten dem Ruf nach Kärnten. Da dieses Jahr ein rundes Jubiläum anstand schnellte die Zahl der Teilnehmer auf deutlich über 40. In zwei Klassen (bis BGA Index 106 und darüber) ging es - nach der Eröffnungsfeier am vorherigen Abend – am Samstag den 20. Mai direkt mit einer Wertung für die 104er Klasse los.

Zeit zum Ausruhen gab es sodann in der Folge wenig, das Wetter spielte in Bezug auf fliegbare Lagen im Jubiläumsjahr meist mit. Wenn es auch mit Nordwindwetterlagen und anderen Tücken schon einmal schwierig werden konnte: in der Regel war es Wettbewerbsleiter Martin Huber und seinem Team möglich eine Aufgabe auszuschreiben.

Highlights des diesjährigen Bewerbes waren dabei dann der Dienstag, bei dem die Aufgabe so aufs Wetter passte dass alle so grad eben „im Stall“ waren als ein Gewitter den Platz erreichte. Mit Hagel und Starkregen fand der Tag -in Innenräumen- einen geselligen Ausklang...

Meisterstück war aber eindeutig der Donnerstag, an dem die Geduld aller Teilnehmer der offenen Klasse nach ewigen zuwarten belohnt wurde – gegen halb vier nachmittags gestartet konnte der Tag zu einer Wertung umgemünzt werden. In einem Wetterfenster unter 8/8 Bedeckung!

Unter den Teilnehmern war Hausmacht wieder einmal das Feld der einheimischen Piloten, flankiert von einem jährlichen wachsenden Kontingent aus der Schweiz. Einige Stammgäste reisten wie jedes Jahr aus Deutschland an, Mountain Soaring aus Innsbruck hatte gar ein Amerikanischen Piloten als Teil-

nehmer „im Gepäck“. Zwei Teams aus der Tschechischen Republik rundeten 2017 das Feld ab.

Im Ranking der Tagessiege dominierten die heimischen Piloten in aller Regel, in der 106er Klasse hart bedrängt von Fridolin Hauser aus der Schweiz (aber „Frick“ ist auch langjähriger Gast beim AAC).

Am Ende standen sechs Wertungstage für beide Klassen in den Listen. Die routinierte, aber auch motivierte Schar der Helfer des FSV Feldkirchen hatte mit der gewohnt guten Organisation wieder einmal dafür gesorgt dass die Stimmung „super“ war.

So konnten zur Siegerehrung am 27. Mai durch beständig gute Leistungen denn auch im Gros heimische Piloten die Preisgelder der Sieger in Empfang nehmen. Lediglich Fridolin Hauser konnte bei den 106ern einen zweiten Platz ergattern, der erste Platz ging (wieder einmal) an Fritz Hofinger aus der Steiermark, den dritten Platz holte Florian Forcher aus dem Burgenland.

In der offenen Klasse räumte – tu felix Austria – die Phalanx Sven Kolb (Vorarlberg), Guido Achleitner (Tirol) und Heimo Demmerer (Steiermark) die Preise ab.





Bilder: www.lokf.at



Segelflug-Staatsmeisterschaft

in Mariazell

1. Juli – 8. Juli 2017

Bereits zum 15. Mal wurde der USFC Mariazell vom Österreichischen Aero Club mit der Austragung der Segelflug-Staatsmeisterschaften betraut, die heuer vom 1. bis 8. Juli im obersteirischen Wallfahrtsort ausgetragen wurden.

Schon bei der feierlichen Eröffnung am Mariazeller Hauptplatz zu Fuße der Basilika war zu erahnen, dass dieses Jubiläum unter einem besonderen Aspekt stehen würde.

1966 – also vor 51 Jahren – begann eine für den österreichischen Segelflug einmalige Geschichte. Bereits bei dieser ersten Staatsmeisterschaft in Mariazell entwickelte sich ein ganz spezielles Flair, das nach fünf Jahrzehnten noch ungebrochen ist. Das hohe Interesse des Publikums am Segelflugsport ist dabei ein ganz wesentlicher Faktor. Die Begeisterung wurde auch dadurch gesteigert, dass seinerzeit drei Mariazeller zu Staatsmeister-Ehren kamen: Othmar Fahrafellner, Sepp Walsberger und Heimo Demmerer.

Perfekte Organisation und vor allem sich ständig vertiefende Fliegerfreundschaften trugen das ihre dazu bei, dass die Piloten immer wieder gerne nach Mariazell kommen – so auch diesmal. Insgesamt 45 Spitzenpiloten, davon 9 Ausländer aus Deutschland, Italien und der Schweiz, bewiesen an den insgesamt sechs Wettbewerbstagen ihr hohes fliegerisches Können. Für die Zuschauer war es diesmal besonders interessant, konnten die Flüge doch am Bildschirm via Internet live mitverfolgt werden.

Diese sechs Wettbewerbstage hatten es in sich: unterschiedlichste meteorologische Bedingungen, teilweise Winde bis Sturmstärke, aber auch „Renntage“ mit Durchschnittsgeschwindigkeiten bis 135 km/h stellten die Piloten vor große Herausforderungen.

Erstmals fungierte Heimo Demmerer als Wettbewerbsleiter. Mit Dr. Hermann Trimmel und August

Wegscheider an seiner Seite meisterte er diese neue Aufgabe souverän.

Gewertet wurde in vier Klassen, wobei letztlich durchwegs die Favoriten zu Meisterehren kamen. Die Standardklasse dominierte David Richter-Trummer, in der 15m-Klasse gab sich Eduard Supersperger keine Blöße, in der sehr stark besetzten 18m-Klasse ließ Welt- und Europameister Wolfgang Janowitsch keinen Konkurrenten an sich heran und in der Offenen Klasse bewies Guido Achleitner mit Superflügen an den letzten beiden Tagen Nerven aus Stahl.

Das vollständige Endergebnis ist abrufbar unter: www.segelflugsportklub-mariazell.at





Österreichischen BMT im Segelkunstflug in Schärding 13. Sep. – 16. Sep. 2017

Nach einigen Jahren ohne Austragung einer nationalen Meisterschaft im Segelkunstflug war es 2017 endlich wieder so weit – in Schärding fanden vom 13.09. bis zum 16.09.2017 die Österreichischen Bundesmeisterschaften im Segelkunstflug statt.

Ausgetragen wurden sie in den Klassen Unlimited (höchste Wettbewerbsklasse – zu Deutsch genannt ‚Vollacro‘) und Advanced (zweihöchste internationale Wettbewerbsklasse – die ‚Halbacro‘-Klasse). Zusätzlich wurde für unsere Nachwuchspiloten auch ein Wettbewerb in der Klasse Sportsmen ausgetragen, mit für diese Klasse typischerweise reduziertem Umfang an zu fliegenden Figuren. Ein Bundesmeister wurde jedoch nur in den Klassen gekürt, in denen auch internationale Wettbewerbe stattfinden.

13.09.2017 – Trainingstag

Die Sportregeln der FAI / CIVA sehen für jeden Wettbewerb vor, dass die Teilnehmer vor dem ersten Wettbewerbsflug zumindest einen Flug in der ‚Box‘ – dem 1000x1000 Meter großen Bereich in dem Kunstflug stattfindet – durchführen. Dieser Familiarization Flight dient dem Vertrautmachen mit der Umgebung, den Himmelsrichtungen, markanten Punkten zur Orientierung (die Streckenflieger werden an dieser Stelle lachen: wie kann sich ein Kunstflieger in solch einem kleinen Bereich nur verfliegen? Ja, es ist möglich! Spätestens wenn man einmal senkrecht nach oben in einen blauen Himmel geflogen ist und einige Sekunden später nach einer missglückten Kunstflugfigur in einer zufälligen Richtung und mehr oder weniger zufälligen Fluglage senkrecht nach unten gestürzt ist weiß man es zu schätzen, dass man sich einige Orientierungspunkte zurecht gelegt hat, denn der Pilot muss binnen weniger Augenblicke Fluglagen- und Richtungskorrekturen in die *richtige* (!) Richtung vornehmen) und zu guter Letzt auch dem Training.

Viele der Teilnehmer reisten bereits wesentlich früher an um mehrere Trainingsflüge durchzuführen. Auch Steff Hau, internationaler Wettbewerbspunkrichter und renommierter Kunstflugtrainer stand den Piloten schon früher zur Verfügung und trainierte fließig die lernwilligen Nachwuchspiloten.



Die unlimited-Piloten geben den Nachwuchspiloten Tipps zur richtigen Blicktechnik und Vorbereitung

Ein guter Flug beginnt bekanntlich nicht beim Losrollen sondern bereits bei der Flugvorbereitung – ganz besonders beim Kunstflug. Bei Kunstflugwettbewerben werden in der Regel 3 bis 6 Flüge durchgeführt, bei denen verschiedene Programme gezeigt werden müssen:

- Eine Bekannte Kür (Free Known)
- Eine Freie Unbekannte (Free Unkonwn)
- 1 bis 4 Unbekannte (Unkonwn) Programme

Am meisten Gewicht kommt in der Bewertung der bekannten Kür zu, welche daher auch genauestens vorbereitet werden will. Zu Beginn jedes Jahres werden von der CIVA 5 Figuren bekanntgegeben, welche alle Piloten in ihren bekannten Küren verpflichtend einbauen müssen. Der fehlenden 5 Figuren des Programmes können die Piloten nach bestimmten Regeln selbst auswählen.

Nicht nur Wettbewerbspunkrichter Steff Hau stand unseren Piloten der Nachwuchsklassen mit Rat und Tat zur Seite – anders als bei vielen anderen Luftsportarten sind viele der im Kunstflug verwendeten Flugzeuge Doppelsitzer, so ist auch ein direktes



Lernen von Pilot zu Pilot möglich. Die Piloten der Unlimitedklasse – Mayr, Stangl, Reithofer – gaben ihr Wissen und Können am Doppelsteuer gerne an die Nachwuchspiloten weiter (obwohl in ein paar Jahren aus den heutigen Sportsmen-Fliegern ernstzunehmende Konkurrenz werden wird!).

14.09. – 16.09.2017 – Wettbewerbsflüge

Vor Beginn des Bewerbes spielte das Organisationsteam noch mit dem Gedanken, den Bewerb wegen Schlechtwetters zu verschieben – bereits zwei Wochen zuvor waren die Schweizer Meisterschaften, bei denen Sigggi Mayr als Teilnehmer und Sandra Wechselberger als Punktrichterin beteiligt waren, dem Regen zum Opfer gefallen.

Auch der erste Tag in Schärding sah vom Wetter her nicht gerade berauschend aus. Viel Wind, der oben drein noch aus einer ungünstigen Richtung kam, machte uns zu schaffen.



Briefing am Morgen vor den Wettbewerbsflügen

Gemäß dem Kunstflug-Regelwerk gibt es eine definierte Windobergrenze (die Personen die sich nicht mit dem Segelfliegen auskennen werden sich wundern wie das mit ihrer üblichen Frage: Könnt ihr ohne Wind überhaupt fliegen? zusammenpasst) die sicherstellen soll, dass alle Piloten die gleichen Bedingungen (sofern nicht alle am selben Tag fliegen können) vorfinden und die Fairness sichergestellt ist. Da aber unsere nationalen Meisterschaften keineswegs die Teilnehmeranzahlen wie bei Weltmeisterschaften aufweisen, können bei den Windlimits – bei Zustimmung aller Piloten – Abstriche gemacht werden,

da es ziemlich sicher ist, dass die 5-7 Piloten in einer Klasse auch die gleichen Wetterbedingungen vorfinden werden.

Einer der Wettbewerbspunktrichter musste wegen terminlicher Probleme leider kurzfristig absagen, weshalb die Wettbewerbsleiterin, welche auch dieses Jahr bei den World Games und der Weltmeisterschaft an der Seite von Steff Hau an der Judge-Line gesessen war, diese Aufgabe zusätzlich übernahm. Es saßen daher ausschließlich wettbewerbserprobte Judges vor dem Schärding Hangar und blickten in den meist bewölkten Schärding Himmel.

Am ersten offiziellen Wettbewerbstag, dem 14. September, spielte der Wind und der immer wieder aufkommende Regen eine große Rolle. Nur am späteren Nachmittag konnten einige Wettbewerbsflüge durchgeführt werden, die Bekannte Kür in allen Klassen. Sigggi Mayr flog eine solide Leistung in der Unlimited und landete auf Platz 1 mit einer im Vergleich zur WM leicht veränderten Bekannten Kür – und bereute im Nachhinein, dass er nicht bereits bei der Weltmeisterschaft zwei Monate vorher dieses offensichtlich gut geeignete Programm geflogen war. Gabriel Stangl hatte seine Kür auch noch mal modifiziert und landete aufgrund eines HZ (Hard Zero – Bewertung einer Figur mit 0 Punkten) auf dem nicht erwarteten Platz 5. Bernhard Behr – obwohl noch schwer traumatisiert von seinem nicht so guten Wertungsflug in der Free Unknown bei der Weltmeisterschaft – konnte sich vor dem oftmaligen Weltmeisterschaftsteilnehmer und Team-Germany Mitglied Wolfgang ‚Grisu‘ Kasper auf SZD-59 (bester SZD-59 Pilot der Welt) und Newcomer Sebastian Scholz auf MDM-1 Fox den zweiten Platz in der Free Known sichern.

In der Advanced Klasse zeigten unsere Gäste aus Deutschland, Nora und Holger Geusen gute Leistungen auf der SZD-59, die dem MDM-1 Fox in dieser Klasse nicht unterlegen ist. Die beiden Geschwister belegten die Plätze 1 und 3, durchbrochen von Spinning Hawks Mitglied und Obmann des Flugring Austria Wiener Neustadt Gerhard Saumwald auf Platz 2. Auch aus Tulln war ein Fox angereist mit 3 Piloten, die zwar eine Menge an Kunstflugerfahrung hatten,



aber im Wettbewerbsumfeld noch nie geflogen waren, sich aber trotz der ungewohnten Bedingungen wacker schlugen und viel dazulernten.

Die Klasse **Sportsmen**, welche auch noch ihren ersten Wertungsflug absolvierte wurde angeführt von Jakob Prior am MDM-1 Fox der Innsbrucker Segelfliegervereinigung, zweite wurde Alexia Fritz von den Spinning Hawks.

Die Wettbewerbsflüge wurden am 15.09. fortgeführt – es gingen sich in der Unlimited Klasse noch 3 weitere Flüge an diesem Tag aus, in den anderen Klassen jeweils 2 Flüge. Damit hatte jede Klasse jetzt 3 Wertungsflüge absolviert und die Meisterschaftswertung war somit bereits gültig.

Zu den Resultaten in der Klasse Unlimited:

Siggi Mayr blieb auch nicht verschont vom ‚HZ‘ Teufel. Bei der ersten Unbekannten bog er senkrecht nach unten falsch ab – erkannte den Fehler jedoch sofort und korrigierte auf schnellstmöglichem Weg, was einen weiteren Punkteabzug verminderte.

Den Durchgang der Unknown 1 gewann Routinier Wolfgang Kasper, welcher damit wieder Punkte gutmachte, ebenso konnte Bernhard Behr seinen Rückstand auf Siggi Mayr aufholen – am Ende des Durchganges Nr. 2 wurde das Ergebnis in der Unlimited richtig spannend:

- **Mayr mit 3174,67 Punkten**
- **Behr mit 3164,33 Punkten**
- **Kasper mit 3164,00 Punkten**

was bedeutete, dass das Match um Platz 1 völlig offen war. Auch Durchgang Nr. 3 brachte keine Entscheidung, da alle 3 wieder eine sehr gute Leistung ablieferten und Bernhard und Wolfgang ihren ohnehin nicht nennenswerten Rückstand auf Siggi Mayr weiter aufholten:

- **Mayr mit 4670,33 Punkten**
- **Behr mit 4665,83 Punkten**
- **Kasper mit 4659,00 Punkten**



Impressionen vom Flugbetrieb

Dies bedeutete, dass der Durchgang Nr. 4 in der Unlimited die Medaillenentscheidung bringen würde – Unterschiede von bis zu 200 Punkten sind in Kunstflugwettbewerben keine Seltenheit, weswegen es umso erstaunlicher war, dass alle drei Piloten bisher solch konstante Leistungen gezeigt hatten.

Schlussendlich konnte Siggi Mayr mit einem fehlerfreien 4. Durchgang das Rennen um den Meistertitel für sich entscheiden. Bernhard Behr wurde vom 0 Punkte-Teufel heimgesucht und verlor auf diesem Weg das Rennen um Platz 1. Wolfgang Kasper sicherte sich mit einem soliden Flug Platz 2. Sebastian Scholz, welcher zum ersten Mal einer Unlimited-Meisterschaft teilgenommen hatte war mit Platz 4 sichtlich zufrieden und wird auch weiterhin in dieser Wettbewerbsklasse fliegen.

Gabriel Stangl hatte als dritter Pilot des Österreichischen Unlimited-Teams einige Schwierigkeiten, mit den Top-Rängen mitzuhaltend und erreichte insgesamt nur Platz 5 in der Österreichischen Meisterschaft.

Auch in der Halbacro-Klasse (Advanced) gab es einige Wechsel am Podest. Gerhard Saumwald konnte mit den Geusen-Geschwistern trotz zweier HZ noch mithalten und verlor den Anschluss nicht. Auch Karel Krobath und Florian Knöbl vom Segelfliegerclub Tulln behielten noch Chancen auf das Podest.



Für Piloten, die zum ersten mal bei einem Wettbewerb mitfliegen stellt dies natürlich eine nicht zu unterschätzende zusätzliche Herausforderung dar – egal wie viele Kunstflüge man bereits ‚auf dem Buckel‘ hat. Sicheres Kunstfliegen ist zwar eine der Grundvoraussetzungen um Teilzunehmen – aber der Meistertitel fordert noch einiges mehr von den Piloten.

Ein Looping kann nicht nur ‚sicher‘ sein – er kann auch rund sein. Linien können geschmeidig und energiesparsam geflogen werden – aber bei einem Wettbewerb wird vor allem die Fluglage bewertet, was es unumgänglich macht, dass sämtliche Linien genau im Winkel von 45° oder 90° nach oben oder unten geflogen werden. Die Flugrichtung während einzelner Figuren ist ein strenges Wertungskriterium – ‚falsch Abbiegen‘ führt sofort zu drastischen Punkteabzügen und ist einer der häufigsten Fehler. Figuren können auch bei noch ausreichender Höhe nicht wiederholt werden um es beim zweiten mal ‚besser‘ zu machen.

Dies sind Elemente, auf die außerhalb des Wettbewerbsfliegens weniger Wert gelegt wird.

Gerhard Saumwald, der bis vor dem letzten Wertungsdurchgang seinen beinahe schon fixen Platz am Stockerl hatte verlor diesen schlussendlich wohl aufgrund eines Orientierungsfehlers in einer einzigen Figur doch noch an Karel Krobath, der somit für den SFC Tulln Stockerlplatz und Medaille sicherte.

In der Klasse Sportsmen (Nachwuchs) gab es nach soliden Leistungen am Freitag noch eine Sensation am Samstag.

Kunstflugwettbewerbe lassen eine flexible Planung zu – deshalb reiste am Samstag noch eine Teilnehmerin in der Klasse Sportsmen an, die unter der Woche noch ihren schulischen Verpflichtungen hatte nachgehen müssen. Die anderen Piloten gaben fairerweise ihr Einverständnis, dass sie die versäumten Wettbewerbsflüge am Samstag ‚nachfliegen‘ dürfe – ein Wetterkrimi begann, denn der Samstag Vormittag ließ nichts anderes zu als Ausschlafen. Tie-

fe Basis, Regen. Auch der frühe Samstag Nachmittag war kaum besser und die ersten Flugzeuge wurden schon fleißig abgerüstet da für den Abend die Siegerehrung und Abschlussfeier geplant war.

Hin und hergerissen zwischen den Bitten mancher Teilnehmer, man möge doch die Schlussfeier vorverlegen um eine frühere Heimreise zu ermöglichen und einem recht kleinen Wetterfenster, über das sich selbst die Wetterapps recht uneinig waren harrete die Wettbewerbsleitung aus und entschied nach 16:00 und bei einer geschätzten Wolkenbasis von irgendwo zwischen 600 und 1000 Metern und leichtem Nieselregen doch noch den Schlepppiloten anzurufen – schon gefasst auf eine verwunderte Antwort eines Schlepppiloten, der wohl noch nie genötigt worden war bei solchen Bedingungen ein Segelflugzeug nach oben zu bringen.

Die Minderheit der Wetterapps sollte Recht behalten und bei Eintreffen des Schlepppiloten war auch die Basis schlussendlich auf 1100m angestiegen – nicht genug für einen Wettbewerbsflug in der Klasse Unlimited oder Advanced, jedoch ausreichend für Flüge in der Klasse Sportsmen, da deren Flugprogramme aufgrund der einfacheren Figuren weitaus weniger Flughöhe benötigten.

Spätankömmling Jana Baumann flog unerwartet ihren ersten Wettbewerbsflug – und wenige Minuten später stand nach der Auswertung fest, dass sie diesen Durchgang mit ihrer Leistung sogar gewonnen und sich vor allen anderen Sportsmen eingereiht hatte!

Damit wurde das Rennen auch in der Klasse Sportsmen zum Schluss noch einmal richtig interessant und die Advanced und Unlimited Piloten die ihre Flugzeuge schon alle abgebaut hatten saßen in Scharen im Gastgarten und sahen sich Janas letzte zwei Wertungsflüge an, die auch die zwei letzten Flüge des Wettbewerbes waren.

Schlussendlich passierten ihr jedoch auch ein paar Fehler, und sie landete hinter Jakob Prior und Alexia Fritz auf Platz 3.



Siegerehrung

Die Abschlussfeier und Preisverleihung fand im Gasthaus am Flugplatz Schärding statt.

Der extra angereiste Karl Berger stellte fest, dass sogar eine ausreichende Anzahl an niederösterreichischen Piloten beteiligt gewesen wäre, um eine Niederösterreichische Landeswertung zu machen. Hätte man das früher gewusst, hätte man dies auch in der Ausschreibung berücksichtigen und dementsprechende Trophäen bereitstellen können.

Die Endergebnisse der Österreichischen Meisterschaften (ohne Berücksichtigung jener Teilnehmer, die bundesdeutsche Sportlizenzen haben):

Unlimited:

1. Platz: Sigggi Mayr, ISV
2. Platz: Bernhard Behr, ISV
3. Platz: Gabriel Stangl, Spinning Hawks

Advanced:

1. Platz: Karel Krobath, SFC Tulln
2. Platz: Gerhard Saumwald, FRA W.N.
3. Platz: Florian Knöbl, SFC Tulln

Sportsmen:

1. Platz: Jakob Prior, ISV
2. Platz: Alexia Fritz, Spinning Hawks
3. Platz: Jana Baumann, Spinning Hawks



Karl Berger überreicht Pokal und Medaille an Karel Krobath (Bundesmeister Klasse Advanced), Links Wettbewerbsleiterin Sandra Wechselberger, im Hintergrund Nora und Holger Geusen, ebenfalls am Podium in der Klasse Advanced

Fazit für Piloten:

Die Teilnahme an einer Meisterschaft im Segelkunstflug ist unkompliziert – dafür sorgen die Veranstalter und auch die Sportregeln.

Aufgrund der Vielzahl an europäischen Teilnehmer werden internationale Wettbewerbe beinahe ausschließlich in Mitteleuropa abgehalten, wobei Teilnehmer aus Österreich beinahe immer einen Heimvorteil in Punkto Anfahrtswege und Mitbringen von Flugzeugen genießen.

Die nationalen Bewerbe dienen dabei nicht nur dazu, eine österreichische Rangliste zu bestimmen, sondern sind für jeden Teilnehmer die perfekte Vorbereitung auf die Teilnahme an internationalen Bewerben.

Im Rahmen von Wettbewerben und den damit verbundenen Trainingslagern können (erste) Erfahrungen mit Kunstflügen in einer Box, mit den Wettbewerbsregeln und Figuren, etc. gemacht werden – und dies unter der Anleitung von renommierten Trainern.

Fazit der Organisatoren:

Eine Veranstaltung wie die Segelkunstflug-Bundesmeisterschaften abzuwickeln ist in Österreich dank der geltenden Rechtslage ein aufwendiges und vor allem kostenspieliges Unterfangen.

Zwar durften wir sehr gute Kooperation mit den zuständigen Verwaltungsbehörden Austro Control und dem Land der Oberösterreichischen Landesregierung genießen, mussten dies aber – vor allem im Fall der ACGV – auch sehr teuer bezahlen, da zwischen einer Luftfahrt-Großveranstaltung und einer im sehr kleinen Rahmen ausgetragenen Segelkunstflug-Meisterschaft kaum Unterschiede im Gebührentarif bestehen.

Wir sind froh dass wir mit Steff Hau und Martin Wörndl zwei Punkterichter gewinnen konnten, die auch jedes Jahr bei Weltmeisterschaften an der Judge-line sitzen. Somit stand auch die Punktevergabe in Punkto Präzision einer internationalen Meisterschaft um nichts nach und war eine optimale Vorbereitung für die Österreicher, die unser Land in den kommenden Jahren international vertreten werden!

Schärding ist ein optimaler Austragungsort für

**Gruppenfoto der Teilnehmer und Funktionäre**

(stehend, vlnr: Karl Berger, Andreas Gorkiewicz, Josef Reithofer, Sebastian Scholz, Wolfgang Kasper, Holger Geusen, Nora Geusen, Gabriel Stangl, Karel Kroboth, Bernhard Behr, Steff Hau, Martin Wörndl, sitzend, vlnr: Adi Gruber, Sandra Wechselberger, Sigi Mayr, Alexia Fritz, Florian Knöbl, Jakob Prior)

Segelkunstflugbewerbe. Das Waldstück gleich anschließend an den Flugplatz ist unbewohnt und eignet sich gut als ‚Box‘, die am Flugplatz vorherrschende Infrastruktur, insbesondere Schleppflugzeuge, Piloten, Eignung für Segelflugzeuge, Verkehrsaufkommen und Gästezimmer/ Camping sind genau das, was man zur Ausrichtung eines Wettbewerbes benötigt.

Ein großer Dank geht an Flugplatzbetriebsleiter Karl Zahrer und seine Frau Elfi für die Unterstützung bei Planung und Durchführung.

Schlusswort zum Nachwuchs:

Besonders gefreut hat uns, dass in der Nachwuchs-kategorie 2/3 der Teilnehmer weiblich waren und auch in der Halbacro-Kategorie eine Frau am Podest stand – die früher von Männern dominierte Welt des Segelkunstfluges wird langsam eine, in der auch die ersten Pilotinnen Fuß fassen.

Besonderer Dank gilt auch Pepi Reithofer von den Spinning Hawks / FSV Stockerau für die vielen Tage

und Flüge, die er ins Training der NachwuchspilotInnen investiert – die Ergebnisse lassen sich sehen! Vor allem da die körperlichen Unterschiede von Frau und Mann kaum Auswirkung auf die Ausübung des Segelkunstflug-Sportes haben sehen wir immer Frauen mit Top-Resultaten.

Die Entwicklung wird sich wohl fortsetzen – da alle unsere Teilnehmerinnen bereits mit Freude kundgetan haben, in den nächsten Jahren wieder mit dabei zu sein – die Österreichische Segelkunstflug-Community wächst und wir planen, von nun an jährlich Bundesmeisterschaften im Segelkunstflug zu veranstalten.

Sandra Wechselberger,
Contest Director (Veranstaltungsleiter)

Bilder: Gerhard Saumwald, Andreas Gorkiewicz

Ergebnisse des Bewerbes sind veröffentlicht unter:
www.drwing.at/STM2017/index.htm



sis.at

sis.at

Mit 3302 Flügen, 1.151.262 km und 462 Teilnehmer war die Saison 2016/2017 eine gute Saison. Die Highlights:

- Eine neue Homepage für die sis-at
- Viele Fotos
- Super Ergebnisse mit Flügen bis fast 1.500 km
- Einer Nenngeldzahlung in der letzten Sekunde
- Und wir wollen einen Ausblick auf die neue Saison 2017/2018 geben.

Alle guten Dinge sind Drei!

Vor inzwischen 18 Jahren ist die streckenflug.at online gegangen und kurz danach haben wir für den OLC ein modernes Datenbankkonzept mit Online-Oberfläche entwickelt. Nachdem diese Zusammenarbeit 2005 beendet war, wurde der Verein streckenflug.at von der Sektion Segelflug des ÖAeC beauftragt, die Auswertung der dezentralen Staatsmeisterschaft Im Streckensegelflug (sis.at) durchzuführen und die heutige Gummiband-Bewertung einzuführen. Stephan Haupt ist zum Team gestoßen und innerhalb weniger Wochen konnten wir damals ein System aus dem Boden stampfen, dass ab der Saison 2006 ganze 10 Jahre gelaufen ist. Damals waren schnelle Server teuer, gute Internetverbindungen eine Seltenheit und von Smartphones hat noch niemand gesprochen, so war das System vor allem auf Performance mit guten Antwortzeiten ausgelegt. Stolz sind wir heute noch, dass es ab dem ersten Tag stabil und zuverlässig war.

2016 war dann klar, dass sowohl die Wünsche der Piloten nach Modernisierung, wie zum Beispiel eine bessere Darstellung am Handy, wie auch unsere eigenen technischen Bedürfnisse auf den Servern, mit dem alten System nicht mehr zu erfüllen sind. Stephan hat diesmal keinen Stein auf dem anderen gelassen und die gesamte sis-at praktisch neu entwickelt. Neben einer modernen und ansprechenden Oberfläche, haben wir auch wieder eine stabile Plattform, auf der wir die nächsten 10 Jahre ohne Probleme aufbauen können.



Am auffälligsten ist natürlich das neue moderne responsive Design, wodurch die sis-at problemlos am PC, Handy und Tablet verwendet werden kann. Für die Einreichung der Flüge müssen sich die Teilnehmer jetzt zwar einloggen, das bringt aber Vorteile, es werden z.B. die Flugzeuge für die man zumeist einreicht angeboten.

Zusätzlich bekommt man ein Menü mit persönlichen Auswahlmöglichkeiten, wie eine schnelle Übersicht der eigenen Flüge, Link auf die Flüge des eigenen Vereines und z.B. Administration der eigenen Flugzeuge. In der Fluginfo wurde nun das Barogramm und der Flugweg verknüpft, einfach mal mit der Maus übers Barogramm drüber fahren ...

FLOG

Am Ende der ersten Saison kann man eines behaupten: Die größte Veränderung ist der **FLOG**.



Unsere Liste mit Verbesserungen und Ideen war sehr lange, eine wollte uns aber einfach nicht aus dem Kopf gehen. Bis zum Ende war es unsicher ob die Zeit für eine Umsetzung ausreicht. Rechtzeitig zum



Saisonstart war der FLieger-BLog kurz FLOG geboren und wird super angenommen.

Wie oft haben wir uns einen Flug angesehen, das Barogramm, den Kommentar dazu gelesen und gedacht – wie war die Optik, das Wetter? Wie oft haben Freunde, Familie von uns Flüge angesehen und damit den Grund für unsere Leidenschaft erkennen können? Wie oft haben Interessierte auf die Seite verirrt und dort die Schönheit des Segelfluges erkennen können?

Die Seite ist primär ein Wettbewerb – eine Wettbewerbsplattform. Sie kann aber so viel mehr sein! Sie kann versuchen für unseren Sport Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, Interesse zu wecken. Das geht nicht von heute auf morgen – aber der erste Schritt ist gemacht!

Und das ist der Verdienst von Euch, liebe Flogger!

Anfangs gab es vor allem viele Fotos aus dem Cockpit von Wolken voraus. Besonders freut es uns, dass das Eis gebrochen ist und viele neue Motive dazu kommen: das Flugzeug mit dem geflogen wird, Landschaften, andere Flugzeuge, Flugvorbereitung, den Flugplatz, ein strahlendes Gesicht nach dem Flug, ...

Es gibt einen eigenen Menüpunkt FLOG, um alle Flüge mit Fotobeiträgen zu sehen. In der Fluginfo selbst werden die Bilder natürlich auch angezeigt und in der GoogleMap Darstellung des Flugweges wird automatisch eingezeichnet, wo welches Foto gemacht wurde!



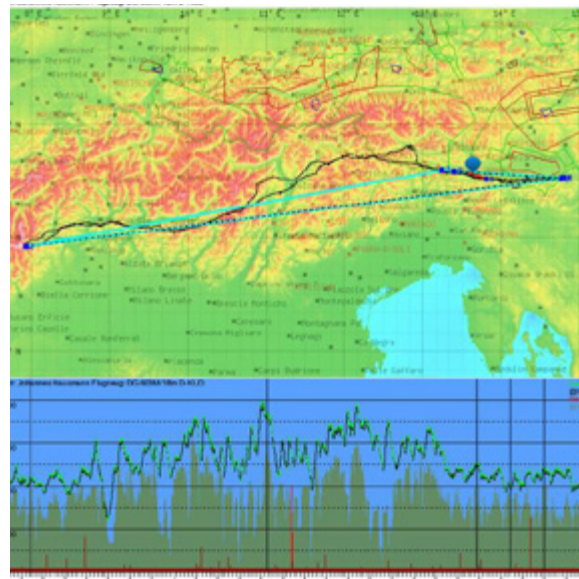
Fast jeder hat heute ein Smartphone mit, liebe Segelflieger, zeigt uns und der Welt eure Sicht der Segelfliegerei!!!

Der punktehöchste Flug des Jahres

Wir versuchen jedes Jahr den Flug des Jahres auszuwählen, also schau mal wer den längsten oder nach Punkten höchstbewerteten hat. Der Hausmann schon wieder, einen Tag lang Hänge polieren, da sind ja die 1471km eh schon fast Pflicht. Na schau mal trotzdem mal rein, naja, war ganz schön weit im Westen, zoomen wir mal mit der GoogleMap ein wenig rein, naja, bis zum Matterhorn, und im Osten war er auch, runterblättern in der Fluginfo, wow, der zweite und dritte Schenkel waren 530km lang, das alleine wäre schon eine 1000km Ziel-Rück, was schreibt er denn dazu, Hang und Thermik, na net schlecht **Herr Hausmann!!!**

Johannes Hausmann - 19.4.2017

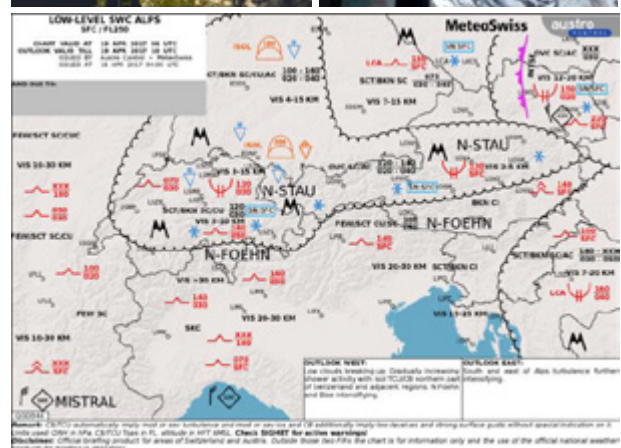
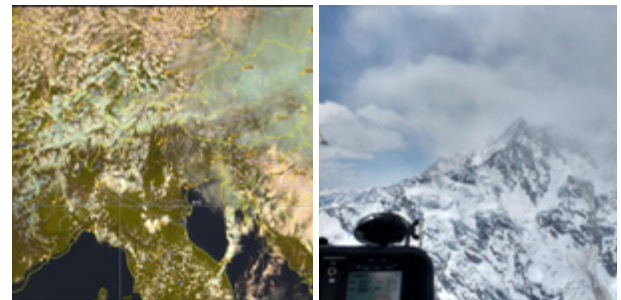
Verein:	FSV Nötsch
Flugzeug:	DG 600 M (18m)
Startplatz:	Nötsch
Wertungsstrecke:	1471,63 km
Punkte:	1086,55 Pkt
Schnittgeschw.:	109,90 km/h
JoJo-Anteil:	29%





Pilotenkommentar:

Selektive Nordlage, im Osten rein dynamisch laminar im Westen Schauer, Schauer. Wind und Thermik. Im Lesachtal war der Weg durch Vollflächige Schauer blockiert, deshalb musste ich an den Dolomiten nördlich vorbei. In Lienz fast abgesoffen, das Pustertal war auch mit vielen Schauern durchwachsen, erst ab den Kronplatz wurde das Wetter thermisch besser. Unüblich für diese Nordlage waren die Schauer weit im Süden. Von Bozen bis zur Monte Rosa sehr gute Bedingungen, Wind und Thermik. Hab diesmal recht früh gewendet! Beim Rückflug ab Sondrio haben die Schauer wieder zugenommen. Danke an Fila Heinrich, er war bereits 50 Kilometer voraus und konnte mir wichtige Wetterinformationen geben, ab Cles hatten wir wieder gute Sonneneinstrahlung. Am Abend gingen die Karawanken laminar kreislos bis Sunset...





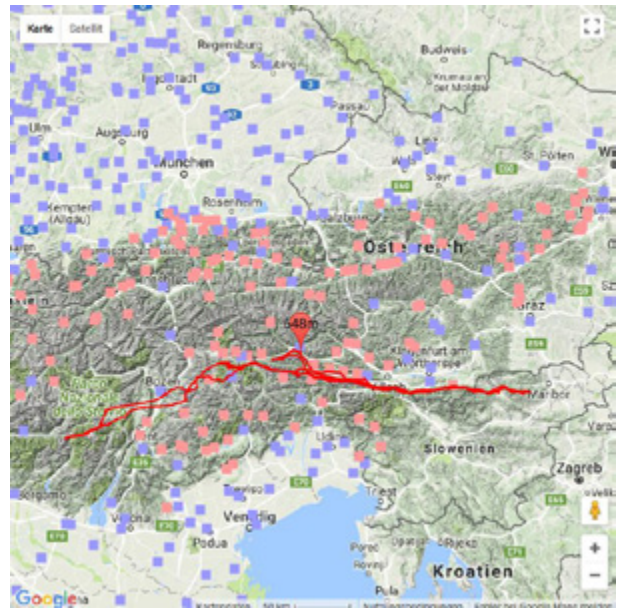
Der längste Flug des Jahres

Jetzt war der Flug von Johannes Hausmann mit 1471km gar nicht der längste Flug in der Saison.

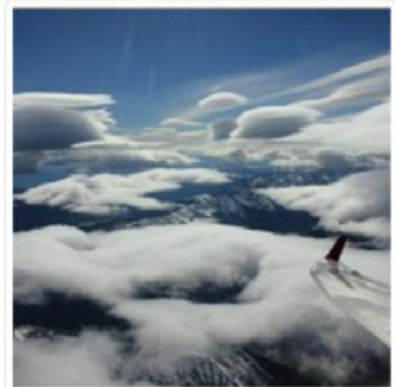
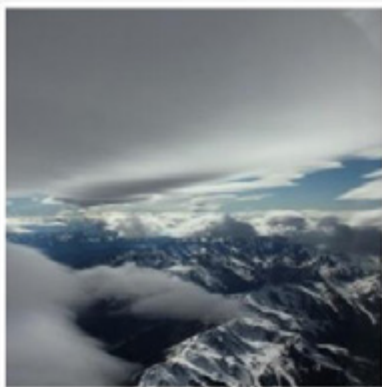
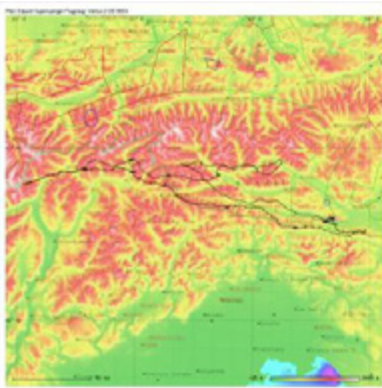
Tobias Welsch ist am Tag zuvor (18.4.) zum „Einfliegen“ 1202km geflogen und am Tag nach Johannes, dem 20.4. mit 1497km noch weiter!

Tobias Welsch - 20.4.2017

Verein: FAS Wien
Flugzeug: Arcus M (20m)
Startplatz: Lienz Nikolsdorf
Wertungsstrecke: 1497,48 km
Punkte: 1010,80 Pkt
Schnittgeschw.: 110,74 km/h
JoJo-Anteil: 46%



FLOG Beitrag, Eduard Supersperger, 21.4.2017, Ventus 2

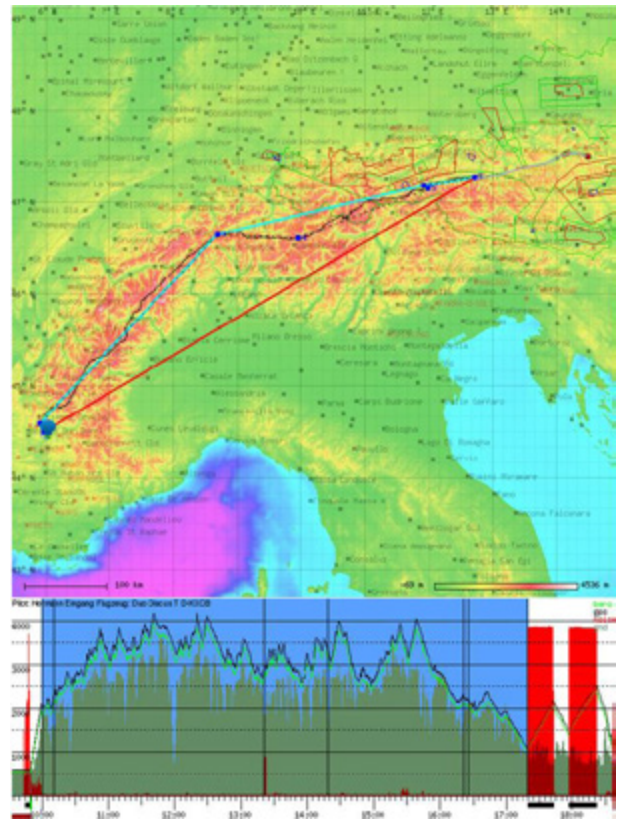
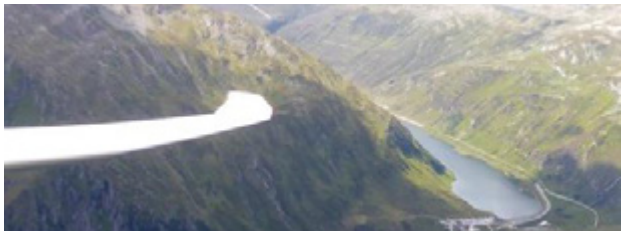




Quer durch die Alpen

Eine der schönsten Varianten Strecken zu fliegen, ist der Zielflug. Hermann Eingang ist am Ende seines Frankreichurlaubs einfach von Gap heim nach Trieben geflogen. Auch wenn er zum Ende hin den Motor gebraucht hat, sicher ein tolles Erlebnis!

Hermann Eingang - 15.8.2017
Verein: USFC Trieben
Flugzeug: DuoDiscus (20m)
Startplatz: Gap Tallard
Wertungsstrecke: 657,15 km
Punkte: 589,31 Pkt
Schnittgeschw.: 89,53 km/h
JoJo-Anteil: 3%





Die Ergebnisse 2016/2017

Allgemeine Klasse

1. Johannes Hausmann
2. Tobias Welsch
3. Eduard Supersperger
4. Markus Gusenleitner
5. Hermann Trimmel
6. Heinrich Fila
7. David Richter-trummer
8. Uwe Prodinge
9. Johannes Schlömm
10. Wolfgang Janowitsch

Junioren Klasse

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

weitere Wertungen

Vereinswertung

1. FRA Wiener Neustadt
2. ASKÖ Flugsport-Wien
3. SMBC Kirchdorf/Micheldorf

Alle Flüge

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

Offene Klasse

1. Heinrich Fila
2. Uwe Prodinge
3. Johannes Schlömm

Standard Klasse

1. Markus Gusenleitner
2. Burghart Reiter
3. Josef Schaffer

Renn Klasse

1. Eduard Supersperger
2. Andreas Haider
3. Hubert Just

Senioren Klasse

1. Hermann Trimmel
2. Heinrich Fila
3. Berndt Huss

Mannschaftswertung

1. FSV Nötsch 1
2. FRA Wiener Neustadt 1
3. SMBC Kirchdorf/Micheldorf 1

Größte Einzelleistung

1. Johannes Hausmann
2. Tobias Welsch
3. Heinrich Fila

18m Klasse

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

Club Klasse

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

Doppelsitzer Klasse

1. Tobias Welsch
2. Markus Gusenleitner
3. Klaus Wagner

Frauen Klasse

1. Irmgard Paul
2. Michaela Lindorfer
3. Andrea Wartlsteiner

Gesamtzahlen

sis-at

Flüge: 3302
km: 1151262.14
Teilnehmer: 462

weltweit

Flüge: 210
km: 90688.29
Teilnehmer: 38



Vereinswertung

Ein Gedankengang von Michael Gaisbacher: Für viel ist die Vereinswertung einfach nur eine Liste wo eh immer der FRA Wiener Neustadt ganz oben steht. Da bei hat sie über die Jahre viel mehr Aussagekraft! Ich sehe auf einen Blick wie viele Piloten und Flüge für meinen und andere Vereine eingereicht wurden.



FLOG Beitrag, Rupert Richter-Trummer, 30.7.2017, ASW 27

#	Verein	Pkt	km	Piloten	Flüge
1	FRA Wiener Neustadt (NÖ)	108592.492	132517.56	35	324
2	ASKÖ Flugsport-Wien (W)	44453.03	53659.85	17	169
3	SMBC Kirchdorf/Micheldorf (OÖ)	43357.586	53699.05	15	118
4	FSV Nötsch (Ktn)	39934.934	53566.1	13	147
5	FC St.Johann in Tirol (T)	37515.96	47597.63	14	127
6	ISV (T)	32613.722	37056.11	14	111
7	FSG Steir. Oberland (Stk)	30485.68	33741.98	13	87
8	LSV Salzburg (Sbg)	30313.798	41116.86	10	112
9	FC Kufstein (T)	24083.328	29026.69	7	80
10	SFC Ried (OÖ)	22631.34	27187.23	9	75
11	ASKÖ FSC Weiz (Stk)	22002.278	25673.59	9	76
12	FSV Feldkirchen (Ktn)	21868.636	25925.79	9	66
13	Union Linz (OÖ)	20924.714	24924.95	14	85
14	SFC Tulln (NÖ)	20437.232	25989.87	9	87
15	Steirische Flugsportunion (Stk)	19859.31	24090.7	9	80

Im Vergleich der Jahre sieht man rasch wie sich der eigene Verein im Vergleich zu Österreich entwickelt. Man kann sich fragen warum es plötzlich weniger Flüge sind oder bekommt die Bestätigung, dass sich z.B. der Kauf von einem Flugzeug ausgezahlt hat. Auch kann man sich fragen, warum sich die Vereine um einen in den Zahlen verändern, mal die Grün-

de hinterfragen und vielleicht vorzeitig Konsequenzen im eigenen Verein ziehen!

Das ist Euch zu theoretisch? Genau das sind die Dinge die gutes Management in der Wirtschaft ausmachen ...



Logger

Bisher war es nur möglich Flüge einzureichen, die mit einem IGC-zugelassenen Logger oder mit einer von der Sektion Segelflug „zertifizierten“ Software aufgezeichnet wurden. In der Saison 2016/2017 war es zum ersten Mal möglich, mit XCsoar aufgezeichnete Flüge einzureichen. Grundlage dafür war, dass diese XCsoar Flüge automatisiert positiv validierbar sind. Die FAI stellt dafür ein Service zur Verfügung.

Da diese Validierung in der vergangenen Saison problemlos funktioniert hat, haben wir an die Sektion Segelflug folgenden Antrag zur sis-at gestellt:

„Neben den von der IGC zugelassenen und mit Stand 2017 auf der sis-at akzeptierten Loggern bzw. Softwarelösungen, werden in der sis-at alle IGC-Dateien akzeptiert, die sich über den Open-Validation-Server der FAI (<http://vali.fai-civl.org/supported.html>) positiv validieren lassen.“

Dadurch können sehr viele Softwarelösungen bzw. Geräte aus dem Bereich Hänge- und Paragleiten für die Dokumentation verwendet werden!

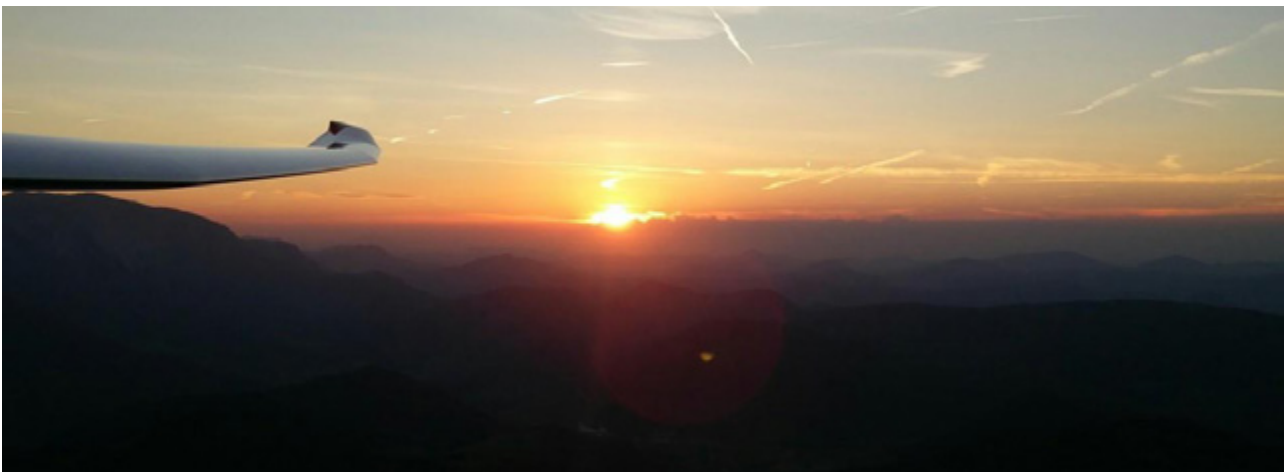
Nenngeld und Aeroclubbeiträge

Am Ende der Saison gab es noch eine kleine Aufregung in der offenen Klasse. Heinrich Fila hat sein Nenngeld für die sis-at 2016/17 erst zwei Tage vor Saisonende eingezahlt und ist damit zur Überraschung vieler Piloten auf den ersten Platz in der offenen Klasse gerutscht. Welcher Beweggrund auch immer dahinter steckt, wir wollen eigentlich immer den möglichst aktuellen Stand in den Wertungen haben, ohne dadurch Teilnehmer zu „vergraulen“ oder die Administration unnötig hochzuschrauben. Daher haben wir eine passende Lösung ausgearbeitet und für die neue Saison einen weiteren Antrag an die Sektion Segelflug gestellt:

„In die Wertungen, werden nur Flüge aufgenommen, für die das Nenngeld und der Aeroclubbeitrag bis zu dem auf den Flug folgenden dreißigsten Tag (Valutadatum) eingezahlt wurde. Für alle Flüge vor dem 1.3. gilt der 30.3. und für alle Flüge ab dem 31.8. der 30.9. als Einzahlungsfrist. Erfolgt keine Zahlung bis Ablauf der Frist, wird der Flug aus dem System gelöscht. Der Teilnehmer wird darüber vorab mit Mails informiert.“

Für jeden Flug wird der Teilnehmer via Email mit der Flugeinreichung und im Wochenabstand informiert, bis wann das Nenngeld und der Aeroclubbeitrag einzuzahlen sind bzw. wohin. Wir wollen Eure Postfächer nicht zumüllen, aber es soll niemand sagen, er hätte nichts davon gewusst!

FLOG Beitrag, Edgar Herrnstein, 18.8.2017, Duo Discus T





■ Meisterschaften International

WGC 2017

in Benalla/Australien

08. Jänner – 22. Jänner 2017

Bericht Sebastian Eder, Open Class

Die Weltmeisterschaft 2017 in Australien hat durch den Vorbereitungsanlauf in Wahrheit bereits 1 Jahr vorher begonnen. Es mussten Transporte, Mietautos, Flüge und Unterkünfte organisiert werden. Ein ganz großes Danke ergeht dabei an Kurt, Wolfgang und Ludwig, die mit großem Engagement tolle Lösungen für alle Teilnehmer gefunden haben.

Schlussendlich in Australien angekommen, bekamen wir in der Trainingswoche zum Teil außerordentlich gutes Wetter und konnten uns daher ausreichend auf die vermeintlich tollen Bedingungen einstellen.

Pünktlich zum Wettbewerbsbeginn drehte das Wetter jedoch. Der erste Tag wurde gecancelled und am zweiten Tag wurde spät mit dem Start begonnen, wobei wir in der offenen Klasse froh sein durften überhaupt zu starten, da die anderen Klassen wieder zu den Hängern mussten.

Von dort an blieb das Wetter, bis auf einen sehr guten Tag, blau mit durchwachsenen Steigwerten und dadurch äußerst taktisch geprägt. Es hing sehr viel vom richtigen Abflugzeitpunkt ab, was zu Beginn des Wettbewerbs zu einem Geduldsspiel vor dem Abflug ausartete. Da die Pulkbildungen vor dem Abflug und die langen Wartezeiten verständlicherweise bald zu Sicherheitsdiskussionen führten, reagierte der Tasksetter und vergrößerte die Tagesaufgaben, was auch ganz gut funktionierte. Dennoch gab es leider zwei Mid-Air-Kollisionen. Die erste ging sehr glimpflich aus, da beide Piloten weiterfliegen konnten, die zweite verlangte von beiden Piloten auszusteigen. Glücklicherweise konnten beide mit mehr oder weniger verkräftbaren Verletzungen nach ein paar Tagen wieder am Flugplatz erscheinen. Dennoch wurde von dort an noch intensiver versucht das Bewusstsein der Piloten zu schärfen, dass Pulks ein Gefahrenpotential

darstellen und man sich dementsprechend verhalten muss. Dieses Thema wird uns vermutlich noch lange begleiten, bis eine echte Lösung gefunden wird.

Generell war die Organisation vor Ort bzgl. Groundhandling und Unterstützung am Grid sehr gut und durchdacht. Was leider weniger bzw. gar nicht funktionierte waren, abgesehen vom ersten Grillabend, die Abendveranstaltungen des Ausrichters bzw. die Art und Weise wie versucht wurde ein Maximum an Geld einzunehmen (viele kleine Zusatzgebühren ohne Gegenleistung). Dies führte dazu, dass wir des Öfteren auf WM-Abendveranstaltungen verzichteten, dafür aber sehr schöne Abende in unserer Unterkunft mit den beiden Besitzern Gary und Jen genießen durften, die sehr bald schon mit Herz und Seele zum Team Austria gehörten.

Generell war die Teamzusammensetzung von den Piloten über die Crew und unseren Teamcaptain Kurt sowie unseren Meteorologen und Perspektive-Zurechtrücker Hermann samt Traudi einfach perfekt. Die Stimmung war gelassen-familiär, aber konstruktiv und dafür möchte ich mich bei allen, die dabei waren und dies ermöglicht haben, bedanken.

Mein größtes Dankeschön ergeht jedoch an meine „Edelcrew“: Alexander Müller. Eine komplettere und umfanglichere Unterstützung hätte ich mir nicht wünschen können und er war für mich essentieller Bestandteil der WGC2017 und der sehr positiven Erinnerung an die Zeit in Australien.





Bericht Wolfgang Janowitsch

Vorbereitung:

Die Vorbereitung kann ich für mich in 3 Themen unterteilen:

1. Neues Flugzeug
2. Teamfliegen mit Andi
3. Flugzeugtransport nach Australien organisieren

Zu 1.:

Der neue Ventus wurde später fertig als geplant. Ursprünglich habe ich damit gerechnet, dass ich noch mindestens 2 Wettbewerbe in Europa damit fliegen kann (GP in LOGO und Lasham-Glide), daraus wurde leider nichts. Schließlich konnte ich meinen neuen WO erst Anfang Oktober in Empfang nehmen. Immerhin konnte ich bei 4 Starts noch knapp 12 Stunden damit fliegen, genug um das Gefühl zu haben, dass am Flugzeug alles in „wettbewerbsfähigem“ Zustand ist.

Zu 2.:

Abgesehen von den vielen Wettbewerben die wir bereits gemeinsam, sowohl im Doppelsitzer, als auch in Einsitzern geflogen sind, haben wir uns mental in vielen Gesprächen gut vorbereitet. Wir haben versucht, uns für kritische Situationen Handlungsabläufe zu überlegt die uns beiden passend und sinnvoll erschienen.

Zu 3.:

Erazem Pollutnik stellte zufällig den Kontakt zu einer Slowenischen Spedition her die bereit war den Transport unserer Flugzeuge inklusive Anhänger zu übernehmen. So ergab es sich, dass Wick und ich im Rahmen unserer Firma ‚Rent-a-Glider‘ den Transport für insgesamt 14 Flugzeuge übernahmen. Die Organisation hat eine für mich unerwartete Dimension angenommen. Angefangen bei den Eisengestellen die Wick und ich fabriziert haben um 2 Anhänger übereinander in einen Container laden zu können, über die hunderten Mails um alles zu koordinieren, die Beladung sowohl in Koper, als auch in Melbourne, bis zur finanziellen Abrechnung mit dem - nicht sehr kooperativen - Logistik-Unternehmen ‚Axima‘ in Australien.

Training:

Für mich standen im Training das Kennenlernen und die Optimierung des neuen Ventus im Vordergrund. Das Wetter zeigte sich gerade rechtzeitig von seiner guten Seite, und bescherte uns an den letzten beiden Tagen des offiziellen Trainings Wolken thermik bis auf über 3000m. An diesen beiden Tagen zeigte sich was im neuen Ventus steckt – die Konkurrenz hatte ganz schön zu tun um den Anschluss nicht zu verlieren. Zum „Üben“ schrieb Tobias Geiger, der Tasksetter, in der Trainingswoche Aufgaben aus die auch in die Berge südlich von Benalla führten, was bei vielen Piloten zu Verunsicherung führte. Im Wettbewerb bot das Wetter nicht mehr die Möglichkeit nennenswert ins höhere Gelände zu fliegen, wodurch eine vom britischen Team-Captain initiierte „Resolution“ gegen Aufgaben in die Berge bei Arbeitshöhen unter 10.000ft bedeutungslos blieb.

Wettbewerb:

Je nachdem wie sich die einzelnen Tage aus meiner subjektiven Sicht bzw. Erinnerung darstellen, im Folgenden ein jeweils mehr oder weniger umfangreicher Überblick:

1.WT, 282km RT:

Abflug gemeinsam mit Andi in 1150m. Wir fliegen, im Vergleich zur Konkurrenz früh ab. Nur 5 Piloten fliegen vor uns ab, alle die in der Tageswertung vor uns liegen, sind mindestens 5min später abgeflogen, der Tagessieger FA, Kilian Walbrou 8min später, in 1260m.

Erster Gleitflug quer über den See nördlich Benalla, wir kommen tief an, Andi findet aber schnell 1,9m/s. Dann Suchkreise in schwachen Bärten, einmal zurückfliegen zu Andi. Unsicher! Bei der Schweinefarm am nördlichen Ende der Warbies fliegt FA bereits 300m unter uns in den Bart (übrigens ein schönes Beispiel eines senkrechten Aufwindes bei 30km/h Wind – FA kurbelt exakt unter uns).

Am 1.WP hat uns FA eingeholt.

Am 2.Schenkel fliegen wir gut, vorsichtig in der Gegend östlich des 2.WPs Tocumwal. Alle basteln hier ein wenig, FA fliegt hier auf ca.200m/GND, wir ma-



chen das besser (min.600m/GND). Kurz vor der Wende finden Andi und FA einen besseren Bart.

Am 2.WP sind wir alle gemeinsam.

Kurz danach habe ich das Problem mit dem Seitenruder. Beinahe starte ich schon den Motor, nur als ich vorher den Wasserballast öffne, merke ich, dass dadurch das Seitenruder wieder freigängig ist. Kurz darauf bleibt ein Mückenputzer am Übergang Innen-/Außenflügel hängen.

Inzwischen ist ein großer Teil der 18m-Klasse in einem Pulk bei uns. FA ist 150m unter mir. Die nächsten Bärte fliegen wir gemeinsam. Ich weiß nach meinen Problemen mit dem Seitenruder nicht wieviel Wasser ich noch habe. Der Mückenputzer hilft dem mentalen Zustand auch nicht. Vielleicht fehlt mir im Endanflug auch deswegen das Selbstvertrauen Gas zu geben. FA überholt uns am letzten Schenkel noch, obwohl er zuvor in minimalem Steigen noch 2 unnötige Kreise macht.

Fazit: FA hat die 5km/h durch den 8min späteren Abflug bereits bis zum 1.WP eingeholt. Dann sind wir sehr ähnlich geflogen, teils sogar mit wesentlich geringerem Risiko. Im Endanflug wären noch ein paar Sekunden drin gewesen. Insgesamt fliege ich, insbesondere am Anfang, unsicher, ohne große Zuversicht. Aus der Statistik kann man sehen, dass FA eine minimal bessere mittlere Gleitzahl (51 zu 50) bei sogar höherer Geschwindigkeit (156 zu 148km/h) geflogen ist. Das mittlere Steigen war gleich (1,3m/s), er flog konsequenter als ich (22 zu 24Bärte, Andi nur 20!).

Nebenschauplatz 1: John Coutts fliegt 5min nach uns ab, findet nur schlechte Aufwinde, fliegt vor dem 2.WP auf ca.150m/GND runter, und ist schließlich so spät dran, dass er nach Umrunden des letzten WP's den Motor starten muss.

2.WT, 318km RT:

Abflug gemeinsam mit Andi in 1690m um 15:39h, viel zu spät wie sich noch herausstellen sollte. Der spätere Tagessieger Sean Fiedler, 7T fliegt um 13min vor uns, in gleicher Höhe ab.

Wenn man unsere Flüge auf die Abflugzeit synchronisiert sieht man, dass wir trotz eines guten ersten Aufwindes, und guten Leuten im Pulk (FA, I) auf den ersten beiden Schenkeln nichts gegenüber ihm gut machen. Am Ende des 3. Schenkels macht sich die fortgeschrittene Tageszeit bemerkbar. Während er noch 2,7 bzw. 2,9m/s über jeweils ca.600 Höhenmeter findet (18:04h bzw. 18:17h), finden wir in dieser Gegend Steigwerte zwischen 0,9 und 2,2m/s, es ist inzwischen 18:45h! Die Thermik-Vorhersage hat gestimmt, was die besseren Bedingungen weiter östlich betrifft, sie hat (zum Glück) nicht gestimmt, was das frühe Thermik-Ende (18 – 18:30h) betrifft.

Fazit: Die ansteigende Operationshöhe, die Erfahrung vom Vortag, und die Konkurrenz haben uns dazu verleitet zu spät abzufliegen. Die Bedingungen westlich von Benalla (= die ersten 3 Schenkel) waren schlechter als um den Flugplatz, und schlechter als vorhergesagt. Der Pulk konnte den Vorteil des späteren Abflugs im ersten Teil der Aufgabe nicht nutzen, dazu war er wahrscheinlich zu groß (= träge). Einige aus unserer Gruppe sind gegen Ende etwas konsequenter geflogen (FA, I), und haben dadurch den Punkteverlust in Grenzen gehalten. Wieder erkennbar: FA und I fliegen die gleiche Gleitzahl bei höherer Geschwindigkeit (158 vs 165/162km/h), allerdings hatten wir nicht mehr volles Gewicht.

Nebenschauplatz 2: John Coutts ist mit uns abgeflogen, er versuchte gegen Ende auch konsequenter zu fliegen, und startet unter uns, um 18:30h, den Motor.

3.WT, 4:30h AAT:

Der Tag beginnt mit guter Wolken thermik und kräftigem Wind aus SW. Da die Bedingungen recht gut sind, die Wolken sich gegen Nachmittag langsam auflösen sollen und eine mittelhohe Abschirmung immer dichter zu werden scheint, beschließen Andi und ich bald abzufliegen. Auch der Wind wird laut Vorhersage im Tagesgang nicht schwächer werden, d.h. mit starkem Gegenwind am letzten Schenkel ist zu rechnen. Gemeinsam mit uns gehen die Engländer und der Tagessieger M7, Mathias Sturm.



Die ersten drei Schenkel fliegen wir gut, kein Unterschied zu unseren Konkurrenten. Das Wetter wird ab Mitte 2.Schenkel blau, gute Aufwinde sind bis 3m/s, aber schwer zu finden. Im 3.Sektor kommt von Andi der Vorschlag Richtung Benalla zu drehen (treqSpeed 98km/h). Wir sind bisher ca.117km/h Schnitt geflogen. Wenn man die 30km/h Gegenwind am Heimweg einrechnet, liegt Andi richtig. Meine Sorge: wenn das Wetter besser wird (Aufreihungen), Richtung Benalla noch Cumuli sind, plus Endanflug, kommen wir vielleicht zu früh. Die Variationsmöglichkeit im letzten Sektor (r=10km) sind limitiert. Aus dem Bauch heraus (!!!) entscheide ich, dass wir noch ein „bisschen“ weiter fliegen. Andi nimmt das leider kritiklos hin. Diese Diskussion war ca. 1:40h vor Ablauf der Zeit, der letzte Sektor hätte uns eine Geschwindigkeitsspanne zwischen 96 und 108km/h erlaubt. Diese Information stammt aus der Nachanalyse, **im Flug nahm ich mir leider nicht die Zeit das herauszufinden!** Andi??? Aktuell drehten wir bei einer treqSpeed von **106/120km/h** um. Gesamtdistanz nach Benalla min.163km bei 30km/h Gegenwind! **M7** dreht bei **99/111km/h**, **FA** bei **94/107km/h** um, weltmeisterliche Entscheidung! FA fliegt 4:30h und 2 Sekunden!!!

Wenn ich mir die verschiedenen Heimwege auf See-You über der Satellitenkarte anschau, fällt mir auf, dass auf der Spur westlich von uns (M7 & FA) der Untergrund trockener aussieht (kann natürlich Zufall sein), dort dürfte es an diesem Tag besser gegangen sein. 20km nördlich Corowa zieht es mich nach Westen, die kleinen Wolken die jetzt wieder die Thermik markieren gefallen mir dort besser. Andi kommentiert unsere Kursabweichung (ca.45°), ich lasse mich überzeugen weil eine Wolke Richtung Corowa gerade aufbaut. Wir finden am Weg dorthin mäßiges Steigen in ca.600mGND, nach ein paar Kreisen entscheiden wir: „zu wenig!“. Ich fliege weiter zu der aufbauenden Wolke, Andi biegt jetzt 90° nach rechts ab, wo einige Kollegen besser steigen als wir.

Die aufbauende Wolke zerfällt bei meiner Ankunft, Andi meldet gutes Steigen. Während meine guten Alternativen schwinden, gerate ich aus meiner Mitte, merke es sogar, kann es aber in diesem Moment

nicht verändern. Es wird immer klarer, dass ich jetzt dort sein sollte wo Andi ist – und ich ursprünglich hin wollte. Das nervt!

Mein weiterer Flugweg ist gekennzeichnet durch ständige Kursänderungen, abwechselnd motiviert durch meine eigenen Entscheidungen und die Informationen von Andi (der viel weniger weit vor mir ist als in meiner Vorstellung!). Ich bin nicht mehr bei mir – ein Anfängerfehler!!!

Fazit: Erster gravierender Fehler war das zu späte Umkehren, damit haben wir den Vorteil des frühen Abflugs (optimales Wetterfenster) verspielt. Trotzdem wäre mit einem guten Finish noch ein vernünftiges Tagesergebnis möglich gewesen, siehe 4D, Dave Springford, er ist gleichzeitig mit uns nach Hause abgebogen, und hat mit Tagesrang und 945Punkten, 125Punkte mehr als ich. D.h. wirklich verloren war der Tag erst dann als ich mich selbst verloren habe...

4.WT, 503km RT:

Fazit: Zu spät abgeflogen. Die Vorhersage war zu optimistisch, ansonsten ein normaler Blauthermiktag mit Höhen und Tiefen. 10, Vladimir Foltin, ist sogar noch 3min nach uns abgeflogen, er findet am Heimweg den besseren Endanflug-Bart, und ist der beste „Spätstarter“, 3km/h schneller als wir. Interessant ist, dass Tagessieger PT, Pete Temple (im offenen Team mit T1, Tom Claffey), trotz des frühen Abfluges (23min vor uns, und 250m tiefer) vom Start weg schneller ist als wir. Er fliegt konsequenter, aber nie extrem tief hinunter (Tom Claffey schon, am 1.Schenkel auf ca.250m/GND).

Statistik:

PT: 27Bärte mit 1,9m/s, LD 50 bei 166km/h GS
WO: 38Bärte mit 1,4m/s, LD 53 bei 162km/h GS

5.WT, 5h AAT:

Ich bin in guter Abflugposition, gemeinsam mit einer Gruppe guter Leute ziemlich am Ende unseres geplanten, optimalen Zeitfensters. Andi ist 370m tiefer, ich frage ihn ob es okay ist wenn ich abfliege. Er ist nicht begeistert, aber stimmt zu.



Ich kann die Aufgabe (Blauthermik) recht gut beginnen, da ich an der Linie etwas höher gekommen bin als die anderen. So überbrücke ich mit einer schnellen Gruppe den wolkenlosen Bereich, immer in angenehmer hoher Position. Die Thermik ist zuverlässig, die Bärte 2 -2,5m/s. Die ersten Cumuli sind enttäuschend, keine guten Steigwerte darunter. Dann findet I, Mario Kiessling, 5m/s. Kurz darauf trennen sich unsere Wege, ich folge der aus meiner Sicht schöneren Aufreihung, die Nachanalyse gibt mir Recht. Der 2.Schenkel zwischen den beiden großen Sektoren (je 40km Radius) bietet 2 Optionen: eine Route weit im Norden, dort gibt es hohe, flache cu, die m.M. nach aber ziemlich durchsichtig und zerrupft aussehen. Direkt auf den Mittelpunkt des nächsten Areas im Westen zu ist es vorerst blau, im Area selbst gibt es aber wieder schöne Entwicklungen. Ich gehe davon aus, dass es auch im Blauen geht und entscheide mich für letztere Variante. Klar ist, dass man auf diesem Schenkel möglichst wenig kurbeln sollte, der Gegenwind beträgt hier bis zu 40km/h. Es gelingt mir eine schöne Linie zu finden (93km mit LD 42 bei 165km/h Groundspeed, trotz Gegenwind!). In gut 1.000m/GND komme ich unter den ersten kleinen Cumuli an. Die Thermik ist zerrissen und mäßig. Nach einigen Fehlversuchen, finde ich unter einer erkennbar aufbauenden Wolke den „Hammer“. Trotz des Herumsuchens werden es 4,8m/s im Mittel über knapp 2.200m, der Integrator zeigt zeitweise 6m/s!

Noch zwei Wolken Richtung Westen in diesem Sektor, dann ist es wieder blau. Die Steigwerte bleiben aber gut (um die 3m/s), die langen Gleitstrecken dazwischen sind bei den Operationshöhen (1.500 – 3.200m) okay.

Zwischen den beiden mittleren Sektoren beschäftige ich mich viel mit der Optimierung des Umkehrpunktes. Ich wende bei einer treqSpeed von 152/219km/h (das letzte Area lässt heute sehr großen Spielraum, für die maximale Strecke müsste man allerdings weit in die Berge fliegen).

Der Endanflug erfolgt aus 98km Entfernung mit einer durchschnittlichen GS von 185km/h und einer LD von 45.

Statistik:

WO: 23Bärte mit 3,1m/s, LD 51 mit 188km/h GS
3V: 16Bärte mit 2,9m/s, LD 52 mit 190km/h GS
I: 25Bärte mit 3,0m/s, LD 48 mit 193km/h GS
FA: 23Bärte mit 2,6m/s, LD 53 mit 190km/h GS

Fazit: Großteils allein geflogen, beherzte Entscheidungen (Risiko am 2.Schenkel höher als bei Andi?), guter Endanflug. Trotz langsamster Geschwindigkeit zwischen den Aufwinden Tagessieger ;-)

6.WT, 384km RT:

In der Blauthermik gut an den früher abgeflogenen FA herangearbeitet. Dann mit einem beherzten Endanflug auch I noch „ausgebremst“, obwohl er hinter uns noch einen sehr guten Endanflugbart gefunden hat (1,8m/s).

Statistik:

WO: 17Bärte mit 2,1m/s, LD 50 mit 181km/h GS
3V: 24Bärte mit 1,7m/s, LD 46 mit 176km/h GS
I: 21Bärte mit 2,0m/s, LD 42 mit 194km/h GS(!)
FA: 19Bärte mit 1,9m/s, LD 52 mit 180km/h GS

Fazit: Langsam finde ich auch bei Blauthermik zu meinem Rhythmus. Und wieder: man muss nicht unbedingt am schnellsten zwischen den Aufwinden fliegen um schnellster zu sein!

7.WT, 281km RT:

Hermann brieft uns für diesen Tag ausgezeichnet, er spricht von Warmluft-Charakter mit frühem Thermik-Ende. Dementsprechend fliegen wir relativ früh ab, gemeinsam mit 57, Mike Young, FA fliegt knapp 3min nach uns ab.

Unterwegs die klassische Blauthermik-Fliegerei, einmal meldet Andi 2,5m/s hinter mir, ich drehe nicht um (Zuversicht ;-)) und finde mich kurz darauf in 500m/GND beim 1.WP wieder. Gemeinsam mit den Südafrikanern Vater und Sohn Nouwens finde ich 1,6m/s – der Schaden hält sich in Grenzen. Am 2.WP bin ich wieder bei Andi und Mike.



Spannend wird der Heimflug. Wie angekündigt wird die Thermik schon gegen 17h schwächer, Aufwinde über 1m/s sind schwer zu finden. „Auf Zehenspitzen“ tasten wir uns bei 0,5-1,2m/s nach Hause.

Kilian fliegt noch einmal einen genialen Tagessieg. Andi fliegt die letzten Kilometer zusammen mit QX, Roman Mracek. Der erwischt den letzten Bart nicht richtig und ist zu tief um den Kontrollpunkt im Osten zu erreichen – virtuelle Außenlandung und damit Abschied aus den top ten. Mike Young hat in 110m/GND den Motor bereits ausgefahren, da fällt er in 1,1m/s – es ist ein schmaler Grat zwischen Freud und Leid im Segelflug!

Fazit: Ein typischer Benalla-Tag zum Abschluss – inzwischen hätte ich mich daran gewöhnt!

Gesamt-Resümee:

Das Wetter war genauso wie wir es erwartet (befürchtet) hatten. Die taktische Blauthermik-Fliegerei hat mir am Anfang Stress bereitet, und ließ aus meiner Sicht wenig Spielraum für Kreativität. Einige Top-Piloten bezahlten diese Erkenntnis bereits an den ersten beiden Tagen mit Außenlandungen.

Was die Sicherheit betrifft, hatte ich persönlich keine wirklich beängstigenden Begegnungen im Pulk, wenn auch diese Art der Fliegerei manchmal viel Konzentration und Überwindung kostete. Unangenehm empfand ich die eine oder andere Begegnung im Geradeausflug, insbesondere als ich einmal feststellte, dass mein potentieller „Zusammenstoßpartner“ trotz intensiver Flarm-Warnung nicht einmal den Kopf zu mir herüber drehte! Leider ist das Niveau in dieser Hinsicht auch auf einer WM nicht bei allen Piloten top. Die nüchterne Betrachtung der Wahrscheinlichkeit in Benalla in eine Kollision verwickelt zu werden (und da ist jene von 1987 noch nicht mitgerechnet) ist 1:30. So gesehen habe ich volles Verständnis für Ludwig's Entscheidung, uns hat wahrscheinlich nur das irrationale Gefühl „das passiert immer nur den anderen“ daran gehindert abzubrechen.

Organisation:

Insgesamt war die WM aus meiner Sicht gut organisiert. Das gesamte Team um Terry Cubley war motiviert und überwiegend ausnehmend freundlich.

Einen gewissen Hang zu übertriebener Bürokratie kombiniert mit Inkompetenz und einem zeitweise harschen Umgangston gab es manchmal bei den Damen im Competition Office. Die Kommunikation von den unteren „Management-Ebenen“ zum Direktor dürfte nicht immer perfekt gewesen sein, was zu zweifelhaften Entscheidungen wie Start-Umbau bei Seitenwind führte.

Der Flugplatz Benalla ist weder von den Platzverhältnissen, noch von den meteorologischen Bedingungen besonders gut für eine WM geeignet.

Die Unfähigkeit des Task-Setters auf eine Frage beim Briefing bezüglich Luftraumstatus eine eindeutige Antwort zu geben, machte keinen professionellen Eindruck. Ansonsten war das Task-Setting sehr gut.

Für den Transport unserer Flugzeuge in Containern wurden vom Organisations-Team zwei Logistik-Unternehmen für das Handling in Australien empfohlen. Wir entschieden uns für Axima, da in der entsprechenden Information erwähnt wurde, dass dort Gary Brasher für diese Aufgabe zuständig ist, selbst Segelflieger den ich seit 30 Jahren persönlich kenne. Wie sich jetzt herausstellt, bezahlen wir bei allen Posten aus dem „Kostenvoranschlag“ (Excel-Sheet) die „per shipment“ berechnet werden das 14-fache vom erwarteten Betrag. Gary Brasher besteht nämlich auf der Ansicht, dass es sich bei unserer Sendung von 14 Flugzeugen in 7 Containern um 14 shipments handelt, obwohl uns von unserer Spedition in Slowenien bestätigt wird, dass es sich um ein shipment unter einer Master Bill of Lading handelt. Die Firma Axima erpresst uns nun mit den Papieren die wir für den Re-Import brauchen, d.h. wir müssen auch für den Export in Australien wieder Großteils das 14-fache des Erwarteten bezahlen. So wird der Transport der 14 Flugzeuge insgesamt um ca. 11.000 Euro teurer als erwartet. Auf Grund dieser Tatsache wird für mich wohl immer ein negativer Beigeschmack an der Organisation dieser WM haften bleiben.

**Team:**

Der Aspekt „Team“ ist für mich der positivste an dieser WM. Unter der bewährten Leitung unseres Team-Captains Kurt Graf, konnten wir uns voll und ganz auf unsere Aufgaben konzentrieren. Besonders freut mich, dass wir im letzten Moment Hermann Trimmel davon überzeugen konnten mitzukommen. Er konnte die Wettervorhersagen mit wertvollen Details für uns ergänzen, unterstützte Kurt wo immer es möglich war, und hatte großen Anteil an der ausgezeichneten Stimmung im gesamten Team. Der 5. Platz in der Nationen-Wertung geht auf das Konto von Kurt & Hermann!

Das Fliegen gemeinsam mit Andi habe ich sehr genossen, auch wenn wir an (unseren selbstgemachten) kleinen Stolpersteinen noch arbeiten müssen. Andi hat sich aus meiner Sicht zu einem fliegerisch ebenbürtigen, und persönlich reifen und ausgeglichenen Weltklassepiloten entwickelt. Ich möchte mich an dieser Stelle bei ihm bedanken und freue mich auf die nächsten Wettbewerbe gemeinsam!

Auch bei den anderen Team-Mitgliedern möchte ich mich ganz herzlich für die Unterstützung und den positiven Geist bedanken. Gemeinsam mit unseren Gastgebern im Avondel ist es aus meiner Sicht gelungen, ein echtes „Team Austria – Gefühl“ zu entwickeln!

**Bericht Werner Amann**

Aufgrund meiner Position in der ROL bin ich in der 15m-Klasse an den Start gegangen. Es war zum Zeitpunkt der Entscheidung zu Teilnahme an der WM klar, dass ich der einzige österreichische Teilnehmer in meiner Klasse sein werde. Dies hat mich etwas beschäftigt weil ich gerne mit einem Teampartner zusammen geflogen wäre.

Im Vorfeld hat Kurt, Wick und Wolfgang (und auch noch andere) wesentliche Vorarbeiten geleistet so dass der Flugzeugtransport und die Reise ohne größere Probleme möglich war. DANKESCHÖN dafür!

Ich habe die Reise am 25.12 angetreten um vor Ort noch etwas trainieren zu können. In der Trainingsphase hat mein Primary-Logger den Geist aufgegeben und ich habe nach etwas Improvisation ein Leihgerät installieren können. Im Training ist mir bei Wolken thermik ein schöner Tagessieg gelungen welcher mich motiviert hat.

Mein Konzept war am Anfang ohne große taktische Risiken zu fliegen. Dies ist am Beginn auch gelungen. Leider war das Wetter meistens blau und so sind im Verlauf des Bewerbs die taktischen Entscheidungen immer wichtiger geworden.

Um nicht von vornherein Punkte liegen zu lassen durfte man erst nach dem Abflug des Hauptfeldes über die Startlinie gehen. Dies wussten natürlich alle und so hat es vor dem Abflug extreme Pulk-Bildungen gegeben. Auch auf der Strecke war es aufgrund fehlender Wolken allein fast unmöglich sich nach vorne abzusetzen. Diese Pulks führten am 2. Wertungstag zu Berührungen in der Luft (18m-Klasse) und am 3. Tag zu einer Kollision in meiner Klasse mit verletzten Piloten und kaputten Flugzeugen.

Am 4. Wertungstag (wahrscheinlich auch aufgrund der vorangegangenen Ereignisse) bin ich alleinig und zu früh abgeflogen. Dies endete leider in einer sehr frühen Außenlandung und damit war der Bewerb aus Punktesicht für mich gelaufen. Hermann und Traude haben uns täglich mit Wetterinfos und anderem Diskussionsstoff versorgt und auch Kurt hat



am Funk wichtige Arbeit geleistet. DANKESCHÖN dafür! Mit Fridolin Hauser (Team Schweiz) habe ich im Vorfeld der WM bereits abgemacht zusammen zu fliegen da er auch keinen Teampartner hatte. Da wir etwas unterschiedliche Flugzeuge und auch Flugstile haben hat dies nicht wirklich gut funktioniert. Ich hoffe Fridolin manchmal geholfen zu haben und auch ich konnte hin und wieder von ihm profitieren. Ein eingespieltes Team wäre hier sicher von Vorteil gewesen. Der spätere Sieger Sebastian Kawa ist natürlich sehr gut geflogen. Ich meine dass aber auch seine Entscheidung die Diana-2 einzusetzen ihm Vorteile verschafft hat. Ich hatte das Gefühl, dass ansonsten die Unterschiede zwischen den Flugzeugtypen eher gering waren.

Die Wettbewerbsorganisation hat aus meiner Sicht gut funktioniert. Natürlich kann man im Nachhinein manche Dinge noch optimieren. Aber im Wesentlichen hat es gut gepasst. Das solche Wettbewerbe für meinen Geschmack aus wesentlich zu viel taktischen Entscheidungen bestehen und zu wenig Renncharakter haben kann der Organisation nicht angelastet werden. Ich bin zuversichtlich dass sich hier durch neue Regeln etwas verbessern wird.

Wir hatten im Team eine sehr gute, ausgeglichene Stimmung und viel Glück mit der Unterkunft. Mir hat es viel Spaß gemacht wieder Fliegerfreunde zu treffen, sich mit Ihnen zu messen und bei einem Bier über die Erlebnisse des Tages zu plaudern.

Nach dem Ende des Bewerbs hat die Verladung in Melbourne wieder sehr gut funktioniert. Auch die Rückreise und die kürzlich erfolgte Übernahme der Flugzeuge in Koper waren problemlos.

Ich bin froh an der WM teilgenommen zu haben!

Bericht TC Kurt Graf

28.12.

Ich bin am Nachmittag von Wien, via Heathrow, Hongkong nach Melbourne abgeflogen und am

30.12.

um 07:30 in Melbourne aus dem Flugzeug gestiegen. Mit dem Flughafenbus zu "Southern Cross", Umstieg in den Greyhound – Linienbus nach Albury. Übernahme des Leihwagens, Weiterfahrt nach BENALLA und Einquartierung im AVONDEL MOTOR INN, das auch als Teamcenter AUSTRIA beste Bedingungen, durch die hervorragende Betreuung von GEN und GARY, geboten hat.



Unser TOP Motel von GEN und GARY BIBBY als Teamcenter Austria, festlich beflaggt.

Unser Team in der:

Offenen Klasse:

EDER Sebastian, EB 29, FJ; Crew MÜLLER Alexander
STARKL Ludwig, ANTARES, HL; Crew FRECH Andreas

18m Klasse:

JANOWITSCH W. VENTUS 3, WO; Crew TYCHY Ursula
LUTZ Andreas, VENTUS 3, V3; Crew Max KOLLMAR

15m Klasse:

AMANN Werner, ASG 29; WG, SCHALJO Helmut
und last but not least unserem Coach: TRIMMEL
Hermann und seiner Frau Traude.

**31.12.**

Am Flugplatz mit Teammitglieder bei BBQ gemütlich den Jahreswechsel gefeiert. Erste Anzeichen einer Verkühlung durch die Klimaanlage im Flugzeug nach Melbourne.

01. - 05.01.

Wegen meiner starken Verkühlung war Bettruhe verordnet, keine Aktivitäten außer Haus. Die Piloten waren mit den Wettbewerbsvorbereitungen der Flugzeuge beschäftigt und nutzten das Wetter natürlich zu Trainingsflügen, um das Wettbewerbsgebiet kennen zu lernen.

06.01.

Beim Briefing wurden wegen der guten Wetterprognose RACE TASK für alle Klassen ausgeschrieben.

15m Klasse, 501,0 km, 4 TP, 18m Klasse, 585,0 km, 5 TP, Offene Klasse, 615,3 km, 5 TP.

Unsere Piloten hörte man im Funk fast während des gesamten Fluges. Nach den Funkgesprächen ein schneller Tag.

07.01.

Nach den gestrigen phantastischen Thermikbedingungen, Steigen bis 7m/s und Basis bei 3000m, für heute erwarten wir maximale Schnitte um 160 km/h, bei vorwiegender Blauthermik, am Nachmittag Basis Höhen bis maximal 3000m. Die heutigen Trainingsaufgaben liegen bei etwa 500 km. Aufbau des Antennenmastes und Einrichten des Arbeitsplatzes im Frühstücksraum für Hermann und mich.

Einige Piloten fliegen die heutigen Tagesaufgaben und melden sich bereits im Endanflug. Einige Piloten gönnen sich eine Pause zur Erholung, damit die Spannung für den 1. Wettbewerbstag aufgebaut werden kann.

Unser Teamcoach Trimmel Hermann und seine Frau Traude sind gegen Mittag mit dem Bus in Benalla eingetroffen, herzlich willkommen.

08.01. ERÖFFNUNG

Am heutigen Eröffnungstag ist eine schwa-

che Kaltfront mit 8/8 Bewölkung wetterbestimmend. Diese Kaltfront zieht jedoch sehr langsam weiter und wird möglicherweise auch morgen, am 1. Wertungstag noch Einfluß haben? Hermann hat um 10:00 Uhr das 1. Teammeeting angesetzt, bei dem offene Fragen mit Piloten und Helfern besprochen wurden.

Am Nachmittag um 16:30 Treffpunkt in Benalla's Sportzentrum zur Eröffnung der WM.



Unser Team von links: Janowitsch, WO, Amann, WG, Lutz, V3, Eder, FJ, TC Graf, Starkl, HL - Foto H. Trimmel

09.01.

1. Wertungstag, nachdem Briefing einsetzender Regen, der fast ganztägig anhält. Tag neutralisiert.

10.01.

Gestern Abend hat es noch geregnet, doch die Prognose ließ für heute einen Flugtag erwarten. Um 07:00 gibt es noch massiven Stratus, ab 07:30 beginnt es aufzulockern und Sonnenschein. Gary, unser Landlord schätzt das Wetter mittelmäßig ein, kein Wind?? Aussicht auf den 1. Wertungstag. Zurzeit ist es total bedeckt, die Piloten und Helfer haben ihre Flugzeuge zum Grid gebracht.

- 1. Start 12:30; Die Aufgaben,
- 15m Klasse TD: 343,5 km, 3 TP ;
- 18m Klasse TD: 375,6 km, 3 TP;
- Offene Klasse TD: 370,8 km, 3 TP



Nach 2 Startverschiebungen, wurde die 15m und 18m – Klasse neutralisiert. Hermann kontrolliert im Internet die letztgültigen Wetterinfos.

Die Offene Klasse hat als Task C ein AAT, TT: 02:00, 3 Areas; 186,2 km/397 km. Sebastian, FJ und Wick, HL sind 10` nach 16 Uhr abgeflogen und werden gegen 18:10 zurück erwartet. Tagesergebnis 15. Platz Eder S. FJ, 20. Platz Starkl L., HL

11.01.

Für den heutigen Wertungstag erwarten wir einen Tag mit Blauthermik und sind gespannt welche Aufgaben der Tasksetter für die Piloten heute vorbereiten wird?? Race Task für alle Klassen; nach einigen Startverschiebungen wurde Task C ausgegeben.

Nach wie vor schwache Steigwerte um ca. 1m/sec. und Basis zwischen 1100 - 1150 m. Eder Sebastian, FJ fehlt noch die Endanflughöhe, auch die 18m Klasse ist bereits 40 km vor dem Platz und kurbelt im letzten Aufwind für eine ausreichende Endanflughöhe. Tagesergebnis, 17. Platz Amann, WG; 20. Platz Janowitsch, 21. Lutz, V3; 15 Eder S., 20. Starkl, HL

12.01.

Für den heutigen Tag erwarten wir eine ähnliche Wetterentwicklung wie gestern, Blauthermik, mit hoffentlich besseren Steigwerten. Eine weitere Zunahme der Tagestemperatur um einige Grad C wird erwartet. Um 09:30 ist ein TC Meeting angesetzt. Race Task für alle Klassen; Open/288,6 km/2 TP; 18m/318,3 km/3 TP; 15m/336,9 km/3 TP. Wolfgang, WO und Andi, 3V sind um 15: 40 abgeflogen, Steigwerte bis 2,5 m/sec, Basis teilweise 1850m.

Ein Topergebnis für Sebastian, FJ, mit einem 3. Tagesplatz, Wick, HL, erflog den 10. Tagesplatz. Werner, WG flog auf Platz 14. Die Auswertung in der 18m Klasse ist noch im Gang.

13.01.

Aus der Stratusbewölkung fällt zeitweilig Nieselregen. Die Wettbewerbsleitung legt auf Grund des Wetters einen Ruhetag fest und warnt die Piloten, ihre Flugzeuge und Anhänger vor dem aufkom-

menden Sturm zu sichern!

Am Abend gibt es die Einladung zum australischen Abend, hoffentlich nicht mit zu intensiven Regen??

19:30 Uhr australischer Abend; BBQ enttäuschend, aber teuer, dafür Farewell Party kostenlos für Piloten und TC's.



Ehrung Tagessieger von gestern, Eder S. FJ, 3. Platz

14.01.

Die Wetterprognose hat sich bestätigt, gute Bedingungen für den 4. Wertungstag; Inversion in 1800m; allerdings 30 km/h Wind aus 250 °. Da bereits für 11:30 der erste Start geplant ist, erwarten wir größere Aufgaben. 18m Klasse AAT 04:30, 2 Areas, ein Sektor, 348 km; Offene Klasse 557 km, 2 TP; In der 15m Klasse, Race Task 419 km, 2 TP;

Bei einer Kollision in der Luft eines austral. mit einem deutschen Piloten, sind die Piloten mit dem Fallschirm abgesprungen, beide Piloten wurden verletzt. Auf Grund dieses Vorfalles wurde der Tag in der 15m Klasse neutralisiert.

Ein schwieriger, aber ein selektiver Tag. Starkl Wick, HL ist in Corowa am Flugplatz gelandet und ließ sich zurückschleppen. Tagesergebnis, 24. Platz Janowitsch, 18. Lutz, V3; 20. Platz Eder S., 33. Starkl, HL.

15.01.

Mit der Südströmung wird kühle Meeresluft in den Wettbewerbsraum verfrachtet, d.h. hier in Benalla



erreicht die Tagestemperatur "nur" 28° C. Bei der mäßigen Operationshöhe von etwa 1500 m und Blauthermik werden nur mäßige Steigwerte von 1 - 2 m/sec erwartet. Dementsprechend bescheidene Tagesaufgaben: in allen Klassen, AATs mit einer TT:02:30 bis 03:00. Die voraussichtliche Startzeit ist 13:00, Startverschiebungen sind möglich. Wegen der weiteren ungünstigen Wetterentwicklung wurde der Tag in allen 3 Klassen neutralisiert

16.01.

Auch der heutige Tag wird ein Tag mit Blauthermik, jedoch nach den Wetterinfos mit besseren Steigwerten und höherer Basis. Starkl Ludwig hat aus persönlichen und vom gesamten Team akzeptierten Gründen, seine weitere Teilnahme am Wettbewerb zurückgezogen. Nachfolgend dazu seine Stellungnahme:

"Ich möchte hiermit mitteilen, dass ich den Wettbewerb beende. Auf Grund von zwei erlebten unverschuldeten near misses in den letzten Tagen, mit einmal fünf und einmal elf Metern Abstand, sowie der beiden Zusammenstöße im Bewerb, kann ich mir und meiner Familie gegenüber eine weitere Teilnahme nicht mehr verantworten. Trotz intensiver Aufrufe durch die Wettbewerbsleitung und der Pilotenvertreter sehe ich keine Chance auf die Reduzierung der Pulkbildung. Die hier in Benalla vorherrschende Blauthermik führt ganz einfach dazu, dass sich die Flugzeuge immer wieder im selben Aufwind finden. Ich bin der Meinung, es wird auch weiterhin zu gefährlichen Begegnungen in der Luft kommen, es wird auch weiterhin Unfälle geben. Es ist deshalb für mich die Konsequenz daraus, bei dem System nicht mehr mitzutun. Ich möchte mich beim Österreichischen Aeroclub bedanken, der mir die Möglichkeit geboten hat hier in Benalla dabei zu sein, bei allen Teamkollegen hier vor Ort und wünsche allen noch einen schönen und vor allem unfallfreien Bewerb."

09:45 TC Briefing, 10:00 Briefing; Tagesaufgabe 15m Klasse Task C, AAT, TT:04:00, 3 Areas, 444,2 km; 18m Klasse, Race Task, TD:503,1 km, 2 TP; Offene Klasse, TD: 526,5 km, 3 TP.

Start 12:30; tolles Tagesergebnis in der offenen Klasse, Tagessieg von Sebastian, FJ, gemeinsam mit A. Sironi vom ital. Team. Wolfgang, WO und Andi, 3V erreichten den 18./19. Tagesrang. Amann Werner, WG, ist allein abgeflogen und mangels Aufwind vor dem 1. TP nach 70 km außengelandet.

17.01.

Die Wetterprognose soll für heute positiv überraschen. Deutliche Wetterverbesserung, Basis bis 3000m, Steigwerte bis 3m/sec, jedoch Wind aus NW bis 25kt. Eher austral. Wetterbedingungen. Tagesaufgaben: 15m und Offene Klasse Race Task TD 15m/469 km, Offene Klasse 749 km; 18m Klasse: AAT TT: 05:00, 5 Areas Start bereits 12:30. Unsere Piloten sind bald nach Öffnen der Startlinie abgeflogen.

Hervorragendes Tagesergebnis: Janowitsch Wolfgang, WO und Lutz Andi, 3V erreichten Platz 1 und 2 in ihrer Klasse, herzliche Gratulation. Sebastian, FJ ist mit seiner Tagesgeschwindigkeit eigentlich nicht zufrieden (14. Tagesrang). Werner, WG erflieg einen Platz im Mittelfeld.



Sebastian, FJ, Tagessieg mit SIRONI



Die gestrigen Tagessieger 18m Klasse

18.01.

Die Wettersituation hat sich gegenüber gestern, durch den im Süden liegenden Ausläufer einer Kaltfront, verschlechtert. Nach Abzug der Abschirmung erwarten wir Einstrahlung und thermische Entwicklung, dadurch ist ein weiterer Wertungstag möglich. Um 13 Uhr wurden die Tagesaufgaben der 18m - und Offenen Klasse neutralisiert. Um 15:30 wurde auch die 15m Klasse neutralisiert.

19.01.

Gute Bedingungen für einen weiteren Wettbewerbstag.



Durch die offensichtliche Verzögerung der Frontannäherung aus dem Westen ergibt sich die Chance eines weiteren Wertungstages. Allerdings erwartet Hermann, dass die Abschwächung der Thermik etwa ab 17:00, aber auch die kompakte Abschirmung aus SW ebenfalls bereits ab 17 Uhr über Benalla wirksam ist.

Erwartete Steigwerte 2 bis 2,5m/sec, Basis ca. 2000m. Die Tagesaufgaben wurden in den Norden gelegt. In allen 3 Klassen gibt es Race Tasks zwischen 370 km, 385 und 499,5 km in der Offenen Klasse mit 2 bzw. 3 TP. In den Hügeln südöstlich Benalla's gibt es bereits Kondensen.

Wolfgang, WO wurde in der 18m Klasse Tagessieger mit 124 km/h, Andi, 3V, ging es heute nicht ganz so gut, verlor auf Wolfgang 19 Minuten und wurde mit 113 km/h 27. Wolfgang, liegt auf Platz 7, Andi auf Platz 12 in der Gesamtwertung. Amann Werner, WG wurde in dem dichten Feld, 10. mit 112 km/h. Er rückte damit um 15 Plätze vor und liegt an 19. Stelle. Eder Sebastian, FJ verpaßte um 38 sec. den Tagessieg und wurde mit 120 km/h 5. und liegt im Gesamtrang auf Platz 7.

20.01.

Ein weiterer Wertungstag liegt vor den Piloten. Die Front erreichte während der Nacht mit einem Gewitter Benalla, auch momentan geht ein heftiger Regenschauer nieder. Die Front zieht jedoch sehr schnell ab und läßt für Nachmittag einen Wertungstag erwarten. Negativ wird sich möglicherweise der starke Wind mit 40km/h auswirken.

Nach dem Briefing wird die Offene - und 18m Klasse wegen der weichen Bodenverhältnisse des Platzes neutralisiert. Die 15m Klasse startet auf der Piste um 13 Uhr. Tagesaufgabe, AAT, TT 03:30, 3 Areas, 342,9 km. Wegen des starken Seitenwindes wurde der Tag auch für die 15m Klasse neutralisiert??

21.01.

Die Wetterprognose für den letzten Wertungstag, wieder ein Tag mit Blauthermik, mit langsam ansteigender Basis, zuerst bis ca. 1400m, später im Norden bis 1800m, Steigwerte bis 2m/sec, wobei die Thermi-

kabschwächung wieder ab ca. 17:30 erwartet wird. Eine Tagestemperatur bis 31 ° C wird prognostiziert. Die Tagesaufgaben: 15m Klasse AAT, TT: 03:30 2Areas, 1 Sektor, 264,7 km; 18m und Offene Klasse Race Task;

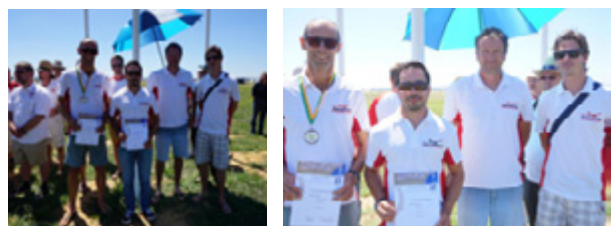
Die Offene Klasse hat bereits die halbe Aufgabe erfüllt, Schnitte bis 130 km/h; auch die 18m Klasse hat Schnittgeschwindigkeiten um 115 km/h und mehr als 50% der Tagesaufgabe erfüllt, unsere Piloten liegen gut im vorderen Feld. Die 15m Klasse hat eine schwierigere Aufgabe, die Schnitte liegen mit ca. 80 km/h bei mittleren Flughöhen von 800m bis 1300m.

In der Offenen Klasse wurde Eder S., FJ, mit einem 12. Tagesplatz in der Gesamtwertung hervorragender 7.; Starkl Ludwig liegt auf Platz 33. In der 18m Klasse liegt Janowitsch Wolfgang, WO auf dem 6. und Lutz Andi, 3V auf dem 11. Platz. Amann Werner ist es in der 15m Klasse nicht ganz nach seinen Vorstellungen gelaufen und liegt mit dem heutigen Flug auf Platz 19 und im Endergebnis auf Platz 25. Ein erfolgreicher Wertungstag für unser Team beschließt die WM in Benalla, Viktoria, AUSTRALIEN.

Der restliche Nachmittag, wurde für die Abreisevorbereitungen genutzt, alles abgebaut und eingepackt. Am Abend gab es ein gemeinsames Abendessen mit dem Gastgeberpaar, GEN und GARY, das uns eine optimale Unterkunft und aufmerksame Betreuung geboten hat. Ein sehr angenehmer und lustiger Gedankenaustausch beschloß den letzten Abend im AVONDEL INN.

22.01.

Schlußzeremonie und Siegerehrung; nach kurzer Verabschiedung Rückfahrt mit Hermann und Traude nach Melbourne; Hotel Ibis; die Teammitglieder begannen noch mit der Verladung von 3 Anhängern.



Bei der Siegerehrung: von links: Janowitsch , WO; Eder, FJ; Amann, WG; Lutz, 3V



Unsere Piloten haben sich teilweise sehr gut geschlagen, wir gratulieren sehr herzlich, für Amann Werner, WG und Starkl Ludwig, HL, lief es leider nicht nach Plan und ihren Vorstellungen.

Gesamtresümee:

Wolfgang, WO, 6. Gesamtrang, Andi, 3V, 11. Platz, Sebastian, FJ, 7. Platz, Werner, WG, 25. Platz;

Im TEAMCUP liegt Österreich an hervorragender 5. Stelle von 23 teilnehmenden Nationen.

23.01.

Verabschiedung von Hermann und Traude, beide fliegen zurück nach Wien. Weitere Verladearbeiten, bis auf ein Flugzeug 3V, alles bereits in Container verladen; nach Abschluß des Papierkrams ist Janowitsch Wolfgang sehr froh über den programmgemäßen Verlauf und die Abwicklung der Anhängerverladung in die Container.

24.01.

Restliche Verladearbeiten, Verabschiedung vom Team; Rückfahrt mit Werner Amann nach Albury (Autorückgabe) und Benalla (nicht über HWY). Für diesen Erfolg mitentscheidend war natürlich wieder der Teamgeist während des gesamten Wettbewerbes, der auch immer spürbar war. Dazu hat jedes einzelne Teammitglied seinen Beitrag geleistet und dafür möchte ich mich bei allen ganz herzlich bedanken. Mir hat es wieder viel Spaß und Freude gemacht.

Ein besonderer Dank gilt natürlich Starkl Wick und Janowitsch Wolfgang für die sehr gute Vorbereitung der Hängerverladung in die Container. Die Vorbereitungs- und Schweißarbeiten für die Unterstellung und Befestigung der Anhänger wurden von Wolfgang und Wick im Alleingang durchgeführt.



Bei diesen Temperaturen anstrengende Verladearbeiten.

Bericht Hermann Trimmel

Aufgabe: Meteorologie Coach

Ich war anfangs nicht wirklich überzeugt, ob ich das Team bei der Weltmeisterschaft erfolgreich unterstützen könnte. Ich war sehr skeptisch, ob die meteorologischen Informationen mit entsprechender Auflösungsgenauigkeit vorhanden sein werden, sodass mich diese als Entscheidungsgrundlage verwerten kann.

Ich sagte schließlich doch zu dabei zu sein um einerseits dem Wunsch der Piloten nachzukommen (schließlich haben alle bei den mentalen Trainingswochenenden in den 10 vergangenen Jahren teilgenommen) und andererseits meine These mit der meteorologischen Unterstützung zu überprüfen und wenn notwendig zu widerlegen.

Meteo

Zur Vorbereitung habe ich mich mit den klimatologischen Bedingungen des Wettbewerbsgebietes vertraut gemacht. Benalla liegt mit 36grad Süd im Subtropenhochdruckgürtel. Das klingt gut, aber es liegt auch nur 200km vom Indischen Ozean entfernt.



Da können selbst im Hochsommer (Jänner) fast ungehindert Fronten aus dem antarktischen Bereich über das kalte Meer weit nach Norden schwenken. Das ist während des Wettbewerbes gleich zweimal passiert. Wolkenbänder und kräftige Regengüsse



brachten unerwartet viele Ruhetage. Dazwischen trocknete die Luftmasse durch Absinken unglaublich rasch ab. Die Inversion begrenzte den Konvektionsraum im Mittel etwa auf 1500m und es gab vorwiegend nur Blauthermik. An fast allen Tagen dominierte eine südliche Windkomponente. Dies erschwerte die Flugbedingungen am Tagesende, da die kühle Meeresluft mit einem Seebriseneffekt für Stabilisierung und frühes Thermikende sorgte.

Insgesamt sehr komplexe meteorologische Bedingungen im Wettbewerbsgebiet.

Ich konnte gleich zu Wettbewerbsbeginn mit der Meteorologin und mit dem Tasksetter eine gute Beziehung aufbauen. Das war sehr hilfreich. So bekam ich sehr rasch alle zur Verfügung stehenden Informationsquellen.

Am hilfreichsten für die Prognosen war ein neues Produkt „Skysight“. Dies hat Matthew Scutter, ein teilnehmender Pilot und Meteorologe entwickelt. Mit diesem feinmaschigen Modell kann er stündlich die Thermikentwicklung (Stärke und Höhe), vertikale Temperaturprofile, Wolken, Wind und vieles mehr vorhersagen. Die Prognosen waren sehr zutreffend und eine große Hilfe.

Seit wenigen Tagen gibt es diese Vorhersegen auch für Europa (ca 10 Euro/Monat). Ich teste sie und möchte diese bei der SM in Mariazell vorstellen. <https://skysight.io/>

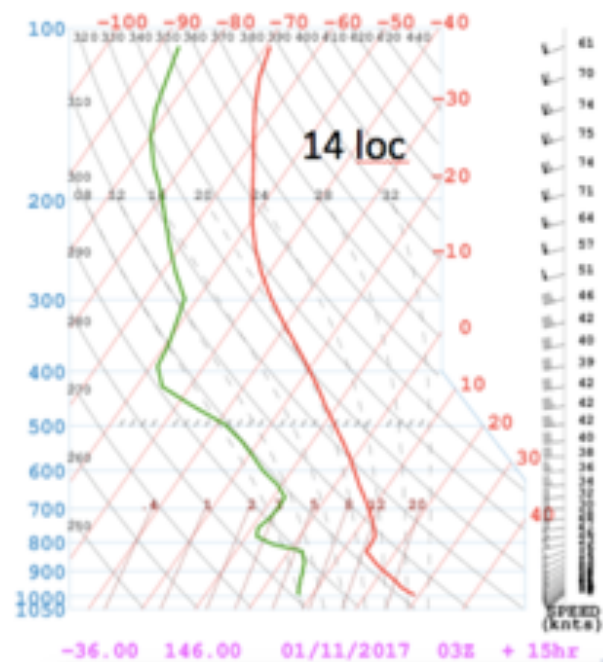
Auf Basis dieser und vieler anderer meteorologischen Informationen haben wir das „**Meteorologisch beste Abflugfenster**“ für die jeweiligen Tagesaufgaben erarbeitet. Ich denke das hat gut funktioniert.

Coach

Schwierig allerdings war es dann für die Piloten den genauen Abflugzeitpunkt zu finden. Bei der bescheidenen Blauthermik wollte natürlich keiner den Vorreiter spielen. Es bildeten sich große Pulks, jeder wartet auf den anderen. Wer im Pulk blieb bzw. diesen nützte hatte Vorteile.

Die besten Strategen wurden belohnt, die Einzelkämpfer fast immer bestraft. Nicht Jedermanns Sache.

So z.B. nicht für unseren **Ludwig**. Er klinkte sich aus dem Rennen aus. Die Gefahr einer Kollision war ihm zu groß, immerhin gab es bis zu diesem Zeitpunkt schon 2 Zusammenstöße. Für seine Entscheidung hatte jeder volles Verständnis.



Aber auch **Werner** konnte sich mit diesem taktischen Abflugpoker nicht anfreunden. Gleich zu Beginn riskierte er einen Alleinflug im Blauen – und landete nach 70km auf dem nächsten Flugplatz. Er fand im weiteren Verlauf nicht wirklich den Rhythmus. Mangels eines 2. österreichischen 15m-Klasse Piloten versuchte es Werner mit Fridolin Hauser (CH) als Teampartner. Das war für ihn sicher nicht sehr hilfreich.

Sebastian hat es sehr gut verstanden sowohl mit dem Wetter als auch mit der Taktik in diesem dichten hochkarätigen Teilnehmerfeld zu Recht zu kommen. Er war immer vorne dabei und konnte sogar gegen die deutschen „Überflieger“ Erwin Sommer und Tassilo Bode, die im Team zweifellos Vorteile hatten, ei-



nen Tagessieg einfahren! Bei dieser Dichte den 8. Gesamtplatz zu erreichen, Chapeau!

In der 18m-Klasse haben wir mit **Wolfgang** und **Andi** zwei echte Toppiloten. Die Strategie war ein lockeres Teamfliegen. Jeder durfte seine eigenen Entscheidungen umsetzen. Das hat sich sehr bewährt. Trotzdem hat sich in einer Nachanalyse gezeigt, dass hier noch Verbesserungspotential möglich ist, natürlich auf sehr hohem Niveau. Vergleicht man die Flüge mit den Siegern, dann zeigt sich, dass diese schon mit etwas höherem Risiko tiefer hinunter fliegen. Das ging aber nicht bei allen gut, wie z.B. bei John Cutts, einem echten Sieganwärter, der schon am ersten Tag außenlandete. Trotzdem hatte WO 2 Tagesiege und wurde mit nur 200 Punkten Rückstand 6ter, gratuliere!

Andi war super unterwegs, ein Tagessieg, traf viele gute Entscheidungen und verpasste um 17 Punkte unter die Top10 zu kommen. Er belegte den ausgezeichneten 11. Platz. Schade, dass es nur 7 Wertungstage gab, wir alle haben mit mehr gerechnet.

Mein Resümee:

Vor dem Wettbewerb war mein Motto:
"Teamgeist als Basis für gute Einzelergebnisse"

Ich denke mit diesen Ergebnissen und dem hervorragenden 5. Platz im Teamcup wurden die Erwartungen voll erfüllt.

Zum Team

Die Zusammenarbeit im Team war vorbildhaft. Jeder half jedem. Die gute Stimmung begann schon am Morgen beim gemeinsamen Frühstück und setzte sich bis zum Abend bei gemeinsamem Ausklang in unserem Motel fort.

Dafür möchte ich mich bei allen Piloten, Helfern und dem Teamchef Kurt herzlich bedanken. Es hat Spaß gemacht. Ich habe viel dazugelernt, meinen Horizont erweitert. Vor allem aber wurden meine negativen Vorannahmen widerlegt und in positive Erinnerungen umgewandelt. Ich habe es keine Minute bereut bei diesem Team dabei gewesen zu sein!





"The World Games" im Segelkunstflug in Wroclaw/ Polen 21. Juli – 23. Juli 2017

Im März dieses Jahres bekam ich einen Anruf von der FAI aus der Schweiz, dass ich ausgewählt wurde und die Möglichkeit hätte heuer bei den World Games mitzufliegen und ich hatte einen Tag Zeit um zuzusagen.

Die World Games sind die weltgrößte nichtolympische Wettbewerbsveranstaltung mit im Jahr 2017 über 3500 Teilnehmern aus der ganzen Welt. Man kann sich dafür nicht qualifizieren sondern wird ausgewählt - aus allen Sportarten werden die nur Besten der Welt eingeladen. Der geplante Termin war eine Woche vor der WM und ebenfalls in Polen.

Nach kurzer Überlegung sagte ich zu und lud mir die Sporting Codes für diese Veranstaltung herunter. Gefordert war eine nach ganz speziellen Regeln zusammengestellte Kür mit einem Schwierigkeitsgrad von $k=300$. Platz war auch 1000m aber man sollte dieses Programm von 1100m bis 100m fliegen. Zum Vergleich bei der WM fliegen wir von 1200m auf 200m mit $K=230$, was auch schon sehr herausfordernd ist. Je mehr k , desto mehr Höhe verbraucht man.

Vom Organisator wurde Unterkunft und Verpflegung bereitgestellt und man konnte ein weiteres Teammitglied als Helfer zu benennen.

Aus Österreich waren insgesamt ca. 25 Wettbewerber eingeladen, die aus den unterschiedlichsten Sparten zB Jiu Jitsu, Tanzsport, usw. kommen,.... Die Vertretung aller österreichischen Athleten übernahm die BSO. Wir wurden zur offiziellen Verabschiedung durch Bundespräsident und Sportminister nach Wien eingeladen und bekamen von der BSO eine komplette Österreich Team Kleidung. Mein Nationamannschaftskollege und Newcomer im Unlimited-Team Bernhard war sehr gerne bereit mich zu unterstützen und bei einer solchen Mega-Veranstaltung dabei zu sein.

Vorbereitung:

Ich hatte die Chance mit unserem Trainer Steff, der italienischen Nationalmannschaft und dem TWG Teilnehmer aus den USA zu trainieren und wir probierten verschiedenste Kürprogramme bei sehr heisser Luft im schönen Südtalien aus. Eine besondere Herausforderung war die Vorgabe, dass absolut keine Figur, und kein Figurenteil wiederholt werden durfte. Das betrifft alle Arestifiguren und bedeutet zB, dass man eine 1/4 Rolle senkrecht nach unten nur ein einziges mal fliegen darf. Auch die Figurenfamilien durften nur 2 mal verwendet werden, das war eine besondere Hürde, wie sich später noch herausstellen sollte.

Der Wettbewerb wurde auf einem kleineren Flugplatz knapp außerhalb von Wroclaw ausgetragen – in Szymanov. Wir bauten den Swift auf und es waren mehrere Trainingsflüge möglich, um sich mit dem Platz, der Box, etc. vertraut zu machen. Die Teilnehmer wurden in einem Hotel nahe Szymanov untergebracht. Lediglich für meinen Helfer Bernhard musste ich eine andere Unterkunft finden, da dank des Bewerbes beinahe alles in der Umgebung ausgebucht oder überteuert war.

Die ersten Wertungsflüge (das $k=300$ Programm) fanden vor der offiziellen Eröffnungszeremonie statt. Ich konnte mich im ersten Flug leider noch nicht gegen die Elite der anderen Länder durchsetzen und erreichte nur Platz 11.



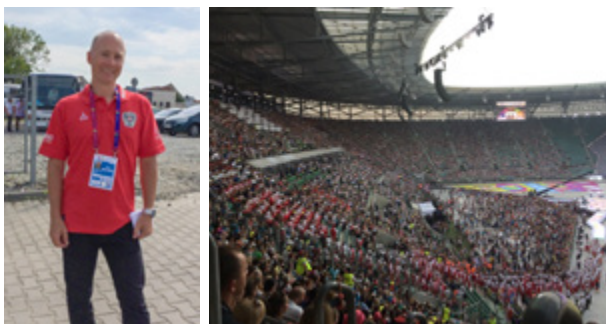
Bei der Eröffnungszeremonie am Flugplatz – mit Teilnehmern aus aller Welt!



Die Wertungsflüge fanden in einem eng durchgeplanten Zeitfenster statt. Um den Besuchern ein attraktives Programm bieten zu können – immerhin wurden für die Veranstaltungen Besucherräume mit kostenpflichtigem Kartenvorverkauf und 1000 Plätzen aufgestellt – wurden gleich mehrere Luftsportarten in Szymanov durchgeführt. Dabei waren jeweils 2 Stunden Segelkunstflug, 2 Stunden Fallschirmspringen mit sensationellen Flugmanövern direkt vor der Zuschauertribüne und 2 Stunden Paramotorfliegen eingeplant. Wir Segelflieger konnten unsere 11 Wertungsflüge jedesmal problemlos in dem uns zugewiesenen Slot durchbringen.

Insofern war die strikte Zeitplanung kein Nachteil für uns Piloten, da die Pausen zwischen den Flügen ausreichend groß waren und alles sehr ‚planbar‘ verlief, im Vergleich zu einer Weltmeisterschaft, während der man 10 Tage mehr oder weniger ‚auf Abruf‘ steht.

Am Abend des ersten Wettbewerbstages wurde im Stadion von Wroclav, in dem auch bereits Spiele der Fußball-EM stattgefunden hatten, die feierliche Eröffnungszeremonie abgehalten. Das Ganze hatte Olympia-ähnlichen Charakter, wurde von mehreren TV-Stationen übertragen, es wurden Tickets verkauft (es kamen mehr als 20.000 Leute) und wir gingen – als Österreich – als eine der ersten im offiziellen Aufmarsch der Nationen über die Bühne.



Bereit um die Österr. Segelflieger bei der Eröffnungszeremonie zu vertreten

Alles in allem kann ich nur sagen, dass es als Segelflieger sehr selten ist, bei einer solchen Großveranstaltung dabei zu sein und, dass den Organisatoren ein großes Lob für die gut gelungene Eröffnungszeremonie gilt.

Am zweiten Wertungstag ging es sportlich deutlich besser: Ich arbeitete mich konstant nach vorne, einmal mit Platz 7 knapp hinter Luca Bertossio (welcher insgesamt auf Platz 2 landete) und im dritten Wertungsflug Platz 5. Auch im letzten Wertungsflug – einem freien Programm mit Rauch und Musikbegleitung konnte ich Platz 4 erringen und landete somit gesamt auf Platz 8. Die Tendenz bei den Platzierungen hatte da sehr gut gepasst. In Anbetracht der hochkarätigen Besetzung bin ich mit dem Ergebnis zufrieden und hoffe, auch in den kommenden Jahren wieder zu den World (Air) Games eingeladen zu werden, um mich weiter zu verbessern.

Rank	Name	Country	Score
1	LUCA BERTOSSIO	ITA	1560
2	LUCA BERTOSSIO	ITA	1560
3	MARCO A. BERTOSSIO	ITA	1514.5
4	CHRISTOPHER	ITA	1511
5	LENTZ-GAULTIERI, Eric	ITA	1507
6	BERGQUIST, Lena	SWE	1502.5
7	ADRIANO	ITA	1465.5
8	ADRIANO	ITA	1422
9	ADRIANO	ITA	1408.5
10	ADRIANO	ITA	1401.5
11	ADRIANO	ITA	1401
12	ADRIANO	ITA	1401

Dass ein Segelflugwettbewerb im Rahmen einer solchen Großveranstaltung ausgetragen wurde ist für die gesamte Segelfliegercommunity eine große Ehre und eine erstklassige Werbung, da viele Zuschauer wohl zum ersten Mal einen Kunstflug-Wettbewerb so aus der Nähe gesehen haben.

Auch die schnelle Übertragung der Wertungsnoten auf die Besucherbildschirme (fast schon ähnlich einem Eiskunstlaufen im Fernsehen) macht die Sportart noch einmal interessanter für den sonst oft vernachlässigten Zaungast. Alles in allem ein Format, das nach einer Fortführung verlangt!

Endergebnis:

8. Platz, Mayr Siegfried (AUT) mit 8429.50 Punkten

Siegfried Mayr

Bilder: Sandra Wechselbeger

Ergebnisse des Bewerbes sind veröffentlicht unter: www.civa-results.com



EGC 2017 in Moravska Trebova/CZ 23. Juli – 5. August 2017

Bericht des Teams MS (Mario Schupfer)

Als Helfer erklärten sich dankenswerter Weise Jakob Seidl, ein Jungpilot aus meinem Verein, und Max Schneeweiß bereit mir zur Seite zu stehen.

Die Anreise erfolgte gemeinsam mit Team 4ME ab der Autobahnraststation Ansfelden und verlief problemlos. Noch am Anreisetag hatten wir die Anmeldung und die technische Abnahme durchgeführt, es gab die Möglichkeit vorab über das Internet die Zeiten zu buchen. Somit hatten wir nach dem Einzug in unser Teamquartier alle organisatorischen Formalitäten abgeschlossen und konnten uns auf die folgenden Trainingstage und den Wettbewerb konzentrieren.

Unsere Unterkunft bestand aus 2 Appartements in Moravska Trebova, ca 5 km vom Flugplatz entfernt, wo wir sehr herzlich empfangen wurden. Wir konnten uns an 2 Trainingstagen mit dem umliegenden Gelände vertraut machen.



Eröffnungsfeier im Schloss Moravska Trebova

Die Eröffnungsfeier wurde im Innenhof des Schlosses in Moravska Trebova abgehalten. Neben den An-

sprachen und der Begrüßung der Teams gab es auch einige musikalische Darbietungen. Nach der außergewöhnlich kurzen Eröffnung gab es noch die Möglichkeit zu einer Führung durch das Schloss, die wir dankend annahmen.

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, ob des kleinen Teams, Schnaps aus Österreich und Mannerschnitten auf. Verpflegt haben wir uns abends meistens in einem der umliegenden Restaurants. Das umfangreiche Frühstücksbuffet ersetzte uns auch gleich das Mittagessen.

Die Schlussfeier wurde am Flugplatz abgehalten und die verdienten Sieger am Podium geehrt.

Mein fliegerisches Resümee: Leider begann der Wettbewerb gleich einmal mit sieben Schlechtwettertagen und somit mit zeittotschlagen am Boden. Ich habe dann anfänglich nicht richtig in den Bewerb gefunden und ein paar Tage gebraucht um auch geistig im Wettbewerb angekommen zu sein. Da ich an manchen Tagen knapp vor einer Außenlandung war, büßte ich einiges an Zeit ein und konnte nicht meine gewünschte Platzierung, unter den ersten zehn, erreichen. Zusammenfassend bin ich aber mit meiner Leistung durchaus zufrieden und hätte mir noch ein paar Wertungstage gewünscht.

Zu meinem Sicherheitsempfinden während des Wettbewerbes viel mir besonders auf, dass in der Standardklasse sehr wenig Disziplin im Zusammenhang mit Kurbeln im Pulk herrschte, es war fast nicht möglich gemeinsam zu kurbeln. Gemeinsam mit den Doppelsitzern hingegen war es immer problemlos.

Bericht des Teamcaptain Team AUSTRIA EGC 2017

Aufgrund des kleinen Teams und nur 2 Teilnehmer in der Club Klasse war es für mich möglich als Pilot zu-



sätzlich die Funktion des TC zu übernehmen, wobei es sicherlich nicht die optimale Lösung ist. Herzlichen Dank an Graf Kurt und Gerda Seidl die mir in der Vorbereitung stets unterstützten. Ich wurde dann auch noch als Safety Pilot für die Clubklasse gewählt, dies führte jedoch nicht zu einer zusätzlichen Mehrbelastung.

In meinen Augen hat die Wettbewerbsleitung gute Arbeit geleistet und auch der Flugplatz hat die erforderlichen Dimensionen zur Ausrichtung eines internationalen Bewerbes. Der Schleppbetrieb wurde sehr professionell und sicher abgehalten.

Seitens des Teamerfolges bin ich mit den Plätzen 29. Helmut Kögelbauer, erste EM, und 15. Mario Schupfer zufrieden.

Meine Anmerkungen als TC zur Organisation EGC2017

Positiv:

- Hänger, Flugzeug abstellen Platzangebot
Jedes Team bekam einen abgesteckten Bereich mit ausreichend Platz zum Auf-, Abrüsten
Bzw. Abstellen der Flugzeuge
- Tasksetting, Wettereinschätzung
Kein zu langes Zuwarten bis abgesagt wurde, auch kleine kaum erkennbare Wetterfenster wurden für eine realistische Aufgabe genutzt.
- Anmeldung, technische Abnahme
Zeiten für die Anmeldung und technische Abnahme konnte man schon ca. 3 Wochen vor dem Wettbewerb im Internet buchen und wurden auch eingehalten. Die Trainingswoche konnte somit von den Piloten gut geplant werden.

Negativ:

- Verhalten der Wettbewerbsleitung zur präventiven Sicherheit

Zielkreis 3km, 50 m GND und im unmittelbaren Flugplatzbereich wenig bis keine Landemöglichkeiten. Aufgrund dieser Tatsache gab es an manchen Tagen einige Anflüge die durchaus als

gefährliches Fliegen zu bewerten zu waren. Erst nach einigen Diskussionen, TC und Safety Pilot, lies sich die Wettbewerbsleitung überzeugen die Zielkreishöhe auf zumindest 100m GND anzuheben. Zusätzlich war an manchen Tagen die Aufgabensetzung so dass die Anflugrichtung vom letzten Wendepunkt 180° zur Landerichtung war.

Long straight landing, penalties, usw. wurden von der Wettbewerbsleitung im Eröffnungsbriefing angesprochen und darauf hingewiesen es genau zu kontrollieren, im Wettbewerb jedoch nicht durchgesetzt.

- Kein TC meeting während Wettbewerb
Trotz mehrmaligen Anfragen seitens TC verschiedener Nationen, um gewisse Punkte zu besprechen, wurde kein TC meeting abgehalten.

Schlechtwetterprogramm

Keine Angebote an Alternativprogrammen, Möglichkeiten zur Zeitgestaltung trotz einwöchigen Schlechtwetters

Vielen Dank an den österr. AeroClub der den Piloten die Möglichkeit und die nötige Unterstützung für die Teilnahme an internat. Wettkämpfen, zur Förderung des Segelfluges in Österreich, gibt.



MS im Anflug



Podium Clubklasse:

1. Tim Kuijpers/NED, 2. Boris Zorz/SLO, 3. Fabian Peitz/GER



Podium Standardklasse:

1. Pavel Louzecky/CZE, 2. Miloslav Cink/CZE, 3. Jeroen Jennen/BEL



Podium 2om Klasse: 1. Kawa&Matkowski/POL, 2. Jones&Coppin/GRB, 3. Cronjäger&Heidemeyer/SUI

Bericht des Teams 4ME (Helmut Köglbauer)

Mario und ich trafen uns in Ansfelden, um im Konvoi die Reise nach Tschechien anzutreten. Wenn man sich komplett aufs Navi verlässt, sieht man zwar sehr viel von der Gegend, allerdings kann es dann auch vorkommen, dass man für 35km auf tschechischen Straßen fast eine Stunde braucht. In Summe war es dann eine ca. 5 Stunden lange Autofahrt, bevor wir am Flugplatz in Moravska Trebova eintrafen. Die Registrierung und technische Abnahme war schnell erledigt, sodass wir auch gleich mit dem Aufbau des Teamzeltes und der Funkanlage beginnen konnten.

An den beiden Trainingstagen, an welchen geflogen werden konnte, flog ich relativ stressfrei die Tasks ab, es galt die Gegend zu erkunden und sich mal anzusehen was denn die Anderen so machen. Auch der Informationsfluss im Team, also mit Mario, musste erprobt werden, was von Anfang an ganz gut funktionierte. Wobei ich sicher mehr von Mario profitierte als er von mir, da er meistens vorausflog.

Wie bei Wettbewerben üblich, kam mit der Eröffnungsfeier auch das schlechte Wetter. So warteten wir die erste Woche meistens auf dem Grid auf das Canceln des Tages, wenn dies nicht bereits beim Briefing geschehen war. Am Ende dieser Woche hatten wir schon Probleme alternative Beschäftigungen zu finden. Dazwischen lagen Kartenspielen, Städtebesuche, Cartrennen und auch der internationale Abend. Ich war sehr überrascht, welche Aufwände die Teams an diesem Abend auf sich nahmen, um die Köstlichkeiten ihres Landes zu präsentieren.

Mit einer Verkostung tschechischer Weine am Freitag, sollte endlich auch das Warten auf Flugtage zu Ende gehen.

Am Samstag erfuhr ich dann auch gleich mal was Segelfliegen auf europäischem Niveau bedeutet. Ohne gute Taktik, zu früh und alleine abgeflogen, war ich schnell relativ tief, da sich trotz guter Optik die Steigwerte einfach nicht wie erhofft einstellten. Somit hatte ich gleich am ersten Leg den ersten Steher. Nachdem ich mich da wieder rausgebastelt hatte, ging es dann einigermaßen gut weiter. Nur gegen



Ende des Tasks merkte man die bereits nachlassende Thermik und ich konnte nicht mehr die guten Bärte für den Endanflug finden, wie sie Mario noch einige Zeit zuvor hatte. Mit viel Verspätung schaffte ich es dann das Ziel zu erreichen. Die Tagesplatzierung war dann für mich nur noch in der Deutlichkeit überraschend.



4ME im Anflug

Der darauffolgende Tag war dann zwar von Haus aus, bei Südwind und Blauthermik, eher schwierig, ich schaffte es aber aufgrund meiner Entscheidungen, diesen Tag noch schwieriger zu machen. In einer Phase des Fluges, in welcher eigentlich klar hätte sein müssen, dass keine großartigen Schnittgeschwindigkeiten mehr machbar sind, flog ich viel zu tief über einen Hügel, um die nun doch vorhandenen Wölkchen zu erreichen. An den vermuteten Auslösepunkten konnte ich dann aber kein zentrierbares Steigen finden, da stark durch den Wind zerrissen und turbulent. Somit war die Außenlandung knapp an der polnischen Grenze nicht mehr zu vermeiden. An diesem Tag landete zwar fast das halbe Teilnehmerfeld auf dem Acker, aber mit etwas Geduld hätte das für mich nicht zu diesem frühen Zeitpunkt stattfinden müssen.

Nach diesen zwei Flügen nun endgültig am harten Boden der Realität angekommen, war es nun Zeit meine Ziele neu zu stecken: Lernen und mit Freude fliegen.

Die folgenden Flüge brachten dann für mich wichtige Erfahrungen, auch wenn ich da und dort mal wieder unnötig Zeit liegen gelassen hatte.

Einen sehr spannenden Flug brachte der letzte Wer-

tungstag. Ein Area Task in einem engen Wetterfenster. Der Meteorologe prognostizierte Regen ab 16:00, die Clubklasse ging um 12:00 als erste in die Luft. Zwischenzeitlich glaubten Mario und ich nicht daran, dass das Wetter so lange halten würde, da das westliche Gebiet bereits abgeschirmt war. Nur um Moravska Trebova hielt sich noch ein Loch in der Bewölkung, welches Sonneneinstrahlung zuließ. Die relativ hohe Basis ermöglichte die einzelnen Areas nacheinander im Gleitflug zu abzufliegen, nachdem dazwischen immer wieder im Flugplatzbereich Höhe getankt werden musste. Wenn mein Endanflugrechner noch brauchbare Werte geliefert hätte, hätte ich die vorletzte Area wohl noch etwas weiter ausgeflogen. In Erwartung des schlechten Wetters, war ich schlussendlich aber froh, sicher am Flugplatz gelandet zu sein.

Fast pünktlich um 15:50 traf dann tatsächlich die Front ein. Wir hatten zu diesem Zeitpunkt unsere Flieger bereits im Hänger verstaut und waren damit beschäftigt das Teamzelt am Wegfliegen zu hindern. Einzig der französische Doppelsitzer war noch in der Luft wie wir über OGN beobachten konnten.

Da am Freitag wetterbedingt kein weiterer Wertungstag mehr möglich war, ging somit meine erste große Meisterschaft nach leider nur 6 Flugtagen zu Ende.

Wettbewerbsorganisation

Ich habe den Wettbewerb als sehr gut organisiert empfunden. Die Registrierung, die technische Abnahme, die täglichen Wiegungen etc. verliefen sehr reibungslos. Über die Sicherheitsthemen später mehr.

Der Flugplatz hatte die ausreichenden Kapazitäten für Veranstaltungen dieser Art. Etwas Sorge hatte ich um mein Flugzeug bei Start und Landung auf der sehr welligen und teilweise auch sehr harten Gras piste. Im F-Schlepp wurde nicht abgehoben, sondern eher abgesprungen.

Apropos F-Schlepp: Geschleppt wurde mit einigen unterschiedlich starken Zlins, einer Wilga, Maules



und einem UL. In Summe so an die neun Flugzeuge. Soweit ich mitbekommen habe, war das gesamte Feld in knapp über einer Stunde in der Luft. Da nicht bei jedem Schleppseil die korrekten Tost-Ringpaare dran waren, konnten diese zumindest bei meinem Flieger manchmal nicht eingehängt werden.

Meteorologie und Tasksetting

Der Meteorologe machte meiner Meinung nach einen sehr guten Job, sagte die Wetterfenster gut voraus und hatte auch mit seinen Einschätzungen, ob ein Wertungstag stattfindet oder nicht, meistens Recht. Auf dieser Grundlage waren auch die Tasks fast immer in die Bereiche mit gutem Wetter gelegt.

Sicherheit

Mir ist sehr bewusst, dass die Wettbewerbsfliegerei mit Risiken verbunden ist, ich war jedoch sehr schockiert darüber, wie weit manche Piloten tatsächlich gehen. Als Highlights nenne ich nur Fliegen mitten durch einen kurbelnden Pulk oder plötzliche Änderung der Kreisrichtung mitten im Pulk.

Ich kann nicht beurteilen ob diese Verhaltensweisen von einigen Piloten bei Bewerben auf diesem Niveau normal sind, ich hoffe allerdings nicht.

Generell hätte ich mir von der Wettbewerbsleitung mehr Konsequenz beim Einfordern der von ihr festgelegten und bei jedem Briefing verlautbarten Verfahren, sowie ein Eingehen auf Hinweise bzgl. gefährlichem Fliegen, erwartet.

Unterkunft

Ich hatte die Apartments, in Absprache mit Mario, auf einer bekannten Buchungswebsite ausgewählt. Sie lagen mitten im Zentrum von Moravska Trebova und nur wenige Minuten vom Flugplatz entfernt, waren sehr gut ausgestattet, sauber und komfortabel. Das Frühstück konnte von uns jeweils am Vortag ausgewählt werden, war sehr üppig und abwechslungsreich. Auch die Freundlichkeit unserer Gastgeber sorgte für einen angenehmen Aufenthalt.

Team

Wie auch bei Mario, hatten sich meine beiden Hel-

fer nur jeweils eine Woche Zeit nehmen können, was sich aber nicht negativ ausgewirkt hat. Die Stimmung war sehr gut, auch wenn wir wetterbedingt viel Zeit auf dem Boden verbracht haben.

Ich denke die Informationen, welche uns das Livetracking geboten hatte, hätten noch etwas effektiver genutzt werden können. Geholfen hat es uns an manchen Tagen aber durchaus. Ich selbst hätte wohl etwas Coaching, während und nach den Flügen benötigt.

Resümee:

Ich musste früh erkennen, dass ich noch einiges an Erfahrungen sammeln muss um weiter vorne mitfliegen zu können. Dennoch machte mir das Fliegen an jedem Wertungstag Spaß und ich konnte viel von dieser Europameisterschaft mitnehmen. Hoffentlich bin ich bald wieder mal bei einer EM oder sogar WM dabei!

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen bedanken, die es möglich machten meine erste Europameisterschaft zu bestreiten:

Bei meiner Freundin Evelyn für ihr Verständnis, bei meinen Helfern Heini und Michael für ihre tatkräftige Unterstützung, bei Mario für die Unterstützung während der Flüge und in den Nachbesprechungen, bei Gerda und Kurt für die Organisation, bei Marios Helfern Jakob und Max, bei allen, die mir zuhause die Daumen gedrückt haben, und natürlich beim Österreichischen Aeroclub für die finanzielle Unterstützung!



Flugplatz



Österreichische WM im Segelkunstflug in Torun/Polen 27. Juli – 5. August 2017

Auch dieses Jahr war die Österreichische Nationalmannschaft bei der WM vertreten, durch

- Siegfried Mayr
- Gabriel Stangl
- Bernhard Behr

Alle drei Piloten flogen diesmal auf dem Swift S-1 (OE-5554) des Österreichischen Aeroclubs in der Klasse Unlimited. Insgesamt nahmen 23 Piloten teil. Das Regelwerk sah vor, die Programme in folgender Reihenfolge zu fliegen:

1. Free Known
2. Unknown 1
3. Free Unknown
4. Unknown 2
5. Unknown 3
6. Unknown 4

Wetterbedingt konnten allerdings nur 4 Programme geflogen werden, nach der Unknown 2 war Schluss. Die ersten Tage verbrachte das Team mit Training. Das Wetter ließ allerdings nicht viele Flüge zu, weshalb nur jeweils 2 bis 3 Flüge pro Pilot absolviert werden konnten. Nicht gerade viel, allerdings hatten Siegfried und Gabriel bereits Erfahrung in Torun von früheren Bewerben, Bernhard jedoch noch nicht. Nachdem aber die Box diesmal - endlich - in Pistenrichtung gedreht wurde, war es von der Orientierung her nicht allzu schwierig für die beiden, da die entfernten Orientierungspunkte noch bekannt waren. Bernhard musste sich erst mühsam einarbeiten.

Die Free Known lief für das ganze Team alles andere als optimal. Bernhard erwischte gerade noch den 18. Platz, Siegfried den 19. Platz mit einem Höhen-Penalty, und Gabriel den 22. Platz mit zwei Höhen-Penalties, einer Menge Out-of-Box-Penalties und

einer HZ. Viel schlechter konnten es eigentlich nicht mehr laufen. Unsere Stimmung war natürlich dementsprechend schlecht.

Die Unknown 1 lief für Siegfried und Gabriel etwas besser. Siegfried landete auf dem 15., und Gabriel auf dem 16. Platz, wobei Gabriel einen Höhen-Penalty kassierte. Bernhard überdrehte den sogenannten "Russenbohrer" - die teuerste Figur im Programm - und kassierte dafür eine HZ, womit er am 21. Platz landete.

Die Free Unknown sollte Siegfrieds bestes Programm werden. Er flog sehr konzentriert und holte sich den 11. Platz, ganz knapp hinter Michael Spitzer auf dem Fox. Gabriel kassierte leider ein HZ für die teuerste Figur im Programm - und landet auf dem 22. Platz. Bernhard passiert das Schlimmste was einem in einem Bewerb passieren kann - er verirrt sich in der zweiten Figur, und fliegt das restliche Programm in die falsche Richtung, womit am Ende nur der letzte Platz übrig bleibt, bei sehr sehr wenig Punkten - un-aufholbar ist nun der Rückstand für ihn.

Die Unknown 2 lief für Siegfried und Gabriel recht gut. Siegfried landete auf dem 12., und Gabriel auf dem 13. Platz, wobei Siegfried leider eine HZ für ein umgefallenes Viertel-auf-Männchen kassierte, aber insgesamt sehr sauber flog. Bernhard - immer noch schwer traumatisiert von seiner Free Unknown - verpatzte eine gestoßene Rolle (PZ) und auch den Rückenrollenkreis (HZ), womit er am 22. Platz landete.

Fazit:

Gabriels Umstieg auf den Swift wird noch viel Feinarbeit benötigen, Siegfried muss an seiner Konzentration arbeiten, und Bernhard muss die ersten Ergebnisse einfach vergessen. Viel Training wartet auf die Burschen. Ein neuer Anhänger für den Swift würde die Logistik sehr erleichtern!



Rank	Team	M/F	Pilot	Aeroplane	Registration	FdKnown	Unknw #1	FdJnx P3	Unknw #2	Totals	Ordl %
1	HUN	M	Ferenc TÓTH	Swift S-1	HA-7022	1865,16	1554,98	1444,46	1427,83	6292,42	74,555
2	HUN	M	János SZILÁGYI	Swift S-1	HA-7022	1744,98	1526,51	1521,82	1423,45	6216,75	73,658
3	ITA	M	Luca BERTOSSIO	Swift S-1	D6018	1820,55	1417,91	1418,42	1406,54	6063,42	71,841
4	RUS	M	Georgij KAMINSKIY	Swift S-1	RA0421	1736,91	1457,85	1401,93	1363,21	5959,90	70,615
5	GER	M	Montiz KIRCHBERG	Swift S-1	D3735	1701,46	1392,48	1426,83	1417,46	5938,23	70,358
6	RUS	M	Vladimir ILINSKIY	Swift S-1	RA0421	1724,40	1333,34	1472,66	1336,39	5866,79	69,512
7	GER	M	Eugen SCHAAL	Swift S-1	D-8139	1682,46	1458,89	1445,78	1262,80	5849,94	69,312
8	POL	M	Stanislaw MAKULA	Swift S-1	SP-3529	1660,19	1413,73	1316,43	1359,39	5749,73	68,125
9	GER	M	Marvin WOLTERING	MDM-1 Fox	D1187	1729,68	1423,23	1348,85	1169,86	5671,62	67,199
10	HUN	M	János SONKOLY	Swift S-1	HA-7022	1785,29	1459,25	1097,48	1274,78	5616,81	66,550
11	USA	M	Eric LEINTZ-GAUTHIER	Swift S-1	OE-5607	1794,94	1371,14	1385,29	1048,18	5599,54	66,345
12	GER	M	Michael SPITZER	MDM-1 Fox	D1187	1527,68	1366,49	1379,27	1147,09	5420,53	64,224
13	GER	M	Gisbert LEIMKÜHLER	Swift S-1	D3168	1724,98	1117,72	1340,78	1171,68	5355,16	63,450
14	GER	M	Wolfgang SCHIECK	Swift S-1	D3169	1593,85	1275,13	1036,50	1356,92	5262,39	62,351
15	AUT	M	Siegfried MAYR	Swift S-1	OE-5554	1336,99	1330,33	1378,62	1192,90	5238,82	62,071
16	GER	M	Tobias HACKEL	Swift S-1	D9680	1207,28	1377,83	1605,46	1123,01	5213,57	61,772
17	GER	M	Eberhard HOLL	Swift S-1	D9630	1293,40	1285,01	1327,00	1198,59	5103,99	60,474
18	JPN	M	Takashi SAKAI	Swift S-1	SP-3529	1519,19	1194,94	1330,13	939,93	4984,19	59,054
19	CZE	M	Miloš RAMERT	MDM-1 Fox	OK-7801	1663,37	1169,28	1073,66	1040,18	4946,49	58,608
20	POL	M	Jan MAKULA	Swift S-1	SP-3529	1552,39	1127,47	1140,20	1098,37	4918,43	58,275
21	FRA	M	Daniel SERRES	Swift S-1	F-CHBA	1103,49	1399,23	1321,94	971,95	4796,60	56,832
22	AUT	M	Gabriel STANGL	Swift S-1	OE-5554	1206,58	1306,54	902,98	1187,63	4603,73	54,547
23	AUT	M	Bernhard BEHR	Swift S-1	OE-5554	1464,08	1127,78	118,59	969,60	3680,04	43,602

Das Endergebnis der Österreichische WM im Segelkunstflug

Rank	Team	M/F	Pilot	Aeroplane	Registration	Unknw #1	Unknw #2	Totals	Ordl %
1	HUN	M	Ferenc TÓTH	Swift S-1	HA-7022	1554,98	1427,83	2982,80	74,384
2	HUN	M	János SZILÁGYI	Swift S-1	HA-7022	1526,51	1423,45	2949,95	73,565
3	ITA	M	Luca BERTOSSIO	Swift S-1	D6018	1417,91	1406,54	2824,45	70,435
4	RUS	M	Georgij KAMINSKIY	Swift S-1	RA0421	1457,85	1363,21	2821,07	70,351
5	GER	M	Montiz KIRCHBERG	Swift S-1	D3735	1392,48	1417,46	2809,94	70,073
6	POL	M	Stanislaw MAKULA	Swift S-1	SP-3529	1413,73	1359,39	2773,12	69,155
7	HUN	M	János SONKOLY	Swift S-1	HA-7022	1459,25	1274,78	2734,03	68,180
8	GER	M	Eugen SCHAAL	Swift S-1	D-8139	1458,89	1262,80	2721,69	67,873
9	RUS	M	Vladimir ILINSKIY	Swift S-1	RA0421	1333,34	1336,39	2669,73	66,577
10	GER	M	Wolfgang SCHIECK	Swift S-1	D3169	1275,13	1356,92	2632,04	65,637
11	GER	M	Marvin WOLTERING	MDM-1 Fox	D1187	1423,23	1169,86	2593,09	64,666
12	AUT	M	Siegfried MAYR	Swift S-1	OE-5554	1330,33	1192,90	2523,22	62,923
13	GER	M	Michael SPITZER	MDM-1 Fox	D1187	1366,49	1147,09	2513,58	62,683
14	GER	M	Tobias HACKEL	Swift S-1	D9680	1377,83	1123,01	2500,83	62,365
15	AUT	M	Gabriel STANGL	Swift S-1	OE-5554	1306,54	1187,63	2494,17	62,199
16	GER	M	Eberhard HOLL	Swift S-1	D9630	1285,01	1198,59	2483,60	61,935
17	USA	M	Eric LEINTZ-GAUTHIER	Swift S-1	OE-5607	1371,14	1048,18	2419,31	60,332
18	FRA	M	Daniel SERRES	Swift S-1	F-CHBA	1399,23	971,95	2371,17	59,132
19	GER	M	Gisbert LEIMKÜHLER	Swift S-1	D3168	1117,72	1171,68	2289,41	57,092
20	POL	M	Jan MAKULA	Swift S-1	SP-3529	1127,47	1098,37	2225,84	55,507
21	CZE	M	Miloš RAMERT	MDM-1 Fox	OK-7801	1169,28	1040,18	2209,46	55,099
22	JPN	M	Takashi SAKAI	Swift S-1	SP-3529	1194,94	939,93	2134,87	53,239
23	AUT	M	Bernhard BEHR	Swift S-1	OE-5554	1127,78	969,60	2097,38	52,304

Was Siegfried und Gabriel betrifft, sieht die Wertung der beiden Unknowns recht erfreulich aus.



Europameisterschaft im Segelflug in Südengland/Lasham 12. August – 26. August 2017

Wolfgang Janowitsch zum 5. mal Europameister, Andi Lutz gewinnt den Konstruktionswettbewerb

Vom 12.08. bis 26.08.2017 wurde in Südengland, Lasham, die Segelflug - Europameisterschaft in der 15m, 18m und Offenen Klasse ausgetragen. Österreich wurde von 2 Top-Piloten in der 18m Klasse, vertreten. Wolfgang Janowitsch holte sich in dieser Klasse schon 2mal den Titel und Andi Lutz war mit Wolfgang als Copilot ebenfalls schon einmal Europameister in der Doppelsitzerklasse. Beide flogen den neuen Ventus 3, der neuesten Kreation von Schempp-Hirth. Als Konstrukteur hat Andi an der Konstruktion dieses Flugzeuges entscheidend mitgewirkt. Das war eine hohe Motivation zur Teilnahme an diesem Wettbewerb. Um sich mit den britischen Wetterkapriolen vertraut zu machen haben bereits beide Piloten im Vorjahr bei der englischen Staatsmeisterschaft teilgenommen. Das war eine gute Entscheidung und diese sollte sich lohnen.



Andi Lutz, Wolfgang Janowitsch, Uschi Tychy, TC Graf Kurt,
Jakob Pühringer, fotografiert

Der anfangs genannte 3. Pilot Herbert Ziegerhofer, 15-Klasse, mußte leider krankheitsbedingt seine Teilnahme im Juni absagen, aus beruflichen Gründen haben 2 Piloten bereits im Mai ihre Teilnahme abgesagt.

Unterstützt wurden unsere Piloten von Uschi und Jakob, sowie vom Teamchef Kurt Graf.

Erwartungsgemäß wechselten auch bei dieser EM die Wettersysteme in der küstennahen und flachen Gegenden sehr rasch und nicht so wie wir es in den Alpen gewöhnt sind, wo ein Schlechtwetter oft für mehrere Ruhetage sorgt. Wenn es in Lasham beim Briefing noch heftig regnet, wird oft am Nachmittag ein kleines Wetterfenster für eine Aufgabe möglich. Typisch sind dann geringe Basishöhen um die 1000m, starker Wind und eher bescheidene Steigerste von 1-2 m/s.

So kam es letztendlich in diesem typisch britischen Wetter zu unglaublichen 10 Wertungstagen. Naturgemäß konnten manchmal nur kleine Aufgaben z.B. mit 1:30min AATs gestellt werden, aber an 3 Tagen gab es das Maximum von 1000 Punkten.

Wolfgang und Andi flogen von Beginn an mit den besten Piloten im Spitzenfeld mit. Mit jedem neuen Flugtag änderten sich die vordersten Ränge, der Punkteabstand blieb so knapp, sodass das Rennen bis zum Schluss offen blieb. Wer den Flugstiel von Wolfgang kennt, weiß, dass er nie an die Grenzen geht und mit entsprechenden Sicherheitsreserven fliegt. Je mehr Flugtage, desto besser für ihn. Andi liebt ebenfalls die schwierigen Tage, in denen der Glücksfaktor – oder das Pech – sehr ins Gewicht fallen. Mit jedem Flugtag verbesserte Wolfgang seine Platzierung und ab dem 5. Tag lag er ganz vorne, die Spannung steigerte sich mit jedem Wertungstag. Andi hatte 2mal etwas weniger Glück und fiel in das Mittelfeld zurück. Am 8. Wertungstag jedoch übernahm Wolfgang die Führungsposition. Als einziger Pilot schaffte er in diesem hochkarätig besetzten Teilnehmerfeld die gestellte Aufgabe.



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Gleich am darauf folgenden Wertungstag holte er sich mit dem neuerlichen Tagessieg einen Punktevorsprung heraus. Mit einem sicheren letzten Flug und knapp 100 Punkten Vorsprung vor Mike Young, GBR, holte er sich schließlich mit 6169 Punkten zum **3. Mal den Europameistertitel in der 18m-Klasse**. Dritter wurde Bert Schmelzer, Belgien.

Für Andi lief es als Pilot nicht ganz so gut. Er kam zwar bei 2 Tagesplatzierungen mit dem jeweils 5. Platz bis zu 1km/h an die Siegerschnittgeschwindigkeit heran, es fehlte aber an gleichmäßig guten Tagesplatzierungen. In der Endabrechnung erreichte er den 13. Platz bei 25 Teilnehmern. Einen großen Erfolg hingegen konnte Andi mit seinem neuen Flugzeug verbuchen.

Die 3 Sieger auf dem Treppchen flogen alle den neuen Ventus3.



Herzliche Gratulation an den neuen Europameister in der 18m Klasse Janowitsch Wolfgang.

Die Vorbereitung und Durchführung des Bewerbes wurden vom bekannten Wettbewerbsdirektor Andy Davis und seinem Team hervorragend und unfallfrei abgewickelt. Dafür erhielt er beim letzten Briefing „Standing Ovations“ von allen Teilnehmern.

Am Schluß meines Berichts ein großer Dank an den österr. Aero-Club, Sektion Segelflug für die finanzielle Unterstützung und die tatkräftige Hilfe aus dem

Sektionsbüro durch Gerda Seidl. Damit wird für die Piloten eine sehr gute Basis für ihre teilweise herausragenden Erfolge geschaffen!

TC Kurt Graf



Die kleine österreichische Mannschaft, hoch zufrieden nach dem letzten Wertungstag!



Piloten und Crews nach der Preisverleihung



Berichte der Landessektionsleiter



Sektionsleiter Kärnten
Armin Leitgeb

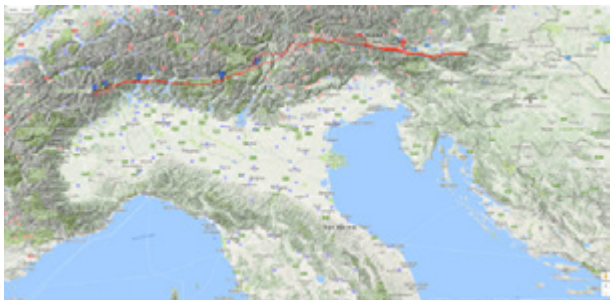
Bericht des Landesverbandes Kärnten – Sektion Segelflug

Der Landesverband Kärnten kann mit Stolz auf ein erfolgreiches Jahr 2017 zurückblicken. Unsere Piloten sind in folgenden Klassen auf den Stockerlplätzen zu finden:

Allgemeine Klasse	1. Johannes Hausmann
Offene Klasse	1. Heinrich Fila
18m Klasse	1. Johannes Hausmann
Clubklasse	2. Berndt Huss
Juniorenklasse	1. Thomas Leitgeb
Seniorenklasse	2. Heinrich Fila

Somit ist Kärnten in 6 von 10 Klassen Meister bzw. Vizemeister.

Herausragend war der Flug von Johannes Hausmann am 19.4 über 1471 km, bei welchem er von Nötsch bis



zum kurz vor dem Matterhorn den Hängen entlang hetzte. Er erflog mit seiner DG 600 eine Schnittgeschwindigkeit von 110 kmh.

Hausmann stellte mit seinen 2 weiteren **Wertungsflügen über 1264 km** und 833 km seine Dominanz wie auch schon 2014 und 2015 und 2016 unter Beweis und sicherte sich damit folgende Titel

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

Der 21 jährige **Thomas Leitgeb** setzte sich in der Juniorenklasse, wie auch schon 2015 und 2016 durch. Auch den Österreichischen Juniorencup (Österreichische Juniorenmeisterschaft) in Mariazell entschied er auch souverän für sich. Sein langjähriges Ziel, die Teilnahme an einer WM, wurde 2017 auch Realität.

Durch mangelnde Flachlanderfahrung konnte er sich zwar als bester Österreicher in der Standardklasse jedoch leider nur im hinteren Drittel platzieren.

Mit dem **Flugplatz Nötsch** etabliert sich Kärnten zum wiederholten Mal als Segel Eldorado Österreichs. Von keinem anderen Österreichischen Flugplatz aus, werden so viele große Streckenflüge geflogen.

LOKF lud zum **25. Alpe Adria Cup** ein und begeisterte nicht nur die 45 Teilnehmer aus D,A,CH und Italien sondern offensichtlich auch unseren lieben Petrus, unglaubliche 6 Tasks konnten geflogen werden.

104er Klasse:

1. Rang Friedrich Hofinger
2. Rang Florian Forcher
3. Rang Philipp Wittwer

Offene Klasse:

1. Heimo Demmerer
2. Petr Malcek
3. Wolfgang Falkensammer

Glück ab – gut Land!
Armin Leitgeb



Sektionsleiter Tirol
Bernhard Leitner

Bericht des Landesverbandes Tirol – Sektion Segelflug

Segelflugbilanz Tirol:

In Tirol wird auf 4 Flugplätzen von 8 Segelflugvereinen Segelflug betrieben. Derzeit hat die Tiroler Sektion Segelflug 344 aktive Aeroclubmitglieder, um 4 mehr als im Vorjahr.

Von den Vereinen konnten folgenden Daten erhoben werden:

Schulung (Summe aller Rückmeldungen)

Grundberechtigungen	18
DoSi	8
Funk	8
KF	3

Von mehreren Vereinen wurden Fliegerlager in durchgeführt. Die Innsbrucker Segelflieger haben ihres in San Mauro / Italien durchgeführt. Der SVA in Reutte hatte mehrere Vereine zu Gast: SFC Konstanz, Aeroclub Hockenheim, SFG Bregenz und den Aeroclub Berlin. Ebenso hat der SVA Reutte Rundflüge mit Hospitzkindern aus Bad Grönebach durchgeführt.

In St. Johann ist 2018 wieder die Durchführung des Kitzbüheler Alpenpokal geplant.

Vor allem die weitere Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Flugschulen stellt die Vereine vor große Herausforderungen.

FAI-Leistungsabzeichen:

Eine solide Grundlage eines jeden Nachwuchspiloten stellt das Erfiegen von FAI-Leistungsabzeichen dar, da hier eine solide Flugvorbereitung gefordert ist, welche dem Pilotennachwuchs auch die Scheu vor Streckenflügen nimmt! In Tirol wird dem Erfiegen von Leistungsabzeichen nicht zuletzt deshalb große Bedeutung geschenkt!

2017 erflogen Tiroler Piloten folgende Leistungsabzeichen:



Silber-C:

Rabl Dominik, FC St. Johann
Sparber Thomas, ISV
Unterrainer Niklas, FC St. Johann



Gold-C:

Walch Ingo, FZT
Friedrich Schödl, FC Kufstein



Diamanten:

Andrea Wartlsteiner, ISV:
Diamant Strecke
Schrentenwein Thomas, FZT:
Diamant Zielflug
Friedrich Schödl, FC Kufstein:
Diamant Zielflug
Walch Ingo:
Diamant Zielflug

Bei den erflogenen Silber-C war leider im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang auf 3 zu verzeichnen. Auch die Anzahl der erflogenen Gold C und Diamanten ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Für 2018 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):**

49 Tiroler Piloten flogen 59.258,59 gewertete Streckenkilometer (2016: 51 Piloten / 64.073km)

Bestplatzierte TirolerInnen in den Wertungsklassen

sis.at	Verein	Platz	Klasse
Richter Trummer David	ISV	1. PLATZ	Club-Klasse
Richter-Trummer David	ISV	7. PLATZ	Gesamtwertung
Haggenmüller Reinhard	FC St. Johann	4. PLATZ	18-Meter-Klasse
Haggenmüller Reinhard	FC St. Johann	4. PLATZ	Senioren
Prieler Toni	FZT	4. PLATZ	15-Meter-Klasse
Zacharias Leonhard	ISV	12. PLATZ	Standard-Klasse
Zacharias Leonhard	ISV	2. PLATZ	Junioren
Weirather Christian	SVA	8. PLATZ	DoSi
Wartlsteiner Andrea	FC Kufstein	3. PLATZ	Frauen-Klasse
Richter-Trummer, Zacharias, Rosner	ISV	6. PLATZ	Mannschaft
FC St.Johann	Vereinswertung	5. PLATZ	Verein

Zentrale Streckenflugwettbewerbe:

PRIBINA CUP, NITRA/SLOVAKAI:	
Name	Platz
Leitner Bernhard	16. Platz

ALPE ADRIA-CUP, FELDKIRCHEN:		
Name	Platz	Klasse
Leitner Bernhard	2. Platz	Offene-Klasse
Haggenmüller Reinhard	7. Platz	Offene-Klasse
Achleitner Guido	8. Platz	Offene-Klasse
Rass Michael	12. Platz	Offene-Klasse
Scheiber Josef	15. Platz	Offene-Klasse
Hallbrucker Aurel	18. Platz	Offene-Klasse
Lewandowski Markus	27. Platz	Offene-Klasse

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO, RIETI/IT:		
Name	Platz	Klasse
Scheiber Josef	11. Platz	18-Meter-Klasse
Rass Michael	5. Platz	Offene-Klasse
Derold Christian	9. Platz	Offene-Klasse
Schneider Rudolf	8. Platz	Mixed-Klasse
Richter-Trummer David	9. Platz	Mixed-Klasse

STM IM STRECKENFLUG, MARIAZELL:		
Name	Platz	Klasse
Rass Michael	3. Platz	15-Meter-Klasse
Leitner Bernhard	3. Platz	18-Meter-Klasse
Haggenmüller Reinhard	4. Platz	18-Meter-Klasse
Richter-Trummer David	1. Platz	Standard-Klasse
Achleitner Guido	1. Platz	Offene-Klasse
Derold Christian	4. Platz	Offene-Klasse
Embacher Martin	5. Platz	Offene-Klasse
Hallbrucker Aurel	6. Platz	Offene-Klasse

COPPA CITTA DI RIETI, RIETI/ITALIEN:		
Name	Platz	Gruppe
Schneider Rudolf	12. Platz	Gruppo A
Scheiber Josef	18. Platz	Gruppo B

TAL SALZBURG, MAUTERNDORF:	
Name	Platz
Weis Birgit	6. Platz
Eder Manuela	7. Platz

**Segelkunstflug:****WORLD ADVANCED GLIDER AEROBATIC CHAMPIONSHIP:**

Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	15. Platz	Unlimited
Behr Bernhard	23. Platz	Advanced

ÖSTERREICHISCHE SEGELKUNSTFLUG-MEISTERSCHAFT

Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	1. Platz	Unlimited
Behr Bernhard	3. Platz	Advanced

SALZMAN CUP:

Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	7. Platz	Unlimited
Behr Bernhard	11. Platz	Advanced

WORLD GAMES GLIDER AEROBATIC, POLEN:

Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	8. Platz	Unlimited

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

Bernhard Leitner

Landessektionsleiter Tirol



Sektionsleiter NÖ
Wolfgang Zimmermann

Bericht des Landesverbandes NÖ – Sektion Segelflug

Vor einem Jahr habe ich die Aufgabe des Landes-sektionsleiters von Ludwig Starkl übernommen. Ich möchte Ludwig an dieser Stelle nochmals für seinen Einsatz in den letzten Jahren danken und freue mich auch sehr, dass Ludwig das TAL in Dobersberg weiterhin veranstalten und leiten wird.

TAL Dobersberg:

Das diesjährige TAL konnte 26 Wettbewerbsteilnehmer verzeichnen und wurde in zwei Klassen ausgetragen. Die UFG Waldviertel war wie immer ein hervorragender Gastgeber für das Event. Auch 2018 wird es wieder ein TAL geben, danach ist ein zwei Jahres Rhythmus abwechselnd mit dem TAL Mauterndorf geplant. Im Rahmen des TAL Dobersberg 2017 wurde auch die Niederösterreichische Landesmeisterschaft im Streckensegelflug durchgeführt.

Die Niederösterreich-Wertung der

Allgemeine Klasse:**Name**

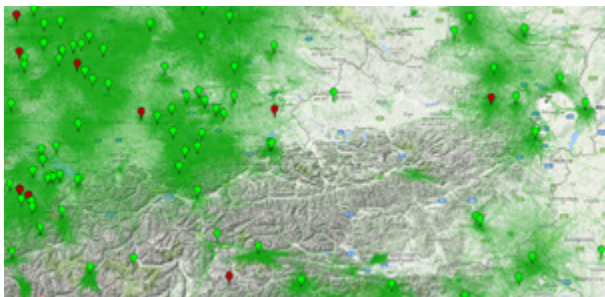
1. Raoul Flikcer
2. Karl Schifflleithner
3. Rohrbeck/Daim



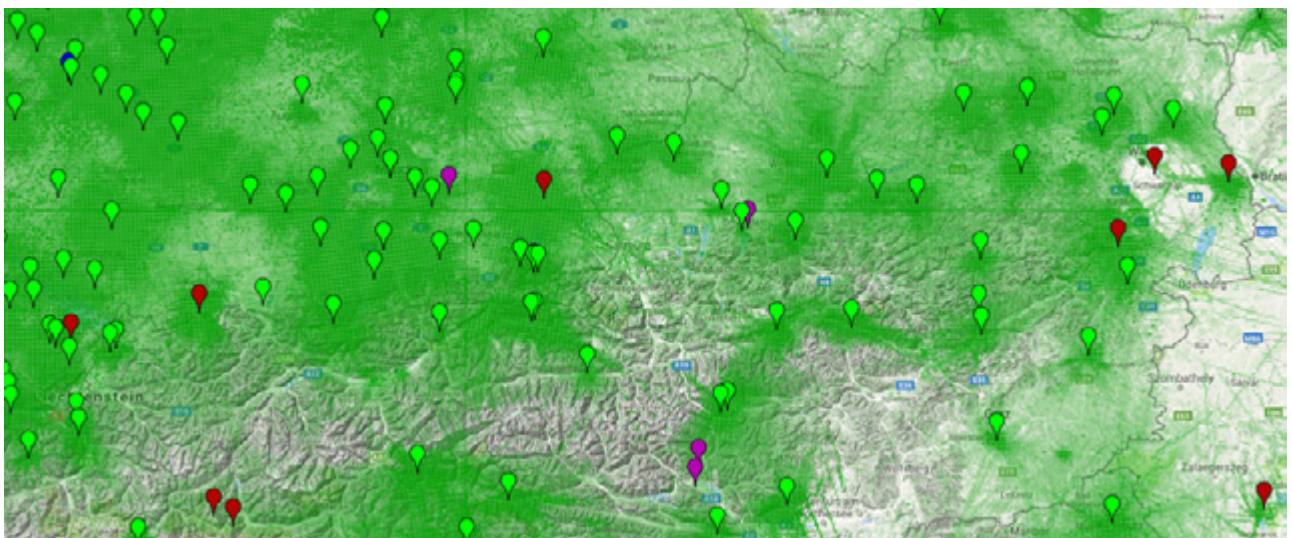
108er Klasse
Name
1. Gerald Moser Fürst
2. Stefan Krummholz
3. Christian Achleitner

Schwerpunkt OGN Ausbau:

Unter der Koordination und Initiative von Stefan Krummholz (USFC Krems) konnte das OGN Empfängernetz (OpenGliderNetwork) nicht nur in Niederösterreich sondern bundesweit weiter ausgebaut werden. Bei einem Workshop im Jänner in Wien haben Mitglieder 15 Empfänger gebaut. Der Großteil davon ist nun in Niederösterreich oder im Umfeld im Einsatz. Dadurch und durch Fördermaßnahmen des Landesverbands konnte die Netzabdeckung signifikant verbessert werden.



OGN Netzausbau Österreich 2016



OGN Netzausbau Österreich 2017

Herausragende Erfolge Niederösterreichischer Teilnehmer bei zentralen Meisterschaften im Streckensegelflug:

WOLFGANG JANOWITSCH	
PLATZ	VERANSTALTUNG
6. Platz	34th FAI World Gliding Championships, Benalla/Australia 18m Klasse
1. Platz	19th FAI European Gliding Championships, Lasham/GB, 18m Klasse
1. Platz	Österreichische Staatsmeisterschaft Mariazell, 18m Klasse
1. Platz	Pribina Cup in Nitra/Slowakei, DoSi-Klasse mit Christoph Koch
1. Platz	LX-Navigation Cup Szatymaz/Ungarn, Mixed Open Class
1. Platz	Hahnweide-Wettbewerb, DoSi-Klasse mit Andi Lutz

PAUL ALTRICHTER:	
PLATZ	VERANSTALTUNG
2. Platz	10th FAI Junior World Gliding Championships



Segelkunstflug Bericht von Segelkunstflugreferent Josef Reithofer:

Segelkunstflug-Trainingslager in Stockerau

Geplant waren jeweils 3 Wochenenden im Frühjahr und im Herbst: 28.04. bis 14.05. sowie 01.09. bis 17.09.2017. An 13 Trainingstagen konnten dann 15 Teilnehmer aus Stockerau, Wr.Neustadt, St. Georgen, Ottenschlag und 3 Direktmitglieder auf zwei Flugzeugen (Fox SpinningHawks, Swift vom Segelkunstflug-Nationalteam) trainieren. Insgesamt wurden 99 Kunstflüge absolviert. Fünf Teilnehmer der Trainingslager haben auch bei der Segelkunstflug-Staatsmeisterschaft in Schärding teilgenommen.

Segelkunstflug-WM in Torun/PL, 27.07. - 05.08.

GESAMTWERTUNG ULIMITED		
Name	Platz	Verein
Gabriel Stangl	22. Platz	FSV Stockerau

Segelkunstflug-STM in Schärding, 14.09. - 17.09

11 österreichische Teilnehmer, davon 8 vom Landesverband NÖ (72%)

GESAMTWERTUNG ULIMITED		
Name	Platz	Verein
Gabriel Stangl	3. Platz	FSV Stockerau
Josef Reithofer	4. Platz	FSV Stockerau

GESAMTWERTUNG ADVANCED		
Name	Platz	Verein
Karel Krobath	1. Platz	SFC Tulln
Gerhard Saumwald	2. Platz	Flugring Austria
Florian Knöbl	3. Platz	SFC Tulln
Andreas Gorkiewicz	4. Platz	SFC Tulln

GESAMTWERTUNG SPORTSMAN		
Name	Platz	Verein
Alexia Fritz	2. Platz	Landesverband NÖ
Jana Baumann	3. Platz	Landesverband NÖ

NÖ-WERTUNG ÜBER ALLE KLASSEN:		
Name	Platz	Verein
Gabriel Stangl	1. Platz	FSV Stockerau
Karel Krobath	2. Platz	SFC Tulln
Florian Knöbl	3. Platz	Direktmitglied

Ein großes Dankeschön an alle, die mir in diesem Jahr geholfen haben, mich in der neuen Aufgabe zurecht zu finden. Ich durfte bereits viele Vereinsfunktionäre und Segelfliegerkollegen aus den niederösterreichischen Vereinen kennen lernen, aus den Gesprächen haben sich bereits gute Ideen entwickelt. Ich freue mich über jeden Kontakt und Anregungen, die unseren Flugsport weiter bringen können.

Ich wünsche euch einen schönen Jahresausklang und viele schöne und unfallfreie Flüge 2018!

Wolfgang Zimmermann
Landessektionsleiter NÖ

Sektionsleiter Wien
Otto Demel

Bericht des Landesverbandes Wien – Sektion Segelflug

Der **Mitgliederstand** ist heuer wieder deutlich geschrumpft, einige konnten den Mitgliedsstand halten und wenige Vereine konnten moderate Zuwächse erreichen.

Sieben Vereine nahmen an **Fluglagern** Teil

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.

Schüler: 26
Abbruch: 2
Startarten: HM, Motor F-Schlepp 7

Die Betrachtung der sportlichen Leistung ist dank der sis-at etwas einfacher auszuarbeiten. Von den 414 Piloten kommen 39 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: Dietmar Hauser 10/124
Frauen: Irmgard Paul 1/8
Kathrin Havemann 5/8
Verein: ASKÖ Flugsport Wien 2/72

An Nationalen Wettbewerben haben teilgenommen:

Mariazell Staatsmeisterschaft	
Name	Verein
Pirker H.	FAS Wien
Hynek TH.	ASKÖ Schule Wien
Hynek CH.	ASKÖ Schule Wien

TAL Dobersberg	
Name	Verein
Essl	FTG Wien
Hynek CH.	ASKÖ Schule Wien
Schmaus TH.	FTG Wien
Koller M.	Koller

Alpe Adria Cup	
Name	Verein
Pirker H.	FAS Wien
Hynek TH.	ASKÖ Schule Wien

TAL Mauterndorf	
Kein wiener Teilnehmer	

Wettbewerbe im Ausland		
Bewerb	Name	Verein
Pribina Cup	Pirker H.	FAS Wien
Rieti CIM	Pirker H.	FAS Wien
Rieti CCR	Pirker H.	FAS Wien

Besonders erwähnen möchte ich die Teilnahme zweier wiener **Juniorinnen an der Staatsmeisterschaft für Kunstflug in Schärding**. Sie flogen in der Nachwuchsklasse.

Baumann Jana 3 Möven 17 Jahre
Fritz Alexia 3 Möven 19 Jahre



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



Sektionsleiter Burgenland
Florian Forcher

Bericht des Landesverbandes Burgenland – Sektion Segelflug

In der Saison 2016/2017 wurden wieder sowohl in Pinkafeld als auch bei der Aerotechnik Eisenstadt zahlreiche Schüler ausgebildet, von denen einige in Kürze die Grundberechtigung erlangen dürften.

An eine fliegerisch sehr intensiv genutzte Osterwoche folgte im Mai der AAC in Feldkirchen, von dem Florian Forcher als 3. Platziertes zurückkam. Sowohl von Pinkafeld als auch von der Aerotechnik Eisenstadt nahmen mehrere Teilnehmer anschließend am Salzburg TAL in Mauterdorf teil und konnten dort viele neue Eindrücke gewinnen.



Ende Juni fand in Pinkafeld eine Segelflugwoche statt, bei der die Lehrer und Schüler der Aerotechnik Eisen-

stadt Dutzende Starts durchführten und das Wechselgebiet sowohl aus der Luft als auch zu Fuß erkunden konnten.

Sowohl bei der Aerotechnik als auch beim SFC Pinkafeld gab es 2017 Segelfluglehrer- und sogar Examinernachwuchs, die weiter die Schulung tatkräftig unterstützen werden.

Bei der Junioren WM in Pociúnai war auch ein Vertreter des Burgenlandes dabei, leider keine Burgenländische Vertretung bei der Staatsmeisterschaft in Mariazell. In Pinkafeld stand heuer erstmals ein Duodiscus zur Verfügung, der zukünftig für Streckenflüge eingesetzt werden soll.

Leider nahmen nur sehr wenige Segelflieger an der SIS-AT teil und reichten auch nur enttäuschend wenige Flüge ein, das sollte sich hoffentlich in der kommenden Saison ändern.

Für die kommende Saison ist wieder eine Segelflugwoche geplant, auch soll in Punitz wieder Segelflugschulung stattfinden.

DI Florian Forcher, LSL Segelflug





Sektionsleiter
Steiermark
Michael Gaisbacher

Bericht des Landesverbandes Steiermark – Sektion Segelflug

Die Steiermark ist ein ausgesprochenes Segelflugland.

Der Segelflug wird bei uns nach wie vor auf 11 Flugplätzen ausgeübt, eine einzigartige Dichte an Flugplätzen und Vereinen gemessen an der Anzahl an Aktiven.

Zentrale Meisterschaft

Sportlicher Höhepunkt war die **Staatsmeisterschaft in Mariazell**. Bereits zum 15. mal hat der USFC Mariazell eine Staatsmeisterschaft am weltberühmten Wallfahrtsort veranstaltet.

Asphaltpiste und tüchtige Funktionäre machen es möglich, wobei hier für 2017 Heimo Demmerer hervorgehoben werden muss, der statt selbst mit Heimvorteil zu starten das Amt des Wettbewerbsleiters übernommen hatte.

5 Wertungstage und würdige Meister waren das Ergebnis. Aus steirischer Sicht darf der **gebürtige Steirer** und für OÖ gestartete Meister der Standardklasse **David Richter Trummer**, sowie der Vizestaatsmeister der Standardklasse **Herwig Wagner** von der Steirischen Flugsportunion aus Graz hervorgehoben werden.

Auch die **Juniorenmeisterschaften im Streckensegelflug wurden in Mariazell** abgehalten.

Leider gab es nach der kurzfristigen Absage des slowenischen Aeroclubs nur 5 Teilnehmer, somit keine gültige Wertung jedoch ein ausgezeichnetes Training für die darauffolgenden WM in Pociunai.

Dank an **Herwig Wagner**, der wieder als Junioren Bewerbsleiter zur Verfügung stand.

Internationale Meisterschaften

International wurden wir von **Mario Schupfer auf der EM in Moravske Trebova** mit Platz 15, sowie auf der **Junioren WM in Pociunai** von **Christoph Koch SFC Fürstenfeld (29.)** und **Christoph Kirchberger (USFC Mariazell) (30.)** in der Standardklasse.

Dezentrale Bewerbe

In der sis.at konnten wieder viel Steirer gute Platzierungen erreichen:

– Offene Klasse

3. Platz Johannes Schlömmer, USFC Wörschach

– 15 Meter Klasse

2. Platz Andreas Haider, HSFG Kondor

– Standardklasse

2. Platz Burghart Reiter, FSG Oberland

3. Platz Josef Schaffer, FSG Oberland

– Clubklasse

3. Platz Simon Lemmerer, HSFG Kondor.

– Damenwertung

2. Platz Michaela Lindorfer, USFC Trieben

Michael Gaisbacher,
Landessektionsleiter Steiermark



Sektionsleiter Salzburg
Peter Di Bora

Luftraumänderungen Salzburg

Gewöhnungsbedürftig ist die Luftraumänderung Salzburg und hier insbesondere die TMA LOWS 9 welche sich nach Süden bis Mühlbach a. Hkg. erstreckt.

Flugplatz LOWZ News

OGN Receiver am Flugplatz Zell am See. In Kürze folgt der Standpunkt Schmitten und Wildkogel. Fulseck ist in Verhandlung. Mit diesen Standpunkten ist der Salzburger Anteil an OGN-Receivern sehr gut abgedeckt.

Flugplatz LOSM News

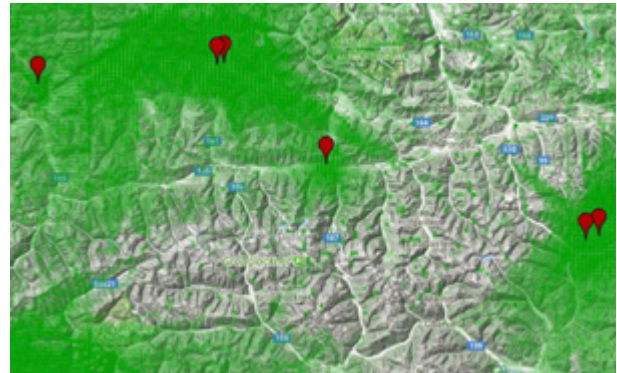
OGN Receiver am Flugplatz Mauterndorf und am Speiereck in Betrieb. Das Salzburg TAL von 15. - 18.6. eine

Bericht des Landesverbandes Salzburg – Sektion Segelflug

Dezentrale Streckenflugmeisterschaften sis-at 2017

Sehr erfreulich aus Salzburger Sicht ist natürlich das unser Vielflieger **Rüdiger Spann** den hervorragenden vierten Platz in der Offenen Klasse über alle Bundesländer erfliegen hat.

Rüdiger ist damit nicht nur unser Aushängeschild in Sachen Streckenflieger sondern auch Vorbild und Zündfunke für den Nachwuchs.





■ Bericht aus der Aeroclub.at

Das Salzburg TAL eine Erfolgsstory (Aeroclub.at)

von 15. - 18.6.2017

Als Peter Di Bora im Herbst 2016 die Planung für den Salzburger Nachwuchsbewerb in Mauterndorf aufsetzte, dachte er nicht im Geringsten, dass er 2 Pilotinnen und 38 Piloten zu bewältigen hätte, die vom ASTIR bis zur ANTARES 34 Flugzeuge (davon 6 DOSI) in den Lungau mitbringen würden.

In Erwartung eines beschaulichen Bewerbs mit Jungfliegern ging im Dezember los und bald zeigte sich, dass ein Bewerb mit lediglich 4 Tagen Zeitspanne, sehr attraktiv für Segelfliegerinnen und Segelflieger von Heute ist. Mit Hilfe von Sohn Ulrich und tatkräftiger Unterstützung der Mannen des SFC Lungau nahm Peter dann die Herausforderung an, die noch durch starke Föhnlagen verschärft wurde. Der stramme Wind machte den Startbetrieb noch um einiges selektiver und es zeigte aber auch wieder einmal, dass die Grundschulung in Österreich sehr gut ist, denn alle Neueinsteiger bewältigten die Bedingungen auf Österreichs höchstgelegenen Flugplatz bestens.

David Richter-Trummer als Met und Tasksetter und Horst Baumann als Auswerter waren ein starkes Rückgrat für ein tatkräftiges Organisationsteam, sodass der (mit Falke) eingeflogene BSL Michael Gaisbacher am Sonntag Abend den glücklichen Gewinnern:

Standardklasse
Name
1. Paul Altrichter, NÖ (ein Junior)
2. Herwig Wagner (STMK)
3. Harald Sturmman (KTN)



Offene-Klasse
Name
1. Rüdiger Spann (S),
2. Josef Strobl (T)
3. Gerold Auerbach (S)

Nachwuchsklasse (der eigentliche Kern der Idee)
Name
1. Andreas Wieland (S)
2. Martin Pfisterer (S)
3. Andreas Zangl (S)

ein Salzburger Podium als Lohn für den beherzt kämpfenden LSL Peter Di Bora.

Resümee

Als Fazit zum TAL 2017 in Mauterndorf lässt sich festhalten, dass es ein voller Erfolg gewesen ist! Die eigenen Grenzen verschieben, die neuen theoretisch erworbenen Kenntnisse praktisch umsetzen und letztendlich auch Spaß an der Sache haben und neue Freunde kennen lernen. Das ist es, was ein TAL ausmacht! Dass dies darüber hinaus in einem tollen Rahmen (Mauterndorf ist jedenfalls einer Reise wert, auch für Nicht-Segelflieger) stattgefunden hat und uns auch der Wettergott im „Thermikparadies Mauterndorf“ ausgesprochen gut gesonnen war, das war nochmals ein zusätzlicher Bonus oben drauf.

Peter Di Bora hat mit seiner Mannschaft wirklich alles gegeben und hat bei diesem TAL den Ausgleich zwischen der notwendigen straffen Organisation und einem freundschaftlichen kameradschaftlichen Umgang mit einander perfekt geschafft. Die Herzlichkeit und Engagiertheit dieser Truppe konnte man über das gesamte TAL hinweg spüren und ich bin sicher, dass diese Veranstaltung allen positiv in Erinnerung bleiben wird und viele nicht zum letzten Mal in Mauterndorf gewesen sein werden.

Peter Di Bora
Sektionsleiter Segelflug, LV Salzburg



■ Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF-Delegierten Horst Baumann



Wie schon 2016, konnten sich die Piloten über die Erfordernisse für FAI-Leistungsflüge auf der eigens eingerichteten Home Page www.onf-online.at informieren. Auf dieser Plattform konnten die FAI Leistungsflüge angemeldet werden. Weiters

befindet sich auf dieser Webseite der Sporting Code, Wettbewerbsregeln, Formulare und eine Power-Point Präsentation für Sportzeugen.

Es haben sich 35 Piloten bei www.onf-online.at für die Anerkennung von FAI Leistungsflügen angemeldet, 64 Leistungsflüge online eingereicht und von der ONF-Segelflug 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 2017 konnten wieder FAI Segelflug-Leistungsabzeichen anerkannt werden:

- 14 Silber C
- 9 Gold C
- 8 Diamant Ziel
- 4 Diamant Distanz (500 km)
- 1 Diamant Höhe (5000 m)

Andrea Wartlsteiner hat alle drei Bedingungen für die Gold C mit drei Diamanten erfüllt. Heinrich Fila hat das 1000 km Diplom erfliegen, die Diplommurkunde wurde von der FAI ausgestellt.

Es wurden die neuen Urkunden für Silber C, Gold C und Gold C mit 3 Diamanten 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 in ihrem Zuständigkeitsbereich durchgeführt.

Sportzeugenausweis im eCard Format, jedoch mit Lichtbild, wurden ausgegeben. Eine Gültigkeitsdauer wurde nicht aufgedruckt. Die anerkannten Sportzeugen sind auf www.onf-online.at/sportzeugen/ einsehbar. Kosten sind für die Sportzeugen und der Sektion Segelflug dadurch keine entstanden.

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

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

Die auf www.onf-online.at/fai-fluege.html ersichtliche Statistik wird ständig aktuell gehalten. Mit der Erfassung von Leistungsabzeichen vor 2007 wurde begonnen (braucht Zeit). So können die Landessektionsleiter die Leistungen ihrer Mitglieder schnell abrufen. Leistungsabzeichen – Jahr – Bundesland.

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 wurde 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

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

Allgemein

32 stimmberechtigte Delegierte vertraten ihre Länder, die Schweiz übertrug mir ihre Stimme.

FAI

Susanne Schödel, Generalsekretärin der FAI. Die FAI ist um Sponsoren sehr bemüht. Diesbezüglich sind auch Luftsport-übergreifende Aktivitäten wie eine FAI-Air-Games Tour in vielen Städten wie Rio de Janeiro, Abu Dhabi...geplant.

Interessant könnte ein Sponsorvertrag der FAI mit DHL werden. DHL bietet günstige Angebote für weltweit alle Transporte von Fluggeräten an, könnte auch für private Containertransporte wie z.B. nach Namibia interessant sein.

1. Sicherheit

Im Zeitraum von 2010-2016 gab es insgesamt 26 Unfälle bei Class1 FAI-Wettbewerben. Gefährliches Fliegen im Pulk und midair-collisions sind die Hauptursachen.

1.1. Mit Oktober 2016 wurde im Code Sportif, Annex A unter Punkt 7.4. für den Abflug eine neue Option „Designated Start“ geschaffen: Start-Intervalle von 10, 20 oder 30 Minuten. Dieses Startverfahren kann in Wettbewerben als Alternative verwendet werden.

1.2. In Benalla wurden die Loggerdaten jedes einzelnen Piloten ausgewertet. Es wurde der Abstand der Flugzeuge zueinander und die Annäherungsgeschwindigkeit berücksichtigt, sowie das Teamfliegen herausgefiltert.

Das Ergebnis zeigt dass in der 15m-Klasse generell dichter, in der 18m Klasse schon weniger nah und in der Offenen Klasse mit noch etwas mehr Abstand ge-

flogen wird. Darüber hinaus lässt sich gut erkennen wer die schwarzen Schafe sind.

Es gibt dazu bereits eine wissenschaftliche Arbeit, wie auf Basis dieser Daten ein Penalty-System eingeführt werden könnte. Ein offizieller Antrag wurde diesbezüglich noch nicht gestellt, ist aber zu erwarten.

1.3. In einem persönlichen Gespräch mit Russell Cheetham hat er die Idee des Markers, der vor dem Abflug zu drücken ist, sehr positiv beurteilt.

Für die Reduzierung der Pulkbildung ist jeder Vorschlag willkommen.

2. FAI-Wettbewerbe

Von den Regeln her gibt es bis 2020 keine Änderungen.

WGC	
2017	13,5m: Szatymaz/HU Junioren: Pociunai/LIT
2018	18m, Dosi, Offen: Pribram/CZ Club, Std, 15m: Ostrow/POL
2019	13,5m: Pavullo, Italy Junioren: Szeged/HU
2020	18m, Dosi, Offen: Stendal/BRD Club, Std, 15m: Chalons-en-Champagne/France

EM	
2017	Club, Std, Dosi: Morawska Trebova/CZ 15m, 18m, Offen: Lasham/UK
2019	Club, Std, 15m: Prievidza/Slowakei 18m, Dosi, Offen: Turbia, Polen

2.1. Zukünftige Entwicklung, nach 2020

Um in der weiteren Zukunft die Sicherheit zu erhöhen sollen die Klassen kleiner werden und bei einer WM bei maximal 120 Teilnehmern liegen.

Der jetzige Vorschlag, der mit Mehrheit befürwortet wurde und im März 2018 zur endgültigen Abstimmung steht:



Entwicklung nach 2020	
2021	JWGC und WWGC (Frauen) gemeinsam und nur mehr 2 Piloten/Nation
2021	3 Klassen: 18m, Dosi, Offene : max 2 Piloten (keine Weltmeister als 3. mehr)
2022	4 Klassen: 13,5m, Club, Standard, 15m: max 1 Pilot/Klasse/Nation

Der Vorschlag von Österreich, die 7 Klassen auf 4 zu reduzieren und damit nur mehr 1 WM zu haben wurde für eine Entscheidung zu spät eingebracht und somit nicht abgestimmt.

Um hier einen Erfolg zu haben ist ein ausgereiftes „Proposal“ bei der IGC einzureichen. Es dauert dann schon einige Jahre bis so eine einschneidende Änderung umgesetzt werden könnte. Das ist schwierig aber nicht unmöglich und wahrscheinlich nur Schritt für Schritt realisierbar, wie aus der Tabelle oben zu sehen ist.

13,5m Klasse: Nur Selbststarter mit Elektroantrieb
Diese Klasse soll ab 2019 neu definiert werden. Die genauen Regeln sind noch auszuarbeiten und werden 3/2018 beschlossen.

3. Wertungsformel WGC

Zur Änderung der Wertungsformel bei Weltmeisterschaften wurden einige Vorschläge eingebracht. Die Grundidee ist die Pulkbildung zu reduzieren und die Regeln so einfach und verständlich wie nur möglich zu machen. Die Idee wurde mehrheitlich unterstützt. Eine Entscheidung ist beim nächsten Meeting vorgehen.

Wenn wir unseren Vorschlag eines Ranking-Systems durchbringen wollen, ist ein entsprechend ausgefeiltes Proposal bis 30.9. 2017 einzubringen. Russell Cheetham (Alternate Delegate UK) hat bei mir seine Unterstützung bei der Ausarbeitung des Proposals zugesagt.

Grand PRIX 2017

9 Qualifikationsbewerbe: Australien, USA, Süd Afrika, Spanien, Polen, Italien, Frankreich, Slowakei,

Slowenien und das Finale in Chile im Jänner 2018. Näheres auf der Homepage: www.sgp.aero

Der Vorschlag von Frankreich, die SGPs im IGC-Ranking höher zu bewerten, wurde mehrheitlich angenommen (Abstimmung 2018).

Ehrungen

Die Lilienthalmedaille 2016 wird an Patrick Powels (EGU-Präsident) verliehen

Wahlen

Das Präsidium wird alle 2 Jahre gewählt. Der Präsident Eric Mozer/USA, der 1.Vice Brian Spreckley/GB und die 5 Vices: Cubley/AUS, Georgas/GR, Vidal/Chile, Vigorito/Italien wurden bestätigt, an Stelle von Christoph Geissler/BRD kommt Frouwke Kujpers/NL in das Bureau.

Resümee

Die mit der Unterstützung der LSL von Österreich eingebrachten Ideen sind auf fruchtbaren Boden gefallen. Um diese in die Realität umzusetzen, sind entsprechende

Proposals bis 30. September 2017 einzubringen. Es betrifft die bereits vorgestellten Änderungsvorschläge zum CS3, Annex-A bei WGCs

- Abflugverfahren (Sicherheit)
- Anzahl der Piloten/Klasse/Nation (Sicherheit)
- Reduktion der Klassen, neue Aufgaben-Philosophie (Publicity, Kostenreduktion)
- Wertungsformel: einfacher und verständlicher für Piloten und Publikum

Ich habe die Funktion als IGC Delegierter freiwillig auf 5 Jahre beschränkt übernommen und dementsprechend meinen Rücktritt beim Segelfliegertag 2016 in Niederösterreich bekannt gegeben. Leider hat sich bis heute niemand bereit erklärt diese Funktion zu übernehmen.

Mit unseren Ideen, die ich in Budapest eingebracht habe, ist die IGC-Dampfmaschine aufgeheizt und kommt in Bewegung. Es wäre schade wenn diese wieder zum Stehen kommt.

Annex-A Änderungen durchlaufen einen 2-Jahres-



prozess. Die erste Abstimmung zu einem Proposal benötigt die Mehrheit (über 50%), dann wird dieses im darauf folgenden Jahr endgültig abgestimmt. Es ist ein laufender Prozess.

Jede Nation kann neben dem Delegate auch einen Alternate-Delegate nennen.

Sowohl der Delegate als auch der Alternate Delegate müssen offiziell vom ÖAeC bei der FAI (member@fai.org) bis zum Mai 2017 genannt werden.

Um einen nahtlosen Übergang zu gewährleisten bin ich bereit meinen Nachfolger entsprechend zu unterstützen.

Nächstes Meeting

2. und 3. März 2018, Ort wird noch bekannt gegeben

Hermann Trimmel
IGC-Delegierter, Austria



Jahresrückblick Junioren 2017

Flugsaison 2016/17

Die Flugsaison 2016/17 war aus meiner Sicht eine Art Hochschaubahn. Es gab bemerkenswerte Höhepunkte, es gab aber auch deutliche Rückschläge. Nachdem ich als Helfer vor etwa 4 Jahren mit diesem tollen Sport in Berührung kam, und in den bisherigen „Junioren-Bundesmeisterschaften“ mehr oder weniger die gleichen Piloten sah, war für mich dringender Handlungsbedarf in Richtung „Nachwuchs“ erkennbar. Diese Notwendigkeit war Triebfeder für mich, besonders in Richtung Breitensport bzw. Gewinnung junger PilotInnen zu agieren.

Parallel war 2017 aber auch ein WM-Jahr. Damit war klar, dass auch dieser Bereich der Nachwuchsarbeit – die Junioren-Nationalmannschaft – nach Möglichkeiten betreut werden musste. Es war klar, dass der Zeitaufwand, welcher in den Job als „Junioren-Referent“ zu stecken sein wird, ein sehr hoher ist. Dass dieser Aufwand nicht von einer Person getragen werden kann, welche noch dazu als Pilot (also „fachlich“) keinerlei Hilfestellung geben kann, machte die Sache nicht einfacher. Gleich zu Beginn meiner Tätigkeit versuchte ich daher, einige Helfer / Coaches / Unterstützer für dieses Vorhaben zu finden. Aus den sehr zahlreichen Hilfsangeboten blieb leider nur wenig übrig. Besonders hervorheben möchte ich da Herwig Wagner, der nicht nur als Bewerbungsleiter zur Verfügung stand, sondern auch bei vielen Abstimmungen tatkräftig unterstützte.

Vor allem hinsichtlich einer strukturierten Entwicklung unseres Nachwuchses muss hier dringend angesetzt werden. Hanno Ölz, der sich sehr intensiv in Vorarlberg um die Betreuung des Nachwuchses bemüht, ist für mich genau die Unterstützung, die ich mir in allen Bundesländern wünsche. Ich kann diese wichtige und (aus meiner Sicht) zukunftsentscheidende Aufgabe nicht „zentral“ erfüllen, hier braucht es vor Ort Personen, welche Aktivitäten vereinsübergreifend koordinieren und so eine Struktur aufbauen, die dann bundesweit Früchte trägt. Ich möchte hier auf die Aussagen und Erkenntnisse von Hanno und Sven verweisen, die anfänglich „keinen Nachwuchs“

im eigenen Bundesland vermuteten. Nach einer Veränderung, wie junge Menschen heutzutage angesprochen werden könnten, war die Situation plötzlich grundlegend anders...

Der AeroClub hat mit einer Förderung von € 5.000,- eine großzügige Unterstützung für die diesjährige Junioren-WM ausgegeben. Ich fühle mich in der Verantwortung, mit derartigen Mitteln nicht nur aktuelle Bedarfe zu decken, sondern einen gewissen Teil auch in eine nachhaltige Verbesserung zu investieren. Wenn wir den tollen Erfolg von Paul Altrichter kurz zur Seite legen wird schnell klar, dass in unserem Juniorenteam sehr wohl eklatante Defizite gegeben sind. Christoph Kalcher beendete die WM als Letzter der Clubklasse. Bei einer Außenlandung wurde sein Speed Astir beschädigt. Im Gegensatz zu anderen Piloten ließ er eine Inspektion und eine mögliche Reparatur durch Fachpersonal des Veranstalters gar nicht erst zu. Sowohl die schweizer als auch die deutsche Nationalmannschaft nutzten diesen Service ebenso wie ein US-Pilot und die Australierin. Natürlich ist seine Entscheidung zu akzeptieren, aus Sicht einer leistungsorientierten Einstellung war meine Erwartung als TC eine andere. Auch unser Abschneiden in der Standardklasse war ausgesprochen bescheiden und zeigte massive Lücken in der Ausbildung und Vorbereitung auf.

Paul hat sich seinen Vizeweltmeister voll und ganz verdient, er hat tolle Tagesergebnisse erreicht und im direkten Duell weit höher eingeschätzte Kollegen geschlagen – das war keinesfalls Zufall. Dieser großartige Erfolg darf uns allerdings nicht blenden – wir waren trotz Vizeweltmeister in der Nationenwertung ganz hinten...

Eine gute und vor allem nachhaltige Spitze erreicht man meiner Überzeugung nach mit einer breiten Basis. Mit einem „Teilnehmerrekord“ junger Piloten bei der Silver Challenge 2017 mit 12 „neuen Gesichtern“ hoffe ich, die in den letzten Jahren gegebene Abwärtsbewegung gestoppt zu haben. Diese Piloten sind noch zu jung, um im Bereich Spitzensport zu unterstützen. Aber sie sind ein Versprechen in die Zukunft.



Die mit dem slowenischen Verband vereinbarte gemeinsame Ausrichtung der Junioren-Bundesmeisterschaft wurde von Seiten der Slowenen einen Tag vor Beginn abgesagt. Diese Absage war für uns umso bedauerlicher, da wir dieses Jahr mit sehr wenigen Startern rechnen mussten. Die „älteren“ Junioren waren durch Beruf bzw. Pflichtpraktikum nicht in der Lage, zusätzlich zu den mindestens 3 Wochen Junioren-WM noch weitere Urlaubszeiten zur Verfügung zu haben und finanzieren zu können. Andererseits waren in den letzten Jahren kaum neue PilotInnen in den Juniorenbereich eingestiegen. Diese Absage der Slowenen war eine mittlere Katastrophe. Wir brauchten vor allem für die WM-Starters der Standardklasse dringend Wettkampftraining mit Wasserballast und zumindest den Versuch, das Thema „Teamflug“ zu behandeln. In kürzester Zeit konnte in einer gemeinsamen Anstrengung dieser Wettbewerb nach Mariazell verlegt werden. Sowohl die Unterkünfte als auch Briefing-Raum und Hangar wurden kostenlos zur Verfügung gestellt. Herzlichen Dank dafür an alle Beteiligten im AeroClub, in der Behörde, beim ausrichtenden Verein und im Umfeld.

Schlussendlich waren 5 Piloten in Mariazell vor Ort und Herwig als Bewerbsleiter nutzte alle Möglichkeiten, interessante und variantenreiche Tasks zu setzen. David Richter-Trummer unterstützte uns per Mail und Telefon mit dem Wetter und die Mannschaft der Mariazeller vor Ort organisierte die Schleppläufe und alles rund um Verpflegung und Hangarierung. Danke! Mit Sebastian Pöchlauer und Dominik Thill waren auch zwei Piloten erstmalig bei einem Wettbewerb dabei – ein erster Schritt. Aus meiner Sicht sehr wichtig ist die intensive Zusammenarbeit mit Schulen. Daher setzte ich auch viel Engagement in die Unterstützung der HTL Kapfenberg, welche seit diesem Jahr eine neue Abteilung „Aviation Technology“ eingeführt hat. Somit haben wir neben der HTL Eisenstadt nun eine 2. Höhere Schule mit einem Luftfahrt-Schwerpunkt. Wenn es gelingt, hier eine ständige, gute Unterstützung dieser Einrichtungen zu gewährleisten, hätten wir einen guten Hebel, gezielt fluginteressierte Jugendliche anzusprechen. Wenn man allerdings bedenkt, dass mehr als 300 JuniorInnen im Aeroclub (und vermutlich nochmal so viele, die NICHT Mitglied

des Aeroclubs sind...) vorhanden sind, dann ist die aktuelle „Ausbeute“ an Personen, welche am Weiterbildungsangebot oder an den diversen Wettbewerben teilnehmen, mehr als bedenklich.

Personen wie F.J. Eder, die mit hohem Aufwand unseren Nachwuchs unterstützen würden (Förderflieger Discus 2a – „KG“), sind ob der ausgesprochen dünnen Decke im Nachwuchs-Leistungsbereich ebenfalls irritiert. Da nur ein Pilot (Christoph Koch) sein Interesse an diesem Hochleister genannt hat, überlegt Josef, sein Angebot dieser Unterstützung zurückzuziehen. Ich hoffe, gemeinsam mit Michael hier einen Meinungsumschwung zu erreichen...

Ich möchte meinen Jahresrückblick mit meiner nochmaligen dringenden Bitte an die Funktionäre im Aeroclub beenden, mich dezentral im Bereich Nachwuchsarbeit zu unterstützen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass als Beispiel Vorarlberg über eine aktive Nachwuchsgruppe von 12 – 15 PilotInnen verfügt und andere Bundesländer hier nicht eine einzige Person bieten können, welche Fortbildungen besucht oder in einer anderen Form im Nachwuchsbereich Aktivitäten setzt. Hier muss dringend ein Umdenk-Prozess starten, da fehlender Nachwuchs meiner Überzeugung nach das massivste Zeichen eines drohenden Mitgliederschwundes und massiver Probleme in naher Zukunft darstellt. Wie schaut eigentlich die Altersstruktur über die letzten 10 bis 20 Jahre in den einzelnen Vereinen aus ???

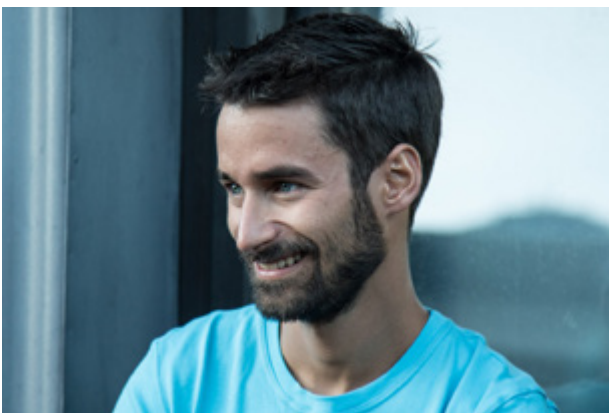
Im Anschluss noch die Teilnahmeberichte unserer WM-Starters in alphabetischer Reihenfolge:



JWGC - Junioren Weltmeisterschaft im Streckensegelflug in Pociunai/ Litauen 29. Juli – 12. August 2016

BERICHT: Paul Altrichter

Die Junioren-Weltmeisterschaft im Streckensegelflug wurde 2016 von 29.07.- 12.08. in Litauen (Pociunai) ausgetragen. Mit einem Team, bestehend aus 13 Leuten, vertraten wir Österreich bei der Weltmeisterschaft. Als Teamcaptain unterstützte uns Harald Kirchberger über die ganzen 3 Wochen und vertrat uns bei den div. Teamcaptainmeetings. Für die div. Vorbereitungen rund um Anmeldung, Versicherung, Sponsoring und das „AustriaHaus“ in Kooperation mit Gerda Seidl, kümmerte sich Harald stets und mit großer Genauigkeit um reibungslose Abläufe und die Zufriedenheit aller. Armin Leitgeb wurde als Vaterersatz von jedem Teilnehmer angenommen, und verbreitete stets gute Laune, Teamgeist und war für das gesamte Team eine große Unterstützung. Die weiblichen Teammitglieder sorgten für zusätzliche Aufmerksamkeit bei div. Veranstaltungen und sorgten für etwas Ordnung und Struktur im männerdominierten Umfeld.



Paul Altrichter

Die drei Wochen beinhalteten eine Woche Training und 2 Wochen Wettbewerb. Das Wetter spielte in der

ersten Woche nicht jeden Tag mit, sodass nur 2 Trainingsflüge mit Task geflogen werden konnten. Die tatsächliche Wetterlage entsprach nicht immer der Vorhersage des Tasksetters, was im Laufe des Wettbewerbs zu „Streckenwertungen“ führte.

Mit dem Anhänger fand man schnell einen großzügigen Platz und die LS4 wurde jeden Tag auf- und abgerüstet. Auf dem Weg zum Grid lag noch ein Zwischenstopp bei einem äußerst freundlichen Mann mit Waage. Das Abwiegen dauerte nicht lange und noch vorm Briefing war der Flieger am Grid startbereit. Nach dem Briefing wurde die Strecke in die Rechner programmiert und nochmal Kraft getankt in



der minimalistischen Küche (bestehend aus Wasserkocher, Kaffeemaschine und einer Elektroplatte, platziert auf einem Sideboard) unseres Hauses. Wenn noch Zeit war dann gab's noch ein Runde Frisbee.

Dann nochmal alles überprüfen bevor uns 12 Schleppmaschinen in die Luft katapultieren. In einer Stunde waren die 70 Flieger beider Klassen in der Luft. 20 Minuten später erfolgte die Öffnung der Startlinie über Funk. Danach wechselten wir auf unsere zugewiesene Teamfrequenz. Harald konnte uns am Boden wichtige Informationen weitergeben, die den Abflug sehr interessant machten. Da die Reichweite zu Harald am Boden nicht mehr als 25 Kilometer betrug, war nach Abflug gleich mal Schluss mit Informationen. Für die nächste WM wäre leistungsstarkes Equipment sehr hilfreich. Da die Thermikverbreitung in Litauen sehr wechselhaft ist, muss man



stets seine Geschwindigkeit den Gegebenheiten anpassen und überprüfen. Über großen Wäldern geht's so richtig gut, dagegen über Städten oder Seen nicht. Der Wind war an manchen Tagen um die 30-40 km/h und musste bei einer möglichen Außenlandung berücksichtigt werden. Das Wetter war also nie perfekt.



Es gab einen Tag an dem der Task in Konvergenzlinien ausgeschrieben war. Wir konnten diese Konvergenzen nutzen und so mancher Kommentar war auf der Frequenz zu hören: „endlich a geiles Wetter“. Danach kamen wieder Tage an denen nur der gewinnen konnte, der am weitesten flog, da so gut wie keiner nach Hause kam. An einen Tag, gab es sogar eine Außenlandequote von 100% in beiden Klassen. Nach Kommunikationsversuchen mit der Wettbewerbsleitung blieb am Schluss nur der Satz stehen: „Es ist kein Kindergeburtstag sondern eine Weltmeisterschaft“. Danach gab es wieder Tage an denen es kein Pilot der Standardklasse nach Hause schaffte. Also die Stimmung dem Tasksetter gegenüber war ...naja... nicht die Beste. Auch unter unseren Piloten kam Frustration auf. Jeder von uns hat neue Kratzer an seinem Auto/Flieger erworben. Christoph Kalcher musste sogar seinen Astir nach einer schwierigen Außenlandung am Boden stehen lassen. Aber das Wichtigste ist, dass wir alle heil den Bewerb gemeistert haben.

Zu feiern gab es natürlich nicht zu wenig und es wurden schöne „National-“ und „International Evenings“ veranstaltet. Bei der Organisation solch großer Menschenmassen (~200 Leute) wirkte der Flugplatz Pociunai überfordert. Am letzten Abend gab es eine

große Party mit Band, Essen so weit das Auge reicht und Getränken „for free“ sagte der Veranstalter und gab uns zu verstehen, dass wir dafür 10€ pro Person zahlen müssen. Wir haben uns überlegt ob uns das, das Geld wert ist. Wir kauften uns alle eine Karte, die ein Essen und 2x Bier inkludierte. Mit großem Hunger angekommen gab es ein kleines Kotelette mit Reis und Gemüse. War wirklich gut, aber in unseren Augen nur eine Vorspeise. Die Vegetarier unter uns bekamen nach langen Diskussionen und betteln doch mehr Reis als andere. Dann sprach ich mit den Marketing Leuten und hörte dass auch sie ebenfalls für heute einen Eintritt zahlen mussten. Diese Leute arbeiteten für den Flugplatz und mussten trotzdem zahlen. Sowie die jungen Helfer am Start, die jeden Tag für 70 Piloten die Seile holten, mussten Eintritt zahlen. Einem von ihnen zahlten wir das Geld, da er selber keines dafür gehabt hat. Wir fühlten uns ein bisschen hintergangen. Bei der Bezahlung der Schleppkosten konnten wir nur bar zahlen, da man sonst „Steuern zahlen“ muss. Wenn man mit Karte



zahlen wollte, konnte man das gerne machen, nur kostete es dann um 21% mehr. Wir fügten uns und zahlten den Betrag in bar. Für viele von uns wird Litauen nicht als „Lieblingsurlaubsziel“ angegeben.

Die negativen Aspekte will ich nicht herausheben sondern nur ansprechen. Es war im Großen und Ganzen ein toller Event. Es fehlte uns an nichts, und wenn dann machten wir vieles möglich. Fahnen nähen lassen, Küchenplatte zum Kochen organisieren, Trockenlegung des WC usw...

Nun zu meinen Flügen...

Vor dem ersten Trainingstag war Harald beim Teamcaptain-Meeting. Am Abend gab es ein erstes Brie-



ging im „Austria Haus“ wo uns Harald die wichtigsten Informationen mit PowerPoint präsentierte. Er regte uns an, über unsere Ziele bei dieser Meisterschaft nachzudenken und diese auch zu verbalisieren und zu diskutieren. Was braucht wer vom Team? Was können wir selbst beisteuern, dass dieser Bewerb für jeden von uns erfolgreich wird? Wir besprachen alle Aspekte in der Gruppe, damit jeder die Perspektiven und Erwartungen der Anderen kannte. Jeder von uns steckte seine Ziele mit dem Wissen, dass es eine Weltmeisterschaft ist und die meisten anderen Piloten mehr als das Doppelte an Flugerfahrung mitbringen.



Ich formulierte meine Ziele so, dass diese auch erreichbar und für mich plausibel waren. Nach 3 Wochen fliegen wollte ich keinen Unmut, Demotivation oder verbissenen Ehrgeiz in mir aufkommen lassen. Ebenfalls wollte ich nicht wegen zu schnellem Fliegen auf einem Acker sitzen. Meine Vorstellung war, mich einmal an einem Tag unter den besten 10 auf der Resultatseite zu finden. Ein Ziel erreichte ich schon mit der Anmeldung, welches ich mir schon immer gesetzt habe. Einmal bei der Juniorenweltmeisterschaft mitfliegen zu können und sich mit den besten Piloten der ganzen Welt zu messen - und von ihnen zu lernen.

Im Training wollte ich mir die Gegend genauer einprägen und habe mein Augenmerk auf den Endanflug gelegt. Von den möglichen 3 Trainingstagen flog ich an 2 mit.

Erster Trainingstag

Am ersten Tag ging es mir richtig gut und ich konnte

die 249 km Racingtask mit 81 km/h als schnellster erfliegen. Dabei spielte die Erfahrung der Vor-WM, die wir letztes Jahr ebenfalls bestritten, eine große Rolle. Ich flog immer wieder mit größeren Umwegen die großen Wälder von Litauen an. Der Umweg machte sich bezahlt und ich fand immer gutes Steigen. Am Abend konnte ich mein gestecktes Ziel erreichen und den Tag für mich entscheiden. Ich war glücklich trotz der Tatsache, dass es „nur“ ein Trainingstag war und einige ihren Flug vermutlich nicht einreichten. Eigentlich konnte ich jetzt schon zufrieden nach Hause fahren.... :)



Zweiter Trainingstag

Am zweiten Tag wurde ein Assigned Area Task ausgeschrieben. Das Wetter war sehr wechselhaft zwischen guten 2/8 Bewölkung, einer Basis von 1200 m und 2 m/s Steigwerten bis hin zu großen Abschattungen. Es war sehr interessant, wie schnell man seinen Flugstil ändern musste um nicht tief zu kommen. Mein Flugstil war kurze Zeit zu optimistisch, meine Optionen funktionierten nicht und ich übersah den Pulk der neben mir kreiste. Ich flog in 500 m AGL den 2 km von mir entfernten Pulk mit der Sicherheit an, dass darunter ein Außenlandefeld als letzte Option zur Verfügung stand. Ich entschied mich zu landen. Ich fuhr das Fahrwerk aus und im Gegenanflug spür-



te ich, dass mich hier etwas trägt. Ich beschloss einen Kreis zu machen. Und noch einen. Ich verlor keine Höhe und kreiste, mit dem Gedanken im Hinterkopf, beim kleinsten Höhenverlust die Wiese vor mir anzufliegen. Ich machte nach ein paar Kreisen wieder Höhe gut, konnte aber kein konstantes Steigen auffinden. Für mich waren zu diesem Zeitpunkt der Task und die Geschwindigkeit egal. Es ging nur darum nicht außen zu landen. Nach 15 min Schwerarbeit konnte ich die Thermik zentrieren und kurbelte bis an die Basis. Ich glitt so den Task gemütlich mit genügend Höhe am Endanflugrechner ab. Nach Analyse des Fluges war ich mir im Klaren, dass ich meine Entscheidungen nicht optimal getroffen hatte, war aber froh darüber, es aus 125 m AGL nach Hause geschafft zu haben. Ich hätte um ein Haar mein gestecktes Ziel zu Nichte gemacht.



Dritter Trainingstag

Am dritten Trainingstag wurde das Wetter als „sehr spät fliegbar“ prognostiziert. Daher beschlossen wir vor dem ersten Wertungstag eine Pause einzulegen und uns für die Eröffnungsfeier schön zu machen.

Dann war er da, der erste Wertungstag bei einer Juniorenweltmeisterschaft im Streckensegelflug.

1. Wertungstag

Meine Lebensgefährtin Cornelia und ich sind schon ein sehr eingespieltes Team. Wir standen in der Früh auf, zogen uns unsere Gummistiefel an und rüsteten die LS4 auf. Nach einer Stunde war der Flieger bereits am Grid deponiert. Es funktionierte alles so reibungslos, dass bei der gesamten Flugvorbereitung

nie Stress aufkam. Kurz vor dem Start setzte ich mich in die LS4 und wusste, dass alles sitzt und dort hingehört wo es für mich am besten ist. Ab dem Zeitpunkt wo der Schleppzug sich in Bewegung setzte war meine Aufmerksamkeit ganz allein auf das Fliegen und meinen gesteckten Ziele gerichtet.



Beim Briefing erhielten wir unseren ausgeschriebenen Racing-Task. Wir mussten mit 3 Wendepunkten 281 km fliegen. Der erste Schenkel (117 km) befand sich in Polen, südlich von Suwalki. Danach verlief die Strecke entlang der weißrussischen Grenze (108 km) zu einem Wendepunkt der sich 60 km südlich vom Flugplatz befand. Meine Taktik war, möglichst spät abzufiegen, um so die vor mir gestarteten Gruppen einzuholen. Es gelang mir recht gut und ich konnte viele Flieger einholen. Nach dem ersten Wendepunkt entschied ich mich mit viel Umweg entlang des Waldes zu fliegen und konnte so weitere Konkurrenten einholen. Ich fühlte mich gut und entschloss mich nach dem zweiten Wendepunkt (noch 60 km zum Ziel) vorsichtig meine Endanflughöhe zu erkurbeln. Dies war auch nötig, da ich nur schwaches Steigen (<1m/s) finden konnte. Mich holten dadurch ein paar Kollegen des deutschen Teams wieder ein, wir konnten aber im Pulk die Thermik besser zentrieren. Am Schluss reichte es für den 4. Platz und ich konnte so wieder meine Ziele erreichen.

2. Wertungstag

Das Wetter wurde als „nicht optimal“ empfunden und uns machte der Wind mit bis zu 40 km/h ein bisschen nachdenklich. Wir machten uns Gedanken,



ob eine Strecke von über 252 km RacingTask eventuell zu groß für solche Bedingungen war. Die Befürchtungen trafen ein. Es war sehr schwierig gegen den Wind mit niedriger Basis anzukämpfen und schlussendlich landeten alle Piloten beider Klassen außen und erlebten Litauen vom Boden aus. Ich konnte mich zu 5 weiteren Segelfliegern im Feld dazugesellen. Die einzige Rückholerin (Tina Leitgeb) managte sogar einen Chauffeur aus Frankreich um mich abzuholen. Am Ende des Tages fand ich mich am 11. Platz wieder und war nur 40 Pkt. hinter dem Tagessieger. Ich konnte somit meinen 4. Platz im Gesamtklassement halten.



3. Wertungstag

Wieder ein Tag mit viel Wind, aber guten Steigwerten und Wolkenstraßen. Wir mussten wieder einen RacingTask fliegen. 313 km mit 4 Wendepunkten. Am heutigen Tag beschloss ich, wenn möglich den Pulk hinter mir zu lassen und als erster die Startlinie zu überfliegen. An der Basis vor der Startlinie angekommen, entwickelte sich am ersten Schenkel eine perfekt ausgerichtete Wolkenstraße. Ich ließ mir noch die Zeit der Startlinieneröffnung bestätigen und flog ab. Bis zum ersten Wendepunkt (67km) betrug meine Schnittgeschwindigkeit 143km/h (!!!), natürlich mit Windunterstützung. Danach machte ich einen Fehler und bog zur falschen Wolkenstraße ab die nicht in Richtung nächsten Wendepunkt verlief. Ich konnte dort zwar gutes Steigen finden musste aber danach mit 90° Kursabweichung in die andere Wolkenstraße einfädeln. Dabei konnten mich einige Piloten einholen und ich beschloss kurze Zeit mit dem Pulk mitzufliegen. Nach 113 km im Kampf mit dem Gegenwind erreichte ich den 2. Wendepunkt und versuchte, wieder eine eigene Route zum letzten Wendepunkt zu

finden, um den Pulk abzuwimmeln. Dabei orientierte ich mich an der Konvergenzlinie. Es gelang mir, bis auf einen polnischen Piloten, alle hinter mir zu lassen und konnte unter einer Wolkenstraße mit -500 m am Endanflugrechner ohne weiteren Kreis die Aufgabe zufriedenstellend mit 79km/h auf dem 7. Platz zu beenden. Meine Konkurrenten konnten den Tag nicht so gut nutzen, somit stand ich im Gesamtklassement als Führender ganz oben. Ich war überglücklich und angespannt zugleich. Ich bemerkte, dass ich mit konstanter Leistung eventuell eine Chance auf eine Medaille hatte. Dann wiederum war mir bewusst, dass alles nur ein Ergebnis nach 3 Tagen ist und noch viele Tage vor mir lagen, wo sich noch viel ändern konnte. Ich genoss einfach meine Position.



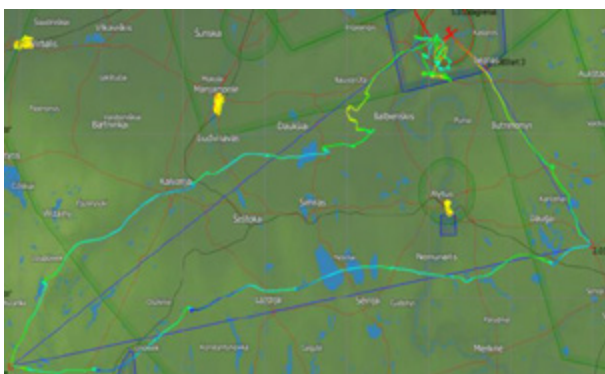
4. Wertungstag

Die Prognose für den 4. Tag war eher bescheiden. Daher bekamen wir einen Assigned-Area-Task mit einer Mindestflugstrecke von 110km. Nach dem Start entwickelte sich eine riesige Wolkenkonvergenz, die wir bis zum ersten Wendepunkt nur bedingt nutzen konnten, sodass man ins blaue Nichts abfliegen musste. Im Pulk suchten wir mit starkem Wind die Thermik. Nach vielen Versuchen gegen den Wind die erste Wende zu erreichen, befand ich mich in Außenlandehöhe und machte eine sichere Landung in einem frisch geackerten Feld. Die Bergung des Fliegers war eine große Herausforderung. Zu viert konnten wir die LS4-Einzelteile sicher in den 100 m entfernt abgestellten Anhänger bringen. Der Tag wurde neutralisiert und somit behielt ich die Führung. Kein Pilot erreichte das Ziel – keiner schaffte nennenswerte Distanzen.



5. Wertungstag

Der Tag sollte von vielen Konvergenzlinien gezeichnet sein. Der Tasksetter schaffte es die Wendepunkte so anzulegen, dass wir dies voll nutzen konnten. Mein Abflug: nicht optimal. Ich fühlte mich unter Druck und flog zu früh und nicht in maximaler Höhe ab. Diese Fehlentscheidung wurde mir 20 km nach der Startlinie - mit wenig Höhe und nach Steigen suchend - bewusst. Ich konnte nur schwer Thermik bei 500 m AGL finden und kurbelte dann in 1m/s bis zur Basis, um noch einmal abzufliegen. An der Basis angekommen, mit Kurs auf die Startlinie, bemerkte ich, dass nun die Startlinie in einer Abschattung stand.

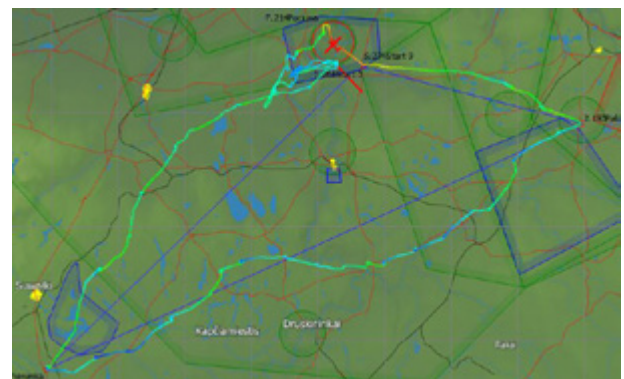


Ich war sauer über meinen unüberlegten Abflug, drehte um und beschloss den Task fertig zu fliegen. Ab dem Zeitpunkt war mir klar, jetzt heißt es „den anderen hinterher“. Wie prognostiziert waren die Konvergenzen gut zu nützen. Auf den letzten 100 km traf

ich auf die Standardklasse und bemühte mich mit dem Pulk mitzuhalten. Es gelang mir nur schwer, steigerte aber meine Schnittgeschwindigkeit stetig. Ich konnte viel gut machen und erreichte den 17. Platz. Ich lernte sehr viel an diesem Tag, bezahlte aber den Preis für meine Fehlentscheidungen und rutschte im Gesamtklassament auf Platz 4 zurück.

6. Wertungstag

Die Thermik sollte heute „blau“ werden, jedoch mit guten Steigwerten. Ausgeschrieben wurde ein Racingtask mit 3 Wendepunkten auf 305 km. Es entwickelten sich nach und nach vereinzelt Cumuluswolken. Der Pulk kreiste in Basishöhe(1400m AGL) und wartete auf den Ersten, der es wagte die Startlinie zu überfliegen. Nach einer Stunde und voller Höhe entschied ich mich dazu abzufliegen. Mir folgten ein paar Flieger und einige Piloten, die später abflogen, konnten uns auch einholen. Ich beschloss einen anderen



Weg als der Pulk zu fliegen und verlor viel Zeit zum ersten Wendepunkt. Danach ging es am 2. Schenkel über den zuverlässigen Wald und ich konnte wieder den Spitzenpulk einholen. Der Tag verging schnell und man spürte, dass die Thermik schwächer wurde. Im Pulk kreisten wir im Endanflugbart mit < 1 m/s, bis ich +3 00 m auf den Flugplatz hatte. Die anderen waren sicher 300 Meter höher als ich und ich überlegte mir, warum mir der Pulk nicht folgte? Im Endanflug konnte ich sogar Höhe gut machen und flog mit 170k m/h. Dann kam mir etwas in den Sinn wofür ich kurz ausschweifen muss: Ich fliege mit 2 Rechnern, um zwei Meinungen hinsichtlich der Endanflugsdaten



zu erhalten. Der eine Rechner zeigte mir an, dass ich mit -70 m im Zielkreis ankommen würde. Der andere Rechner meldete eine Ankunftshöhe von 300 m. Schlussfolgerung: ich hatte bei einem Rechner die Zielkreishöhe auf om AGL gesetzt (Ankunftshöhe min. 250m AGL) und hatte mich ausschließlich auf diesen konzentriert. Sofort reduziert ich die Geschwindigkeit und konnte noch eine tragende Linie erwischen, um ohne zu Kreisen und mit genügend Höhe das Ziel zu erreichen. Platz 7 und total zufrieden, denn ich rutschte nun auf den 3. Platz vor.

7. Wertungstag

Wieder war Blauthermik mit sich annähernder Warmfront angesagt und es wurde ein Racing-Task mit 267 km ausgeschrieben. Ich flog als Erster ab und kurz darauf folgte ein kleiner Pulk, der aber nicht meine Route wählte. Ich hatte den Pulk bis zum ersten Wendepunkt ständig in Sicht. Ab dem ersten Wendepunkt entschloss ich mich, beim Pulk zu bleiben. Gemeinsam konnten wir die Thermiken gut aufspüren. Der zweite Schenkel war gegen den Wind gerichtet und wir konnten nur schwer dagegen vorfliegen. Die Zeit verging und die Warmfront erreichte unser Fluggebiet. Zu viert konnten wir den Task erfolgreich beenden, mussten aber dann im Feld landen, da die Höhe gegen den Wind für den Flugplatz nicht mit völliger Sicherheit ausreichte.



Ich saß erledigt nach über 5 Stunden mühsamstem Kurbeln im Feld und verlor beim Auslesen meines Fluges die Micro-SD-Karte im Heuhaufen. Ich war natürlich sauer und mein erster Gedanke war, dass mich

Cornelia umbringen wird wenn sie erfährt, dass nun alle Urlaubsfotos verloren gegangen sind. Ich suchte 10 Minuten und wurde unterbrochen mit dem Satz: „Können wir bitte ein Interview machen?“ Ich antwortete: „Nur wenn ihr mir suchen helft“, und war zu diesen Zeitpunkt überhaupt nicht für ein Interview zu begeistern. Ich ließ mich doch überreden. Sie hielten ihr Versprechen und wir gingen auf die Suche, fanden die Karte aber (natürlich) nicht. Als Cornelia mit dem Anhänger um die Kurve kam, waren Euphorie und Jubel nicht zu bremsen. Ich wurde Erster mit 54 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit. Damit war ich in der Gesamtwertung vorne mit einem Punktevorsprung von 151 Pkt.

Noch 4 Tage, das Ende in Sicht!... kann das sein?... Hab ich nur Glück?... das Wetter wird schlechter! vielleicht fliegen wir gar nicht mehr!... einfach weiter fliegen wie bisher!... im Schlimmsten Fall werde ich Dritter... Diese und noch viele andere Gedanken gingen mir durch den Kopf. Als wir die zwei folgenden Tage wegen zu geringer Auslösetemperatur nicht fliegen konnten, war der Sieg zum Greifen nahe. Ich war sehr nervös und glücklich zugleich, konnte mich aber gut ablenken.





8. Wertungstag

Ich konnte vor dem letzten Tag gut schlafen, spürte aber, dass mein Körper schwach und meine Nerven angespannt waren. Niemand glaubte an einen Task und die Meteorologin war ebenfalls pessimistisch was die Fliegbarkeit des Tages anging. Wie in den Vortagen fehlte die gewünschte Auslösetemperatur (35°C). Wir warteten und lauschten gespannt den Startverschiebungen am Funk. Es war 13:00 LOC und abermals wurde verschoben. Der Thermikschnüffler meldete: „keine Thermik“. 14:00 LOC nächster Start. 14:15 Start des Thermikschnüfflers, ... 14:20 fand der Schnüffler akzeptable Thermik und wir wurden um 14:30 LOC auf einen kleinen AAT (min 103 km, T 1:30 h) geschickt. Die Basis betrug über 2100 m AGL und es entstanden riesige Kumuluswolken. Es sah nach Überentwicklung aus und ich flog in 1700 m AGL ab, um noch vor dem Gewitter zu Hause zu sein. Ich konnte einfach keinen guten Flug hinlegen, verlor Zeit und schließlich holte mich das Gewitter ein.



Ich musste 10 km vor dem Ziel außenlanden. Ich nahm die Sache gelassen, da ich wusste, dass der Zweitplatzierte nach mir abgeflogen ist und vermutlich ebenfalls im Acker saß. Cornelia fuhr schon los und hatte eine mitfühlende Stimme am Telefon. Somit wurde ich behutsam darauf aufmerksam gemacht, dass ich

nun hinter den Deutschen Julian Klemm gerutscht bin. Aber in diesem Augenblick wollte ich mich nicht auf die Resultate konzentrieren, sondern schnell Unterschlupf beim nahe gelegenen Bauern finden. Das Gewitter kam näher, aber Cornelia war nicht mehr weit weg und ich wusste sie würde in 15 min. eintreffen. Es hörte kurz auf zu regnen, da beschloss ich den Flieger schon mal transportfähig zu machen. Ein paar Motorradfahrer blieben stehen und wollten natürlich auch mal in einem Segelflieger Platz nehmen. Ich erklärte ihnen alles und nach ein paar Minuten beschlossen sie, vor dem nächsten Gewitter wieder weiterzuziehen. Während sich die Biker wieder aufs Bike schmissen, sah ich die Ergebnisse des Tages und die damit endgültige Platzierung. Im Affekt ließ ich einen lauten Schrei los, weshalb mich die Motorradfahrer ängstlich anschauten und fragten ob es mir gut gehe. Ich lachte weil die Situation sehr lustig war und war zugleich sehr erleichtert. Ich bin nun Vizeweltmeister.



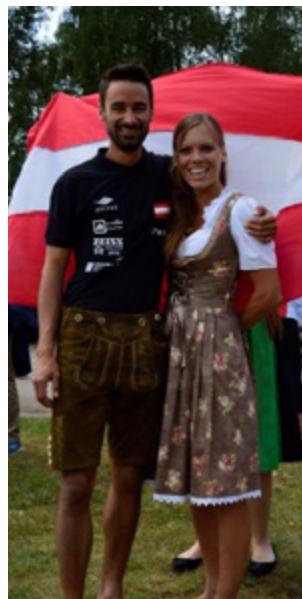
Das Team, das sich schon über 4 Jahre kennt und letztes Jahr schon in Pociunai für zwei Wochen zusammen war, ist ohne Streitereien und mit sehr vielen lustigen und tollen Erlebnissen am 14.08., sogar mit einer Medaille, nach Hause gekommen.

Das harmonische Zusammenleben ließ einem Geborgenheit, in einem fremden Land, erleben. Danke an all die Unterstützungen von jeder Seite! An Firmen die uns unterstützen: Kalcher Optik, Milvus, SeeYou, Naviter, Hirter Brauerei...

Auch finanziell wurde uns unter die Arme gegriffen, wofür ich mich sehr herzlich bedanke!



Danke an die Leute die ihr Wissen an uns weitergegeben haben!



BERICHT: Christoph Kalcher

Auf die Junioren-WM hatte ich mich sehr lange schon gefreut. Deshalb auch die Teilnahme an der Vor-WM voriges Jahr. Ich kannte das Fluggebiet und wusste ungefähr was mich erwarten würde. Ich erhoffte mir dadurch einen Vorteil und auf eine Platzierung im ersten Drittel (mein Ziel für die WM).

Zur Vorbereitung:

Leider konnte ich durch meine Schulischen Aktivitäten viel zu wenig Zeit mit dem Flugzeug und des "neuen" Segelflugrechners incl. Vario verbringen, was mich im Vorhinein schon ein bisschen beunruhigte. Ich nutzte weitestgehend die paar fliegbaren Tage in Mariazell als Training.

Mental aber gut vorbereitet (durch studieren der Karten, Auswerten der Flüge einheimischer Piloten und meinen eigenen Erfahrungen bei der Vor-WM) startete ich in die WM.

Training plus Wettbewerbstage:

In Pociunai dann, konnte ich mich nur sehr langsam auf die Wetterbedingungen und auf das Fluggebiet einfliegen. Deshalb hab ich in den ersten Trainingstagen öfters den Acker gesehen als mir lieb ist. Frustrierend...

Ich verstand das Wetter nicht. Abschattung kommt, Abschattung geht... in einem viertelstündigen Rhythmus?! Leider zu oft zur falschen Zeit am falschen Ort gewesen. Noch dazu kam die stark Windzerissene Thermik, teils auch Blauthermik mit tiefe Basen. Meine Ungeduld und meine Sturheit was das Vorfliegen betrifft halfen mir in keinsten weise... im Gegenteil, hab mich sehr oft zu tief irgendwo ausgegraben müssen.

Sehr schwierig wars für mich auch entweder der andauernden Pulkfliegerei sicher zu entkommen oder irgendwie so safe wie möglich "mitzuschwimmen".

Der Wettbewerb an sich war für mich schwierig aber trotzdem lehrreich. Die Tasks waren vor allem an den



Blauthermiktagen (nicht nur meiner Meinung nach) viel zu weit und zu lange und immer in die Richtung des schlechteren Wetters ausgelegt.

Täglich mussten Flugzeuge Außenlanden, zweimal sogar 100% der Teilnehmer... ca. 70 Piloten. Und die Tasksetter lernten nicht dazu. Zu Stur?
Was hat man davon wenn alle Piloten sitzen?

Schließlich wurde mir auch eine Außenlandung zum Verhängnis, sodass ich nach dem 3ten Wettbewerbstag nicht mehr weiterfliegen konnte. Gerade als ich meinen inneren Knoten gelöst hatte und ich endlich an dem Tag erfolgsversprechend flog... schade.

Briefing:

Das tägliche Wetter Briefing wurde in schlecht verstehbaren Englisch abgehalten. Einzig positiv empfand ich die Täglichen Safety "checks" zum Thema Pulkfliegen und wahl der Außenlandefelder die einem ans sichere fliegen erinnern sollten.

Die Stimmung im Team war ganz gut, dafür dass wir vorher nie wirklich gemeinsam zusammen geflogen sind und nie wirklich etwas für den Teamgeist gemacht haben.

Zu guter letzt möchte ich mich bei all jenen bedanken, die mir die Teilnahme an diesem Wettbewerb ermöglicht haben, ganz besonders aber meinen Helfer Jakob und Keeeeeeeeefffffffin und meiner Freundin Julia die mich tatkräftig unterstützten, mich motivierten und "Aushalten" mussten. Danke!

Danke auch an meinen Hauptsponsor Papa Peter, (Kalcher Optik Hartberg) für die in Cooperation mit ZEISS gesponserten SAUGEILEN!!! ZEISS Skylet Sonnenbrillen und die Freizeit die mir zur Verfügung gestellt wurde.

Leider konnte ich mein gestecktes Ziel nicht erreichen. Grund dafür sehe ich in meiner Ungeduld im Flug und meinen groben taktischen Fehlentscheidungen gepaart mit dem ungünstigen Wettersituationen.

Ich bin nun froh, dass ich bei der JWM für Österreich Teilnehmen durfte, die gewonnene Erfahrung und Freunde kompensieren meine Platzierung allemal.

Was ich mitnehme:

- Taktisch intensiver denken und planen (was machen einzelne Piloten? Was macht/machen der/die Pulk/s wann fliegt wer wann ab?) von anderen Piloten nicht "nervös" machen lassen
- sensibler auf das Wetter reagieren (wie schaut der Himmel ober mir jetzt im Detail aus? Wie könnte es in 15 minuten ausschauen? Abschattungen, cumuli entwicklungen etc.)
- den Vorflug planen (viel mehr auf Bodenbeschaffenheiten achten) und ggf. Frühzeitig die Fahrt rausnehmen (z.B.: unter 700m höhe nicht mehr risikoreich Gas geben) und dieses Limit auch einhalten...



BERICHT: Lukas Kirchberger

Bericht von meiner Teilnahme an der Junioren-Weltmeisterschaft in Litauen

Vorbereitung:

Durch mein Studium in Südafrika hatte ich leider keine Möglichkeit, die vielen guten Tage im Frühjahr als Training zu nutzen und kam so am Vortag der Österr. Staatmeisterschaften zu Hause an. Somit war der erste Wertungstag leider auch mein erster Flug in dieser Saison. Trotzdem war der Bewerb als Vorbereitung sehr wichtig, da die Juniorenmeisterschaften durch die Probleme des slowenischen Veranstalters mehr oder weniger ins Wasser fielen...

Die Anreise wurde mit den Erfahrungen des Vorjahres recht gut angesetzt und wir hatten noch 2 Trainingstage. An diesen beiden offiziellen Trainings konnte ich jeweils den 6. Platz erreichen.

Bewerb:

Am ersten Bewerbstag wurden mir einige Fehler dann zum Verhängnis, eine Außenlandung rund 25 km vor dem Ziel war das Ergebnis. Eine mehr als fragwürdige Tasksetzung, wechselnde Bedingungen und Fehler in meinen Entscheidungen führten zu den nächsten Außenlandungen.

Somit war für mich nach 3 Wertungstagen wichtig, endlich eine Tagesaufgabe ins Ziel zu bringen. Das gelang und aufbauend auf dieses kleine Erfolgserlebnis wurde dann Tag für Tag versucht, die Vorgaben zu erreichen.

Mein großes Ziel, in der Gesamtwertung nicht im hinteren Drittel zu landen, war nach den ersten Außenlandungen abgehakt. Trotzdem sehe ich einige positive Aspekte. Ich konnte viele neue Erkenntnisse im Bereich „Flachlandfliegen“ gewinnen, schaffte auf Teilstrecken gute Ergebnisse und habe viele hervorragende Piloten kennengelernt.

Unterkunft

Die „lokalen Gegebenheiten“ bezüglich Haus kennen



wir ja schon vom Vorjahr, hier hat sich leider nichts verbessert. Die € 3.200,- sind für das Gebotene ein sehr stolzer Preis...

Erst nach Intervention wurde uns zumindest eine Kochplatte zur Verfügung gestellt. Die Benützung eines der beiden WCs war wegen der Größe nur für Kinder unter 10 Jahren möglich und eines der beiden Bäder litt unter chronischer Verstopfung.

Technische Ausrüstung

Selbstverständlich war die technische Ausrüstung der Konkurrenzteams der unseren deutlich überlegen. Das war uns von Anfang an klar. Es soll das auch keinesfalls als Ausrede gelten, da es immer noch zum Großteil auf den Piloten ankommt. Aber die Unterstützung und Information vom Boden aus ist mit den neuen technischen Möglichkeiten (OGN,...) einfach eine neue Welt. Und wir sollten hier zumindest einige Dinge nachziehen.

Gemeinschaft

Die Gemeinschaft in unserem Team war über den gesamten Bewerb gut. Die gegenseitige Unterstützung und Hilfe war stets gegeben. Auch gemeinsame Aktionen wie die Ausrichtung des internationalen Abends oder unser Auftritt in Lederhosn / Dirndl wurde allgemein sehr hoch gesehen. Auch der Umstand, dass jeder Pilot zumindest einen Helfer dabei hatte, war vor allem bei den vielen Rückhol-Aktionen ein großes Plus.

Zusammenfassung

GRATULATION an Paul – das war eine wirklich tolle Leistung. Toller Tagessieg, Vizeweltmeister und mehrere Tage den regierenden Weltmeister geschlagen – da kann man nicht von Zufallsergebnis reden. Auch ich kann für mich durchaus positive Aspekte mitnehmen und für die nächste WM berücksichtigen. Ich konnte viel lernen und danke allen, die mir geholfen haben, Teil dieser Junioren-WM zu sein. DANKE !!!!



BERICHT: Koch

Zuerst möchte ich unserem Paul noch einmal von ganzem Herzen zum Junioren-Vize-Weltmeister in der Clubklasse gratulieren! Wirklich eine geile Leistung von der du mit Sicherheit noch lange schwärmen wirst! Ich war mit dem Junioren-Discus, der KG, in der Standardklasse gemeldet. Im Folgenden möchte ich kurz auf das Erlebte eingehen.

Anreise und Vorbereitung zu Hause:

Das Flugzeug war bei der Abholung aus Schärding mehr oder weniger sowieso schon bereit für die WM und die KG hat schon einige WMs miterleben dürfen. Ich habe mir noch ein paar Kanister und Schläuche zum Betanken gerichtet und ein Ladesystem in den Anhänger eingebaut um bei Wettbewerben so wenig Arbeit wie möglich zu haben. Bei der Staatsmeisterschaft ist dann auch der Probelauf mit gutem Gefühl absolviert worden.

Organisationsteam Pociunai und Unterkunft:

Leider kann man hier nicht viel Gutes berichten. Unser Haus hatte überraschenderweise keine Küche, ein Bad hatte einen verstopften Abfluss und eines der WCs konnte auf Grund von Platzmangel eigentlich nicht genutzt werden. Erst nach Drängen von Cornelia bekamen wir eine Kochplatte ins Wohnzimmer um uns Essen zubereiten zu können. Besteck und Geschirr mussten wir dann teilweise auch noch kaufen. Die Kosten betruhen für 3 Wochen meines Wissens 3200€ für das komplette Haus...

Die Schleppe auf 600m kosteten uns 50€ steueroptimiert wenn man sie in Bar bezahlte, ansonsten hätte man 21% mehr abdrücken dürfen. Dies war wohl auch die größte Einnahmequelle der Veranstalter, denn im Grid aufgestellt wurde prinzipiell immer, auch wenn Gewitter im Anmarsch waren. Dies führte dazu, dass uns an einem Tag das Gewitter vom Grid gejagt hat und wir die Flugzeuge im Regen und Starkwind abrüsten durften und an einem sehr ähnlichen Tag die Teamcaptains einstimmig beschlossen das Grid zu leeren.

Die Tasks waren bis auf die Tage, die die Wettbewerbsleitung unterschätzte, immer am Limit des machbaren oder darüber. An zwei Tagen landete das komplette Starterfeld in beiden Klassen auf teilweise grenzwertigen Wiesen oder Äckern außen. In der Standardklasse waren an einem Tag die Tagessieger um 19 Uhr sogar 70km vom Ziel entfernt und mussten sich geeignete Felder suchen.

Schlussendlich gab es in beiden Klassen über den ganzen Wettbewerb mehr Außenlandungen als Landungen am Flugplatz. Herausforderungen sind ok, aber es ist fraglich ob das nicht über das Ziel hinaus schießt?! Die Meteorologin wirkte bei den Briefings aber schon so, als würde sie die Wettersituation richtig einschätzen. Diverse Facebook-Postings von anderen Teams waren unserer Meinung, dass die Wettbewerbsleitung die Aufgaben wohl würfelt. Man hat dann auch irgendwann das Gefühl bekommen, dass die Meteorologin nur mehr optimistisch sein muss und keine Zweifel äußern darf.

Der Abschluss war dann die Farewell-Party mit 10€ Eintritt pro Person für 2 Bier und ein Essen. Leider waren die Portionen eher eine Kostprobe und bei meinen zwei vegetarischen Helfern wurde einfach das Fleisch vom Teller genommen, ohne zumindest die Beilage zu vergrößern.

Team Österreich:

Für mein Gefühl hat das Leben/Stimmung im Haus perfekt gepasst. Trotz dessen, dass die Standardklasse-Piloten bei 8 Wertungstagen mehr als 6 mal vom Acker geholt werden mussten, war jeder Tag ein Neustart und das Frühstück mit viel ehrlichem Humor geschmückt.

Für die Zukunft würde ich mir aber Wünschen, dass zumindest ein aktiver Wettbewerbspilot/Streckenflugpilot mit Wettbewerbserfahrung in der Crew enthalten ist. Oft ist man als Pilot nur mehr am Rätseln wieso es an diversen Tagen nicht geklappt hat, aber findet aufgrund der weiten Rückholstrecken nicht die Zeit die Flüge auszuwerten. Zum Schluss hin wäre so jemand vor allem für Paul als taktische Unterstützung sicherlich sehr hilfreich gewesen.



Fliegerisch:

Ich finde es derzeit noch (16.08.2017) schwer richtige Fehler an meinen fliegerischen Entscheidungen zu finden, vor Allem weil die Tage eben oft am Limit waren und es zum Schluss oft nur mehr darum ging nicht alleine zu sein um die rettenden Bärte zu finden. Die SeeYou-Analysen werden hoffentlich Aufschluss geben. Leider entfernte ich mich durch eigene Entscheidungen dann doch öfters vom Pulk oder verlor ihn und stand am Abend bei den schweren Entscheidungen alleine da.

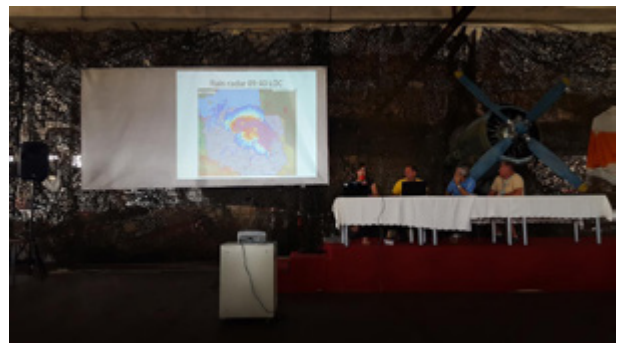
Könnte ich das Ganze noch einmal von vorne durchmachen, würde ich mit dem Discus vorher auf mindestens einen reinrassigen 15m Wettbewerb im Flachland fahren (z.B. PribinaCup oder die Hahnweide) um zu sehen wie andere ihren Discus oder LS8 fliegen. Bei mir war, bis auf die Staatsmeisterschaft in Mariazell, die Junioren-WM der erste Wettbewerb mit gleichen Flugzeugtypen.

ABER

Es war sicherlich ein unvergessliches Erlebnis und wieder ein großer Gewinn an Erfahrung und dafür möchte ich allen danken die mir geholfen haben!

Sepp für das wunderschöne Flugzeug um überhaupt konkurrenzfähig zu sein und solche Freiheiten genießen zu können, meiner Freundin Simone und Kevin vom Flugsportzentrum die mich aus den schlimmsten Winkeln Litauens zurückholten und am nächsten Tag trotzdem wieder volle Motivation zeigten mich vom nächsten Acker zu holen, oder in Ausnahmefällen auch mit riesen Freude am Flugplatz begrüßten, wenn ich nach Hause kam. Aber auch mein Vater als Hauptsponsor verdient riesigen Dank, dass ich an solche Dinge überhaupt denken kann.

Danke auch an den AeroClub und meinen eigenen Verein zu Hause die mich mit spürbaren Geldsummen bei dieser Veranstaltung unterstützten.





BERICHT: Thomoas Leitgeb

Nachdem ich die letzten zwei Jahre nicht bei der Juniorenmeisterschaft teilnehmen konnte und somit aus dem Juniorennationalteam fiel, freute es mich umso mehr trotzdem bei der JWGC2017 in Litauen teilnehmen zu können, da bis zu 3 Piloten pro Klasse und Nation mitfliegen durften. Gemeinsam mit meinem Vater und meiner Schwester fuhren wir in 2 Etappen über Polen nach Litauen.

Um in der Standardklasse mitfliegen zu können wurde mir von Feldkirchen der 2er Discus zur Verfügung gestellt. Wie letztes Jahr waren wir wieder in einem der Häuser am Flugplatz einquartiert. Das Haus war dieses Mal zwar etwas sauberer, dafür fehlte aber leider die Küche. Nach einem Gespräch mit den Organisatoren wurde aber zumindest eine Kochplatte zur Verfügung gestellt.

Nachdem die zwei Trainingstage, welche mit zwei Außenlandungen endeten, viel zu schnell vorbei waren ging es gleich mit einem sehr ambitionierten Task für den ersten Wettbewerbstag los. Eigentlich wollte ich versuchen eher alleine zu fliegen um mich mit den anderen vergleichen zu können. Leider fand ich nach dem Ausklinken jedoch keinen Anschluss nach oben und verbrachte 40 Minuten zwischen 200 und 400 Meter am Flugplatz bevor ich mich entschied mich noch einmal schleppen zu lassen. Bis ich endlich über die Startlinie flog war klar dass die Zeit nicht reichen würde um den Task zu beenden. Trotzdem versuchte ich mein bestes und landete schlussendlich in Polen außen, was eine längere Rückholung nach sich zog.

Auch der zweite und dritte Wettbewerbstag endeten für mich in Außenlandungen, ich verpasste meist für die sehr schwierigen und langen Tasks den Abflugzeitpunkt und verstand das Wetter im Allgemeinen nicht. Dem entsprechend wurde ich auch schon sehr demotiviert. Der 4. Task brachte dann etwas Abwechslung mit sich. Es war ein AAT um 4 Punkte gegeben und grob in Richtung des ersten und zweiten Wendepunkts stand eine Konvergenz. Diese führte aber 1ten Wendepunkt vorbei. Ich flog gemeinsam

mit dem Pulk ab und wir jagten mit bis über 180km/h der Konvergenz entlang. Niemand jedoch, bog als der Abstand zum ersten Wendepunkt am geringsten war ab um diesen zu umrunden. Da mein Selbstvertrauen in den ersten drei Tagen sehr gelitten hatte folgte ich trotz schlechtem Gefühl dem Pulk. Als wir dann jedoch wirklich schon am Wendepunkt vorbei waren reichte es mir und ich bog von der Konvergenz 90° weg ins blaue und Richtung Wendepunkt ab. Recht schnell fand ich mich jedoch 150m über Grund wieder und kämpfte mit einem Nullschieber. Der Wind versetzte mich dabei langsam wieder zurück und immer weiter vom 1. Wendepunkt weg. Am Funk meldeten sich Christoph und Lukas die gerade außelandeten. Aus dem Nullschieber wurden langsam 0,3m/s und ich wurde wie es der Zufall wollte über das Feld von Lukas und Christoph getrieben. Während das Steigen langsam stärker wurde sammelte sich unter mir langsam ein kleiner Pulk, gemeinsam stiegen wir im schwachen steigen.

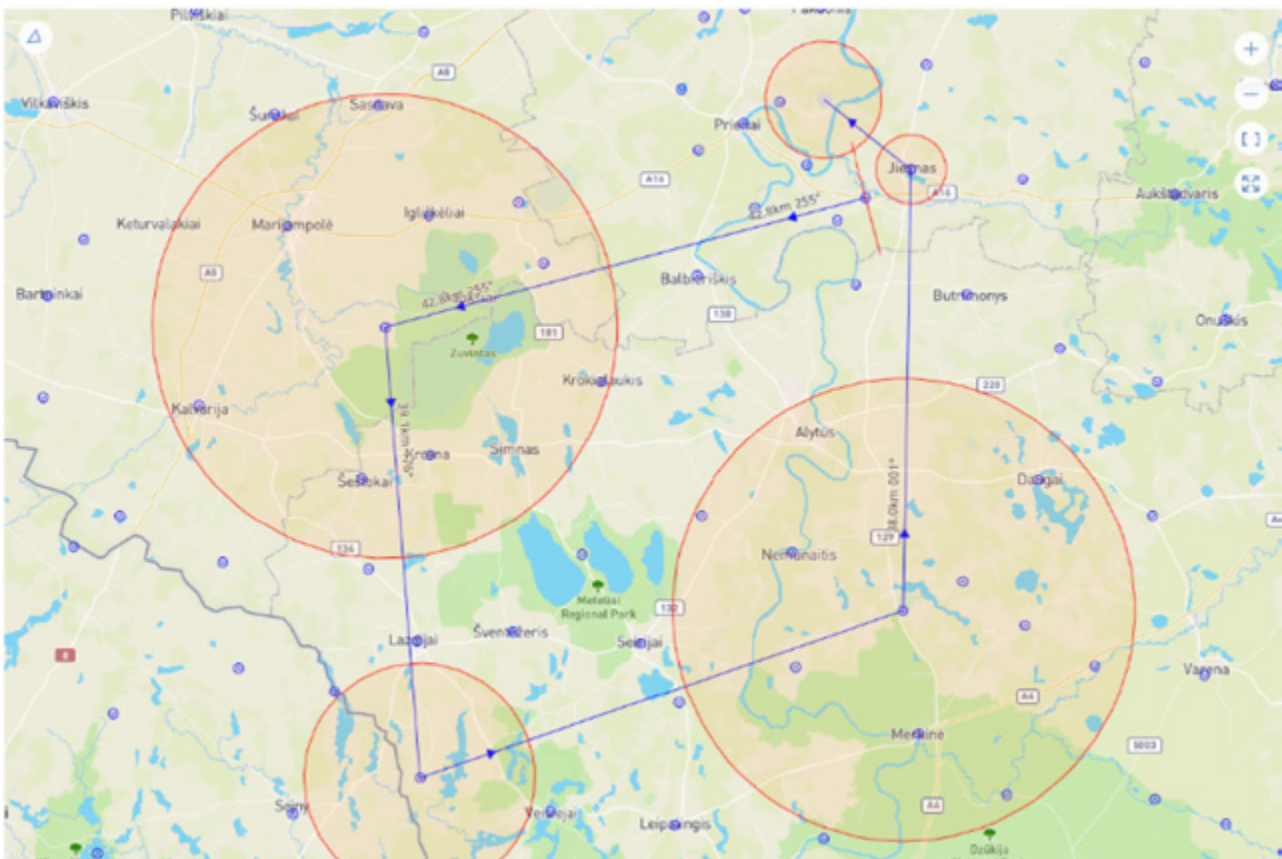
Mittlerweile waren wir bis in den zweiten Sektor abgetrieben, nun hieß es langsam und vorsichtig gegen den Wind wieder zum ersten Wendepunkt vor zu fliegen. Ich war dabei mit den zwei Ungarn ganz oben im Pulk und wir zeigten uns gegenseitig den einen oder anderen Bart an. Dann jedoch erwischten die beiden irgendwann einen besseres Steigen und ich verlor sie. Wieder auf mich gestellt flog ich so vorsichtig wie möglich weiter und schaffte es mit einigen mühen endlich den ersten Wendepunkt zu umrunden. Der Weg zum 2. Wendepunkt war mit dem Rückenwind dann wieder erfreulich leicht, jedoch war die Optik zurück zum Flugplatz über die letzten zwei Wendepunkte nicht berauschend. Ich flog sehr vorsichtig vor, fand jedoch kein Steigen mehr, die letzte Möglichkeit sah ich an einem See der auf der Luvseite eine schöne Abrisskante bildete und worüber ein paar kleine Wolkenfetzen standen. Ich kam mit nur 150 über Grund an und stellte fest dass unter mir schon zwei Flieger in einem Acker saßen. Ich kämpfte in einem sehr zerrissenem Bart und verlor langsam Höhe.

Beim nächsten Blick nach unten fiel mir auf das einer der zwei Außenlander unter mir Paul war, der dort mit seiner LS4 gelandet war. Nur kurze Zeit später

meldete er sich auch schon am Funk und gab mir einige Tipps zum Feld auf dem er gelandet war. Ich wollte jedoch noch nicht Aufgeben und nachdem ich etwas über den See versetzt fing ich 135m über Grund endlich an wieder zu steigen. In dem Bart traf ich eine weitere Standardklasse, als wir endlich an der fetzigen Wolkenbasis ankamen war ich so erleichtert das ich dem anderen Piloten einfach nachflog während ich mich erleichterte, erst danach fiel mir auf das wir in die falsche Richtung flogen, der andere Pilot hatte anscheinend noch nicht den zweiten Wendepunkt erreicht und flog in dessen Richtung. Ich drehte um und hatte Gott sei Dank nicht allzu viel Höhe verspielt. Als ich nach 3 Stunden und 132km endlich das erste Mal in zurück in Pociunai landete war ich unglaublich erleichtert. Nur 8 Piloten hatten den Task an diesem Tag geschafft.

Von diesem Tag an versuchte ich mich an gute Piloten anzuhängen und von ihnen zu lernen. Ich denke dabei konnte ich einiges an Erfahrung sammeln. Nach dem letzten Wertungstag landete ich am 26. Platz von insgesamt 32 Teilnehmern in der Standard Klasse und ich freue mich schon auf die nächste Junioren Weltmeisterschaft in zwei Jahren.

Besonders stolz waren und sind wir alle auf Paul, der in der Club Klasse eine unglaubliche Leistung ablieferte und den Vize Weltmeistertitel gewann. Alles in Allem war die WM sehr gelungen auch wenn sie teilweise etwas besser organisiert hätte sein können.





■ Termine 2018/19/20

Sportliche Events in den kommenden Jahren

2018 - Internationale Veranstaltungen	Zeitraum der Veranstaltung	Veranstaltungsort
FAI World Sailplane Grand Prix Championship	13.01. - 20.01.2018	Vitacura (Chile)
35. WM Club, Standard, 15 m Klasse	08.07. - 21.07.2018	Ostrow Wielkopolski/POL
35. WM 18 m, Doppelsitzer, offene Klasse	28.07. - 11.08.2018	Pribram/CZE
21. WM Unlimited Aerobatics	03.08. - 12.08.2018	Zbraslavice/CZE
9. WM Advanced Aerobatics	03.08. - 12.08.2018	Zbraslavice/CZE
Junioren VorWM		Szeged/HUN

2018 - Nationale Veranstaltungen	Zeitraum der Veranstaltung	Veranstaltungsort
Alpe Adria Cup	26.05. - 02.05.2018	Ostrow Wielkopolski/POL
Kitzbüheler Alpengcup		
Silver Challenge	30.05. - 03.06.2018	Niederöblarn
Österr. Juniorenmeisterschaft	Juli 2018	Kapfenberg
NÖ TAL		
Österr. Meisterschaft im SKF		voraussichtlich Kapfenberg

2019 - international lt. FAI	Zeitraum der Veranstaltung	Veranstaltungsort
20. EM 18 m, Doppelsitzer, offene Klasse	11.05. - 25.05.2019	Turbia/POL
3. WM 13,5 m Klasse	15.06. - 30.06.2019	Pavullo/ITA
11. Junioren WM Standard, Club Klasse	07.07. - 20.07.2019	Szeged/HUN
20. EM Standard, Club, 15 m Klasse	07.07. - 20.07.2019	Prievidza/SVK
22. WM Unlimited Aerobatics	18.07. - 28.07.2019	Deva/ROU
10. WM Advanced Aerobatics	18.07. - 28.07.2019	Deva/ROU
10. Damen WM Club, Standard, 18 m Klasse	26.11. - 07.12.2019	LakeKeepit/AUS

2020 - international lt. FAI	Zeitraum der Veranstaltung	Veranstaltungsort
36. WM 18 m, Doppelsitzer, offene Klasse	26.07. - 07.08.2020	Stendal-Borstel/GER

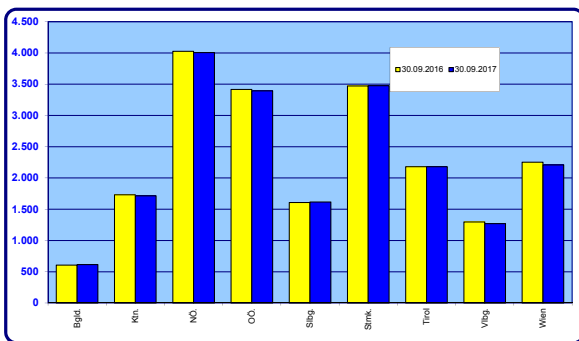


Mitgliederentwicklung



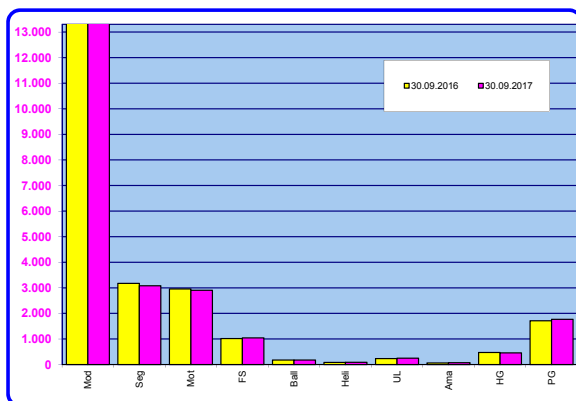
ÖAEC-Mitgliederstatistik Stand: 30. September 2017

Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Vergleich Landesverbände



Landesverbände	31.12.2016	30.09.2016	30.09.2017	+/-Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	611	606	614	+8	+1,32%
Kärnten	1.744	1.732	1.714	-18	-1,04%
Niederösterreich	4.049	4.026	4.006	-20	-0,50%
Oberösterreich	3.432	3.416	3.394	-22	-0,64%
Salzburg	1.628	1.607	1.616	+9	+0,56%
Steiermark	3.497	3.471	3.476	+5	+0,14%
Tirol	2.204	2.181	2.180	-1	-0,05%
Vorarlberg	1.319	1.297	1.269	-28	-2,16%
Wien	2.265	2.252	2.208	-44	-1,95%
ohne Verband	6	6	6	+0	+0,00%
gesamt	20.755	20.594	20.483	-111	-0,54%

Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Vergleich Sektionen



Sektionen	31.12.2016	30.09.2016	30.09.2017	+/-Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Modellflug	13.438	13.353	13.341	-12	-0,09%
Segelflug	3.187	3.172	3.080	-92	-2,90%
Motorflug	3.002	2.958	2.904	-54	-1,83%
Fallschirm	1.026	1.016	1.044	+28	+2,76%
Ballonfahrt	176	176	175	-1	-0,57%
Helikopter	86	84	88	+4	+4,76%
Ultraleicht	236	232	247	+15	+6,47%
Amateurbau	65	64	73	+9	+14,06%
Hängegleiten	471	471	457	-14	-2,97%
Paragleiten	1.732	1.710	1.767	+57	+3,33%



ÖAEC-Mitgliederstatistik Stand: 3. Oktober 2017

Bezahlte Mitgliedsbeiträge – Sektion Segelflug

Landesverbände	31.12.2016	30.09.2016	30.09.2017	+/-Sept. Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Burgenland	59	58	61	+3	+5,17%
Kärnten	305	303	286	-17	-5,61%
Niederösterreich	653	651	616	-35	-5,38%
Oberösterreich	635	633	632	-1	-0,16%
Salzburg	151	150	145	-5	-3,33%
Steiermark	493	490	492	+2	+0,41%
Tirol	342	340	344	+4	+1,18%
Vorarlberg	155	154	153	-1	-0,65%
Wien	394	393	351	-42	-10,69%
gesamt	3.187	3.172	3.080	-92	- 2,90%

