

Segelflugbilanz 2018



Wieder Weltmeister im Segelflug

Glückwunsch Wolfgang Janowitsch!



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



■ Inhaltsverzeichnis

Vorwort und Einleitung

Das Team 2018

Seite 6

Meisterschaften national

Seite 8

26. Alpe Adria Segelflugcup, Feldkirchen

SIS.AT

Meisterschaften international

Seite 25

Bericht des Teamcaptains der Nationalmannschaft Segelflug

WM 2018, Ostrow/Polen

BERICHT: Lutz

BERICHT: Richard-Trummer

BERICHT: Rass

BERICHT: Mario Schupfer

WM 2018, Hosin/CZ

BERICHT: Wolfgang Janowitsch

BERICHT: Bernhard Leitner

BERICHT: Sven Kolb

BERICHT: Christian Derold

BERICHT: Sebastian Eder

BERICHT: Peter Hartmann

Segelkunstflug-WM 2018



Berichte der Landessektionsleiter

Seite 36

Bericht des Landesverbandes Tirol

Bericht des Landesverbandes Niederösterreich

Bericht des Landesverbandes Burgenland

Bericht des Landesverbandes Steiermark

Berichte Fachreferenten

Seite 42

Bericht des ONF-Delegierten

Jahresrückblick Junioren 2018

Seite 43

Zusammenfassung „16. Österr. Bundesmeisterschaften der Junioren
im Streckensegelflug“

BERICHT: Kirchberger

BERICHT: Koch

Termine 2019/20

Seite 46



■ Liebe Segelfliegerfamilie...



BSL Segelflug
Michael Gaisbacher

Ein geschichtsträchtiges Jahr 2018

wird in die Österreichische Flugsport-Geschichte eingehen als das Jahr, in dem Wolfgang Janowitsch in beeindruckender Manier mit Geduld und Bedacht seinen zweiten Weltmeistertitel gewonnen hat – den insgesamt dritten für Österreich.

Das ist auch gut und recht so, denn einen so erfolgreichen Segelflieger wie WO wird Österreich wohl nicht mehr erleben – und wenn, dann kennen wir diese(n) jetzt noch nicht. Denn die zwei Titel sind ja nur die Spitze eines Eisberges, unter dessen Wasserkante fünf EM-Titel (es gab in dieser Zeit eigentlich nur europäische Weltmeister), zwei Vizeweltmeistertitel, zahlreiche weitere Spitzenplatzierungen und Staatsmeistertitel sowie etliche Rekorde lagern. Und das Schönste daran: WO gilt auch als einer der sichersten und besonnensten Piloten der Welt. Auch bei Grand Prix-Rennen zeigte er schon oft, dass es im Segelflug möglich ist, der schnellste UND höchste zu sein.

Neben diesem epochalen Erfolg gab es aber auch zahlreiche andere interessante Entwicklungen. Unser Akro-Team hat nach Jahren des Wiederaufbaus den Weg zurück zur Weltspitze gefunden. Das Team schrammte mit Platz vier nur knapp an einer Medaille vorbei, aber Sigggi Mayr krönte seinen bisherigen Werdegang mit der Silbermedaille in der unbekanntesten Pflicht. Das ist auch der Lohn für viel Arbeit und Verantwortung, die die Sektion für das Swift-

Projekt aufgewendet hat. Auch bei den Junioren tut sich was, und die Meisterschaft in Kapfenberg war eine erfreuliche Aufwärtsentwicklung.

Zusätzlich findet auch der Trend zu weiteren niederschweligen Wettbewerben in Form von TAL seine Fortsetzung – das Grimming TAL ist nun neben dem NÖ TAL und dem Salzburg TAL der nächste Bewerb, der eine Stufe unter dem arrivierten Alpe Adria Cup den Wettbewerbseinstieg erleichtert. Dazu sorgt der bi-annuale Kitzbühel-Cup als hochrangiger Bewerb für einen vollen Bewerbskalender für Segelflug in Österreich.

Trotzdem gilt es, sich weiter anzustrengen: Unseren Vereinen bläst ein strammer Wind des Wechsels ins Gesicht. Einerseits durch neue, EU-weite Regelungen, andererseits durch gesellschaftliche Veränderungen, die so komplexe Sportarten wie den Segelflug, der viel Zusammenarbeit und idealistische Leistungsbeurteilung benötigt, nicht gerade bevorzugen. Denn die Vereine brauchen Mitglieder und keine zahlenden Kunden.

Ein Stimmungsbarometer des Segelflugs ist auch die dezentrale Meisterschaft. Auch hier haben wir für 2018 ein positives Ergebnis mit dem höchsten Teilnehmerstand seit vier Jahren, also eine deutliche Aufwärtskurve. Diese Zahl ist für uns als Sektion die wichtigere als die Gesamtsumme an gültigen Segelfluglizenzen im Land. Es ist unübersehbar, dass die anspruchlosen Mitglieder, die über Jahrzehnte dabei sind und nur einige wenige Starts im Jahr machen, immer weniger werden. Diese Generation der guten Geister in den Vereinen, die sich freuen, nur dabei zu sein, ist wohl vorbei – daher ist es die Devise, so viele Segelflieger wie möglich ins den dezentralen Bewerb zu führen. Ein Auftrag für unsere Vereine, ein Auftrag für die Sektion.

In diesem Sinne freuen wir uns auf eine Staatsmeisterschafts-Saison 2019, die hoffentlich unfallfrei und erfolgreich verlaufen wird.

Michael Gaisbacher
Bundessektionsleiter Segelflug



Jährlich eine "friendly Invasion" wenn unsere Junioren eine Flugplatz heimsuchen.

Hier die Juniorenbundesmeister 2018

Kirchberger (2) Koch (1) Schneeberger (3)





■ Das Team 2018

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 Schupfer

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

Fachreferenten:

SIS.AT: Christian Hynek
Stefan Haupt

ROL: Bernhard Leitner
Herbert Ziegerhofer

Teamcaptains: Rudi Schneider

Segelkunstflug: Sandra Wechselberger

Junioren: Harald Kirchberger

Trainer: Hermann Trimmel

Lufträume: Günter Freyer



Meisterschaften national

26. Alpe Adria Segelflugcup (AAC) in Feldkirchen (LOKF) 26. Mai – 2. Juni 2018

Gesamtwertung 106er Klasse nach dem 5. Tag

#	WK	Pilot	Land	Flugzeug	Idx	Pkt.
1	MR	Michael Rass	Österreich	ASG 29 15m	104	3135
2	CC	Thomas Hynek	Flugschule ASKÖ Wien	Ventus 2b	104	2938
3	KD	Rainer Cronjaeger	SG Knonaueramt	Duo Discus XL	102	2805
4	D2	Georg Falkensammer	FSV Feldkirchen	Discus 2b	100,5	2804
5	FES	Friedrich Hofinger	Österreich	Discus 2c 18m	106	2610
6	GW	Goesta Worf	LSR Aalen	Ventus cM	106	2458
7	N1	Florian Forcher	Österreich	DG 300	96,5	2174
8	KE	Herwig Wagner	Österreich	SZD 55	98	2039
9	AC	Roman Buehler	Schweiz	Ventus 17.6m	106	1910
10	IB	Ute Baranowski	Deutschland	Ventus 2ax	104	1862
11	PSI	Klaus Porod	Österreich	Discus 2ct	106	1860
12	NJ	Nico Jägli	Schweiz	LS6	101	1854
13	ST	Storka & Schneider	Österreich	Duo-Discus x	102	1528
14	PM	Michael Wolff	Österreich	Ventus cM 17,6	106	1396
15	ZE	Philipp Wittwer	Österreich	LS8	100	1067
16	DI	Alessandro Giaiotti	CVNE Enemonzo	Ventus 2b	104	998



Gesamtwertung Offene Klasse nach dem 5. Tag

#	WK	Pilot	Land	Flugzeug	Idx	Pkt.
1	RR	Reinhard Haggenmüller	Österreich	ASG29 E 18m	111	2366
2	ZF	Sven Kolb	SFG-Dornbirn	Antares LE20	114	2312
3	TW	Pirker & Pirker	FRA Wr. Neustadt	Arcus M	107	2281
4	TK	Thomas Krüger	Deutschland	EB 29	119	2185
5	LV	Bernhard Leitner	ISV	Ventus 2cxm	110	2106
6	D	Dominik Mauchle	Schweiz	DG808C	110	2089
7	RS	Rene Schoenmann	Schweiz	JS1-C 21m	116	1910
8	HU	Guido Halter	SG-Saentis	ASH-25M	115	1868
9	AY	Andreas Sandhöfner	FSK Sturmvogel	ASG 29	111	1802
10	GA	Guido Achleitner	Österreich	ASG32Mi	107	1762
11	M+M	Joachim Hirt	Deutschland	Nimbus 3DM	114	1750
12	IIM	Fridolin Hauser	Laegern	ASG 32 Mi	107	1720
13	2	Mountain Soaring	Österreich	Arcus M	107	1685
14	32	Ulrich Kremer	Deutschland	ASG32Mi	107	1680
15	FW	Wolfgang Falkensammer	Österreich	Antares 18T	111	1550
16	Q	Karel Krobath	Österreich	HPH 304 Shark	110	1425
17	DD	Christian Hynek	ASKÖ Flugsport Wien	EB 29 DR	119	1408
18	BT	Werner Danz	Schweiz	ANTARES 18T	111	1117
19	SP	Josef Scheiber	Österreich	Ventus 2cxt	110	1104
20	GG	Raul Flicker	Österreich	Shark 18m	110	1070
21	HM	Konrad Feichter	Österreich	Arcus-T	107	885
22	ZT	Helmut Mennel	Österreich	Antares 18T	111	479





sis.at

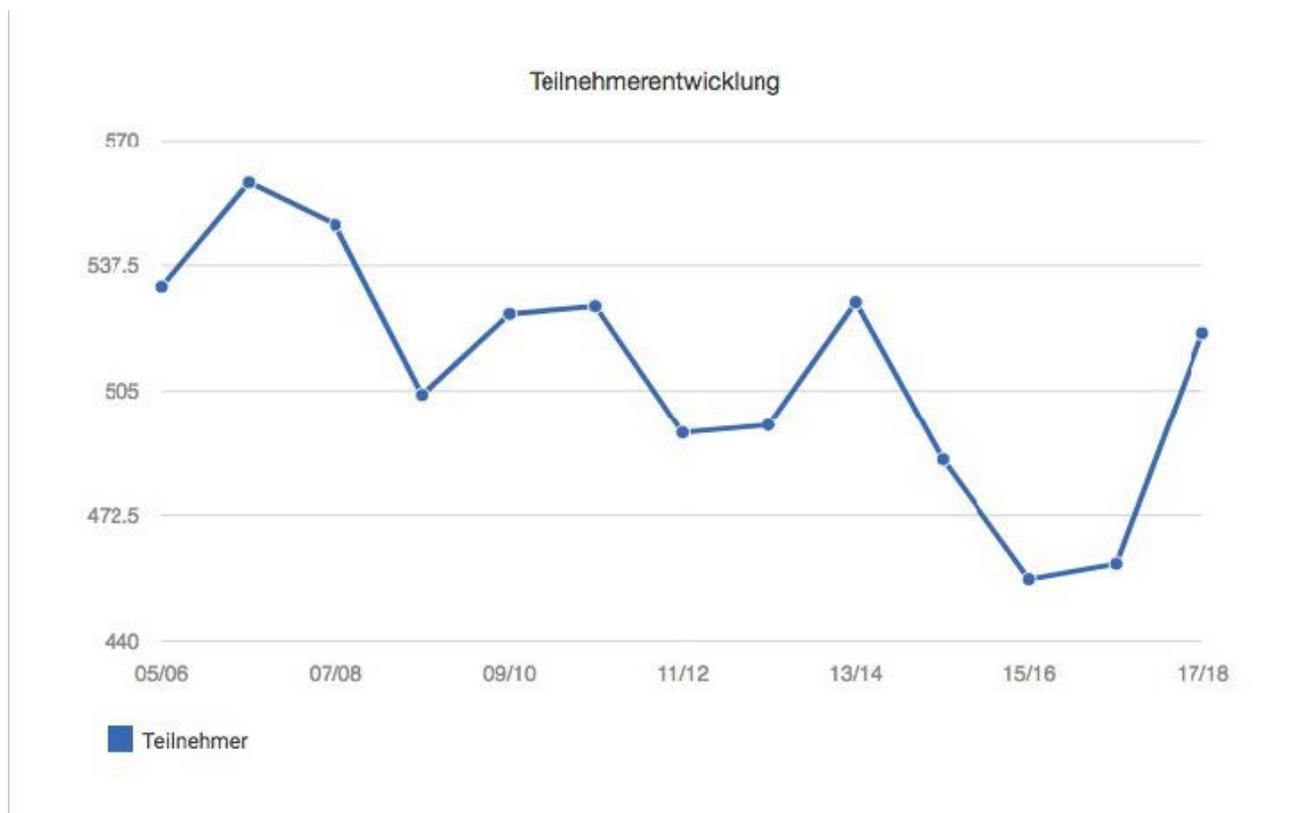
Jahresbericht der sis.at

In der Saison 2017/2018 wurden von 520 Teilnehmern 4076 Flüge durchgeführt und dabei 1365136.16 Kilometer zurück gelegt. Im Vergleich zur Vorsaison bedeutet das um:

60 (13%) Teilnehmer mehr,
566 (16%) Flüge mehr,
192932.34 (16%) Kilometer mehr,

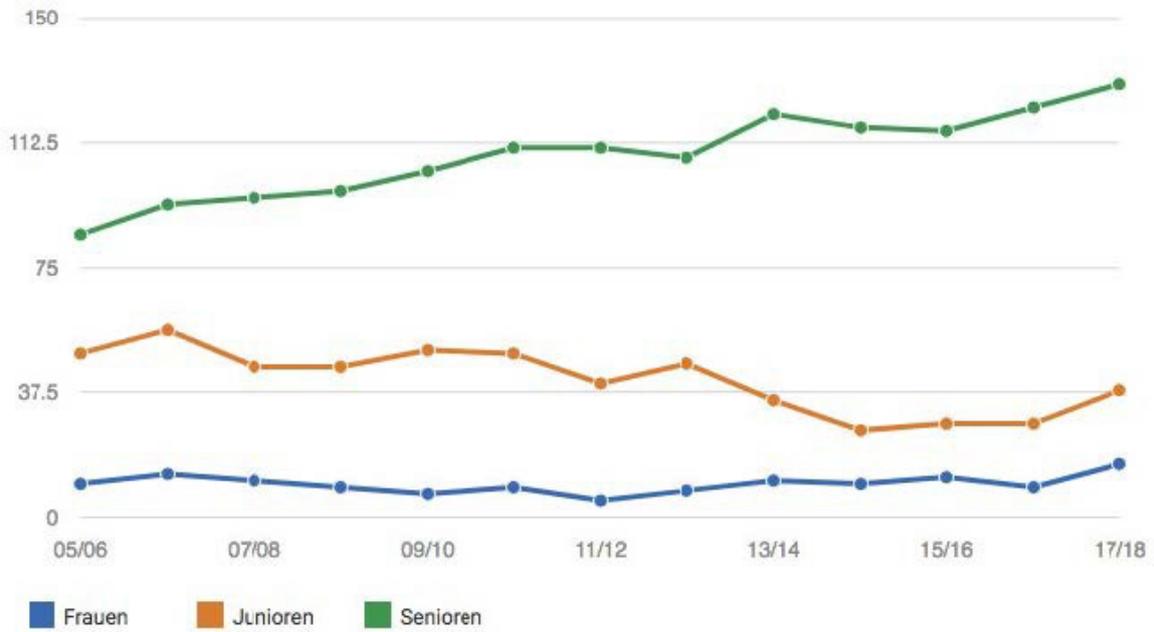
10 (36%) Junioren mehr, 38 in Summe
7 (6%) Senioren mehr, 130 in Summe
7 (78%) Frauen mehr, 16 in Summe

Weitere Trends und Entwicklungen

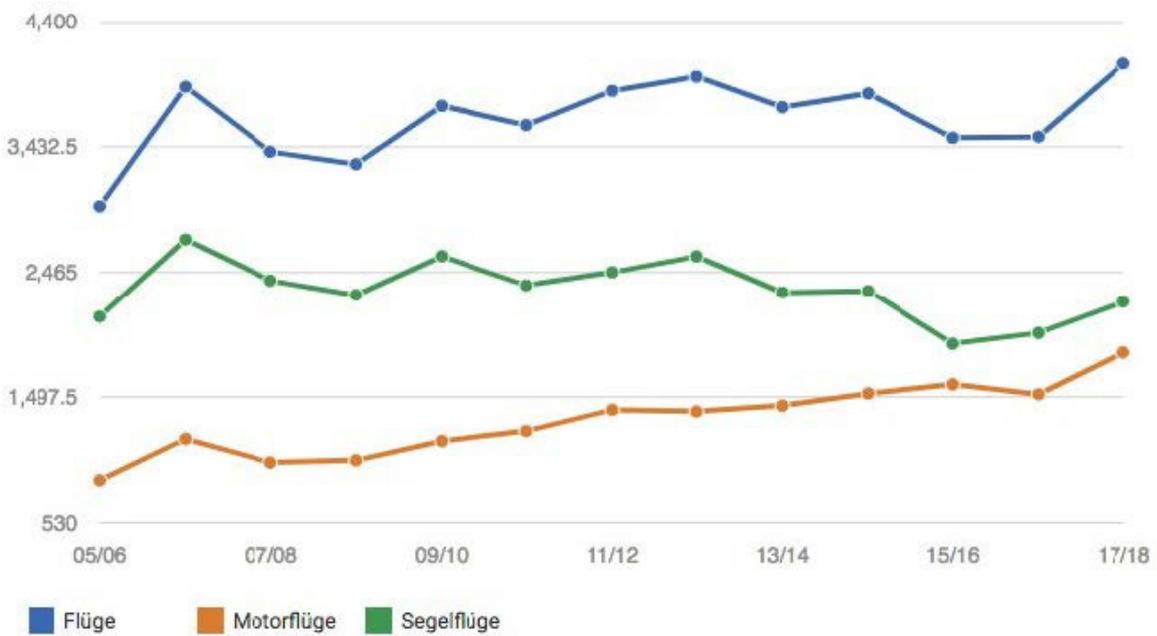




Entwicklung Frauen/Junioren/Senioren

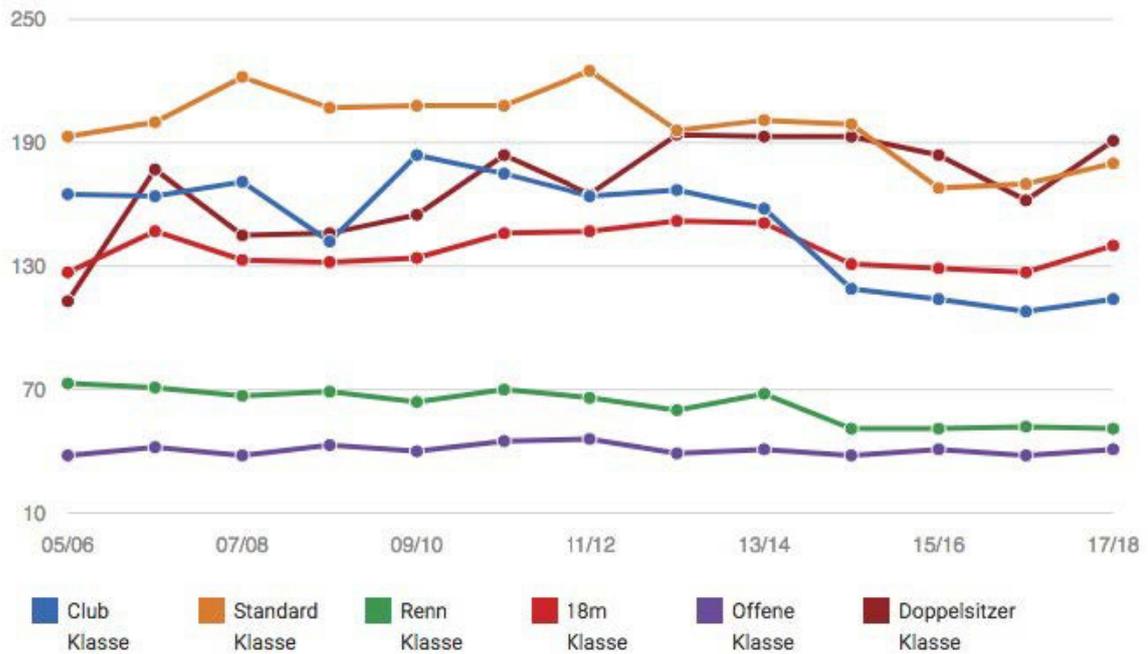


Entwicklung Flüge und Aufteilung in Segelflug und MoSe

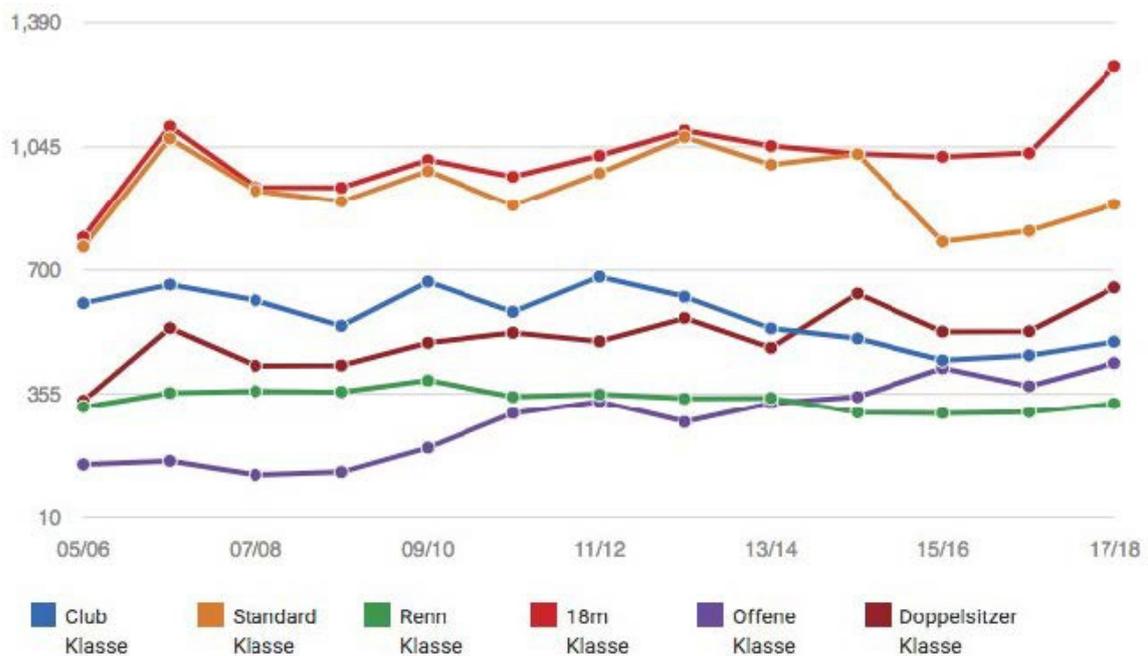




Entwicklung Anzahl Piloten pro Klasse



Entwicklung Anzahl Flüge pro Klasse





Wertungen

Allgemeine Klasse		
1. Platz	David Richter-Trummer	SMBC Kirchdorf/Micheldorf
2. Platz	Werner Amann	HGSV
3. Platz	Johannes Hausmann	FSV Nötsch

Doppelsitzer Klasse		
1. Platz	Harald Lixl	Schärdinger Flieger Union
2. Platz	Markus Gusenleitner	FRA Wiener Neustadt
3. Platz	Guido Achleitner	FC St. Johann in Tirol

Club Klasse		
1. Platz	Jan Jagiello	Steirisches Oberland
2. Platz	Simon Lemmerer	HFSG Grimming
3. Platz	Burghart Reiter	FSG Steir. Oberland

Junioren Klasse		
1. Platz	Peter Mair	FRA Wiener Neustadt
2. Platz	Jakob Pühringer	FRA Wiener Neustadt
3. Platz	Georg Donner	UNION Linz

Standard Klasse		
1. Platz	Harald Sturmman	KLV Wolfsberg
2. Platz	Herbert Friedrich	HGC - Stmk, St. Radegund
3. Platz	Philipp Wittwer	HGSV

Senioren Klasse		
1. Platz	Reinhard Haggenmüller	FC St. Johann in Tirol
2. Platz	Wolfgang Falkensammer	FSV Feldkirchen
3. Platz	Harald Sturmman	KLV Wolfsberg

Renn Klasse		
1. Platz	David Richter-Trummer	SMBC Kirchdorf/Micheldorf
2. Platz	Eduard Supersperger	SMBC Kirchdorf/Micheldorf
3. Platz	Andreas Haider	HFSG Grimming

Frauen Klasse		
1. Platz	Michaela Lindorfer	USFC Trieben
2. Platz	Andrea Wartlsteiner	FC Kufstein/Langkampfen
3. Platz	Kathrin Havemann	ASKÖ Flugsport Wien
3. Platz	Irmgard Paul	ASKÖ Flugsport Wien

18 m. Klasse		
1. Platz	Werner Amann	HGSV
2. Platz	Johannes Hausmann	FSV Nötsch
3. Platz	Reinhard Haggenmüller	FC St. Johann in Tirol

Alle Flüge		
1. Platz	Rüdiger Spann	LSV Salzburg
2. Platz	Johannes Holzer	Phönix
3. Platz	Johannes Hausmann	FSV Nötsch

Offene Klasse		
1. Platz	F. Josef Eder	Schärdinger Flieger Union
2. Platz	Peter Platzer	FC Linz
3. Platz	Paul Bernhard	Steirischer Flugsportunion

Größte Einzelleistung		
1. Platz	Werner Amann	HGSV
2. Platz	David Richter-Trummer	SMBC Kirchdorf/Micheldorf
3. Platz	Wolfgang Janowitsch	FRA Wiener Neustadt

Mannschaftswertung		
1. Platz	FRA Wiener Neustadt 1	Janowitsch, Gusenleitner, Wirgler
2. Platz	HGSV 1	Kolb, Wittwer, Amann
3. Platz	SMBC Kirchdorf/Micheldorf 1	Derntl, Richter-Trummer, Supersperger

Vereinswertung		
1. Platz	FRA Wiener Neustadt	
2. Platz	SMBC Kirchdorf/Micheldorf	
3. Platz	LSV Salzburg	



Der längste Flug nach Kilometern

Werner Amann am 29.04.2018

Verein: HGSV

Flugzeug: ASG 29 18m / D-9683

Startplatz: Hohenems

Wertungsstrecke: 1372.15 km

Punkte: 1020.94 pkt

Schnittgeschw.: 129.30 km/h

JoJo-Anteil: 23 %

Der längste Flug nach Punkten

David Richter-Trummer am 12.04.2018

Verein: SMBC Kirchdorf/Micheldorf

Flugzeug: H 301 / OE-0704

Startplatz: Niederoebblarn

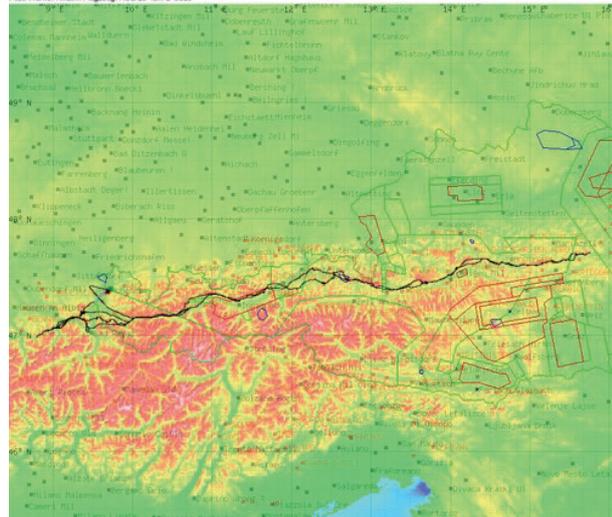
Wertungsstrecke: 1133.95 km

Punkte: 931.07 pkt

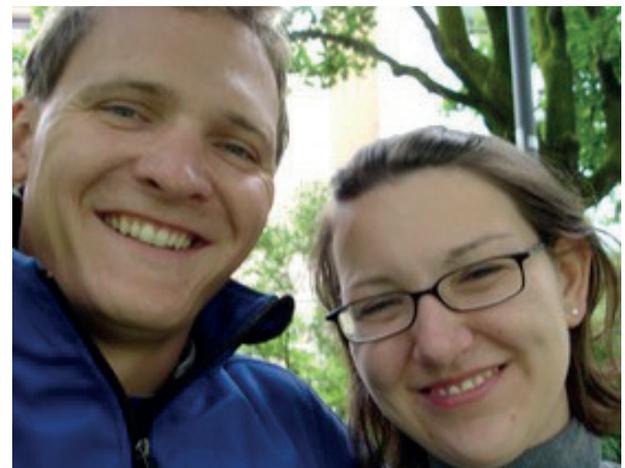
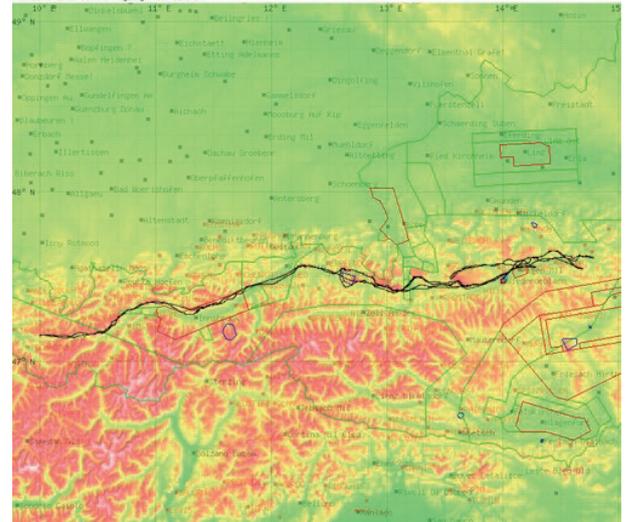
Schnittgeschw.: 93.70 km/h

JoJo-Anteil: 36 %

Pilot: Werner Amann Flugzeug: ASG 29 18m D-9683



Pilot: David Richter-Trummer Flugzeug: H 301 OE-0704



Pilotenkommentar

“Danke Philipp für den Weckruf.”



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Pilotenkommentar

“Schön war es.

Wieder einmal ein sehr interessanter Tag. Vom Windfeld relativ breit aber noch beherscherbar stark für die Clubklasse.

Außerdem war die Richtung meist sehr schön auf Süd sodass kaum Lees und nennenswerte Gegenwindschenkel zu überwinden waren. Daher war es trotz hoher Feuchte und zeitweise Regen sehr angenehm zu fliegen. Aber es war stark wellig überprägt sodass einige Hänge (Dachstein, Rofan, ..) im Hangwind durch absteigende Wellenäste gestört waren. Das hat man halt rechtzeitig überreißen müssen. Super lustig mit unseren Edis zu fliegen, da kann man richtig was lernen. Danke an alle Öblarner, Micheldorfer, Kapfenberger und Zeltweger für die Unterstützung.

Die Libelle geht recht brauchbar aber halt mangels Wasser etwas langsamer im Vorflug als die LS1 dafür steigt sie noch ein bisschen besser und gleitet bis 140 etwas schöner. Sonst schenken sich die beiden nicht viel. Ist eine gute Ausgangsbasis für weiteres tuning. Das thermische wird vermutlich ihre eigentliche Stärke, besonders wenns zum spielen wird.”





Flüge mit den besten Bewertungen

Eduard Supersperger am 12.04.2018

Verein: SMBC Kirchdorf/Micheldorf

Flugzeug: Duo Discus XL / D-0039

Startplatz: Niederoeblarn

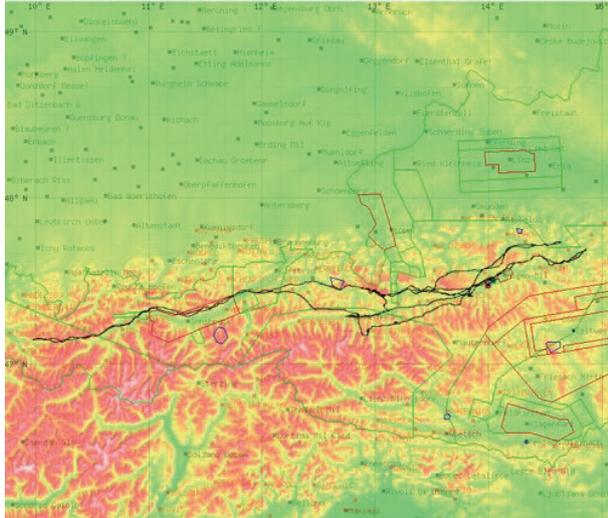
Wertungsstrecke: 1161.92 km

Punkte: 860.02 pkt

Schnittgeschw.: 103.58 km/h

JoJo-Anteil: 36 %

Pilot: Eduard Supersperger Flugzeug: Duo Discus XL D-0039



Pilotenkommentar

“Vor vielen Jahren habe ich meinem Vater als Copilot einen Tausender versprochen. Heute hat es geklappt. War wieder alles dabei, was der Föhn bieten kann. Coole Fliegerei mit David der mit seiner neu restaurierten Libelle ebenfalls die Tausend geknackt hat. Reinhard Haggenmüller in Aktion zu erleben ist auch jedes Mal ein Erlebnis. Ein Danke auch an alle Controller die uns die nötigen Freigaben problemlos gaben. good flybrations and always happy landing”



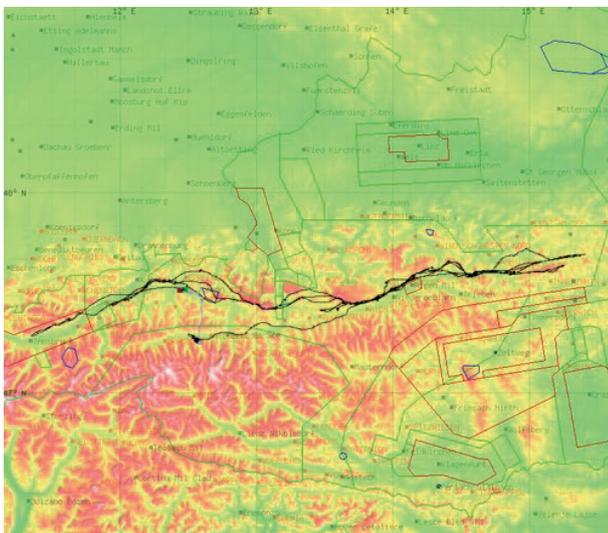


Guido Achleitner am 13.04.2018

Verein: FC St.Johann in Tirol
Flugzeug: ASG 32 Mi / D-KBGA
Startplatz: St Johann i T
Wertungsstrecke: 1369.82 km
Punkte: 855.70 pkt
Schnittgeschw.: 114.54 km/h
JoJo-Anteil: 58 %

Pilotenkommentar

“Der frühe Vogel fängt den Wurm.
Geiler und langer Flug mit meinem Freund und Co.
Piloten Michael Rass
und mit einem echt tollem Flugzeug (ASG 32 Mi)
Großer Dank an die Controller für die Freigaben.”





Bernhard Leitner am 16.06.2018

Verein: ISV

Flugzeug: Ventus 2cM/18m / D-KGBL

Startplatz: Innsbruck

Wertungsstrecke: 994.11 km

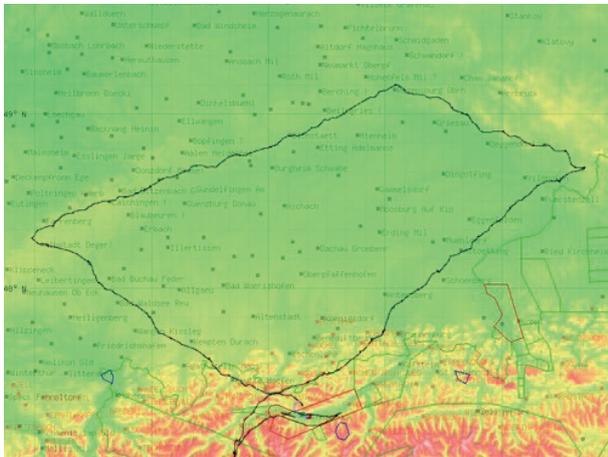
Punkte: 789.95 pkt

Schnittgeschw.: 95.52 km/h

JoJo-Anteil: 12 %

Pilotenkommentar

“Bayernrundflug! Leider hat sich auf dem Weg nach Freistadt die Feuchte in der Höhe ausgebreitet. Der Retourflug aus dem Bayrischen Wald war ein Genuss.”





Meisterschaften International

Bericht des Teamcaptains der Nationalmannschaft Segelflug

Ende 2017 übernahm ich die Funktion des Teamcaptains von Kurt Graf, nachdem er sich aus Gesundheitsgründen zurückziehen musste. Er hat diesen Job über viele Jahre mit Engagement und zu aller Zufriedenheit ausgeübt. Die Nationalmannschaft kann ihm nur danken!

Für mich war diese Funktion eine ehrende Aufgabe. Ich sehe mich als zentrale Anlaufstelle für die Piloten, um ihnen lästige Organisation abzunehmen, Informationen zu bündeln und während der Flüge erreichbar zu sein, nicht zuletzt als Notnagel bei unvorhergesehenen Situationen. Ziel ist also, ein positives Umfeld für die Aktiven zu schaffen, sodass sie optimale Leistungen bringen können.

Zum konkreten Ablauf 2018 ist zu berichten:

Die WM der „kleinen Flugzeuge“ wurde in Ostrow, Polen, vom 2. bis 21. Juli ausgetragen. Es nahmen folgende Piloten teil:

David Richter-Trummer und Mario Schupfer in der Clubklasse. Martin Schwab in der Standardklasse. Andi Lutz und Michael Rass in der 15m Klasse.

Alle Piloten reisten schon vor dem eigentlichen Wettbewerb an. 4 Piloten und ihre Helfer wohnten im Hotel Podjadek, während David, Marios Helfer und ich campierend am Flugplatz blieben. Dies entsprach den persönlichen Präferenzen der Teilnehmer und dürfte dem Teamgeist nicht ernsthaft geschadet haben.

Die Wettbewerbsleitung hatte sich angestrengt, dennoch war manchmal Geduld gefordert. In Summe keine echten Probleme und – das Wichtigste – kein Unfall. Größere Debatten wurden ausgelöst, weil man die Pulkbildung durch ein eher unübliches Abflugverfahren verhindern wollte. Das funktionierte gar nicht und wurde bald auch wieder aufgegeben. Generell ist das Pulkfliegen zur rechten Zeit und Taktieren ein unerwünschter, aber wesentlicher Teil des Erfolgs. Die technische Errungenschaft FLARM, die eigentlich der Kollisionswarnung dienen soll, wird nun über Flarmradar und OGN zur Beobachtung der Konkurrenten benutzt. Tatsächlich waren auch

Versteckspielchen mancher Teilnehmer im OGN im Gange. Diese Fehlentwicklungen könnten vielleicht durch Regelungen der IGC korrigiert werden. David, mach was!

Das Wetter war an den Trainingstagen recht gut, auch während des Bewerbes, allerdings unterbrochen durch echte Schlechtwetterperioden.

Die Aufgabenstellungen waren gar nicht einfach, eben einer WM angemessen. Die Wettervorhersage meist zutreffend auch wenn es beim Briefing gar nicht so aussah. Besondere Herausforderungen waren die richtige Wahl der Abflugzeit, manchmal auch das zügige Heimfliegen bei abbauender Thermik.

Im Bewerb lief es für unser Team nicht ganz nach Wunsch:

In der Clubklasse hatten David und Mario gutem Informationsaustausch. David flog oft vorne weg, wurde aber naturgemäß vom Feld eingeholt und nicht mit Punkten belohnt. Er meinte selbst sinngemäß: Jetzt trainiere ich selbstständige Entscheidungen, das Taktieren lerne ich später schon auch noch. Sein bestes Tagesergebnis ein 5. Platz. Am Ende platzierte sich David auf Platz 27, Mario auf Platz 36 von 48 Teilnehmern. Es siegte der Däne Rasmus Orskov. Zu erwähnen ist auch, dass inzwischen Flugzeuge wie ASW20, LS4 und PZL55 in der Clubklasse fliegen, sodass eine ASW15 (Mario) das Feld nicht mehr halten kann und trotz Handicapfaktors schlechte Karten hat.

In der Standardklasse hatte es Martin als WM-Neuling und Einzelkämpfer nicht leicht. Er musste sich mit Tagesplätzen im Mittelfeld abfinden und landete im geschlagenen Feld, allerdings in guter Gesellschaft mit Piloten wie Boudierlique und Pinni. Es siegte Sjaak Selen.

In der 15m Klasse lief es für Andi und Mich „abwechslungsreich“. Am ersten Tag hoffnungsvoll, Andi 3ter, Mich 7ter. Den zweiten Tag verhaut Andi, wird letzter und verspielt damit die Chance auf eine Topplatzierung. Dann fliegen beide konstant vorne mit. Am vorletzten Tag ist Mich gesamt 6ter nur wenige Punkte hinter dem Dritten. Am letzten Tag läuft es ihm gar nicht, vielleicht will er auch zu viel, er muss schon am



ersten Schenkel den Motor starten. Aus der Traum!
Andi beendet als 14ter, Mich als 18ter. Es siegt Sebastian Kawa... wer sonst?

Die WM der „großen Flugzeuge“ wurde in Hosin, Tschechien, vom 23. Juli bis 11. August ausgetragen. Leider konnte ich nicht dabei sein, bei 2 Bewerben nur zuzuschauen halte ich nicht aus, ich mag ja auch selbst fliegen. Mein großer und ehrlicher Dank gebührt Christian Derold, der das Team als „flying captain“ unterstützte und Sabine Leitner, die den Internetauftritt betreute.

Die Berichte von Christian Derold und Sebastian Eder liegen bei, deren Ausführungen über Pulkfliegerei und Kollisionsvermeidung „musst du lesen“.

Ansonsten kann ich hier nur die Ergebnisse zusammenfassen:

In der Doppelsitzerklasse flog Peter Hartmann mit Christian Derold in einem Arcus T. Gleich am ersten Tag ein 2. Platz, dann sehr konstant im vorderen Feld. Am Ende 8. Gesamtrang.

In der Offenen Klasse traten Sebastian Eder und Sven Kolb an. Sebastian flog stets Tageswertungen in der vorderen Hälfte. Am 8. Tag ein Zusammenstoß in der Luft, beide beteiligten Piloten konnten landen. Sebastian, schuldlos, beendete den Bewerb. Für seine nachträgliche Analyse und Anregungen gilt besonderer Dank.

Sven flog die WM mit ganz erstaunlicher Konstanz und bewies damit sein Können. Er hatte mit seiner Antares aber keine Chance und belegte am Schluss den 23. Platz unter 31 Teilnehmern.

In der 18m Klasse traten Wolfgang Janowitsch und Bernhard Leitner an. Bernhard konnte mit seinem Ventus 2cxm einfach nicht mithalten und landete auf Platz 33 von 45. Bezeichnenderweise waren auch nur mehr 3 Piloten auf Ventus 2 angetreten.

Wolfgang flog – fast unauffällig – immer vordere Tagesplätze. Am vorletzten Tag übernahm er die Führung, behielt die Nerven, und wurde souverän Weltmeister. Nun schon zum 2ten mal. Wir freuen uns mit ihm!

15.10.2018

Rudolf Schneider

WM 2018 in Ostrow/Polen 08. – 21. Juli 2018

Bericht Lutz

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

In der Zeit vom 8. – 21. Juli fanden die Segelflug-Weltmeisterschaften der Club-, Standard- und Rennklasse in Ostrow, Polen, statt.

Ich habe dort mit dem Ventus 3, D-KUWO „WO“ (von Wolfgang Janowitsch), in der 15m-Klasse teilgenommen.

Vorbereitung:

Die 15m Ansteckflügel wurden nur wenige Tage vor Beginn des Wettbewerbs fertig und mussten noch an den Innenflügel von Wolfgangs Ventus angepasst werden. Dies funktioniert leider nicht ganz so wie geplant und somit musste ich nochmals zurück ins Werk und konnte erst am Dienstag nach Ostrow fahren.

In Ostrow konnte ich noch 3 Trainingsflüge bei guten Wetterbedingungen machen, diese Trainingsflüge waren auch meine ersten Flüge mit den 15m Flügeln und meine ersten Flüge mit dem perfekten „WO“ – vielen Dank Wolfgang!

Das Gebiet kannte ich zum einen von der 15m WM in Leszno aber vor allem von der Doppelsitzer-EM 2013 (In Ostrow) die ich gemeinsam mit Wolfgang geflogen bin.

Organisation:

Das Team um Wettbewerbsdirektor Maciej Calka war ähnlich wie das 2013. Die Luftraumsituation wird beim Briefing täglich klar und deutlich dargestellt. Beim Task-Setting hatte man an manchen Tagen das Gefühl, dass der Task-Setter (Artur Rutkowski) das Meteo-Briefing auch erst bei unserem Briefing hörte und somit wurden die späteren B-Aufgaben oft deutlich in die andere Richtung ausgeschrieben.



Auffallend war vor allem, dass das Team 2013 deutlich freundlicher und lockerer war als dieses Mal. Was sehr schade war, da wir eigentlich mit sehr positiven Erinnerungen wieder hierhergekommen waren.

Verbesserungswürdig: die „Designated Starts“ haben sich als nicht wirklich positiv herausgestellt, sie führten zu Massenabflügen der kompletten Klasse, was definitiv nicht der Sicherheit diente. Diese Option wurde glücklicherweise nur an zwei Tagen gesetzt und zum Ende hin auch aufgehoben.

Generell wurden an einigen Tagen, an denen es sinnvoll gewesen wäre eine Racing Task zu fliegen, eine AAT ausgeschrieben und umgekehrt. Es war doch an vielen Tagen sehr gewittrig.

Für das Finish hat sich der bewährte Finish-Ring etabliert. Wobei an einem Tag mit relativ starkem Wind der Finish Ring von 3km auf 5km erweitert wurde, jedoch nicht in der Höhe. Das Argument hierfür war, dass es in 5km Entfernung besser zum Außenland sei. Diese Entscheidung fand ich sehr zweifelhaft und wurde auch von uns kritisiert, aber die Organisation blieb hier hart. Dass an einem Tag, obwohl die Schauer schon sehr nahe am Flugplatz waren und die Schlepps schon durch den Regen führten, erst sehr spät abgebrochen wurde, führte zu vielen fragenden und unzufriedenen Gesichtern.

In der Trainingswoche waren lediglich 4 (manchmal auch nur 3) Schleppmaschinen da, was eindeutig zu wenig war.

Dies führte zu einem insgesamt nicht ganz so positiven Eindruck wie 2013.

2. Team Austria (für Lerneffekt im ÖAec)

Die Unterkunft war zumindest bei einem Teil vom Team dieselbe wie 2013 (ca. 10min weg vom Platz), einige vom Team haben auch am Campingplatz gezeltet. Dadurch war das Team etwas zerrissen, was ich als ein bisschen unglücklich empfand.

Rudi war zum ersten Mal als Teamcaptain dabei, dan-

ke an dieser Stelle für seine freundliche Art und Weise und seinen Einsatz.

2013 hatten wir unser Teamzelt direkt bei dem Liegeplatz unserer Flugzeuge, was ich als sehr angenehm empfunden habe, da es so für jeden ein Anlaufpunkt war. Diesmal war es leider etwas versteckt am Campingplatz.

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

Meine Vorbereitung...began 2013... ;-) da ich die Gegend nun schon von Leszno und eben der EM kannte, war das Gebiet für mich schon einigermaßen vertraut und ich freute mich auch sehr darauf wieder dorthin zu kommen.

In der Trainingswoche war das Wetter noch sehr gut und ich konnte mich auf dem neuen Ventus mit 15m einfliegen, wobei ich, bedingt durch die wenigen Schleppmaschinen immer erst sehr spät abfliegen konnte.

Der erste Wettbewerbstag begann sehr gut, ich bin gemeinsam mit einigen anderen abgeflogen und die Franzosen und ich sind dann mehr oder weniger gemeinsam um den Kurs. Ich endete mit dem 3ten Platz und war sehr zufrieden. Auch mit dem Ventus, der unglaublich gut und vor allem schön steigt.

Am zweiten Tag (mein persönliches Waterloo) war ich eigentlich sehr positiv eingestellt und freute mich auch auf den Flug. Ich wollte es besonders schlau machen und habe mich von einer sehr guten Position beim Abflug runtergearbeitet und bin als letzter abgeflogen. Leider hatte ich danach das Gefühl nur noch falsche Entscheidungen zu treffen; jede Wolke die ich anflieg zerfiel vor mir (gefühlte), die Bärte, dich ich kurbelte, waren einfach um eine Ecke schlechter als die der anderen (erster Schenkel, durchschnittliches Steigen: FM: 3,5m/s, FH: 3,1m/s und ich:1,9m/s). Dies wurde mit dem letzten Platz quittiert. Sehr frustrierend!

Danach sind wir 3 Tage im strömenden Regen geses-



sen und ich konnte über den weiteren Verlauf sinnieren...

Die nächsten beiden Tage waren dann jeweils mit dem Designated Start und wir wussten, dass es abends relativ zügig aufhören wird. Dadurch sind alle (auch dadurch, dass die Polen und Franzosen auch abgeflogen sind) gemeinsam abgeflogen. Ein Massenstart von 37 Flugzeugen. Danach ging es gemeinsam um die Aufgabe, somit hat keiner wirklich was gewonnen und auch keiner wirklich was verloren – aufholen war auch nicht möglich. Diese Start-Art würde ich, wenn möglich, wieder aus den Regeln streichen, da sie der Sicherheit überhaupt nicht dienlich ist! So stelle ich mir Segelfliegen nicht vor!

Die darauffolgenden Tage waren wieder ganz gut zu fliegen und zumindest kam ich an manchen Tagen wieder ganz gut mit und die Tagesergebnisse waren dann auch zufriedenstellend.

Geendet hat die WM für mich dann mit dem 14. Platz. Nach dem 2ten Tag war es so gesehen noch ein blaues Auge. Trotzdem muss ich hier noch an einigen Punkten arbeiten, damit so etwas nicht nochmals passiert. Vor allem muss ich lernen weniger auf die anderen zu schauen und viel mehr bei mir sein.

Zum Schluss möchte ich mich beim Aeroclub für die Unterstützung bedanken und bei unserem Team und Rudi für die ganze nette Zeit.

Zu guter Letzt möchte ich mich noch bei Wolfgang (und Charly ;-)) für seine Unterstützung bedanken, der mir als Crew in jeder Hinsicht immer zur Seite stand und mir alles abnahm was einem Piloten aus der Ruhe bringen könnte und natürlich auch für seinen geliebten und in jeder Hinsicht top getunten „WO“ – Danke! :)

Bericht Richter-Trummer

Alle guten Dinge sind... Zwei?

Das könnte ich glauben nun da ich meine zweite Flachland WM hinter mich gebracht habe. Dass es diesmal in der Clubklasse wesentlich interessanter werden würde war uns allen von vornherein klar, denn 2018 war das Erste Jahr, in dem die neue und stark veränderte Handicap Liste für eine WM angewendet wurde. Entschiedenenes Ziel der IGC war es, modernere Clubklasse Flugzeuge wie eine LS4 für Wettbewerbe interessanter zu machen und damit die beinahe einzementierte Situation ein sehr homogenes Starterfeld mit Index 98 bis 100 aufzubrechen.

Und tatsächlich wurden heuer erstmals wirklich sehr unterschiedliche Flugzeuge zwischen Standard Libellen und ASW20 geflogen. Dadurch kam es viel weniger zu der sonst so omnipräsenten Pulk Fliegerei, denn die jeweiligen Vorteile im Gleiten oder Steigen verwischte Massierungen auf geradezu lächerlich kurzen Distanzen. Dadurch war mehr als bisher die Eigeninitiative und Entscheidungsfreudigkeit der Piloten gefragt – eine Entwicklung die ich persönlich sehr begrüße. Aufgrund der häufig recht hohen Windgeschwindigkeiten zeigten sich aber bis zum Ende des Bewerbs klare Vorteile für gute Gleiter und ältere Rennklasse Flugzeuge namentlich die ASW20, die HPH304 und die SDZ55.

Begonnen hat alles auch für mich mit einem neuen Flugzeug. Zwar mit dem ältesten teilnehmenden Flugzeug, doch einem das leistungstechnisch einen sehr guten Kompromiss darstellt. Erst im Herbst letzten Jahres hab ich mir eine Klappenlibelle zugelegt, die sehr vergleichbare Leistungen wie eine LS4 bringt. Ebenfalls neu war unser Team Captain Kapitansky Schneiderem aus Innsbruck sowie und - da waren wir uns einig - dem kulinarisch besten aller je erlebten Helfer Martin und Monika aus Pöchlarn. Für das körperlich aber auch psychische Überleben an den langen Regentagen sowie nach schwachen Tagesplatzierungen war ihr Support absolut sensationell.



Doch beginnen wir am Anfang. Nachdem ich dienstags noch bis 16:00 Arbeiten musste hab ich mir die 900km lange Anfahrt in zwei Teile unterteilt und kam erst am Mittwoch gegen Mittag in Ostrow an. Der Campingplatz war bereits gut gefüllt, doch konnte ich noch eine leicht erhöhte und damit möglichst lacken arme Stelle für mein Zelt aussuchen, der sich später als lebensnotwendig erweisen sollte. Zwei verbleibende Trainingstage konnte ich daraufhin noch unter besten Flugbedingungen über Polen nutzen das Gelände etwas kennenzulernen. Bereits da zeigte sich wie ungewöhnlich gute Aufreihungen sich bei Wind für rasches raubgreifendes fliegen hier über Polen bilden können.

Nachdem ich recht spät angekommen war blieb für meine technical inspection, also der Abnahme des Flugzeugs samt Ausrüstung sowie Wiegung von Gerät und Pilot - eine Sache die wohl auf mancher Staatsmeisterschaft für Aufsehen sorgen würde – nur ein sehr ungünstiger Termin übrig. Ich konnte mich aber hervorragend darauf vorbereiten und es zeigte sich, dass ich über den Winter 2.8kg zu viel gehungert hatte. Nur Minuten vor meinem Termin kamen auch Monika und Martin in Ostrow an sodass mir Martin gleich als seine erste Amtshandlung als Helfer assistieren konnte.

Am darauf folgenden Samstag war die Eröffnungsfeier mit einem großen Faschingsumzug durch die Altstadt angesetzt bei der wir mit unseren Lederhosen naturgemäß eine gewisse Attraktion waren.

Für Sonntag den 05.07. wurden beim Briefing dann die Aufgaben verteilt und ich dachte mir sofort ob die was wussten, was ich nicht wusste. Die Ausgeschriebene Aufgabe von lächerlichen 300km machte ein warten von etwa 2 Stunden an der Abfluglinie nötig um einen guten Zeitraum für den Task zu nutzen. Daher flog ich mit Mario gemeinsam schon mal den ersten und zweiten Schenkel zum Spaß wodurch wir einerseits schon ein Gefühl für den Tag bekamen und uns andererseits das anstrengende gesäbel vor der Startlinie ersparten. Der Task lief dann wie erwartet entspannt rasch und Genussvoll. Auch das Tagesergebnis war für mich mit 20. Als Flachland newby

nicht perfekt aber absolut zufriedenstellend. Mir war sofort klar mit welcher Entscheidung ich die Zeit auf die besten Tagesergebnisse liegengelassen hatte. Auch die weiteren Tage verliefen für mich einigermaßen erfreulich, denn ich konnte recht gut mithalten und stieg in der Regel mit der Libelle besser als alle anderen. 2016 hatte ich noch häufig Probleme beim Steigen mitzuhalten (damals flog ich aber mit einem regenempfindlichen Starrprofil und 60kg schwerer). Meist flog ich alleine und voraus (die Flugzeugunterschiede zur ASW15 von Mario sind einfach viel zu groß um ein sinnvolles Team zu bilden), konnte dann aber wegen kleiner Fehlern oft nicht meinen zum Teil erheblichen Vorsprung ins Ziel tragen. Es zeigt sich für mich klar, dass ich durchaus gute Linien finden und mehr als nur mitfliegen kann. Einige Punkte sind aber noch klar verbesserungswürdig:

- Ich muss mich konsequenter an meine eigenen Vorgaben bezüglich des optimalen Abflugzeitpunktes halten, denn gerade dieser machte oft einen erheblichen Unterschied.
- Ich muss mich mehr mit Wettbewerbstaktik beschäftigen also das Zusammenspiel von Aufgabe, Zeit aber vor allem mein Verhalten in Wechselwirkung mit den anderen Teilnehmern anpassen. Das ist für mich ein schwieriges Thema, denn beim dezentralen fliegen (das mir nach wie vor mehr Spaß macht als Wettbewerbe) gewöhnte ich mir an, andere Flugzeuge absolut zu ignorieren.
- Ich bin nach wie vor schlampert bei der Vorbereitung. Am sechsten Wertungstag habe ich einen Endanflug nur verhaut, weil ich mir den Rechner nicht über den letzten Wendepunkt eingestellt habe und auch die nötige Höhe nicht wie üblich in meine Karte eingetragen habe. Dann hab ich mich einfach verrechnet, als ich meinen Höhenbedarf für das letzte Stückel im Kopf abgeschätzt und aufgeschlagen habe und bin völlig unnötig 5 km vor der Ziellinie gesessen.
- Meine Einstellung war etwas zu locker. Das hab ich mir nach meinen vielen Außenlandungen in Pocunai 2016 als mentales Ziel genommen aber etwas



zu konsequent umgesetzt. Eine gewisse Fokussierung auf Leistung ist vermutlich schon förderlich. Es ist schwer die Fokussierung auf Leistung zu dosieren und bewusst zu steuern, ohne dabei in eine sich selbst verstärkende Schleife zu geraten, die sehr rasch zum Nachteil wird. Druckmanagement wird daher mein Ziel für die Trainingszeit bis zur WM 2020 bleiben.

- All diese Punkte lassen sich praktisch ausschließlich bei hochkarätigen Wettbewerben trainieren, wes meiner eigentlichen Neigung und Faszination am Fliegen entschieden entgegensteht.

Ausgerechnet am letzten Wertungstag hat das Wechselspiel zwischen sportlichem Druck und bremsender Vorsicht sehr gut funktioniert, sodass ich mit Tagesplatz 5 abschließen konnte. Auffallend war für mich auch, dass wir uns an eben diesem Tag wie am allerersten Tag auch bewusst dazu entschieden haben, vor dem Abflug schon mal einen größeren Teil des Gebietes zu erkunden. Das spart unheimlich viel Konzentration und verleitet einen nicht dazu gehetzt durch Andere zu früh abzufliegen.

Was bleibt sind einige neue Perspektiven und die Gewissheit, dass Wettbewerbs Segelflug ein sehr viel anderes Training benötigt als durch dezentrales fliegen abgedeckt werden kann. Ja dezentrales Fliegen ist in mancher Hinsicht sogar destruktiv für das Training anzusehen.

Ich danke allen Helfern, Teamkollegen und dem Aeroclub für die tolle Unterstützung,

David Richter-Trummer



Bericht Rass

Meine Anreise erfolgte erst 4 Tage vor Wettbewerbsbeginn, da ich die Gegend bereits von der Europameisterschaft 2013 her kannte. Alexander, mein Helfer, reiste 1 Tag vor den Eröffnungsfeierlichkeiten mit der Bahn an. Polen hat uns mit heißen und perfekten Segelflugwetter empfangen.

Die Unterkunft von Alex und mir war ganz in der Nähe des Flugplatzes, zu unserer vollsten Zufriedenheit organisiert. Helfer Lois und unser Teamkapitän Rudi, haben unser Teamquartier am Flugplatz, schon im Vorfeld, sehr gut vorbereitet. Die Stimmung in unserem Team war stets kameradschaftlich und sehr gut.

Der Flugplatz Ostrow besteht aus einer Gras- Hauptpiste und einem Riesen Flugfeld, wo alle 132 Teilnehmer ohne Probleme Platz fanden. Selbst die Organisation der WM, steigerte sich nach anfänglichen kleineren Schwierigkeiten. Die Wettervorhersagen waren immer sehr zutreffend und auch die Luftraumsituation wurde jeden Tag professionell erläutert. Jedoch war das Flugwetter während der gesamten WM eher durchwachsen. Bis zum Ende hatten wir 7 verwertbare Flugtage.

Bei drei Trainingsflügen konnte ich mich, bei einer Basis von über 2.000 m und wunderschönen Wolkenstraßen, gut einfliegen.

Täglich wurde hart um die vorderen Plätze gekämpft. Die ersten 6 Wertungstage verliefen zu meiner vollsten Zufriedenheit und ich konnte sehr gut mit meinen Konkurrenten mithalten. Leider habe ich mir ein Spitzenergebnis, auf Grund zu spätem Abfliegens am 7. Wertungstag, selber zunichte gemacht.

Mein besonderer Dank gilt unserem Teamkapitän Rudi Schneider & Kurt Graf, sowie meinem Helfer Alex.

Herzlichen Dank an den Aeroclub für die organisatorische und finanzielle Unterstützung.



Bericht Mario Schupfer

Als Helfer erklärte sich dankenswerter Weise Luis Oberhammer bereit mir zur Seite zu stehen.

Die Anreise erfolgte für mich über die Tschechei und erfolgte fast durchgehend auf der Autobahn und verlief problemlos. Luis folgte einen Tag später mit dem Wohnmobil über Deutschland nach. Am Flugplatz wurde ich herzlich von unserem Teamcaptain empfangen und er wies mich in die örtlichen Gegebenheiten ein. Da ich leider die Internetanmeldung für die Anmeldung und technische Abnahme nicht in Anspruch genommen hatte, musste ich mich mit den spärlichen Restplätzen begnügen. Aufgrund des Wetters in der Trainingswoche stellte sich dies nicht als Einschränkung heraus

Die Teamunterkunft war zweigeteilt, ein Teil schlief im Hotel Podjatek der zweite Teil campierte am Flugplatz. Ich hatte meine Unterkunft im Hotel, das wir auch beim letzten Bewerb in Ostrow bereits nutzten.

Wir konnten uns an 3 Trainingstagen mit dem umliegenden Gelände vertraut machen.

Die Eröffnungsfeier wurde am Stadtplatz in Ostrow abgehalten. Nach den Ansprachen der Wettbewerbsleitung und der geladenen Ehrengäste und der Begrüßung der Teams gab es auch einige musikalische Darbietungen.

In den folgenden 2 Wochen konnten wir dann an 7 Tagen eine Wertung erzielen. Leider waren die Flugtage durch 2 relativ lange Schlechtwetterphasen getrennt. Das Wetter an den Flugtagen war sehr abwechslungsreich, mit starkem Wind, Blautermik, schlechtem Steigwerten aber auch sehr guten Bedingungen stets eine Herausforderung. Das Tasksetting war gut an das Wetter angepasst. An 2 Tagen wurden mit dem Abflugverfahren „designated start“ gearbeitet, dies führte nach heftigen Diskussionen und Sicherheitsbedenken vieler Teams dazu dieses Verfahren im Wettbewerb nicht mehr weiter anzuwenden. Einzige Anmerkung an das Tasksetting in Bezug auf Sicherheit ist die Tatsache, dass alle drei

Klassen stets aus der gleichen Richtung am Endanflug unterwegs waren. Durch den großen Gleitwinkelunterschied ergaben sich dadurch Situationen in denen die Clubklasse noch Kurbeln musste und dadurch die anderen Klassen mitten durch diese Pulks flogen. In diesen Situationen kam es immer wieder zu gefährlichen Situationen.

Am traditionell abgehalten Nationenabend tischten wir St. Johanner Würstel mit Schnaps aus Österreich 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: Die Wetterlagen waren für mich sehr spannend und es machte mir sehr viel Spass diese Situationen zu meistern. Aufgrund der mittlerweile großen Leistungsunterschiede, der Flugzeuge, war es mir mit der ASW15 nicht möglich den Pulk zu halten und flog somit die meiste Zeit alleine. Die Zusammenarbeit mit David war stets gut und wir unterstützten uns über Funk. Mit der Platzierung als 35. Bin ich nicht zufrieden.

Mit der Neugestaltung der Clubklasse, „neue“ Flugzeuge besteht bei Starkwindtagen und bei langen Gleitstrecken keine Möglichkeit mehr mit meiner ASW15 den Pulk mitzufiegen oder lange Gleitstrecken zu überwinden. Die Indexgestaltung mag fair sein jedoch durch die angeführten Punkte nicht maßgeblich. Aus meiner Sicht macht es keinen Sinn mehr mit einer ASW15 an einem internationalen Berwerb teilzunehmen.

Ich finde die neue Klassengestaltung kontraproduktiv, da für eine konkurrenzfähige Teilnahme jetzt ca. der doppelte finanzielle Aufwand nötig ist. Flugzeugkostenunterschied zwischen „alten“ und „neuen“ Clubklasseflugzeugen.

Für mich ein weiterer Punkt der auffällig war, ist das größtenteils nur mehr im Pulk geflogen wird. Dies



wird Sicherlich durch die intensive Nutzung des Flarms ermöglicht. Da ein herausfallen aus dem Pulk sich meist negativ auswirkt, gibt es immer wieder Situationen in denen die Flugsicherheit von manchen Piloten hintangestellt wird. Meiner Meinung nach wäre es zu überdenken für das Flarm einen Wettbewerbsmodus einzuführen und somit die Pulkbildung mittels „digitalen“ Kontakthalten zu unterbinden.

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.

Danke an das gesamte Team, allen voran meinem Helfer Luis und Teamcaptain Rudi, für die schöne Zeit in Polen.

Mario Schupfer

35. WM 2018 in Hosin/CZ 21.07. – 11. August 2018

Bericht Wolfgang Janowitsch

Vorbereitung:

Bereits Ende Juni 2017 nahm ich zum Training an der offenen Tschechischen Meisterschaft in Pribram teil. Auf Grund der Terminüberschneidung mit der Österreichischen Staatsmeisterschaft konnte ich nur in der ersten Woche teilnehmen. Das Wetter erlaubte nur vier Flugtage, davon einen Wertungstag im Wettbewerb.

Auch von meinem Heimatflugplatz Wr. Neustadt führten mich einige Streckenflüge in der Saison 2017 Richtung Tschechien. Ich lernte das Gebiet als abwechslungsreiches Flachland kennen, die hügelige Landschaft, unterbrochen von flachen Seenplatten, im Südwesten begrenzt durch den Böhmerwald könnte bei Blauthermik oder kräftigem Wind durchaus recht herausfordernd werden.

Bei der WM der Club-, Std.- und 15m-Klasse in Ostrow konnte ich dem jungen tschechischen Nachwuchstalent Radek Krejcirik ein paar insider-Tipps entlocken. Diese, und meine eigenen Erfahrungen, versuchte ich mit einer im Internet gefundenen geologischen Karte abzugleichen.

Einige Monate vor Beginn der WM wurde bekannt, dass die Austragung nach Hosin in der Nähe von Budweis verlegt wird. Alle Team-Mitglieder beteiligten sich rege an der Suche eines Quartiers dort. Leider gelang es uns so kurzfristig nicht eine gemeinsame Unterkunft für alle zu finden, so waren wir schließlich auf zwei Gruppen aufgeteilt.

Aus gesundheitlichen Gründen musste unser Teamcaptain Kurt Graf die Teilnahme bereits im Vorfeld absagen. Da trotz intensiver Überzeugungsarbeit an verschiedenen Fronten kein Ersatz gefunden wurde,



übernahm Christian Derold, Copilot bei Peter Hartmann, die Agenda. Als zusätzlichen Helfer konnten wir Alexander Peklar gewinnen, er sollte Peter und Christian als Helfer unterstützen, und die Aufgaben des Teamcaptains übernehmen während die beiden in der Luft sind.

Schon in der Trainingswoche gab es bei ausgezeichneten Wetterbedingungen erstmals Gelegenheit die Konkurrenz zu beschnuppern, insbesondere die neuen Flugzeuge in der 18m-Klasse JS3 und Diana 3 waren doch ein gewisser Unsicherheitsfaktor.

Wettbewerb:

Der gesamte Wettbewerb war gekennzeichnet durch eine außergewöhnlich stabile Hochdrucklage, die uns 12 Flugtage mit Schnittgeschwindigkeiten bis über 150km/h bei Distanzen zwischen 270 und 541km ermöglichte. Die heiße Luft produzierte sehr gute Aufwinde, aber auch Abschirmungen, Schauer und Gewitter. Diese inhomogenen Bedingungen machten fast jeden Tag zu einer Gratwanderung, lagen doch Hammerbart und der Kampf ums Überleben ganz knapp beisammen. Jede Unachtsamkeit wurde schwer bestraft. Allerdings waren die Arbeitshöhen über dem im Durchschnitt 500m hoch liegenden Terrain meist komfortabel, an mehreren Tagen war nur das allgemeine Höhenlimit von FL95 die Grenze. Auch Wellen gab es an manchen Tagen (Scherungswellen oder Thermo-Onda) die vor dem Abflug genutzt werden konnten. Nur an zwei Tagen gab es streckenweise keine durch Wolken gezeichnete Thermik, reine Blauthermik-Tage blieben uns erspart.

Durch die extreme Hitze und die vielen Wertungstage wurde der Wettbewerb gegen Ende auch eine Frage der physischen und mentalen Kondition.

Mit konstanten Leistungen ohne allzu große Ausreißer gelang es mir am vorletzten Flugtag in Führung zu gehen. Am letzten fokussierte ich mich vollkommen auf mein eigenes Tun, meine eigenen Stärken. Nur was die Abflugzeit betrifft orientierte ich mich an meinem engsten Verfolger Mario Kiessling, um möglichst gleiche Ausgangsbedingungen zu schaffen. Mit einem Tagessieg beendete ich diese Weltmeisterschaft, und errang damit nach 15 Jahren erneut den Titel.

Flugzeuge:

Mit Spannung wurde bei dieser WM das erste Aufeinandertreffen der neuen Generation von 18m-Flugzeugen erwartet. Aus meiner Sicht hat sich das Konzept von Schempp-Hirth, den Ventus mit Hilfe von Modellrechnungen auf eine Maximierung der erzielbaren Reisegeschwindigkeit auszulegen absolut bestätigt. Obwohl die Wetterlagen durchwegs besser waren als jene die der Auslegung des Ventus zugrunde gelegt wurden, konnte ich keinerlei Nachteil gegenüber den auf maximale Streckung, und damit maximale Flächenbelastung getrimmten Konkurrenten erkennen. Welches Bild sich schließlich in typischem mitteleuropäischem Wetter ergibt, wird sich erst zeigen.

Organisation:

Die jugendliche Unbeschwertheit der Mehrzahl der Helfer – fast alle Schulkollegen von Matej Rendla, dem Sohn des Wettbewerbsdirektors Tomas Rendla – gepaart mit der Kompetenz der wenigen Schlüsselfiguren ergab eine perfekte Kombination. Es gelang ihnen eine Atmosphäre der Freundschaft und Hilfsbereitschaft zu erzeugen, ohne die bei einer WM notwendige Professionalität vermissen zu lassen. Tomas Rendla hatte immer ein offenes Ohr für allfällige Fragen oder Problemchen, es war alles so gut vorbereitet und eingespielt, dass er sich nie um den Routinebetrieb kümmern musste. Der einzige Kritikpunkt den ich anbringen könnte: am letzten Tag hatten alle drei Klassen die gleiche Aufgabe – allerdings AATs mit großen Areas, nur unterschiedliche Abfluglinien. Sicher nicht optimal um die Pulkbildung auf Strecke zu minimieren.

Team:

Die Stimmung in der Mannschaft empfand ich als hervorragend, fast jeden Abend trafen sich alle, oder fast alle, zum gemeinsamen Abendessen. Während der ersten Tage des Wettbewerbs unterstützten uns Andi Lutz und Wick Starkl, in Formel 1 – Manier wechselten sie z.B. das Haupttrad meines Ventus nachdem wir beim Wiegen einen platten Reifen bemerkten. Christian Derold nahm seine Aufgabe professionell wahr, solange er nicht flog, waren der Informationsfluss und damit die Unterstützung der Piloten ohne Einschränkung gegeben. Leider hat Alexander Peklar



die ihm zugedachte Aufgabe, nämlich die Piloten im Flug über Funk zu unterstützen nicht wahrgenommen. Dies änderte sich auch nach einer gemeinsamen Aussprache nicht, so bemühten sich die einzelnen Helfer eventuell wichtige Informationen an ihre Piloten weiterzugeben. Abgesehen davon, wurde das Team tatkräftig durch Andi Lutz, Wick Starkl, Mario Schupfer und Peter Schneeweiss mit seinen beiden Söhnen Max und Michael unterstützt.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich bei allen für ihre Hilfe und die gute Stimmung im Team bedanken. Ganz besonders bei Kurt Graf, der zwar aus gesundheitlichen Gründen beim Wettbewerb selbst nicht dabei war, aber in seiner unaufgeregten und sorgfältigen Art aus der Ferne immer alles im Griff hatte – von den ersten Vorbereitungen bis zur akribischen Abrechnung (inklusive seiner kleinen blau-roten Sparbüchse für uns...). Natürlich ließ er sich's nicht nehmen für die Siegerehrung extra anzureisen! Dem Aero-Club danke ich für die finanzielle Unterstützung, die bei unseren tschechischen Nachbarn beinahe für die Spesen gereicht hat ;-)

Erwähnen möchte ich den äußerst gefährlichen Zwischenfall den Sebastian Eder am 8. Wertungstag, auf dem ausgezeichneten 8. Gesamtrang liegend, erleben musste. Durch ein verantwortungsloses Manöver des ungarischen Piloten Richard Bartolf beim Einfliegen in den Aufwind in dem Sebastian bereits 5 Kreise absolviert hatte, kam es zu einer Berührung zwischen den beiden, die nur durch großes Glück glimpflich ausging. Beide Flugzeuge konnten nach Hosin zurückkehren und sicher landen. Sebastian hatte uns sofort über Funk, erstaunlich ruhig, über diese Kollision informiert. Eine Untersuchung durch die Wettbewerbsleitung mit Unterstützung der Sicherheitspiloten kam zu dem Schluss, dass die Schuld eindeutig beim ungarischen Piloten lag. Leider wurden daraus keine entsprechenden Konsequenzen gezogen, Bartolf wurden lediglich die wenigen Streckenpunkte die er für die ca. 36km bis zum Ort des Zusammenstoßes bekommen hatte, gestrichen. Ich denke, dass bei so einem eindeutigen Verstoß gegen die Sicherheit über eine Disqualifikation nachgedacht werden sollte. Sebastian entschloss sich nach diesem Schreck den Wettbewerb für sich zu beenden.

Eine ernsthafte Diskussion über Sicherheit in der Wettbewerbsfliegerei und deren Zukunft sollte uns allen in nächster Zeit ein Anliegen sein!

Last but not least: **Was habe ich gelernt:**

Ohne eine Analyse der Flüge dieser WM gemacht zu haben, fallen mir spontan folgende Punkte ein:

- Auch bei einem vorsichtigen Endanflug gilt: wer zuerst „Gas gibt“ fliegt als erster über die Ziellinie. Wenn's erst mal mit 200km/h+ dahin geht überholst du niemanden mehr;
- Wenn man nur wenige Minuten später abfliegt als die Konkurrenz, sollte man nach dem Abflug WIRKLICH schnell fliegen (MC 2,5 z.B.) und sehr konsequent bis zum ersten Bart, wo man im günstigsten Fall die anderen bereits eingeholt hat (auch wenn man im Moment ein bisschen tiefer ist). Sonst bringt's nicht viel (demonstriert von Mario Kiessling).
- Abgesehen davon: konzentriere dich auf dein eigenes Tun, jeden Tag, jeden Moment...

Euer WO

Bericht Bernhard Leitner

Nachdem bei der Sitzung der Nationalmannschaft im Oktober 2017 im „Fliegerstüberl“ in Niederöblarn klar war, dass ich einen Platz für die Teilnahme habe, musste ich noch die Urlaubssituation klären. Ende Jänner 18 stand fest, dass auch diese keine Hürde für die Teilnahme ist und damit für die Teilnahme alles klar. Ein Telefonat mit Andi Lutz schaffte die Sicherheit, dass auch für ihn und Wolfgang so alles OK ging. Das Team Lutz/Janowitsch hatte ja schon gemeinsam Weltmeistertitel erflogen, aber auf Grund der Ergebnisse bei der Staatsmeisterschaft war ich vor Andi für die WM qualifiziert.

Im Vorfeld gab es kurz Überlegungen und Anfragen einen anderen Flieger für die Meisterschaft zu chartern. Nach den sehr schlechten Erfahrungen mit einem fremden Flieger bei der EM in Rieti habe ich



mich aber dagegen und für meinem Ventus 2cxm entschieden. Den Flieger und die Instrumente kenne ich sehr gut. Bei einem gecharterten Flieger hätte ich mir das erfliegen müssen, was die Bilanz mit dem Leistungsvorteil in Summe wieder gegen Null bringt.

Die Vorbereitung auf die WM waren 2 Wettbewerbe in heimischen Gefilden und einigen Flügen ins Flachland und den Bayerischer Wald. Ausgangspunkt für die WM sollte ja Pribram sein. Als ich während des AAC erstmals hörte, dass nach Hosin gewechselt wird, dachte ich an einen Scherz der Konkurrenz. Erst als das Bulletin mit der Bestätigung des Veranstalters einlangte war das für mich keine „fake news“ mehr. Im Nachhinein hat sich der Wechsel der Location aber als ein Glücksfall herausgestellt. Hosin war vom Platzangebot einwandfrei. Nur das Lande/Startfeld war etwas holprig, aber sonst erhielt der Platz von allen Teilnehmern die Note 1.

Im Vorfeld ist dann allerdings gesundheitsbedingt der bewährte und beste Teamkapitän Kurt Graf ausgefallen. Nach einigem Suchen hat schlussendlich Christian Derold als „flying captain“ das „Austrian Gliding Team“-Ruder übernommen. Vielen Dank dafür. Mein Frau Sabine hat sich bereit erklärt die News im WM-Blog aufzubereiten. Sie wurde tatkräftig von allen andere Teammitgliedern unterstützt.

Die Anreise nach Hosin / Tschechien erfolgt am 22.7. . Das Offene Klasse Team Sven und Sebastian war schon am 21. angereist. Mein Sabinchen folgt am 26. . Damit war das gesamte Team mit Sven und Sebastian (Offene), Christian und Peter (DoSi) sowie Wolfgang und mir (18m) samt HelferInnen komplett.

Das Wetter entwickelte sich als wahrer Star dieser WM. Ab dem 24.7. bis zum Ende war sehr gutes Wetter und schnelle Tage angesagt. Mit einer kurzen Unterbrechung (1 Tag) in der letzten Woche wäre an jedem Tag ein Flug möglich gewesen. Die stabile Hochdrucklage mit Warmluft lies schöne Flüge zu. Allerdings haben an den Tasks 4,9 und 10 Gewitter einige Probleme bereitet. Der 7. Task war ein reiner Blauthermiktag. Alle anderen Tage waren sehr gut mit dem Maximum von 151 km/h am 5. Task der 18m

Klasse. Die Siegerschnitte lagen bis auf den schon genannten Task 7 immer über 130 km/h.

In der Wertung der 18m Klasse gab es nach dem Task 10 die größten Verschiebungen. Einige der bisherig sehr gut platzierten Piloten haben den gewitterträchtigen Tag nicht gut überstanden und wichtig Punkte verloren. Auf der anderen Seite konnte Wolfgang besonders die schwierigeren Tage nutzen und Meter (Punkte) machen. Nach dem Task 11 – also vor dem letzten Flugtag – hat Wolfgang den Lead in der 18m Klasse übernommen. Der 3.te lag bereits über 200Pkt hinten und somit blieb Mario Kiessling als letzter ernst zu nehmender Rivale. Und er hatte schon bei der Eröffnung in einem Interview erklärt, dass er nach 2 Vize-WM Titeln gerne gewinnen möchte. An dem letzten Wertungstag hat dann Wolfgang nach einem Abflugpoker mit einem Tagessieg gezeigt, werde der Herr im 18m Haus ist. Wahnsinn! Wir sind Weltmeister!

Von Anfang bis zum Ende war die WM eine coole Geschichte mit tollen Piloten und einem super Team. Ich habe die 3 Wochen als sehr bereichernd, lehrreich und angenehm empfunden. Es waren 2 Tage, an denen ich mit mir fliegerisch vollkommen unzufrieden war: Task 6 und 7. An den Tagen ist es mir nicht gelungen, die mir als Ziel gesetzten 80% des Tagesmaximums zu erfliegen – aber unabhängig davon bin ich an den Tagen schlecht geflogen. Am 5 Tag war die Aufgabe ein AAT und ich bin mit der Korrelation zwischen Zeit und Strecke nicht zurechtgekommen. Einer Zahl am Rechner nachzufliegen ist eine Sache aber die Einschätzung, ob das auch passt, eine andere. Das ging im Laufe des Wettbewerbs auf Grund der besseren Kenntnis des Gebiets dann besser. Der 6 Task ist bis auf den Endanflug eigentlich gut gelaufen. Aber der Hammer ist nicht gekommen und so ging wertvolle Zeit mit einem „Notbart“ drauf. Und das ist der markanteste Unterschied zum „normalen“ Wettbewerb: Die Dichte ist so groß, dass 19 Minuten Rückstand bei 3:10 Siegerzeit fast den letzten Platz in der Tageswertung bedeuten (siehe Task1).

Als „sehr risikosteigernd“ muss der Einsatz des OGN bewertet werden. Durch die laufende Sichtbarkeit



für die Konkurrenz wird der Auffangradius für Pulks wesentlich größer. Während bei reiner optischer Verfolgung der andere Flieger nach 2-3 km nicht mehr sichtbar ist, tritt dies bei transparenter FLARM-Konfiguration erst bei 10km ein – je nach Güte der Abstrahlung (und eingeschaltetem FLARM). Dies führte in Hosin zu Pulks mit 15-20 Flugzeugen – vor allem an den blauen Tagen. Das gehört m.E. unterbunden, da auch die Sportlichkeit des Wettbewerbs leidet und die Aufmerksamkeit des Piloten ins Cockpit geleitet wird – je nach Umfang der elektronischen Hilfsmittel (OGN-Viewer). Vorstellbar ist m.E. ein eigener FLARM-Wettbewerbsmode, bei dem das FLARM-Radar (Anzeige der Position/Höhe/Steigwerte der and. Piloten) im Flieger nicht funktioniert aber die OGN-Anzeige schon. Diese muss aber um z.B. 30 Minuten verzögert werden, sodass das Tracking für Publikum möglich ist, für die Konkurrenz aber keinen Wert mehr hat.

Summa summarum waren die 3 Wochen – wie schon beschrieben – eine riesen Bereicherung! Dass Wolfgang auch noch den Weltmeistertitel erfliegen hat ist „das Tüpfelchen auf dem i“! Ich freue mich, dass ich dabei sein durfte!

Bericht Sven Kolb

Organisation:

Trotz der kurzfristigen Verlegung des Austragungs-ortes gab es an der örtlichen Situation und der Organisation nichts auszusetzen. Sämtliche Agenden wurden unkompliziert und pragmatisch erledigt. Es herrschte ein lockeres und freundschaftliches Klima. Die Briefings waren kurz und auf das wesentliche konzentriert

Training:

Aufgrund der guten Wetterlage hatte ich im Training ausreichend Zeit den gecharterten Flieger und seiner Instrumentierung kennen zu lernen. Nach 5 Trainingstagen beschloss ich vor dem Beginn der WM einen Ruhetag einzulegen - eine gute Entscheidung, es folgten 7 Flugtage.

Wettbewerb:

11 der 12 Wettbewerbstage waren einfach nur tolle Rennen mit guter Thermik, wenig Wind, angemessener Aufgabe und das ganze gewürzt mit einigen Schauern.

Ganz anders der 8. Wertungstag – Blauthermik war angesagt. Im Gegensatz zu den anderen Tagen bildeten sich bereits lange vor dem Abflug große, Klassengemischte Pulks mit chaotischen Verhältnissen. Diese änderten sich auch nicht nach dem Abflug. Ca. 40 km nach der Startlinie meldete sich Sebastian, er habe eine Kollision gehabt und sei auf dem Heimweg. Meine Erleichterung war groß als ich am Funk die sichere Landung der zwei Flieger mitbekam. Dennoch flog der Gedanke des Zusammenstoßes den Rest des Wettbewerbs mit.

Resümee:

Alles in allem eine gut organisierte WM mit gutem Wetter und tollen Flügen. Bedenklich finde ich die Entwicklung Flarm Radar und live OGN im Cockpit. Man spricht ja auch schon von einem OGN Analytiker am Boden! Man wird immer mehr verleitet, fast schon gezwungen die Bildschirme anstelle des Luft-raums zu überwachen. Hier sollte seitens der FAI eine Regelung für Wettbewerbe erarbeitet werden.

Sven

Bericht Christian Derold

Die Stimmung im Team war hervorragend, ebenso die äußerst professionelle Organisation des Wettbewerbes durch die Familie Rendla und Ludek Kluger. Besonders hervorheben möchte ich Tomas' und Jana's 17-jährigen Sohn Matej Rendla, der die Briefings höchst souverän geleitet hat.

Vom Wetter verwohnt wurde an 19 Tagen geflogen, ein einziger Tag war verregnet. Die Länge der Tasks war mit meistens unter 500km der Dauer des Wettbewerbes angepasst.

Negativ aufgefallen war, dass vielen Piloten sich an



gute Piloten haengten und ihnen den ganzen task nicht von der Pelle rueckten. In Ostrov hatte besonders Sebastian Kawa darunter gelitten, in Hosin war das Verhalten wenig anders.

Es ist daher besonders erfeulich, dass in der Doppelsitzerklasse das Finnische Team Juha Sorri und Antti Letho, die viel alleine flogen, den dritten Platz erreichten. Ebenfalls auf eigene Rechnung flog das Australische Team des Juniorenweltmeisters Matthew Scutter und seines Co's Alan Barnes, die den vierten Gesamtrang erflogen und um 21 Punkte das Podium verpassten. Der Sieg ging klar an das polnische Team Matkowski/Kawa vor den Briten Jones und Coppin.

Die IGC ist gefordert, das OGN in real time zu verbieten und FLARM nur im competition mode zuzulassen damit die Faehigkeiten und Entscheidungen der einzelnen Piloten wieder in den Vordergrund ruecken. Im Automobilrennsport wird die Formel 1 zu recht kritisiert, dass die Fahrer von der Box gelenkt werden. WGC's bewegen sich mit Hilfe der IGC sehenden Auges konsequent in diese Richtung mit denselben negativen Begleiterscheinungen. Das kann nicht das gewuenschte Ergebnis sein.

Ein Startmodus mit Marker System, um dem endlosen Taktieren um die Startlinie und der folgenden Pulkbildung nach Ueberqueren der Startlinie entgegen zu wirken, ist wert, zu verfolgen.

Da gefaehrliches Fliegen auffallend haeufig von denselben Piloten praktiziert wird, sollte die Moeglichkeit eingefuehrt werden, diese Piloten im wettbewerbsuebergreifenden (!) Wiederholungsfalle von der weiteren Teilnahme auszuschliessen. Es ist nur eine Frage der Zeit bis ein tragischer Unfall von einem Piloten verursacht wird, der schon seit Jahren negativ aufgefallen ist, aber weiterfliegen durfte, ohne dass etwas Wirkungsvolles zur Sicherheit der anderen, sicher fliegenden Piloten unternommen wurde, naemlich der Ausschluss dieser Piloten vom Wettbewerb. Ich bin ueberzeugt, dass die ueberwiegende Mehrheit der restlichen Piloten sicherheitsrelevante Ausschluesse durch die Wettbewerbsleitung begruessen wuerde. Der jeweilige Wettbewerbsleiter wird Ausschluesse umsetzen, wenn er sich der Unterstuetzung der restlichen Piloten sicher sein kann.

Weil sie so gut organisiert war, waere es wuensenswert, wenn die IGC die WM in Hosin als Vorbild fuer zukuenftige Wettbewerbe hochhielte, diese am Standard von Hosin messe und dieselben hohen Standards von den zukuenftigen Veranstaltern einforderte, anstatt wieder in's ungeliebte Mittelmass abzuleiten. Wir koennen alle nur davon profitieren.

Bericht Sebastian Eder

Die WM 2018 begann im Vorfeld etwas hektisch mit der spontanen Änderung des Austragungsortes. Das Team um Thomas Rendla hat dies aber bravourös gemeistert, so wie der ganze Wettbewerb von einer sehr schönen Mischung aus Professionalität und Flexibilität geprägt war.

Da Hosin sehr nahe an meinem Heimatflugplatz ist, konnte ich den Flieger elegant per Schlepp überstellen, während mein Helfer Michael dankenswerterweise ein paar Stunden mit dem leeren Gespann durch Oberösterreich tuckerte und dabei seine Anhängerfahrkünste auf einem vollen Supermarktparkplatz unter Beweis stellen konnte.

Die Trainingswoche war geprägt von schnellen Tagen und ich konnte 5 schöne Flüge machen, an denen ich sah, dass die vielen Versuche mit unterschiedlichen Schwerpunkten, Vorfluggeschwindigkeiten und anderen Variablen sich gelohnt hatten, da ich einerseits ein gutes Gefühl hatte und andererseits im Vergleich mit den anderen die Schnittgeschwindigkeiten in Ordnung waren.

Die technische Abnahme und die Registrierung waren problemlos und so konnte der Eröffnung und dem ersten Wertungstag entspannt und mit Vorfreude entgegen geblickt werden.

Der erste Wertungstag begann sehr klassisch mit der mehrfachen Verschiebung des Startzeitpunktes, aber schlussendlich konnten wir zu einer vernünftigen Zeit in die Luft. Der Tag entwickelte sich besser als erwartet und dieser Umstand setzte den Ton für den restlichen Wettbewerb. Die Vorhersagen waren



beinahe durchgehend pessimistischer als sie sein sollten und die Schnitte waren zum Teil sehr hoch. Ein sehr repräsentativer Tag war zum Beispiel als wir bei Öffnung der Startlinie in beinahe toter Luft glaubten, dass wir nur die Starthöhe abgleiten würden um dann mit Schnitten um 160km/h zurück zu kommen. Das Wetter meinte es im Allgemeinen sehr gut mit uns, auch wenn die wenigsten Tage lupenrein waren. Die Wetterlage war recht labil, sodass es immer wieder zu lokalen Gewittern und Niederschlägen kam, die entweder noch mit viel Energie beschleunigten, oder das Heimkommen schwierig machten. Dennoch war das Wetter sehr konstant und es wurden in Summe 12 von 13 möglichen Wertungstagen geflogen, von denen keiner marginal war.

Es gab aber immer wieder Potential, mit einem kleinen Fehler hohe Punkteverluste zu bekommen, was auch daran lag, dass das Feld unheimlich nahe bei einander lag. Die Mischung aus gutem Wetter und zum Teil hohem Informationsgrad mancher Teams/Piloten, die genaue Infos aus dem Livetracking erhielten und manchmal punktgenau zu Aufwinden dirigiert wurde, machte es äußerst teuer, wenn man irgendwo 4 oder 5 Minuten basteln musste oder den Bart nicht sofort richtig traf. Ich verlor z. B. an einem Tag 300hm Vorsprung auf den Pulk, weil ich 3 lange Kreise brauchte um den zwar sehr starken aber äußerst unrunder Aufwind zu zentrieren und der Pulk konnte anschließend im Kern hochziehen.

Dieser Umstand war einer der wenigen negativen Aspekte des Wettbewerbes. Es wurde durch Flarmradar und OGN Livetracking beinahe unmöglich dem Pulk zu entkommen. Jeder kleinste Fehler wurde sofort bestraft, und eine Anzahl Flugzeuge war sofort zur Stelle um zu profitieren. Man wurde gedrängt konstant voraus zu fliegen und zu hoffen, dass sich der Pulk gegenseitig beim Kurbeln soweit behinderte, dass man den Nachteil des Aufwind suchen und zentrierens wieder ausgleichen konnte, wenn man nicht ständig von 10 bis 20 Gegnern anvisiert werden wollte, die leider teilweise wieder einen sehr aggressiven Kurbelstil pflegten.

Diese Taktik funktionierte zwar meistens eine ge-

wisse Zeit aber den ganzen Flug gelang es mir nie, der Horde zu entkommen. Immer wieder wurde man eingeholt und musste sich dann erst wieder aus der Meute lösen ohne zu viele Punkte zu gefährden. In Retrospektive hätte ich da viel konsequenter sein müssen, aber der Drang danach, nicht gegenüber den anderen zu verlieren, lässt viele von uns eigentlich nicht nachvollziehbare Entscheidungen treffen.

Am achten Tag war es dann, wie so oft, eine Mischung aus vielen Faktoren, die zu Problemen führte. Es war sehr schwach und die Basis niedrig vor Öffnung der Linie und am ersten Schenkel war es blau, sodass niemand voraus abfliegen wollte. Als sich der Riesenpulk aus der gesamten offenen Klasse endlich soweit vor der Linie etabliert hatte, dass es schon äußerst unangenehm war (immer und immer wieder glauben viele, dass es bei 0,2m/s und 30 Flugzeugen im Aufwind, Sinn macht innen durch zu gehen) flog ich mit zwei weiteren ab, woraufhin einen Kreis später klarerweise der Großteil der Klasse hinter uns abflog. Der erste Aufwind war eigentlich keiner, ich und ein weiterer Kollege suchten dann voraus, bereits nicht mehr sehr hoch, einen Aufwind, der dann von den nach uns kommenden besser zentriert wurde. Aber endlich begann der Tag und man merkte sofort, dass dies der erste Aufwind des Tages mit Energie war. Ich war mit den 10 bis 12 anderen im fünften oder sechsten Kreis, als ein von unten in den Aufwind kommender mittig hochzog, mich dabei scheinbar nicht sah und mit seinem Rumpf in meinen kreisäußeren Flügel sowie mit seinem Winglet in mein Cockpit, Zentimeter unter der Haube, krachte. Mit viel Glück konnten wir beide zurück fliegen und landen, aber als mir ein Pilot, der im Aufwind genau hinter mir flog, die Details des Zusammenstoßes erzählte, wurde mir erst bewusst, mit wie viel Risiko, für sich selbst und andere, manche Piloten jeden potentiellen Vorteil für sich selbst nutzen wollen, auch wenn es dabei nur um 2 oder 3 Sekunden geht. Die künstlich erzeugte Leistungsdichte durch die Mentalität des nicht Verlierens im Pulk anstatt selbst Entscheidungen zu treffen, bringt bei vielen den Druck auf, dass 5 Sekunden viel Zeit sind und man diese daher, obwohl mit einer gewissen Gefahr verbunden, zu optimieren hat. Wenn das Feld nicht so



dicht bei einander liegen würde, was bei einer Kultur des individuellen Fliegen auch höchstwahrscheinlich der Fall sein würde, hätten wir viele Sicherheitsprobleme nicht. Es muss sicherlich ein neuer Ansatz für die Punktevergabe bei Wettbewerben gefunden werden und das Livetracking deaktiviert werden. Diese Entwicklung hat das einst beste Sicherheitsinstrument Flarm zum, bei Wettbewerben, unsicheren Instrument gemacht. Da man immer im Pulk ist, schreit es oft und man stumft dabei ab. Ohne Flarm gäbe es kein Flarmradar und kein OGN und damit würde auch der Pulk nicht so groß sein und sich auch wieder auflösen, da nicht immer alle gleich schnell sind. Flarm ist ein tolles Instrument, aber weiterführende Technologien haben es im Wettbewerb ad absurdum geführt. Im klassischen Streckenflug abseits von Wettbewerben ist es natürlich weiterhin ein must-have.

Meine Lehre aus diesem wirklich schönen und toll organisierten Wettbewerb war jedenfalls, dass wir ein strukturelles Problem in der Punktevergabe haben. Das individuelle Vorfliegen wird bestraft, da die anderen mit weniger Risiko partizipieren und es wird durch Flarmradar und Livetracking äußerst schwierig gemacht, dass man voraus einen Vorteil erfliegen kann, da man immer gefunden wird.

Dies stellt meiner Meinung nach ein zu großes und vor allem lächerlich unnötiges Sicherheitsrisiko dar. Die Lösung ist denkbar simpel: verpflichtender Stealthmodus im Flarm und ein Tracking System mit 20 Minuten Zeitverzögerung würde die Pulkbildung vmtl sehr viel stärker beeinflussen, als alle Safetytalks dieser Welt. Erst nach meiner Kollision wurde es laut den Safetypilots etwas besser, aber brauchen wir jedes Mal erst einen Unfall um an unserem Verhalten etwas zu ändern? Meist gehen diese nämlich nicht so glimpflich wie hier aus. Wir müssen bei der IGC auf Veränderung beharren!

Diese letzten Absätze lesen sich etwas negativ, aber dieser Eindruck ist falsch. Es war ein wirklich toller Wettbewerb, es war wunderbar alte und neue Freundschaften zu pflegen und ich möchte mich beim Aero Club für die Möglichkeit der Teilnahme und seine Unterstützung bedanken. Dennoch müssen wir uns dem Thema Sicherheit bei Wettbewer-

ben widmen!

Zu guter Letzt möchte ich Wolfgang zu seinem hochverdienten und mit einem beeindruckenden Tagessieg am letzten Wertungstag erfolgten Weltmeistertitel gratulieren. Seine enorme Konstanz auf höchstem Niveau ist immer wieder inspirierend.

Sebastian Eder

Bericht Peter Hartmann

Die Doppelsitzerklasse wollte ich vor allem deshalb fliegen weil sie auf Grund der geringeren Teilnehmerzahl auch die sicherste Klasse ist. Christian Deroold war mein Wunschpartner im Cockpit und wir haben weitestgehend sehr gut harmonisiert. Leider musste ich Christian bitten die Zusatzaufgabe des Teamcaptains zu übernehmen was für ihn, (der das erste mal auf einer WM war) dann doch eine zeitintensive, wenig gedankte Zusatzaufgabe war.

Die Meisterschaft war von Schönwetter geprägt, wir sind sehr viel geflogen und hatten nur einen wetterbedingten Ruhetag. Leider hat die IGC keinerlei Massnahmen getroffen die Bildung von Pulks zu erschweren, eigentlich haben sie genau das Gegenteil gemacht. So wurden alle Teilnehmer verpflichtet das OGN System zu benutzen und somit in Echtzeit auch für andere Teilnehmer sichtbar zu sein. Taktik und Pulkfliegerei war so stark entwickelt wie ich das zuvor noch nie erlebt hatte. Daraus resultierende gefährliche Annäherungen und auch Zusammenstöße zwischen den Teilnehmern waren unausweichlich. Danke IGC !!

Im Team Austria war (bis auf einzelne Ausnahmen) eine kollegiale und gute Stimmung.

Es freut mich besonders, dass Wolfgang wieder Weltmeister geworden ist, vor allem deshalb weil er nicht die Unterstützung eines grossen Teams genossen hatte (Meteorologen, taktische Berater, Therapeuten ect.) und "nur" seine segelfliegerischen Fähigkeiten einsetzen konnte.

Peter Hartmann



Segelkunstflug-WM 2018 in Hosin/CZ 28.07.2018 – 12.08.2018

Österreich wurde heuer bei der Weltmeisterschaft im Segelkunstflug von einem Team von 5 Piloten in zwei Klassen vertreten: Jürgen Hintermayr und Gerhard Saumwald flogen in der Klasse Advanced (Halbakro) und Sigggi Mayr, Gabriel Stangl und Bernhard Behr in der Klasse Unlimited (Vollakro) um die Medaillen mit.

Fast alle österreichischen Teilnehmer konnten die angebotenen Trainingsmöglichkeiten gut ausnützen. Das offizielle Training wurde gar von so vielen Piloten genützt, dass jeder trainingswillige Teilnehmer nur sehr wenige Trainingsflüge in der Box absolvieren konnte.

Eine gute Trainingsmöglichkeit hatte sich schon zwei Wochen früher ergeben- der ‚Danubia Cup‘ – ein internationaler, Kunstflugwettbewerb mit kleinerem Format wurde ebenfalls am Flugplatz in Zbraslavice veranstaltet. Traditionell findet der Danubia Cup immer an dem Ort statt, der wenige Wochen später auch Austragungsort der Weltmeisterschaft sein wird. Daher konnten unsere Piloten beim Danubia Cup bereits einige Wochen vor Beginn der WM wertvolle Erfahrung in der Kunstflugbox sammeln. Dies glich die nicht allzu guten Trainingsmöglichkeiten während des offiziellen Trainings wieder etwas aus.

Gabriel Stangl verbrachte sogar zwischen dem Danubia Cup und der WM noch ein zusätzliches Wochenende am Flugplatz Zbraslavice, um noch ein paar schwierige Unlimited-Figuren zu trainieren. Dabei ist die gute Zusammenarbeit mit dem tschechischen Kunstflugteam besonders hervorzuheben.

Der Wettbewerb begann mit einer schlichten Opening Ceremony am Mittwochabend (01.09.) direkt am Flugplatz Zbraslavice. Die Teilnehmer waren allesamt froh, dass die Eröffnungszeremonie – welche bei realen 33° und gefühlten 43° abgehalten wurde – nur wenige Minuten dauerte und danach der Sprung in den Flugplatzswimmingpool möglich wurde.

Generell war die Wetterlage während des gesamten Bewerbes sehr stabil und sehr heiß. Es herrschten kaum Temperaturen unter 30°, was für die Teilnehmer, die Schiedsrichter und auch für die Schleppmaschinen zu einer wirklichen Herausforderung wurde. Startnummern am frühen Morgen waren definitiv begünstigt, da diese Teilnehmer ruhige Luft, halbwegs annehmbare Temperaturen und ein größeres Maß an Ausgeruhtheit für sich nutzen konnten. Wer am Nachmittag fliegen musste, musste meist den ganzen Tag bei größter Hitze am Flugplatz ausharren, Verzögerungen in der Startreihenfolge abwarten und konnte unter diesen Bedingungen meist nicht mehr die Bestleistung abrufen. Dies passierte bei einigen Piloten anderer Teams, im Team der Österreicher traf dies Gabriel Stangl gleich bei zwei Durchgängen. Frühe Startnummern waren daher heuer eindeutig ein Vorteil.

Generell fanden wir gut, dass im heurigen Jahr wieder ausreichend Teilnehmer in der Unlimited Klasse starteten, um eine Teamwertung möglich zu machen. In dieser Teamwertung schnitt Österreich auch gar nicht schlecht ab. Der 3. Platz in der Overall-Teamwertung lag nicht in weiter Ferne und ist auch voraussichtlich in der Zukunft in realistischer Reichweite. Wir werden im nächsten Jahr auf jeden Fall als ‚Team Österreich‘ mit Hoffnungen auf einen Stockerlplatz in der Teamwertung nach Deva (Rumänien) fahren.

Die Wettbewerbsergebnisse

In der Free Known (1. Durchgang) belegte Sigggi Mayr den 7. Platz und somit sein bisher bestes Ergebnis in einem Bekannten Programm bzw. einer Bekannten Kür (Free Known Program). Mit diesem äußerst guten Start in den Bewerb stand auch für die nächsten Wettbewerbsflüge nichts mehr im Wege und er konnte seine Leistung sogar noch steigern, indem er in den weiteren Durchgängen die Ränge 7, 2, 7 und ex-quo den 5. Platz belegte. Somit erreichte er in der Gesamtwertung den hervorragenden 6. Platz mit 7107,63 Punkten.

Nicht nur das gesamte österreichische Team, sondern das gesamte Feld freute sich mit Sigggi, da er durch den 2. Platz im Durchgang ‚Free Unknown‘ die Sil-



bermedaille in dieser Einzelwertung nach Österreich holte. Damit können wir nach 6 Jahren ohne WM-Medaille im Segelkunstflug wieder an die früheren Erfolge von Dr. Dietmar Poll anschließen.

Gemeinsam mit Gabriel Stangl und Bernhard Behr erreichten die drei Piloten in der Unlimited in der Teamwertung gesamt den Platz 4. Leider nur Blech, macht aber nichts, nächstes Jahr kommt bereits die nächste Chance auf Edelmetall.

Bernhard Behr erreichte in den einzelnen Durchgängen die Plätze 15, 13, 15, 12 und 20, Gabriel Stangl belegte die Plätze 16, 11, 11, 20 und 18 in den einzelnen Durchgängen. Mit den beiden 11. Plätzen in den Einzeldurchgängen erreichte Gabriel somit sein bisher bestes WM-Ergebnis in der Unlimited Klasse, am Fox, bei seinem erst 4. Antritt in dieser Wettbewerbsklasse.

In der Klasse Advanced (Halbakro) belegte Jürgen Hintermayr nach zwei Jahren berufsbedingter WMPause die Plätze 25, 8, 17, 30 und 18 in den Einzelwertungen. Hierbei ist besonders der 8. Platz im 2. Programm hervorzuheben, mit welcher Jürgen trotz immer noch andauerndem beruflichem Stress seine neue persönliche Bestleistung in einer Weltmeisterschaft erreichte.

Für Gerhard Saumwald war es die erste Teilnahme an einem internationalen Bewerb. Wir hoffen, dass er sich in diesem für ihn ganz neuen Betätigungsfeld in den kommenden Jahren festigen kann.

Leider waren mit Jürgen und Gerhard nur zwei österreichische Piloten in der Klasse Advanced am Start, also ein Pilot zu wenig um ein gültiges Team für die Teamwertung zu haben. Nächstes Jahr werden voraussichtlich auch in der Advanced Klasse ausreichend Teilnehmer an den Start gehen, um auch in der Teamwertung vertreten zu sein.

Der Bewerb

Der Wettbewerb war – wie auch die vorhergehenden Bewerbe in Tschechien – sehr gut organisiert, wenn

auch schlichter als so manch andere Weltmeisterschaft der vergangenen Jahre. Die Organisation verzichtete auf besonders festliche Eröffnungs- und Abschlussfeierlichkeiten, Closing Dinner, etc.

Die dadurch gesparten Kosten wurden leider nicht dazu verwendet, den aus den Vorjahren bekannten ‚Red Van‘ (ein Höhen- und Positionsüberwachungssystem aus Polen) nach Zbraslavice zu holen. Dies bedeutete einen gewissen Qualitätsverlust bei der Messung von Position, Box Outs und Höhenlimits. Auch wurde im heurigen Jahr nicht wie in Vorjahren der in der Kunstflugbox vorherrschende Wind mit einer Drohne gemessen, sondern über herkömmliche Flüge. Auch dies bedeutete einen gewissen Genauigkeits- und Qualitätsverlust gegenüber den technischen Möglichkeiten, die prinzipiell zur Verfügung stünden und in den Vorjahren bereits verwendet worden waren. Teilweise konnte dies dadurch ausgeglichen werden, dass die jeweiligen Durchgänge meist an einem einzigen Tag, unter meist stabilen Wetterbedingungen komplett durchgeführt werden konnten. Dies verschaffte den Teilnehmern zumindest sehr ähnliche Ausgangsbedingungen.

Segelkunstflugsport allgemein

Auch heuer war wieder feststellbar, dass die Programme in der Klasse Advanced immer schwieriger und anspruchsvoller werden. Obwohl die Piloten in der Advanced noch immer weniger Figuren und weniger anspruchsvolle Figuren als die Piloten der Klasse Unlimited zu fliegen haben, haben sie dieselben Höhenlimits und damit dieselbe zur Verfügung stehende Energie. Dies führt dazu, dass in dieser Klasse immer höhere Geschwindigkeiten und g-Belastungen geflogen werden, da sich dies energetisch leicht ausgeht und von den Punkterichtern gut bewertet wird. Es sollte angedacht werden, in Zukunft die Klasse Advanced vielleicht auch höhen- und damit energiemäßig enger zu limitieren, um die Belastungen auf die Flugzeuge auf ein übliches Maß zu reduzieren, so wie es letztlich auch in der Unlimited Klasse üblich ist.

Auch sind in der Klasse Unlimited derzeit viele tolle Figuren nicht im Katalog der zulässigen Figuren ent-



halten – was die Klasse Unlimited also auch gewissermaßen zu einer ‚limited‘ Klasse macht. Wir würden uns wünschen, dass der Figurenkatalog in den kommenden Jahren wieder erweitert und ausgebaut wird, damit wir auch zeigen können, was wir können.

Dieser Bericht wurde gemeinschaftlich von den Teilnehmern der WM Segelkunstflug 2018 in Zbraslavice verfasst: Mayr, Hintermayr, Stangl, Behr, Saumwald



Startaufstellung bei 37°C: Foto: Gabriel Stangl



Das Team Austria an der Startstelle: Das Flugzeugcockpit darf unters Zelt; gespannter Blick nach oben, während Bernhard Behr fliegt; am Bild: Sigg Mayr, Gerhard Saumwald, Jürgen Hintermayr, Sandra Wechselberger (v.l.). Foto: Gabriel Stangl



Sigg Mayr holt Silber in der ‚Free-Unknown‘. Sein bisher größter Erfolg. Foto: Gabriel Stangl



Das Team-Austria in Zbraslavice: Bernhard Behr, Sigg Mayr, Gabriel Stangl, Jürgen Hintermayr, Gerhard Saumwald (v.l.). Foto Sandra Wechselberger



Berichte der Landessektionsleiter



Sektionsleiter NÖ
Wolfgang Zimmermann

Bericht des Landesverbandes NÖ – Sektion Segelflug

Staatsmeisterschaft 2019

Der UFG Waldviertel in Dobersberg hat sich erfolgreich für die Austragung der Segelflugstaatsmeisterschaft 2019 beworben. Ein starkes Leading Team wird den Bewerb durchführen:

Direktor (Wettbewerbsleiter)	Ludwig Starkl
Stellvertreter des Direktors	Michael Rohrbeck
Tasksetting:	Ludwig Starkl
Meteorologie:	Dr. Hermann Trimmel
Verantwortlicher für die Auswertung:	Richard Huschka

In der Ausschreibung zur Meisterschaft sind neue, innovative Aufgabenvarianten beschrieben, die bei diesem Bewerb zum ersten Mal zum Einsatz kommen werden. Ziel der neuen Aufgaben ist es, die Sicherheit für die Teilnehmer zu erhöhen.

Wir freuen uns, in Dobersberg ideale Infrastruktur in einem tollen Fluggebiet vorzufinden. Der Verein ist durch die langjährige Erfahrung mit der Durchführung von Wettbewerben (TAL) idealer Gastgeber für eine Staatsmeisterschaft.

Bewerbung der ÖMS der Junioren 2019

Nachdem die Juniorenmeisterschaft in den letzten Jahren stets in der Steiermark stattgefunden hat, bemüht sich nun erstmalig die Sportunion Fliegergruppe Waldviertel mit dem Flugplatz Altlichtenwarth und Wettbewerbsleiter Walter Sölle um die Austragung der ÖMS-J. In Altlichtenwarth wird im Flachland geflogen, eine interessante Alternative zu den Bewerben in den Alpen. Das Bewerbungsverfahren läuft.

Zentrale Bewerbe international:

Wolfgang Janowitsch wird in Hosin Weltmeister in der 18m Klasse und beeindruckt mit noch zwei weiteren internationalen Siegen. Herzliche Gratulation!

1. Platz 35th FAI World Gliding Championships, Hosin/Tschechien, 18m Klasse
1. Platz Räyskälä Masters, Räyskälä/Finland, 18m Klasse
1. Platz Pribina Cup, Nitra/Slowakei, DoSi Klasse

Wolfgang Zimmermann
Oktober 2018



Sektionsleiter Tirol
Bernhard Leitner

Bericht des Landesverbandes Tirol – Sektion Segelflug

Segelfflugbilanz Tirol:

In Tirol wird auf 4 Flugplätzen und dem Flughafen Innsbruck von 8 Segelflugvereinen Segelflug betrieben. Die Tiroler Sektion Segelflug hat 330 aktive Aeroclubmitglieder, um 12 weniger als im Vorjahr.

In St. Johann wurde 2018 der Kitzbüheler Alpenpokal zum 4. Mal durchgeführt. Nach 4 Wertungstagen standen der Sieger der 20 Teilnehmer starken Einheitsklasse mit Indexwertung fest (Ergebnisse siehe unten). Ein Highlight war die erzielte maximale Schnittgeschwindigkeit von 168,62 km/h am 3. Wettbewerbstag bei einem Assigned Area Task über 2 Stunden. Es ist nicht bekannt, dass ein Pilot bei einem Wettbewerb in Österreich eine ähnlich hohe Geschwindigkeit erreicht hat.

Die weitere Ausprägung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Flugschulen ist weiterhin ein wichtiges Thema.

FAI-Leistungsabzeichen:

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

2018 erflogene Tiroler Piloten folgende Leistungsabzeichen:



Silber-C:

Augustin Clemens
Fankhauser Johannes
Förg Thomas
Sparber Thomas
Vetter Paul
Zoller Benjamin



Gold-C:

Fankhauser Johannes
Prior Jakob



Diamanten:

Prior Jakob, FZT:
Diamant Zielflug

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

Für 2019 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):**

50 Tiroler Piloten flogen 124.819,57 gewertete Streckenkilometer (2017: 49 Piloten / 59.258,59 km)

Bestplatzierte TirolerInnen in den Wertungsklassen

sis.at	Verein	Platz	Klasse
Haggenmüller Reinhard	FC St. Johann	6. PLATZ 3. PLATZ 1. PLATZ	Allgemeine Klasse 18m Senioren
Leitner Bernhard	ISV	14. PLATZ 6. PLATZ	Allgemeine Klasse 18m
Achleitner Guido Jun	FC St. Johann	20. PLATZ 3. PLATZ	Allgemeine Klasse DoSi
Prieler Toni	FZT	32. PLATZ 4. PLATZ 10. PLATZ	Allgemeine Klasse 15m Senioren
Embacher Martin	FC St. Johann	99. PLATZ 13. PLATZ	Allgemeine Klasse Standard-Klasse
Karl Michael	SVA Reutte	112. PLATZ 12. PLATZ	Allgemeine Klasse Club
Wartsteiner Andrea	FC Kufstein	115. PLATZ 2. PLATZ	Allgemeine Klasse Frauen
Unterrainer Niklas	FC St. Johann	118. PLATZ 6. PLATZ	Allgemeine Klasse Junioren
FC St.Johann (Achleitner, Haggenmüller, Rass)	FC St. Johann	6. PLATZ	Mannschaft
FC St.Johann	FC St. Johann	5. PLATZ	Verein

Segelkunstflug:

21TH FAI World Glider Aerobatic Championship 2018		
Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	6. Platz	Unlimited
Behr Bernhard	14. Platz	Unlimited

SALZMAN CUP 2018		
Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	6. Platz	Unlimited
Jakob Prior	14. Platz	Advanced

DANUBIA CUP		
Name	Platz	Klasse
Mayr Siegfried	4. Platz	Unlimited

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT KUNSTFLUG		
Name	Platz	Klasse
Jakob Prior	1. Platz	Advanced
Mayr Siegfried	1. Platz	Unlimited
Behr Bernhard	3. Platz	Unlimited

**Zentrale Streckenflugwettbewerbe:**

ALPE ADRIA-CUP, FELDKIRCHEN		
Name	Platz	Klasse
Rass Michael	1. Platz	106er Klasse
Haggenmüller Reinhard	1. Platz	Offene-Klasse
Leitner Bernhard	5. Platz	Offene-Klasse
Achleitner Guido	10. Platz	Offene-Klasse
Lewandowski Markus	13. Platz	Offene-Klasse
Scheiber Josef	19. Platz	Offene-Klasse

35TH FAI WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS - STANDARD, 15M, CLUB / OSTROW IN POLEN		
Name	Platz	Klasse
Rass Michael	18. Platz	15m

35TH FAI WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS – OFFENE, 18M, 20M / HOSIN IN TSCHECHIEN		
Name	Platz	Klasse
Leitner Bernhard	33. Platz	18m

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO, RIETI/IT		
Name	Platz	Klasse
Haggenmüller Reinhard	6. Platz	18-Meter-Klasse
Scheiber Josef	16. Platz	18-Meter-Klasse
Schneider/Ptzinger	10. Platz	Doppelsitzer

COPPA CITTA DI RIETI, RIETI/ITALIEN		
Name	Platz	Gruppe
Schneider/Dornauer	11. Platz	Gruppo A
Derold Christian	25. Platz	Gruppo B

KAPFENBERG-CUP 2018 / 16. ÖST. JUN.-MEISTERSCHAFT		
Name	Platz	Klasse
Unterrainer Niklas	10. Platz	Allgemein

1. GRIMMING TAL 2018		
Name	Platz	Klasse
Prior/Eder	10. Platz	Allgemein

4. KITZBÜHELER ALPENPOKAL	
Name	Platz
Achleitner Guido	1. Platz
Rass Michael	2. Platz
Leitner Bernhard	4. Platz
Embacher Martin	11. Platz
Strobel Josef	18. Platz

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

Bernhard Leitner
Landessektionsleiter Tirol

Nicht eingetroffene Landesberichte:

Wien, Oberösterreich, Salzburg, Vorarlberg, Kärnten



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB



Sektionsleiter Burgenland
Florian Forcher

Bericht des Landesverbandes Burgenland – Sektion Segelflug

In den beiden Vereinen den Burgenlandes, in denen derzeit Segelflug betreiben wird gab es 2018 folgende Aktivitäten:

SFC Pinkafeld –

6 Segelflugschüler haben sich 2017/18 Ausbildung angemeldet. 3 Schüler haben die Ausbildung abgeschlossen. In Pinkafeld sind derzeit 11 Piloten in Ausbildung zum SF-Schein, eine Flugschülerin in der MIM-Schulung., 3 Piloten haben 2018 den SF Schein erworben

Es wurden bereits Streckenflugeinweisungen mit Jungpiloten auf dem neuen Duodiscus absolviert. Ein Teilnehmer war beim Alpe Adria Cup und LOKF dabei.

Leistungsflüge: nur mehr 1 Teilnehmerin der SIS-AT

Aerotechnik Eisenstadt –

Momentan 7 Schüler in Ausbildung und in der Saison 2018 zwei fertige Scheine.

Ein Mitglied ist das Silber C erflogen.
Fliegerlager im Rahmen der Sportwoche in Trieben.

Wettbewerbsteilnahmen gab es dieses Jahr zwei, ein Mitglied bei der Silber Challenge in LOGO und ein Teilnehmer selbst bei der Juniorenstaatsmeisterschaft / Kapfenberg Cup in LOGK.

DI Florian Forcher, LSL Segelflug





Sektionsleiter
Steiermark
Mario Schupfer

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.

Veranstaltungen:

Juniorern Staatsmeisterschaft Veranstalter KSV Kapfenberg

Es konnte an 6 Tagen geflogen werden, wobei 5 gültige Wettbewerbstage erzielt werden konnten. Der Wettbewerb war neben den österreichischen Teilnehmern auch international besetzt. Weitere vertretene Nationen waren Deutschland, mit Fin Luca Müntefering der für den USFC Wörschach an den Start ging, sowie Teilnehmer aus Polen und der Schweiz. Der Sieg sowie der 2. Platz der österr. Juniorernstaatsmeisterschaft wurde durch 2 steirische Teilnehmer erzielt. 1. Koch Christoph, 2. Kirchberger Lukas. Weiterer steirischer Teilnehmer war Sebastian Pöchlauer.

Grimming TAL Veranstalter Alpenflugschule Niederöblarn (Sportsarea Grimming)

Seit langem fand wieder ein TAL in der Steiermark statt, es konnte in diesem Rahmen auch eine steirische

Meisterschaft durchgeführt werden. Das Wetter ermöglichte an 5 von 6 Tagen eine Wertung zu erzielen. Von den 15 Teilnehmern setzte sich Gerold Auerbach vom LSV Salzburg durch. Sieger der steir. Meisterschaft wurde Herwig Wagner.

Seitens des Flugplatzes Niederöblarn ist geplant diese Veranstaltung jährlich durchzuführen. Für 2019 ist der Termin mit Anfang Juli geplant.

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

Dezentrale Bewerbe

In der dezentralen Meisterschaft sis.at nahmen 16 steir. Vereine mit 103 Piloten teil. Die erflogene Kilometerleistung betrug 306 228 km.

Die topplatzierten steir. Teilnehmer waren

– Offene Klasse

3. Platz Johannes Schlömmer, USFC Wörschach

– 15 Meter Klasse

3. Platz Andreas Haider, HSFG Kondor

– Standardklasse

2. Platz Friedrich Herbert, HGC - Stmk,
St. Radegund

Die **Clubklasse** ist wie jedes Jahr mit sehr starken steir. Teilnehmern besetzt, so strahlte dieses Jahr das Podium grün – weiß.

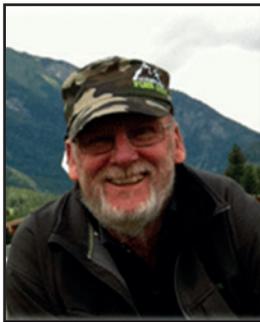
1. Platz Jan Jagiello, FSG Steir. Oberland
2. Platz Simon Lemmerer, HSFG Kondor.
3. Platz Burghart Reiter, FSG Steir. Oberland

Mario Schupfer,
Landessektionsleiter Steiermark



■ Berichte Fachreferenten

Bericht des ONF-Delegierten Horst Baumann



Wie schon 2017, 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.

Von 60 Piloten wurden 165 IGC Dateien zur Bearbeitung und Anerkennung auf www.onf-online.at hochgeladen und mussten bearbeitet werden. Nicht alle Flugwegaufzeichnungen entsprachen den Regeln des Sporting Codes.

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 2018 konnten wieder FAI Segelflug-Leistungsabzeichen anerkannt werden:

- 28 Silber C
- 3 Gold C
- 1 Diamant Ziel
- 1 Diamant Distanz (500 km)

Erfreuliches dabei, es waren 2 Frauen, welche die Bedingungen für das SILBER C Segelflugleistungsabzeichen erfliegen.

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.

Auf www.onf-online.at kann nach den Inhabern der verschiedenen Leistungsabzeichen gesucht werden.

Auch gibt es eine graphische Darstellung der Flugleistung.

REKORDE:

Erfreulich auch, dass in Namibia wieder Rekorde geflogen worden sind: Am 5.11.2017 erflieg **Ludwig Starkl** in Kiripotib einen Geschwindigkeitsrekord von 164,5 km/h über ein 1000km FAI Dreieck und am 12.11.2018 einen Geschwindigkeitstekord von 165,1 km/h über einen 500km Ziel-Rückkehrflug. **Peter Hartmann**, ebenfalls in Kiripotib, erflieg am 14.11.2017 einen Geschwindigkeitsrekord von 146,1 km/h über ein 500km FAI Dreieck.

In Österreich hat **Rudolf Schlesinger** am 24.07.2018 in der neuen 13,5m Klasse mit seiner Silent 2E zwei Rekorde erfliegen: Ein Freies Dreieck von 607,3 km und eine Freie Strecke über 3 Wendepunkte von 579,5 km. Diese wurden auch als Europäische Kontinental-Rekorde bei der FAI eingereicht. Wir gratulieren herzlichst.

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

Die auf <http://www.onf-online.at/fai-fluege.html> ersichtliche Statistik wird ständig aktuell gehalten.

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 gut.

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 26.09.10.2018



Jahresrückblick Junioren 2018

Zusammenfassung „16. Österr. Bundesmeisterschaften der Junioren im Streckensegelflug“ 7. – 14. Juli in Kapfenberg

Bericht Kirchberger

Die 16. Junioren-Bundesmeisterschaften fanden auf einem Flugplatz statt, der seit Jahren nicht mehr am „Radar“ der Segelflieger stand – am Flugplatz in Kapfenberg (www.flugplatz-kapfenberg.at). Schon im Vorfeld – ein derartiges Ereignis will ordentlich vorbereitet sein – waren die beiden mit der Austragung betrauten Vereine (KSV Segelflug / KSV Motorflug) um Bereitstellung der bestmöglichen Rahmenbedingungen bemüht.

Um die sportlichen Herausforderungen etwas zu heben wurde parallel der „Kapfenberg-CUP“ ausgeschrieben. Die Tasks galten für beide Bewerbe – die Juniorenmeisterschaften und den Cup. Damit konnten Juniors, welche erstmalig an Meisterschaften teilnahmen, von erfahrenen Piloten ihres Vereins begleitet werden. In Summe waren 16 Teilnehmer am Start. Ein sehr starkes Team aus Polen – immerhin aktueller Junioren-Vizeweltmeister in der Mannschaft. Mit David Leemann, dem zweifachen Schweizer Meister, konnten wir einen weiteren Spitzen-Junior bei uns begrüßen. Nachdem wir im Vorjahr die Meisterschaften aus Starter-Mangel absagen mussten, versuche ich, durch die Öffnung dieses Bewerbs für „Ex-Junioren“ und intensive Werbung im Ausland ein größeres und hochkarätiges Teilnehmerfeld sicherzustellen.

Die beiden polnischen Junioren wurden von 2 Trainern und einem Clubkollegen begleitet. Die Gruppe flog zum ersten Mal im Gebirge und war restlos begeistert. Ein Bericht in einem polnischen Fliegermagazin mit vielen Bildern unterstreicht ihr Anliegen, daraus ein jährliches „Alpen-Trainingslager“ zu machen.

Nach sehr spannenden und herausfordernden Flügen – Tasksetter Herwig Wagner nutzte jede Möglichkeit voll aus – gab es mit Christoph Koch einen verdienten und würdigen Junioren-Bundesmeister. Mit Lukas Kirchberger als Zweitem waren die zwei besten österreichischen Junioren an der Spitze des Bewerbs. Die Plätze 3 und 4 gingen mit Lukas Schneeberger und Jakob Pöchlauer an 2 Zukunftshoffnungen, die im Laufe des Bewerbes beachtliche Ergebnisse erzielten. Richard Huschka als Auswerter war wie immer eine feste Größe.

Das jährliche Flugplatz-Fest wurde für die Siegerehrung genutzt, wodurch ein wirklich toller Rahmen gegeben war. Sehr großes Lob geht an Bewerbsleiter Günther Reisner und die beiden austragenden Vereine. Hervorheben möchte ich da vor allem das Preisniveau, welches vom Veranstalter für die Junioren angesetzt wurde. Schleppe für Junioren um 39,-, gratis Camping inkl. Duschen, ausgesprochen günstige Preise und große Portionen im Flugplatz-Restaurant bei hervorragender Qualität, günstiges Frühstücks-Buffet, immer positive Stimmung durch Betriebsleiterin Hilli Rieker – uns werden diese Meisterschaften in sehr guter Erinnerung bleiben. Hans Gaida und sein Team verdienen großes Lob! Vor allem die künftige Zusammenarbeit mit der AVIATION-HTL wird den Segelflug am Platz deutlich stärken. Der erste Jahrgang der neuen HTL-Fachrichtung war während der letzten Schulwoche am Platz und als Helfer sowohl für Piloten als auch den Veranstalter verfügbar. Danke an Herr Direktor Dr. Zisser für die Unterstützer!

Während des gesamten Bewerbes und vor allem am Finaltag waren sehr viele Zuseher am Platz. Eine Luftfahrt-Ausstellung im Flughafengebäude und Vereinsmitglieder, welche den Flugzeugpark gerne herzeigten, waren das Ergebnis guter Öffentlichkeitsarbeit. Ein lokales Fernsteam, ein Reporterteam der Steirer-Krone und viele Berichte und Ankündigungen in lokalen Medien brachten dem Verein sehr positive Werbewirkung. Ich hoffe, dass dieses wirklich hervorragende Beispiel Ansporn für andere Vereine ist, un-



seren Segelflug-Nachwuchs zu Meisterschaften auf den eigenen Platz einzuladen. Wir freuen uns sehr, neue Flugplätze kennenzulernen und Gebiete zu erkunden, welche unsere Nachwuchs-Piloten noch nicht kennen. Kapfenberg wird ab nun sicherlich Ziel bzw. Wendepunkt von Streckenflügen der Juniors sein, da sowohl Platz als auch die zentralen Personen und die lokalen Gegebenheiten bekannt sind. Danke an alle Funktionäre und Unterstützer unserer Jungpiloten, Danke an KSV Segel- und Motorflug und an alle, die zu einer sehr positiven Meisterschaft beigetragen haben.

Harald Kirchberger
Fachreferent Junioren

Bericht Koch

Vom 07.07. bis 14.07. konnten die österreichischen Junioren am Flugplatz Kapfenberg unter der sportlichen Leitung von Herwig Wagner 6 Tage fliegen und 5 davon als Wertungstage verbuchen.

Die Infrastruktur am Flugplatz war vom Verein recht gut vorbereitet. Camping am Flugplatz ist immer ein Hit für uns Junioren. Frühstück und Abendessen konnten am Flugplatz konsumiert werden, wenn auch der Preis vor allem beim Frühstück für meinen Geschmack etwas zu hoch lag.

Gut fand ich besonders, dass die Stehplätze für Anhänger, Zelte, Autos usw. von vornherein klar definiert waren und die Betriebsleiterin beim Eintreffen von jedem Piloten vor Ort war und dies auch koordiniert hat. So muss man dann unterm Wettbewerb nicht mehr umschichten wenn mal alles befestigt ist.

Leider war der Platz für den Duo Discus, den ich mitgebracht habe etwas zu kurz und feucht um sichere Starts gewährleisten zu können. Kurzerhand musste ein anderes Flugzeug organisiert werden. Hier möchte ich mich wirklich bei allen Bedanken die ihre Hilfe angeboten haben. Mein Verein hielt mich permanent auf dem Laufenden ob sie das Vario der DG200

rechtzeitig flugfähig bekommen, Herwig Wagner bot mir seine SZD55 an, jedoch hätten wir diese noch versichern müssen, was zu viel Zeit gekostet hätte. Günter Reisner konnte schlussendlich den Discus CS vom ASFC Leoben-Timmersdorf klar machen. Da es organisatorisch und auch finanziell für mich beim Discus CS passte, stand ich am Samstag mit der H2 am Start. Diese wurde mir sogar per Luftpost von den Timmersdorfern geliefert und am Ende der Woche wieder abgeholt. VIELEN VIELEN DANK dafür. Schön, dass es Vereine gibt wo so etwas möglich ist.

Der Startablauf und die Schlepps funktionierten eigentlich reibungslos. Eine Dimona ist vielleicht in Kapfenberg nicht gerade die richtige Wahl, aber die Entscheidung sich da dran zu hängen ließ man den Piloten selbst über. (Fand ich sehr gut) Jedoch fanden während der Schlepps immer wieder Doppelbelegungen der Frequenz statt, weil scheinbar nicht wirklich abgesprochen wurde ob nun der Wettbewerbsleiter in der Startphase auch Startleiter ist oder nicht. Meiner Meinung nach darf in dieser Phase des Wettbewerbs nur der Wettbewerbsleiter den Flugverkehr koordinieren. Nur dieser weiß was in den nächsten 10 Minuten am Flugplatz geschehen wird und kennt auch seine Piloten und ihre Kompetenzen.

Fliegerisch kann man im Großen und Ganzen nur gutes berichten. Die Junioren sind alle super fit auf den Flugzeugen, die sie mitbringen, und beweisen bei jedem Flug super Airmanship. Bei Außenlandungen war meistens zu wenig Platz in den Autos um alle potentiellen Rückholer überhaupt mitnehmen zu können. Einmal mussten wir sogar mit dem 7-Sitzer von Andreas ausfahren um alle Helfer ins Auto zu bekommen.

Das Tasksetting wurde auch von Tag zu Tag besser... ;-)

Relativ viel Nordwind und Feuchte bereiteten uns die ganze Woche Herausforderungen die erst einmal bewältigt werden mussten.

Der **erste Tag** war sehr selektiv. Wir sollten mit einer AAT nach Donnersbachwald und wieder zurück. Die



meisten landeten relativ früh außen oder kamen wieder zum Platz zurück. Ich wollte mich dann einmal auf das Flugzeug einfliegen, da es mein erster Start auf dem Muster war. So konnte ich dann über eine Welle bis nach Kammern schleichen und dann nach Trieben kämpfen.

Der Wind war dort kanalisiert und sehr turbulent am Hang. Nach der Wende in Trieben konnte ich südlich vom Flugplatz hochachtern und im Hangwind bis nach Timmersdorf in die Sonne fliegen. Von dort ging es dann mit windzerissener Thermik um die letzte Wende und nach Hause. Ohne der JMS wäre ich wohl nie auf die Idee gekommen das Palten-Liesingtal bei Nordwind unter Grat zu durchfliegen, ob ich es wieder tun möchte, weiß ich aber auch nicht... :-)

Tag 2 empfand ich als mehr taktische Entscheidung von Herwig um einen Wertungstag zu bekommen. Es ging wieder bei starkem Nordwind Richtung Fürstenfeld, Punitz und Mürzzuschlag. Es war fast klar, dass die meisten die Abfliegen mit dem Rückenwind die Wertungsdistanz nur durch gleiten schon schaffen werden und sicher einen Flugplatz erreichen können. Die Bedingungen waren dann doch recht brauchbar, den meisten wurde nur der Regen in Pinkafeld zum Verhängnis wo auch viele landeten.

Tag 3 war für eine JMS bei dem Wetter etwas sehr herausfordernd und auch fraglich ob das sein muss. Nach Mariazell, Timmersdorf, Oppenberg, RaxBahn und nach Hause. Was anfangs gut klingt, da man von Flugplatz zu Flugplatz fliegt stellt sich auf der Karte als eher suboptimal dar. Es werden eigentlich ständig schwer landbare Gebiete beflogen und die Piloten sollten selbst für ihre Sicherheit Umwege einplanen. Und das taten sie auch!!! Dies sollte alle Vereine und Fluglehrer stolz machen!
Die Jungs sind besonnen und handeln im Sinne ihrer Sicherheit und nicht im Sinne der Platzierung, wenn es die Situation verlangt!

Nach 2 Tagen Pause wegen einer Regenfront ging es dann zwei Tage hintereinander ins Ennstal und das erste Mal gab es überall glückliche Gesichter. Die meisten feierten ihren ersten abgeschlossenen Task

in ihrem Fliegerleben! So soll es sein!

Am **letzten Tag** fand nach dem Eintrudeln der Wettbewerbspiloten eine kleine Flugshow am Flugplatz statt. Dies wurde von Herwig mit einer kurzen AAT gut koordiniert und das ganze konnte sicher über die Bühne gebracht werden.

Abschließend kann man sagen, dass diese JMS gut über die Bühne ging, eine super Stimmung herrschte und jeder viel lernen konnte. Ich möchte aber alle zukünftigen Organisatoren daran erinnern, dass dies für viele der erste Wettbewerb ist und man dies bei der Aufgabenstellung immer im Hinterkopf haben sollte. Es geht meiner Meinung nach darum, die Freude am Vergleichen, Weiterbilden und für weitere Wettbewerbe zu wecken.

Christoph Koch
SFC Fürstenfeld



■ Termine 2019/20

Sportliche Events in den kommenden Jahren

2019 - Nationale Veranstaltungen	Zeitraum der Veranstaltung	Veranstaltungsort
Silver Challenge	01.05. - 05.05.2019	Niederöblarn
Gold Challenge		
Alpe Adria Cup	25.05. - 01.06.2019	Feldkirchen
Juniorenmeisterschaften	Anfang Juli	noch nicht fixiert
STMS Dobersberg	03.08. - 12.08.2019	Dobersberg
Grimming TAL		
Salzburg TAL		
MS SKF		

2019 - Internationale Veranstaltungen	Zeitraum der Veranstaltung	Veranstaltungsort
EM (Offene, 18m, 20m, Doppelsitzer)	11.05. - 25.05.2019	Turbia, POL
EM (15m, Standard, Club)	06.07. - 21.07.2019	Prievidza, SVK
WM SKF (Unlimited, Advanced)	18.07. - 28.07.2019	Deva, RUM
WM Junioren (Standard, Club)	28.07. - 10.08.2019	Szeged, HUN
WM (13,5m)	01.09. - 14.09.2019	Pavullo, ITA

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