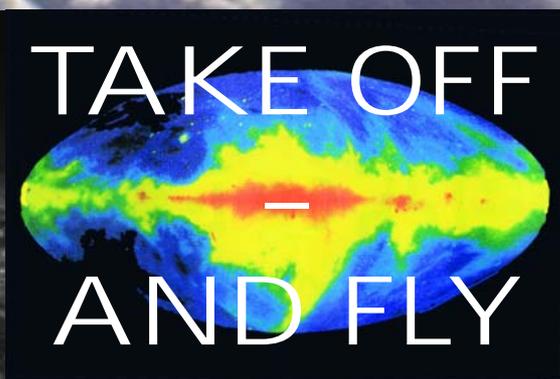


cumulus

Vereinszeitschrift der Steirischen Flugsport-Union



Flugberichte
 Streckensegelflug
 Vereinsliga



Liebe Fliegerin, lieber Fliegerfreund!

Du hältst die erste Ausgabe unserer „Clubzeitung“ in Händen. Wir wollen den Versuch unternehmen, Dir in ansprechender – jedoch einfacher und kostengünstiger Form 3-4 mal jährlich Aktuelles aus unserem Verein näherzubringen.

Für den Erhalt von Informationen bzw. von interessanten Beiträgen bitten wir um die Mitarbeit aller Mitglieder. Als Ansprechperson und „Redakteur“ steht Euch unser Kulturwart Andreas Wolfgruber zur Verfügung.

Der Vereinsvorstand möchte Dir folgende Anliegen nahebringen:



– Unser Schulleiter **Max Stiplosek** wird am **11. September** „50“. Wir wünschen ihm **weiter Gesundheit und viel Geist zur Betreuung unseres wichtigsten Standbeines, der Schulung.**

– Wir stellen fest, daß der kostengünstige „**Motorzeit-Tarif**“ für unseren Motorsegler OE-9148 ganz selten in Anspruch genommen wird.

– Wir möchten im Herbst eine kostengünstige **PPL-Ausbildung** auf unserem Motorsegler anbieten. Interessierte MS-Piloten werden gebeten, sich bei Wolfgang Bauer zu melden.

– Aus gegebenem Anlaß weisen wir darauf hin, daß im Hangar das **Betanken bzw. auch das Entleeren** der Tanks von motorsierten Flugzeugen **streng verboten** ist.

– Der Herbst bzw. der Winter ist zur Funkausbildung gut geeignet. Da für den guten Piloten das Funksprechzeugnis obligatorisch sein sollte, empfehlen wir, Euch rechtzeitig mit unserem



– Bereitschaft zur aktiven Mitarbeit
– gemeint ist nicht das Fliegen – sondern die Hilfe bei der Bewältigung des Flugbetriebes

– Die Stärke unseres Vereins liegt im Willen, jeden Tag Flugmöglichkeit anzubieten. Daher ist es notwendig, auch an jedem Tag einen Startleiter zu haben.

Jeder ist aufgerufen, seinen Beitrag dazu zu leisten. Bitte übermittle uns Deine Meinung durch ausfüllen und retournieren des Fragebogens, der dieser Ausgabe beiliegt.


Wolfgang Bauer
Euer Obmann



Aktuelles

Fliegerkameraden, **Sigi Kraxner**
Tel.: 68 49 73 in Verbindung zu setzen!

Mani Freyberger feierte am 10. Juli 1996 seinen 85. Geburtstag. Wir wünschen Ihm alles Gute und noch viele schöne Flugerlebnisse!





Erfahrung



Wissen

Flugbericht vom Streckenflug vom 15. 7. 1996 mit der ASH 25 E – OE-9347 von Graz von Peter Rath

Wetter: Hochdrucklage, nordwestliche Strömung

Start: LOWG-Graspiste West, Schlepp bis Plankenwarth, mit Hilfsmotor zur Veitschalmhütte (2000m), Abflugfoto um 10.15 lokal.

Strecke: Erster Bart am Niederalpl, noch zögernd, mittleres Steigen 0,7m/sec auf 2000m, im Geradeausflug weiter über Wegscheid Richtung Wildalpen, erster brauchbarer Bart beim Hoctor angenommen mit 1,0m/sec auf 2200m; bei besser werdender Optik und brauchbareren Cumuli in zügigem Gleitflug zum Grimming; am Grimming 5 Kreise, 2,5m/sec zur Basis. Jetzt begann erst der richtige Streckenflug nach Westen (Zeit ca. 11:50). Im Geradeausflug weiter zum Scheichenspitz, Stoderzinken, dort in die Tauern gequert, über die Radstädter Tauern, Basis 2700m, Steigwerte 2,5 m, bei Rauris zurück auf die nördliche Talseite zum Honigkogel auf die Rennstrecke, Querung Zell am See, auf der Schmittenhöhe 3,5m Steigen auf 2900m; Pinzgauer Spaziergang im steigenden Gleitflug bis zum Kreuzjoch, Querung Zillertal, Kellerjoch, Anmeldung bei Innsbruck-Tower zu Querung des Inntales bei Schwaz, weiter zur Bettelwurfspitze, Ankunft in 2400m, ein paar Kreise auf 2800m, im Geradeausflug entlang der Nordkette zur Ostseite der Mieminger Kette, einige Kreise mit 4,0m/sec auf 3300m, Querung zum Tschirgant ohne Höhenverlust zum Venet-Berg, Querung zur Parseier-Spitze, weiter geradeaus über Flirsch Richtung Arlberg; Die Wetteroptik zeigte

nun auseinanderfließende Wolken, kein ordentliches Steigen auffindbar, trotzdem Weiterflug in Richtung des angemeldeten Wendepunktes St. Christoph-Hospiz, den Paß mit ca. 2000m überquert (!!!). Ein Wendepunktfoto war in dieser Höhe nicht möglich, Flucht nach Westen in Richtung Vorarlberg, nördlich von Dalaas in 1600m endlich wieder Thermikanschluß am Hang, mit 8ter-Schleifen wieder mühsam hochgearbeitet auf 2300m, dann einen 4,0 metrigen bis auf 3300m ausgekurbelt; Zeitverlust durch diesen Steher ca. 15 min. Vollen Mutes weiter nach Westen in Richtung St. Gallenkirch, über das Schlappiner Joch in die Schweiz; die Berge waren nun auf 3300m angestiegen; Basis aber nur (!) 3500m, als freien Wendepunkt nun Klosters fotografiert da die Thermik nicht mehr so einfach zentrierbar war. (15:10). Rückflug über Bieler-Höhe, ins Paznauntal über Ischgl, Landeck, Tschirgant Seefeld Nordkette, Kellerjoch, Gerlos zum Alpenhauptkamm (Tauern), vorbei an Kaprun, Richtung Hochwildstelle, Donnersbachwald, über Seckauer-Tauern, über dem neuen A1-Ring wieder auf 2700m aufgekurbelt, dann Endanflug übers Gaberl nach Graz. Der Peschke Streckenflugrechner zeigte uns eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 108 km/h und eine geflogene Strecke von 860 km. Landung kurz vor 19:00 Uhr. Bei Nutzung der Termik bis 20:00 Uhr wäre eine Strecke von ca. 950 km machbar gewesen!!!

Wichtige Termine:

- | | |
|---------------------------------|---|
| Ziellanden: | 14. 9. 1996 ab 10 Uhr |
| Modellflugtag in Stainz: | 15. 9. 1996 mit einer Außenlandung unserer ASK 13 und Überflug der Stemme S10 |
| Abfliegen: | 26. 10. 1996 ab 10 Uhr |
| Jahresabschlußfeier: | 1. 12. 1996 um 16.00 Lindenwirt |



Aktionen

Mit IACE* in Frankreich

von Christoph Kornschober

Simon Meusburger und Christoph Kornschober nahmen heuer am International Air Cadet Exchange teil. Da das Programm ziemlich umfangreich war, werde ich nicht jedes kleinste Detail behandeln, sondern versuchen, Euch, einen weiträumigen Überblick über unseren wunderbaren und somit unvergeßlichen Aufenthalt in Frankreich zu verschaffen. Mit einem Bus fuhren wir von Frankfurt aus nach Paris, wo wir zwei Tage Halt machten. Hier nutzten wir die Gelegenheit, die bedeutendsten Sehenswürdigkeiten dieser Weltstadt und die Produktionsstätte der Ariane 5 zu besichtigen. Weiter flogen wir dann mit einem Flugzeug der French Air-Force (CASA) nach Dijon, dem Produktionsort der Mirage 2000. Nach der Besichtigung des gesamten Airports folgte als krönender Abschluß ein Probefliegen in diesem französischen Jagdflugzeug. Am darauffolgenden Tag durfte ich eine Piper Arrow pilotieren, was für mich ein unvergeßliches Erlebnis bleiben wird. Schließlich ging es dann weiter nach Toulouse, wo auf uns Flüge mit Seglern, Motorseglern sowie auch auf Motorflugzeugen warteten. Die Tätigkeiten des nächsten Tages zählten zu den Höhepunkten des gesamten Jungfliegeraustausches. Nach der Besichtigung der Airbus - Produktionsstätte begaben wir uns zur Aéroformation, wo ich einen Airbus A 320 in einem höchstmodernen Simulator vom Start bis zur Landung fliegen durfte. Dieses Erlebnis war so wunderbar, daß jegliche Versuche diesen Flug mit Worten zu beschreiben, fehlschlagen würden.

Erzählungen

Der nächste Haltepunkt war Europas größte Pilotenschule, dem Directorate of Aeronautical Training Operation Service Center. Der Besuch dieser Pilotenschule endete mit einem Rundflug mit einer der zahlreichen bestausgerüstetsten Schulmaschinen. Nach unserem Aufenthalt in Toulouse ging es per Bus nach Bordeaux weiter, wo wir von unseren Gastfamilien freundlich empfangen wurden.

Leider war jedoch viel zu wenig Zeit, um die Gasteltern besser kennenzulernen, aber ich bin mir sicher, daß bis zu unserem nächsten Zusammentreffen nicht allzu viel Zeit vergehen wird. Vor unserer Heimreise folgten dann noch ein Besuch des ATCCs (Air Traffic Control Service Center) in Bordeaux und eine Mountain-Bike-Tour nahe eines Sees.

Abschließend möchte ich noch erwähnen, daß es einfach großartig ist, daß es eine Organisation wie den IACE gibt, der es jungen Menschen ermöglicht, fremde Länder und Kulturen kennenzulernen. Der Abschied von Frankreich fiel uns nicht leicht, und wir hoffen auf ein baldiges Wiedersehen der Kadetten, die 1996 am IACE in Frankreich teilgenommen haben. Zum Schluß möchte ich noch an alle jungen Piloten beziehungsweise Pilotinnen zwischen 17 und 21 Jahren appellieren, in den kommenden Jahren am Jungfliegeraustausch teilzunehmen, denn eines ist ganz sicher: die Eindrücke, die man dort gewinnt, vergißt man auf keinen Fall, und die neugewonnenen Freundschaften werden zweifelsohne sehr lange aufrechterhalten bleiben.

* IACE (International Air Cadett Exchange)



Fluchverkehr...

Bitte es stimmt nicht, daß am Anfang der Saison ein paar Flugzeuge nicht flugklar waren... es waren relativ viele Flugzeuge nicht startklar. Halt, Halt, Halt das wird jetzt keine Schmähung derer, die sonst ohnehin alles machen und alles wissen (Weiß jemand wo die Barografen stehen, warum ist kein Treibstoff in der K13 und die Batterie vom Traktor ist leer.) Nein ganz im Gegenteil es handelt sich hier um ein Denk - Mal für alle jene, die an nichts schuld sind, ganz einfach weil sie keine Pflichten übernommen haben.



oder von hinterm Hangar, Quellen werden nur auf Anfrage verraten...

Überlegt sein, welche Tätigkeiten anderer erkenne ich nicht, der ich glaube soviel zu tun und warum

Aber auch das ist ja noch kein Grund, den Pflasterstein in der Hand im gerechten Zorn die Glaswände anzugrinsen und auf den ersten zu warten. Auch hierfür muß in unserem Verein Platz sein.

Nein, das Ganze ist eine gute Gelegenheit sich selbst zu hinterfragen, warum kann ich dies oder jenes nicht tun, warum dieses oder jenes nicht doch?

Und der Umkehrschluß sollte auch überlegt sein, welche Tätigkeiten anderer erkenne ich nicht, der ich glaube soviel zu tun und warum

funktionieren Dinge nicht für deren Funktionieren ich mir schon traditionell Jahr für Jahr auf die Brust klopfen...

Machen ist wichtig, aber vorher Nachdenken noch wichtiger, denn Engagement hat seinen Wert, Ergebnisse einen größeren.

Unser Verein ist einer der schönsten und größten, weil die wichtigsten Dinge gut funktionieren. Einfaches Prinzip – geben und nehmen und wenn das Gewicht nicht stimmt dann sollte die Aufforderung lauten „gib“, bestimmen



Aktionen

wir nur vielleicht nicht gleich was derjenige zu geben hat.

Es gibt einen Fragebogen, der für uns alle zu diesem Denk – Mal, den richtigen Denk-Zettel darstellt.

Also Denk-Mal welche Fähigkeiten von Dir können dem Verein was bringen. Denn lineares Auffordern: „Gib, Mach.“ erhöht nur die Zahl der „beschäftigten Zuseher“ im Hangar nicht die Effizienz.

Cloud Dancing



Erfahrung

Lokalbericht oder... wer sagt in Graz gäbe es keine Thermik

Ein Flugbericht von Andreas Wolfsgruber

19. April 1996; Wetterlage N-0
Stimmung, 10 bis 15kt in 1.500m,

mäßige und zerissene Thermik. Es ist Freitag Nachmittag und ich komme erst spät zum Flugplatz.

Meinen Überprüfungsflug hatte ich am Vortag gemacht, die PW-5 wartete geflogen zu werden und niemand hat seinen Anspruch auf unseren „Knirps“ angemeldet. Um 15.05 Uhr hoben Schleppmaschine und PW ab. Ob es nun die Nervosität des ersten Saisonstarts war, oder das fehlende Glück gleich in den ersten 5 bis 10 Minuten „Anschluß“ an Thermik zu finden sei dahingestellt – Absaufen nennt man das wohl, was mir hier wiederfuhr. Es folgt ein zweites „Touch-and-Go“ und schon wollte ich etwas frustriert aufgeben, da erspähe ich noch ein paar zarte Cumuli.

Ich entschließe mich, obwohl schon etwas spät, nochmals zu starten.

Um 16.30 Uhr hebt die PW-5 zu einem für mich einmaligen Flug ab.

Diesmal fliege ich auf „Nummer sicher“, nehme jedes kleine Steigen an und fliege alle Aufwinde sauber aus. So hatte ich die Höhe, um auch die letzten schwachen Aufwinde auszufliegen.

Um 18.30 Uhr Lokalzeit zerfallen endgültig die letzten, schwachen Aufwinde und ich beschließe aus 1.000 m NN zum Platz zurückzugleiten. Meine Route führt über Tobelbad, Ziegelwerk, Richtung Schwarzhalle. In 800 m NN wird die PW-5 ganz unmerklich gehoben. Ich fliege einen „Schlenker“, da die Aufwindzone für mich nicht wirklich auszumachen ist. Thermik war ja wohl keine mehr zu erwarten, aber vielleicht erwische ich etwas

Umkehrthermik, geht es mir durch den Kopf. Leise und absolut ruhig liegt das Flugzeug in der Luft, immer noch fliege ich geradeaus, Ost-Kurs. Bald im Platzbereich merke ich, daß das Steigen besser wird: 1-1,5m/sec sind am Vario abzulesen. Ich „surfe“ auf meinen kleinen Wellen dahin! 60 Minuten vor Sunset beginnt ein Dahingleiten zwischen Schwarzhalle und Tobelbad.

Wie weit in Richtung Osten und wie hoch würden dieses Steigen wohl gehen? Leider bekomme ich nur 3.500 Ft Höhenfreigabe und gleite daher schneller – setzte das Steigen in Fahrt um.

Entspannt und begeistert über den doch noch geglückten zweiten Flugtag in der neuen Saison, beschließe ich, bis Sunset (ca. 19.49 Uhr) zu fliegen.

Müheles gleite ich dahin, sehe die Sonne hinter der Gleinalm langsam versinken. Wolkenloser, glasklarer Himmel.

Am Boden bilden sich in der noch kühlen Frühlingsluft erste kleine Nebelfelder. Es ist bereits 19.30 Uhr. In Pirka gehen die ersten Lichter an.

Ich beschließe, zu landen, obwohl mich die Leichtigkeit und die Ruhe des Flugs nicht auslassen wollen und fliege noch zum Florianiberg. 2,5m Sinken bestätigen meine „kleine Wellentheorie“. Um 19.50 Uhr, nach 3 Stunden und 30 Minuten Flugzeit setzte ich die PW-5 sanft auf das noch vom Winter braune und trockene Gras. Es dämmt bereits als ich aussteige und ich bin glücklich über diesen schönen Saisonbeginn.





Erfahrung

Vorausscheidung für die Weltmeisterschaft 1997 in der Türkei

von Michaela Richter-Trummer

PW 5 Cup – vom 29. 7. vom 15. 8. 1996



Wissen

Die Trainingstage:

Heuer im August war es soweit! Im PW5 Cup, der durch den Zukauf unserer PW5 seit dem Winter ein Thema gewesen war, sollte ein Mitglied der Steir. Flugportunion teilnehmen. Die Wahl fiel schlussendlich, nachdem sich einige Piloten dafür interessiert hatten, auf mich.

Gut erholt, von einem Urlaub direkt eingeflogen, begannen Anfang August die Trainingstage.

Ich habe in dieser Zeit eine Art Tagebuch geschrieben, einfach um die Eindrücke festzuhalten, die sich in dieser Zeit ergaben.

Nun einige Ausschnitte auch meinem Tagebuch:

Montag, 29.7.1996

Voller Erwartungen, laut Ausschreibung sollte ja ab heute das Kadertraining stattfinden, komme ich in Turnau an. Gewichtige Vorträge, Probeflüge zum Eingewöhnen und natürlich die Einschulung auf das GS 1000 – die Box, stehen auf dem Programm.

Um 15.00 Uhr ist Zusammenkunft. Technik ist angesagt. Horst Baumann, Otwin Meszaros mit seiner Frau, der PW 5 Mentor Sandmann – von allen nur Sandy genannt und zwei Computerfachleute sind da. Mit der Black-Box kennst du dich sowieso nicht aus“. Es entwickelt sich ein Fachgespräch und ich merke – da bist du überflüssig und fehl am Platz. Ich verschwinde .

Dienstag, 30.07.1996

Vormittags beschließe ich, zu Hause zu bleiben, doch ich erhole mich soweit, daß ich am Nachmittag wieder nach Turnau fahren kann. Zum ersten Mal lerne ich flüchtig zwar nur, den polnischen Piloten und seine Helfer kennen. Andrej ist klein, eher unscheinbar, fast schüchtern, aber man merkt ihm seine Zielstrebigkeit an.

Am Abend kriegen wir vom Konstrukteur Ing. Rüdiger Kunz einen sehr interessanten Vortrag – die Fortsetzung von gestern. Es geht um Flieger – Polare, um Strömungsverhalten im Vergleich zu Geschwindigkeiten und Querlagen. Der Suggus: Je leistungsfähiger der Flieger, desto schneller und schräger muß man ihn fliegen, desto höher muß das integrierte Steigen sein, damit es sich lohnt zu kurbeln. Eine Weisheit, die mich zugegebenermaßen nicht vom Hocker reißt; nur was faszinierend ist: Die Berechnungen die dazu führen, zu dieser Erkenntnis auch theoretisch zu kommen. Das ist wohl eine Kunst, die so mancher bewundert wenn er sie in dieser Perfektion erfahren kann!

Die Geschichte mit dem Wasserballast war für mich neu: Je höher man sich in den Lüften befindet, desto mehr Gewicht kriegt der Ballast: Durch die geringe Luftdichte wirken 50lt. Wasser in 2.500m Höhe wie 100kg Zuladung. Und noch eines: Ab einem Geradeausfluganteil von weniger als 25% in der ersten Flugphase lohnt sich Wasserballast nicht mehr. Wasser ist also nur dann gut, wenn schon zu Beginn des Fluges Top-Bedingungen herrschen. Sonst verliert man schon am Beginn des Fluges zuviel Zeit mit Kurbeln. Alles Kriterien, die bei einem Wettbewerb relevant sein können.

Mittwoch, 31.7.1996

Die Deutschen Urlaubsflieger, diese Geier, haben natürlich schon wieder ausgeräumt. Alles was Turnau an Plastik zu bieten hat, steht schon um 8.00 Uhr draußen. Mein Herz ist begeistert, es ist heute wunderbares Wetter. Ich räume, richte ein, bereite mich vor. Melde mich an am Start, „zahle“, da wird mir von Sandy gesagt, daß alle Flüge, auch die Trainingsflüge – gesammelt abgerechnet werden. Ob die dann der Aeroclub übernehmen wird? Das wäre ein netter Zug!

Das Briefing um 10.00 Uhr ist reichlich spät angesetzt. Chaotische Zustände treten ein. Der Pole kann nicht deutsch, weiß nicht recht wie die Regeln da laufen. Ich versuche wieder auf englisch zu vermitteln was darin mündet, daß ich zur Ansprech Frau avanciere. Wann immer ein Problem auftaucht, kommt der polnische Helfer „Patrick “ zu mir. Sandy ist unser Coach und sollte sich in Zukunft darum kümmern! Aber er hat andere Probleme: Dauern das Gefasel um diese Black Box! Ist doch sicher nicht so schwer zu verstehen. Wenn das Ding einwandfrei funktioniert ist das wirklich das Einfachste von der Welt. Ansonsten ist diese Kiste eigentlich nichts wert.

Briefing. Das Kastel wird erklärt. Technisch. Auswertungsdetails. Dann: Erste Aufgabe ist es, mit dem Ding zur Kirche Aflenz und wieder retour zu FAHREN – mit dem Auto! Ich glaube, ich spinne! An so einem Tag schicken sie uns autofahren! Damit man sieht, wie es funktioniert. Es ist recht unhandlich, externe Batterieriesen schweres Ding im Karton gelagert, meterweise Kabel zur Verbindung mit externem Display – noch einige Meter Kabel für den Sat-Empfänger. Ich schmeiße das Zeug ins Auto und lüfte es aus. Merke erstaunt, daß es piept, sich umschaltet, sobald man am eingeebenen Wendepunkt ist. Was kann man aus den Aufzeichnungen erkennen? Weiß ich jetzt noch nicht, nehme mir aber fest vor, bestimmt Dinge im Hirn zu speichern, damit ich später die

Aufzeichnungen mit der Realität vergleichen kann (leider wird das nicht so bald passieren)

Noch vor der Mittagspause sitze ich im Flieger doch: Ich lasse den Polen vor mir fliegen, denn schließlich ist er heute das erste Mal in den Bergen. Der hat es nötiger sich umzusehen und wer weiß, wie morgen das Wetter ist.

Um 15.00 Uhr kenne ich meine heutige Aufgabe: LOGL – LOGT – LOGK – Landen. Voller Unternehmungslust starte ich. Das Gerät ist eingeschaltet. Klinkle aus, überfliege den Abflugpunkt oder vielmehr will es tun – dieses blöde Ding hat ja schon auf LOGT umgeschaltet – zu dumm. Ich drücke bloß auf OK um die Zeitnehmung zu starten und fliege zum nächsten Bart. 2-3m. Super. Weiter zum Nächsten. Wieder gut zentriert. An der Basis angeht. Genehmige mir im Vorfliegen 140km/h zum nächsten Cumulanten. Der sollte gehen – tut er aber nicht. Dann weiter – wieder nichts. Ich suche. Fliege herum – saufen – dann wieder weiter. Heute gibt's kein Zurück. Und auch der nächste Hang trägt nicht. Nirgends. Mittlerweile hab ich nur mehr 1500 NN auf 15km Endanflugstrecke. Das kann sich nicht mehr bis Turnau ausgehen. Ziemlich genervt versuche ich die sonnen- und windbegünstigten Hänge zu kurbeln. Immer wieder schaue ich hinauf. Oben hängen sie alle – die Spezialisten – die Plastikbomber, die nicht so ein Kribbeln im Bauch verspüren. Denn: Big brother is watching you! Seit kurzer Zeit weiß ich, daß jeder Kreis, jedes Steigen, jede Vorfluggeschwindigkeit niedergeschrieben, festgehalten, entblößend ehrlich giftig im PC eingebrannt ist. Ein sehr nacktes Gefühl. Muß mich erst daran gewöhnen und um so mehr bin ich mir schon jetzt meines Fehlers bewußt: Zu schnell vorgeflogen! Doch jetzt heißt es die Suppe auslöffeln. Sicher landen. Irgendwo. Wenn irgend möglich am Flugplatz.

Ich suche, spüre, trage die Maschine mit dem besten Gleiten auf den Hängen dahin. Ein leichtes Anreißen läßt mich bereits die PW hochziehen, sachte versetzen. Da vorne sollte es dann gehen. Optimale Sonneneinstrahlung, Wind von der richtigen Seite. Ja, es zieht an. 2m – 1m – sinken. kreisen. 0,5m bleiben integriert über. Egal. Jetzt wird gearbeitet. Knapp – sehr knapp am Hang kurble ich dahin. Die Zapfen auf den Tannen sind zählbar, sie sind keine 20m unter mir. Eine Waldschneise und höhere Bäume daneben breiten sich unter mir aus. Ideal zum Verschätzen. Meine einzige Chance, eine Außenlandung zu vermeiden ist, hier zu bleiben. Ich versetze die Kreise : zum Wind – nicht gut ! An den Hang – bringt nicht viel und ist zu gefährlich! Achten fliegen – zu viel Verlust! Endlich bin ich über dem Grat und kann im Windversatz suchen. Vorerst mit Erfolg, doch die Kontrolle zeigt: es bleibt nichts über. Schweren Herzens entschlöße ich mich: Taktik von vorher wieder anwenden – am Sonnenhang die Maschine heim tragen. Es könnte sich jetzt mit dem geringen Höhengewinn ausgehen!

Vorsichtshalber melde ich mich rechtzeitig – keine Funkverbindung. Nochmals – nochmals. Endlich. Ich merke aufkommende Hektik im Endanflug. Gewissenhaft möchte ich noch ordentlich meine Landeinteilung machen, alles checken – Wind und

so, da spüre ich ein Unwohlsein aufkommen. Ich lande in die falsche Landerichtung! Gesagt habe ich die 25 und jetzt komme ich auf der 17 rein! Doch es spielt jetzt keine Rolle, alle wissen von meinem Kommen, es geht sich alles problemlos aus.

Doch, gerade dieser Fehler verfolgt mich heute den ganzen restlichen Tag! Ich suche Rupert. Er sollte mein LEBSOR sein (herrliches Wort! Eben gelernt! Bedeutet: Leib Eigener Betriebsklave Ohne Rechte! Stammt aus dem Wortschatz der letzten Weltmeisterschaft)

Er ist beschäftigt, und so muß ich alleine schauen, daß das inzwischen von weiß ich wem zerstörten Kullerl geschweißt wird. Ich werde wohl einem Kfz-Schlosser irgendwo tief in die Augen schauen und ihn überreden, mir das Ding zu schweißen! Auf dem Rückweg kann ich dann auch gleich mein Wettbewerbskennzeichen abholen! Michl ist schon ein Schatz. Ein eigenes Logo soll ich bekommen für den Bewerb. Aber er ist und bleibt ein Chaos! Traditionell 5 mal verschobener Termin – dann schau ich mir das an. Eine Katze hängt sich am „G8“ an und darunter steht „WILDCAT“. Da ist er sicher wieder in der Nacht gegessen und hat noch schnell was lustiges aus dem faden „G8“ machen MÜSSEN. Der Abend und die halbe Nacht verging mit Analysieren der Flüge von Andreji und anderen uralten Flügen. Unser Konstrukteur trug wieder hochinteressant vor. Endlich erkenne ich die Vorteile der Box, von denen ich schon so vieles gehört habe. Zentrieren eines Kreises zum Beispiel. Wer weiß schon aus dem Gedächtnis, wie er den Bart gefunden (oder auch nicht gefunden) hat. Man ahnt im Flug, daß man weiter rechts oder weiter links fliegen sollte, einfach weil das Aufwindfeld sich in einer bestimmten Richtung stärker zu zeigen scheint. Doch wie finde ich dieses Feld wieder, wenn ich einmal draußen bin? Theoretisch kann man sich da ein Zentrum in Form eines kleinen Kreises denken. Im Mittelpunkt ist das höchste Steigen. Jetzt muß ich im Kopf die Tangente erkennen, die meine aktuelle Flugbahn beschreibt und dann im richtigen Winkel zum Zentrum verlagern. Je besser ich dieses Modell umsetzen kann, desto schneller bin ich oben. Einfach! Oder doch nicht? Morgen werde ich es wieder probieren!

Donnerstag, 1.8.

Um 6.30 Uhr aufstehen und bald darauf nach Kapfenberg fahren. Horst Baumann hat eine Black-Box zu wenig. So ein Theater. Ich hab schon gestern versucht, mir von meinem Schwager Sepp das OK zu holen, seine private Box samt Batterien und Kabelspaghetti ausborgen zu dürfen. Er soll dafür ein komplettes Update und noch ein Service geschenkt bekommen. Da steigt er super aus! Düse gleich wieder retour und bereite mich zum Flug vor. Diesmal bin ich klüger: Keiner kommt vor mir dran – Jetzt komme ich. Sandy hat uns versichert, es gibt ein Abkommen mit den Turnauern, worin festgehalten ist, daß Wettbewerbsteilnehmer totalen Vorrang haben. Heute ist ein super Wetter – da wird sich beim Briefing was tun!? Ja? Diese Kerle schicken uns nur aus, um Wertungspunkte zu sammeln. In der Box müssen Vergleichspunkte eingeflogen werden. Es

kommt also heute nicht auf Weit – Fliegen an sondern darauf, viele Wendepunkte richtig einzusammeln! Daher ist die selbe Aufgabe wie gestern zu fliegen. LOGL – LOGT – LOGK – Landen. Und das wenn möglich 2 Mal. Ein echt verschenkter Tag. Nein, man sollte das beim Training eigentlich boykottieren! Denke darüber nach. Intensiv. Dann entschieße ich mich doch dazu, ein braves Mädchen zu sein. Ergebe mich in mein Schicksal und fliege schön hoch, schön vorsichtig die Aufgabe zwei Mal. Jedesmal probe ich den Endanflug – und dann die Frage an den Boden: „Landen oder darf ich oben bleiben?“ – „In der Luft bleiben“ heißt es. Na dann stelle ich mir die Aufgabe selber. Zum Streckenflug ist es zu spät, außerdem habe ich ja nichts angesagt. Box-üben. Das ist es. Noch einmal die Aufgabe fliegen. Diesmal aber ordentlich markieren und schneller das Ganze. Das Problem von gestern ist geklärt: Wenn ich den Sektor beim Starten überfliege, schaltet die Box auf den nächsten Wendepunkt automatisch um. Wenn ich wieder in den alten Sektor einfliegen will, weil ich ja erst abfliegen muß, kann ich noch einmal zurückblättern im Gerät und dann eine Zeitmarke setzen. Dann schaltet das Gerät wieder um. Diesen Vorgang kann ich beliebig oft wiederholen.

Herrliche Bedingungen herrschen heute. Jede Wolke zieht dort, wo sie soll, viele 3-5m Bärte, die sich auch integriert anschauen lassen können. Wieder am Ziel stelle ich mir dann eine neue Aufgabe: Trieben oder wenn es geht Niederöblarn. Das zweite ist dann auch mein Wendepunkt. Von dort messe ich die Zeit, es sind exakt 33 Min. zum Heimat-Flugplatz. Das ist echt gut für eine PW5! Müde steige ich ab – und dann aus. Ich räume ein, helfe und tratsche, lasse auswerten und erhalte nur einen echt guten konkreten Hinweis: Abflugfoto war verhaut. Bin auf den Punkt des Sektors geflogen und war nicht direkt im Sektor. So war der Beginn der Zeitnehmung bereits außerhalb und wäre im Wettbewerb nicht gewertet worden. Das ist dann ungültig! Den Fehler darf ich beim Bewerb nicht machen! Mit der OK-Taste also aufpassen!

Bei dem ganzen Theater mit der Black-Box frage ich mich nur, wie die Piloten ohne vorheriges Üben das machen werden! Haben die sich schon mit Touren programmieren und mit dem Fliegen mit diesem Dokumentationssystem befaßt? Wie wird das sein? Bin nur ich so blöd, daß ich die Ziellinie nicht finde (Nein! die wird nicht angezeigt! Das ist im Gerät nicht vorgesehen) und daß ich am Anfang das Routing nicht begriffen habe? Von Rupert habe ich erfahren, daß das Gerät mit dem alten Update etliche Fehler hatte. Das sollte nun alles behoben sein! (es gibt aber doch am Boden logischerweise einige Satelliten Aussetzer. Aus der Flugaufzeichnung habe ich noch keine entdeckt) Ich habe bei der Auswertung Zeitnehmungen entdeckt, die nicht stimmen können. Im Sektor 3 Punkte markiert, das bedeutet 3 mal alle 5 Sekunden eine Marke. Die Zeitnehmung rechnet aber über 1 Minute. Da hat es noch einige Schwachstellen!



Freitag, 2.8.

Ich stehe sehr früh auf, fahre auch gleich zum Platz. Wolkenlos! Die Wettervorhersage sagt Schauer am Nachmittag, häufig im Bergland. Na ein Start wird sich locker ausgehen. Briefing. Kein Deutscher weit und breit. Andreji kommt um 10.00 Uhr. Ich hab meinen Flieger schon ausgeräumt und warte auf die heutige Flugaufgabe. Andy fragt mich nach meiner Meinung. Wohin sollte er uns schicken? Nach Süden oder Osten. Ganz Klar zeigt es sich, im Westen war's schon um 8.00 Uhr bedeckt. Keine Frage. Wir programmieren ein ganz kleines Dreieck (Erdefunkstelle – Veitschthütte – Aflenz Kirche) Mit der Eingabe komme ich gut zurecht, brauche auch keine Hilfe. Ich will starten.

Samstag, 3.8.

10.00 Uhr Briefing. Wir hören generell die heutigen Tagespunkte und vor allem das Wetter. Peter Pöschl hat Kopien mit Temperatur und Großwetterlage vorbereitet. Er macht das wirklich ernst und super. Beim Quatschen wird mir anschließend klar, daß ein akustisches Vario ein Vorteil wäre. Im Pulk fliegen und immer auf das Vario schauen müssen ist nicht nur unkomfortabel sondern echt gefährlich. Doch woher nehmen? Martin ist heute mein Helfer. Er organisiert ein altes E-Vario, das eigentlich in eine ASK 13 gehört. Toni sucht in Graz alles zusammen und über meine Freundin kriegen wir das Gerät zu Mittag und bauen es dann ein.

Inzwischen kommen die Piloten an. Der Schweizer – auch ein Andreas – und die Innsbrucker Jochen und Markus. Jochen hat eine ganze Werkstatt mit und hat buchstäblich alles dabei. Wir können das Vario fast vollständig einbauen – Von der Membran bis zum SMH (Schraubenzieher mit Holzgriff) hat er alles dabei. Norbert Nissler, der Vertreter des Gerätes PW5 ist angekommen. Er hilft uns Piloten, die Maschinen klar zu bekommen und bei Problemen auszuhelfen.

Am Abend um 19.00 Uhr ist das erste offizielle Briefing. Wir lernen alle Piloten der Offenen Klasse und auch des PW5-Cups kennen. In der PW Klasse sind wir jetzt zu Fünft. Lauter junge Leute. Andreji scheint die meiste Erfahrung auf der Mickey-Mouse Maschine zu haben. Er ist ehrgeizig und kämpft um den Titel – so ist mein Eindruck. Begleitet wird er außer von Patrick noch von seiner Frau, Kind, und den Konstrukteuren der PW5. Sie haben die Aufgabe, morgen zu vermessen und zu kontrollieren, daß wirklich alles an den Maschinen unverändert belassen wurde. Speziell die Profile und die Ballastprüfung sind Thema.

Der Abend läuft gemütlich aus, wir gehen noch essen. Nachdem ich zur Piloten Sprecherin gewählt bin, nehme ich meine Aufgabe ernst und gehe mit Vorbild voran – Spaß muß es machen. Teamwork ist angesagt. Es darf nichts passieren.

Von Michaela R.-T.

Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe...



Wissen

Vereinsliga

Ein Bericht von Rupert Richter-Trummer

Ist der Segelflug eine schrumpfende Bewegung? Und das obwohl der motorlose Flugsport enormen Zulauf hat und offensichtlich immer mehr Menschen

immer mehr Zeit und Geld in ihre Freizeitaktivitäten investieren können. Man müßte nicht nur neue Mitglieder werben sondern der eigentlich große Verlust sind die, die ihre Pilotenlaufbahn „frühzeitig“ beenden.

Andere Flugsportarten lassen die Faszination Fliegen schneller spürbar werden, während man beim Segelflug die schönen Seiten erst durch dauerndes „am Ball“ bleiben erfährt. Es halten momentan nur die, die wirklich wollen diesen harten, langen Lernprozeß durch.

Man muß jedoch auch einen leichteren Lernweg ermöglichen, der es den Mitgliedern erleichtert bei unserer Bewegung zu bleiben und ihr auch langfristig größere Attraktivität verleiht.

Neue Herausforderungen scheinen ein geeigneter Weg um viele, die nach ihrem Schein- bzw. ihrem ersten Streckenflug frustriert und gelangweilt sind, wieder zu aktiven, interessierten Mitgliedern zu machen. Sie sind dann wieder der Kern einer lebendigen Sportkultur.

Diese Vereinsliga ist erdacht, um den Wettbewerbssegelflug auf eine einfachere Weise für Piloten aller Leistungsstufen attraktiv zu machen. Sie stellt einen Teambewerb dar, an dem sich alle Klubs einer Region beteiligen können.

Diese Form des Wettbewerbs hat sich schon in Großbritannien erfolgreich etabliert und wird dort auf nationaler Ebene durchgeführt. Der Wettbewerb hat die Form von Wochenend-„Treffen“ aller Klubmannschaften. Dieses „Treffen“ wird abwechselnd von den verschiedenen Vereinen organisiert und gibt den Piloten und anderen Teilnehmern die Möglichkeit andere Flugplätze zu besuchen und zu erfliegen. Normalerweise sind es ungefähr 5 Treffen in der Saison.

Es ist ein mannschaftsorientierter Wochenend-Wettbewerb der Piloten von verschiedenen Leistungsstufen zu konkurrierenden Teams macht. Es soll der Streckensegelflug den Piloten näher gebracht werden und Leistungssteigerungen für alle Teilnehmer ermöglichen. Dies wird erreicht, indem

man wettbewerbsähnliche Strecken für die Piloten ausschreibt. Dadurch kann jeder Teilnehmer seine erbrachte Leistung am Abend mit der von anderen Teilnehmern messen, die dieselbe Strecke vielleicht auf ganz andere Weise bewältigt haben. Das erhöht die Lerngeschwindigkeit und Lernmöglichkeit, enthält aber auch ein starkes soziales Element.

Teilnehmer von den verschiedenen Klubs haben dadurch regelmäßig die Möglichkeit mit geringem materiellem Einsatz zusammen von verschiedenen Plätzen aus zu fliegen wobei die unterstützende und kommunikative Rolle dieser regionalen Organisation steigt.

Die Vereinsmannschaften bestehen aus jeweils 3 Piloten, die in getrennten Klassen starten: Anfänger, Fortgeschrittene, und selbsternannte Experten. Der Experte sollte der erfahrene Mentor seines Teams sein und es gibt für jede Klasse natürlich Qualifikationsrichtlinien. (außer für Experten)

Es sollen nicht Einzelleistungen gefördert und gewürdigt werden, sondern die freundschaftliche Rivalität der einzelnen Teams. Die Mannschaft mit den meisten Punkten jedes Wochenendes und am Ende der Saison wird geehrt.

Auf die Leistung der Anfänger wird dadurch besonderes Gewicht gelegt, daß seine Leistung in den Teampunkten höher bewertet wird als die des Experten, sodaß es taktisch klug erscheint den Anfänger zu lehren.

Der gastgebende Klub ist zuständig für die versorgende Infrastruktur, die Organisation des Wettbewerbs. So besteht die Möglichkeit zu erfahren, wie ein Wettbewerb geleitet wird, wie Aufgaben gestellt werden, usw... Durch die kurze Dauer der Treffen soll ein Minimum an Belastung für den gastgebenden Verein erreicht werden und die Rotation dieser Treffen stellt an alle Teilnehmerklubs die selben Anforderungen.

Dieser Text ist eine verkürzte Übersetzung einer kalifornischen Vorlage „The Inter Club League: A New Concept for Soaring Groth“ von P. Deane und D. Greenhill, 1995. Er hat mir so gut gefallen, daß ich seine Gedanken unbedingt weiterverbreiten möchte (ohne Internet) um vielleicht auch bei uns ähnliches auf die Beine zu stellen.

Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe...

Allgemeines – die Pin-Wand

Ich werde diesen verdammten Windkanal nie empfangen

– Wenn Anschluß

Du einen Telekabel- hast, kannst Du im Infokanal die aktuellen Wetterradar- (Niederschläge) und Satellitenbilder (Film) empfangen. Aktualisierung: alle 15 Minuten. Die Schöckel-Panoramakamera Aufnahmen sind auch dabei.

Für unsere nächste Ausgabe der Vereinszeitung (Cumulus) suchen wir dringend weitere Beiträge. Deine Flugberichte, Anregungen, Beschwerden, Reportagen, sende an unsere Redaktion am Flughafen in unser Briefkästchen...

An dieser Stelle sei allen gedankt, die für das Zustandekommen der Vereinszeitung mitgewirkt haben,

insbesondere für Andreas, Michael, Peter und, und, ... Danke, Danke, Danke...

TAKE OFF – AND FLY / radiowellenkarte der Milchstraße durchmesser
100.000 Lichtjahre / 100.000 mio. Sterne rote zonen mit besonders star-
ken signalen 1 umkreisung unserer Sonne – 30.000 Lichtjahre vom zen-
trum entfernt – dauert 225 mio. erdenjahre einen augenblick
Segelfliegen heißt abheben – schweben – kreisen, auch umrunden.

uns Segelflieger fasziniert die weite – freiheit, grenzenlos, fast-schwere-
los. unser motor ist die Sonne unser ziel ist wärme. und wenn uns auch
die höhe zu oft nur von controllern beschränkt wird – trotzdem sind uns
Segelfliegern die Sterne doch etwas näher als so manchem.

wende dein gesicht der Sonne zu, und du wirst
schatten hinter dir lassen. ViktorIndiaCharlie
hat versucht dieses gefühl auf unser ASK 13



projizieren, die Mutter unserer Flotte in allen Farben unseres Spektrums
unserer Welt...

100.000 Lichtjahre – 100.000 Sterne – 100.000 gefühle wenn nicht mehr –
in wenigen Farben...

Karfreitag wurde die ASK 13 im hangar verhüllt und mit sphärischen
Klängen am Karsamstag beim Osterfeuer enthüllt, bei beginnender musik
hinter verschlossenen hangartoren wurden die schweinwerfer eingeschalt-
ten. Mit musik, getränken und einem Osterfeuer wurde ihr neues frucht-
bares Lebenskleid geweiht...



Unser Sonnensystem

der unterschied zwischen diesen beiden bildern liegt nur im frequenzbereich des Lichts...