

cumulus

Vereinszeitschrift der Steirischen Flugsport-Union

Neues Zuhause für die KFU



Mani Freyberger-Cup und Fluglager
Michi's PW-5-Cup
Vereinsmeisterschaft

der Sommer 1997

**Was hat sich 1996 ereignet!
Alles darüber und noch mehr...**

Termine Info Tips

Weltklasse...

Wer aber sind sie, sag mir, die Fahrenden...?

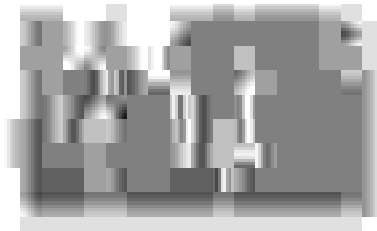
**nehr zu bewonnen, kaum erlernte
iebräuche nicht mehr zu üben...**
ainer Maria Rilke, Die erste Elegie





Liebes Vereinsmitglied Die »Schleppdimona« kommt!

Nach reiflicher Überlegen und intensiver Information bzw. Probeschlepp haben wir uns entschlossen, unsere Robin OE-KFU zu verkaufen und das neue »Öko« Schleppflugzeug Superdimona zu bestellen. Diese österreichische Entwicklung zeigt, daß ökologische Ansätze (bleifreies Autosuper, leiser Betrieb) auch ökonomischen Erfolg bringen können. Die »Superdimona« ist mit einem österreichischen Rotax-Motor (inkl. Turbolader) ausgestattet, der eine Motorleistung von 115 PS erbringt. Wir werden durch



dieses Flugzeug – bei gleichen Schleppleistungen die Minutengebühr von S 41,- auf S 25,- reduzieren können.

Die Finanzierung dieses Fluggerätes wird wie folgt aussehen:

Baraufbringung: S 600.000,- (unser Sparschwein ist geschlachtet!)

Erlös für OE-KFU S 800.000,- abzüglich Preis Dimona S 1.700.000,- Fehlbetrag S 300.000,-.

Dieser Fehlbetrag ist aus den Mitgliedsbeitrag 1997 aufzubringen. Wir appellieren daher an jedes Vereinsmitglied: Bitte zahle den Mitgliedsbeitrag 1997 (S 2100,-) mit

beiliegenden Zahlschein bis spätestens Ende März ein. (auch wenn Du auf Deinem Vereinskonto ein Guthaben haben solltest).

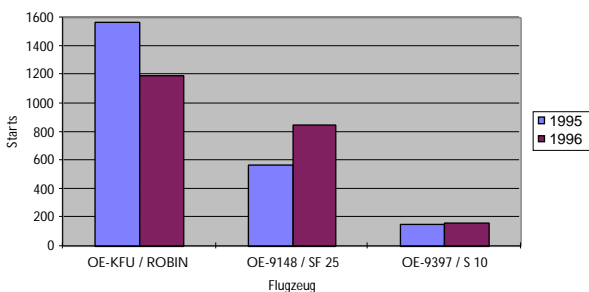
Wir können damit eine Kreditaufnahme vermeiden und bereits nach Lieferung (im April) der Dimona mit dem günstigen Schleppkosten starten. Diese günstigen Schleppkosten kommen auch Dir zugute, unter der oben genannten Voraussetzung. Somit bleibt mir noch, Dir einen guten Saisonstart zu wünschen... Glück ab, gut Land!



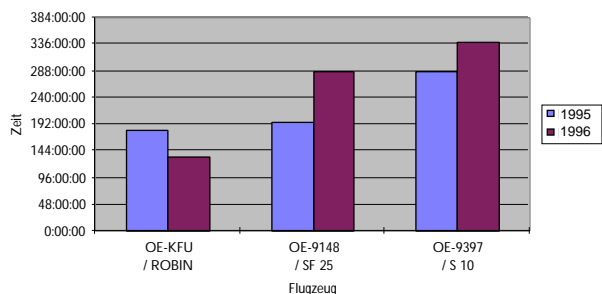
Wolfgang Bauer (Obmann)

Flugzeugauslastung 1995 + 1996

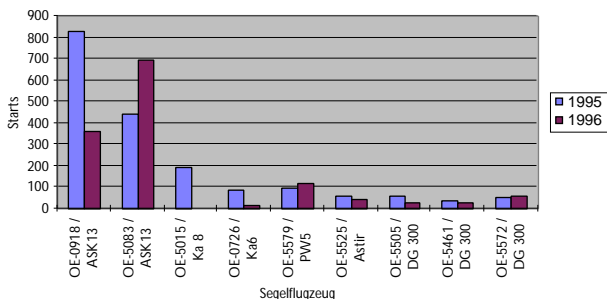
Startsvergleich 1995+1996



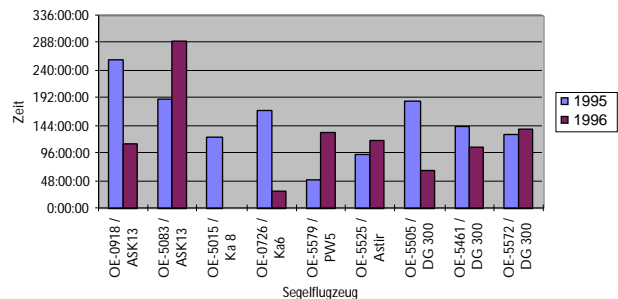
Zeitvergleich 1995+1996



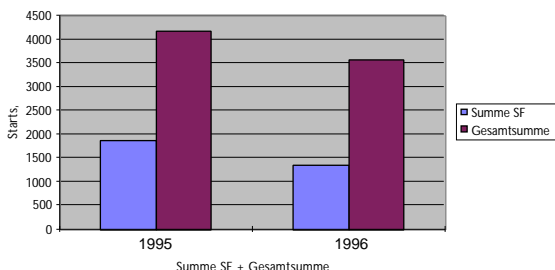
Startsvergleich SF 1995+1996



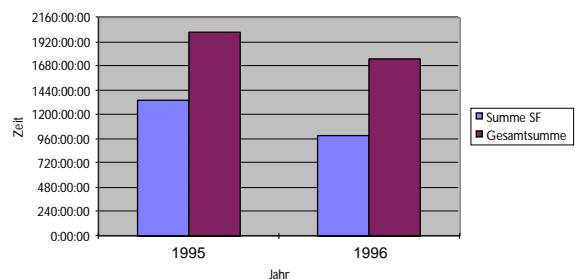
Zeitvergleich SF 1995+1996



Startsvergleich



Zeitvergleich 1995+1996



Flugdokumentation für die Vereinsmeisterschaft

von Alex Schimanofsky



Wissen

Generell gelten für die Dokumentation von Streckenflügen die gleichen Richtlinien wie für die dezentrale österreichische Staatsmeisterschaft. Da aber bei der Vereinsmeisterschaft auch einige Piloten teilnehmen, die noch nicht allzuviel Erfahrung haben, bzw. ihre Flüge nicht an den Aero-Club senden, sollen bei der Auswertung nicht ganz so strenge Maßstäbe angelegt werden.

Folgende Punkte müssen aber erfüllt sein:

- Startfoto mit ausgefülltem Streckenflugformular
 - Abflugfoto
 - alle Wendepunktphotos
 - Landebestätigung (Foto mit Formular, Unterschrift des Sportzeugen)
 - Barogramm
- Sollte ein Wendepunkt- oder

Abflugfoto nicht exakt aus dem Fotosektor aufgenommen sein, so ist das nicht so schlimm, solange erkennbar ist, daß man dort war. Unbedingt erforderlich ist das Startfoto (wegen der Flugaufgabe etc.), sowie das Abflugfoto, da ohne dieses nicht feststellbar ist, bis wohin man geschleppt wurde. Speziell bei Flügen von einem Platz zu einem anderen (z.B. Rückflug nach einer Außenlandung) gab es hier Schwierigkeiten!

Das Barogramm darf natürlich auch nicht fehlen!

Für die Dauerflugwertung sind laut Ausschreibung nur Flüge zu werten, die nicht schon als Streckenflug anerkannt wurden. Bitte also auch Barogramme von nicht so weiten Strecken bzw. längeren Platzflügen aufheben und abgeben! Ist außer dem Höhenschrieb keine Flugdokumentation vorhanden, dann

lasse das Barogramm bitte von einem Sportzeugen (oder in Graz von einem Fluglehrer) bestätigen.

Allgemein: Bitte mehr Strecken ausschreiben, auch wenn sie keine Rekorde bedeuten! Für alle beurkundeten Flüge (auch für jene, die nicht an den Aero-Club geschickt wurden) bekommt der Verein Prämien, die uns allen zugute kommen! Gib diese Flüge bitte am Ende des Jahres bei Lothar Ranftl ab.

Und auch eine Vereinsmeisterschaft gewinnt an Aussagekraft, wenn nicht nur die „alten Hasen“, sondern auch der Nachwuchs daran teilnimmt!

Also Leute: Mit neuen Zielen auf in die neue Flugsaison! Unser Motto sollte sein: Viel ausschreiben, weit fliegen, lang fliegen und vor allem mit Sicherheit (in jeder Beziehung) viel Spaß haben!

Segelfluglager 1997

Für alle Teilnehmer gilt:
Vereinsinterne Regelungen für Turnau:

- Minimum 10 Stunden Segelflugzeit als PIC im 97er Jahr, vorzugsweise auf dem für Turnau gebuchten Typ.
- Für Neulinge im Alpensegelflug zusätzlich Einweisung in Turnau oder einem Alpensegelflugplatz auf einem Doppelsitzer durch einen Fluglehrer.
- Für An- und Abtransport des Flugzeugs samt Zubehör (dazu gehört vor allem auch der

Segelflugzeughänger, Papiere, Bordpapiere, Barograph, Ladegeräte, etc.) ab LOWG ist der Pilot verantwortlich, gewechselt wird generell von Samstag auf Sonntag.

- Der Folgepilot sollte bei Wechsel vor Ort am Samstag dem Vorgänger einräumen helfen und gleichzeitig das Flugzeug übernehmen.

- Bitte setzt euch persönlich in Verbindung, um Probleme, sei es technischer oder organisatorischer Art, zu vermeiden.

- Jeder Pilot ist verpflichtet, das Bordbuch ordnungsgemäß zu führen und seine Starts in die vereinseigene Startliste einzutragen.

Tageweise Reservierungen für OE-5461 bitte bei Rudi Weiss, Telefon 0 31 24 / 51 7 15 und 0 38 63 / 25 80
Fragen zu Fluglagern in Bled bitte an: Vic Steiner 0316 / 911 578

Fragen zum Freyberger-Cup bitte an: Alex Schimanofsky
Telefon 0 316 / 67 90 21

*Dieser Raum gewährt Deinen Ideen,
bitte hinterlasse welche,
auch wenn sie nicht greifbar sind...*





Vereinsmeisterschaft

Steirische Flugsport - Union Vereinsmeisterschaft 1996 Ergebnisliste der Vereinsmeisterschaft 1996 • 1/3

Streckenflug :

	Name	Punkte	Km	Flüge
1.	Otto Tuna	2188,94	1928,77	3
2.	Peter Rath	2074,43	2407,59	3
3.	Herfried Melcher	1397,64	978,35	3
4.	Rudi Weiss			3
5.	Michaela Richter Trummer			3
6.	Norbert Zernig	594,87	551,07	3
7.	Walter Borovsky	313,88	311,18	3

Dauerflug :

	Name	Punkte	Flugzeit	Flüge
1.	Otto Tuna	1006,66	29 : 05	3
2.	Peter Rath	655	22 : 06	3
3.	Herfried Melcher	512,5	19 : 15	3
4.	Norbert Zernig	382,51	16 : 39	3
5.	Rudi Weiss			
6.	Michaela Richter Trummer			
7.	Walter Borovsky			

Ergebnisliste der Vereinsmeisterschaft 1996 • 2/3

Ziellanden :

	Name	Abweichung	Punkte
1.	Michael Hochfellner	43 cm	395,7
2.	Otto Tuna	112 cm	388,8
3.	Werner Traugott	124 cm	387,6
4.	Hans Brunner	206 cm	379,4
5.	Mathias Rom	265 cm	373,5
6.	Andreas Wolfgruber	271 cm	372,9
7.	Peter Rath	377 cm	362,3
8.	Christoph Kornschöber	781 cm	321,9
9.	Alois Fahrleitner	938 cm	306,2
10.	Herwig Wagner	979 cm	302,1
11.	Peter Polz	1112 cm	288,8
12.	? Jandl	2040 cm	196
13.	Karl Brauchart	2390 cm	161
14.	Werner Gosch	2520 cm	148
15.	Herfried Melcher	2800 cm	120
16.	Michaela Richter Trummer	3623 cm	27,7
17.	Wolfgang Bauer	7490 cm	
18.	Michael Gaisbacher	10000 cm	

Gesamtwertung :

Name	Punkte
1. Otto Tuna	3584,40
2. Peter Rath	3091,73
3. Herfried Melcher	2030,14
4. Rudi Weiss	
5. Michaela Richter Trummer	
6. Norbert Zernig	977,38
Walter Borovsky	332,21

Ein neues Zuhause für unsere KFU

Erfahrung

»OE-KFU, RONCHI Tower, wind 130/6kts, cleared to land runway 09«. Gefühlvoll setzt Mathias Rom am Samstag, dem 1. Feber 1997 um 14.30 Uhr UTC, nach einer Flugzeit von eineinhalb Stunden die KFU auf die 3000 Meter lange, und 45 Meter breite Betonpiste des Flughafens RONCHI DEILEGIONARI (LIPO) in Italien. Mit von der Partie sind noch Rudi Weiss, zuständig für die Übergabe des Flugzeuges, und Alois Fahrleitner, zuständig für Funk und Navigation.

Der Flughafen RONCHI liegt auf einer Meereshöhe von 12 Meter, etwa auf halbem Weg an der Autobahn UDINE – TRIEST, ca 15 Kilometer südöstlich des sehenswerten Sommerferienortes PALMANOVA.

Unser Flug führt nach Start auf Piste 35 von Graz über Mooskirchen bei guter Sicht in 6500 Fuß über den Packsattel nach Wolfsberg, wir nehmen Funkkontakt mit Klagenfurt Approach auf, und fliegen weiter nach Feldkirchen, vorbei an Ossiachersee und Villach

nach Arnoldstein. Die Villacher Alpe mit dem fast 2200 Meter hohen Dobratsch im Norden, und die Karawanken und Julischen Alpen mit dem über 2800 Meter hohen Triglav im Süden bilden ein beeindruckendes Panorama. Klagenfurt Approach weist uns an, für den Einflug in den VFR-Corridor des Kanaltales mit PADOVA INFORMATION auf 124.15 MHz Funkkontakt aufzunehmen. Da keine Funkverbindung zustandekommt, melden wir uns bei RONCHI APPROACH auf 119.15 MHz. Für den Flug nach Süden sind im VFR-Corridor durch das Kanaltal geradzählige Tausend plus 500 Fuß Flughöhe zu fliegen. Wir steigen von 6500 ft auf 8500 ft, melden unseren Grenzüberflug, und fliegen entlang des landschaftlich interessanten Kanaltales von Meldepunkt zu Meldepunkt, schlagen wie ein Hase bei PONTEBBA, CHIUSAFORTE und PONTE F. FELLA einen Haken, bis wir die Berge hinter uns lassen, und in die Ebene von Friuli – Venezia gelangen. Auch die Sicht ist

nun nicht mehr so gut, als wir bei GEMONA den Sinkflug einleiten. Von RONCHI APPROACH werden wir nun an RONCHI TOWER auf 123.2 MHz übergeben. Wir sind weiter im Sinkflug, fliegen am östlichen Stadtrand von Udine vorbei, weiter südwärts nach Palmanova, unserem nächsten Meldepunkt. Der Flughafen ist bereits in Sicht, weiter im Süden ist das Meer zu sehen.

Eine hübsche Italienerin – es gibt in Italien nur hübsche Italienerinnen – weist uns in unsere Parkposition, und heißt uns herzlich willkommen.

Die KFU ist in ihrer neuen Heimat, für uns heißt es Abschied nehmen von unserem Schleppflugzeug, das uns weit über zehntausende Segelflüge ermöglicht hat, das weit über zweitausend Stunden geflogen, und 10 Jahre lang sozusagen das Flaggschiff unserer Flugzeugflotte war.

Eine Epoche der Steirischen Flugsportunion ist zu Ende, eine neue Geschichte kann beginnen.

Wissen

Weltklasse eine neue Herausforderung

von Ron de Haan

Nationales Segelflugzentrum Terlet bei Arnhem-Niederlande



Wissen

Von Ron de Haan Nationales Segelflugzentrum Terlet bei Arnhem-Niederlande.

Aus einer e-mail Korrespondenz zwischen Ron de Haan und David Habercam; Präsident der World Class Soaring Association.

Die Zahl der Segelflieger schrumpft seit ihrem Höchststand in den Siebzigern nicht nur in Amerika, sondern auch in Europa, aus mehreren wichtigen Gründen: – Die staatlichen Förderungen vertrocknen langsam, aber sicher. In den Niederlanden konnte man als 14-jähriger auf Kosten des Militärs mit guten Englisch- und Mathematiknoten Segelfliegen gratis lernen. Die Informationen dazu wurden an alle Schulen verschickt. Nun müssen alle Schüler den vollen Preis zahlen.

– Die Kosten steigen und viele Klubs haben trotzdem den großen Zeitaufwand um zu fliegen nicht reduziert. Wer zum Beispiel in Terlet

nicht von 9.00 Uhr bis zum Einräumen Zeit hat, fliegt einfach nicht. Dazu die Kosten von S 5200,- Mitgliedsbeitrag, S 4000,- Eintrittsgebühr, S 50,- pro Windenstart, S 2,- pro Flugminute, S 700,- Fliegeärztliches Attest und S 1500,- Aeroclubbeitrag und Versicherung. Dies ergibt eine Gesamtbelastung von ungefähr S 14.000,- für den statistischen Durchschnittspiloten: 65 Starts zu 15 Minuten.

– Viele Freizeitaktivitäten konkurrieren in den Neunzigern. Es ist nicht länger selbstverständlich sich auf ein Hobby zu konzentrieren und auf andere zu verzichten. So erhält der Segelflug viel Konkurrenz von vielen billigeren, weniger zeitraubenden und auch aufregender dargestellten Hobbys.

– Der Segelflug wurde von den Nationalen Segelflugorganisationen nie gut beworben, weder in Life-Style Magazinen, noch in Fernsehprogrammen. Er bleibt eine der unbekanntesten und unverstandensten Sportarten der Welt.

– Das althergebrachte Klubsystem des Segelfluges wird auch durch Privatflugzeughalter zerstört. In den Siebzigern gab es fast nur Klubgerät.

Jetzt gibt es in den Niederlanden schon mehr Privat-

segelflugzeuge als Klubflugzeuge. Die meisten Privatflugzeughalter sind in der oberen Führungsebene der Vereine und fliegen wann sie wollen. Ihre Einstellung dem Sport gegenüber ist eine ganz andere als die Klubauffassung vom Gemeinschaftlich-erschwinglich-machen des Sports. – Weil die Klubs engagiertes Management dadurch verloren haben, sank auch ihre Produktivität. Als Gegenmaßnahme wurden die Preise erhöht – was vor allem die jungen Anfänger trifft.

– Die deutschen Segelflugzeughersteller haben in den letzten Jahrzehnten vor allem die Leistung der Flugzeuge ständig verbessert, aber auch die Preise stiegen in unerschwingliche Höhen. Ihre Zielgruppen wurden dadurch alt und grau, weil diese Flugzeuge eine lange Lebensdauer haben und sich die neuen Pilotengenerationen nicht einmal gebrauchte Leistungssegler leisten können. In Deutschland beginnen manche sogar ihre Privatflugzeuge zu verkaufen, weil sie die unausgelasteten Flotten der Vereine nutzen. Die großen Verlierer dieser Entwicklung sind die deutschen Segelflugzeughersteller – LS, Schleicher, DG, Grob und Schempp-Hirth konnten 1995 nur mehr 300 Flugzeuge verkaufen!! weltweit!

Um diese Probleme lösen zu können, muß das öffentliche Interesse am Segelflug wieder geweckt werden, speziell im Fernsehen. Auch die Barrieren für Anfänger müssen durch einen überschaubaren Kostenrahmen und Zeitrahmen verringert werden. Die World Class Soaring Schools werden ein Schlüssel zu dieser Entwicklung sein. Jede noch so kleine Airshow beweist, daß es ein riesiges Potential an flugbegeisterten Menschen gibt. Wie kann unsere Sportart Mitglieder verlieren, wenn das bestverkaufte Computerspiel der Welt ein Flugsimulator ist?

Es gibt mehr als genug Piloten in 75 Ländern die dem olympischen Anspruch gerecht werden. Wir glauben, daß die spannende Darstellung unseres Sports im Fernsehen viele neue Segelflugbegeisterte anziehen wird, was die Medienexperimente 1995 bewiesen haben. Auch das World Class Soaring School Concept wurde erfolgreich getestet und wird

1996 in Terlet in den Niederlanden, Straußberg bei Berlin, Wiener Neustadt und Ocana nahe Madrid starten.

Das World Class Soaring School Concept ist ein zeiteffizientes Trainingsprogramm mit professionellen Trainern das auf dem Olympic Pilot Plan aufgebaut ist. Kosten jährlich ungefähr S 5000,- für Bücher, Trainer, Aeroclub usw.. plus S 800,- monatlich.

Am Ende des ersten Jahres erreichen die Piloten den Freiflug und teilen sich ab dann PW-5 mit anderen Studenten.

Am Ende der vierjährigen Ausbildung sind sie für Streckenflüge ausgebildet und sind bei Weltklassewettbewerben konkurrenzfähig. Dieses Konzept hat Vorteile gegenüber dem Klubkonzept, weil es durch das entfallen der Arbeitsstunden weniger zeitraubend ist.

Auch besteht die Möglichkeit, daß das Fliegen gesponsert wird.

Ich bin überzeugt, wenn wir jetzt diese Probleme nicht in Angriff nehmen, wird der Segelflug eine Sportart für ein paar Glückliche.

Ron de Haan

Quelle: Soaring Support Foundation Plans Clarified <http://home.pine.t/fg/soarwrld.htm>

Gefunden: Apeks Aviation homepage Adresse:

<http://www.mindspring.com/~apeksav/>

Auch Photos vom PW-5 Cup in Turnau !!!

World Class Soaring Association Adresse: <http://www.wcsa.org>

Mitgliedschaft und sechs Newsletter pro Jahr um \$ 20

Membership: Russ McAnerny, Treasurer, 8432 N.38th Drive Phoenix, AZ 85051 USA

email: 81524@ef.gc.maricopa.edu WCSA Newsletter: Conrad Suechting,

870 Birds Mill, Marietta, GA 30067 USA

email: flyboy2@aol.com President: David Habercam,

8727 Aragon Lane, Knoxville, TN 37923 USA

email: d-habercam@utk.edu

Übersetzung: Verkürzt und unautorisiert von Rupert Richter-Trummer





Erfahrung

Vorausscheidung für die Weltmeisterschaft 1997 in der Türkei

von Michaela Richter-Trummer

PW 5 Cup – vom 29.7. vom 15.8.1996



Wissen

Sonntag – 4.8.

Erster Wettbewerbstag. Schlechtes Wetter.
Um 10.00 Uhr Briefing. Alle sind recht aufgedreht. Es gibt das Wetter von Peter Pöschl, allgemeine Erläuterungen. Danach geht es wieder um die Black-Box. Wenn ich die bis jetzt nicht verstanden habe, dann weiß ich auch nicht. Es ist jetzt wichtig, das E-Vario fertig einzubauen. Jochen hilft mit sämtlichem Material aus, das er dabei hat. Schläuche, Schaumstoff, Membran, Ausgleichsgefäß, alles ist da. Nach dem Einbau muß der Checkflug gemacht werden doch mir ist klar: mit einem falsch dimensionierten Ausgleichsgefäß kann da nur eine falsche Anzeige stattfinden. Dennoch starte ich am Nachmittag gemeinsam mit Jochen. Es ist recht bockig, Thermik ist beinahe 8/8 Bedeckung kaum gegeben. Mein E-Vario zeigt total falsch an. Der mit ausgefahrenen Klappen provozierte, konstante Sinkflug bestätigt meine Befürchtungen. Ich nuddle noch ein wenig herum, dann runter. Martin organisiert ein passendes Gefäß, ich verbringe den restlichen Nachmittag gemeinsam mit Jochen und Alex mit Karten präparieren. Meine Endanflugskarten, die auf falsche Gleitzahlen eingestellt sind, werden verbessert und auf den Gleitwinkel von 1:30 gerechnet und gezeichnet.

Montag, 5.8.

Das Wetter ist schön ab Mittag, wenig NW-Wind, Tendenz besser werdend zum Nachmittag.
Um 8.00 Uhr bin ich schon am Platz. Das Thermosgefäß wird nun endlich von Norbert Nissler eingebaut. Er macht mir das, ich bin begeistert. Um 9.30 ist Briefing. Wetter, Begrüßung, Aufstellungsordnung. Die heutige Aufgabe ist klein, ein Test sozusagen. Man will uns „nicht unnötig stressen“. Doch Turnau – Trieben – retour – ist doch recht wenig. Aber besser klein und schnell zu Beginn!

Die Flieger werden vorschriftsmäßig aufgestellt – alles klappt bestens. Heute habe ich in der Micky-Mouse – Klasse den 1. Startplatz. Nachdem die offene Klasse gestartet ist kommen wir dran. Als erstes bin ich dran, werde am Schießling in 800 m über Platz ausgelassen. Anfangs kämpfe ich ein wenig, kann mich dann aber gut halten. Jochen hatte gemeint, erst ein Stück der Strecke ansehen und dann erst abfliegen. Ja, dieser Vorschlag hat was. Doch andererseits verbrauche ich mich derart, daß ich schließlich auf diese Taktik verzichte und wieder einmal die Erste bin, die abfliegt.

Es geht recht gut, erst nach einer Weile erkenne ich einige große Flieger im Überholmanöver. Trieben erreiche ich ohne weitere Probleme und kann dann auch die Rückroute gut fliegen. Der Endanflug ist vorsichtig aber doch auf 200 m über Platz exakt, eigentlich ein wenig Zeit verschenkt aber gut. Am Platz bin ich die Erste, die wieder da ist. Ein eigenes Gefühl, wieder hier zu sein. Überall

Leute, die einem freundlich zusehen, gratulieren, es ist irgendwie ein Ereignis. Ich gebe die Box ab und schon wird ausgewertet. Gegen Abend weiß ich, ich bin 3. mit einem Schnitt von 67,8 km/h auf 121 km Strecke. Ich finde es gut, wieder zu Hause zu sein und nicht auf irgendeiner Wiese zu hocken.

Dienstag, 6.8.

In der Früh hohe Bewölkung, feucht, kühl. Es soll schön werden heute.
Um 8.00 Uhr kommt mich Rupert holen. Er ist ab heute mein Rückholer und Helfer und unsere erste Aktion ist: Kaffee trinken. Wegen des schlechten Wetters brauchen wir noch keinen Streß entwickeln. Das Briefing verheißt um 11.30 beginnende Thermik – oh wie hat sich der Wetterfrosch heute vertan! Die Aufgabe ist: Abflugpunkt Erddefunktelle – Schoberpaß – LOGL und landen. Um 12.30 starten die ersten Piloten außer Bewerb – zäh und vorsichtig halten sie sich mit Mühe. Um 14.00 starten wir alle nach einem Vormittag, der mit Warten sehr zäh gelaufen ist. Mittags sticht die Sonne so richtig. Wie wird sich die Thermik da entwickeln?

Ich starte als letzte heute, die Wetterlage wird sich heute sehr rasch ändern. Vorsicht ist geboten. Ich komme kaum an die Basis, saufe rum mit dem Schweizer Andreas gemeinsam kurbeln wir um unser Leben. Wir kommen hoch, fliegen ab. Das Wetter wird immer gewittriger. Auf der Bürgeralm ist Andreas 100 m höher als ich, er fliegt weiter. Ich traue mich noch nicht und versuche im eigentlich nicht vorhandenen Aufwind noch ein wenig Höhe zu gewinnen. Es geht nur runter und so drehe ich um. Mein Hintergedanke: Nochmals zurück und neuerlich anfangen. So wie es mir der Sigi Tesch empfohlen hat. Im Süden ein dicker Cumulus, ich fliege hin. Die Talquerung macht sich bemerkbar, saufen. Der Cumulus ist aber nur groß – nichts weiter. Ich melde mich neuerlich am Abflugpunkt, setze die Zeitmarke. Ich habe eine Gewitterwolke aufgerissen. Eventuell geht's im Gewitter dahin – Doch auch diese Taktik ist daneben. Es soll einfach nicht sein. Bei 1500 NN über dem Ilgner Alpl breche ich endgültig ab und bin froh, nach 3,5 Stunden doch noch den Platz erreicht zu haben. Das ist zwar kein Wettbewerbsgeist, aber dafür sicher. Heute sind alle anderen PW's draußen. Der Schweizer ist gleich nach dem Abflug in Tragös gegessen. Der Pole in Hiefiau und die Innsbrucker haben nach 3-4 Stunden im Abgleiten Trieben erreicht. Zurück konnten sie nicht, weil das Gewitter den Weg versperrt hat. Blöderweise ist Trieben 47 km von Turnau weg – so konnten die erforderlichen 50 km für eine Wertung nicht erreicht werden und dann gibt es für keinen Piloten irgendeine Wertung. Trotzdem! Beim heutigen Wetter war das schon eine tolle Leistung mit der PW bis nach Trieben zu kommen. Die Innsbrucker waren eben um 20 Min. früher als ich und das war heute einfach entscheidend. Man glaubt es kaum.



Abends fahre ich, nachdem auch in der offenen Klasse keiner die Aufgabe vollendet hat, und somit ziemlich alle Leute mit Rückholen beschäftigt sind, mit Rupert nach Hause nach Graz. Morgen wird es keinen flugfähigen Tag geben und ich melde mich schon heute für den morgigen Tag ab.

So entfällt der Mittwoch als Wettbewerbstag aus.

Donnerstag, 8.8.

Auch heute regnet es, es ist Katastrophewetter mit offenen Wasserscheulen. Kein Flug möglich.

Freitag, 9.8.

Heute ist richtig klassisch – Rückseitenwetter. Es verheißt ein guter Tag zu werden. Recht windig, man wird sehen. Es geht schon alles an den Vorbereitungen sehr nach Routine ab. Flieger raus, Aufstellung, Flieger fertig einräumen, programmieren der Aufgabe in die Box, einbauen, letzte Überlegungen anstellen, und ab geht die Post.

So schnell fliege ich heute ab, daß ich bereits nach 10 km am Absaufen bin. Über Tragöss bastle ich an der

Thermik herum. Es will einfach nicht funktionieren. Ich habe das Wetter heute noch überhaupt nicht begriffen. Total in Trance kann ich mich auf diesem Flug oft nicht entscheiden, was sich tun soll. Welche Richtung, wie hoch kurbeln, wann weiter fliegen. Weil ich merke, daß nicht das Wetter schuld an meinem Absaufen sein kann, sondern

ich selber, entschieße ich mich dennoch zum Weiterfliegen. Die Basis ist wieder erreicht. Ursprünglich war mein erster Gedanke, neu abzufliegen. Gut, daß ich es nicht getan habe, das merke ich 1/2 Stunde nach der Landung. Es zieht am Nachmittag total zu.

Zum 1. Wendepunkt – Pürgg Kirche – krebse ich ziemlich tief im Keller rum, komme nicht recht voran, die Bärte sind recht kurzlebig. Kaum angefangen, steht die pulsierende Thermik und läßt aus.

Nach der Wende kann ich mich endlich konzentrieren, ich fliege zügig und locker. Am Gösseck wird mein Wolkenpfad nicht bestätigt, ich muß einen Umweg fliegen. Über Timmersdorf komme ich im Gleiten noch hoch genug an, daß ich suchen und kurbeln kann. Da kommt Markus in gleicher Höhe daher. Markus ist unser „fliegender Pfarrer“ so nennen wir ihn insgeheim. Er findet seine Meditation und Seelenfrieden beim Kurbeln, Fliegen, Schweben. Er holt mich ein, kurbelt mit mir die längste Zeit doch dann geht er viel zu früh weiter. Kostet den Aufwand nicht bis zur Basis aus. Das ist aber notwendig, denn in Richtung Kapfenberg - unser 2. Wendepunkt - sieht es nicht mehr so rosig aus. Eine weite ausgeflossene Regenwolke, die feucht und schwer am

Himmel hängt, verheißt Stille in der Luft! Markus verheizt sich in weiterer Folge derart, daß er erst ca. 1 Stunde nach mir in LOGL ankommt. Ich kann LOGK gut umrunden, hoch und vorsichtig. Dennoch werde ich in der Wertung 4-te. Nach dem Aussteigen bin ich wie ferngesteuert – total in Trance.

Ab heute sind ich meine Kinder bei mir. Gestern habe ich sie vom Urlaub aus Kroatien zurückgeholt. Zu wenig Schlaf und meine Blasenentzündung, die immer noch da ist und mir oft so nette Fieberschübe vermach, sind wohl keine optimalen Bedingungen für einen Wettbewerb.

Samstag, 10.8.

Ich wache bleiern auf. Die totale Erschöpfung hat mich endlich losgelassen. Ich bin heute wirklich gut drauf, zumindest rede ich es mir ein. Die heute ausgedescribte Strecke: Erdefunkstelle – Veitsch Ort – Gröbming – LOGL.

Das Wetter sieht gut aus, S-Wind, etwas zu feucht. Im Prinzip ähnliches Wetter wie gestern. Gestartet wird heute früh, die Stimmung ist locker. Alle sind

recht gut konzentriert. Jeder weiß - das wird heute ein schöner und schneller Flug. Es ist viel drinnen. Am Abend sagt man uns voraus, wird Südluft einbrechen und stören. Ich lasse mir ca. 1 Stunde zum Abflug Zeit.

Zur Veitsch geht es gut, verlässlich, flott. Um 13.30 bin ich wieder über Turnau, jetzt heißt es Gas geben. Wechsle bei

Trieben in die Tauern – zum Bösenstein. Der liegt so ungünstig in Wolken eingehüllt, daß ich mir schon früh eine Strategie ausdenken muß: Südlich anfliegen, entlang der Rippe hochtasten, eine Alternative ist: um den Berg südlich herumfliegen solange, bis die Hangoberkante erreicht ist. Sollte der erste Versuch nicht sofort greifen, muß ich die Alternative wählen. Und so mache ich es. Endlich komme ich tastend und suchend, den Berg umfliegend in die Tauern. Die Basis steigt rapide auf 3000 m an. Ein schneller und schöner Flug ist möglich.

Über Gröbming braut sich ein Schauer zusammen. Die Talquerung muß ich durch den Schauer schaffen. Den Wendepunkt erreiche ich mit einem Höhenverlust von 1200 m. Wieder ist es der alternative Flugweg mit der unmittelbar neuerlichen Talquerung, der mich weiterbringt und vor dem Absaufen am Gröbming bewahrt. Richtung Bösenstein sinkt dann die Basis rapide ab, im Balten-Liesingtal ist das Tal frei von Wolken. Die Hänge zeigen dichte Wolken. Es wirkt irgendwie windgefeht. Die Basis sinkt unter den Wolken rapid weiter aus. Nun ist die Obergrenze bei 1900 m NN. Ich fliege bereits zwischen den Wolken. Vom Süden kommt total schwere Südluft rein. Fast werde ich nördlich



des Gössecks in den Hängen und Rippen eingekesselt.

Ich entscheide mich, nicht in Richtung Hochschwab über die nördlich gelegenen Berge einzufliegen. Eisenerz mach ich einfach nicht und sehen tu ich überhaupt nicht, wie das Wetter dort aussieht. Die Hochschwabwelle scheint gerade zu greifen. Sie ist zwar deutlich am Stau der Wolken erkennbar, doch die Sicht ist total weg. Keine Ahnung, wie's dahinter aussieht. Daher fliege ich südlich ums Gösseck und finde natürlich überhaupt nichts mehr. Im gestreckten Galopp lande ich in Timmersdorf. Die Schleppmaschine holt mich aus Turnau dann direkt ab.

Jochen ist schon gelandet, als ich daherkomme. Er hat den riskanten Flugweg in der Welle gewählt und ist durchgekommen. Er wird heute Tagessieger, ich bin zweite. Alle anderen PW's landen außen. Es ist ein gutes Gefühl, was Gutes geleistet zu haben.

Abends gehen wir noch Essen. Es ist heute ein guter Tag – und gestern war er für Alex gut. Er hat seine Silber 300-er Strecke gestern an diesem doch schwierigen Tag erflogen. Gratuliere Alex! Das muß gefeiert werden!

Sonntag 11.08.

schlechtes Wetter.

Der heutige Tag ist geprägt von Menschen. Es sind wirklich viele Leute, die kommen und zusehen wollen. Piloten ebenso, wie einfach Zuseher. Neugierig interessiert stehen sie rum und warten, fragen, schauen. Das Briefing wird zwei mal abgehalten, doch dann werden alle Flüge abgesagt. Es wird nachmittags einen ziemlichen Landregen geben und so widmen sich die Piloten ihren Gästen. Die Kunstflugmaschine Fox ist da und Werner Haggenmüller fliegt etliche Programme. Das hebt die Stimmung und macht Leben. Es werden Erfahrungen ausgetauscht, Flüge anhand der Box verglichen, Strategien verraten.

Am Abend sitzen wir dann noch bei der Auswertung unserer Flüge. Der Vergleich jeweils der zwei Tagesbesten bringt spannende Aspekte zum Vorschein – einerseits sieht man, daß die Flüge sehr oft nach dem letzten Wendepunkt entschieden werden. Man erkennt, daß Umwege sich manchmal so lohnen, daß ein Sieg daraus wird, oftmals lohnt er sich aber auch nicht.

Die grafische Auswertung läßt erkennen, wie der jeweilige Flugstil ist. Kreise können analysiert werden, ob sich ein Pilot „verheizt“ oder nicht, Zentrierfehler oder auch die Geschwindigkeitsauswertung des Endanfluges. Es ist ehrlich spannend und interessant.

Montag, 12.08.

schlechtes Wetter wurde vorhergesagt, wir sitzen genau im Auge eines Tiefdruckzyklons.

So ist es dann auch. Ich fahre mit den Kinder zuerst am Platz, Frühstück. Das Briefing bringt nichts Neues. Heute wird nicht geflogen. Am Abend berichtet Gerhard Tomani über seine 1000 km Flüge. Spannend und sehr aufschlußreich!

Dienstag, 13.08.

Das Briefing ist für 10.00 Uhr angesetzt aber ich denke mir schon seit der Nacht, die sternklar war, daß wir möglicherweise Streß kriegen werden. Heute werden wir sicher irgendwohin geschickt. Trotz des weiter bestehenden Tiefdruckzentrums ist der Himmel am Morgen dick mit Nebel verschlossen, tief und schwer liegt die Feuchtigkeit im Tal. Doch die Sonne grellt dahinter richtig durch. Ein blauer Lichtschacht in der Wolkendecke läßt die klare Luft in der Höhe erahnen. Wolkenfetzen hängen tief an den Bergen herab. Unsere Aufgabe lautet dann auch: Fliegen! Klein aber selektiv: LOGL – Dürnschöberl Sender – LOGL. Um 12.00 Uhr sieht es sehr gut aus, aber es ist keine echte Basis zu erkennen. Die Wettbewerbsleitung informiert uns darüber, daß man möglicherweise die Startlinie gar nicht freigeben wird, wenn die Bedingungen schlechter werden sollten. Wir akzeptieren und halten das für eine sehr vernünftige und verantwortungsvolle Entscheidung. Die offene Klasse geht rauf, wird freigegeben. Die Stimmung ist entspannt, wir sind recht gut drauf und hoffen auf doch gute Ergebnisse. Es ist heute ein geschenkter Tag, denn die Prognosen hätten für heute dienstfrei gestellt. Ich wünsche Markus Mayer, unserer MM (Wettbewerbskennzeichen: Mickey Mouse) einen schönen Flug und Tagessieg! Er ist bis jetzt letzter in der Gesamtwertung und schon ein wenig zerknirscht. Nicht total, aber man merkt ihm ein wenig Enttäuschung doch an.

Um ca. 13.00 Uhr geht's los, die PW-Klasse wird teilweise mit der Super-Dimona geschleppt. Sehr komfortabel mit 100 bis 110 km/h steigt sie ruhig und gleichmäßig. Recht bald kann der Abflugpunkt doch freigegeben werden. 3 Minuten danach fliege ich ab. Heute will ich keine Zeit verlieren, wer weiß wie sich das Wetter noch entwickeln

wird. Es geht mir zudem gesundheitlich recht schlecht, ständig merke ich leichte Fieberschübe. Ich will so bald wie möglich wieder zu Hause sein.

Vor mir gleitet der Pole ab. Mitten im Tal, das Luftpaket trägt und ist aktiv. Ich bin nicht ganz so schnell – ich will Höhe haben, nur nicht absaufen. Die ersten Bärte bis zum Gösseck sind stark, sie ziehen, sind aber doch sehr windzerrissen. Die Feuchte von



Viel Glück bei der Weltmeisterschaft...

gestern hängt schwer in der Luft. Mein Hausbart westlich des Gössecks ist dann inaktiv. Bin schon recht tief, 1900 NN dort drinnen ist unkomfortabel. Vor mir eine PW. Ich denke erst, Jochen mit Kennzeichen II. Nach einigen Minuten erkenne ich Markus mit „MM“. Ich trenne mich bald von seinem Flugweg und fliege meine eigene Route. Finde nichts. Safen. Sehe ihn dann wieder kreisen, offensichtlich hat er da was gefunden. Fliege zu ihm, erkenne das System aber nicht und suche etwas westlich selber. Seinen Bart kann ich dann immer noch aufnehmen. Ich finde dann doch ein leichtes Aufwindfeld, es geht recht dürrtig. MM kommt zu mir, sein Kreis war wohl nicht das gelbe vom Ei. Er findet wiederum mein System nicht, kehrt nach Osten zurück. Nachdem ich dann doch nicht mehr zufrieden bin mit den Steigwerten, fliege ich weiter Richtung Westen. Markus bleibt hinten.

Ich gleite und gleite, werde tiefer und tiefer, taste immer wieder an, versuche, spüre, probiere, nichts mehr. Endlich kann ich mich nördlich von Trieben gerade halten. Das ist schon sehr viel wert. Ich kämpfe in 1600 NN weiter. Hier will ich bleiben bis ich sauer bin. Die Bewölkung ist mittlerweile bei 7/8, keine erkennbare Basis, alles zerronnen. Keine erkennbaren dunklen Decken, fast keine Sonnenflecken am Boden.

Da rauscht noch unter mir der Schweizer an. Andreas Köppel mit Kennzeichen 1C findet auch nichts, geht landen am unbesetzten Triebener Flugplatz.

Noch 1/4 Stunde suche ich, und da ist dann nicht einmal mehr ein Halten möglich. Es funktioniert nur noch eines: Landen. Ein Langohr sitzt auch schon. Vinzenz Grabner hat den Flug auch schon storniert. Lange Gesichter. Nicht einmal den Wendepunkt haben wir erreicht. Da sehen wir auf einmal noch eine PW anrauschen. Es ist Jochen. Noch in 100 m über Platz versucht er im Tal was zu finden, doch ohne Erfolg landet auch er. Nach der Übergabe der Lande-Infos an Turnau wird der Rückholddienst informiert, jetzt heißt es nur mehr: Bitte warten. Zur Jause gibt's Müsli-Riegel, Apfel, Kekse. Eben alles, was vom Flug übriggeblieben ist. Ein Häuflein Elend und ein Thema: Warum sind wir abgestiegen? Alle sind wir deprimiert, lassen es aber nicht so richtig raus. Wir blödeln und lenken uns ab. Die drei Hänger kommen bald, Rupert und Norbert Nissler sind meine guten Geister. Bei strömendem Regen geht's Richtung Heimat. Mir ist klar: Heute hast Du Dir den letzten Platz in der Gesamtwertung gesichert. Dennoch: Es ist all die Tage nichts passiert und das ist die Hauptsache!

Andreji, unser Pole hat es heute fast geschafft – 3,4 km vor dem Flugplatz ist er im Geradeausflug „mit dem Bauch auf einer Wiese angestreift“ – ich meine damit, daß er den Endanflug bis zum äußersten ausgezogen hat und gar keine Anstrengung unternommen hatte, ein Außenlandefeld zu finden.

Gewonnen hat heute Markus. Er hat mit seiner Strategie zu warten und äußerst langsam zu fliegen nicht nur den Wendepunkt erreicht, sondern ist sogar mit Überhöhe am Platz angekommen.

Gratuliere! Heute mußte man entweder sehr langsam oder total schnell unterwegs gewesen sein.

Der Abschlußabend beim Gasthaus Aigner findet mit allen Piloten statt. Alle sind schon da, als ich als Letzte einrausche. Wir reden und tratschen, tauschen noch letzte Adressen aus, lernen noch polnische Leute kennen, die auch mit dem Verkauf der PW befaßt sind. Es ist uns einfach ein Anliegen, daß das Team wie auch immer nächstes Jahr in der Türkei sich wieder sehen kann. Es war die ganze Zeit über fein zusammenzuhelfen, sich gegenseitig zu motivieren, Spaß zu haben und einfach die Freude am Fliegen erleben zu können. Der Streß mit dem Gewinnen ist eine Sache, die jeder für sich selber ausmachen muß.

Mittwoch, 14.08.

Abschlußtag. Das Wetter ist wie gestern, doch noch unbeständiger.

Wir werden heute nicht mehr fliegen, wir haben mehr als genug. 3 notwendige wertbare Tage sind durch einen 4. Tag erweitert, also haben wir eine durchaus gültige Wertung.

Schweren Herzens räumen wir ein, verfrachten unsere am ganzen Areal verstreuten Dinge und klären noch sämtliche Finanzen.

Die Siegerehrung findet dann um 12.00 Uhr statt. Andi Binder war die ganze Zeit über der Akteur im Hintergrund. Er hat die ganze Organisation am Platz übergehabt und hat seine Sache mehr als gut gemacht. Er leitet auch die Siegerehrung, Danksagungen, Auszeichnungen. Jochen hat heute Geburtstag – die PW Mannschaft schenkt ihm zum Abschluß noch eine Torte, die dann auch im kleinen Rahmen am Nachmittag verascht wird.

All die Tage haben mir eines gezeigt: Man kann den Wettbewerb von so vielen verschiedenen Seiten her betrachten. Es ist für mich gut gesehen zu haben, daß man als Wettbewerbspilot total anders denken muß, um Erfolg zu haben. Nicht die Sicherheit steht beim Erfolgreichsten im Mittelpunkt. Immerhin ist Andreji, der Gesamtsieger, 2 mal im Moslandl und einmal in Hiefiau gesessen. Mit der PW oder auch mit anderen Fliegern kein gerade angenehmer Platz – aber machbar.

Dennoch ist es eine Frage der Sicherheit und der Einschätzung, wie weit man Risiken eingehen sollte denn ein erster Pilot der am letzten Tag Bruch baut ist auch nicht Sieger. Jochen, als zweiter am Stockerl, hat mit seiner Hassardentscheidung im Hochschwab ein auch nicht unbeträchtliches Risiko auf sich genommen – und damit gepunktet. Man sieht, es ist auch die Strategie des Flugweges eine ganz wichtige Geschichte, die man mit Intuition und der Fähigkeit, das Wetter einschätzen zu können entscheidend beeinflussen kann.

von Michaela Richter-Trummer





Allgemeines – die Pin-Wand

Clubabende



Aktuelles

28. Februar 1997, 19. Uhr Lindenwirt

8. März 1997 Aufrüsten und Hallenräumen

21. März 1997, 19 Uhr Lindenwirt

29. März 1997 Osterfeuer am Flugplatz

Wir suchen noch dringend Startleiter, melde Dich bei Stefan Koller Telefon 29 10 65, ab 19 Uhr

... auf besonderen Wunsch unserer Damen!

Wir haben, dank Rudi's Hilfe einen Einbauküche mit Kochgelegenheit, Kühlschrank und Gefrierschrank in unserem Büro...

Pin-Wand...

Das Jahr läßt sich nicht schlecht an, Pläne werden geschmiedet, ein Leistungscup ohne große Hemmschwelle unter Einbindung von Frischlingen wurde eingeführt und aus Urlauben werden Leistungslager mit Zielsetzung. Ja, und ein Langohr nimmt wieder einmal die drei Nullen hinterm Einser in Angriff.

Aufbruchstimmung macht sich bereit, bis, na ja bis vielleicht eine unbequeme Außenlandung hier und ein Schaden da zeigt, daß Ambitionen auch mehr Aufwand bedeuten könne. Was dann? Vielleicht könnte man denen, die es dann SCHONNIMMERGEWUSST haben vorher sagen, daß eine Außenlandung auf vorberei-

Fluchverkehr...



oder von hinterm Hangar Quellen werden nur auf Anfra ge verraten...

teter Strecke (auch im Bereich des Flugplatzes) kein fahrlässiger Umgang mit Vereinseigentum ist, daß alle Flugzeuge versichert sind und der Selbstbehalt des Verursachers je nach Schadenshöhe bis ca. S 10.000,- beträgt.

Selbstverständlich geht Sicherheit vor und jeder sollte besonnen

fliegen aber wie sollten uns nicht an jenem Schwimmtrainer orientieren der nach einer Saison meinte: »Nun gewonnen haben wir nichts, es ist aber auch niemand ertrunken.«

PS: Mehr gute Vorbereitung weniger schlechte Nachred ist die Devise.

von Michael Gaisbacher



Pin-Wand...

Gebührenordnung ab 1. März 1997

1. Flugzeugschlepp Superdimona			+ Landegebühr	ÖS	61,-/Landung
Schleppgebühr	ÖS	25,-/Minute	Tarif B:		
+ Service/Grundgebühr	ÖS	40,-/Start	Fluggebühr 1. bis 30. Minute	ÖS	6,-/Minute
+ Landegebühr	ÖS	61,-/Landung	ab der 31. Minute	ÖS	2,-/Minute
			über 5 Stunden		kostenfrei
2. Reiseflug Superdimona			Aufpreis für die Motorlaufzeit	ÖS	4,20/Motoreinheit
Tarif A:			+ Service/Grundgebühr	ÖS	40,-/Start
Fluggebühr	ÖS	23,-/Minute	+ Landegebühr	ÖS	61,-/Landung
+ Service/Grundgebühr	ÖS	40,-/Start			
+ Landegebühr	ÖS	61,-/Landung			
Tarif B:			5. Holzsegelflugzeug e		
Fluggebühr 1. bis 30. Minute	ÖS	8,-/Minute	Fluggebühr bis 1 Stunde	ÖS	2,25,-/Minute
ab der 31. Minute	ÖS	4,-/Minute	1 bis 5 Stunden	ÖS	1,10,-/Minute
Aufpreis für die Motorlaufzeit	ÖS	15,-/Motoreinheit	über 5 Stunden		kostenfrei
+ Service/Grundgebühr	ÖS	40,-/Start			
+ Landegebühr	ÖS	61,-/Landung	6. Kunststoffsegelflugzeug e Astir und PW 5		
			Fluggebühr bis 1 Stunde	ÖS	3,60,-/Minute
			1 bis 5 Stunden	ÖS	1,30,-/Minute
			über 5 Stunden		kostenfrei
3. Stemme OE 9397			7. Kunststoffsegelflugzeuge DG 300 und DG 303		
Fluggebühr bis 1 Stunde	ÖS	8,-/Minute	Fluggebühr bis 1 Stunde	ÖS	4,50,-/Minute
1 bis 5 Stunden	ÖS	4,-/Minute	1 bis 5 Stunden	ÖS	1,50,-/Minute
über 5 Stunden		kostenfrei	über 5 Stunden		kostenfrei
Aufpreis für die Motorlaufzeit	ÖS	15,-/Motoreinheit			
+ Service/Grundgebühr	ÖS	40,-/Start	8. Mitgliedsbeitrag für 1997	ÖS	2.100,-
+ Landegebühr	ÖS	61,-/Landung			
4. Motorsegler OE-9148			8. Eintrittsgebühr (für SF-Scheinbesitzer)	ÖS	10.500,-
Tarif A:					
Fluggebühr 1. bis 30. Minute	ÖS	14,-/Minute			
ab der 31. Minute	ÖS	9,-/Minute			
+ Service/Grundgebühr	ÖS	40,-/Start			

Segelflugzeug – Betreuer

Type	Kennzeichen	Betreuer	Telefon
DG 300	OE-5505	Harald Bozic, Telefon 0 31 36 / 62 9 26,	
	OE-5572	Wolfgang Wippel, Telefon 0 316 / 29 66 47	
	OE-5461	Herrfried Melcher, Telefon 0 316 / 82 44 62 oder 877/2931,	
Astir	OE-5225	Alexander Scheibelsteiner, Tel. 0 316 / 28 62 53 Oliver Schneider, Telefon 0 316 / 28 96 46	
PW 5	OE-5579	Herwig Wagner, Telefon 0 316 / 27 12 10 Hubert Enichlmaier, Telefon 0 316 / 21 1 95	
Ka 6	OE-0726	Josef Niederl, Telefon 0 316 / 58 63 10 Stefan Orgler, Telefon 0 316 / 46 32 03 Walter Borovsky, Telefon 0 316 / 32 45 96	
Ka 8	OE-5015	Betreuer gesucht! Manfred Painsi, Telefon 0 31 35 / 52 8 63 Robert Maier, Telefon 0 31 24 / 51 9 98 Reinhold Ortner, Telefon 0 316 / 91 92 93	
ASK 13	OE-5083	Werner Gosch, Telefon 0 316 / 29 35 91 Erich Gosch, Telefon 0 316 / 29 38 645	
ASK 13	OE-0918	Betreuer gesucht!	