

CUMULIUS

Vereinszeitung
der



Postfach 88
8011 Graz



Wir haben eine DG500

Ein Interview mit dem Flugplatzanrainer-
Vertreter Manfred Meder

Logger Bericht: So kommentiert
man heute einen Streckenflug

Redaktionsadresse

Triester Str. 370, 8055 GRAZ,
FAX 0 316 / 29 15 12 - 15
E-Mail: adventures@netway.at

Habemus Volam

Glosse des Vorstandes:

Die Flugsaison hat – wenn auch nicht sehr einladend - begonnen. Die Streckenflugpiloten liegen auf der Lauer und haben sich auf ihr neues Dokumentationsystem, den Datenlogger, eingearbeitet. Neben dem Problem der Modernisierung unserer Streckenflugdokumentationssysteme haben wir unser »Lieblingsproblem« – das ist die Erneuerung unseres Doppelsitzerflugzeugparks – aufgegriffen und sind dabei, es zu realisieren. Dieses Vorhaben wurde durch eine Umfrage vorbereitet, deren Auswertung ergab, daß großes Interesse für diese Flugzeugerneuerung besteht. Unser Vorhaben ist nun: Verkauf der ASK 13 OE-0918 und Kauf einer gutinstrumentierten DG 500 mit einem optimalen Anhänger. Dem Zeitplan nach könnte diese DG 500 im Herbst dieses Jahres bzw. mit dem Beginn der Flugsaison 2000 voll einsatzfähig sein. Wir bitten euch um eine großzügige Finanzierungshilfe in Form einer Fluggebührenabkontierung.

Wir sind der Meinung, daß unser Flugzeugpark mit einem derartigen Gerät fit für das nächste Jahrzehnt wird, da wir dann von der Ka8 über die DG500 bis zur Stemme für jedes Können etwas anbieten.

Viel Freude in der laufenden Flugsaison wünscht euch

Euer Vorstand:



Wolfgang Bauer

Seit gut 10 Jahren wird ein Kunststoff-Doppelsitzer in unserem Verein heftig diskutiert. Jetzt ist es soweit, wir haben eine DG 500 akontiert und haben uns für`s nächste Jahrtausend fitgemacht. Die Chronologie einer Anschaffung

1. Kapitel: Eine Meinungsumfrage und der Ausgang

In unserer letzten Ausgabe hatten wir eine Meinungsbefragung ausgeschrieben und siehe da, zum Reizthema Kunststoffdoppelsitzer gab es einige Reaktionen, deren Auswertung wir hier mitteilen wollen.

Insgesamt trafen 33 schriftliche Reaktionen ein.

1. Frage: Anschaffung ja oder nein. Hier gab es 30 Ja Nennungen und 3 Nein Nennungen

2. Frage: Bist Du bereit eine Anzahlung zu akontieren. Hier gab es folgende Nennungen

6 x 3000,-
12 x 5 000,-
5 x 10 000,-
1 x 20 000,-
1 x 25 000,-

Kapitel 2: Die Reaktion des Vorstandes

Dieses Votum war so eindeutig, daß der Vorstand die Anschaffung prinzipiell beschlossen hat. Die Frage die auftauchte war: Welcher Typ ist für unseren Verein der richtige?

Zur Auswahl standen:

1. Eine DG 500. Ein Gebrauchangebot um 823.900,- lag vor
2. Eine ASK 21, Neu inkl Instrumente ca 890.000,-
3. Ein polnisches Muster. Kosten ca 650.000,-

Nach kurzem Abwiegen in einer kurzfristig anberaumten Vorstandssitzung gab es folgenden Entschluß:

Besichtigung der DG 500 und Verhandlung, um auf einen Preis von ca 750.000,- zu kommen

Kapitel 3: Die Reise

Als Delegation wurden Toni Rosenkranz für den Bereich Technik, Max Stiplosek für den Bereich Schulung, Rudi Weiß als Kassier und Michael Gaisbacher, der den Kontakt schon ein halbes Jahr zuvor geknüpft hatte, als Verhandler entsandt.

Der Zielflughafen am 15. Mai war Aalen Elchingen in der Schwäbischen Alp. ca 750 Autokm entfernt. Durch ein leichtes Verschlafen von Michael startete die Expedition erst um ca 4.30 Uhr statt um 4 Uhr, ein Verzug der aber durch forciertes Fahren wieder wettgemacht wurde. Dank und Anerkennung an Frau Stiplosek, (die den Ärger von St 7 dieser Ausgabe) scheint vergessen hat und Max mit einer für alle ausreichenden Jause in der klassischen Blechdose versah.

Zwischen 11 Uhr und 12 Uhr trafen wir ein, um mit dem Technikleiter Wolf Becker und Fred Rainer dem Bereichsleiter Segelflug vom Luftsportring Aalen.eV, die DG zu besichtigen.

Der erste Eindruck war super, sie ist ein 18 m Trainer mit



Habemus Volam

Einziehfahrwerk. Nach kurzer Pause zum Studium der L-Akte konnten wir Probefliegen.

Kurz, die Begeisterung aller 4 Ausflügler war grenzenlos. Sie fliegt sich wie die 300er, wendig, schnell, einfaches Handling und eine Gleitzahl um die 40.

(Zum Vergleich eine ASK 21 hat 34). Die wunderschöne Landschaft verstärkte noch den positiven Eindruck im Flug und so setzten wir uns, mit Mühe die Begeisterung unterdrückend, an den Verhandlungstisch in der am Platz befindlichen Bodega.

Nach ca 1.5 Stunden waren wir uns einig, die Endsumme von DEM 108.100,- wurde besiegelt und wir traten unsere Rückreise an. Letzter Stand war, daß deren Vorstand den Verkauf zu diesen Konditionen absegnen müsse.

Mit vielen Erinnerungen und einem Patzen Euphorie gingen wir sofort an den Rückweg. So mancher von uns genoß noch so manche Sehenswürdigkeit am Rückweg über Ulm, München, Salzburg nach Graz. Müde aber glücklich kamen wir um ca 2.30 Uhr an, im Bewußtsein: Wir haben eine DG 500.

Kapitel 4. Die Sache mit dem Geld...

Ach ja die Finanzierung. Das Finanzkonzept sieht folgendermaßen aus:

1. Akonti der Mitglieder ca 150.000,- – 200.000,-
2. Guthaben des Vereines 300.000,-
3. Förderungen ca 100.000,-
4. Verkauf der ASK 13 200.000,-

Wie Ihr seht geht sich die Sache haarscharf aus, wobei die Ka 13

noch nicht verkauft ist.

Vielleicht hat jetzt der eine oder andere der ca 120 Mitglieder, die nicht an der Abstimmung teilgenommen hat, Lust bekommen sich auch an der Finanzierung zu beteiligen, denn Hänger werden wir auch noch einen brauchen.

Daher findet Ihr in dieser Ausgabe auch einen Erlagschein für das Finanzierungskonto "DG 500"

Kapitel 4.1. Wie ist das mit dem Akontieren?

Der Vorstand hat sich Gedanken gemacht wie das Akonto am Sinnvollsten für das jeweilige Mitglied und für den Verein sein sollte. Der Modus sieht folgendermaßen aus:

1. Der Akonto-Betrag geht auf ein eigenes Konto und wird nur für diese Anschaffung verwendet.
2. Das Guthaben bleibt bis Juli 2000 gesperrt.
3. Danach wird das Guthaben dem jeweiligen Pilotenkonto gutgebucht und kann **auf allen unseren Flugzeugen abgeflogen** werden, ja, auch auf den Motorseglern.

Kapitel 5. ja und wann können wir mit der DG fliegen?

Das hängt von Euren Akontierungen und vom Verkauf der ASK 13 ab, sobald wir das Geld beisammen haben, können

wir das Ding auch schon abholen. Ca 150.000,- haben wir bereits an den Verein in Deutschland angezahlt, jetzt hängt es nur mehr von unserer Liquidität ab, wann das neue Flaggschiff des Vereines den Standort LOWG anfliegt.

MIG

Impressum:

Inhaber:

Steirische Flugsportunion
Postfach 88
8011 Graz;
Obmann Wolfgang Bauer;
Tel/Fax 0316/673870

Chefredakteur: Michael Gaisbacher

Art Design: solis • polz peter
e-mail: solis@datawest.co.at

Produktion:
Copy-Shop
Inside Deutschlandsberg
Grazer Strasse 32,
8530 Deutschlandsberg
Tel. 0 34 62 / 60 96 • Fax DW 13
http://www.insid.co.at
e-mail:
deutschlandsberg@inside.co.at

Redaktionsadresse:
Triester Str. 370,
8055 GRAZ,
FAX 0 316 / 29 15 12 - 15
E-Mail: adventures@netway.at



Gewerbeleiste

Kosmetikinstitut »Kosmed«

Annenstrasse 44
8020 Graz
Tel. 71 26 74 18

Internet-Provider

sun-shine

wir verbinden Menschen...
Grazer Straße 32, 8530 Deutschlandsberg
Tel. + Fax 0 34 62 / 23 33
Handy 0 699 / 100 30 500

<http://www.sun-shine.at>

AD-Ventures

Die Werbeagentur mit der Gleitzahl 100
Werbeagentur GmbH
Triesterstrasse 370, 8055 Graz
Call 0 316 / 29 15 12
e-mail: adventures@netway.at

Schick's rüber

Digitale Farbkopien, T-Shirts
& Design

Inside Deutschlandsberg

Grazer Straße 32, 8530 Deutschlandsberg
Tel. 0 34 62 / 6096 • Fax DW 13
Handy 0 699 / 100 30 500
<http://www.inside.co.at>

MR Dr. Gerhard Rumpf

Arzt für Allgemeinmedizin
Fliegerärztlicher Sachverständiger für alle
Klassen

Morellenfeldgasse 4, 8010 Graz
Tel. 0 316 / 82 60 67, Fax: DW 17
e-mail: g.rumpf@magnet.at

Fliegerärztliche Untersuchungen
10% Ermäßigung für UNION-Mitglieder

Der Jahrhundertmaler

VIC Steiner

Malerbetrieb mit Schwerpunkt:
Restauration, Vergoldung,
Oberflächenbehandlung, Farbberatung
Marschallgasse, 8010 Graz
Tel. 0 664 / 338 04 04
e-mail: jahrhundertmaler@compuserve.com

Bikino

MEGA-Event-Organisation
Michaela Richter-Trummer
Panoramagasse 16, 8010 Graz
Tel. 0 664 / 181 57 87
e-mail: michaela@netway.at

Dr. Reinhold Ortner

Hautarzt

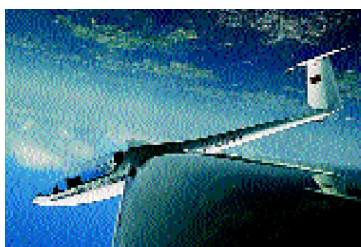
Annenstraße 44, 8010 Graz
Tel. 0 316 / 71 26 74-0
privat und alle Kassen

Dr. Michael Hochfellner

Facharzt für Zahn-,
Mund- und Kieferheilkunde
824 Kaindorf 282
Tel.: 0 33 34 / 29 44
privat und alle Kasse

Dr Bertram Vidic

FA. f. Augenheilkunde,
Ord: Andritzer Reichsstr. 44
8045 Graz



Rückblicke und Ausblicke:

1. FLY IN TAKE OFF.

Das Fest zum Saisonstart

Das Fest am 10.4.99 war ein voller Erfolg. 150 Gäste belebten unseren Platz wie schon lange nicht mehr.

Das Gastflugangebot wurde so stark in Anspruch genommen, daß wirklich bis über Sunset Segelflugauftrieb herrschte.

Schankwirt Rudi, zapfte fast 2 Fässer leer, sodaß bei den rockigen Klängen der Band am Abend nicht nur kein Auge trocken blieb. Unser UNION-Kollege Andi Isepp zeigte ebenfalls wieder einmal wo der Bartl den Turn her hat und bereicherte die Veranstaltung mit einigen "weltmeisterlichen" Programmen auf dem Aeroversity FOX.

Einer der Höhepunkte war auch noch die Station im Hangar mit dem SFS 3.0. Das virtuelle Fliegen zog so manchem Nachwuchspiloten in seinen Bann. Per Beam auf eine Leinwand projiziert konnten auch alle umstehenden so richtig ins Cyber Cockpit einsteigen.

Zur allgemeinen Freude wurde auch der ORF von der Attraktivität der Veranstaltung angezogen. das Ergebnis war ein äußerst werbewirksamer Beitrag in den Landesnachrichten.

Als für die Veranstaltung Verantwortlicher möchte ich mich bei Arno Heinzl nebst Filius für die Betreuung des Computerstandes bedanken, genauso wie bei Michi R.T. für die freundliche Betreuung der Gäste, bei Erwin Wailland für den guten Ton und vor allem unseren Rudi, der überall angreift wo es nötig

ist, so wie allen die tatkräftig am Gelingen der Veranstaltung beteiligt waren. *MIG*

2. Vortrag Trimmel Weingant: Mit NLP so weit wie noch nie

Es war noch vor Beginn der Flugsaison als die Steirische Flugsport Union den ersten Höhenflug im Jahr 99 unternahm. Am 20. 3. 99 luden wir zu einem Vortrag von Hermann Trimmel und Dieter Weingant.

Die Veranstaltung war gut besucht und mit dem Schloßbergrestaurant fand sich auch ein würdiger Rahmen um mit Hermann auf Rekordstrecke über 1.500 km quer durch die Alpen zu gehen, bzw um mit Dieter Weingant zu philosophieren, ob Wolken im Weißen oder Schwarzen besser ziehen.

Besondere Akzente setzte Hermann Trimmel mit seiner NLP-Theorie, wonach das System der NeuroLinguistischen Programmierung auch im Segelflug zum Ziel führt.

Außergewöhnliche Strategien, wie ein eigens erfundenes Instrument, der Persiflexi, ein Marker im Cockpit, der als Erinnerer fungiert. Etwa ein Kleber mit dem Spruch: "Klappen negativ – think positiv" oder ein Spiegel, an dem man seinen eigenen Zustand ansehen kann und sich daran erinnert, daß man ja zum Lustgewinn fliegt, und nicht um nur Streß zu haben.

Für alle, die mehr aus ihrem Potential machen wollen, bietet Hermann von 8 – 10 Oktober ein Seminar in Niederöblarn an. Buchungen werden von ihm gerne unter 0 22 52 / 86 494 für eine Teilnahmegebühr von

2 500,- entgegengenommen.

Ein Muß für alle, die glauben, daß eine nicht gelungenen Flugaufgabe eine Katastrophe ist und nicht ein weiterer Schritt zum Gelingen. Alle diese, können sich hier eines besseren belehren lassen und zwar von jemanden, der auch schon einmal um 6 Uhr morgens startet, um festzustellen ob es nicht so etwas wie eine Frühmorgenthermik gibt. Wer weiß?

Sonstige Termine

Infos über alle Bewerbe erteilt Frau Tobolka im Generalsekretariat des ÖAeC, Tel. (01) 505 10 28 DW 75, bzw. per e-mail: office@oe.aeroclub.at

17. – 25. Juli: Staatsmeisterschaft im Segelkunstflug, Niederöblarn;

17. – 31. Juli (voraussichtlich): Junioren- und Damen-Streckenflug-Lehrgang in Turnau.

23. Juli – 7. August: Österreichische Staatsmeisterschaft der Klubklasse in Aigen im Ennstal

31. Juli – 15. August: 26. Weltmeisterschaft in Bayreuth, Deutschland. Internet

15. – 28. August: 8. Weltmeisterschaft im Segelkunstflug, Niederöblarn

2. – 14. August (voraussichtlich): Streckenflug Junioren und Damen, Szeged, Ungarn.



Miteinander nicht gegeneinander

Im Gespräch mit Manfred Meder dem Obmann des Umweltverein Feldkirchen – Seiersberg und Umgebung

Manfred Peter Meder ist seit 5 Jahren Obmann des Vereines, er betreibt ein Kunstatelier ist verheiratet und hat 3 Kinder. Selbst Pächter der Wiese vor unserem Parkplatz ist er mit der Problematik der Anrainer genauso vertraut, wie mit unseren Anliegen. Das Motto: Miteinander und nicht gegeneinander – lebt er wesentlich mehr, als so mancher unserer Mitglieder und jeder der ihn in seiner Funktion kennt, schätzt seine Einstellung, zwar hart in der Sache, aber immer verbindlich im Ton zu sein. Mit Ihm führte Michael Gaisbacher folgendes Gespräch:

Cu: Als Pilot der Westseite hat man oft das Gefühl den Verein gäbe es nur wegen uns Segelfliegern. Was sind eigentlich die Aufgaben des Vereines

Meder: Die Lärmemission der Flugsportler ist nur eines von vielen Themen. So sind wir aktiv an der Erstellung von Flächenwidmungsplänen der Umgebung beteiligt, sind involviert bei Betriebsansiedlungen oder Straßen- und Eisenbahnprojekten. In allen diesen Bereichen haben wir herzeigbare Erfolge erzielt. In aller erster Linie vertreten wir unsere 450 Mitglieder im Dialog mit Behörden. Aufgrund unseres Engagements realisiert die Gemeinde eine Umfahrungsstraße, hat es Gesetze und Verordnungen z.B. in der

Drakenfrage gegeben. Die Flugsportgeschichte ist aber keine unwesentliche, da sie vor allem die Freizeit und die Wochenenden betreffen. Eine Zeit in der die Bewohner besonders sensibel sind.

Cu: Eine ebenfalls oft vertretene Meinung ist die, daß Personen sich günstig in Flugplatznähe ansiedeln, um dann gegen den Grund der günstigen Grundstückskosten zu wettern

Meder: Weit gefehlt. Neuzuzügler haben bei uns diesbezüglich kein Mitspracherecht. Sehr wohl haben sie aber ein Recht darauf, daß vereinbarte Dinge eingehalten werden. So verstößt die rot-weiße Piper öfters gegen vereinbarte Flugrouten und auch mancher Motorsegler. Anrainer haben berechtigt Angst, wenn ein Flugzeug niedrig und von Böen gebeutelt nieder über sie hinweg fliegt, das sollten die Freizeitflieger, die zu uns kommen um hier ihr Hobby auszuüben akzeptieren. Zurück zur Frage, wir sind keine Plattform für Querulanten, aber gewisse Dinge wollen wir eingehalten wissen.

Cu: Abschließend welche Botschaft wollen Sie an unsere Mitglieder vermittelt wissen

Meder: Mein Motto ist "miteinander und nicht gegeneinander" dies beginnt beim Tonfall und der ist von Fliegerseite oft sehr unfreundlich. Dann ist die Anfahrt ein wesentlicher Punkt. Wir bemühen uns in Zusammenarbeit mit der Fa. Schönberger die Zufahrtstraße zu eurem Hangar in einem guten Zustand zu halten, aber nicht dafür, daß einzelne Piloten bereits hier abzuheben versuchen. Bitte

hier Schritt-Tempo zu fahren. Zum Hauptanliegen: Bitte bedenken Sie daß hier Menschen leben, Bewohner, die nicht einfach wegkönnen, sondern hier ihr Zuhause haben. Die Einhaltung der Flugrouten, die Vermeidung von niedrigen und riskanten Manövern. Dies hat mit den Einsatzhubschraubern funktioniert, dies funktioniert mit der Ostseite wo der Wochenendschulbetrieb der Motorflieger eingestellt wurde und das sollte doch auch hier geschehen.

Cu: Als Segelflieger lehnen wir jede zeitliche Einschränkung ab, da wir thermikbedingt flexibel starten können müssen

Meder: Das wissen wir und akzeptieren es auch, erwarten uns aber im Gegenzug noch mehr Rücksicht von eurer Seite

Cu: Herr Meder wir zwei persönlich haben bereits mehrere Meetings miteinander erlebt, viel wurde besprochen, viel vereinbart, Hat dies Ihrer Meinung nach etwas bewirkt?

Meder: Sehr wohl. Eure Schlepp-Dimona ist leiser geworden, die Schlepp-Piloten halten die Routen größtenteils ein, bzw variieren diese sinnvoll. Dafür bedanke ich mich im Namen aller Bewohner, aber nicht ohne zu erwähnen, daß es noch viele Punkte gibt, die Ihr als Verein verbessern könnt.

Cu: Herr Meder, danke für das Gespräch.

Nachsatz des Vorstandes:

Im Sinne eines einvernehmlichen Umganges mit der Anrainerschaft appellieren wir dringend folgende Punkte striktest einzuhalten:

1. Auf der Schotterstraße Schritt-



Tempo einhalten - Unser Sport beginnt im Cockpit und nicht bei der Anfahrt. Ein Punkt wo wir uneingeschränkt guten Willen zeigen können, ohne uns fliegerisch einzuschränken. Zuwiderhandeln heißt hier den Verein zu schädigen.

2. Hohe Anflüge vor allem auf die 17. Die Anrainer werden entlastet und sicherer ist es für euch auch noch.

3. Bei telefonischem Kontakt mit dem Umweltverein oder mit Anrainern sind persönliche Meinungen zu unterlassen. Startleiter oder anwesender Fluglehrer sollten verbunden werden, bzw nach Angabe der Telefonnummer rückrufen.

4. Die Wiese westlich des Hangars ist in Privatbesitz und dient als Futterwiese. Das Parken oder Befahren ist zu unterlassen.

Im diesem Sinne bitten wir Euch auch zuwiderhandelnde Mitglieder oder Gäste zu informieren

Auszug aus der
Flugsportzeitschrift

Meldungen:

Internet-Datenbank zur Aktualisierung von Aussenlandefeldern

In den letzten Jahren sind einige Aussenlandebücher entstanden, die für die Vorbereitung und Durchführung von Flügen sehr wichtig sind. Leider können diese Bücher nicht jedes Jahr neu aufgelegt werden, so dass der effektive Zustand der Felder nicht immer ganz aktuell ist. Mit dieser hier vorgestellten Lösung kann der Zustand der

Felder mit dem Medium Internet von jedem Piloten selbst mitbestimmt werden. D.h., jeder Pilot, der Zugang zum Internet hat, kann Felder, die er gerade besichtigt hat, in der Datenbank aktualisieren. Dies geschieht mit dieser Version des Programmes durch einen einfachen Freitext-Eintrag. Somit kann der Inhalt auch etwas subjektiv sein, aber durch verschiedene Einträge von verschiedenen Piloten kann sich jeder selbst ein Bild machen. Ebenso bietet die Datenbank die Möglichkeit, sich in einer Mail-Verteilerliste einzutragen, so dass man bei jeder gemachten Veränderung ein Mail mit den neusten Informationen erhält. Ein wesentlicher Vorteil der Internet-Datenbank ist, dass damit ein einfaches Informations-Netzwerk aufgebaut werden kann, ohne dass jeder jedes Jahr die Felder auf ihren Zustand überprüfen muss. Theoretisch können auch alle Aussenlandefelder der Welt eingetragen werden – die Datenbank ist nicht an ein bestimmtes Aussenlandebuch gebunden. Die Idee wäre, dass jeder Pilot die Felder aktualisiert, die in seiner Nähe sind, aber dafür häufiger.

<http://www.datacomm.ch/cgi-hrd/outl/tabgen.pl?A>

19. Mai: Tausender-Tag

Zwei Tausender-Flüge werden von Wiener Neustadt aus gemeldet: Peter Preisegger flog am Mittwoch, dem 19. Mai, in ca. 11,5 Std bei Südföhn mit seiner Standard-Libelle ein Jojo über 1000 km, das müßte der erste Klubklasse-Tausender in

Europa sein! Weiters hat Christian Schicker sein 1000er-Jojo vom Vorjahr mit der DG-300 wiederholt. Nach Aussage von Dr. Hermann Trimmel war es ein auch aus meteorologischer Sicht ganz hervorragender Tag, so daß außer diesen beiden uns derzeit bekannten Flügen durchaus noch weitere große Flüge an diesem Tag gemeldet werden könnten.

Peter Preisegger in einer ersten Stellungnahme zu seinem Flug: „Ich bin in der Klubklasse mit der Libelle 201b, Kennzeichen OE-5415, Rufzeichen TS, geflogen. Hier die groben Eckdaten: Startort Wiener Neustadt West, Start 0933 loc, Abflugpunkt Bad Fischau, Autobahnraststation, 0940 loc,

1. Wendepunkt Hintersteinersee, Seespitzwirt, 1329 loc,
2. Wendepunkt Rax Sender, 1615 loc,
3. Wendepunkt Hochfilzen, Magnesitwerk, 1810 loc,

Endpunkt Wiener Neustadt West, ca. 2101 loc.

Es war ein wirklich schwieriger, aber auch abwechslungsreicher und dadurch vor allem ein sehr schöner Flug. Laut meiner Berechnung sind das etwa 1.078 km. Horst Baumann wird sich freuen, denn es ist wieder einmal eine »altmodische« Dokumentation mit Film und Barograph (den GR 1000 kann ich mir leider noch nicht leisten).“ (20. Mai 1999)

Christian Hynek Zweiter in Klix



So dokumentiert man heute!



Seit noch nicht so langer Zeit besitzt nun auch unser Verein Flugdatenschreiber.

Diese GR1000 Geräte bestimmen in kurzen, regelmäßigen Abständen die Position, Höhe und den Flugzustand mittels eines 12 Kanal GPS-Empfängers und eines eingebauten Drucksensors, und zeichnen diese Daten in ihrem elektronischen Speicher auf.

Sogar (Motor) Geräusche werden aufgenommen, sodaß auch Motorseglerflüge richtig beurkundet werden können.

Ein Navigationsdisplay zeigt während des Fluges die Distanz zum nächsten Wendepunkt, Geschwindigkeit, Kurs, Kursabweichung und natürlich auch die aktuelle Position. In die Geräte sind alle Wendepunkte aus dem Wendepunktatalog der dezentralen Staatsmeisterschaft und die Lage aller Flugplätze eingespeichert.

Einige von uns haben diese eigentlich recht einfach zu bedienenden Geräte auch schon auf ein paar Flügen mitgenommen und ihre ersten Erfahrungen mit dieser neuen Methode der Streckenflugbeurkundung gemacht.

Sei es, weil auch Du deinen Flug abends noch mal bis ins kleinste Detail nachvollziehen, ihn mit denen der anderen vergleichen können willst, um auch ein bißchen dazuzulernen, oder weil

du einfach eine bequemere und simple Methode suchst, Streckenflüge zu beurkunden, oder weil Du das Ganze einfach einmal auszuprobieren möchtest wirst sicherlich auch Du bald einmal eines dieser Geräte auf einen deiner nächsten Flüge in Cockpit legen wollen.

Wie verwendet man also diese Logger? Was ist zu beachten?

Die Datenlogger werden wie die Barographen im Büro aufbewahrt und müssen abends wieder dorthin zurückgebracht werden. Man holt sich also beim Ausräumen des Fliegers statt des Barographens einen Logger aus dem Büro. Verstaue diesen samt Batterie und Empfangsantenne im Flugzeug und schon gehts ab zur Startstelle. Wer will kann auch noch das externe Display anschließen. Das hat den Vorteil, daß man den Datenrecorder dann auch noch wegstauen kann und nur noch das kleine Display mit den vier Bedienknöpfen im Cockpit hat.

Nachdem man sich im Cockpit eingerichtet hat, gehts ans Eingeben der Flugaufgabe.

Nach dem Einschalten drückt man dazu einmal auf die OK Taste und es erscheint der Text "Flugaufgabe" darunter steht "übernehmen". Am rechten Rand der unteren Zeile von der Anzeige werden einem die Tasten angezeigt die man drücken kann. Es steht dort nun ein ">" und "OK". Damit ist gemeint, daß man nun die Wahl hat entweder auf die OK Taste zu drücken und die zuletzt eingegebene Flugaufgabe zu übernehmen, oder auf die ">" Taste drücken kann, um im Flugaufgabemenü weiterzublättern. Da man ja seinen Namen, das Flugzeug und seine eigene

Strecken Aufgabe eingeben will blättert man mit die ">" Taste weiter bis "Flugaufgabe neu/ändern" auf dem Display erscheint. Nun drückt man "OK" um nacheinander seinen vollständigen Namen, den Flugzeugtyp, das Kennzeichen und die Wettbewerbsklasse einzugeben. Mit den Hinauf- und Hinunter-Tasten wählt man die Buchstaben mit der Weiter-Taste springt der Cursor eine Stelle weiter nach rechts. Danach wählt man aus der Datenbank seinen Startort, den Abflugpunkt, die Wendepunkte und den Landeort aus und bestätigt jeweils mit der OK Taste.

Für einen Ziel-Rückkehrflug gibt man nur einen Wendepunkt ein, wählt man überhaupt keine Wendepunkte ist die Flugaufgabe "freier Flug".

Ist alles eingegeben, erscheint wieder "Flugaufgabe übernehmen". Nun braucht man nur noch einmal mit OK zu bestätigen. Jetzt ist die Flugaufgabe im Flugspeicher gespeichert. (gleichzusetzen mit dem Foto des Formblattes) Nur noch das Schleppseil einzuklinken und es kann los gehn.

Beim Anrollen kann man das Gerät zweimal pipsen hören, das ist das Zeichen dafür, daß der Logger erkannt hat, daß sich das Flugzeug nun schneller als 40 Km/h bewegt und das Kastl nun mit seiner Aufzeichnung beginnt. Im Flug kann man mit der ">" Taste zwischen verschiedenen Anzeigen hin und her springen, die einem die Aktuelle Position, Geschwindigkeit, Richtung und Entfernung zum nächsten Wegpunkt anzeigen.

Umrundet man eine Wende schaltet das Gerät automatisch auf den nächsten Wendepunkt



Neue Navigationshilfen in Sachen GPS

um und signalisiert das Erreichen des Sektors wiederum mittels akustischem Signal.

Nach der Landung schaltet man das GR1000 einfach aus. Wenn das Bordbuch geschrieben, das Flugzeug gewaschen und im wieder im Hangar steht, trägt man den Logger in das Büro zu unserem Vereinslaptop. Dort wird das Gerät dann an den Computer angeschlossen, der Computer eingeschaltet, und der Flug dann mit einem Programm aus dem Gerät ausgelesen und gespeichert.

Das elektronisch versiegelte IGC Loggerfile sollte anschließend jeder in sein eigenes Verzeichnis verschieben. Es liegen auch Disketten neben dem Computer mit auf die man seinen Flug kopieren kann um ihn mit nach Hause zu nehmen, um ihn dann näher analysieren oder mittels e-mail zu Herrn Baumann senden.

Wer im Umgang mit Computern nicht so geübt oder unsicher ist, läßt sich dabei beim ersten Mal am besten von denen die das schon einige Male gemacht haben ein wenig helfen, obwohl das Programm eigentlich wirklich einfach zu bedienen und ziemlich selbsterklärend ist.

Nach dem Auslesen ist der Speicher des GR1000 wieder zu löschen und das Gerät wieder so an seinen Platz zurückzulegen wie es vorgefunden wurde. Es dürfen keine Logger, Kabel, Handbücher oder Installationsdisketten mitnachhause genommen werden. Außerdem wird ersucht die Geräte sorgsam zu behandeln auf daß diese uns lange erhalten bleiben.

Herwig Wagner; e-mail:
wagnerh@sbox.tu-graz.ac.at

Folgende Leistungen des heurigen Jahres wurden bereits mittels Logger dokumentiert:

Alex Schimanofsky: Gesamtleistung

LOWG - Neuberg Stift - Hintersteinersee Spitzwirt - LOIJ =
LOWG - Kapellen - Grossölk - LOWG = 320 km
LOWG - Linzerhaus - Ebene Reichenau - LOWG = 320 km FAI

Herwig Wagner:

LOWG - Kernstockhaud Rennfeld - Großer Speikkogel - LOWG = 160 km
LOWG - Kapellen - Dürrenschöberl - LOWG = 280 km FAI

Michaela Richter Trummer:

LOWG - Gmünd Staumauer - LOWG = 520 km FAI

Joseph Niederl:

LOWG - Kapellen - LOWG = 148 km
LOWG - LOGT - LOWG = 126 km

Wir gratulieren Sepp Niederl, Stefan Orgler und Gerrit Gypser (98) zu den erfolgreich absolvierten Silber C Flügen.

Die Streckenentfernungen wurden mit dem Streckenanalyseprogramm DMSG-Streckenflugprogramm errechnet.

Diese Programm ist im Büro am Vereinslaptop installiert, und steht jedem zur freien Verfügung.

Casio, Inc.,

markiert eine neue Ära der Armbanduhren: mit der PFADFINDER PAT1GP-1, die erste Armbanduhr der Welt mit eingebauten GPS-Navigation. Der neue PFADFINDER PAT1GP-1 packt hochentwickelte GPS-Fähigkeiten in einen Konzept, kompakte GPS-Navigation, die Sie auf Ihrem Handgelenk tragen können.

<http://www.casio.com>



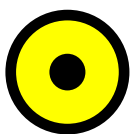
GARMIN

einen ultimativen Survival-Gadget für Outdoor-Freaks: ein Kommunikator in Kombination aus Handy und GPS-Empfänger; vorerst nur in der USA erhältlich.

<http://www.garmin.com>



Kurzmeldungen



sun-shine

Was verbindet man damit?

Sonnenschein – Freizeit – Segelfliegen – Gute Laune – und jede Menge Information und Kontakte seit ich in den weltweiten Daten- Highway des Internet eingebogen bin. Eine Welt ohne Grenzen Was das mit Sun-shine zu tun hat? Erst ein Provider ermöglicht den Zugang zum Internet. Mein Internet-Provider, der mir diesen Zugang ermöglicht, heißt Sun-shine und befindet sich in Deutschlandsberg, in der Grazerstraße 32.

Es ist unser Segelflieger-Kamerad Peter POLZ, telefonisch erreichbar unter 0699 / 100 30 500

Mit modernster Technik der Telekommunikation ausgestattet, versteht er es, Menschen zu verbinden, und steht, wenn die eigenen Kenntnisse als Internet-User mit den Erfordernissen im Umgang mit diesem Medium noch nicht perfekt sind, mit Rat und Tat zur Stelle.

Der Einstieg ins Internet wurde mir, der ich auf diesem Gebiet noch nicht vorbelastet war, durch seine Hilfe sehr erleichtert, und ich freue mich, daß ich im CUMULUS, Ausgabe März 1999 auf seine Adresse gestoßen bin.

Seine
e-mail-Adresse:
solis@datawest.co.at
<http://www.sun-shine.at>

Glück ab – Gut Land
A. Fahrleitner

Gliding in Kenya

<http://www.innoWEBtive.de/ke.htm>
Segelfliegen in Kenia
<http://www.innoWEBtive.de/k.htm>

In Kenia gibt es einen Segelflugclub, Segelflugschule es werden Leute / Touristen aufgenommen. Man kann als Pilot mit der ganzen Familie kommen, seinem Hobby nachgehen, während der Rest der Familie Löwen oder Elefanten im Nationalpark besichtigt. toll, was. Schau Euch die Seiten einfach im Internet mal an.

Justine u. Hans-Martin Schwarz, Kluckstraße 3, 10785 Berlin, Tel.: 030 262 53 86. Informationen online anfordern.

<http://www.innowebtive.de/kenya.htm>

ACHTUNG SCHLEPPPILOTEN!

Bei mehr als 20 Schlepps mit OE-9410 an einem Tag – unbedingt Zwischen-Ölkontrolle durchführen.

Novelle der Luftverkehrsregeln: u. a. keine Flugplanabgabe mehr notwendig bei Sichtflügen zwischen Österreich und Deutschland (Schengener Abkommen); für diese und weitere Informationen gehen Sie direkt zur Luftfahrt-Seite des BMfWuV (4. 5.) <http://www.bmv.gv.at/vk/3luft/luft-main.htm>

29. Mai – 6. Juni:
Alpe-Adria-Segelflug-Cup in Feldkirchen am Ossiacher See: Teilnehmer, Ergebnisse.

S ü d a f r i k a n i s c h e
Segelflugmeisterschaften am Austragungsort der Segelflug-

Weltmeisterschaften **2001, vom 27. Dezember 1998 – 8. Jänner 1999**, in Mafikeng, Südafrika. Gehen Sie direkt zu: Soaring Society of South Africa (SSSA) – diverse Informationen zur Segelflug-Meisterschaft – Teilnehmer – Ergebnisse

3. – 10. Juli:
Weltmeisterschaft Advanced in Mnichovo Hradiste, Tschechien; e-mail: aeroklub.cr@netforce.cz
1. – 12. September: Europa-meisterschaft Unlimited in Jerez, Spanien; e-mail: real.aeroclub@jet.es

FAI World Grand Prix
The FAI World Grand Prix of Aerobatics / die Termine 1999

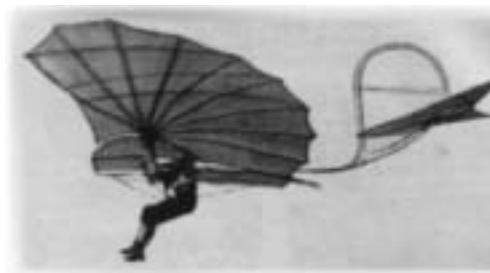
Asien-Tour:
17. September – 10. Oktober: China

15. – 17. Oktober: Japan
22. Oktober – 14. November: China
<http://www.fai-wgpa.org/grand-prix/>

Erste World Solar Gliding Challenge in Australien
WORLD SOLAR GLIDING CHALLENGE RACE INFORMATION **OCTOBER 17 – 23, 1999** die grundlegende Grundregel des Langlauffluges, daß ein Segelflugzeug oder richtig bekannt als sailplane, Höhe zuerst gewinnen und diese Höhe in Abstand in einem geraden Gleiten dann umwandeln muß. Die Sonne verursacht Grundheizung, die der Reihe nach Bereiche der steigenden Luft benannten Thermal erstellt. Wenn thermische Luft mit einer schnelleren Kinetik als steigt sinkt ein Segelflugzeug.



Die Flugsport Union Story



Wenn man den geeigneten Segelflieger nach den Tag der besten Thermik im Jahr fragt, so kommt wie aus der Pistole geschossen: "Muttertag!", als Antwort. So kommt es nicht von ungefähr daß wir diesmal über eine ähnlich Malaise berichten.

Bis ans Lebensende...

Ein altes wahres Wort besagt, man kann seinen Hintern nicht in zwei Cockpits gleichzeitig haben. Alte und wahre Worte haben aber die Eigenschaft erst dann geglaubt zu werden, wenn man den Wahrheitsgehalt selbst überprüft hat. So auch unser Mitglied vor einigen Jahren im schönen Monat Mai. Jaja der Mai, die Bäume schlagen aus, der Landmann geht prüfend über die Felder und die katholische Kirche hat Hochkonjunktur, Firmung reiht sich an Erstkommunionen, Hochzeiten reißen sich an Grillgelagen und Pfarrfesten. Und überall dort gibt es einen stillen Besucher, der seltsam angestrengt in den Himmel schaut. Weniger um den Heiland selbst zu sehen, als vielmehr sich vorzustellen, wie er von Cu zu Cu delphiniert, die Karte vor sich und die Verpflichtungen hinter sich. Es war also so ein Tag, unser

Mitglied, stolzer Vater hatte einige Stunden bis zur Erstkommunion seiner Tochter zu überbrücken, also hin zum Flugplatz hinein in die freie ASW 15 und auf gings in den Himmel, zu einem regionalen Lustflug, dachte er.

Der geeignete Leser kennt das vielleicht vom einen oder anderen Bekannten. Wer ins Wirtshaus geht legt vorher fest wie`s enden soll, und doch endet es meist, wie immer, 2 Stunden zu spät, 3 Bier zu viel. So auch erging es unserem wackeren Familienvater.

Wie bekannt sitzt den Thermikgöttern, gewaltig der Schalk im Nacken. Man kann manchmal schon fast das Gelächter hören, wenn sie einen Flugurlauber wochenlang nebst Flugzeug, Zelt, und (unter heftigsten Schönfärbereien überredete) Familienmitgliedern unter Wasser und damit am Boden festsetzen, während sie dir andererseits 5 Meter Bärte zukommen lassen, wenn dein Fluggast, bereits tief in die Tüte guckend, auf ehestmögliche Landung drängt.

Diese Thermikgötter hatten also unseren Kameraden ausgemacht und ins Visier genommen. Sie breiteten ihm eine Straße auf, die ihn, ohne viel des Kurbelns ins Vorland der Gleinalpe führte.

Wir erinnern uns, der

Wirtshausbesucher beschwindelt sich auch bei jeder Bestellung mit der gemurmelten Beteuerung, dies sei das letzte Bier, dann ginge er sicher, sei ohnehin schon zu spät, und können uns vortellen, wie sich der stolze Erstkommunionistenvater immer neue Wendepunkte mit Zeitbegründung ausdachte und sich sicher war pünktlich in der Kirche zu stehen.

Wäre er auch, wenn da nicht unsere humorigen Thermikgötter gewesen wären, die den Zeitpunkt für angebracht hielten einen Stau auf die Thermikautobahn zu zaubern. Saufen, Saufen, saufen und das alte Spiel, Wiese suchen, Einteilung treffen, Klappen raus und rein in die Wiese.

Das alles ca 1 Stunde bevor das Töchterchen ins neue Sakrament eingeführt werden sollte. Jeder Zeitplan beim Teufel und ein Canossagang der Extraklasse in Aussicht. Trotzdem freundlich sein zu den Rückholern, trotzdem das Flugzeug versorgen und dann ab zum Kopfwaschen.

Das Töchterchen wurde in das Sakrament der Kommunion eingeweiht, auch ohne Vater, der saß gleichzeitig auf einer Wiese im Murtal und wahrscheinlich wußte er schon zu diesem Zeitpunkt: "Das ist etwas, das ich bis an mein Lebensende hören werde."



Fluchverkehr...



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

Aufgepaßt liebe Leser, heute haben wir Tierkunde und widmen diese Glosse dem mächtigen Löwen. Und zwar dem Löwen der den Flugplatz als Biotop besiedelt und gemeinhin als Hangarlöwe bekannt ist und entfernte Verwandtschaft mit dem Salon- oder Partylöwen aufweist.

Die Tierkunde lehrt uns, daß der Löwe groß und mächtig ist.

Und daß er aufgrund dessen gar nie wirklich kämpfen muß, es reicht schon seine Drohgebärde. Der heimische Hangarlöwe hat ebenfalls das Prinzip der Drohgebärde, jedoch droht er uns nicht mit den Zähnen sondern mit scharfen Briefen, seines Rechtslöwen. (Den übrigens jeder Hangarlöwe im Rudel hat). Auch imponiert er weniger mit stolzer

Mähne, denn mit Spannweite, ganz nach dem Prinzip von Darwin, eben dem Lebensumfeld angepaßt.

Dieser König der Steppe führt nun ein angenehmes Leben: Jagen und Ordnung halten müssen andere, sobald es Beute gibt nähert er sich allerdings mit Drohgebärde (siehe oben) und will bevorzugt werden. Wenn ihm was nicht in den Kram paßt versucht er es mit Brüllen statt mit Nachdenken, denn entschuldigen braucht sich ein Löwe doch nicht.

Wie aber eben in der Natur so üblich

lauern auch auf ihn Gefahren. Der Lebensraum des Löwen wird immer kleiner, und außerhalb seiner geschützten Reserven will ihn schon keiner mehr. Der Löwe in der Serengeti hat dies schon begriffen und hält sich innerhalb seines Gebietes an die Spielregeln, denn in diesen Reservaten geht es ihm recht gut, er hat seinen angestammten Platz und die anderen Bewohner wissen schon, daß hinter gelegentlichem Brüllen nicht allzuviel steckt, fürchten sich aber ihm zuliebe trotzdem ein bißchen davor solange er es nicht überreibt, denn irgendwann kann leeres Brüllen auch nerven.

MIG

Wichtige Termine

20.6.99 Sonnwendfeier

An diesem Sonntag gibt es eine traditionelle Abendveranstaltung mit Feuer, Spanferkelbraten, Wein, weibliche Begleitung und Gesang (diesmal akustisch im Stil der 60ies, zum 30 Jahre Jubiläum von Woodstock? - (Holzstab?)

Jeder zusätzliche Besucher, der den Verein von der geselligen Seite kennenlernen möchte ist herzlich eingeladen, wir präsentieren erste Bild-Impressionen der neuen DG 500.

nächster Clubabend

Dieser Termin ersetzt den Klubabend vom 25. Juni 1999, nächster Clubabend ist der 30. Juli 1999 vorm Büro

Fotowettbewerb

Wir veranstalten heuer einen Fotowettbewerb. Die besten Aufnahmen, kommen in einen Flugsport Union Jahreskalender 2000, jeder der einen Monatsgewinner abliefern erhält als Preis einen Kalender kostenlos. Mitmachen und an AD-Ventures Triester Str. 370, 8055 Graz z.Hd. Michael Gaisbacher schicken

Weihnachtsfeier

Im Bestreben unsere Weihnachtsfeier etwas festlicher zu gestalten, werden wir am 20. 12. 1999 im Schloßbergrestaurant eine richtige Gala veranstalten.

Geplant ist Tanzmusik, eine eigene Fliegerbar mit heißeren Rythmen und eine fliegerische Deko.

Wer sich organisatorisch beteiligen möchte, gebe bitte unter 0 316/ 29 15 12 beim Öffentlichkeits-Beauftragten (vormals Kulturwart) M. Gaisbacher laut.

Wir glauben, daß 3 Tage vor Weihnachten auch ein Montag ein geeigneter Termin ist.



Wichtige Internetadressen: Heiße Internet Links, Neu im Juni:

Sende ein Postkarte für Segelflieger

<http://www.soaringcards.sorg.net/>

Gute Wetter Infos:

<http://www.streckenflug.at/wetter.htm>

Neue Seite:

<http://www.streckenflug.at>

<http://members.telecom.at/~chrhyn/Strecken/index.htm>

Pilot's Shop, Ülis's Segelflugbedarf

http://www.segelflug.de/firmen/pilot_shop/index.htm

Wichtige Internetadressen:

Österreichischer Aeroclub

<http://www.oe.aeroclub.at>

<http://www.dg-flugzeugbau.de/>

Flugsportzeitschrift

<http://www.noet.at/flugsportzeitung/>

internationale Organisationen und Institutionen:

FAI (Fédération Aéronautique Internationale), Homepage

<http://www.fai.org/>

FAL, Sporting Code

http://www.fai.org/sporting_code/index.html

Europe Airports

http://www.fai.org/fai_members/europe_airports/

ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)

<http://www.cam.org/~icao/index.html>

FAA (US-Luftfahrtbehörde)

<http://www.faa.gov>

NASA (Homepage)

<http://www.nasa.gov>

IAOPA – International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations

<http://www.iaopa.org>

IAC (International Aerobatic Club, USA)

http://acro.harvard.edu/IAC/iac_homepg.html

World Aerobatics

<http://www.worldaerobatics.com/>

EGU – European Gliding Union

<http://altern.org/egu/>

Neue Links, bitte an::

solis@datawest.co.at senden danke.