

CUMULUS

FLIEGEN – EIN WUNDERBARER GEDANKE

Segelfliegen in Graz www.FLUGSPORTUNION.at

August 2016

ARCUS M

Der wahrscheinlich beste
Allround Dopplesitzer der
Gegenwart bei uns im Verein.

SEGNUNG:
5.8.2016
18.00 UHR

Reisebericht

Ostern in Pavullo!

Run auf unsere Flugschulen

How to use the SFU

Farewell Luis F

Was der Herbst bringt

Eine Anregung

Ein Sommer vollgepackt mit Flugspaß!

Glosse des Vorstands

Liebe SFU`ler,
in den letzten Wochen war so viel los in unserem Verein, dass ich eigentlich 2 Seiten bräuchte um euch das alles mitzuteilen was mich so bewegt und beschäftigt. Ich beschränke mich aber in dieser Glosse auf einen der wesentlichsten Punkte:



Luftraum LOWG / TRA`s Segelflug.

Einer unserer Piloten hatte nach der Silver Challenge einen Near Miss mit einem IFR - Flug, in Platznähe in etwa 6000ft. Freigegeben waren TRA P/A/B bis 5000ft. Glücklicherweise hat der IFR`ler nicht nur stur auf seine Instrumente gesehen, er hat das Segelflugzeug entdeckt und ein Ausweichmanöver eingeleitet. Das hat natürlich Folgen für den Piloten, die SQ Abteilung der ACG muss richtigerweise solchen Vorfällen nachgehen. Knapp 300 m zu viel Höhe ist keine Lappalie, man muss sich schon im Griff haben und Aufwinde verlassen anstatt euphorisch weiter zu kurbeln und Regelungen außer Acht zu lassen.

Wir sind Teilnehmer und Partner des Flugbetriebes in LOWG, solche Vorfälle machen es uns nicht leichter den Segelflug in Graz weiter zu ermöglichen. Fliegen, ob mit oder ohne Motor, braucht mehr als nur das Flugzeug zu beherrschen! Es geht immer um die Themen Situational Awareness und Multi Tasking. Fliegen, Luftraum beobachten, Navigieren, Funken und was alles noch dazugehört sind vor allem an Anfang einer Fliegerlaufbahn zusammengenommen eine komplexe Aufgabe die volle Konzentration und Aufmerksamkeit fordert. Das kann man trainieren, darauf muss man gerade als Pilot besonderen Wert legen.

Und soll in wahre Airmanship, meinem Flieger- und Lebensmotto, führen:

Tony Kern (former Chief of Cockpit Resource Management Plans and Programs United States Air Force and author of the classic book Redefining Airmanship) went further when he wrote that: „Total airmanship blends technical and tactical expertise, proficiency, and a variety of human factors to smoothly and effectively integrate the capabilities of the pilot and machine into the joint/combined team. Living airmanship leads to improved situational awareness, fewer mistakes, increased operational effectiveness, improved training, and safer flying operations.“ (Kern, 1997).

Euer Obmann



Impressum:

Inhaber: Steirische Flugsport Union, 8011 Graz

Obmann: Vic Steiner

Chefredakteur: Michael Gaisbacher

Layout: AD-Ventures, Göstinger Straße 173, 8051 Graz

www.ad-ventures.at

Redaktionsadresse: Göstinger Straße 173, 8051 Graz

Tel: 0316/291512-0, Fax: 0316/291512-15

E-Mail: office@ad-ventures.at



Big plane big smile

ARCUS M

der wahrscheinlich beste Allround Dopplesitzer der Gegenwart bei uns im Verein. SEGNUMG AM 5. AUGUST WESTSEITE ca 18.00 Uhr.

Am 13. Juli machten sich drei unserer Vereinsmitglieder auf den Weg nach Kirchheim unter Teck, der Heimat der weltberühmten Schempp Hirth Flugzeuge. Es galt einen ARCUS M kennenzulernen und abzuholen, der in Folge unsere Vereinsflotte bereichern soll. Christoph, Michael und vor allem Franz führen also die rund 700 Kilometer Richtung Stuttgart, um das Traumschiff nach Graz zu holen. Am ersten Tag erfolgte die theoretische Schulung, das erste Kennenlernen mit der Schempp Hirth Legende Georg Berger, von Minden Nevada bis Narrowmine Australien besser bekannt als Biggo. Von Anfang an war klar, dass dieses eigenstartfähige,

doppelsitzige Flugzeug wohl den Höchststand an aktueller, alltagstauglicher Segelflugtechnik darstellt.

20 handliche Meter Spannweite, von vorne und hinten voll bedienbar, Leergewicht 500 kg, MTOW 800 kg. Gleitwinkel an die 50. Eine Superorchidee. Im Eigenstart bis zu 2 Meter Steigrate in ruhiger Luft möglich.

Doch bei aller Redundanz und technischen Feinessen warnte man uns auch vor den Tücken des Klapptriebwerkes – ist der Turm mal draußen und der Motor



Bernd Weber beim Auschecken auf der legendären Hahnweide



Thilo Holighaus, Geschäftsführer von Schempp Hirth

steht, dann hat das Flugzeug gerade einmal Gleitwinkel 13, soll heißen aus 500 Metern über Grund ist man in 4 – 5 Minuten am Boden, wenn der Motor nicht anspringt. Notverfahren müssen also verinnerlicht werden. Am Abend ging wohl jeder von uns Dreien das Instrumentenbrett im Geiste durch – viele Schalter, viele Funktionen, viele Möglichkeiten.

Am Freitag den 15. Juli ging es dann an die Hahnweide, das berühmte Flugfeld der Fliegergruppe Wolf Hirth (Urahn aller Schempp Hirth Flugzeuge), Schauplatz der größten Oldtimer Treffen Europas und Veranstaltungsort eines Grand Prix. Gemeinsam mit Vertriebsboss Bernd Weber wurde das Flugzeug aufgerüstet, wobei so mancher Kniff und Trick erklärt wurde und Franz

Salomon als Pate des Projekts nahm die Jus Prima Noctis in Anspruch und startete mit eigener Motorkraft in den schwäbischen Himmel. Nach ihm Michael und schließlich Christoph – jedem unserer drei Piloten stand ein großer Smile im Gesicht. Die Entwicklung zwischen unsere DG 500 und dem ARCUS beträgt doch fast 30 Jahre und neben der unkompliziertesten Eigenstartfähigkeit sind Flugeigenschaften, Handling und Gleitwinkel eben aus einem ganz anderen Zeitalter.

Am Nachmittag starteten wir die Rückfahrt, die durch den Urlaubsbeginn in Baden Württemberg etwas zäh verlief, in Vorfreude auf viele schöne Flüge mit dieser Orchidee.

Am Freitag 5. August wird der Arcus auf den klingenden Namen RIA mit geistlichem Beistand geweiht,

auf dass damit viele problemlose Flüge durchgeführt werden. Komm ab 18.00 Uhr am Flugplatz vorbei und sei dabei, wenn wir das Flugzeug bei uns auf der Graz West willkommen heißen. Wer weiß, dass Franz neben schnellen, schönen Flugzeugen auch einen Faible für gutes Fleisch hat, wird sich die anschließende Grillage sicher nicht entgehen lassen.

Betrieb des ARCUS M

In Kürze sind Franz Salomon, Michael Gaisbacher und Obman Vic Steiner sowie Christoph Leitgeb auf das Flugzeug voll freigegeben.

Mit Ihnen kann man nach den Gebührenrichtlinien der ASH 25 oder der EB 29 den Eigenstart trainieren und so manchen Streckenflug absolvieren.

Voller Schulbetrieb – how to use the SFU

Unser Schulbetrieb läuft heuer wieder einmal auf Hochtouren – An die 16 Schüler befinden sich in der Segelflug Grundausbildung unter der Leitung von Werner Gosch und geben sich gegenseitig den Ka13 Knüppel in die Hand. Das ist für den Verein immer positiv, denn Schüler bedeuten immer motivierten Flugbetrieb – die Fluglehrer kommen lieber, wenn sie wissen, dass sie gebraucht werden und auch die Schleppis freuen sich über viele Starts am Tag und dass das Ganze unseren Kassier freut muss man nicht extra erwähnen – viele Schüler – hohe Auslastung – gute Kostenrechnung für die Segler.

Für euch Schüler wollen wir hier einige Tipps und Anregungen geben, wie ihr eure Schulung beschleunigen könnt, bzw. deutlich mehr aus unserem Angebot raus holen könnt:

1. Nützt alle mögliche Tage:

Das Fliegen hat viele Hindernisse, Wetter, Flugzeugverfügbarkeit, persönliches Befinden, Fluglehrerverfügbarkeit etc.

Lasst daher keine Tage verstreichen an denen das alles zusammenpasst. Wir haben von April bis Ende Oktober gerade einmal 28 Wochenenden also 56 Tage, mindestens ein Drittel der Tage ist verregnet und an manchen Tagen (z.B. Muttertag) ist es für das „Personal Marketing“ klüger, mal nicht fliegen zu gehen. Lasst also mögliche Tage nicht ungenutzt verstreichen.

Nachsatz: Im partnerschaftlichen Disput sollte man die Zeit von Oktober bis April hervorheben, und hier die Schwerpunkte gemeinschaftlicher Aktivitäten legen.

2. Unser Kalender muss richtig gelesen werden

Unser Kalender auf der www.flugsportunion.at sagt dir, wer Startleiter, Schleppilot und vor allem Fluglehrer ist. Auch wenn nicht alle Positionen besetzt sind – kommt meist ein Betrieb zu stande. Wichtig wäre aber am Abend vor dem Tag oder am Vormittag den Fluglehrer anzurufen und sich quasi zu verabreden. Der Fluglehrer ist besser vorbereitet, wird sich bemühen früh da zu sein und ist einfach motivierter, wenn er oder sie bemerkt, dass da ein motivierter Schüler wartet.

3. Koordiniert euch

Es ist auch von Vorteil, sich mit anderen Schülern zu koordinieren. Für die Fluglehrer ist es gut wenn 2 – 3 Schüler gleichzeitig da sind, ab 5 Schülern ist jeder Fluglehrer überfordert, vor allem wenn alle mit einem Flugzeug zu schulen wären. Auch eine Einteilung: Wer

schult Vormittag, wer Nachmittag am Wochenende, erhöht für euch die Effizienz.

4. Zugreifen, mitmachen, Betrieb unterstützen

Ihr werdet es schon bemerkt haben, oft geht es ziemlich rund. Der Betrieb funktioniert nur, wenn alle zugreifen. Wenn jemand ein Flugzeug holt, hilft beim Aushangieren und beim zum Start ziehen. Wenn ein Flugzeug gelandet ist, geht hin und hilft dem Piloten es wieder zum Start zu bringen. Wenn ihr beim Start steht, helft dem Startenden, lauft um das Schleppseil, klinkt das Flugzeug ein, schaut ob der Heckkuller weg ist und am Flugzeug alles passt, die Haube verriegelt ist oder ob etwas heraushängt. Ihr könntet beim Start die Letzten sein, die eine böse Geschichte noch verhindern könnten. Seid euch dieser Chance bewusst.

Habt ihr keine Zeit beim Einräumen da zu bleiben, sagt es dem Startleiter oder Fluglehrer deutlich, mglw. rechnen diese mit euch und es wäre nicht gut, wenn die ehrenamtlich tätigen Leistungsträger am Abend auch noch alleine mit dem Einräumen dastehen.

P.S.: Macht euch auch als Schüler gedanklich damit vertraut, dereinst den Startleiterdienst auszuüben. Überlegt euch welche Fertigkeiten ihr dazu braucht.

5. Interessiert euch früh für andere Flugzeuge.

Nach dem ersten Alleinflug absolviert ihr 30 Soloflüge. Nach den ersten Flügen auf der Ka 13 lagern wir die Alleinflüge auf die PW 5 aus – wenn es bei dir soweit ist, solltest du bereits das Flughandbuch gelesen haben, die Betriebsminima und -maxima kennen, bzw. mit anderen Piloten geredet haben, worauf es ankommt bei dem Flugzeug. Oft bringt das die entscheidende halbe Stunde auf die es ankommt, ob man noch so einen Flug absolvieren kann an einem Hochbetriebstag.

Nach Ka 13 kommt die PW 5 nach PW 5 die DG 500 nach der 500 die DG 300, jedes Mal gilt das gleiche Spiel. Handbuch lesen, mal im Hangar im Flugzeug platz nehmen, sich mit der Anordnung der Instrumente vertraut machen, und nachsehen wo die Griffe für Bremsklappen, Haube oder Trimmung sind.

6. Nimm am Vereinsleben teil, komm zu den Clubabenden

Fliegen bedeutet Informationsverarbeitung und je vielfältiger die Infos sind, desto besser verdaust du sie. Komme also zu den Clubabenden, du erhältst Infos und verstehst besser wie der Verein funktioniert – du hast so mehr von den Flugtagen. Und by the way: Es macht auch Spaß, mit den einen mehr, mit anderen weniger

– du findest auf Clubabenden auch heraus wer dir mehr liegt und wer weniger – auch das hilft dir mehr Spaß am Flugsport zu haben. Clubabende sind immer der letzte Freitag im Monat, von Mai bis Oktober beim Büro auf der West, sonst hier angekündigt in einem Lokal in Graz.

7. Was kannst du in Zukunft einbringen?

Unser Verein funktioniert nur zum Teil über die Fluggebühren. Unsere Segelfluglehrer arbeiten ehrenamtlich, die Schlepppiloten auch und die Startleiter und geprüften Warte kriegen kleine Entschädigungen. Manche machen zum Beispiel diese Zeitung entgeltlos, andere organisieren Feste und Info-Veranstaltungen. Ohne diese Zuwendungen der Mitglieder wäre das Fliegen nicht in dieser Kostenstruktur möglich. Überlege dir, wie du dich

in Zukunft in unseren Verein einbringen kannst. Vom Hangarräumen über Rasenmähen auf unserem Vorplatz draußen gibt es mannigfaltige Tätigkeitsfelder. Ganz zu schweigen von der Technik: Elektroniker, Mechaniker und KFZ Fachleute (für die Hänger) sind mehr als nur gefragt und können von den wenigen Fachkräften gerne eingeführt werden. Wo erfährst du wer das ist? Genau, am Vereinsabend

Abschließend: Wir freuen uns, dass wir zur Zeit so viele Schüler haben und werden alles tun, damit es euch bei uns gut gefällt und ihr euch wohlfühlt. Am meisten könnt ihr aber selbst dazu beitragen, wenn ihr die obigen Punkte ein wenig beherzigt, das alles gehört zum Fliegen dazu.

10 Jahre PPL-Schulung in der steirischen Flugsportunion



Johann Schwarzinger (rechts)

Unsere Flugschule wurde heuer stolze 10 Jahre. Solange ist es also her, dass unser Verein neben dem Segelflug auch den PPL anbieten kann. Dies ist nicht nur mehr Service und Vereinsbindung für unsere Mitglieder, sondern auch Auslastung für unsere Dimona, die der Leistungsträger dieser Schule ist.

A pro pos Leistungsträger: Johnny Schwarzinger hatte sich damals dieses Themas angenommen und die Behördenwege geschultert, sowie das Handbuch verfasst. Dazu kommt, dass sich Johnny und unser Leiter der Segelflugschule Werner Gosch blendend verstehen und ergänzen.

Heuer kann Johnny auf jeden Fall stolz auf seine Bilanz verweisen:

Wir haben in dieser Zeit 45 Ausbildungen aller Art durchgeführt - von PPL-Theorie/Praxis, über verschiedene classratings, wie TMG oder SEP, NVFR bis hin zur Schleppberechtigung.

100% Erfolgsquote bei allen Prüfungen. Derzeit 11 Schüler in verschiedenen Motorflug-Ausbildungen.

Zum Fliegen braucht man Begeisterung – diese haben Johnny und Fredi Neumann allemal und geben diese auch gerne weiter!

LAPL A, SPL, ATO und Co

Spätestens mit April 2018 tritt die europäische Verordnung für Lizenzen, die EASA FCL in Kraft. Spätestens dann müsst ihr eure Lizenzen umschreiben lassen: Hier einige Entscheidungshilfen wann ihr was machen könnt:

Wie ihr wisst werden wir ab 2018 alle mit den neuen EASA Lizenzen, also europäisch genormt fliegen. Neben zahlreichen Vorteilen hat die neue Lizenz auch Nachteile – so wird es dann nicht mehr möglich sein mit der HM Berechtigung Touring Motorglider zu fliegen. Jedoch wird es im Jänner 2016 bereits möglich sein den Österreichischen Segelflugschein in eine EASA Lizenz zu tauschen: Aber was ist im Groben zu unterscheiden:

1. Frage: Welche Lizenz kann ich bekommen? Du kannst den Segelflugschein entweder in einen SPL oder einen LAPL S umschreiben lassen. (Vor- und Nachteile siehe Tabelle unten)

2. Frage: Was passiert mit dem MIM? Der MIM Wird problemlos in einen LAPL S oder SPL erweitert auf TMG ausgestellt. Dafür darfst du mit dem MIM in allen EU Staaten fliegen.

3. Frage: Was passiert mit meiner HM Berechtigung?

Diese gilt nur im Zuge des alten Scheines für Touring Motorsegler, wer seinen Segelflugschein mit der Startart HM auf EASA umschreiben lässt, darf mit dieser Lizenz nur mehr Klapptriebwerkler starten.

Wer also bis zum April 2018 noch mit HM Touring Motorglider (also z.B. unseren Falken) fliegen möchte, sollte bei der Verlängerung darauf hinweisen, dass ein Konvertieren erst zum spätesten Zeitpunkt in Frage kommt.

Wichtig: Unsere Flugschule wird erst so spät wie möglich den Betrieb auf EASA FCL umstellen, das heißt wir verlängern vereinsintern nur die bestehenden nationalen Lizenzen – die Umstellung der Schule wird frühestens im Herbst 2017 erfolgen. Bis dahin schulen wir nach bestehendem nationalen Recht. Das beinhaltet auch, dass man bis dahin auch den MiM aufbauend auf die HM Berechtigung bei uns erwerben kann, der später in den LAPL S (oder SPL) erw. auf TMG europaweit Gültigkeit haben wird.

SPL

Vorteil	Nachteil
<ul style="list-style-type: none"> • Du kannst damit gewerblichen Segelflug ausüben (also Passagiere gegen Geld mitnehmen) • Du kannst uneingeschränkt Segelfluglehrer sein. • Du kannst mit der Lizenz in allen ICAO Ländern (also auch Afrika oder USA fliegen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Dein Medical ist strenger geregelt

LAPL S

Vorteil	Nachteil
<ul style="list-style-type: none"> • Das Medical ist wesentlich einfacher. (z.B. auch nach 50 Jahren nur zweijährig zu absolvieren) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gilt nur in EU Staaten • Fluglehrer mit LAPL S können auch nur den LAPL Schulen.



Am Start der Piste 20

Osterwoche in Pavullo Der Versuch eines vorösterlichen Saisonbeginns bei Modena.

Die Verantwortlichen des Segelflugclubs von Pavullo besuchten im Herbst des Vorjahres den österreichischen Segelfliegertag, um Werbung für ihren Flugplatz zu machen. Aufgrund des sehr guten Prosecco und Prosciutto, beschlossen Herwig und Michael, die Saison früh zu starten und sich diesen Flugplatz anzusehen. Franz S. in freudiger Erwartung eines neuen Flugzeuges im Sommer schloss sich der Truppe an, und so wurden die beiden DG 300 und Herwigs SZD am Palmwochenende verpackt, damit es am Dienstag den 22.3. in aller Frühe (es gibt immer noch einen unverschiebbaren Termin in Segelflugwochen) losgehen konnte.

Die Fahrt ging eigentlich recht glatt, bis nach Modena, die letzten 30 Kilometer führten über einen Bergpass, der im Nebel in Graupelschauern und Schneegestöber lag. Pavullo lag hinter diesem Pass, also wieder tiefer und so kamen wir an einem trockenen Flugplatz mit ca 10° C Lufttemperatur an. Herwig und Franz wohnten direkt am Flugplatz, etwas spartanisch, dafür nah am

Geschehen und nahe der Fliegerbar. Michael in Begleitung wohnte ca. 500 Meter vom Platz entfernt in einer sehr heimeligen Pension mit dem verheißungsvollen Namen, Ornella.

Typisch italienisch schien nichts geplant, was nicht heißt, dass nichts funktionierte. Unser Fluglehrer Tonio erschien, führte ein sehr umfangreiches Briefing durch und machte Einweisungsflüge mit uns auf dem Vereins DUO. Alles ohne Stress, alles klappte irgendwie und wir lernten den Hausgebrauch. Das alles bei recht starkem Wind, der aber hier niemanden sonderlich beunruhigte.

1. Die Gegend ist eigentlich unlandbar.

Tonio wies uns ein wie der Apennin verläuft und erklärte uns, dass das weitere Umfeld eigentlich unlandbar wäre. Eine skipistenähnliche Wiese (Schwarze Piste) wurde uns als Romeo bezeichnet, weil der einzige der dort je gelandet war so hieß – sonst riet man uns einfach eher



Landeanflug 20



Tonio, selbst begeisterter Streckenflieger

hoch zu bleiben, vor allem jetzt, wo es noch so früh im Jahr wäre und man sich nur schwer wieder von unten ausgraben könne.

2. Nun ja, die Lufträume:

Eigentlich dürfe man im Platzereich nur ca 1.500 Meter steigen, danach begänne der Luftraum Bologna. Man habe aber noch nie ein Verkehrsflugzeug so tief gesehen und am Radar ist man wegen der Berge (Ja, genau die mit den Graupelschauern) unter 2.000 eh nicht zu sehen. Aber ein wenig südlich vom Platz ist alles frei bis FL 125. Also eh easy.

3. Nun das Wetter auf 700 Metern Seehöhe.

Wer nun dachte, dass man auf Höhe von Bologna bereits in fröhsummerliche Gefilde kommt, hat übersehen, dass Pavullo auf über 700 Meter liegt. Es war also kalt und die Thermik sehr zögerlich. Hier geht es, vergleichbar mit Turnau oder Niederöblarn, eben erst

Mitten Ende April zur Sache und da nur wenn die Großwetterlage stimmt. Ein früherer Saisonstart ist also auch hier nicht möglich.

4. Der Flugplatz

1.200 Meter Asphaltpiste ist schon mal cool, daher landet hier auch allerlei interessantes Gerät aus der mittelbaren Umgebung, um an der Platzbodega einen Espresso zu schlürfen. Am Platz stehen ansehnlich 50 Segelflugezuganhänger herum – im Mai dürfte es hier ganz schön brummen. Es ist aber auch die Feuerwehr hier am Platz untergebracht und der regionale Rettungshubschrauber. Inmitten eines Skigebiets, Mountainbike-Resorts und sicherlich auch gut frequentierten Bikergegend kein schlechter Standort. Die Winde wird hier als kleines Heiligtum betrachtet, die Windenfahrer fungieren als Hohepriester. Generell ist man hier nett und gut gelaunt, wengleich man sich für die Abrechnung Zeit nehmen muss, die Startzeitschreibung ist lückenhaft und das Computerprogramm, scheint es, nicht allen hier geläufig.

Jetzt aber zum Fliegen:

Trotzdem konnten wir sowohl Donnerstags als auch Freitags herrlich fliegen, wir überhöhten den Monte Cimone, den höchsten Berg des Apennin(2.165m) bewunderten die Skigebiets und die bereits schön begrünzten Täler und konnten am höchsten Punkt – das Meer sehen – ein Anblick, der Segelflieger immer ein wenig demütig macht, denn das erlebt man einfach nicht so oft, zumindest als Österreicher.

Franz und Herwig nutzten die Tage auch auf der 1.200 Meter langen Asphaltpiste dazu die Windenstartberechtigung zu verlängern, was man hat das hat man. Für die Saison waren wir noch vor dem 1. April eingeflogen.

Entertainment:

Pavullo ist ein sympathisches Nest abseits des Massentourismus. Daher findet man kleine Vinotheken, typische italienische Restaurants mit furchtbarem Interieur aber toller Küche und alles was man zum Fliegerleben braucht einfach und schnell.

Freizeitangebot gibt es im Umfeld genug, kleinere und größere Ausflüge finden genügend Ziele und im ca 30 Km entfernten Modena wartet das Ferrari-Museum. Die Gegend ist bekannt für Essig und Mozzarella, das sollte man auch nützen.

FAZIT: Toller Flugplatz, tolle Gegend, wenig Landemöglichkeiten, gut organisierte Winde, Fahrtzeit mit Hänger denn doch 7 Stunden.

Thermikzeit ist wie bei uns von Mitte April bis Juli, dann aber wirklich gut – die Pavullonesen sind sehr erfolgreich in der italienischen zentralen Meisterschaft.

Viel Erfolg

bei der WM vom 3.17. – 14.8. in Pociunai: David Richter Trummer



David erlernte bei uns in Graz das Segelfliegen, wanderte jedoch nach Innsbruck aus, um bei der ISV den Alpensegelflug zu perfektionieren und dabei auch noch Meteorologie zu studieren.

Nach ersten handfesten Erfolgen, wie die Vizestaatsmeistertitel 2011 (Standardklasse) und 2015 (Clubklasse, hinter Peter Hartmann, einem der anerkannt weltbesten Piloten) zeigte er auch bei internationalen Bewerben auf und konnte sich so für die WM in Pociunai, Litauen qualifizieren. Litauen ist bekannt für viel Wald, viele Seen und ungewöhnliche, absorbierende Böden, wodurch die Thermik hier eher im Wald aufsteigt als über den Feldern und Wiesen.

David startet in der heiß umkämpften Standardklasse, in der so berühmte Piloten, wie Sebastian Kawa, mit 10 Weltmeistertiteln der erfolgreichste

Wir haben in unserem Verein ja doch den einen oder anderen Leistungsfieger, mit Herwig Wagner auch einen passionierten Wettbewerbspiloten und mit Paul Bernhard sogar eine TRIZE Staatsmeister in der dezentralen Offenen Klasse. Dass sich ein Mitglied oder ein Schützling unseres Vereines für die Nationalmannschaft qualifiziert ist denn doch noch eine Stufe darüber zu setzen und noch nicht dagewesen. David Richter-Trummer, hat zwar erst 2006 den Flugschein gemacht, jedoch als jüngster Sohn von unserer ELA seine ganze Kindheit bereits am Flugplatz zugebracht. Ab 6 Jahre baute er bereits Modelle und als Enkel des legendären Dr. Richter-Trummer, Mitbegründer des Flugplatzes Turnau-Lanzen, hat er schlicht weg Fliegergene in seiner DNA.

Segelflieger der Gegenwart, Bert Schmelzer aus Belgien oder der Engländer Jezz Hood starten. Österreich wird weiters von zwei Edelmetallträgern in den anderen Klassen vertreten. Peter Hartmann (WM Zweiter von Rieti) startet in der Clubklasse, Michael Rass (WM Bronzegewinner in der Multiseaterklasse mit Guido Achleitner) sowie Mario Schupfer bilden unser Team.

Wer will, kann unter <http://www.wgc2016.lt> den Bewerb ab dem 31. Juli mitverfolgen. Die neuen Weltmeister werden am 14. August feststehen. Wir wünschen unserem David größtmöglichen Erfolg, viele schöne fliegerische Erfahrungen und sichere Flüge in einer ungewöhnlichen, sehr entlegenen Landschaft Europas.

Gründe dem Aeroclub beizutreten:

Der Aeroclub ist unser Fachverband, wie der ÖFB für Fußball oder ÖTV für Tennis. Die Mitgliedschaft ist entgegen anderen Sportverbänden freiwillig, jedoch unterstützen die Flieger mit Ihrer Mitgliedschaft die Arbeit beträchtlich. Luftraumdiskussionen mit dem Gesetzgeber, Übernahme von Behördenaufgaben um die Kosten für den Flugsport niedrig zu halten und Beratung der Ministerien in Flugsportfragen sind einige unsere Aufgaben, daneben organisieren wir Meisterschaften, bilden die Nationalkader und schaffen Unterstützungsprogramme etwa für Nachwuchspiloten und nehmen den Anspruch an Sportfördergelder aus den Lotto Totomitteln für unsere Wettbewerbspiloten wahr.

Österreich ist im Segelflug eine Weltmacht mit aktuell 6 Piloten mit Edelmetall bei EMs und WMs, das ist nicht zuletzt auch auf die Arbeit der Sektion zurückzuführen.

Wer beitreten möchte, bekommt bei uns im Büro das entsprechende Formular, man kann aber auch unter www.aeroclub.at (wird gerade überarbeitet) und www.aeroclub-stmk.at das entsprechende Formular downloaden. Für Rückfragen zum Aeroclub steht euch unser Vereinsmitglied und LV-Präsident Michael Gaisbacher unter michael.gaisbacher@ad-ventures.at oder 0664 15 18 707 zur Verfügung.

Heuer fand bereits ein Grand Prix und die Juniorenmeisterschaften in Niederöblarn statt. Nächstes Jahr die Staatsmeisterschaften in Mariazell. Die Steiermark ist generell eines der aktivsten Bundesländer innerhalb Österreichs. Die sis.at auf der Streckenflug.at, unsere dezentrale Meisterschaft, ist der größte Flugsportbewerb Österreichs.

Was der Herbst so bringt: Eine Anregung.

Noch steht der Sommer in vollem Saft und wenn es einmal nicht gewittert, dann zupft die Thermik noch recht gut an. Langsam wird aber das Wetter stabiler werden, die Thermik zieht sich (vor allem aus dem Grazer Becken) zurück und dann wird es auch stabil kühler.

Was heißt das fliegerisch?

Erstens, dass die Versuche weitere Strecken im Segelflug zurückzulegen ab Mitte August eingestellt werden können (Es sei denn man hat >60PS im Genick oder vor sich. Das eröffnet aber Raum für andere Aktivitäten:

Segelkunstflug: Man kann bei uns im Verein den Segelkunstflug erlernen und die Lizenzerweiterung machen. Spezialisten sind Max 0650 57 07 300 und Vic 0664 338 04 04, aber auch Stefan Rabensteiner 0664 151 22 06 plant für den September ein Wochenende mit dem MDM Fox der Akro-Schule Spinning Hawks, ruft ihn an und fragt wie ihr euch da einklinken könnt. Es muss ja nicht die Akroschulung sein, auch eine erweiterte Gefahreneinweisung kann durchaus horzonterweiternd sein. Der Sicherheit ist das auf jeden Fall zuträglich.

Schulung abschließen:

Der Herbst eignet sich zum Schulen ganz hervorragend. Weniger Flugbetrieb macht Platz für mehr

Schulstarts, kaum Thermik führt zu kurzen kompakten Platzrunden. Man kann durchaus auch im September erst anfangen und bei genügend Zeit an den Wochenenden noch bis Saisonende fertig werden. Dazu muss man sich aber sicher auch gut mit dem einen oder anderen Fluglehrer koordinieren.

HM und MiM bis hin zum PPL

Die Erweiterungen auf den Motorflug aus dem Segelflug heraus ist ebenfalls eine gute fliegerische Erfahrung für den Herbst; und wer es gleich ganz machen möchte kann sich bezüglich PPL, auf unseren Vereinsflugzeugen und darüber hinaus, an Johnny (auch für den MiM) wenden – unter 0664 513 2999 erfährst du alles, wie du zum Motorflugschein gelangst.

Touring Motorsegeln

Auch wenn du noch keinen Schein hast, der dich berechtigt ein motorbetriebenes Flugzeug zu fliegen, kannst du einen Ausflug mit einem Flugzeug planen. Viele Kollegen im Verein freuen sich im Herbst in Kostenteilung mit einem Segelfliegerkollegen Ausflüge zu unternehmen, um denen die Reize des Motorfliegens zu zeigen. Komm zu den Clubabenden und rede andere Mitglieder einfach darauf an. Flüge können auch über mehrere Tage zum Beispiel nach Ungarn, Kroatien oder einfach in den Westen von Österreich bis Hohenems erfolgen.

Neuigkeiten aus dem Aeroclub

Der Herbst ist auch Zeit für Organisatorisches im Flugsport. Daher seien hier einige Aktivitäten unseres Fachverbands angeführt:

10. September:

Landesverbandstag, Stubenberg See.

Ab 10.00 Uhr liefert der Landesverband Steiermark Rechenschaft über die Tätigkeit ab und es erfolgt die Wahl der Funktionäre für die nächsten drei Jahre.

Termin und Ort wurde gewählt damit man auch das zeitgleich stattfindende Wasserfliegen am Stubenbergsee erleben kann.

22. Oktober:

Österreichischer Segelfliegertag, Niederöblarn

Der Österreichische Segelfliegertag ist eine Institution mit tollen Vorträgen zu den verschiedensten Themen, einer Fachausstellung bei der die modernsten Segelflugzeuge und Produkte zum Flugsport zu sehen und tw. auch zu probieren sind. Am Ende erfolgt traditionell die Siegerehrung der dezentralen Meisterschaft.

Ab 12.030 Uhr am Flugplatz Niederöblarn, in der Sporthalle.

Ein „Flugurgestein“ unseres Vereins setzt sich zur Ruhe!

Luis Fahrleitner geht in Pension und wird seine fliegerischen Aktivitäten beenden.

Warum ein Laudatio auf Luis? Luis ist absoluter Rekordhalter unter all unseren Schlepppiloten. Er hat exakt 7.150mal!! eines unserer Segelflugzeuge hochgeschleppt. Geflogen ist er dabei mit allen Schleppmaschinen die in unserem Verein im Einsatz waren u.zw. die PA18 OE-AFE, OE-APU und OE-AGI, weiters unsere Robin OE-KFU, die Cittabria OE-AOR, dann unsere Dimona OE-9410 und schlussendlich die WT-9 OE-7077. Abgeschlossen hat er seinen Schleppbetrieb bei unserem Sommerfest mit dem Schlepp eines der BlaniX.

Luis hat nicht nur geschleppt, ist auch intensiv im Segelflugzeug gesessen und hat auch Solo- Motorflüge gemacht. Gesamthaft stehen in seinen Flugbüchern rund 10.000 Starts und 2.000 Stunden.





Neben seiner Fliegerei war er als Berggeher immer mit der Bergwelt verbunden- er ist ja im Finstergraben/ Hinterradmer aufgewachsen, wo die Kinder schon mit Steigeisen zur Welt kommen. Nur einmal in seiner

Laufbahn hat er seine Flug- und Berggeherleidenschaft nicht ausreichend koordiniert und dabei unsere DG300 OE-5505 am Hochanger/Turnau in die Latschen gesetzt. Luis war unversehrt und die die DG300 hatte einige Blessuren. Wie schafft man diese Aktivitäten? Früh anfangen- mit 16 als Lehrling- und dann neben Beruf, Abendschule und Familie fast immer am Flugplatz sein. Ein Hoch der Geduld seiner Frau Gundi!!

Wir danken Luis für seine treue Fliegerkameradschaft und wünschen ihm in seiner Pensionszeit schöne Bergerlebnisse, ein aufrichtiges „Berg Heil“ und viele schöne Stunden mit seiner Familie.



Termine der Saison:

	Fr, 29. Juli	Clubabend Flugplatz Westseite
	Fr, 26. Aug.	Clubabend Flugplatz Westseite
	Sa, 1. Okt.	Ziellanden Flugplatz Westpiste
	Mi, 26. Okt.	Abfliegen Flugplatz Westpiste, Hangar West
	Fr, 25. Nov.	Clubabend Erlebnisbrauerei Rudolfs, Eggenberg

Diese Unternehmen unterstützen CUMULUS mit einem Druckkostenbeitrag

AD-Ventures Werbeagentur GmbH
Die Werbeagentur mit der Gleitzahl 100

Dr. Reinhold Ortner
Hautarzt

Salomon Automation GmbH
Automatische und manuelle Logistiksysteme

Der Jahrhundertmaler
VIC Steiner
Malerbetrieb mit Schwerpunkt:
Restauration, Vergoldung,
Oberflächenbehandlung, Farbberatung

Dr. Bertram Vidic
FA. f. Augenheilkunde,

Dr. Roland Zikulnig
FA f. Innere Medizin