

Narromine 2006

von Kati Döderer

1. Flug und Sydney

Am 03.11.2006 hieß es für mich Abschied nehmen und in einen A330 nach Dubai zu steigen. Hab schon vorher gehört, dass es bei Emirates super Essen geben soll: es war unglaublich. Zusätzlich gab es noch Freibier oder andere Freigetranke.

Von Dubai, ging es über Bangkok, nach Sydney. Endlich dort angekommen, erwartete mich nicht die erhoffte die australische Sonne sondern Regen und 17°C.

Dort habe ich 2 Tage Sightseeing und Nachtleben mit einer Schulfreundin gemacht. Anschließend am 07.11 Aufbruch nach Narromine!



2. Reise nach Narromine

Ca. 450 km mit dem Zug durch Sydney über die Blue Mountains Richtung Dubbo (die letzte „Stadt“ vorm Outback).

Der Zug entspricht vom Inneren einem Intercity, aber es fahren „interessante“ Leute mit. Wenn man *richtige* Australier kennenlernen will, mit dem Cross Country Richtung Westen fahren.

Wegen "engine problems" konnten wir nur Schritttempo die Berge hinauf - und die Strecke ist auch noch extrem kurvig. Also bin ich mit einer Stunde Verspätung in Dubbo in den Bus nach Narromine gestiegen.



3. Narromine

In Narromine angekommen endlich die ersehnten Temperaturen (Zug und Bus vollklimatisiert: saukalt!).

Wir wohnen alle im Caravan Park, das sind kleine Zimmer mit Bett und Bad - einfach, aber gemütlich (dabei scheiden sich aber die Geister).

Nachdem ich ein bisschen die Sonne und meine Mango genossen hab, bin ich nachmittags ins Bett gefallen, hatte bis jetzt noch keine Zeit für Jetlag (fortgehen bis 3 in der Nacht :-)

Als ich aufgewacht bin, seh ich das erste bekannte Gesicht vorbeiwandern: der Franz Bayerschmidt. Abends kam dann noch Hans Raschke an.



4. Fliegen

Wir fliegen einen Twin 1, lustige Kiste, ist ganz schön anstrengend, da braucht man vollen Körpereinsatz. Abends hab ich meine Arme schon gespürt.

Wenn man nichts spezielles plant, hat man in der Früh gar keinen Streß. Normal ist es, wenn man so um 12 startet, dann sind auch die ersten Cumuli am Himmel und man weiß, dass es sicher geht.

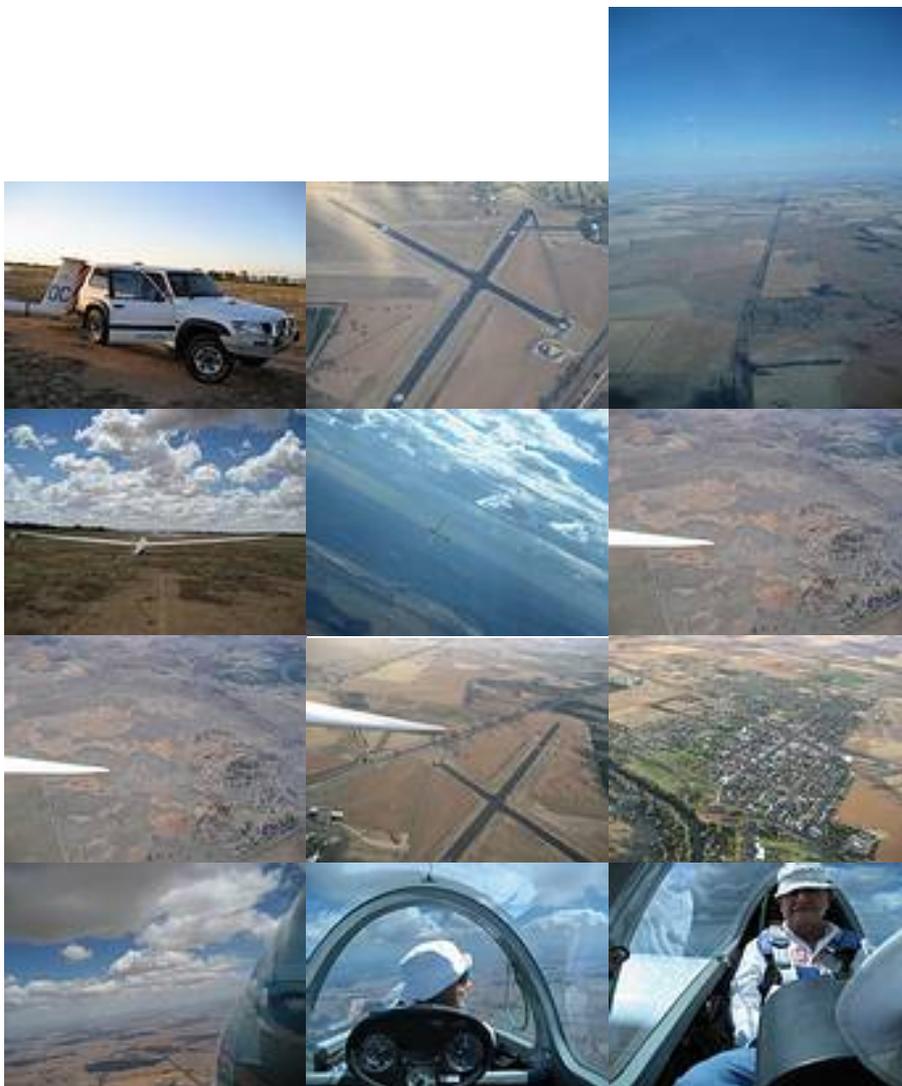
Die Wege auf diesem Platz sind immens, ohne Auto ist man Stunden unterwegs. Die Flieger werden mit dem Auto zur Startbahn gezogen, welche je nach Windrichtung ausgesucht werden kann: es gibt 04,11,18,22,29,36 jeweils in Gras oder Asphalt, unglaublich...

Das Auto wird abgestellt, dann kommt der Schlepper und zieht dich raus.
Wer braucht Flächenläufer?

Im Schlepp ist richtig bockig und in 3 Minuten ist man in 2000ft, wo geklinkt wird. Orientieren ist nicht so einfach, aber es gibt Straßen die kilometerlang keine Kurve machen, leider nur nach Süden und Westen. Sonst Flüsse, Kreuzungen oder einsame Farmen, allein würde ich trotzdem Narromine nicht finden.

Man konzentriert sich aufs Kurbeln, fliegt auf die nächste schöne Wolke zu, bei der man meint diese liegt auf Kurs, fliegt aber in Wirklichkeit ganz woanders hin - Uuups.

Aber ich hab ja meinen personal flight trainer, der sehr geduldig ist und super Tipps zum richtigen Zeitpunkt hat.



5. Fortsetzung Fliegen (18.November 2006):

Bis jetzt hatte ich tolle Flüge, mit jeweils ganz anderen Bedingungen. Man

hat von Australien bestimmte Vorstellungen, zum Beispiel fliegt man hier keine 1000er von der Stange wie in Namibia, auch die Steigwerte: wenn man den ganzen Flug im Schnitt 2m hat ist schon ein guter Tag.

Geschleppt wird hier auch ganz anders, man nennt es Low Tow . Dabei fliegt man im Schlepp unter dem Propellerstrahl, ca. 5m tiefer als wenn man wie bei uns auf Schleppmaschinenhöhe fliegt. Heftig ungewohnt, da man die ganze Zeit das Seil vorm Gesicht hat, aber sehr ruhig, auch bei starken thermischen Bedingungen.

Bei meinem ersten Flug hatten wir schöne Wolken mit 1-2m steigen, teilweise auch Wolkenstraßen. Bei einer Basis von 7000ft versucht man im ersten Drittel zu bleiben und fliegt solange in diesem Bereich runter bis der 3m Bart kommt (man nimmt auch mal 2m wenn er nicht kommt ;-)

Die nächsten Flüge waren keine Wolkenstraßen und es war Wind drin. Wo kommt der Wind her? Wie fliege ich die Wolke am besten an? Welche ist besser, wie sieht es dahinter aus? Flieg ich eigentlich auf Kurs? Wo ist eigentlich Norden??? Verdammt, ich hatte doch gerade noch Steigen.

Wolkenschatten auf dem Boden verraten Straßen, wie groß diese sind und mögliche Größe des Steigens. Am 17.11. hatten wir 50km/h Wind. Plan war gegen den Wind vorzufliegen, aber keine Chance mit dem Bock: uns hat es beim Kurbeln mehr versetzt, als was wir im Vorfliegen gewonnen haben. Also sind wir Crosswind gegangen.

Blauthermik ist für Bergflieger schon so ein Thema, aber im Flachen völliges Neuland. Das Blauthermikfliegen ist direkter, man fliegt solange seinen Kurs bis was kommt. Es ist viel intensiveres Fliegen, da man fühlen muss wo die Thermik ist. Das Vario ist viel zu langsam, man muss auf seinen Hintern hören. War da was? Links oder rechts eindrehen? Gar nicht so einfach.

Zwischendurch war extrem kaltes und grausiges Wetter, da haben wir uns im Pub aufgewärmt (da war wirklich die Heizung an).





6. Narromine Cup Week

In der letzten Novemberwoche findet immer die Narromine Cup Week statt. Hört groß nach Wettbewerb an, ist es aber nicht, sondern eine richtig gute Sache. Es gibt keine festen vorgegeben Aufgaben, sondern jeder fliegt eine eigene Aufgabe nach seinen Möglichkeiten, denn die Bandbreite von Piloten reicht von Weltrekordhaltern bis hin zu Leuten die das erste mal 50km fliegen.

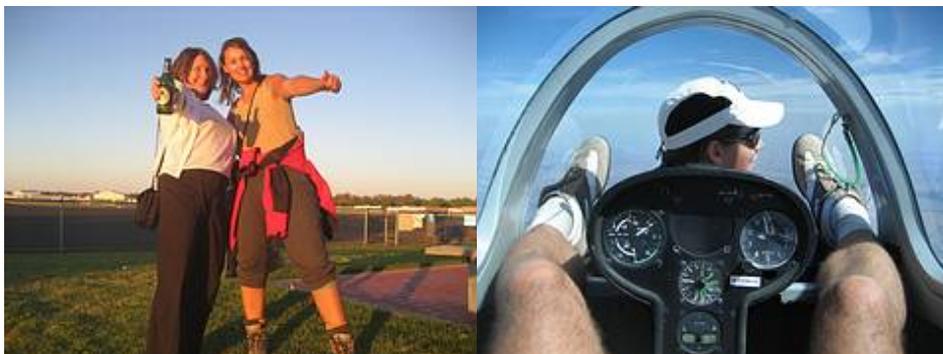
Abends beim Essen/Bierchen kann man von den besten lernen. In der Früh ein lustiges Briefing zum Ablauf, welche Startbahn genutzt wird (bei 60 Flugzeugen ganz nützlich), Wetter und „Geldstrafen“. Hierbei wird Geld zur Jugendförderung eingesammelt, von Leuten die am Vortag irgend etwas Dummes gemacht haben, z.B. Heringe in Teer zu schlagen obwohl Stahlseile zur Fliegerbefestigung vorhanden sind. Reiner musste 2\$ bezahlen weil er sich nicht von seinem Laptop trennen konnte. Jeden Tag gab es auch eine Minderheitengruppe z.B. Rechtsanwälte. Super Stimmung!!

Der Flugbetrieb ging reibungslos, das kann man sich bei 60 Flugzeugen eigentlich gar nicht vorstellen. Man hat noch 15 Flieger vor sich, da muss man sich schon fertig machen, da man gleich dran ist, bei bis zu 5 Schleppern geht das zackig. Alle Helfer, Schlepper, Flugleitung waren ehrenamtlich unterwegs und es hat alles wie an Schnürchen geklappt, unglaublich.

Bei den letzten Flügen ging es bis 14000 ft hoch, sogar mit Wolken - wow. Aber mir persönlich hat das Fliegen im Blauen besser gefallen. Wegen zu starkem Wind, haben wir meinen letzten Narrominetag gecancelt und sind auf eine richtige australische Farm mitten in der Pampa gefahren. Super interessant wie 2 Leute normalerweise 8000 Schafe und Crop meistern. Dort ist alles soooo groß und soo weit. Nach einer Abkühlung im Pool hab ich endlich doch noch Kängurus gesehen :-)

Nach einer wieder sehr turbulenten und schlafarmen Nacht in Sydney ging es wieder Richtung Heimat. Obwohl ich nur 3 Wochen in Down Under war, hab ich Australienweh: jeder der die Möglichkeit hat sollte unbedingt diese unglaubliche Erfahrung, die man sein Leben lang nicht vergisst, machen.

Damit mein ich nicht nur die Fliegerei!! Hier auch noch mal vielen vielen Dank an Hans, meinem Twinmitstreiter ;-)





=== bis hier Katis Bericht

Ab nun von HGR:

10. Dezember 2006:

Nach der Abreise von Kati hatte uns auch das bisher günstige Wetter verlassen. Das hatte unmittelbare Auswirkungen auf die NSW Landesmeisterschaft, die vom 25. November bis 2. Dezember in Narromine stattfand.

Es kamen gerade mal 3 Wertungstage zustande. Ali und ich haben während dieser Zeit aufs Fliegen verzichtet. Ali hatte sich nützlich gemacht als Marschall und war damit Herr über 70 Flugzeuge bei der Aufstellung zum Start der Klassen Club, Standard, 15 m, 18 m und Offen. Dank seiner Mithilfe lief alles reibungslos ab (erste 3 Bilder).

Der Wettbewerb wurde nicht vom Narromine Gliding Club, sondern von

den Bathurst Leuten organisiert. Meinem Club oblag das Catering für ca. 120 Personen angefangen vom Frühstück bis Abendessen und Trinken in die späte Nacht. In der Hauptsache habe ich mich als barman betätigt, but I was good for any other odd job (4. Bild).

Was macht man sonst noch bei miesem Wetter: man fährt die 300 plus Kilometer um die Airshow in Temora zu erleben. Ein reicher Flieger und Mäzen hat es sich zur Aufgabe gemacht, alte Maschinen nicht nur zu restaurieren, sondern sie auch flugfähig zu machen. Eine grandiose Show von Zivil als auch Militärmaschinen. Das 5. Bild zeigt den seltenen Formationsflug von Vampire, Canberra und Meteor (von l nach r.).

Nach Ende des Wettbewerbes stellte sich natürlich segelfliegerisches Traumwetter ein. Wie heißt es doch? You should have been here the week bevor or the week after!

Durchaus häufig zu beobachten und manches Mal die letzte Rettung für einen Segelflieger. Dustdevil oder Willy Willy wie er meistens genannt wird. Dieser hier ist so stark und dicht, dass er sogar einen Schatten wirft und bis auf 12500 ft hinauf reicht (6. Bild).

Griff in die Mottenkiste (Letztes Bild): Das Jahr 1999, zentraler Wettbewerb in Narromine, die Standardklasse startet als letzte und zwingt durch die herannahende Front fast alle zur Außenlandung. In einem ca. 60 cm oder höheren Stoppelfeld versinken auch meine Ambitionen. Die Tragflächen der LS4 liegen fest auf den Stopplern, ein Ringelpiez ist da nicht möglich. Der Schlepper reißt mich aus dem Feld, zur Abwechslung kein Staub, sondern Stroh fliegt mir beim Start um die Ohren. Das Ergebnis ist auf dem Bild deutlich zu erkennen und ich garantiere, das die LS4 mit diesen eigenartigen Turbulatoren keine nachteilige Gleitzahl erreicht. Nebeneffekt: der Schleppilot hatte erst am Morgen seinen Propeller nachgeschliffen und war nach dem Start in Sorge um ihn. Es stellte sich jedoch heraus, das der Propeller nach der Betätigung als Strohhecksler den ultimativen Feinschliff bekommen hatte :-)







15. Dezember 2006:

Auch im deutschen Fernsehen ein Thema: die Buschfeuer in Viktoria und New South Wales. Je nach Windrichtung sind wir manchmal betroffen.

Dann liegt der Rauch träge drückend über unserem Platz (1. Bild). Man schnuppert, riecht ihn. Bei Flügen in den Warumbungle Nationalpark (2. Bild) erreicht man die Feuer selbst, oder scheitert der Weiterflug an einer Rauchwalze (3. Bild). Oft nimmt man die Anwesenheit von Rauch erst wahr, wenn man aus größerer Höhe hinabtaucht in die eben noch unsichtbare braune Brühe: gerade noch klare, einwandfreie horizontale Sicht, plötzlich IFR (I follow road) Konditionen.

Nach der Schinderei mit dem Twinastir ergab sich für mich die Gelegenheit, eine ASG29/18 (im OLC als ASW26 bezeichnet) zu Testen. Bernhard Eckey, der Agent für Schleicher in Australien, hatte sie bereit gestellt. Im ersten Flug noch ohne Wasser geflogen kam sie bei den weiteren Flügen "shockerblockerfull" zu Einsatz. Mit fast 600 kg auf 12 qm Fläche verteilt und angeschnallt wie auf einem Schleudersitz ging sie ab wie eine Rakete. Die erzielten Reisegeschwindigkeiten können sich zwar nicht mit denen im südlichen Teil Afrikas messen, da fehlen uns in Australien die Flughöhen von bis zu 5000m, aber für Narromine allemal gut. Schade, dass wir uns im Verein solch einen tollen Vogel nicht leisten können!

Während ich gute Tage hatte, verzweifelt Ali immer wieder an seinem alten Ventus B bei dem regelmäßig während des Fluges die Klappen rausfliegen. Inzwischen habe ich auf meine heissgeliebte LS8a "KU" gewechselt, aber sie wegen nicht akzeptablen technischen Problemen zur Reparatur an den Besitzer zurückgegeben. Wäre doch gut mit eigenen Flugzeugen hier zu sein! So haben wir beschlossen vom 16.12 bis einschließlich 20.12. Freunde in der Nähe von Brisbane zu besuchen. Babsi und Klaus führen ein bayrisches Restaurant und verfügen über ein Weißbiersortiment, dass uns magisch anzieht. Dafür fahren wir schon mal locker 1.600km oder sind es mehr?

Inzwischen Tradition: Pepes berühmte Paella liebevoll zubereitet nach einem eigenen Hausrezept. Jeder möchte dabei sein, nicht nur zum Essen, sondern vor allem bei ihrer Zubereitung. Kati hat sie leider verpasst.

Pepe schreibt:

"Hi Kati this Paella was meant for you. Come to Fuentemilanos next summer and I am going to prepare another one and on top of it fly my Discus if it is not booked."

Pepe, früher sehr skeptisch, was das soziale Milieu in Narromine betraf, ist inzwischen gern hier. Der Narromine Gliding Club hat sich gemausert und besitzt eine der besten Infrastrukturen in Australien. Das meint auch Ali.

Ali schreibt:

"ist schon beeindruckend, wie leicht internationale Kommunikation sein kann. Heute Abend haben ein Japaner, unser langjähriger Freund Condo mit seiner Freundin aus Minsk uns beide, Hans und mich, zum Abendessen"

eingeladen. Shrimps, Reis, Salat und Wein...

Der Abend klingt aus auf der Veranda, wir sitzen hier in kurzen Hosen, angenehmen Temperaturen und sinnieren, was der morgige Tag bringen wird. Life is beautiful!"

Und zum Schluss die besten Wünsche an alle: Frohe Festtage und ein Gutes Neues Jahr.







=== bis hier HGRs Bericht