

17. Alpe Adria Cup 2008 – Statusblog

von Holger Fuhr (ausgeliehenes "Erdferkel" der FSGU)

Hinweis Blogformat: bitte von unten nach oben lesen

08.06.08 - Nachlese von A-Marc

Zweiter Wettbewerbs Pilot Report vom 24.05.08 aus Sicht der "20":

Nachdem meine ersten beiden Flüge sich von einer erweiterten Platzrunde im Pulkschwabbeln zu einem gemeinschaftlichen Zielflügen nach Noetsch gesteigert haben bestand am letzten Wettbewerbstag endlich die Aussicht auf etwas "**richtiges Streckenfliegen**".

Von Immo habe ich beim Briefing noch den Tip erhalten, möglichst die Zeit im Auge zu behalten und mir für die Wahl des Umkehrpunkts in der ersten Area ein Zeitfenster einzuplanen.

Während ich dabei bin meinen Logger einzurichten stelle ich fest, dass ich mir das Procedure nicht richtig gemerkt habe - jedenfalls stehe ich bereits im Startfeld und es klappt nicht richtig - Mist! Also Plan B, die Karte herausgezogen und die Areas per Hand vermessen - das Ganze dann in Bezug zu den im Logger eingespeicherten Flugplätzen gesetzt (z.B. erste Area ist mit 12km Abstand zu Lienz erreicht...) und dann mal locker einen Zeitpunkt zur Erreichung des ersten Wendepunkts von ca. 12:00 Uhr bis 12:15 festgelegt.

So vorbereitet kann es dann gerne losgehen. Platzgenommen im Flieger und alles geht routiniert durch Martins Anweisungen seinen Weg. Da ich ohne Wasser einer der Leichtesten im Feld bin werde ich hinter die Dimona "495" gehängt und in der Mitte des Pulks auf den Weg gebracht.

Ich versuche die Thermik bis zum Öffnen der Startlinie so zu nehmen, dass ich unter der Basis bleibe und möglichst gleich auf den Kurs gehen kann. Dieses Vorhaben klappt auch gut, Thermik stellt sich ein und ich halte mich die meiste Zeit an der Basis am Ostende des Ossiacher Sees auf. Martin öffnet die Linie und ich kann gleich abfliegen - klasse!

Ich habe für mich wieder die Linie südlich des Drobatschs gewählt und versuche mit der entsprechenden Höhe knapp über den Kamm auf der Luvseite anzukommen. So die Theorie, doch schleichen sich dann gleich diverse Anfängerfehler ein: auf dem Weg kurve ich bei zwei viel zu schwachen Bärten ein, damit zwei völlig unnötige Dreher eingebaut... wieder Zeit verloren... doch es kommt noch besser, bei dem guten Wind von Südwesten entsteht hinter dem Drobatsch ein Lee, das mich in der Größe doch überrascht: jedenfalls geht es viel früher und stärker abwärts als ich gehnt hätte, so dass ich bei weit höheren Reserven als beim

letzten Flug doch viel tiefer auf der Luvseite des Dobratschs einkurve... Noetsch kommt mir auf einmal sehr weit entfernt vor. Doch wo ein starkes Lee ist gibt es auch Hangaufwind... und so kann ich mich durch fleissiges Achten fliegen wieder auf Höhe bringen. Mittlerweile hat mich auch Georg mit der "D2" an der Westseite des Dobratsch eingeholt, seine Route über die Bleiberge war um einiges effektiver...

Auf Richtung Gailtal - und schon der nächste Lerneffekt: auf dem Hinweg Richtung Westen "rennt" mir Georg schnell davon, denn er bleibt konsequent im Relief und nimmt nur wenige, dafür effektive, Bärte... ich dagegen will möglichst viel Sicherheit und versuche weit über den Gipfeln zu bleiben und nehme dafür zu viele, zu schwache Bärte...

Am Ende des Gitschtals im Bart am Sprung vor dem Reiskofel hat mich mittlerweile auch Roland eingeholt, und nachdem ich sehe, in welchen Höhen er unterwegs ist traue ich mich langsam tiefer zu gehen. Ein kurzer Uhrencheck - es ist 12:08 Uhr, also werde ich die erste Area nur kurz berühren um nicht völlig zu spät ins Ziel zu kommen.

Gesagt getan, nachdem der Logger 11km auf Lienz zeigt, drehe ich um und folge wieder der mittlerweile sehr vertrauten Silhouette der D2, die mir auf ihrem Rückweg aus der Tiefe der ersten Area entgegenkommt. Jetzt geht aus auch schon um einiges besser und ich erreiche den Dobratsch mit viel weniger Kurbeleien als vorher... und das ganze Feld kommt mir auf dem Rückweg im Relief auch entgegen... hier gehts ja zu wie auf der Leopoldstrasse im Feierabendverkehr...

Kurz vor dem Dobratsch will ich aber wieder Höhe machen, leider wieder in einem zu schwachen Bart und schwups - jetzt schießt Hartl mit der H1 an mir vorbei.

Nachdem ich auf Level Dobratschhöhe bin, folge ich den Profis Richtung Karawanken und komme mir ob der bisher eingehaltenen Flugzeit ganz klasse vor... aber wie heißt es so schön - Hochmut kommt vor dem Fall...

In diesem Fall bedeutet "Fall", dass ich auf der Luvseite der Karawanken viel weniger Steigen als im Gailtal erlebe, ich sinke unter die Hangkante und mich verläßt der Mut, da ich dieses Tal nicht kenne. Während die anderen ob der Ortskenntnis einfach weiter fliegen (nur steigen tun die auch nicht richtig...) gehe ich für mich auf Nummer sicher und kehre um Richtung Dobratsch. Dort komme ich nach etwas sehr mäßiger Kurbelei (ich muß mich schließlich über den Hang zum Dobratsch "zurückwuchten") auch wieder reichlich tief an, aber der Hangaufwind am Dobratsch ist jetzt die wahre Freude - schnell wieder auf Höhe und dann Richtung Osten...

Ich entscheide mich diesmal aufgrund nur weniger Wolken auf der direkten Linie nach Zellpfarre für den Umweg über die Bleiberge und die Gerlitzten. Das läuft dann Thermikmäßig einigermaßen erfreulich, ist halt aber doch

ein erheblicher Umweg - die Durchschnittsgeschwindigkeit ist damit jedenfalls zum Teufel. Richtung Wörthersee nehme ich dann nochmal Thermik bis zur Basis und auf mit Speed Richtung zweiter Area... Ich lasse es laufen, bis ich das zweite Mal die Area kratze und drehe zurück. Im Funk höre ich derweil die ersten "10km out" Meldungen.

Endanflug einprogrammiert und ich stelle fest, dass wenn alles gut läuft ich nur mit 200m über Platz ankomme. Das ist mir dann doch entschieden zu wenig... also am Pyramidenkogel nach dem Standardbart gesucht und erstmal 100m in Minimalsteigen geholt. Kaum fliege ich weiter Richtung Platz erwische ich nach einem halben Kilometer das richtige Steigen - warum nicht gleich so? Den Endanflug auf 500m ausgebaut und ab nach Hause...

Per Funk meinen Anflug angekündigt, Klappenstellung voll negativ und die 20 rennt los - leider nicht so effizient wie möglich - aber ohne Wassersäcke geht's halt nicht anders. Kurz vor dem Platz sause ich noch voll durch die Lees der südlichen Hügel - gut, dass ich vorher Höhe gemacht habe! Eine hochgezogene Fahrtkurve an der Tiffenkirche und ab Richtung Landung - das bringt Spaß!
So viel Spaß, dass ich beim Aufsetzen vor lauter Freude die Bremsklappen zu schnell einfahre - den Luftsprung hätte ich mir sparen können ;-) und das vor all den Leuten....

Nichtsdestotrotz - mein erster Wertungsflug ist geschafft, und es hat richtig Spaß gemacht! Wo ich meine Speed gelassen habe weis ich, und daher war das ganze neben dem hohen Spaßfaktor auch eine sehr lehrreiche Erfahrung, die Lust auf mehr macht.

In dem entspannten und freundlichen Umfeld vom AAC habe ich eine Menge gelernt, vielen Dank stellvertretend für das ganze Organisationsteam um Martin Huber, die anderen Piloten und last but not least an unser Team-Alpenflugzentrum

Und zum Abschluß auch die Wertung der Standardklasse:

17. Alpe Adria Cup

Feldkirchen LOKF, Austria, 16/05/2008 - 24/05/2008

Standard class

#	Total	CN	Pilot	Team	Glider	1
1.	800	PC	Peter Hartmann	Oberösterreich	Discus 2a	1 (80)
2.	794	TK	Michael Rass	Tirol	LS 8 a	2 (79)
3.	711	FE	Wolfgang Falkensammer	Kärnten	Duo Discus	3 (71)
4.	709	D2	Georg Falkensammer	Kärnten	Discus 2b	4 (70)
5.	608	H1	Wolfgang Hartl	Steiermark	ASW 27	5 (60)
6.	531	SW	Herwig Wagner	Steiermark	SZD 55	6 (53)
7.	434	11	Friedrich Schintler	Kärnten	Discus b	7 (43)
8.	349	20	Marc Stadlander	Bayern	ASW 20 a	8 (34)
9.	276	8A	Immo Raithel	Baden-Württemberg	LS 6 a	9 (27)
10.	0	M7	Friedrich Hofinger	Oberösterreich	ASW 20 c	10 (0)
10.	0	XP	Thomas Hölzl	Salzburg	ASW 28	10 (0)
10.	0	CC	Thomas Hynek	Wien	Discus 2b	10 (0)
10.	0	DD	Christian Hynek	Wien	Ventus 2b	10 (0)

26.05.08 - Nachlese von K-Mark

K-Marks Nachlese seines Fluges mit Aussenlandung (Wertungsversuch der Offenen Klasse am 21.05.08):

Mein erster Flug in Feldkirchen an einem Tag, der ein Wertungstag hätte werden können und der für mich auf einem Maisacker endete...

Nach dem Briefing stelle ich erst einmal fest, dass ich keine Ahnung hatte,

wie man eine AAT (Assigned Area Task) in "GPS-Log" programmiert. Auf Rechnerunterstützung muss ich dann wohl verzichten, da ich die Wendepunkte auch noch nicht in die Kiste bekommen hab. Mein Trost: Der Urlaub war ja geplant um das Wettbewerbsgeschehen kennenzulernen. Nun also erst einmal mit Karte an den Start.

Hoch war die Basis nicht als die DR40 mich als einer der ersten der offenen Klasse an in den Himmel zog. Entsprechend eng ging es in nur 1600m in einem der wenigen Bärte nahe der Abfluglinie zu, als sich so langsam alle Teilnehmer meiner Klasse versammelten. Etwas entnervt, jedoch vollen Mutes meinen eigenen Bart zu finden, flog ich los und war recht schnell die 200m Höhe über Grat los. Da der ganze Hang nicht trug, musste ich das Tal queren und ich kam an der Gerlitzten unterhalb des Modellflugplatzes an.

Inzwischen war die Startlinie geöffnet und das Feld davongeflogen. Nach einer halben Stunde hatte ich dann an der Tiffenkirche wieder genügend Höhe um endlich auch losfliegen zu können. Ich flog also entsprechend der Aufgabe erstmal Richtung Nötsch. Es ging Entlang des Ossiacher Sees auf der Seite der Gerlitzten und immer noch unterhalb Hangkante. Die erneute Talquerung brachte mich schon dazu nach einem geeigneten Acker Ausschau zu halten.

Etwas westlich der Burg Landskorn gab es ausreichend Wiesen und Äcker, aber netterweise auch meinen Bart des Tages. Dieser brachte mich endlich wieder an die Basis und erlaubte mir den Weiterflug zum Dobratsch. Mit meiner halbstündigen Verspätung machte nun allerdings das sowieso schon kleine Wetterfenster wieder zu und es bildeten sich die ersten Schauer in Richtung Hermagor.

Das Gitschtal sah noch nach weniger Schauern aus wie das Gailtal. Dummerweise trug aber der Hang nicht und die auseinandergelaufene Bewölkung lies keine nutzbare Thermik entstehen. Wenn überhaupt dann konnte ich meine Höhe halten, wobei das Tal nach Westen hin jedoch merklich ansteigt. Meine Rechnung in dem merklichen Talwind an einer Rippe aufzusteigen ging nicht auf und ich musste mich abermals nach einem landbaren Acker umsehen.

Im Gitschtal sind landbare Äcker schon wesentlich seltener und deshalb blieb ich auch in der Nähe des Ackers meiner Wahl. Würde man zwischen Holzstadel und Wäldchen anfliegen, so war der Anflug frei. Die Ausrichtung war längs des Tals und offenbar nach Osten hin leicht ansteigend. Bei dem Gegenwind und ansteigendem Gelände sollten die ca. 200m gut ausreichen.

Da mein Landefeld nun feststand konnte ich mich wieder darauf konzentrieren hier wieder wegzukommen. Die Luft war turbulent und es war auch möglich etwas Höhe zu erkämpfen. Der Spaß hörte aber immer genau am vorgelagerten Grat auf. Offensichtlich blies der Talwind das bisschen Thermik über dem Grat einfach weg. Mehrere Versuche an verschiedenen Stellen etwas weiter an den höheren Fels zu gelangen

scheiterten. Es war mir einfach zu gefährlich so knapp über dem flachen Wäldchen zu kreisen.

Die Möglichkeit nach Hermagor abzugleiten habe ich gar nicht erst in Betracht gezogen. Laut Google Earth waren es 6 km von meinem Acker bis zur ausgewiesenen Wiese und ich hätte schon mit noch 400m über Grund abfliegen müssen. Also Landecheck durchgeführt und direkt in den Queranflug. Auf Höhe des Holzstadels kommt auch der Bremsfallschirm zum Einsatz und nach einem kleinen Hüpfen auf einer Bodenwelle kommt die Kestrel 60m nach der ersten Bodenberührung und ca. 150m nach Ackeranfang zum stehen.

Der weiche Boden und der Schirm haben die Rollstrecke enorm verkürzt. Bei meiner letzten Außenlandung auf einem Stoppelacker ohne Schirm waren es auch schon mal 130m Rollstrecke. Ohne Schaden und Kratzer bin ich erst einmal froh am Boden zu sein. Da der Maisacker gerade erst gekeimt hat ist auch fast kein Flurschaden entstanden.

Wie ich am Telefon erfahre, bin ich nicht der einzige, der sich auf einen Acker gesetzt hat. Roland und Mathias sind ebenfalls außengelandet, nur eben etwas näher am Platz]. Da Marc in der Offenen nicht geflogen ist, kommt er mich abholen. Die Idee den Flieger mal eben an die Seite zu schieben gebe ich schnell auf. Der Acker ist so nass, dass ich alleine nichts ausrichten kann. So mache ich mich daran die Bergung vorzubereiten. Ute Baranowskis Tipp, immer ein Seil mitzunehmen, habe ich zum Glück beherzigt.

Nach Abschreiten des Ackers ist klar, dass Marcs BMW nur an der unteren Seite auf die Wiese fahren kann, da die anderen Einfahrten zu steil sind. Erik und Stefan, zwei nette Jungs aus Lassendorf treffen fast zeitgleich mit Marc ein und gemeinsam schaffen wir es die Kestrel auf einer Traktorspur auf die Wiese zu ziehen. Die ganze Aktion hat viel Kraft und Zeit gekostet, so dass Marc und ich recht hungrig auf der Rückfahrt vom angekündigten Grillteller auf der Tschwarzen träumen. Da wir auf dem Rückweg auch noch genau an der Auffahrt zur Gaststätte vorbeikommen (wir hatten uns bei Villach verfahren...) biegt Marc kurzerhand mit Hänger zu der Kneipe ab. Den Rest kennt Ihr ja schon vom Blog (siehe der 21.05.) :-)

Und weil's so schön ist auch noch zum Abschluß der spannende Ausschnitt aus der offiziellen Platzierung der Offenen Klasse:

17.Alpe Adria Cup

Feldkirchen LOKF, Austria, 16/05/2008 - 24/05/2008

<< Previous day Task Meteo Daily Total Next day >>

Open class Overall results after day 1

#	CN	Pilot	Team	Glider	Tot
1.	JH	Joachim Hirt	Baden-Württemberg	DG 400 (17m)	100
2.	SX	Harald Kopececk	Oberösterreich	LS 8-t (18 m)	92
3.	IKK	Joachim Kraiss	Baden-Württemberg	Discus 2cT	88
4.	GM	Josef Scheiber	Tirol	Ventus 2cxT	84
5.	22	Roland Henz	Baden-Württemberg	DG 600 (18 m) WL	82
6.	IKI	Kurt Sautter	Baden-Württemberg	Ventus 2cxM	79
7.	SC	Christian Senn	Tirol	Ventus 2cxT	77
8.	SDI	Andreas Sandhöfner	Niederösterreich	Ventus 2cxT	75
9.	BS	Hans-Jörg Moser	Tirol	Ventus 2cT	69
10.	91	Mark Christmann	Bayern	Kestrel (17m)	61
11.	VG	Vinzenz Grabner	Steiermark	Ventus 2cxM	48
12.	RS	Josef Rausch	Salzburg	Discus 2cT	18
13.	70	Walter Mitterbacher	Kärnten	Ventus 2c	12
14.	HG	Mathias Münch	Bayern	Kestrel (17 m)	
14.	HR	Rudolf Hirner	Oberösterreich	Ventus 2cT	
14.	G	Guido Achleitner	Salzburg	Kestrel (17 m)	
14.	ZF	Sven Kolb	Vorarlberg	Antares 20E	
14.	WG	Helmut Schaljo	Vorarlberg	LS 6 (18 m)	

24.05.08

8. Wettbewerbstag: Die Sonne scheint, die Thermik brüllt, und alle brettern im beginnenden Föhn die Hänge lang...

...und K-Mark hat seinen Kestrel wieder aufgebaut. Wenn man das nach dem Briefing, und vor der Startaufstellung macht, dann hat man Streß. Zumal der letzte Startplatz bedingt das man zuerst da sein muß.

Wahrscheinlich war K-Mark vom Wetter ebenso überrascht wie wir alle,

nachdem wir den Wetterfrosch beim Briefing mit einem gelben Schild „Schuld abladen verboten“ beschenkt hatten schrieb Martin für alle Klassen AAT´s von 270 bis 330 km aus.

Leider waren schon viele abgereist, so dass nur mehr 23 Flugzeuge ab 12:00 mit insgesamt 5 Schleppmaschinen an den Himmel Kärntens gehängt wurden.

Gegen 16:00 waren die ersten schon wieder da, es sieht also nach guten Schnittgeschwindigkeiten aus. Irgendwann trudelte A-Marc auch wieder ein, Roland schoß über die Ziellinie hinaus, und das warten auf K-Mark begann.

Ich hatte endlich auch mal meinen Anhänger aufgemacht und zwischendrin auch mal eine Runde um den Block gedreht, alle waren bester Laune.

Nur A-Marc nicht, denn er hat sich an der Rache des oberbayerischen Heizungsbauers den Rücken ausgerenkt... Recht so.

Aber wo ist der Kestrel ?

Alles ist schon verstaubt, da daddelt der Kestrel über den Platz. Auch rumgekommen, Happy end für alle....

So schließe ich diesen Blog, wir sitzen gerade in der Flugplatzpinte und warten auf unsere Calamari, gleich wird Martin die Sieger des heutigen Tages bekannt geben. Danach werden wir uns in unsere Autos setzen und nach Unterwössen fahren. Die Nordseite ruft, die Geduld auf der Südseite hat sich ausgezahlt. Auch für Kestrel Piloten (Hallo Mathias M. (-:)

P.S. ich habe A-Marc und K-Mark genötigt, die Erlebnisse ihrer Flüge baldmöglichst in diesen Blog einzufügen und ihn damit zu schliessen.

P.P.S.: Ich kündige !!!!

23.05.08

7. Wettbewerbstag: Vom Winde verweht oder wir haben doch keine Wertung

More bad news, und das AFZ ist schuld. Mathias und Roland haben es zuerst gesehen: die schöne Wertung der offenen Klasse von Mittwoch enthielt keine Berücksichtigung des Index. Aufgemerkt und ab zum Chef-Auswerter Richard. Der drückte einen Knopf und rrrrrrrumms: weniger als 25 % des Feldes über 100 km. Wertung bei der Katz, 0 (null) Tage. Heut morgen beim Briefing beschlossen und verkündet. Besser ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende (nach dem Wettbewerb, wenn es einer von den Österreichern, für die es hier um die Wurst geht (Staatsmeisterschaft) merkt.

Ansonsten, bei ganz trübem Wetter: zuwarten auf Wetter, nächstes Briefing um 12:00. Pünktlich um 11:55 drückt ein Schauer mit Böenwalze

ins Tal. Galgenhumor allerorten, und Briefing verschoben auf 13:00.

Nachdem die ersten Teilnehmer schon gestern gefahren sind, werden nun auch die ersten Unterwössener von der Sehnsucht nach der Nordseite (und den Wetteraussichten fürs Wochenende dort) gepackt: Mathias tut selbiges.

Um 13:00 regnet es immer noch, und Martin schickt die Leute in einen freien Tag: neutralisiert.

Damit ist der 17. AAC offiziell im Genua-Tief ertrunken, da es keine drei Wertungstage mehr geben kann. Gleichzeitig hat es damit auch keinen Sinn mehr, den Sonntag zu fliegen, dieser wird auch als Wettbewerbstag gestrichen. Morgen soll es noch den Versuch geben, wenn das Wetter mitspielt, eine Wertung zu fliegen.

Da sich eh unmittelbar im Anschluss eine Reihe von Gespannen von dannen machen wird das morgen auch schneller gehen.

Den Tag noch nutzen tun wir indem wir einen Abstecher nach Klagenfurt machen. Das Wetter am Platz bleibt eh bescheiden.

Der Spruch des Tages kommt von Bea, die Sohnmanns Geheul wegen eines Mittrinkers an Kevins Apfelsaft aus dem Rückholerschaft-Nachwuchs Oberösterreichs, an dessen Palatschinken Kevin sich vorher mit gütlich tun konnte, mit den Worten: „Kevin, wenn du schon Kommunismus betreibst, dann bitte auch konsequent“ kommentiert.

Abends hatte der Rest vom Schützenfest noch einen netten Abend in der Pizzeria, und K-Mark hat seinen Kestrel abgebaut...

22.05.08

6. Wettbewerbstag: Der Westwind, der keiner ist oder die Rache des oberbayerischen Heizungsbauers das erste Mal im Außeneinsatz.

Morgens waren alle früh auf den Beinen, in aller Herrgottsfrühe bei starken Zweifeln, ob all der Optimismus vom Vorabend das Wetter betreffend richtig war, die 40 weißen Sonnenbeschwörungskreuze ins trübe Licht des neuen Tages zerrten. Beim ersten Briefing um 10:00 bekam dieser Optimismus den ersten Dämpfer, zuwarten auf Wetter war angesagt, die gute Nachricht: die Tendenz zu Schauern nimmt ab, im Gegenzug - und die schlechte Nachricht: die Tendenz zu höherer Basis und Steigwerten auch.

Um 12:00 bekam dann die hinten aufgestellte offene Klasse frei, das einräumen behinderte nur das ganze Gelump von Standard und Clubklasse, die den Weg in den trockenen Anhänger blockierten und erstmal vorne wegmussten. Den Gefallen tat Martin Huber dann den

Piloten gegen 13:30, als er den Start für beide Klassen auf eine AAT mit den Zylindern 25 km um den Weissbriach Nähe Hermagor und 15 km um die Freibachstauseen bei Klagenfurt anordnete.

Das Wetter sah zwar mittlerweile was besser aus, aber der bereits morgens vom Wetterfrosch Gerhard angekündigte „Westwind, der keiner ist“ machte das seinige um den Leuten die wenigen Wolken schmackhaft zu machen. Im Einräumen der letzten offenen Klasse Maschinen machte dann auch die Nachricht die Runde, dass die komplette Clubklasse in Nötsch abgehockt hat.

Es roch nach Rückholerrallye, auch für den ersten Einsatz von A-Marc. Wie es so ist, Kometen verglühen prächtig mit einem hellen Schweif: dem allgemeinen Herdentrieb folgend verglühte auch unser Jungtalent vom ersten und letzten Bart am **Abflug** über dem Villacher Tal und gesellte sich zu all den anderen hellen vergehenden Sternen der Standardklasse am Flugplatz Noetsch, wo die Clubklasse schon auf sie wartete. (siehe Fotos unten: "Betriebsausflug nach Noetsch")

Den Schreiber dieser Zeilen ereilte die Nachricht überbracht von K-Mark über ein delikates Stück Mokatorte und eine köstliche heiße Schokolade. K-Mark, der seine Pause zum einschleifen einiger Reparaturstellen am Kestrel nutzte (oder spachtelt der schon heimlich auf, an den Händen war weißer Schleifstaub- ich bleib am Thema dran) O-Ton: „Los, wir haben Einsatz, Nötsch“ – „ ich hab mir grad ein Stück Kuchen bestellt“ – „Ok, ich schleifs grad auch zuende.“

Stumpfsinnige Lethargie des Rückholer-marathons.....

Die Rückholtour war ereignislos – Strecke bekannt, schnell erledigt –ist ja nicht zum Bruneck - ; einen Kommentar zur Rache des Bayerischen Heizungsbauers schenk ich mir (Sch...ding, OK, der musste jetzt sein) .

Der sportliche Teil des abends gestaltete sich in einem Grillteller-Vergleichessen (zu gestern abend) von A-Marc und K-Mark, unterstützt von Roland, im gemütlichen Abendessen am Flugplatz. Den Anhänger hatten sie ja schon dabei, aber da wo er auch hingehört (leider gibt es am Platz keine Altmetallverwertung...).

Leider wurde die Freude von A-Marc getrübt durch die Nachricht, dass es drei Piloten der Standardklasse durch viel Feingwindefräsen heimtückischerweise doch gelungen war, die Strecke zu meistern. Für eine Wertung reichte es leider nicht.

Dass Highlight des abends war ein Zwiegespräch zwischen Wolfgang Hartl und Immo Raithel, zwei der drei Meister des Nullschiebers, die Mückenputzer betreffend. Hartl beschwor seine frisch neu eingebauten

Putzis mit mechanischen Kurbeln, aber auch die Probleme, dass er beim kurbeln aus dem Bart fällt. Immo setzt auf elektrisch putzen. Hartl meint, seine Batterien seien ohnehin immer sofort leer. Immo (staubtrocken) : „Weißt Du das beste: Ich hab die heut gar nicht gebraucht...“

Die 10 Minuten zwischen den beiden sind gut für einen eigenen Blog, wir sind auf jeden Fall nicht aus dem lachen herausgekommen in der Zeit.

PS: Gestern gab es die ersten Pink-Kühe für Aussenlandungen bei selbigen. A-Marc will auch unbedingt eine. Aber die Landung neben dem Flugplatz in Nötsch wollte er dann doch nicht riskieren – „ob der Verein mir da noch mal ein Flugzeug gibt...“ – K-Mark: „Ja, und der Raschke schlachtet Dich“

21.05.08

5. Wettbewerbstag - Die Drohung an den Wetterfrosch wirkt! Machen wir mit ihm noch einen Betriebsausflug ins Foltermuseum? : Besseres Wetter angesagt.

Kein Witz: als Touristenattraktion gibt es in Kärnten auch ein Foltermuseum. Und unsere freundliche Einladung, doch mit Gerhard einen Ausflug dahin zu machen führte endlich zu einem Tag, an dem WIR EINE WERTUNG HABEN !!!!!

Morgens wollte man das ob des im Tal fast aufliegenden Nebels fast nicht glauben, aber beim Briefing kündigte Martin an, heute zumindest für die Club- und die offene Klasse eine Aufgabe auszuschreiben. A-Marc hatte somit frei, K-Mark musste ran.

Ab 12:15 ging es dann für beide Klassen um ein Vieleck von 116 bzw 128 km im Bereich Dobratsch, Hermagor, Millstädter See und zurück. Pünktlich nach öffnen der Startlinie für die später geschleppte offene Klasse verdunkelte sich der Himmel nach Westen.

Den Rückholern schwante, dass das ein arbeitsreicher Tag werden wird. Gegen 15:00 rollten dann auch die ersten Trailer vom Hof, gegen 16:00 landete jedoch auch die erste Maschine der offenen Klasse nach Umrundung der Strecke. Eine Wertung lag in der Luft, die Rückholer hat es trotzdem geschlossen dann ab 16:00 Uhr hintereinander auf Strecke geschickt. Meiner eines war der erste, der Bea unterstützte Matthias im oberen **Drautal** aufzusammeln.

Danach musste A-Marc los, um K-Mark nach runterwaschen in Hermagor ein Tal weiter im Gitschtal zu holen (Spachtel ???). ***Anmerkung des Teams: Vielen Dank nochmal an unsere jungen Helfer Erik und Stefan (siehe Foto mit dem Piloten), ohne Euch hätten wir den Flieger nicht so

schön aus dem Feld bekommen!***

Als letztes rückte Natascha aus, um Roland in **Puch**, direkt um die Ecke des Ossiacher Sees, abzuholen. Schwäbisch sparsam hatte er sich die kürzeste Strecke zum Rückholen ausgesucht, zudem einen bereits von Levi aus der Clubklasse „warmgelandeten“ Acker ausgesucht.

Da wir abends ab 19:30 auf einem von Wettbewerbsleiter Martin Huber in Tschwartzten – oberhalb von Feldkirchen- organisierten Grillabend in einem Restaurant pünktlich erscheinen wollten standen alle Teams auf dem Gas – gewonnen hat die FSGU knapp vor der Schwabenfraktion.

Den Vogel abgeschossen haben aber Marc und Mark, die der Hunger gegen 21:00 als letztes Team mitsamt dem Anhänger auf den Berg trieben, über die Zufahrtsstrasse bzw. deren Dimensionen wird hier das leise Deckmäntelchen des Schweigens gehüllt. Der Hunger war schon so groß, dass sie noch kurzerhand auf den vollen Parkplatz gerauscht sind und fesch alle Autos zugeparkt haben (letztes Bild der Serie unten). Selbst Martin Huber war so baff, dass es ihm für mindestens 3 Sekunden die Sprache verschlagen hat.

Der Grillteller und die Atmosphäre warens aber wert !!! Ausgeklungen bei einem Bierchen ist der Abend mit der Aussicht, dass es morgen alle Ergebnisse gibt und alle Klassen an den Start sollen. Außerdem steht seit Briefing morgens fest, dass der Bewerb um den Sonntag als Flugtag verlängert wird und die Siegesfeier später nachgeholt wird.

20.05.08

4. Wettbewerbstag: Dauerregen in Kärnten, und die Musterzulassung für die Kaffeemaschine wurde nicht erteilt...



Viel Zeit zum Frühstückens gabs heut morgen. Hierbei mussten einzelne Kestrel Piloten der FSGU feststellen, dass es die Tücken einer

Kaffeemaschine durchaus mit denen der Anzahl der Bedienhebel im eigenen Flugzeug aufnehmen können. Auf jeden Fall zeigte sich das Team der SGSM solidarisch im Urteil, dass die Musterzulassung für die Kaffeemaschine nicht erteilt werden kann, fürderhin läuft die Maschine in der Klasse „Experimental“. Auf die zweite Ladung Kaffee musste halt was länger gewartet werden, da das Kaffeepulver nebst Filter neben der Maschine auf dem Boden landete...

Beim Briefing wurde der Tag erwartungsgemäß sofort neutralisiert, der Wetterfrosch ging danach sofort in Deckung (oder ist im Regen davongeschwommen). So manch einer glaubt langsam den Spruch: Mach die Wüste fruchtbar, halte einen Segelflugwettbewerb dort ab.

Danach teilten sich die Teams in verschiedene mehr oder weniger antriebslose Grüppchen auf, um den Tag irgendwie tot zu schlagen. A-Marc und K-Marc zog es mit einigen anderen in die Sauna, ich hab ´s versprochen und jetzt auch rausgefunden wo K-Marc es hintut: Er schwitzt es aus! Wenn nicht im Cockpit, dann in der Sauna. Empirischer Beweis: A-Marc musste mit dem losfahren noch warten, denn „ich hab mir grad noch ´ne Pasta bestellt!“

An dieser Stelle sei einmal die Flugplatzgastronomie am Platz lobend erwähnt, die es mit guter Kärntner Küche, anderen Leckereien (nicht zu vergessen Mehlspeisen) trefflich versteht die Laune hoch zu halten: Was wir nicht verfliegen können wir wenigstens verfüttern.

Bis auf K-Marc: der schwitzt es halt aus...

19.05.08

3. Wettbewerbstag: Der erste Versuch eines Wertungstages oder die ersten werden die letzten sein

Er hats versucht – Wettbewerbsleiter Martin Huber und der Metereologe Gerhard Hohenwarter sahen das Wetterfenster in all dem Genua-Tief und schrieben für alle Klassen eine AAT von 50 Min. Dauer und min. 100 km aus.

Bei der Startaufstellung – A-Marc hatte das Vergnügen als vorletzter dran zu sein und somit erstmal allein auf weiter Flur zu stehen –siehe erstes Bild der Galerie unten - („O-Ton: Für einen Siemensianer ganz was neues, wir sind da in Unterwössen immer noch beim Kaffeetrinken) sah das Wetter noch vertrauen erweckend aus. Während die Klassen hintereinander an den Himmel gehängt wurden trübte sich dieses Bild jedoch im wahrsten Sinne des Wortes immer mehr.

Die letzten Maschinen wurden denn –teilweise unter Ablassen des Wassers

im Schlepp- um die Schauern herum in die letzten Zuckungen der labilen Thermik gehängt – und begegneten den ersten, die den Tag schon beendet hatten und zur Landung kamen.

Während K-Mark mit seinem Kestrel im Regen runter gewaschen wurde (unserer übrigens auch – Weihnachtswunschzettel: Ich will ein Regenresistentes Profil – wir legen für einen Jumbopack Spachtel zusammen), hat A-Marc tapfer das Aquariumfliegen in großen Pulks mitgemacht und sich 1 ½ h an Roland gehalten. Der Versuch auszubrechen hat die erste Zeit funktioniert, aber dann wurde auch hier Kreativität mangels Wetter mit dem Absaufer gestraft.

Trotzdem eine tolle Leistung, die so mancher „Crack“ nicht auf die Reihe gekriegt hat, und A-Marc hat etwas sehr wichtiges für Wettbewerbe ganz entspannt gelernt: Pulk fliegen in Schwabbel-Thermik.

Wie's ausging schaut ihr am besten im OLC selber nach: Team Schwaben hat den Vogel (wieder mal) abgeschossen – oder das Tor reingemacht, um im Terminus zu bleiben.

Zu meiner Rückholtour bin ich somit auch noch gekommen – nicht mit einem meiner Schäfelein, aber ich hab mich elegant ums abrüsten der 2020 drücken können....

Beendet haben wir das ganze mit einem netten Abend in der Flugplatzpinte- staunen konnten wir über K-Mark´s gesegneten Appetit , als er nach einem kompletten Menü noch mit einem Käse Schinken Toast zwischen den Zähnen gesichtet wurde. Wo tut der das hin ????

Ich finds heraus und werde es berichten!

18.05.08

2. Wettbewerbstag: "Spruutz" oder Kakao sollte man eigentlich trinken...

Was macht man wenn man schon weiß, dass das nächste Briefing erst Montag ist? Lange schlafen und ausgiebig frühstücken. Da kann auch wie in der besten Screwball Komödie mit kollektivem Ablachen enden... oder wenn ich in Bezug auf das Golf GTI Treffen nächstes Wochenende auch von dort anwesenden leicht bekleideten Damen der Tuning-Hersteller rede sollte ich (und werde jetzt auch) im Gedächtnis haben, das A-Mark das mit einem verlegenen Grinsen und fallen lassen seiner Esswerkzeuge kommentiert. So habe ich dann aber als direkte Folge mit einem lauten „Spruutz“ meinen angesetzten letzten Schluck Kakao auf meinem frischen T-Shirt und der beige Hose verteilt...die Häme des Fliegerpacks wird mir wohl über das Ende der Woche hinaus folgen. Und womit ? mit Recht !

Den Tag hat Team 1 mit der einen Hälfte der FSGU im Bios erschlagen. Das ist das Dokumentationszentrum des Nationalpark Hohe Tauern. Team 2 hat sich mit der Sektion Schwaben und der anderen Hälfte der FSGU Villach angeschaut und den Faaker See.

Dort kam es dann auch zum sportlichen Vergleich des Tages – im Tischfußball. A-Marc gegen Team Schwaben Natascha und Roland. Gewonnen hat Team Schwaben....

Allen Beteiligten gilt am Abend der besonderen Leistung der besseren Hälfte von Mathias Münch. Bea hat uns – mit Hilfe von Natascha - hervorragend bekocht. Da essen und trinken Leib und Seele zusammenhält leidet also zumindest nicht die Moral.

Und da hier irgendwo noch was von dem guten Pfälzer rumsteht kriegen wir das mit dem trinken wohl auch noch hin.

17.05.08

1. Wettbewerbstag: Warten aufs abrüsten...



Das Wetter meint es nicht so gut mit dem Wettbewerb. Unsere beiden Teilnehmer Schnuppern dennoch schon deutlich Wettbewerbsluft, als morgens um 8 schon 30 aufgebaute Flugzeuge vor den Anhängern stehen bei einem Wetter, bei dem die SGSM eher ans Kaffeekochen denn ans Hallenausräumen denkt.

Beim Briefing wurde dann auch prompt die erste Klasse neutralisiert, K-Mark hatte schon um 11:00 Feierabend. Zwei Briefings weiter konnten dann alle Mittag essen gehen, der Tag wie auch der Sonntag waren gecancelt.

40 Flugzeuge wieder in den Anhänger, nur die 2020 nicht, denn A-Marc hat noch einen F-Schlepp gemacht, um sich den Platz mal aus der Luft anzusehen. Nachdem auch das 41. Flugzeug dann endlich im Anhänger war (wer hat diese Gurke verbochen bzw. warum hat die SGSM diese Rache eines oberbayerischen Heizungsbauers noch nicht gesprengt) konnte man den Aufenthalt am Flugplatz bei einem guten Stück Kuchen (auf Kosten des Piloten) beschließen.

Da wir mit K-Mark offensichtlich auch größere Mengen Pfälzer Wein nach

Österreich importiert haben schloss der Tag (spät) im Basislager Ferienwohnung mit dem Konsum einer nicht unbeträchtlichen Menge geistiger roter alkoholhaltiger Flüssigkeit.

16.05.08

Anreisetag: Einen Spitznamen haben Sie schon.....

Wie unterscheidet man verbal Marc und Mark? Richtig, über ihre Flugzeuge. Die Geburtsstunde von A-Marc und K-Mark. Die Steigerung zu A- und B-Hörnchen konnte sich bislang noch nicht durchsetzen.

Mit dem Rückholer als Feldkirchen-erfahrenen Leithammel waren alle drei Gespanne schnell auf der Südseite der Alpen, K-Mark sah durch ein geschicktes Schalter-Wechselmanöver an der Mautstelle der Tauern tunnel lange wie der erste in Feldkirchen aus, den sicher geglaubten ersten am Flugplatz musste er auf der Zielgeraden vor der Flugplatzschranke an mich abgeben, als ich grinsend hinter ihm vorbei und an der Halle vorbei auf den Platz gerollt bin. Die Schranke ist halt immer zu... Er hätte mich halt schon auf der Autobahn vorbei lassen sollen (-:.

Abends auf der Auftaktveranstaltung fanden sich die beiden tapferen Recken ohne es zu wissen mitten in der versammelten Prominenz des ÖAeC wieder und damit direkt inmitten der ganzen Grußbotschaften und Ansprachen . Danach dämmerte ihnen wahrscheinlich dunkel dass man hier auf einem Wettbewerb gelandet ist und dass nicht nur deshalb in Österreich die Uhren a weng anders ticken. Der Abend klang nach einem guten Essen bei dem ein oder anderen Bierchen in netten Rahmen aus.