



Bericht über die 28. Segelflugweltmeisterschaft in Leszno 2003 aus der Sicht des Teilnehmers in der 18m-Klasse Wolfgang Janowitsch

Die Anreise erfolgt am Montag, 21.07.2003. Die Trainingswoche hat bereits begonnen und alle anderen Teamkollegen sind schon früher gekommen. Ich bin froh, dass ich zumindest zwei Wochen Urlaub für die eigentlichen Wettbewerbstage bekommen habe und sogar noch einige freie Tage vorher eingeteilt bekam bzw. frei tauschen konnte.

Meine fliegerische Vorbereitung betrachte ich als abgeschlossen nachdem ich zu Beginn der Saison, vom 16.05.-01.06.2003 an der offenen Polnischen Meisterschaft teilgenommen hatte. Mit einem, dankenswerter Weise von der Fa. Schempp-Hirth bereitgestellten Duo-Discus sammelte ich zusätzliche Erfahrung über Wetter und Gelände, das ich schon von zwei früheren Wettbewerben (Vor-EM 1997 und EM 1998) kannte. Die Kommentare meiner abwechselnd mitfliegenden Freunde Hermann Trimmel und Wick Starkl gaben mir manchen Anlass zu konstruktiver Selbstkritik. Klärende Nachbesprechungen und mein treuer Helfer Hans „Susi“ Seebacher halfen mir dann, das manchmal verschüttete Selbstvertrauen wieder auszugraben.

Ich/wir beendeten diesen Bewerb auf dem 3.Rang, angesichts des nicht optimal vorbereiteten Flugzeuges und der taktischen „Experimente“ während der ersten Tage durchaus erfreulich für mich.

So konzentriere ich mich in diesen letzten Tagen vor der WM auf die Feineinstellungen bei meinem Ventus, den ich erst 2 Wochen vor der Fahrt hierher bekommen habe. Insbesondere die von der Idee her genialen Mückenputzer nach dem System von Horst Oberhofer verlangen noch liebevolle Zuwendung. Nebenbei versuche ich natürlich noch soviel wie möglich zu fliegen, obwohl ich vom ersten Moment an das Gefühl hatte mit diesem Flugzeug vertraut zu sein. Nur ca. 15 Stunden mußten für die Eingewöhnung ausreichen, bei Flugzeugen früherer Generationen unvorstellbar.

Am Samstag, 26.07. wird die 28. Segelflugweltmeisterschaft offiziell eröffnet. Die polnischen Gastgeber haben sich viel Mühe gemacht, und es ist eine würdige, feierliche Sache.

Sonntag, 27.07., 1. Wertungstag:

Das Wetter wird besser als erwartet. Die 297,6km-Aufgabe um fixe Wendepunkte ist eine Sprintstrecke und so wird jeder kleine Fehler im Ergebnis „herausgezoomt“. Ich finde am letzten Schenkel den guten Endanflugbart erst ca. 25km vor dem Platz in 500m über Grund. Das hat mich natürlich vorher vorsichtig und damit langsamer gemacht. Der Deutsche Ralf Fischer zeigt seine Klasse und gewinnt überlegen mit 124,4km/h und 757 Punkten. Meine 116,5km/h reichen für 665 Punkte und Rang 4. Der Anfang ist gemacht und es ist noch nichts verloren...

Montag, 28.07.:

Manchmal ist das Wetter selbst in Leszno nicht zum Fliegen geeignet - Ruhetag.

Dienstag, 29.07., 2. Wertungstag:

Zögernd setzt sich im Lauf des Tages Hochdruckeinfluss durch und ermöglicht am Nachmittag eine kurze Aufgabe. Eine Assigned Area Speed Task (AAT) mit einer Minimal-Flugzeit von 2:30h und möglichen Distanzen zwischen 165,4 und 297,9km. Es ist noch viel Restfeuchte in der Luft und in schwachen Steigwerten „bastelt“ sich ein Pulk aus 18m- und Standard-Klasse zum ersten Wendegbiet im Nordwesten. Dort trennen sich die Wege und ich fliege meist allein Richtung Süden. Die Thermik ist inzwischen zuverlässig, allerdings ist die Tageszeit fortgeschritten (ca. 16:45h) und vom Südosten nähert sich eine Abschirmung die den Weg nach Hause abschneiden könnte. Dies wird uns auch von Wick bestätigt. Ich entscheide mich für einen frühen Rückflug - zu früh wie sich später herausstellt. Über 7 Minuten verschenkt, und das unter anderem auf Grund einer von mir falsch interpretierten, gut gemeinten Information von Wick. Dies wird am selben Abend in einem sehr konstruktiven Debriefing nachbesprochen um künftig ähnliche Fehler zu verhindern. Jeder gibt sein Bestes aber es gibt noch Reibungsverluste.

205,7km in 2:22h ergäben 87,5km/h, die Unterschreitung der Minimumzeit machen daraus 82,3km/h und mit 700 Punkten Rang 11. Tagessieger Steven Jones gewinnt mit 88,3km/h und 811 Punkten. Nach zwei Tagen Gesamtrang 5 mit 120 Punkten Rückstand.

Mittwoch, 30.07., 3. Wertungstag:

Das Wetter wird homogener. 419,8km um fixe Wendepunkte sind ausgeschrieben. Ich fliege als einer der letzten ab. Der Abflug ist schwierig, dann ist es ein wildes Rennen unter besten Aufreihungen bis zum 2. Wendepunkt. Den 3. Schenkel fliege ich gemeinsam mit Ricci Briigliadori. Wir entscheiden uns ziemlich genau auf der Kurslinie zu bleiben. Kurz vor der letzten Wende haben wir den Eindruck einen großen Fehler gemacht zu haben: Weit im Westen scheint eine viel bessere Linie zu stehen, wir sind uns einig, dass die Konkurrenten, die uns nach der 2. Wende abhanden gekommen waren, dort wesentlich schneller waren. Doch siehe da, kurz nach dem 3. Wendepunkt sind wir alle wieder vereint. Von dort nach Hause wird es vorübergehend abgeschattet und wir beide fliegen etwas zu defensiv. Die Briten sind mutiger und holen sich wieder den Tagessieg. 110,7km/h zu 108,8 kosten mich 34 Punkte. Gesamt-Vierter mit 128 Punkten Rückstand.

Donnerstag, 31.07., 2. und letzter Ruhetag.

Freitag, 01.08., 4. Wertungstag:

Nachdem ich einen Tag Zeit hatte über meine Fehler nachzudenken und nicht mehr gewillt bin jeden Tag ein paar Punkte mehr Rückstand in der Gesamtwertung aufzubauen, habe ich für heute ein klares Konzept: Triff deine eigenen Entscheidungen und zwar mit einer Spur mehr Selbstvertrauen und Risikobereitschaft.

537,2km Speed-Task, 1. Schenkel nach Nordosten, 2. Schenkel nach Süden, 3. nach Westen noch ca. 20km über den Flugplatz hinaus um von West nach Ost die Ziellinie zu überqueren.

Das Wetter beurteile ich nach dem Ausklinken nicht so optimistisch wie es im Briefing dargestellt wurde. Die entstandenen Cumuli brauchen nach dem Regen am Vortag lange um sich aufzulösen. So ist es schwierig die aktiven Wolken mit guten Aufwinden zu finden. Ich wähle eine mittlere Abflugszeit und es gelingt mir am ersten Schenkel, zusammen mit Ronald Termaat Aufwindreihungen zu nutzen ohne viel zu kurbeln.

Am ersten Wendepunkt scheiden sich die Geister. Es gilt ein großes, blaues Loch zu umfliegen. Im Osten locken große, beinahe überentwickelte Cumuli, im Westen einzelne, kompakte Wolken mit markanter Unterseite und ein trockener Untergrund. Es zieht mich nach Westen, Tracy Tabart der Australier kommt mit mir, die anderen scheinen nach Osten zu gehen. Konsequent und schnell fliegen wir vor, finden aber nur mäßige Steigwerte. Erst ein Schwenk fast 90° nach Westen bringt mich unter eine Wolkenstraße die von einem ruppigen 2-3m-Bart gespeist wird der mich aus 500m über Grund wieder an die Basis bringt. Am Ende dieser Aufreihung treffe ich „GR“, Gabriel Rossier. Wir nutzen einen schwachen Aufwind noch einmal bis zur maximalen Höhe und gleiten dann gemeinsam 25km durch ruhige Luft beinahe Richtung Osten zum 2. Wendepunkt. Wenige km nach der Wende finden wir 2m/s gezeichnet durch einen sterbenden Cumulus unter einer Abschirmung.

Nach Westen scheint jetzt wieder gute Entwicklung in erreichbarer Entfernung zu sein. Dahinter in der Ferne ist eine Abschirmung zu erkennen, verursacht durch ein Gewitter südöstlich von Leszno. Ich entschieße mich direkt auf Kurs in die gute Entwicklung zu gleiten. Gabriel geht anfangs 30-40° nach Süden zu einer Wolke die etwas näher zu sein scheint. Ich schalte auf die schweizer Frequenz und überzeuge ihn von meiner Route. Nicht ganz selbstlos denke ich, dass es im weiteren Verlauf des Fluges noch von Vorteil sein könnte nicht allein zu sein. Wir verlieren uns aber bald wieder und der Flug zum letzten Wendepunkt 20km westlich Leszno ist bis auf einen 30km-Gleitflug problemlos. Unter dicken, schwarzen Wolken beginne ich meinen Endanflug 200m unter Gleitpfad mit hoher Geschwindigkeit. 30km vor der Ziellinie markiert mir „GR“ 3,5m/s und nach einigen gemeinsamen Kreisen treiben wir unsere Flugzeuge mit Höchstgeschwindigkeit um die letzte Wende zum Flugplatz. Noch ahne ich nicht, dass sich das Wetter hinter uns dramatisch verschlechtert und so den langsameren bzw. spät abgeflogenen Konkurrenten zum Verhängnis wird.

Mit 109,9km/h, 4,4km/h schneller als der Zweitplatzierte Gabriel Rossier, erfliege ich meinen ersten Tagessieg bei einer WM, übernehme die Gesamtführung und lege so den Grundstein für den späteren Sieg. Das Konzept ist aufgegangen...

Samstag, 02.08., 5. Wertungstag:

Die Wetterlage ist sehr schwer vorhersagbar. Es sollte ähnlich werden wie am Vortag aber mit etwas weniger Tendenz zu Überentwicklungen.

Nach dem Start des Teilnehmerfeldes wird jedoch ziemlich schnell klar, dass der Task-Setter etwas zu tief in die Kiste gegriffen hat. 428,3km, mit einem fast 200km langen 1. Schenkel nach Südosten wird heute eine unlösbare Aufgabe bleiben. Die Steigwerte unter den kleinen, kurzlebigen Cumuli sind minimal, andererseits nähert sich eine Abschirmung von Nordwesten und Hermann berichtet bereits von einer Cb-Linie 90km östlich Leszno, die Tops können wir auch schon von hier deutlich erkennen.

Es ist schon schwierig überhaupt mit einer vernünftigen Höhe über die Startlinie zu kommen. Zusammen mit Ronald Termaat und dem Lokalmatador Stanislaw Wujczak gelingt mir relativ spät ein Abflug an der Maximalhöhe. Bald danach geht es eigentlich nur noch darum in immer feuchter werdenden Bedingungen möglichst an der Basis zu bleiben. Nach ca. 80km haben wir die von Hermann beobachtete Gewitterlinie erreicht. Es gilt zu entscheiden ob wir einem Schauer etwas nach Süden ausweichen, dort scheint es heller zu sein, andererseits sehen wir Flugzeuge dort sehr tief nach Aufwinden suchen. Nördlich ist es dunkel, was jedoch auf aktivere Luft hindeuten könnte. Wir wählen die zweite Variante und nach kurzem Regen werden wir mit einem ruhigen 4m-Aufwind vor einer „Kondens-Walze“ belohnt. Dieser bringt uns noch einmal an die Wolkenuntergrenze, die inzwischen sehr inhomogen ist und fast überall leicht auszuregnen beginnt. Alle Versuche noch einmal Höhe zu gewinnen scheitern im Regen. So gleiten wir schließlich Richtung Wendepunkt. Knapp 3km davor endet ein kurzer, aber wichtiger Flug dieser WM mit einer sicheren Außenlandung.

Es nagen Zweifel in mir ob mein Abflug nicht zu spät war, die Bedingungen eine halbe Stunde früher vielleicht gerade noch fliegbar waren für die Konkurrenten die etwas früher unterwegs waren.

Nach etwa 2 Stunden gemütlichem Zusammensein mit Stanislaw Wujczak und Geir Raudsandmoen die auf dem selben Feld gelandet waren verkündet mir Stanislaw nach einem Telefonat mit seinem Team-Captain, dass meine unmittelbaren Konkurrenten bereits nach 90km auf dem Acker waren. Dieser Gedanke macht selbst die Heimfahrt über 250km polnische Straßen erträglich.

Ein sechster Tagesplatz mit 559 Punkten beschert mir einen Vorsprung von 290 Punkten auf den nun hinter mir liegenden französischen „Altmeister“ Henry Francois-Louis und über 300 auf die Briten und Gabriel Rossier.

Sonntag, 03.08., 6. Wertungstag:

Die Wettbewerbsleitung möchte sich offensichtlich einen zweiten Tag mit Massenaußenlandungen sparen und schreibt in allen Klassen AATs mit großen Wendengebieten aus. Das Wetter wird verhältnismäßig homogen nur einige längere Gleitstrecken und das nicht immer einfache Finden der Aufwindkerne unter den mächtigen Cumuli auf dem letzten Drittel der Strecke sind die einzigen Kriterien. Auf Sicherheit fliegend erkurble ich mir in deutlich schwächer werdender Thermik eine komfortable Höhe für den Endanflug. 110,7km/h reichen für den 11. Tagesplatz wobei die Differenz zwischen Ersten und Vierzehnten nur 77 Punkte beträgt. Der Vorsprung in der Gesamtwertung jetzt 278 Punkte.

Montag, 04.08., 7. Wertungstag:

Dieser Tag ist gekennzeichnet durch die hohen Erwartungen an das Wetter die in vielerlei Hinsicht nicht erfüllt werden. Im Rückblick war es einer der Schwierigsten und Wichtigsten dieser WM! Die zu erwartende Dauer der nutzbaren Thermik spricht für einen frühen Abflug. Doch selbst kurz vor 13:00h haben sich nur ganz vereinzelt Kondensen im Bereich der Abfluglinie gebildet, Richtung 1. Schenkel (330°) ist alles blau. Trotzdem entschlief ich mich zusammen mit Riccardo Brigliadori und Gary Ittner dem Feld voraus zu fliegen. Äußerst vorsichtig tasten wir uns zum ersten Wendepunkt vor. Es ist eine Gratwanderung, wie die frühen Außenlandungen von Heimo Demmerer und Karl Striedieck zur gleichen Zeit wenige Kilometer östlich beweisen.

Der 2. Schenkel führt uns 65km Richtung Nordnordost. Inzwischen gibt es schöne Cu-Entwicklung allerdings mit niedriger Basis (ca. 1300m) und Steigwerten um 1,5m/s die schwer zu finden sind.

Erst der 3. Schenkel bietet auf seiner ersten Hälfte beinahe das versprochene Wetter: Die Basis steigt bis auf 1700m und die Steigwerte erreichen bis zu 3,5m/s. Ricci und ich sind jetzt dem Feld deutlich voraus. Als wir die deutsche Grenze bei Eisenhüttenstadt erreichen, zeichnet sich eine Änderung in der Luftmasse ab: die „knackigen“, mächtigen polnischen Cumuli gehen über in 0-1/8 flache Cu die uns mit ruppiger, unzuverlässiger Thermik begrüßen. Ich bin ungeduldig und wähle meinen Flugweg nach dem Untergrund über einen großen Wald, während Ricci sich für den südlichen Waldrand mit der besseren Wolkenoptik entscheidet. Er behält recht und nimmt mir auf diesem kurzen Stück fast 1000m Höhe ab. Weit unter ihm finde ich dankbar 2,5m/s. Fast an der Basis in 1700m haben jetzt „GR“, Gabriel Rossier und „ZQ“, Gary Ittner zu mir aufgeschlossen. Aufgrund der Information von Ricci, der inzwischen durch tote Luft zum ca. 30km entfernten, letzten Wendepunkt gleitet, entschlief ich mich mit einer Kursabweichung von etwa 60° noch einen Aufwind mitzunehmen der durch einen kurbelnden Duo-Discus und der schönsten Wolke weit und breit markiert wird. Er bringt mich mit 2,7m/s auf fast 2000m, eine komfortable Höhe für die Umrundung des westlichsten Wendepunktes des Wettbewerbsgebietes.

Ich nutze den ruhigen Gleitflug um die Flügelvorderkante meines Ventus von Mücken zu reinigen. In diesem Fall endet es damit, dass zwei Putzer am Umkehrstab hängen bleiben und auch mit wildesten Flugmanövern nicht zu bewegen sind sich von dort wieder zu entfernen. So wird für die restlichen 200km jeder Blick auf den rechten Flügel ein unmittelbarer Indikator für meine mentale Stabilität.

Dank der prompten und selbstlosen Informationen von „RB“ treffen wir uns bei km 160 am letzten Schenkel wieder, auch „GR“ und „ZQ“ sind jetzt bei uns. In schwächer werdenden Bedingungen, es ist inzwischen nach 17:00h, fliegen wir jetzt gerade noch problemlos nach Hause. Obwohl sich die letzten in unserer Klasse noch kurz vor 20:00h über die Ziellinie kämpfen, wird die schwächer werdende Thermik einigen Ungeduldigen viel früher zum Verhängnis, darunter leider auch Christian Auer, der sich damit von der Chance auf einen Spitzenplatz weit entfernt hat.

Ein „gefährlicher“ Tag mit vielen Möglichkeiten Fehler zu machen ist geschafft. Ich bin mit dem 5. Tagesplatz hochzufrieden, nur 58 Punkte hinter Tagessieger Ralf Fischer. Gabriel Rossier hat sich mit seinem konsequenten Flugstiel mit einem zweiten Tagesplatz auch in der Gesamtwertung an die zweite Stelle geschoben, 264 Punkte trennen uns.

Dienstag, 05.08., 8. Wertungstag:

Vor dem heutigen Flug gibt es eine kurze Besprechung mit Team-Captain Wick Starkl. Wir einigen uns sehr schnell darauf, dass es zu früh wäre taktisch zu fliegen und sich an den Konkurrenten zu orientieren. Ich werde versuchen so wie bis jetzt locker meinen Stil weiterzufliegen.

Der heutige Tag ist gekennzeichnet durch homogene Bedingungen und Aufwindreihungen entlang des 3. Schenkels der AAT die im Uhrzeigersinn um die TMA Poznan führt. Nur beim Heimflug gilt es einer etwas stabileren Luftmasse im Südwesten auszuweichen. Gemeinsam mit „EP“, Henry Francois-Louis und „HI“, dem Ungarn Zoltan Verebelyi finden wir unseren Endanflugbart nach langem Gleitflug 40km vor dem Flugplatz. Erneut ein 5. Tagesplatz mit 115,3km/h und ein 8km/h langsamerer „GR“ ergeben in der Gesamtwertung 339 Punkte Vorsprung auf den nun Zweiten Stephen Jones.

Mittwoch, 06.08., 9. Wertungstag:

Mit dem Ehrgeiz eine besonders große Aufgabe auszuschreiben erzeugt die Wettbewerbsleitung etwas Hektik im Team „WO“. Durch eine kurzfristige Vorverlegung des Briefings und der Startaufstellung wollen sie den Tag optimal nutzen. Es wird eine homogener, wunderschöner Tag mit Aufwindreihungen auf dem 2. und 3. Schenkel. Die Schnittgeschwindigkeiten sprechen für sich, Tagessieger Philip Jones mit 124,1km/h, 2. Ronald Termaat, 123,3km/h, mit ihm bin ich kurz nach der 2. Wende zusammen, es macht Spaß mit ihm zu fliegen, ein hervorragender Partner um Druck zu machen. Er ist etwas nach mir abgeflogen und macht, natürlich, einen offensiveren Endanflug. Mit 122km/h und 967 Punkten fliege ich hinter ihm auf Platz drei und baue meinen Vorsprung auf 363 Punkte aus.

Donnerstag, 07.08., 10. Wertungstag:

Es wird der 7. Flugtag in Folge, so mancher ist schon etwas gezeichnet. Es wird auch eine Konditionsfrage - kein Nachteil für mich.

Der Meteorologe kündigt etwas bessere (!) Bedingungen an als am Vortag. Trotzdem ist die Aufgabe mit 560,5km kürzer. Hermann findet selbst diese Strecke optimistisch denn es wird seiner Meinung nach ziemlich trocken bleiben. Tatsächlich verschwinden die Cu die sich gegen Mittag um Leszno bilden ziemlich rasch wieder und gleichzeitig sinkt die Operationshöhe, die Steigwerte gehen zurück. Jeder wartet vor dem Abflug auf eine Verbesserung der Bedingungen - vergebens. Selbst das Anfliegen der 13km entfernten Startlinie ist schwierig. Ich erkenne wie eine Gruppe mit meinen unmittelbaren Verfolgern vom letzten vernünftigen Bart ca. 10km von der Startlinie entfernt Richtung 1. Wende fliegt. Obwohl ich 100-200m tiefer bin folge ich ihnen nach einigen Kreisen. Vorsichtig gleite ich in's Blaue, den Horizont nach kreisenden Flugzeugen absuchend. Die Sicht ist ausgezeichnet und zusammen mit einer kleinen Gruppe die mit mir abgeflogen ist gelingt es uns gerade im Sichtkontakt zur Spitzengruppe zu bleiben. Nach ca. 30km durchfliegen wir einen Bart, ich bin der einzige der einkreist - 2,5m/s. Kurz darauf habe ich die Ersten eingeholt.

Der Rest des Fluges verläuft ziemlich unspektakulär, ich lasse die beiden Briten nicht aus den Augen, obwohl es mich auf Grund ihres defensiven Flugstils und der einen oder anderen provokanten Meldung am Funk (sie dürften ahnen, daß ich von Zeit zu Zeit mithöre...) manchmal reizt vorauszufliegen.

Kurz vor der letzten Wende findet Tracy Tabart hinter der „Meute“ einen für die Tageszeit sensationellen 1,2m/s-Bart der uns ganz nach oben im Pulk bringt. Mit einem sicheren Endanflug bringe ich diesen Flug zu Ende, keiner hätte beim Abflug daran gedacht, daß diese Aufgabe heute erfüllbar wäre. Dank des (gezwungenermaßen) späten Abfluges und Tracy's „Hammerbart“ gelingt mir sogar mein 2. Tagessieg, Gesamtvorsprung jetzt 379 Punkte.

Freitag, 08.08., 11. Wertungstag:

Der Meteorologe ist nach dem enttäuschenden, gestrigen Blauthermik-Tag unsicher, der Task-Setter reagiert darauf mit einer AAT mit einer Minimalflugzeit von 4 Stunden und einer Streckenlänge zwischen 314,2 und 629km.

Ralf Fischer, der nach 10 Tagen an aussichtsloser 13. Position liegt, bietet mir an die beiden letzten Tage gemeinsam zu fliegen. Ich habe ihn in diesem Wettbewerb als äußerst konsequenten und (manchmal vielleicht etwas zu) beherzten und offensiven Gegner kennen und schätzen gelernt. Er ist kein nüchterner Taktierer wie manche seiner (ehemaligen) Team-Kollegen. Dankbar nehme ich sein Angebot an.

Das Wetter entwickelt sich viel besser als erwartet, und nachdem sich die Spitzengruppe lange genug vor der Abfluglinie belauert hat, mache ich um 13:40h den Anfang. Mit gezielten Informationen von unseren Rennklassenpiloten finde ich schnell die guten Aufwinde. Es ist ein schnelles Rennen mit Steigwerten bis 4m/s unter schönen Cumuli mit einer Basis über 2000m.

Nach Erreichen des 1. Wendegbietes rät eine Wolkenstraße Richtung 350° zum schnellen Umkehren. Die Entscheidung ist goldrichtig. Nur mit „UG“, Olivier Brialmont aus Belgien und Ralf gemeinsam hetzen wir unsere Flugzeuge im Delphinstil Richtung 2. Wendegbiet. Dort wird das Wetter etwas inhomogener, große Cumuli mit schwer zu lokalisierenden Steigzentren wechseln sich mit blauen Löchern ab. Im westlichen Teil der Aufgabe, die uns heute im Gegenuhrzeigersinn um die TMA Poznan führt, gibt es nur noch vereinzelt, kurzlebige Cu, weite Gebiete Richtung Westen sind wolkenlos.

Mit Hilfe wertvoller Informationen von „PC“, Peter Hartmann über noch aktive Aufwinde voraus und mit einer hervorragenden planerischen und mentalen Unterstützung von Wick und Hermann überfliege ich 4h, 1min und 1sek nach dem Abflug die Ziellinie. 126,7km/h reichen für den 3. Tagessieg, eine bessere Ausgangsposition hätte ich mir für den letzten Tag nicht schaffen können, sowohl objektiv (444 Punkte Vorsprung) als auch moralisch.

Samstag, 09.08., 12. und letzter Wertungstag:

Ich bin gut eingestellt, nehme mir vor diesen Tag genauso zu fliegen wie alle anderen. Das Wetter soll noch besser werden als am Vortag, somit sollte die 472,6km-Aufgabe um 3 fixe Wendepunkte kein Problem darstellen. Die Wetteroptik vor dem Start ist phantastisch, ich habe den Eindruck meine Umgebung ist nervöser als ich...

Dies ändert sich sehr schnell als unzweifelhaft klar wird, daß vom Westen stabilere Warmluft einsickert die zusehends die Bedingungen, vor allem Richtung Nordwesten, wohin unser 1. Schenkel führt, verschlechtert. Unter abtrocknenden Wolken vergeuden wir wertvolle Zeit und Höhe während keiner bereit ist als erster abzufliegen. Erst die mahnenden Worte von Hermann Trimmel am Funk, es wäre langsam Zeit abzufliegen, rütteln mich wach. Ich kenne ihn gut genug um zu wissen was dieser klare Hinweis von ihm bedeutet - er muß sich sehr sicher sein! An dieser Stelle möchte ich bemerken, dass die Unterstützung sowohl durch Hermann als auch durch Wick perfekt war. Beide fanden immer das Einfühlungsvermögen uns im rechten Moment zu unterstützen ohne sich aufzudrängen. Eine Führung um die uns viele, auch namhafte, Teams beneideten!

Als einer der ersten gehe ich über die Linie, gemeinsam mit Ralf der jetzt eine große moralische Hilfe ist. Meine unmittelbaren Verfolger warten nicht lange, so sind wir nach wenigen Kilometern alle vereint. Bis zur Mitte des 1. Schenkels bestimmt Blauthermik, höchstens durch kleine, kurzlebige Kondensen gezeichnet, die Taktik im Pulk - keiner will allein fliegen. Doch dann verbessert sich zumindest die Optik. Meine Verfolger, insbesondere die Briten, machen etwas mehr Druck. Kurz vor der 1. Wende erwische ich einen Aufwind nicht so gut wie sie. Verzweifelt sehe ich wie sie über mir immer kleiner werden. Die Wolken die von der Entfernung so vielversprechend ausgesehen haben sind von unten betrachtet flache, durchsichtige, vom Wind verblasene Enttäuschungen. Die beiden Jones-Brüder haben im richtigen Moment maximale Höhe gemacht. Ich fliege nun, unter ihnen, etwas planlos weiter zur Wende, die Cumuli die mehr wie Schichtbewölkung aussehen bringen das was sie versprechen: nichts.

Die Optik Richtung 2. Schenkel sieht ernüchternd aus. Für mich stellt sich die Frage nach Norden oder nach Süden auszuweichen. Ich entscheide mich für 90° nach Norden. Die angeflogene Wolke, die sehr aktiv aussieht bringt nichts (ich sehe Hermann's Grinsen wenn er das liest...). In meiner beginnenden Verzweiflung folge ich dem Pulk, der jetzt deutlich höher und voraus ist. Er kurbelt unter den Überresten eines Cu. Als ich tief unter den anderen ankomme traue ich meinen Augen und meinem Gefühl nicht: 3,5-4m/s bringen mich von knapp 1000m zurück auf über 2000m. Ich steige besser als alle über mir - genau die richtige Phase erwischt, manchmal braucht man auch Glück! Nach einer kurzen Aufholjagd mit Steigwerten von 3-4m/s tauchen kurz vor der 2. Wende die Engländer wieder unter mir auf. Ich bin erleichtert.

Gemeinsam mit der Spitzengruppe nehme ich die letzte Schlüsselstelle in Angriff: Der 2. Wendepunkt liegt in wolkenloser, toter Luft. Ralf findet hier eine perfekte Spur unter der letzten Entwicklung vor der langen Gleitstrecke. Nach dem Umrunden basteln wir uns aus etwa 800m gemeinsam wieder hoch und bekommen damit Anschluß an eine Wolkenstraße östlich Poznan die schon die letzten Tage das Fliegen in dieser Gegend zu einem Vergnügen werden ließ. Auf der restlichen Strecke treffen wir nun die Bedingungen die ich für die ganze Aufgabe erwartet und erhofft hatte. So wird der Heimflug zum Genuß. Knapp 50km vor der Ziellinie melde ich Wick, dass ich Endanflughöhe erreicht habe. Die Konkurrenz in Sichtweite mache ich auf halbem Weg noch ein paar Meter dazu.



Das ganze Team bereitet mir einen würdigen Empfang: Die österreichische Fahne weht an der Ziellinie und nach dem Aussteigen werde ich von oben bis unten mit Sekt bespritzt.

Nach 12 langen Wertungstagen beende ich die Weltmeisterschaft mit einem sicheren 8. Tagesplatz, noch einmal vor meinem Verfolger und vorherigen Weltmeister der 18m-Klasse „250“, Stephen Jones. Mit 10594 Punkten liege ich schließlich 459 vor ihm.

Ein sehr lange gehegter Traum ist in Erfüllung gegangen, noch bin ich damit beschäftigt, langsam die gesamte Bedeutung zu realisieren...

Dies war die vierte WM an der ich teilgenommen habe. Die Organisation unter der souveränen Leitung von Jacek Dankowski, den ich in allen Bewerben in Leszno kennen und schätzen gelernt habe, war so perfekt wie ein Unternehmen, getragen von freiwilligen Enthusiasten perfekt sein kann. Vergleiche mit der „historischen“ WM 1989 in Wr. Neustadt wurden von einigen Teilnehmern gezogen.

Unsere Teamführung unter der „starken Hand“ von Ludwig Starkl war in jeder Situation absolut professionell. Hermann, der täglich für jede Klasse individuell noch einmal das Wetter interpretierte, hatte immer den Überblick und einen guten Tip für uns, so er ihn „verantworten“ konnte. Wick hatte bereits voraussichtliche Abflugzeiten für uns parat, wenn wir noch nicht einmal mit der normalen Flugvorbereitung fertig waren. In Zusammenarbeit mit unseren Crews blieb für die Piloten eigentlich nur noch: fliegen! „Nebenbei“ schrieben Ulli und Wick noch täglich mehrmals Berichte für unsere Website, für die sie von unzähligen deutschsprachigen Internetbenutzern beglückwünscht wurden.

Ich möchte mich ganz herzlich bedanken:

Bei meiner Frau Angie, die mir in den letzten Jahren immer das Gefühl gegeben hat, das Wichtigste in ihrem Leben zu sein, auch wenn es umgekehrt für sie nicht immer leicht zu erkennen war, dass sie in meiner Gunst noch vor dem Segelfliegen lag...

Bei Inge und Hans Seebacher, die mir seit Jahren durch ihre Hilfe die Wettbewerbsfliegerei erst ermöglichen und mich dabei gelehrt haben, nie die wirklich wichtigen Dinge im Leben zu übersehen.

Bei Hermann Trimmel, der mir in den letzten Jahren oft einen Spiegel vorgehalten hat und mir damit gezeigt hat wozu ich fähig bin.

Bei Ludwig Starkl, der mir seit Jahren ein guter Freund ist und mit seinen oft beiläufigen Bemerkungen das zarte Pflänzchen des Selbstvertrauens immer wieder gepflegt hat (als Gärtner...).

Beim gesamten österreichischen Team, das mich seit Jahren, in unterschiedlicher Besetzung, begleitet, und mir stets das Gefühl von Freundschaft und Respekt vermittelt hat.

Und schließlich beim Aero-Club, der mich seit Jahren unterstützt, obwohl ich meiner Verpflichtung über Wettbewerbsteilnahmen zu berichten, nicht immer wunschgemäß nachgekommen bin (ich hoffe ich hab's wieder gut gemacht Otwin!).

