

Bericht des Silver Challenge Cup in Niederöblarn

oder

Wenn Küken das Nest verlassen

von Andreas Stocker

Sonntag, 16.05.04 gegen Mittag: Drei Hänger stehen vor den Hangartoren des ASKÖ-Flugsport Wien schön neben einander aufgeschichtet. Die Libelle (0873) steht vor dem ersten der Hänger in Ihrer vollen Eleganz und wartet darauf abgerüstet und versorgt zu werden. Vier Personen: Josef Venkrbec- unser Betreuer, Robert Mayer, Cristof Voglmayer und ich, Andreas Stocker, stehen daneben. Anfangs etwas ratlos aber doch entschlossen den „Vogel“ und die anderen zwei Astire, OE-5078 (78) und OE-5665 (W2) in Ihre Hänger zu „betten“ und für den Transport nach Niederöblarn fertig zu machen.

Wir wollten kein besonderes Drama daraus machen aber auch keinen Zeitrekord brechen den wir dann aber vielleicht doch brachen: Drei Hänger, drei Flugzeuge, vier Personen, DREI STUNDEN. Nicht schlecht für den Anfang, aber doch nicht gerade mit High Speed.

Bei völliger Erschöpfung und Nebenbeistärkungen im Clubheim wurde diskutiert wann die Abfahrt am Mittwoch den 19.05.04 denn statt finden sollte. Cristof meinte gegen 6:00 Uhr, Robert gegen 9:30 Uhr. Wir trafen uns in der Mitte:

Mittwoch, 19.05.04, 7:00 Uhr früh: Wir vier trudelten alle, einer nach dem anderen, brav am Fluggelände Neustadt West mit vollbepackten Autos, schläfrigen Augen, vollen Erwartungen und lauten Organen ein, die Otto Römer und Heinz Kumhofer wohl aufweckten da diese pünktlich mit unserem „Auftritt“ vor Ihren Wohnwägen standen.

Die Checklisten wurden nochmals durchgegangen damit nichts vergessen werden konnte. Die restlichen Dinge wie Logger, Fallschirme, Bleiplatte, Bordbücher, Ladegeräte, etc. wurden eingepackt und in alle Autos verstaut. Die Hänger an den Autos angehängt, Lichterproben gemacht und los gin.... nein da gingen die Lichter vom W2-Hänger nicht!

Verbindungskabel einstecken, ausstecken, Kontaktspray, einstecken, es blinkten zwar alle Lichter brav, die Blinker blieben aber „stumm“.... Nach längerem guten zureden und diversen „Streicheleinheiten“ war nun auch der W2- Hänger bereit mit uns mitzufahren worüber nicht nur Robert glücklich war.

Nun ging's kurz nach 8:00 Uhr auf die A2 Richtung Graz. Bei der ersten Tankstelle auf der Autobahn hielten wir das erste mal an. Nein, nicht weil wir schon erschöpft waren. Der Libellen-Hänger hatte zu wenig Luft in den Reifen. Also mussten diese aufgepumpt werden und weiter ging's auf der S6, über den Semmering wo der 2er-Golf von Robert etwas seltsame Geräusche machte und zum „schwitzen“ kam, aber brav den „Gipfel“ erklomm.

Es ging weiter und weiter Richtung Bruck an der Mur, Leoben und bei St. Michael (wo alle wie durch ein Wunder und ein paar Telefonate die richtige Auffahrt erwischten) auf die A9 Richtung Trieben, wo wir uns stärkten und den Schornstein neben dem Flugplatz bewunderten den man angeblich von weit her in der Luft erkennen kann.

Bei der Weiterfahrt merkte man dann doch eine gewisse Anspannung in den Gesichtern und als wir uns dem Flugplatz auf der Bundesstraße 320 näherten und plötzlich wie aus dem Nichts hoch oben, zwischen dunklen Wolken im Norden über den Bergen, und einem tief blauen Himmel auf der Südseite, ein Segelflugzeug seine Kreise zog, da pochte wohl von jedem von uns das Herz höher und schneller. Wir waren in Niederöblarn!

Über eine steile Brücke zum Flugplatzgelände und Richtung West-Ende des Platzes wollte das „Zuggefährt“ Josef mit seinem Lada und dem Libellenhänger gar nicht recht stehen bleiben, und da ging's in den „Privatbereich“ des Christopherus weiter. Ein etwas aufgebrachter Heli- Pilot und ein Bergretter mussten zur Abwechslung einen Libellenhänger „retten“ da der Platz zum umdrehen nicht ausreichte. Schlussendlich fanden unsere drei Hänger dann doch ein schönes Platzerl ganz am Schluss einer langen Kette von lauter Segelflughängern.

Etwas gerädert checkten wir uns bei der Rezeption ein, bekamen die Zimmer zugeteilt und erledigten den gesamten Papierkram oder auch Administration genannt. Und dann ging's ohne auch nur einen Gedanken zu verschwenden Richtung Startstelle wo uns Fluglehrer, Startleiter, andere Teilnehmer und eine gelbe K7 in Empfang nahmen.

Ein Einweisungsflug war zu absolvieren: Nach kurzen Erklärungen des Fluglehrers über , Platzrunde, Platz und den Gefahren rund um den Platz wie z.B. Hochspannungsleitungen oder Rotoren die bei Nord-West-Wind entstehen, war ich der erste von uns dreien die sich bereiterklärten in den Flieger zu sitzen. Die Schleppmaschine war eine Robin DR400, mit 180PS, also doch etwas stärker als unsere vereinseigene Maschine Superdimona.

Kaum hab ich mich in der K7 ohne Bleiplatte (55kg Mindestzuladung doppelsitzig!) angeschnallt, Startcheck und Blick auf den Windsack, und siehe da: Nord-Westwind. Die Robin startete, ich am Seil hinterher. Die K7 flog schon nach einigen Metern, die Robin rollte und rollte und dann wollte sie doch glatt auch fliegen. Anfangs schlichen wir uns raus und ich merkte schon, dass irgendeine Macht nicht wirklich wollte dass wir steigen sollten. Wir flogen schön gegen den Wind also NW direkt auf einen Hügel zu und dann plötzlich ging's steil bergauf und Sekunden später steil bergab , ich der Schleppmaschine immer versucht zu folgen. Mein Magen hebe sich kurz einmal und schon ging's wieder bergauf und bergab. Starkes Schütteln und volle Ruderausschläge, Steilkurve nach links und weg von dem Hügel, südlich des Platzes in knapp 100 Metern über Grund in endlich ruhigere Luftmassen. „Das sind die Rotoren von denen ich euch erzählt habe“ hörte ich den Fluglehrer hinter mir prodeln..... ahhhh..... Nun gut mit 140 Km/h und einem steigen von 3m/s hinter der Robin ging's weiter und dann Wieder ein Auf und Ab ärger als irgendeine Atraktion im Prater. Und dann bei 500m über Platz ausklinken, ein paar Minuten fliegen und schon ging's zur Landung. Mehr hab ich nicht gebraucht. Nun kann ich auch von Rotoren erzählen.

Leider war dann Mittagspause in der nicht gestartet werden darf und so bezogen wir vier die Zimmer. Josef und Robert ein Doppelzimmer , Cristof und ich das Zweite. Nach der Mittagspause machten Cristof und Robert ebenfalls ihre Einweisungsflüge, wobei Cristof schon seine Klasse zeigte und problemlos durch die Rotoren flog. Wo Robert seine Knie in dem Flugzeug versteckt hat weiß ich leider nicht, die Haube war aber meines Wissens nach zu. Den Klappenhebel hat er wohl nach längerem suchen auch noch gefunden.

Um 16:00 Uhr war Welcomebriefing und Michael Gaißbacher, der Organisator stellte sich vor. Jeder von uns 16 Teilnehmern stellte sich ebenfalls vor und auch zwei Streckenflieger, Michaela und Viktor Stein, die nicht nur in der Luft ein tolles Paar abgeben.

Es wurde einiges besprochen wie z.B. Wetter, essen und trinken während dem fliegen, „pinkeln“, Kartenmaterial, Wegpunkte, etc. Nach gut zwei Stunden gehörte der Abend jedem einzelnen und wir vier gingen ins - - -Hauseigene --- Restaurant wäre jetzt wohl übertrieben. Wir gingen danach bald schlafen da am nächsten Tag große Aufgaben auf uns warteten. Dieser erste Tag war ja schon ganz aufregend für uns alle, aber es sollte noch besser, viel besser kommen.

Donnerstag, 20.05.04, 6:00 Uhr: Der Wecker meldete sich, Cristof und ich konnten nun endlich aufstehen, denn wir waren beide seit 5:00 Uhr wach, es war aber sicherlich nicht die Aufregung die uns den Schlaf raubte sondern höchstens die Vorfreude. Ein Blick nach draußen und da wussten wir: Heute wird ein guter Tag zum Fliegen. Das Briefing vom Vortag hat das aber auch schon besagt.

Schnell angezogen und um 6:30 Uhr öffneten wir den Libellenhänger. Wir standen in kniehohen, von Tau getränktem Gras mit unseren leichten Turnschuhen da, die sich binnen Minuten vollgesogen haben. Jetzt wussten wir was Karl Zach einmal meinte als er uns sagte, dass Gummistiefel nie schlecht sind wenn man sie auf Fliegerlagern mit nimmt. Danke für den Tipp, das nächste mal werden wir es beherzigen. Kurz vor 7:00 Uhr stießen Josef und Robert zu uns und hatten - Gott sei Dank - ähnliches Schuhmaterial an wie wir.

Die Libelle war schon aufgerüstet, nun kam die 78er vom Cristof dran. Rumpf heraus, Haube herunter, Flächen drauf, Haube wieder rauf, Höhenleitwerk montieren, Ruder Anschließen, kontrollieren und fertig. Hänger zu und W2 heraus und das gleiche Spiel wieder. Wir waren wie ein Profiteam bei einem F1-Rennen die die Reifen wechseln. Cristof hatte das Kommando, danach Robert, Josef und ich waren die etwas zurückhaltenderen, die ab und zu auch glaubten etwas sagen zu müssen. Jetzt waren wir wirklich rekordverdächtig: drei Flugzeuge, vier Personen, 45 Minuten und alle aufgerüstet und Ruder angeschlossen und das bei zwei Astiren!

Um 8:00 Uhr Frühstück, danach, um 8:30 Uhr Morgenbriefing. Unsere Aufgabe bestand darin in Niederöblarn Vormittags noch zu starten, anfänglich im Platzbereich zu bleiben und dann nach ca. einer Stunde Richtung Flugplatz Timmersdorf, also Richtung Osten, zu fliegen. Bei allen Teilnehmern war nun doch eine gewisse Hektik, Anspannung, Nervosität, Vorfreude, Ungewissheit, Konzentration, etc. zu spüren.

Nach ca. einer Stunde, gegen 9:30 Uhr zogen wir uns alle noch um, gingen zu unseren Fliegern und machten unsere Flieger abflugfertig. Sprich: abpicken, alles verstauen, und zum Start rollen. Das war doch noch ein Stück Arbeit, denn wir starteten auf der Piste 04. Das heißt zum Anfang der Piste 22 schieben, überqueren, und entlang neben der Piste dann auf die 04 schieben.

Nun saßen wir in unseren Fliegern und alle der Teilnehmer waren doch sichtlich nervös. Was mag dieser Tag bringen? Wird es ein so guter Tag wie vorhergesagt? Wie fliegen die anderen? Werden wir die Aufgabe schaffen? Hab ich mein Pinkelzeug mit? – noch mal schnell nachschauen ob alles im Flugzeug gut verstaut ist. Die Karten sind auch hergerichtet. Werd ich wissen wo ich dann in der Luft überhaupt bin?! – „Pepi, hilfst du mir die Haube dann zumachen bei der Libelle?“ Fünf Schleppmaschinen am permanenten Schleppen auf der schönen breiten Asphaltpiste. Und nun geht's auch für uns los! Cristof und ich auf der Piste, Robert gleich danach. Daumen hoch und Sekunden später mit einer Schleppgeschwindigkeit von 120 km/h bis 140 km/h und bis zu 4m/s steigen geht's dahin. Zwei Astire und eine Libelle vom ASKÖ Flugsport Wien und weitere 13 Flugzeuge die am Silver Challenge Cup mitmachen. Zwischen 1100m und 1600m über Platz wird ausgeklinkt und dann nach Thermik gesucht. Anfänglich zaghaft, nicht genau wissend was einen erwartet, flach kreisend und dann plötzlich ein Schlag auf das Flugzeug und 5 m Saufen, nein, nein, nein, das kann doch nicht sein. Ich muss hier weg und dann ein Steigen von 2 m - einkreisen, immer steiler werdend - jetzt schein ich ihn zu haben - ja ein 3 m Bart! Das ist es also, ich hab's!!!

So oder so Ähnlich ist es wohl einigen von uns in den ersten Minuten gegangen.

Wir blieben durchwegs in Platznähe und orientierten uns, wechselten auf die „Quatschfrequenz“ 123,45 und gaben unsere Positionen und Höhen durch, damit Michael Gaißbacher wusste wo wir uns aufhielten. Nach ca. einer Stunde flogen dann einige unserer Mitstreiter schon recht zügig Richtung Aigen, Trieben, und die es schafften nach Timmersdorf. Jeder auf einer bisschen anderen Linie. Jeder voll konzentriert. Die Wolken immer im Auge. Wo könnte es gehen, wo werden die Hänge durch die Sonne beschienen, von woher kommt der Wind, wo sind Ablösepunkte, alles immer versuchen im Überblick zu behalten.

Wir landeten alle so nach zwei bis 5 ½ Stunden, je nach Ausdauer, Können und Pinkelversuchen. Im Endanflug auf die Asphaltpiste 04 hatte wohl jeder von uns seine Freude.

Kaum wenn jemand gelandet ist wurde das Flugzeug Richtung Hänger transportiert, abgerüstet und im Hänger wieder versorgt. Nicht aber die W2. Sie landete von unseren dreien als erste und da hat Pepi sofort seine Chance erkannt und machte auch noch einen Start mit dem Flieger und blieb gleich 2 ½ Stunden in der Luft und schaute sich die Gegend an. Vielleicht hätte er gleich statt uns am Silver Cup mitfliegen sollen, denn seine Leistung war recht gut da er sehr spät startete. Herzliche Gratulation an dieser Stelle.

Einer der Letzten der vom Starterfeld landete war die 78er mit Cristof Voglmayr. Er Landete nach mehr als 5 Stunden, und da wurde doch schon gemunkelt: Wo er wohl überall war! hat er die Strecke nach Timmersdorf geschafft? War er vielleicht noch weiter? Fragen über Fragen und ein strahlender Cristof!

Wir rüsteten die letzten Flieger ab und machten uns dann bald auf den Weg in den Briefingraum um die Nachbesprechung nicht zu verpassen. Dort wurde alles Revue passiert, besprochen und analysiert. Und siehe da, Robert und zwei andere aus unserem Clan fehlten. Jawohl – einer unserer jüngsten Piloten musste das erste mal in seinem Leben außenlanden. Dafür suchte er sich gleich einen recht spannenden Ort aus, den wohl viele erfahrene Streckenflieger nicht als besonders gut landbar ansehen würden – nämlich im Gesäuse.

Laut den Angaben von Robert, der dabei war beim Rückholen, waren rund herum Felsen, Wälder und mittendrin eine kleine, feine Wiese wo wahrscheinlich nur eine K6 Platz zum Landen fand. Unser junger Pilot hat seine Sache mit etwas Glück, aber sicherlich auch mit Können doch noch recht gut gemacht und feiert von nun an vielleicht jährlich zwei Geburtstage.

Das Briefing ging nach kurzer Schilderung der Rückhohler und des Piloten weiter, und endete so gegen 21:00 Uhr. Alle gingen gemeinsam Essen, und es herrschte im Lokal, das sich in Öblarn befand, eine recht entspannte Atmosphäre mit einer Runde die viel zu berichten, erzählen und auszutauschen hatte. Jeder hatte seine eigene kleine Geschichte von seinem Flug zu erzählen, und es war recht interessant das jeder sehr ähnliche Sachen zu berichten aber auch oft total gegensätzliche Dinge an diesem Tag erlebte, obwohl alle ca. zur gleichen Zeit in der Luft waren. So gegen 23:30 Uhr gingen wir zu Bett und träumten von einem wunderbar aufregenden Flugtag.

Freitag, 21.05.04, 6:00 Uhr: Der Wecker bimmelte wieder und der Blick nach draußen trübte unsere Stimmung doch ein bisschen und das schon um diese Tageszeit: Den Grimming konnte man nur schwer erkennen da er mit Wolken behangen war. Nebel überall und total feuchte Luft. Cristof und ich zogen uns an und gingen vom Zimmer auf das Flugfeld und schauten uns das „Jammerspiel“ der Wolken genauer an. Einige unsere Fliegerkollegen stießen so nach und nach zu uns und jeder durfte eine Prognose abgeben: *„schau dort hinten reißt's scho auf“*, *„Ne, das ist noch der Mond“*, *„Heut' wird wohl kein Flugwetter mehr werden!“* *„Doch, doch, das schaut nur so schlimm aus, heut wird's noch mörderisch gehen“*, *„Ich werd jetzt glaub gleich aufrüsten dann bin ich fertig wenn's losgeht“*, *„Also ich leg mich zur Sicherheit wieder nieder“*,..... Unsere Metrologischen Kenntnisse waren doch etwas geteilt und nicht ganz einer Meinung. Schlussendlich warteten wir alle darauf bis es um 8:00 Uhr Frühstück gab und wir erfahrenere Leute fragen konnten wie das Wetter vielleicht wirklich werden könnte.

Nach Marmelade-, Schinken-, oder Käsebrötchen, Müsli, weichgekochten Eiern, O-Saft, Kaffee oder Tee und weiteren Beratungen wurde von der „Wettkampfleitung“ entschieden sofort mit dem Aufrüsten zu beginnen und um 9:30 Uhr sollte das Morgenbriefing beginnen. Das Wetter solle sich laut den Wetterberichten der Austro Control im Laufe des Vormittags bessern aber ab 14:00 Uhr sollen Überentwicklungen zu Regenschauer und Gewitter führen.

Nun war von Gelassenheit nichts mehr zu spüren und alle machten sich schnurgerade Richtung ihren Hängern auf den Weg. Es war praktisch kein aufrüsten mehr sondern man könnte schon fast sagen ein „Wettrüsten“. Alle geschäftig an Ihren Fliegern, und wir vier mittendrin. Wir waren mit unseren drei Fliegern so sehr beschäftigt, dass auf halben Weg zum Briefing plötzlich einige unsere Fliegerkollegen uns entgegenkamen um uns mitzuteilen dass das Briefing schon beendet ist. Ein Blick auf die Uhr: es war schon nach 10:00 Uhr. Freies Fliegen war angesagt, immer in Platznähe, am besten am Grimming hangnahes fliegen trainieren, denn Gewitter standen schon im Tirol. Bei uns in Niederöblarn hingegen wurde es Viertelstündlich zusehends besser. Die Sonne blinzelte durch die Wolken, der Nebel löste sich langsam auf, der Himmel lichtete sich immer mehr und der Grimming wurde immer mehr von den Wolken befreit und stand vor unserem Start in voller Größe und mit zusehendem Stolz vor uns und, so schien es uns, wartete darauf dass wir mit unseren Flugzeugen kommen und ihn erfliegen und überfliegen! So soll es auch dann sein.

Wir starteten, wieder einer nach dem anderen. Klinkten entweder südlich des Platzes aus oder eben beim Grimming. Anfangs war von Thermik nicht wirklich viel zu spüren aber mit etwas Geduld, Durchhaltevermögen und viel Gespür verlor man nicht all zuviel Höhe. Und nach und nach setzte wirklich Thermik ein und am Grimming spielte sich was ab: Sechs, sieben Flieger in einem Pulk, und Bärte bis 5 Meter Steigen. Zwar nicht durchgehend aber das Vario konnte schon ab und zu nach oben hin anstehen. Begeisterung ohne Ende in jedem Cockpit wie sich sicherlich jeder Segelflieger vorstellen kann. Wir erflogen den Grimming der doch 2500 Meter hoch ist von unten, 1000 Meter NN – tasteten uns anfänglich doch zaghaft weit entfernt vom Hang heran. Viktor unser Fluglehrer zeigte uns wie nahe man sich ohne Bedenken an den Hang herantrauen darf. Wir machten es ihm alle nach und erfreuten uns an den Hängen des mächtigen Bergs, der für Flachländer wie wir es sind doch sehr beeindruckend wirkt. Wir „polierten“ den Hang von Westen nach Osten, machten Achter und kamen so langsam in Gipfelhöhe, und überstiegen diesen, kreisten ein und da ging's weiter bis auf ca. 2800 Meter. *Abflug Richtung Osten, teilweise radikales sinken , umkehren wieder Kurs Richtung Grimming, Ankommen teilweise wieder weit unter der Hangkante und wieder „polieren“, achtern, kreisen und über dem Gipfel Abflug Richtung Westen,*

Für uns alle wohl ein tolles Erlebnis unter der Hangkante immer wieder zu sein um sich wieder mit der Kraft der Natur den Berg zu erklimmen. Einige versuchten dann Richtung Westen zum Stoderzinken zu kommen der aber nicht das erwartete Steigen hatte und so flogen wir alle mehr oder weniger am Grimming. Die Wolken zogen immer mehr auf und der erwartete Regen kündigte sich schon langsam an. Im Westen, hinter dem Stoderzinken erkannte man dann plötzlich Schauer und die Flugzeuge, die noch in der Luft waren „hechteten“ sich mehr oder weniger in den Sinkflug Richtung Flugplatz um nicht in den Regen zu kommen.

Ich landete als erster von uns dreien und unmittelbar hinter mir der Cristof. Wir zogen unsere Flieger in Richtung der Hänger und als wir mit dem Abbauen des 78er fertig waren und mit der Libelle beginnen wollten, hörten wir hinter uns ein lautes , kratzendes, schleifendes Geräusch, das wir beim Hinsehen sofort identifizieren konnten. Der W2 hat es irgendwie geschafft ohne Fahrwerk auf der Asphaltpiste zu landen. Und wie könnte es anders sein, ungefähr zu diesem Zeitpunkt fing es heftigst an zu schütten. Die W2 ohne Fahrwerk halb im Gras, halb auf der Piste liegend, und die Libelle pitschnass im Regen und wir natürlich auch. Der Regen war so intensiv dass wir die Flugzeuge stehen ließen und uns in offene Hänger flüchteten. Sobald der Regen etwas nach ließ rüsteten wir zuerst die Libelle ab, danach einen Flieger nach dem anderen unserer Kollegen, und am Schluss in mitten ärgsten Regenfällen die W2. Wir waren schlussendlich wirklich zutiefst froh als wir alle Flugzeuge versorgt haben.

Wir gingen in unsere Zimmer und duschten uns heiß, dann ging's zum Rebriefing an dem der Tag besprochen wurde, danach ging's zum Essen nach Gröbming wo unser Pepi seinen ganzen Scharm an einer der netten Bedienungen zeigte. Abends fielen wir recht erschöpft ins Bett – beeindruckt wie stark es in den Alpen auch regnen kann.

Samstag, 22.05.04, 8:00 Uhr am Frühstückstisch: Regen, Regen, Regen, Regen

Nicht ans Fliegen zu denken. Etwas Müdigkeit lag in allen Augen aller Teilnehmer – oder war es etwas Traurigkeit? Vermutlich beides zusammen. Vormittags wurden dann die restlichen Logger noch ausgewertet, zusammen gesessen, geplaudert, gerätselt ob vielleicht doch die Sonne sich wieder blicken lässt, von weiten Strecken geträumt, Wir Vier gingen Mittags etwas essen und danach waren wir so müde vom stressigen Nichtstun dass wir uns grad niederlegen mussten.

Um 16:00 Uhr war dann das Abschlußbriefing angesagt mit Siegerehrung und einem Vortrag von Dietmar Weingant, dem Gewinner des Barron Hiltens Cup 2001. Pünktlich um 16:05 Uhr läutete hysterisch mein Handy und Pepi – der am anderen Ende bzw. vor unserer Zimmertüre stand meinte ob wir uns nicht etwas beeilen könnten damit wir vielleicht auch noch halbwegs pünktlich anwesend sind.

Wir kamen gerade rechtseitig in den Besprechungsraum als Christof Voglmayr aufgerufen wurde um seinen Flug vom Donnerstag mit Hilfe des SEE YOU zu analysieren, und da wussten wir alle wie toll der Flug von Cristof gewesen ist. Schlussendlich flog er nicht nur sein Silber C, er flog auch nicht nur die Aufgabe – nach Timmersdorf (ca.70 km) er flog auch nicht nur lt. optimierten SeeYou 240km gesamt sondern er flog an den ersten Platz des Silver Challenge Cup 2004 wo ich an dieser Stelle meine herzlichsten Glückwünsche aussprechen möchte!!!

Stolz waren wir alle natürlich bei der Siegerehrung auf unseren Cristof. Abends haben wir uns dann alle zusammengesetzt und auf den Sieger gefeiert und getrunken!!!

Sonntag, 23.05.2004: Verabschiedung und Abfahrt von Niederöblarn gegen 11:00 Uhr. Im Gepäck nicht nur unsere Sieben Zwetschken sondern eine Menge neuer Erfahrungen, Erlebnissen, Gedanken, Freuden, Müden Knochen, einem Flugzeug mit etwas weniger GFK am Unterboden, und einen Zimmerschlüssel – Zimmerschlüssel?....

Die Fahrt war recht angenehm bis wir am Semmering in einen Schneesturm kamen den wir mit Kaffee und Kuchen gut überstanden und dann ging's weiter Richtung heimatlichen Flugplatz bis Robert mich am Handy anrief und mir mitteilte, dass der Libellenhänger sich auf der Autobahn „niederlegte“. Wahrscheinlich war der Hänger von den Strapazen genau so mitgenommen wie wir. Verletzt wurde Gott sei Dank niemand. Der Fahrer war etwas geschockt und um die Gesundheit der Libelle weit mehr besorgt als um seine eigene – aber – auch diese Situation haben wir gut überstanden und so kamen wir gegen 18:30 Uhr alle gesund aber nicht mehr ganz munter in LOXN an, wo uns Christian Hynek in Empfang genommen hat und die wichtigsten Sachen für die zwei Flieger (W2 und Libelle) gleich organisierte und uns tatkräftig zur Seite stand worüber wir froh waren und uns nochmals bedanken wollen – Danke!

So nach und nach wurde es Zeit Abschied von den Flugzeugen und unserem wohl einzigartig gutem Team zu nehmen, und wir vier traten getrennt den Heimweg zu unseren Familien an.

Wir haben in diesen fünf Tagen so viel neue Dinge gelernt, und erlebt die man alle gar nie niederschreiben könnte. Wir durchlebten innerhalb kürzester Zeit Freude, Hoffnung, Entsetzen, Erstaunen, Enthusiasmus, Zufriedenheit, Glückseligkeit... wir erlebten wie nahe Gemeinschaft und Egoismus zusammen liegen kann. Erlebten die Schönheit des Fliegens in den wunderbarsten Formen in den Bergen, erflogen unsere ersten kurzen Strecken die für uns riesig waren. Beeindruckt von der Kraft der Natur mit welcher Eleganz sie uns Segelflieger in die Höhen trägt und wie sehr man ankämpfen muss dies erleben zu dürfen.

An dieser Stelle möchte ich einigen Personen ganz herzlich danken, dass wir das alles erleben durften.

Unserem Obmann Heinz Ladenberger und dem gesamten Vorstand für die Erlaubnis und die Freigabe der Flugzeuge

Dem wohl aller besten Betreuer: Josef Venkrpec - der uns in dieser Zeit mit seiner Hilfe, seinen Geschichten, und seinem Einsatz zu tollen Leistungen verholfen hat und uns lustige und aufregende Stunden bereitet hat – Danke Pepi !



Michael Gaißbacher der den Silver Challenge Cup super organisierte

Michaela und Victor Steiner, für die Begleitung in der Luft und am Boden

Dietmar Weingant der einen tollen Vortrag über Streckensegelflug gehalten hat

Dem Flugplatz LOGO für die Gastfreundschaft und allen Startleitern und Fluglehrern am Platz für den Reibungslosen Ablauf 16 oft etwas chaotisch wirkender Neulinge.

Möge dies der Anfang schöner und aufregender Geschichten beginnender Streckensegelfliegerleben werden