

Juniores-Vor-WM 2004

31. Juli – 8. August 2004,
Husbands Bosworth,
Großbritannien

www.worldgliding2005.com

Husbands Bosworth liegt im Zentrum von England, ca. 50 km östlich von Birmingham, 1991 hat hier bereits einmal eine Damen-Europameisterschaft stattgefunden. Das Wetter erlaubte den 58 Teilnehmer aus sechs Nationen sieben Wertungstage von insgesamt neun möglichen. Der Wettbewerb wurde zusammen mit den Midland Regionals ausgetragen, wodurch großteils Nicht-Junioren am Start waren. Es wurde in zwei Indexklassen, Club- und Sportsklasse nach der britischen Indexliste und Wettbewerbsausschreibung gewertet. Die österreichischen Teilnehmer waren Georg Falkensammer (Discus 2b), Andreas Brandner (Discus b), Stefan Hunger (Std. Libelle), Tobias Stumpfl (Std. Libelle) und Peter Preisegger (Std. Libelle).

Wir reisten bereits drei Tage vor Wettbewerbsbeginn an, um uns für den Wettbewerb vorzubereiten. Die Anreise war zwar sehr lang (ca. 1600 km und Ärmelkanaltransfer), verlief aber auf zwei Tage aufgeteilt sehr angenehm und ohne Zwischenfälle. Die zwei Trainingstage konnten wir für Trainingsflüge zusammen mit Justin Wills nutzen, der uns in der Vorbereitungsphase mit Rat und Tat zur Seite stand, recht herzlichen Dank! Leider konnte ich dieses Angebot am ersten Trainingstag nicht voll nutzen, da es mir nach zwei Starts nicht gelang abzufliegen, vielleicht hatte ich mich noch nicht richtig akklimatisiert.

Der Wettbewerb startete mit einer Rennaufgabe über 178 km. Ich wollte nicht bereits am ersten Tag zu viel riskieren und flog relativ bald unter der Basis in 850 m MSL, 700 m über Grund ab, eine Situation, an die man sich erst ein bisschen gewöhnen muss. Wolkenflug, der in England auch bei Wettbewerben sehr verbreitet ist, war durch die internationale Beteiligung an diesem Wettbewerb nicht erlaubt, zudem wurde jeden Tag kurz vor Eröffnung der Startlinie die maximale Abflughöhe bekannt gegeben. Wie sich später herausstellte hatte ich keinen guten Abflug erwischt und ließ gleich auf den ersten 10 km ca. 5 Minuten liegen, wollte allerdings keinen erneuten Abflug machen, da sich AC-Felder von Westen näherten. Auf dem weiteren Weg stieg die Basis auf 1300 MSL an, es dauerte allerdings relativ lange bis ich diese erreichte. Zur ersten Wende hin wurde es immer trockener und blauer, der zweite und dritte Schenkel waren dann kein Problem mehr, die Steigwerte wurden besser und die Bärte waren leichter zu finden. Ich vollendete die Aufgabe als Siebter, mit 174 Punkten Abstand zum Tagessieger. Andi, der aufgrund der britischen Indexliste mit dem Discus in der Clubklasse mitflog, musste leider bei der letzten Wende auf einen Acker, die anderen Österreicher erhielten Strafpunkte durch eine Luftraumverletzung.

Am zweiten Tag standen 120 km Rennaufgabe auf der Tagesordnung, mit Silverstone als erstem Wendepunkt. Die Tagesaufgaben wurden nach langem Abwarten geändert, die Sportsklasse erhielt die gleiche Aufgabe wie die Clubklasse nur mit unterschiedlichem Abflugpunkt. Nachdem meine Klasse hinter der Clubklasse stand und ich als Letzter um 15:40 geschleppt wurde, wollte ich nicht lange mit dem Abflug warten. Ich hatte allerdings das Problem keinen Bart nach dem Ausklinken zu finden und musste mich so erst wieder aus 250 m über dem Flugplatz hocharbeiten, flog dann allerdings um 16:00 sofort ab, obwohl ich mich noch 200 m unter der Basis befand. Ich flog zu Beginn ein bisschen verhalten, um nicht zu tief zu kommen, erwischte aber Bärte, die mich an die Basis brachten. Rund um Silverstone, der ersten Wende kam es dann zu einer Wolkenausbreitung mit einer großflächigen Abschattung. Ich konnte sie durchfliegen und fand danach wieder einen guten Bart, der mir Anschluss zum vor mir fliegenden Pulk verschaffte. Von nun an flogen alle relativ verhalten, da es bereits 18 Uhr war und wahrscheinlich jeder glaubte, es wäre der letzte Bart. Der Pulk behinderte sich darüber hinaus auch selbst beim Kurbeln, ich versuchte ihn daher eher zu meiden und flog die nächsten Wolken an. Die Steigwerte gingen zurück, das Wasser konnte ich allerdings nicht ablassen, da der Pulk unter mir war. Im Endanflug bemerkte ich dann kurz vor dem Platz noch gutes Steigen, mit dem hatte allerdings anscheinend niemand mehr gerechnet und so beendete ich die Aufgabe als Tagessieger. Für Andi lief der zweite Tag leider wieder nicht so besonders, er musste am Flugplatz von Edgehill, der zweiten Wende landen. Ich lag nun an dritter Stelle in der Gesamtwertung hinter den Schweizer Junioren Stefan Leutenegger und Christian Lyrenmann.

Der nächste Tag wurde nach langem Zuwarten am Boden neutralisiert, da es zu stabil geworden war. Der darauffolgende Tag brachte Regen und wurde bereits am Vormittag abgesagt.

Ab dem dritten Tag flog nun auch Andrew Davis, amtierender Weltmeister in meiner Klasse mit. Er präsentierte uns nun jeden Tag nach dem offiziellen Briefing seine Gedanken zum Tag. Er zeigte uns die Möglichkeiten auf, wie sich der Tag entwickeln könnte, welche Thermikcharakteristik und Auslösepunkte bei dem prognostizierten Wetter vorherrschend sein werden, auf was man speziell achten sollte und was besonders entscheidend sein wird. Andrew zeigte für mich sehr faszinierend, wie viel man aus einem eigentlich üblichen Briefing alles herausholen kann, recht herzlichen Dank an ihn!

Nach zwei Ruhetagen ging es nun mit einem Assigned Area Task mit 2,5 Stunden Mindestzeit wieder weiter. Ich flog zusammen mit den Schweizer Junioren gegen 15 Uhr ab, wählte dann allerdings bald eine andere Linie und kam in der Gegend von Edgehill im ersten Sektor tief, wo ich mich aus 300 m über Grund wieder ausgraben musste. Dort entschloss ich mich zu wenden, da es mir über Edgehill hinaus zu blau wurde und ich noch 2 große Sektoren vor mir hatte. Diese Entscheidung war goldrichtig, denn auf dem zweiten Schenkel erwischte ich eine gute Linie mit guten Steigwerten und auf dem Dritten konnte ich nahezu kreislos einer Konvergenzlinie folgen. Den Endanflug ging ich anfangs ein bisschen zu flott an, denn die Wolken zum Platz hin zogen nicht richtig und so musste ich geringere Steigwerte in Kauf nehmen, um ein bisschen Höhe für den Endanflug zu machen. Ich landete 5 Minuten nach der Mindestzeit mit einer Strecke von 258 km, der größten Strecke des Wettbewerbs und 99 km/h Schnitt und war somit knapp hinter Andrew Davis mit 100 km/h Schnitt Zweiter an diesem Tag. In der Gesamtwertung lag ich nun an zweiter Stelle mit geringem Abstand nach vorne auf Stefan Leutenegger und nach hinten auf Christian Lyrenmann.

Der vierte Wertungstag sollte ein Rennen mit den Gewittern werden, eine Wetterlage die ich persönlich nicht gerade bevorzuge, da meistens die „mutigeren“ Piloten an solchen Tagen die Nase vorne haben. Der Wetterbericht war dementsprechend und eine Rennaufgabe von 155 km wurde ausgeschrieben. Andrew Davis zögerte nicht lange und flog gleich nach Eröffnung der Startlinie ab. Ich wollte noch ein bisschen warten und zusammen mit den Schweizern abfliegen, wir konnten die Höhe jedoch nicht halten und so gelang uns erst 20 Minuten später der Abflug. Ich wählte bald wieder eine andere Linie und fand gute Bärte bis zur ersten Wende vor, bereits nach 20 km hatte aber die erste Wolke auszuregnen begonnen und es war mir klar, dass wir zu spät abgeflogen waren. Kurz nach der ersten Wende musste ich dann das Wasser unter einer Abschattung ablassen, vor der zweiten Wende musste ich mich wieder aus 300 m über Grund ausgraben, mittlerweile war es bereits vollkommen abgeschattet und am Platz regnete es bereits ununterbrochen. Christian Lyrenmann erwischte hier den Anschluss leider nicht mehr und musste auf einen Acker. Direkt bei der Wende näherte sich dann ein Schauer, vor dem ich Steigen fand, das mich zurück an die Basis brachte. Stefan Leutenegger drehte unter mir ein, während ich versuchte Richtung Platz zu fliegen. Die Gleitpfadhöhe stieg kontinuierlich auf 300 m plus an, da ich ca. 30 km/h Rückenwind hatte. Am Platz hatte es mittlerweile kurz aufgehört zu regnen, vor mir stand jedoch noch ein Schauer, den ich erst noch durchfliegen musste, er war allerdings zum Glück nicht sehr dicht und so konnte ich am Platz zurücklanden, hatte aber den letzten Pflichtwendepunkt nicht mehr erreicht. Stefan war hinter mir, hatte vor dem letzten Schauer 6 m/s Steigen gefunden, durchflog einen weiteren Schauer und konnte somit die Aufgabe vollenden. Kurz darauf begann es am Platz so zu regnen, sodass innerhalb kurzer Zeit ca. 10 cm hoch das Wasser stand. Ich war froh, an diesem Tag nicht außengelandet zu sein, wie sich später herausstellte hatten auch nur zwei Piloten die Aufgabe vollendet und somit war der Punkteverlust gering. In der Gesamtwertung blieb ich nun auf dem zweiten Platz hinter Stefan Leutenegger. Die Clubklasse hatte an diesem Tag die gleiche Aufgabe bekommen, ihnen gelang der Abflug durch den früheren Schlepp beinahe eine Stunde früher, es vollendeten ca. 1/3 die Aufgabe. Tagessieger wurde Stefan Hunger knapp vor Tobias Stumpfl, der mit seiner „getunten“ Libelle mit Winglets und Flügel-Rumpf-Übergang durch die britische Indexliste immer mit zwei Indexpunkten mehr fliegen musste.

Der fünfte Wertungstag begann sehr blau vor dem Abflug. Der Großteil des Feldes flog innerhalb einer Zeitspanne von 5 Minuten, in der auch ich abflog. Auf dem ersten Schenkel lief es ganz gut, ließ mich dann aber durch Andrew Davis, der mich nach ca. 40 km eingeholt hatte, verleiten ein bisschen tiefer hinunter zu fliegen. Im Nachhinein betrachtet ein hohes Risiko, denn zur ersten Wende hin wurde es deutlich feuchter und die Basis sank ein bisschen ab. An der ersten Wende waren wir 300 m über Grund, fanden jedoch gleich einen Bart, den ich ein bisschen besser erwischte. Ein Pulk war nun unter mir, alleine wollte ich nicht weiterfliegen, warten wollte ich aber auch nicht und flog doch weiter. Die nächsten Bärte erwischte ich noch ganz gut, hatte dann aber auf dem dritten Schenkel das Problem, die Bärte nicht zu finden. Die schönsten Wolken, unter denen man mindestens 3 m/s Steigen erwarten würde zogen nicht, ein Phänomen, das uns Andrew bei seinem allmorgendlichen Briefing prophezeit hatte. Die schönen Cumuli sind zwar noch da, der Bart ist aber längst gegangen. So musste ich mich zweimal tief herausbasteln und gab mich später auch mit weniger guten Steigwerten zufrieden, was mir 270 Punkte auf den Tagessieger kostete. Stefan Leutenegger hatte aber dasselbe Problem an dem Tag und somit war mein Punkteabstand nach vorne gleich geblieben, nach hinten hatte ich aber nur noch einen geringen Punktepolder.

Der sechste Tag brachte die Entscheidung. Es wurde die größte Strecke im Wettbewerb mit 228 km ausgeschrieben. Der erste Schenkel war komplett blau und danach sah die restliche Strecke durch hochbasige Cumulientwicklung sehr gut aus. Ich hatte das Glück mit meinen Verfolgern in der Gesamtwertung abfliegen zu können, zudem waren die Bärte durch die vor uns gestartete Clubklasse markiert. Das einzige Problem ergab sich beim Kurbeln, der Pulk begann sich bei der engen Thermik wieder selbst zu behindern und so mied ich ihn. Ab der ersten Wende flog ich bei schöner Cumulientwicklung und einer Basis von 2000 m wieder alleine weiter. Der Rest der Strecke war kein Problem, gute Thermik, es zog zwar nicht jede Wolke wie man es sich erwarten würde, aber bei einer Basis von 2000 m war dies nicht so entscheidend. Ich vollendete zwar mit 140 Punkten Abstand auf den Tagessieger Andrew Davis mit 114 km/h Schnitt, hatte aber eines aus dem Tag gelernt. Flachland verlangt bei guter Thermik, hoher Basis und ohne tragende Linien konsequenteres und schnelleres Vorfliegen. Der Tag brachte leider aus dem Grund die Entscheidung, da Stefan Leutenegger ein technisches Gebrechen an seinem Flugzeug widerfuhr. Auf Grund seines Fluges im Regen zwei Tage zuvor funktionierte sein Staudruck nicht mehr, er musste zurücklanden, konnte das Problem aber nicht beheben. Er musste alleine und ohne Staudruck die Strecke in Angriff nehmen, der erste Schenkel war zudem noch im Blauen. Stefan vollendete die Aufgabe, fiel aber aus der Zeitwertung und verlor somit sehr viele Punkte, die ihm den sehr wahrscheinlichen Gesamtsieg kosteten. Ich war nun Zweiter in der Gesamtwertung hinter einem Engländer, mit 30 Punkten Abstand nach vorne und 130 Punkten nach hinten.

Der letzte Tag war sehr fraglich ob es überhaupt eine Tagesaufgabe geben würde. Zuerst hieß es nur Aufrüsten, dann plötzlich Startaufstellung und schließlich gab es doch eine Tagesaufgabe. Der Wind war mit knapp 40 km/h sehr stark, allerdings sollte es labil genug werden. Eine Aufgabe mit 142 km wurde ausgeschrieben und diesmal starteten wir das erste mal pünktlich, an den übrigen Tagen war der Start immer um 1 – 2 Stunden verschoben worden. Ich wollte nicht viel riskieren und flog als Erster zusammen mit Stefan Leutenegger und Andrew Davis ab. Die Wolken zogen noch nicht richtig, zudem hatte ich noch nicht herausgefunden, wo sie am besten gehen und der Gegenwind mit 40 km/h machte die Sache auch nicht wirklich leichter. Andrew hatte in seinem morgendlichen Briefing gesagt, dass es entscheidend sein würde den ersten Schenkel ohne Kreis auf einer guten Linie zu fliegen. Ich fand weder eine gute Linie noch gute Bärte und so musste ich bei 40 km/h Gegenwind bis auf 150 m über Grund hinunter, eine Höhe in der ich normalerweise keinen Kreis mehr mache. Ich hatte das Wasser schon geschmissen und die Außenlandewiese anvisiert, hatte aber Glück im Unglück und fand im Endteil geringes Steigen, aus dem sich dann ein guter Bart entwickelte. Nun wusste ich auch wo die Wolken zogen, nämlich atypisch auf der Leeseite. Ich dachte an einen nochmaligen Abflug, wie ihn Andrew machte, verwarf die Idee aber bald, da ich kein Wasser mehr hatte. Die nach mir abfliegenden Piloten fanden bessere Bedingungen vor und konnten so den ersten Schenkel gegen den Wind kreislos fliegen. Die restliche Strecke war dann mit einer ständigen Mitwindkomponente kein Problem. Ich vollendete die Aufgabe mit 200 Punkten Abstand zum Tagessieger Andrew Davis mit 124 km/h Schnitt, anscheinend hatten aber meine direkten Konkurrenten auch kleinere Fehler gemacht und somit konnte ich mich trotz des schlechten Tagesergebnisses auf dem zweiten Platz halten.

Die Siegerehrung fand noch am selben Tag statt und somit ging ein aus meiner Sicht sehr schöner Wettbewerb zu Ende. Der Auswertung war aber ein Fehler unterlaufen,

der sich erst eine Woche nach der Siegerehrung herausstellte. Sie hatten Jerry Langrick am zweiten Wertungstag um 50 km zu weit gewertet, somit fiel er auf den dritten Platz zurück und ich war damit Gesamtsieger.

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	D2	Georg Falkensammer	Austria	Discus 2b	4250
2	T4	Nick Tillet	Great Britain	ASW 27	4202
3	781	Jerry Langrick	Great Britain	LS 8	4201
4	W6	Stefan Leutenegger	Switzerland	Discus 2b	4035

Eigentlich war ich mit dem Ziel nach Husbands Bosworth gefahren, um mich auf die Junioren-WM nächstes Jahr vorzubereiten und um das Wettbewerbsgebiet kennen zu lernen, dass ich diese Platzierung erreichte, freut mich deshalb um so mehr. Die Atmosphäre beim Wettbewerb war sehr freundlich und die Wettbewerbsleitung machte ihre Arbeit sehr gut. Der Tasksetter meisterte seine Aufgabe hervorragend in anbetracht des schnell wechselnden Wetters und der dadurch schwierigen Wettervorhersagen in England. Es wurden bereits beim Briefing immer zwei Aufgaben pro Klasse ausgegeben, um stets flexibel zu sein. Die Wettbewerbsleitung hatte auch die Startzeiten relativ gut im Griff, sie wurden zwar meistens nach hinten verschoben, dafür gab es aber kaum Rücklandungen. Interessant war es auch einmal nach einer etwas anderen Wettbewerbsausschreibung zu fliegen und damit neue Aspekte kennen zu lernen. So findet zum Beispiel der Wind in der britischen Ausschreibung auch seine Berücksichtigung, die einzelnen Schenkel erhalten ähnlich dem Flugzeugindex eine Reduktion bzw. einen Bonus. Die Indexliste ist in Großbritannien auch ein bisschen anders aufgebaut, Flugzeuge mit Winglets oder modifizierten Flügel-Rumpf-Übergängen erhalten den Index um einen Prozentpunkt erhöht.

An dieser Stelle möchte ich mich auch bei all jenen bedanken, die mir die Teilnahme an diesem Wettbewerb ermöglicht haben, ganz besonders aber beim FSV Feldkirchen/Ossiachersee für die Bereitstellung des Flugzeugs Discus 2b, bei Justin Wills für die freundliche Unterstützung in der Vorbereitungsphase, sowie der finanziellen Unterstützung von Österreichischen Aero-Club, Verein Nationalmannschaft der Segelflieger Österreichs, ASVÖ Kärnten, Land Kärnten bzw. Verein Kärnten Sport und Stadtgemeinde Feldkirchen.

Sponsoren:

