

Abenteuer F5J Europameisterschaften in Deva, Rumänien

Am Mittwoch Nachmittag 14 Uhr ging's los. Francois und ich quer durch die Schweiz mit dem obligaten Stau vor dem Gubrist. Kurzer halt bei Leomotion für einen Kaffee und ein paar Ersatzservos 😊. Dann weiter durch die Ostschweiz nach Feldkirch zur Verladestation des Nightjets. Nach dem Verladen der beiden Autos, wie vom "Kassensturz" berichtet: Chaos mit den Zugwagen. Statt der Mini-Einzelkabinen: 6-er Sitzabteil mit anderen Leuten am anderen Ende des Zuges. Da kam auch mit der schriftlichen Bestätigung des Downgrades keine Freude auf... Doch ein paar Minuten später, der Zug rollte schon lange: Eine freie Kabine, wieder am anderen Ende, zusammen mit den Leuten welche im 6-er Abteil schon 4 Plätze belegt hatten... So richtig kuschelig war's dann auch nicht, aber wir konnten etwas schlafen. Morgens um 7 in Wien, raus aus der Stadt und ein erster Kaffeehalt. Die Welt sah dann schon wieder etwas besser aus... Quer durch ganz Ungarn mit nur einem Stau und dann war an der rumänischen Grenze Vollstopp angesagt. Aus unerklärlichen Gründen erfolgte die Abfertigung durch die ungarischen Behörden und die rumänischen Behörden nur in homöopathischen Dosen. Nach einer Stunde rollten wir dann wieder...bis dann 60km vor dem Ziel die Autobahn fertig war. Auf lokalen Strassen voll mit Lastwagenkolonnen gings dann weiter bis es dann wieder einmal harzte: Lastwagen mit Problemen am Berg... Unser pensinierter Lastwagenchauffeur René hat sich danach aufgeregt, dass sich niemand um eine Verkehrsregelung um die blockierten Fahrzeuge herum bemüht hat... Trotz allem sind wir dann so gegen 6 Uhr im Deva angekommen. Unser gemietetes Häuschen war niegel Nagel neu, komfortabel eingerichtet mit 4 Schlafzimmern und 3 Badezimmern. Den fehlenden Herd werden wir wohl nicht vermissen...

Am Abend noch schnell zum Flugplatz, einem Segelflugplatz mit Winde und auch Motorflugbetrieb. Kurz die schon anwesenden Team begrüsst, Sonnenschutzzelte aufgestellt und dann in den Supermarkt um Wasser und alles nötige zur Sandwichproduktion zu kaufen. Kurz noch in einem Restaurant im Supermarkt gegessen, dann nach Hause und ins Bett.

2.Tag Flieger zusammenbauen, Trimmflüge, Platz kennenlernen. Erst noch etwas ruhige, träge Luft, dann gingen die Schläuche aber im Minuten-Takt ab. Briefing und Start zum Romania 100 Eurotour Vorwettbewerb. 4 Durchgänge ohne Teamprotection, d.h. wir mussten zeitweise 2 Schweizer in der gleichen Gruppe fliegen und hatten nicht immer unseren eingespielten Helfer neben uns. Durch die gemeinsamen Trainings und die etlichen Wettbewerbe dieses Jahr kamen wir auch so gut zu Recht.

Kurz und bündig: Marco 29. Rang 5x Durchgeflogen, Alain 33. Rang, 5x Durchgeflogen, Thomas Rang 81: 4x Durchgeflogen 2 Nuller (1x Motor Restart, 1x Aussenlandung), Francois: Rang 85: 3x Durchgeflogen, kein Nuller.

Kennenlernen des Platzes: Wetter variiert von fast toter Luft am Morgen über leichte Thermik bis zu starker bodennaher Thermik am frühen Nachmittag, gegen Ende Nachmittag dann der Uebergang wieder zu Starthöhen über 100m und etwas Wind so sollte es dann auch für die nächsten Tage bleiben. Highlight: Arjian Hucaljuk stellt auf 3m ab und fliegt durch. Auf Internet und Facebook zu finden mit "3m launch Deva"...

Wir sind noch guten Mutes und haben unsere Modelleinstellungen, besonders Snap-Flap und Querruderdifferenzierung dem etwas aggressiveren Flugstil in Bodennähe angepasst.

Ich hatte mein Maul etwas zu weit geöffnet als ich Adrien Gallet stolz von meiner Konstanz erzählte: Die letzten 20 Flüge in Wettbewerben immer volle Zeit geflogen... Ihr könnt Euch ausmalen was im Durchgang danach passiert ist: erster Absauffer und Nuller seit dem Wettbewerb in Angers (treffenderweise war der in Frankreich). Soviel zum "verschreien"... Dosiertes Risiko für den Rest und ich konnte diesen Ausrutscher als Streicher abbuchen.

Spektakel im Fly-Off:all die heissen Titelanwärter für die EM wollten sich gegenseitig noch Uebertrumpfen. Die Messlatte hatte der Arjian ja schon hoch (besser tief) genug gelegt. Aber auch die sind nur Menschen und Arjian Hucaljuk, Adrien Gallet etc. glänzten mit einem oder sogar 2 Nuller im Fly-off. Nur nicht alle Karten aufdecken. Etwas Understatement vor dem Hauptwettbewerb...

Weiteres Programm: Modelle für die Modellabnahme vorbereiten und ein gutes gemeinsames Nachtessen. Das Zusammenleben im Haus und unter den Zelten funktioniert.

Sonntag: etwas Ausschlafen und dann Modellkontrolle und freies Fliegen. Bei mehr als 34° macht sich eine gewisse Trägheit breit. Die Eröffnungszeremonie, wie erwartet, schlicht (um nicht zu sagen ideenlos). Teammanagersitzung und danach Abendessen und ab ins Bett.

Flug für Flug

1. Durchgang:

Bedingungen wie im Vorwettbewerb, praktisch Windstill. Noch etwas kühl. Beim Einfliegen grossflächige « no-sink » Zonen. Erste Ablösungen zeichnen sich ab.

Alain fliegt in der 2. Gruppe. Es bilden sich 2 Gruppen. Nach ein paar Minuten scheint die andere etwas besser zu funktionieren. Von der ersten schwärmen alle etwas aus. Alain fliegt auf die andere Seite. Etwas tiefer als die anderen dort angekommen muss er kämpfen, findet etwas für 1 Minute, dann wird's wieder schlechter. Die anderen haben sich mit der Gruppendynamik absetzen können. Einige sind schon nach 5 Minuten unten. Alain fliegt noch über den Hangar muss aber dann den Landeanflug anfangen. 40m vor dem Punkt rüttelt's noch ein wenig und er kreist auf 2m Höhe ein. Plumps und 0 Landepunkte. Zum Glück kein ">75m". Die 50 verpassten Landepunkte tun weh. Thomas startet, entgegen seinen Gewohnheiten, relativ hoch und findet sofort einen schönen Schlauch. Ohne große Anstrengung ausgekurbelt, mit dem leichten Wind abgetrieben und locker zurück geflogen mit 45-er Landung. Ausatmen!

Francois steigt als fast höchster im Pulk ein. Das Feld verteilt sich bald ein wenig, weil kein eigentliches Zentrum erkennbar ist. Schon auf ca. 60m abgesunken, dann ein Lupfer und nach ein paar Kreisen mit wechselndem Durchmesser schön zentriert. BANG! Zusammenstoss. Flieger trennen sich zum Glück gleich wieder. Modell fliegt gut und der Schlauch trägt immer noch... 3 mal ruhig durchatmen und fertig fliegen. Beim Landeanflug Butterfly ausfahren und der Aussenflügel bricht nach unten weg... 0 Landepunkte und ein kaputter (aber reparierbarer) Aussenflügel. Jetzt kommen die Junioren zum Zug, dann die 2. Gruppe.

2. Durchgang

Vor Alain's Start flattern alle Fahnen und Bänder und zeigen eine starke Ablösung an. So war's dann auch.

Eine kleine Gruppe hat sich für eine andere Richtung entschieden wo ein paar Vögel zu kreisen begonnen haben, geht auch... ausser für die 2 welche zusammenstossen und abstürzen... Der Rest fliegt durch. Schöne Landung, Alain strahlt.

Francois hat die gute Laune nicht verloren. Er macht einen Bogen nach links, während alle anderen nach rechts fliegen, mit der Option sich dann den anderen anzuschliessen. Ist aber nicht nötig. Er findet gute Luft und steigt sorglos weg. Die

Schläuche vereinigen sich im Rückraum... klare Sache.

Bei Thomas ist es dann praktisch windstill. Der Schlauch findet sich dann auch wieder hinter den Startpunkten. Dieser Zug nimmt dann auch alle mit. Leider etwas gerutscht bei der Landung.

Pause

3. Durchgang.

Thomas beginnt am Nachmittag. Mit ca. 50m noch recht vorsichtig. Es „lüpferlet“ ein bisschen. Ein zentrieren scheint aber nicht möglich. Die anderen kreisen entschlossen und sind nur etwa 100m weg. Er schliesst sich denen an. Auch hier ist kein Zentrum zu erkennen und die unteren lassen sich etwas wegtreiben in der Hoffnung bessere Luft zu finden... nach 4Min. liegt der Flieger in ca. 250m Distanz am Boden. Boff !

Francois startet in stehender Luft, hält sich aber an unseren Plan. Ca. 60m und hat gleich ein gutes Gefühl. Zusammen mit einem Spanier fliegt er den Flug zu Ende. Ist es die Hitze oder sind es die Nerven... etwas chaotisch im Landeanflug und ein paar Punkte liegen gelassen. Spektakuläre

Hochgeschwindigkeitskollision mit Motor nach 20 Sekunden... Die Anzahl ganzer Modelle nimmt schon beängstigend ab.

Im nächsten Flug ohne Schweizer Beteiligung Spektakel pur. Die höchste Dichte von F5J Fliegern per Kubikmeter, welche man je gesehen hat (laut Sotir). Ballett mit mit Küsschen (Berührungen) links und rechts. Einmal eingehakt und 2 Pirouetten... Alle fliegen weiter. Applaus für alle Beteiligten.

Bei Alain baut sich eine Ablösung zusammen und die Startrichtung wechselt 2 Mal. Er steigt auf 72 m nach Plan A und findet den erwarteten Schlauch, die anderen sind im Rückraum, Hilfe ist kaum zu erwarten falls es mal abstellt. Das tut es dann auch und auf den Weg über die Eisenbahnlinie säuft es recht bis dann der nächste Schlauch erst zaghaf, dann stärker den Flieger in eine anständige Höhe bringt. Etwas mehr als erwartet gerutscht bei der Landung, aber immer noch 45 Punkte.

4. Durchgang (mit etwas Verspätung)

Die Wetterverhältnisse haben sich verändert: konstanter leichter Wind quer zum Flugfeld. Rückraum fliegen schien angesagt. Thomas versucht es trotzdem gegen den Wind. Es scheint erst zu funktionieren. Die Lupfer kommen in Wellen. Etwas Hangsegelflug-Stil bis die Höhe weg ist... Hat nicht funktioniert aber die Landung passt. Leider nicht mal 5 Minuten. Alain versucht sein Glück auch gegen den Wind aber etwas weiter östlich. Er und ein Spanier kämpfen tapfer. Beide landen aber etwas früher als die Rückraumakrobaten... 3,4,5 Piloten pro Gruppe machen die Zeit nicht voll.

Mit Francois haben wir uns auf eine kleine Rückraumrunde abgesprochen. Es bildet sich eine Gruppe, welche aber bald auseinander fällt. Die meisten fliegen über den Platz Richtung vor dem Wind. Das etwas grosszügigere Steigen mit Motor zahlt sich aus. Francois kann sich lange halten, während einer nach dem andern landet. Nach knapp 8 Minuten gelandet verdirbt ihm nur der Arjian Hucaljuk den 1000-er welcher nach 10 Minuten aus dem Rückraum auftaucht...

5. Durchgang

Nach dem Regen ist die Luft ruhig, feines Steuern ist angesagt. Starthöhen um die 100m sind angesagt

Alain zieht mit den andern mit und fliegt sauber die Hüpfen aus ist bald einer der höchsten. Als es dann etwas nachlässt war genügend Höhe vorhanden um etwas anderes zu suchen. Zeit voll, bei der Landung war der TM etwas mehr gestresst als der Pilot, da etwas lang und hoch im Anflug, gebremst wurde nur ganz am Schluss.

Mit Thomas hatten wir die „Herdenstrategie“ gewählt. Tatsächlich flogen fast alle in die gleiche Zone. Die Abschalthöhe war eher im unteren Drittel aber vorerst nicht beunruhigend. Er fliegt etwas weiter nach vorne und verliert einige Meter. Die Gruppe konvergiert nicht und die Flieger verstreuen sich...

Noch einmal etwas wegfliegen, auch nicht besser. Zurück über die Campingzone, häufig ein „Geheimtipp“, einmal links rum, einmal rechts rum und dann halt gerade auf den Landepunkt und mindestens diese 50 Punkte abholen.

Mit Francois war eine Starthöhe im oberen Drittel „abgemacht“. Er kann sich mit 5 weiteren in einer guten Zone platzieren. Es wird dann aber bald etwas schlechter. 200m weiter weg ist es dann aber besser und er gewinnt gegenüber den Anderen. Nach 5 Minuten kommt dann noch eine „Herde Federvieh“ ins Spiel und zeigt allen wo es noch besser steigt. Francois macht den TM noch nervös mit seinen 2 „Brems-“Kreisen im Landeanflug, 45 Punkte. Pause!

6. Durchgang

Konstanter Wind. Man fliegt mit Standard-Modellen. Es braucht etwas Gewicht um schnell die Zone zu wechseln oder zurück zu kommen. Alain leider nicht ganz durch, 6:55. er war aber der beste der 10, welche nicht sofort weit weggefliegen sind. Am Schluss hat er noch etliche Zeit in Bodennähe schinden können und den Zeitpunkt für den letzten Kreis perfekt getroffen... Die 4 aus dem Rückraum hatten wir nicht auf dem Radar.

Mit Francois waren 150m angesagt 156 gemacht: Differenz 6 ;)

Die Strategie in der Mitte gegen den Wind zu fliegen war genau richtig. Eine Welle nach der andern abgesurft, am Schluss noch etwas mit dem Wind gekreist, 9:55. Bei der Landung etwas vergessen, dass man mit dem Seitenruder die Nase noch gegen den Punkt rücken kann...

Thomas steigt etwas höher und hält sich in einer kleineren Gruppe als es plötzlich abstellt. Diesmal versucht er es nicht zu erzwingen und fliegt weg. Trotz schütteln und sinken findet er einen engen Aufwind und "klammert" sich an ihn. Der Wind treibt ihn ab, doch gleichzeitig geht's aufwärts: 9:58. Weiter so!

7. Durchgang

Alain muss beissen, aber er findet den rettenden Schlauch nach 4 Minuten und lässt sich mit dem Wind mittreiben.

Thomas hat weniger Glück. Gleich hoch aber etwas weiter vorne als die Anderen. Er meint eine Welle gefunden zu haben und fliegt noch etwas hin und her. Als es klar war, dass die Post wo anders abgeht waren wertvolle Höhenmeter verloren. Zum "Einsteigen" bei den Anderen war er dann zu tief. Er versucht, wie noch wie Andere in Bodennähe jede Böe auszusurfen. Toll gekämpft, rechtzeitig den Landepunkt anvisiert, aber schlecht belohnt...

Francois's Plan: 150, tatsächlich erstiegen 143m. Danach war grossräumiges Abgleiten angesagt. Gereicht hat es bis 9:31... Bei einigen andern hat es gereicht. Trotzdem: abgesichert...

Zwischenfazit:

Noch nicht ganz die Hälfte. Vorne ein Kampf auf höchstem Niveau: 4 Piloten innerhalb von 10 Punkten... Dem Maximum von 6000 kommt Arjian am nächsten: 5996. Er hat aber schon einen Nuller gestrichen, weitere kann er sich nicht erlauben. Adrien Gallet ist mit 988 als „Streicher“ etwas komfortabler dran. Er ist sich auch nicht zu schade, wenn es nötig ist, hoch zu steigen: im letzten Flug in der gleichen Gruppe wie Francois hat er diesen mit 170m sogar noch um ein paar Meter überstiegen... Wer das Wetter richtig liest und sich schnell anpassen kann ist im Vorteil.

8. Durchgang

Die Fähnchen ändern ihre Richtung ständig. Die Luft ist aktiv. Wie tief abstellen...? Thomas fliegt, wie alle in den nahen Rückraum. Es bilden sich 3 Gruppen und überall geht's hinauf. Nach 5 Minuten sind alle über 200m. Jetzt nur noch gut landen. 9:58, 50 Punkte. Ein kleiner Ausweicher mit Hochziehen beim Beschleunigen kostet etwas Höhenpunkte, 70m. Da dies die erste Gruppe war getraut sich noch keiner mit einem richtig tiefen Start den anderen die Punkte zu stehlen.

Francois findet unter Motor einen Rumpler und entscheidet sich es dort zu versuchen. Nach 2 Minuten ist es nicht mehr so gut und wir entscheiden uns zum Pulk weiter hinten zu fliegen. Er hat etwas Mühe die Distanz abzuschätzen... nach dem dritten „plus loin“, weiter weg, folgt er und findet

er den Abschluss und fliegt zu Ende.

Alain muss etwas mehr kämpfen. Beim Ausschalten fliegt er entgegengesetzt zum Feld. Es kommt zum „Split“ und er fliegt Richtung eines Vogels, zusammen mit 2 anderen. Bis 7 Minuten geht es gut. Der Schlauch ist schwach und so richtig hinauf geht es nicht. Nach 8 Minuten der Marsch zum Punkt und Zeit schinden auf 20m... Ende gut, alles gut.

9. Durchgang

Der Wind wird etwas stärker. Francois fliegt auf 82m. Im Rückraum und fliegt entspannt durch.

Der Wind nimmt etwas zu, die Sonne wird von Schlieren etwas abgeschirmt. Thomas stellt im unteren Drittel ab. Ein Pulk scheint sich über dem Hangar zu bilden. Doch der sprengt sich auf als Thomas darauf zu fliegt... die Flieger verstreuen sich. Jeder kämpft. Ein Lupfer auf gefühlten 15m. Wir beginnen zu laufen. Es geht immer weiter weg. Dann ist Schluss mit steigen. Zeitweise sehen wir den Flieger vor den Horizont nicht mehr. Landung bei ca. 300m ... 5 Nuller in dieser Gruppe ist ein schwacher Trost.

Alain bringt den leichten und den Standard Flieger zum Start. Der leichtere kommt dann zu Einsatz. Mit 142m ist er fast der höchste. Die Thermik ist etwas verzettelt und man muss ständig die beste Zone neu suchen. Durchgeflogen.

10. Durchgang

Alain fliegt direkt neben Adrien Gallet. Im Steigflug spürt er etwas und entscheidet sich dafür. Es geht nicht so richtig ab, aber die anderen sind nicht weit und er hat ausgesorgt. Bei der Landung noch etwas Nerven gezeigt.

Francois zieht mit dem Pulk nach rechts und positioniert sich im oberen Drittel. Es braucht ein bisschen Gespür und ein gutes Auge für die Reaktionen des Modells. Die Luft wird etwas schlechter, aber da sind schon 7 Minuten um. Auf die Landung konzentrieren und fertig.

Wenn man denkt dass es nicht mehr schlimmer kommen könnte dann kommt es erst recht. Der Plan war konservativ gewählt: Hoch und beim Pulk. Der Wind ist etwas stärker in der Höhe. So richtig gut ist es nirgends. Bei jeder Verschiebung kommt der Flieger von Thomas etwas später und tiefer an...

Auf dem Rückweg kommt er kaum voran. Passiert eine Hochspannungsleitung zielt auf eine Lücke in einer Baumreihe und verschwindet dahinter...\$#i¥!

Flieger kann zum Glück ohne Beschädigung geborgen werden.

11. Durchgang

Der Wind frischt nach den ersten 2 Gruppen etwas auf. Die Deutschen neben uns packen 30 vor dem Start noch hektisch etwas Blei rein. Thomas wird seinen Dämon nicht los: Er fliegt wie alle anderen gegen den Wind stellt aber im Pulk als 2. tiefster ab... 3:16. Neben uns erwischt es auch Lukas Dietrich... Alle ändern fliegen durch. Der stärker werdende Wind hat alle recht weit abgetrieben.

Alain steigt im stärker werden Wind etwas höher. Alle Flieger sind etwas verstreut. Der Standard Flieger kommt zum Glück gut gegen den Wind an. Es geht etwas auf und ab. Ähnlich Dupnitsa, es kommen Wellen. Plötzlich verliert der Flieger vor Alain rapide an Höhe. Ich warne Alain vor der schlechten Luft, welche auch nicht auf sich warten lässt. Alternativen gibt es nicht in Gleitdistanz... also weg aus dem Sinken und jede nicht so schlechte Zone ausreizen. Etliche sind schon am Boden als Alain nach etwas über 7 Minuten landet. Nur eine kleine Gruppe um Adrien Gallet schafft die Zeit nach einer Durststrecke im Hangwind über dem Hangar.

Francois bringt seinen schweren Plus-X mit 1700gr. zum Start. Eine gute Entscheidung. Über der Bahnlinie wo die Wellen kamen, ist schnell nichts mehr. Nach 5 Minuten ist praktisch die ganze Ausgangshöhe weg. Vorbereiten auf die Landung. Doch dann ein Lupfer über dem Campingplatz. Etwas S-Fliegen, dann kreisen, S, Kreis, immer mit dem Direktanflug auf den Landepunkt im Auge. Dann ist die Zeit um. Mit 50 Punkten abgeschlossen.

12. Durchgang

Jetzt hat auch Francois seinen Nuller. Zwar hoch abgestellt, wie die meisten. Etwas lange gegen den Wind angehalten, dann zurück und auf dem etwas vorzeitigem Rückweg keinen Meter mehr nach vorne gekommen...

Dem Hangar noch ausgewichen und im freien Feld in ca. 250m Distanz gelandet.

Wind jetzt konstant mit 7-8m/Sekunde.

Alain reiht sich mit den anderen über dem Bahngelände auf. Etwas hoch, 239m sind aber lange nicht der Höchstwert in dieser Gruppe. Das Feld teilt sich in 3 Gruppen auf: vorne links, vorne rechts und hinten links. Vorne stellt es langsam ab. Alain kämpft sich noch als bester auf über 7 Minuten. Leider kommen dann kurz vor 10 Minuten noch 5 aus dem Rückraum.

Thomas steigt auf 218m und vermag sich immer über dem Pulk zu halten. Nach 6 Minuten wurde dann langsam der Abstieg Richtung Landepunkt in Angriff genommen. Ein kleiner Bremser bei 9:57 verzögert die Landung auf 9:59 und 50 Punkte. Yuppy!

13. Durchgang

Thomas steigt gegen den Wind auf 153 m surft ein paar Minuten hin und her. So richtig geht's aber nicht ab. Dann wird er etwas nervös. Er will nach Links in die Ebene hinaus fliegen. „Nach rechts!“. Nach 100m eine Böe, Aufwind? Zum Glück letzteres. Kreisend und steigend geht's nach hinten. Zeit voll, Landung gut!

Alain steigt auf 253m. Er hat seine Euphoria mit 2.2 kg eingesetzt. Die Flüge gleichen sich: weit vor dem Wind die guten Zonen „ernten“, die schlechten meiden. Bei 9:45 rennt ihm noch Arjan über den Landepunkt... 9:50 ! Gut gemacht, besser als viele andere.

Francois steigt auf 223m. Auch hier mit einigen Weggefährten vorne, links, rechts. Nach 5 Minuten wird's heikel. Zeit schinden... 6:57. Adrien Gallet fliegt in dieser Gruppe als einziger fertig.

14. Durchgang

Thomas: er nimmt noch 230gr aus seinem Flieger, die Franzosen auch, die Deutschen ballastieren. Der Flug: kurz und bündig: Ein Krampf und den Rückkehrhorizont zu tief angesetzt und bei ca. 100m gelandet.

Francois 179m, keine gute Luft über der Ebene: 4:51, 45 Punkte

Vorne war einfach nur abgleiten und nach weit hinten hat der Mut gefehlt.

Alain fliegt erst vorne mit, dann wird es schlechter. Er probiert es quer ab und erwischt eine Welle. Wenn die Welle nachlässt umdrehen und kreisen, erst weit dann enger. Es geht mit jedem Kreis 40m weiter weg aber auch 20m hinauf. Sotir gesellt sich zu uns und so tönt es: „nomol ume“ und „keep

turning“ im Rhythmus bis der Sotir uns sagt: you don't need me anymore. Bei 7 Minuten und ca. 250m Höhe beginnt die Rückholung. 9:56 und 99cm vom Punkt gibt immer noch 50 Punkte.