

## Pribina Cup in Nitra

# RAUF RUM RUNTER



VON MIKE HÖRLIMANN

Unser erster Wettbewerb als „Profis für ein Jahr“ war der Pribina Cup in Nitra. Tizian und ich wollten mit dem Duo daran teilnehmen, weil ich erst am Gründonnerstag aus der Rekrutenschule entlassen wurde, und so vermutlich zu wenig Training und zu viel Schlafmangel mitgebracht hätte, um im Einsitzer sicher mitfliegen zu können.



**T**izian dagegen flog noch ein paar Stunden vor Nitra, und bis auf die Anhängerkupplung am Wohnmobil von Rückholer Beni, die abfiel, gab es dann auch keine weiteren Verzögerungen, so dass die zwei mit beiden Autos in Nitra waren, noch bevor ich aus dem Militär entlassen wurde.

Nach ewigem Warten und Jassen hatten dort dann die höheren Kader doch endlich das Gefühl, dass wir noch ein bisschen raus an die Kälte stehen müssen, bevor sie uns endlich bei Schneeregen und eisigem Wind entlassen haben. Da freut man sich so richtig auf das Segelflugwetter!

Nun hieß es ab nach Hause, Militärmaterial der mütterlichen Verwaltung abgeben und weiter nach Nitra – nach GoogleMaps wäre ich um Mitternacht in Bratislava gewesen, hätte sogar noch ein Bier trinken können.

Doch vor lauter Schnee und Verkehr bin ich dann erst morgens um halb acht nach 16 Stunden Fahrzeit ohne Pause in Nitra angekommen. Nun war ich definitiv froh, dass Tizian frisch und ausgeschlafen vorne im Duo saß.



Am ersten Tag wurden der Start hinausgeschoben bis neutralisiert wurde aufgrund wiederkehrender Regen und Schneeschauer. Wir nutzten den Tag dann um die Umgebung ein bisschen zu erkunden.

Am zweiten Tag, dem ersten Wertungstag, hatten wir im zweiten Schenkel Schauer zu durchfliegen und dahinter war dann zuerst einmal blau bei 30km/h Wind, die letzten hoffnungsvollen Hügel liessen uns da aber im Stich und wir mussten aussenlanden. Ich hatte entschieden, dass wir nicht ins Flache ausfliegen, da wir dann in leicht abfallendem Gelände mit Rückenwind hätten landen müssen, also besser in einem riesen Acker hangaufwärts landen. Wir sind dann mit 120 bis 130 km/h angeflogen und ein Stück parallel zum Hang aufwärts bis der Flieger stand – nach 30 Metern im aufgeweichten Boden.

Viel anspruchsvoller war dann allerdings, den Flieger aus dem weichen Acker zu bekommen. Die Flügel mussten wir zum Anhänger tragen, den Rumpf zogen wir an einem Schleppseil mit dem Auto bis zur Strasse. Überall Matsch! Irgendwann war das dann aber gemeistert und wir konnten zurück zum Flugplatz. Als wir dort die Räder mal genau begutachteten, stellte sich raus, dass sie sich nicht drehen. Also alles ausbauen, sauber putzen und wieder zusammenbauen. Einfacher gesagt als getan, wir brauchten zu zweit etwa sechs Stunden! Dafür konnten wir dann aber wieder entspannt am nächsten Briefing erscheinen.

*Der erste Acker war so weich, dass wir bis über die Knöchel einsanken und später sechs Stunden brauchten, um das Rad wieder sauber zu bekommen....*





### Gute Bedingungen vor dem Abflug

Am Ostersonntag, dem zweiten Wertungstag, gab es eine Racing-Aufgabe durch die Hügel und zum Schluss bis an die ungarische Grenze. Wettertechnisch galt es wieder den starken Nordwind zu überstehen und oben zu bleiben.

Mit einem verspäteten Abflug und aufgrund des Windes waren wir dann reichlich spät im Norden durch die Hügel durch, die Thermik war sehr unzuverlässig und schwach, sodass wir dann in Partisanske gelandet sind und uns von da zurückschleppen liessen – andernfalls hätte die nächste Aussenlandung auf uns gewartet...

Am Ostermontag wurde die Aufgabe zuerst in den Osten in die Hügel, dann nach Ungarn und wieder zurück ausgeschrieben. Auf dem ersten Schenkel flogen wir riesige Umwege um die Schauer herum. Später haben wir dann gesehen, dass die Konkurrenz quer durch die Schneeschauer geflogen ist und da drin auch noch Aufwinde fand! Wir dagegen waren reichlich verspätet mit 40km/h Rückenwind Richtung Ungarn unterwegs.

Dank ein bisschen tragender Linien mussten wir nur wenig kreisen und konnten die Wende über dem Flugplatz Per holen. Die Wetteroptik sah nun sehr schlecht aus. Bis an die Donau blau, danach alles abgeschattet mit Schneeschauern. Unser Plan war jetzt, wenigstens über die Grenze in die Slowakei zu kommen – und da eine gut vorbereitete Aussenlandung hinzulegen, Übung hatten wir ja schon darin und es ging auch alles problemlos über die Bühne.





Der Rückweg wurde dann einigermaßen interessant, denn die Strassen sind oft in sehr schlechtem Zustand und das Navi schickte uns zwischendurch über Feldwege, die man freiwillig sicher nicht befahren hätte.

Am Dienstag flogen wir wieder nach Ungarn. Mit 40km/h Nordwind waren wir wieder mal schnell dort, aber irgendwie hätten wir ein paar bessere Aufwinde gebraucht. Schliesslich mussten wir uns wieder eingestehen, dass man bei 40 km/h auf 300 m Grund nicht wegkommt mit einem halben Meter Steigen. Die logische Folge ... richtig, wir sind wieder aussengelandet, diemal auf einem staubigen Feld. Die Erkenntnisse vom Tag waren: auf ungarischen Seite der Donau ist das Gebiet thermisch definitiv nicht gleich gut wie die in der Slowakei.

Mittwochs wurde geschleppt, dann aber recht schnell für alle Klassen neutralisiert. Wir nutzten den restlichen Tag um ein bisschen die Stadt anzuschauen, einzukaufen und zu basteln.

Donnerstag morgen war es auf einmal angenehm warm und blau. Der Meteorologe erzählte das erste Mal von Blauthermik

und wenig Wind. Der Task war für alle Wettbewerbsklassen Richtung Ungarn ausgeschrieben. Zum ersten Mal konnten wir die 300 Kilometer lange Aufgabe zu Ende fliegen, und das sogar mit einer vernünftigen Geschwindigkeit.

Freitag war schon frühmorgens dünnstilig und völlig wolkenlos und so stabil, dass unsere Taktik schnell klar war: oben bleiben und rumkommen. Nun hat es zum ersten Mal auch geklappt, mit René Schönmann in der DG-1000T im Teamflug fliegen zu können. Nach den ersten Tagen, die jeweils mit Aussenlandeübungen endeten, war es doch schön, zum zweiten Mal eine Aufgabe mit guten Resultaten abzuliefern.

Am Abend gab es selbst gemachtes Gulasch und Freibier, dazu hatte die Wettbewerbsleitung Livemusik organisiert, die – zwar ohrenbetäubend laut – doch gute Rockmusik spielte.

Am letzten Wettbewerbstag war dann wieder blau und stabil und zu fliegen gab es zum ersten Mal eine 2h-AAT mit einer Mindestdistanz von ca. 200 km. Nach dem Start dümpelten die 100 Flieger aus allen Klassen in zwei bis drei Pulks herum bei kurzzeitigen Steigwerten von einem Meter. Als wir dann mal oben im



Die Donau bei Komárom, an der Grenze zu Ungarn



Schöne Stimmung östlich von Nitra, beim Thermikkreisen



Bei den letzten Aufgaben ging der Abflug über den Zobor



Nicht nur Hügel; in Richtung Nordosten findet man in der Slowakei auch Schneeberge

Pulk waren, flogen wir ab und versuchten alles Steigen mitzunehmen das wir fanden. In den Hügeln drin war die Thermik dann besser und so konnte man ab und zu mal einen metrigen Aufwind erwischen.

Nach der Wende stieg die Basis markant und wir konnten mit 2m/s bis 2200 m die Endanflughöhe holen. Zum Glück waren wir da noch genügend misstrauisch und gingen mit reichlich Höhenreserve in den Endanflug. Entgegen der Erwartung, dass die Hänge tragen würden wie sonst immer, war diesmal die Luft einfach tot. Aber wir hatten die Aufgabe geschafft.

Nach der Landung auf dem Flugplatz hiess es jetzt, den

Anhänger sauber rausputzen, denn da war noch die ganze Erde von den Aussenlandungen drin. Auch der Duo Discus wurde tiptop sauber geputzt und poliert, schliesslich wollten wir den Flieger zuhause auf dem Flugplatz Schänis in einem anständigen Zustand der Segelfluggruppe Lägern zurückgeben.

Am Abschlussabend in Nitra gab es eine Rangverkündigung und wir sind auch mit dem zweitletzten Rang sehr zufrieden, denn die Leistungen in der zweiten Hälfte des Wettbewerbs waren durchaus im Mittelfeld. Die paar Aussenlandungen waren zudem super lehrreich und es waren auch das spannende Flüge. Was wir als interessante Erkenntnis aus Nitra mitnehmen: man kann auch an schlechten Tagen erstaunlich schnell unterwegs sein!



Pulk im Blauen über Nitra

