



www.nitra2003.sk

Team

Das Team wie folgt hier bei der Eröffnung kurz vorgestellt (von hinten nach vorne und von links nach rechts): Rudi Schlesinger (Clubklasse - Fliegerklub Linz), Hilmar Gassner (Clubklasse – Innsbrucker Segelflieger Vereinigung), Heli (Helfer von Georg), Karl Rabeder (Coach und Außenposten), Christian (Helfer von Rudi), Peter Platzer (Team Captain), Sandra (Helfer von Andi), Georg Falkensammer (Standardklasse - FSV Feldkirchen/Ossiachersee) und Andreas Brandner (Standardklasse - Sportflieger Steyr)



Flugzeuge

Geflogen wurde in der Clubklasse von Hilli eine LS 1 f und von Rudi eine DG 101 G. In der Standardklasse flog Andi mit einem Discus b und Georg den Discus 2b. Es fand neben der Junioren-WM auch noch die Weltmeisterschaft der Weltklasse statt. Insgesamt waren 19 PW 5 am Start und 35 bzw. 37 Teilnehmer in den beiden anderen Klassen. Die Flugzeuge reichten hier von Pegase, Libelle, Cirrus, Jantar, LS 4 bis hin zu LS 8, ASW 28, Discus, Discus 2.

Austragungsort

Nitra liegt auf der selben Höhe wie Wien ca. 100 km von der Grenze entfernt. Die Stadt Nitra ist die älteste und zweitgrößte Stadt der Slowakei.



Wettbewerbsgebiet

Die Gegend ist sehr unterschiedlich, von sehr flach im Süden bis zu 2600 m hohen Bergen im Norden, in der Hohen Tatra. Das Wettbewerbsgebiet wird aber leider durch sehr viel Kontrollzonen, Sperrgebiete usw. eingeschränkt.



Eröffnungsfeier

Die Eröffnung fand am Hauptplatz von Nitra statt. Nach den üblichen Ansprachen, der feierlichen Eröffnung usw. folgte eine beeindruckende Flugvorführung, ein Vierfachslepp von Blaniks mit anschließendem Formationsflug.





Schleppmaschinen

Die Schleppmaschinen waren mit einem Wort genial. Drei Turbomaschinen und zwei Motormaschinen sorgten dafür, dass der gesamte Schleppvorgang von über 90 Flugzeugen in etwas mehr als einer Stunde erledigt war. Die PW 5 Klasse mit 19 Teilnehmer war innerhalb von 12 Minuten in der Luft. Fasziniert waren wir natürlich von den Turbos, die sonst als Agrarflugzeuge eingesetzt werden, eine extrem kurze Landestrecke und auch extreme Steigwerte im Schlepp haben (7 m/sec).



1. Wertungstag (6. Juli)

Der erste Task war in beiden Klassen ein Racing Task. Andi stand in der letzten Reihe der Startaufstellung und kam auch gleich noch ein zweites Mal zum Starten, genauso wie Rudi. Danach schien es aber gut zu laufen, doch ein Anruf nach ca. 1 ½ Stunden ernüchterte uns. Andi musste kurz nach dem 1. Wendepunkt außenlanden. So machte ich mich auf dem Weg ihn zurück zu holen. Nach ca. 4 Stunden waren wir wieder in Nitra. An diesem Tag mussten ca. zwei Drittel der Standardklasse und gut die Hälfte der Clubklasse außenlanden. Dabei erwischte es auch Rudi. Hilli und Georg hingegen konnten sich nach Hause schummeln. Beide waren im Endanflug nicht mehr sehr hoch, bei Georg ging es gut aus, deshalb auch die gute Platzierung, Hilli musste noch mal Höhe machen und verlor etwas Zeit.

Standardklasse: Racing Task: 221,4 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
6.	Georg	6.
33.	Andi	33.

Clubklasse: Racing Task: 203,3 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
17.	Hilli	17.
33.	Rudi	33.

2. Wertungstag (7. Juli)

Auch der zweite Wertungstag zeigte ähnliche meteorologische Verhältnisse: sehr starker Wind, zerrissene Thermik, Abschirmungen, usw. Es wurde dieses Mal eine Assigned Area Speed Task mit vier Wendepunkten und jeweils 20 km Radius ausgeschrieben. Da die Standardklasse immer zuletzt geschleppt wurde, konnten sie auch immer erst sehr spät abfliegen. Dieses Mal war es zu spät, besonders für Andi, er schlug bereits nach ca. 30 km auf. Auch dieses Mal war er wieder in guter Gesellschaft, von der Standardklasse kamen nur 7 Piloten nach Hause. Unsere anderen Piloten erwischten es leider auch nicht viel besser, Georg und Rudi mussten ebenfalls außenlanden. Einzig Hilli kam nach Hause und verbesserte somit seine Position wieder um einige Punkte.

Standardklasse: Assigned Area Speed Task: 3 h ; min. 241,8 km ; max. 471,3 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
21.	Georg	7.
33.	Andi	33.

Clubklasse: Assigned Area Speed Task: 3 h ; min. 130,9 km ; max. 357,4 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
7.	Hilli	?
29.	Rudi	?

3. Wertungstag (8. Juli)

Der Wind wurde immer stärker statt schwächer, doch an diesem Tag war es wenigstens blauer mit guter Thermikbildung. Es wurde wieder eine Assigned Area Speed Task mit drei Stunden Flugzeit ausgeschrieben. Dieses Mal schien es wirklich gut zu laufen. Unsere Jungs fanden eine Welle und stiegen damit auf für Flachlandbedingungen unglaublich hohe 2.600 m, höher durften sie auf Grund der Höhenbeschränkung leider nicht. Die Strecke war so gelegt, dass wir sie fast die ganze Zeit am Funk hörten. Es schien auch alles gut zu laufen, Steigwerte um 3 m/sec wurden gemeldet, und dann die erlösende Nachricht sie befinden sich im Endanflug. Drei von vier Österreichern landeten, Andi saß leider 10 km vor dem Platz. Am besten lief es für Hilmar, der an diesem Tag einen Tagessieg nach Hause flog.

Standardklasse: Assigned Area Speed Task: 3 h ; min. 171,3 km ; max. 420,9 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
11.	Georg	11.
33.	Andi	35.

Clubklasse: Assigned Area Speed Task: 3 h ; min. 160,5 km ; max. 415,4 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
1.	Hilli	4.
23.	Rudi	30.

4. Wertungstag (9. Juli)

Es stand dieses Mal einen Racing Task, mit vier vorgegebenen Wendepunkten auf dem Programm. Meteorologisch ist zu sagen, dass der Wind nur unwesentlich weniger wurde, sich jedoch ein gut fliegbares Fenster öffnen sollte und danach eine Kaltfront im Anmarsch war. Aus diesem Grund flogen sowohl die Standard- als auch die Clubklasse sehr zügig ab, was sich im nachhinein als Fehler erwies. Es kamen zwar alle bis auf Rudi nach Hause, Andi landete zum ersten Mal am Platz. Doch leider irrten sich die Meteorologen wieder einmal, die erwartete Kaltfront traf nicht ein, und somit hatten die später abgeflogenen Piloten wesentlich bessere Voraussetzungen. Somit fanden sich unsere Piloten trotz guter Flugleistungen eher im hinteren Teil des Feldes wieder.

Standardklasse: Racing Task: 228,2 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
22.	Georg	13.
30.	Andi	35.

Clubklasse: Racing Task: 205 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
21.	Hilli	7.
36.	Rudi	31.

5. Wertungstag (10. Juli)

Obwohl der Wetterbericht nicht all zu Gutes zu berichten hatte bzw. nicht immer zutreffend war, wurde die bis dato die größte Strecke ausgeschrieben. Zum ersten Mal ging es nördlich in die Berge hinein. Aus dem Funk hörten wir jedoch, dass es auf der ersten Wende regnete und so befürchteten wir das Allerschlimmste. Insgesamt sah es in der Standardklasse sehr schlecht aus. Für die Clubklasse waren noch gewisse Chance vorhanden die Task zu vollenden. Um es gleich vorweg zu sagen, es kam niemand heim an diesem Tag. Andi kam bis auf 14 km an die Wende heran und saß auf einem Feld mit drei Franzosen und einem Schweden. Rudi musste dieses Mal 5,6 km vor dem Platz in die Wiese. Am weitesten an diesem Tag kam Georg Falkensammer aus Kärnten, der nur 17 km vorm Platz landete und somit Tagessieger wurde.

Standardklasse: Racing Task: 304,6 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
1.	Georg	8.
23.	Andi	35.

Clubklasse: Racing Task: 262,5 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
5.	Hilli	3.
29.	Rudi	33.

6. Wertungstag (11. Juli)

An diesem Tag gab es um kurz nach Acht schon die ersten Bummerln. Es schien ein Spitzentag zu werden. Das zeigte auch der Task mit über 600 km Maximalstrecke. Dennoch war wiederum der erste Schenkel in den Norden von tiefer Basis und 8/8 Cumuli erschwert passierbar.

Unsere Jungs schlugen sich jedoch gar nicht mal so schlecht. Da es im Süden und speziell am östlichen Schenkel wieder mit Steigwerten bis zu 4 m/sec ging. Am 6. Wertungstag war es nun endlich soweit, alle vier Österreicher erreichten den Heimatflugplatz, darauf hin gab es eine Runde Freibier des Team Captains. Auf Grund der schwächeren Schnittgeschwindigkeiten der Österreicher waren sie in der Tageswertung im hinteren Bereich zu finden.

Standardklasse: Assigned Area Speed Task: 4,5 h ; min. 327 km ; max. 634,3 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
19.	Georg	7.
25.	Andi	35.

Clubklasse: Assigned Area Speed Task: 4,5 h ; min. 246,6 km ; max. 575 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
20.	Hilli	4.
18.	Rudi	33.

1. Ruhetag (11. Juli)

Nachdem eine Kaltfront für 14:00 Uhr vorhergesagt wurde, beschlossen die Team Captains diesen Tag zu canceln. Uns konnte es nur recht, denn für die Piloten war es höchste Zeit mal einen Tag abzuschalten. Natürlich wurde der Vortag nun ausgiebig genutzt sich anderweitig zu unterhalten und am Ruhetag wurde ausgeschlafen und entspannt. Dieses Mal stimmte der Wetterbericht und es begann gegen Mittag zu regnen. Am Abend gab es dann einen internationalen Abend. Unser kurzfristig gestalteter Tisch mit Häppchen (Brot, Speck, Käse), Süßes (Mannerschnitten, Mozartkugeln) und Getränken (Wein, Red Bull) kam ziemlich gut an. Insgesamt war es ein sehr lustiger und interessanter Abend.



7. Wertungstag (13. Juli)

Die Motivation nach dem Ruhetag ließ etwas zu wünschen übrig. Sowohl der Wetterbericht als auch der Task hoben diesen Faktor nicht besonders. Die erste positive Meldung waren 5 m/sec kurz nach dem Start. Doch das war es dann auch schon. Um 14:45 begann es am Platz zu schütten und es zeigte sich auch keine Besserung dieser Situation. Hilli war zu dieser Zeit leider schon außengelandet. Trotzdem gaben wir die Hoffnung nicht auf, denn bekanntermaßen ist im Flachland alles möglich, dass haben wir in den letzten Tagen gelernt. Doch leider irrten wir uns

dieses Mal. Alle vier mussten raus in die Felder. Andi und Rudi saßen mit drei weiteren Piloten am letzten Wendepunkt. Georg musste im Endanflug 11 km vor dem Flugplatz landen gehen. Trotzdem ging es speziell für Andi aufwärts, er war erstmals vor Georg und gab die rote Laterne ab.

Standardklasse: Assigned Area Speed Task: 2 h ; min. 153,8 km ; max. 322,8 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
26.	Georg	12.
25.	Andi	34.

Clubklasse: Assigned Area Speed Task: 2 h ; min. 123,7 km ; max. 275 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
33.	Hilli	10.
30.	Rudi	33.

8. Wertungstag (14. Juli)

Nach der Rückholung aller Österreicher am Vortag lautete die Devise für diesen Tag „Heimkommen“. Das Wetter ließ auch viel gutes verheißen: wenig Wind, gute Basis, noch bessere Cumuli, laut Karl richtig knackig. Frohen Mutes machten sich alle Vier sehr schnell auf die Reise. Doch auch an diesem Tag irrte sich der Meteorologe und die Ausbreitungen im Norden lösten sich nicht auf sondern breiteten sich aus. Andi rief schon sehr bald vom Flugplatz Prievidza an, mit ihm saßen weitere acht Piloten. An diesem Tag vollendete keiner der Wettbewerbspiloten aller drei Klassen den Task. In der Standardklasse schaffte es ein Franzose bis zum ersten Wendepunkt, was aber für eine Tageswertung viel zu wenig war. Georg landete zusammen mit den Schweizern am Flugplatz in Nitra zurück, er hatte vor der 1. Wende umgedreht, nachdem klar war das es keine Wertung geben wird. In der Clubklasse saßen zwar auch alle Piloten draußen, doch hier kam eine Wertung zustande.

Standardklasse: Racing Task: 515,7 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
keine Wertung	Georg	12.
keine Wertung	Andi	34.

Clubklasse: Racing Task: 432 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
12.	Hilli	5.
13.	Rudi	32.

9. Wertungstag (15. Juli)

Die Wettervorhersage für diesen Tag lautete: so gut wie kein Wind, Temperaturen bis nahezu 30 ° und die Basis auf über 2.000 m. Dieses Mal schien es so als würde der Wetterbericht stimmen. Dementsprechend groß war auch die Ausschreibung, jedoch

mit Assigned Areas um den Piloten mehrere Möglichkeiten zu geben. In beiden Klassen ging das gesamte Feld nahezu gemeinsam über die Abfluglinie. Die Bärte bzw. die Schnittgeschwindigkeiten ließen uns am Boden hoffen. Und wirklich wir hatten erstmals über vier Stunden Ruhe von unseren Piloten und hörten sie nur per Funk. Es schien auch allen vier gut zu laufen, Hilli und Georg kamen etwas verspätet, Rudi genauso pünktlich wie Andi. In der Standardklasse lagen die Schnittgeschwindigkeiten so knapp beisammen, dass Andi mit nur knapp 10 km/h langsamer als der Sieger den 30. Platz belegte. Auch in der Clubklasse waren die Schnittgeschwindigkeiten um die 100 km/h. Am Abend hielt dann unser Coach Karl noch einen Diavortrag über seinen 3.000 km Flug mit Klaus Ohlmann, der natürlich höchst interessant und wirklich sehenswert war.

Standardklasse: Assigned Area Speed Task: 4,5 h ; min. 285 km ; max. 617,5 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
8.	Georg	11.
32.	Andi	33.

Clubklasse: Assigned Area Speed Task: 4,5 h ; min. 241,4 km ; max. 515 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
21.	Hilli	7.
10.	Rudi	31.

10. Wertungstag (16. Juli)

Zum ersten Mal ging es in den Norden bis an die Grenze zu Tschechien. Grundsätzlich sahen die Wetterbedingungen nicht schlecht aus, hohe Basis 2.800 bis 3.000 m und gut ausgebildete Cumuli. Doch leider verbastelten sich unsere Standardklassepiloten am östlichen Wendepunkt und lagen cirka 20 km/h hinter dem Siegerschnitt.

Standardklasse: Racing Task: 531,9 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
22.	Georg	11.
23.	Andi	32.

Clubklasse: Racing Task: 515,4 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
14.	Hilli	7.
22.	Rudi	30.

11. Wertungstag (17. Juli)

Schon beim Frühstück war nicht klar, was dieser Tag heute bringen würde. Durch eine hohe Bewölkung konnte sich am Boden keine Thermik entwickeln. Deshalb gab

es auch noch ein zweites Briefing um 11:30 Uhr. Dann stand aber fest, dass es auch an diesem Tag einen Task geben würde.

Zur Erleichterung der Piloten wurde wieder eine Assigned Area Speed Task ausgeschrieben. Am Boden war es sehr heiß und unerträglich schwül. Den Piloten in der Luft erging es ähnlich auch sie kamen ins Schwitzen um zeitgerecht und mit möglichst vielen Kilometern wieder am Platz zu landen. Leider lief dieser Tag nicht ganz wie erwartet, Georg kam 20 Minuten zu früh, Hilli dafür zu spät und auch Andi brachte keinen guten Schnitt zusammen, nur Rudi glänzte mit einem 14. Platz, die anderen fielen vor allem auch punktemäßig in der Gesamtwertung leider stark zurück.

Standardklasse: Assigned Area Speed Task: 4,5 h ; min. 285 km ; max. 617,5 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
33.	Georg	14.
31.	Andi	34.

Clubklasse: Assigned Area Speed Task: 4,5 h ; min. 241,4 km ; max. 515 km

<u>Tageswertung</u>	<u>Teilnehmer</u>	<u>Gesamtwertung</u>
31.	Hilli	10.
14.	Rudi	30.

2. Ruhetag (18. Juli)

Nachdem es in der Nacht bereits zum Regnen angefangen hat, waren die Aussichten auf einen letzten Wertungstag relativ gering. Auch beim Briefing um 10:00 Uhr regnete es noch. Trotzdem erhofften sich die Veranstalter noch eine letzte Chance und so gab es ein Nachbriefing um 13:00 Uhr bei dem dann der Tag aber offiziell gecancelt wurde.

Die Abschlussfeier am Abend wurde natürlich ein sehr lustiges und für manchen ein feuchtfrohliches Fest. Die Siegerehrung fand am nächsten Tag im Hangar statt.

Siegerehrung (19. Juli)

Sieger und somit Junioren-Weltmeister in der Standardklasse wurde Jez Hood (GB) und in der Clubklasse Michael Streit (D), die Österreicher beendeten die Weltmeisterschaft wie folgt:

Standard class - Overall Final results

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	352	Jez HOOD	Great Britain	LS 8	8478
2	232	Luke REBBECK	Great Britain	LS 8	8430
3	BW2	Achim BESSER	Germany	Discus 2	8290
14	D2	Georg FALKENSAMMER	Austria	Discus 2b	6462
34	M8	Andreas BRANDNER	Austria	Discus b	4013

Club class - Overall Final results

#	CN	Pilot	Country	Glider	Total points
1	MS	Michael STREIT	Germany	ASW 19	9030
2	L8	Peter TOFT	Denmark	Std. Cirrus	8835
3	SZ	Stephan ZEMMEL	Germany	ASW 19	8499
10	ISV	Hilmar GASSNER	Austria	LS 1f	8229
30	JP	Rudolf SCHLESINGER	Austria	DG 101	6757

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei all jenen bedanken, die mir die Teilnahme an diesem Wettbewerb ermöglicht haben, ganz besonders aber beim [FSV Feldkirchen/Ossiachersee](#) (Bereitstellung des Flugzeugs Discus 2b), bei Peter Platzer (Team Captain), Karl Rabeder (Coach) und Andreas Pfoser (Meteorologe in Wien-Schwechat) für die freundliche Unterstützung in Nitra, sowie der finanziellen Unterstützung von [Österreichischen Aero-Club](#), [ASVÖ Kärnten](#), [Land Kärnten](#) bzw. [Verein Kärnten Sport](#), [Stadtgemeinde Feldkirchen](#) und [Verein Nationalmannschaft österreichischer Segelflieger](#).

Sponsoren:

