

Bericht über den Segelflugwettbewerb in Marburg in der Zeit vom 6.6. bis 13.6.2009

MARBURG OPEN 2009

Packen und Vorbereitung

Durch den netten Arbeitgeber Bundeswehr hatte ich schon eine Woche Urlaub im Voraus, um meinen Urlaub zu planen und vorzubereiten. Diese Woche nutzte ich ausgiebig um „alles Mögliche“, aber nicht das zu machen, was mit dem Wettbewerb zu tun hatte.

Doch, ich war in Roßdorf und habe Konserven und Kleinigkeiten für den Urlaub gekauft.

Das eigentliche Packen begann dann erst am Wochenende vor der bevorstehenden Reise. (Reise konnte man schon sagen, mit meinem Bus eine etwas längere Fahrt, aber dazu später.)

Hier wurde aber eigentlich nur das Größte zusammengepackt.

Hauptsache war, dass der Bizzl mit seinem neuen Motor läuft, die Anhängerkupplung funktioniert und der Hänger fahrbereit ist.

Mehr Vorbereitung war meiner Meinung nach nicht nötig...

Montag, 1.Juni

Ich war schon eine längere Weile wach, weil ich ja noch nicht so viel gepackt hatte.

Also packte ich zuerst Wäsche ein bis die Tasche voll war – genug Wäsche!!! Und die musste dann direkt ins Auto, denn noch war Platz und es würde später doch eher eng werden. Das ich auch Kochgeschirr und sonstige Utensilien zum Kochen mitnehmen müsste, fiel mir dann auch noch auf. Und so packte ich und packte, bis das Auto voll war.

Jetzt fehlten nur noch die Kühlbox und der Hänger!!!

Den hatte ich schon gewaschen und startklar gemacht. Also konnte ich anhängen und los ging es.

Die erste Fahrt mit Bizzl und Hänger !

Leistung und Beschleunigung konnte man jetzt nur ganz klein schreiben, aber er lief – und meiner Meinung nach gar nicht mal so sehr schlecht.

Erster Halt war noch einmal bei mir zu Hause, um die Kühlbox einzupacken. Dabei merkte ich schon, dass ich das Geschirr vergessen hatte. Also auch noch schnell das Geschirr rein und los ging es.



Montag 1.Juni zwischen Reinheim und Marburg:

Die ersten Kilometer waren gefahren und es fuhr sich ganz gut! Der Bus lief noch im normalen Temperaturbereich und der Hänger lief ruhig hinterher. Ich hatte inzwischen mit Horst telefoniert, der war schon seit Sonntag in Marburg und bereit, mich für die kommenden 14 Tage zu ertragen.

(Respekt :-P)

Bei Gießen – es waren erst zwei Stunden um – rief Horst noch einmal an und fragte, wo ich denn bliebe. Und nach einigen weiteren Telefonaten war uns klar, dass ich doch auf dem richtigen Weg war.

Um halb acht kam ich in Schönstadt auf dem Flugplatz an und war erstaunt, wie viel Betrieb auf dem Campingplatz war. Horst hatte ihn für sich allein.

Nach kurzer Begrüßung fingen wir an das frisch ersteigerte Vorzelt aufzubauen. (Damit es nicht zu peinlich wurde, hatte ich es heimlich schon einmal zur Probe aufgebaut.)

Jetzt war ich mit dem Größten ausgestattet und konnte, nachdem wir noch eine Pizza essen waren, schlafen – aber: Ich hatte noch keine Luftmatratze aufgepumpt. Deshalb war die Erste Nacht etwas unangenehm. Aber beim Bund gibt's das ja auch nicht!

Ach so: Horst hatte schon im Internet nachgesehen und festgestellt, dass der nächste Tag gut fliegbar wäre, deshalb schnell ins Bett!!



Dienstag, 2. Juni 2009

Wir standen recht früh auf und gingen noch zum Bäcker Brötchen kaufen.

Nach einem gemütlichen Frühstück steckten wir die LS4 zusammen und machten uns fertig für den Flug. Niko kam mit einer Dimona aus Ober-Mörlen, was mein Glück war, da die Husky von Marburg einen Rollschaden hatte.

So kamen wir recht zügig in die Luft und ich konnte mir ein Bild vom Flugplatz und dem Gelände machen. Da der Wind recht stramm war, war es nicht so einfach an Horst dran zu bleiben. Aber wir flogen zusammen ein schönes 250km Dreieck, was den Tag schon zum ersten schönen Erlebnis werden ließ.

Wir ließen den Abend mit Gegrilltem entspannt ausklingen.

Mittwoch, 3. Juni 2009

Der neue Tag begann damit, dass ich spülen musste. Diese Aufgabe wurde mir vertrauensvoll von Horst übertragen, da er wegen erklärter Rückenprobleme sich nur schwer bücken konnte.

Bei unserem Flug am Vortag hatte ich Probleme mit meiner Batterie. Sie hielt die Spannung nicht. Deshalb fuhr ich in den Baumarkt, um einen Schalter zu kaufen, über den ich die Heckbatterie anschließen konnte.

Nachdem das geschehen war und der Schalter funktionierte, wurde der Rumpf gewaschen und poliert, es war zwar nicht unbedingt nötig, aber so stand er wenigstens schön da.

Auch an diesem Abend wurde wieder gegrillt, was gab es Schöneres, als beim Essen zu sitzen und den Anderen beim Zeltaufbau zuzuschauen.

Donnerstag, 4. Juni 2009

Der Campingplatz wurde von Tag zu Tag voller und das Wetter von Tag zu Tag schlechter. Auch heute war kein Trainingswetter, deshalb beschloss ich, mich um das Loggerladegerät zu kümmern. Mit Horst zusammen reparierte ich den Kabelbruch! Anschließend kümmerte ich mich um eine neue Batterie für die LS4.

Freitag, 5. Juni 2009

Nach dem Frühstück hieß es mal wieder Spülen und Camp fertig machen, denn für den Tag war fliegbares Wetter vorhergesagt. Deshalb: Flieger fertig machen und warten, dass die Thermik brüllt! Dem war aber nicht so, es zog eine Abschirmung rein und damit hieß es dann doch nicht mehr fliegen. Jetzt musste ich den abgeklebten Flieger wieder abrüsten. Fazit für diesen Tag war: Der Flieger wird erst am Start abgeklebt!!!

Wir machten es uns wieder gemütlich und gingen noch Einkaufen. Denn der Schnaps war aufgrund der Wetterlage verdunstet.

Am frühen Nachmittag holten wir Anke in Cölbe ab. Sie war mit dem Zug nach Marburg gekommen.

Am Abend war Eröffnungsbriefing, wobei klar wurde, dass die nächsten 2 Tage keine Wertungstage werden würden.

Auch an diesem Abend wurde gegrillt und diesmal auch direkt abespült.

Samstag, 6. Juni 2009

Nach einer eher kurzen Nacht gab es ein reichhaltiges Frühstück mit gekochten Eiern und frischen Brötchen. Obwohl es doch sehr kalt war (Anke hatte meine Winterjacke und lange Unterhose mitgebracht), frühstückten wir unter freiem Himmel. Doch auch heute war nicht an Fliegen zu denken. Es regnete immer wieder und deshalb wurde der Tag direkt beim morgendlichen Briefing neutralisiert.

Wir nutzten die Gelegenheit und fuhren zu Ankes Oma, die uns mit einem leckeren Mittagessen und anschließender Erdbeertorte verwöhnte.

Zurück auf dem Flugplatz gingen wir mit einer größeren Gruppe neu kennengelernter Jugendlichen zum Abendessen in die Flugplatzkneipe.

Da ich die Heizung aus meinem Bus rausgebaut hatte, bevor ich in den Urlaub fuhr, wäre es mal wieder eine (sau) kalte Nacht geworden. Deshalb heizten wir den Bus noch einmal kräftig mit dem Gaskocher, bevor wir ins Bett gingen.

Sonntag, 7. Juni 2009

Ich wollte aus kaum glauben aber auch dieser Tag wollte einfach nicht besser werden als der vorherige.

Nur das Frühstück konnte man noch genießen - allerdings auch nur mit Winterausrüstung.

Am Nachmittag kam dann doch ab und zu die Sonne raus und so konnte ich Anke bei recht gutem Wetter noch nach Hause fahren.

Allerdings streikte der Bizzl auf halber Fahrt und ließ mich für einige Sekunden auf dem Standstreifen



stehen, wo ich ihn nach einer kurzen Verschnaufpause zum Weiterfahren animieren konnte. Wieder auf dem Flugplatz angekommen, gingen wir unserem inzwischen fast traditionellen Ritual nach, dem Schönstädter Flaschenthermik-Trinken. Der nächste Tag sollte gut zu fliegen sein, deshalb ließen wir den Abend recht früh ausklingen und hängten noch einmal die Akkus ans Ladegerät.

Montag, 8. Juni 2009

Wir hatten am Vortag ausgemacht, früh aufzustehen und den Flieger aufzurüsten. Deshalb war um 06:30 die Nacht rum. Nachdem der Flieger aufgerüstet war, gingen wir zum gemütlichen Frühstück über, denn das war das „A und O“ des Tages. Pünktlich um zehn waren alle im Briefingraum versammelt, um den ersten Wertungstag zu meistern.

Die Aufgabe lautete:

Marburg – Weilburg – Plätzer Huehnfeld – Hohes Lohr – Marburg

Startbereitschaft war um 11:30, also konnte ich in aller Ruhe meinen Logger programmieren und den Flieger aufbauen und abkleben.

Ich hatte mich mit der M6 (LS4) verabredet und wollte mit ihr zusammen fliegen, was sich jedoch später noch als schwierig herausstellte.

Endlich im Schlepp bemerkte ich, wie schnell und reibungslos doch 70 Flugzeuge in die Luft kommen können. So klinkte ich in 650 Metern über dem Platz aus und suchte mir den ersten Bart. Alles hat gut geklappt, ich war an der Basis, die Linie war offen, ich hatte die M6 getroffen und wir konnten los.

Lange sind wir abgeglitten und dann hätte nicht mehr viel gefehlt und der Acker wäre mir gewesen. Aber alles gut, nix passiert, nur dass der Pulk inzwischen vorbeigezogen war. An der 1. Wende klappte alles prima, allerdings war die M6 nicht mehr da!!! Auch nicht im Funk!!! Also flog ich weiter, und da die Wolken alle gut aussahen und ich ja wieder aufholen wollte, nahm ich nur die guten Wolken mit, was dazu führte, dass ich fast in Alsfeld außenlandete. Aber auch dort bekam ich noch einen Bart, der mich wieder nach oben brachte. Die M6 war leider schon zwischen der 1. Wende und Alsfeld auf dem Acker.

Durch meine komische und langsame Fliegerei war es inzwischen spät geworden und die Thermik entsprechend schlechter, was dazu führte, dass ich einen sehr schwachen aber noch nutzbaren Bart fand, der mich zum Weiterkämpfen animierte. Als ich dann vor mir im ansteigenden Gelände zwei Flieger kreisen sah, dachte ich mir, dass es auch da vorne noch gehen müsste und so flog ich direkt zu ihnen, wobei sie mir kurz vor meiner Ankunft entgegen kamen. Ich dachte mir nichts Böses und war überzeugt, dass sie die letzte Wende schon unrundet hatten und nur noch nach Marburg müssten und auf dem Weg dahin seien.

Es kam, wie es kommen musste, der Bart ging nicht und ich hatte nur noch eine Wolke über dem Wald vor mir, die ich aber noch versuchen wollte. Auch diese ging nicht, sodass ich Ausschau nach einem Acker hielt. Und da lag doch dann tatsächlich direkt vor mir einer auf dem Acker, den ich dann recht schnell und kurz entschlossen besuchen ging. Flieger unten, Felix unten, allen geht es gut. Acker war nicht der Beste, aber er war okay.

Nicht genug mit der Außenlandung! Nach ca. 5 Minuten rückte der Krankenwagen mit Blaulicht und Sirene an, da hier ja ein Flugzeug abgestürzt sei. Und es kam noch schlimmer, die Feuerwehr war auch schon unterwegs. Die konnte aber dann zum Glück vom Notarzt wieder zurückgerufen werden.

Aber als ich dann nach meinem Rückholer telefonierte, war sein Handy aus und ich entschloss mich, mich selbst zurück zu holen. Rückholstrecke ca. 30km. Ist ja nicht die Welt.

Neben zahlreichen Schaulustigen bauten wir die DG von Michael ab. Wir fuhren nach Schönstadt und dort wollte Michael noch tanken. Ich wartete dort und kurze Zeit später wurde ich von Schmidt, der sich kurz entschlossen hatte, nach Feierabend nach Marburg zu fahren, mit meinem Hänger abgeholt. Als er hörte, wo ich außengelandet war, berichtete er, dass dieser Ort sein

Heimatort ist. Wir rüsteten schnell den Flieger ab und machten uns wieder auf den Weg nach Marburg.



Dort wartete schon Arne, der direkt nach seiner letzten Abprüfung nach Marburg gekommen war. Jetzt wurde ich noch dem einen oder anderen Fremden vorgestellt und dann ging es auch schon bald ins Bett.

Dienstag, 9. Juni 2009

Es war trocken aber doch wahrscheinlich nicht fliegbar, sagte zumindest der Wetterbericht. Ein größeres Frontensystem war schon über Frankreich.

Deshalb nutzen wir den Tag und machten den Flieger vom Vorabend noch sauber. Anschließend polierten wir ihn, da wir ja an diesen Tag nichts zu tun hatten.

Pünktlich zum Mittagessen gingen wir zur Flaschenthermik mit Käsekuchen und Videofilm über. Damit war der Tag gelaufen!!!

Mittwoch, 10. Juni 2009

Da eigentlich schon am Vorabend klar war, dass auch dieser Tag nicht fliegbar wäre, viel die Teilnahme am Briefing eher „mau“ aus. Als Alternativprogramm hatte man sich für diesen Tag Kart-Fahren überlegt. Wir schauten am Morgen nach dem Briefing, bei einer Tasse Tee und Schokolade, noch die eine oder andere DVD. Um 14 Uhr war Abfahrt nach Sinn, dort lieferten wir uns nach 10 Minuten Qualifying ein 20minütiges, spannendes Rennen. Mit Muskelkater und viel Durst kamen wir gegen 19 Uhr wieder in Marburg an. Hier musste der Zeltplatz sturmfest gemacht werden, da heute starker Regen mit Hagel gemeldet war.



Am Abend wurde mal wieder gegrillt und der Abend klang ganz gemütlich aus.

Donnerstag, 11. Juni 2009

Im Briefing wurde es von Tag zu Tag leerer. Allerdings hatte die Wettbewerbsleitung für diesen Tag ein Bowlingturnier in Marburg organisiert. Da dieses aber erst um 16 Uhr startete, legte ich mich noch einmal ins Bett und spielte ein wenig am Laptop! So langsam gingen uns die Ideen aus! Am Nachmittag im Bowlingcenter wurden wir vom Besitzer zu allen Spielen eingeladen. Er ist auch UL-Flieger in Marburg und konnte es nicht ertragen, dass bis jetzt erst ein Wertungstag zustande kam.

Und weil das Wetter inzwischen wieder trockener wurde und nur noch recht starker Wind war, wurde auch an diesem Abend wieder gegrillt. Aber diesmal auf einem sauberen Grill, denn den hatten wir am Vorabend an unsere Nachbarn verliehen, die ihn natürlich sauber gemacht hatten. Für den nächsten Tag war ein Wertungstag geplant, deshalb ging es recht zeitig ins Bett.

Freitag, 12. Juni 2009

Trotz frühem Aufstehen (vor der Musik) gab es einige, die es vorzogen, ihren Flieger schon in den noch früheren Morgenstunden aufzurüsten. Da der Himmel noch bedeckt war, hielten wir uns mit dem Aufrüsten zurück und frühstückten zuerst.

Da nach dem Frühstück schon der größte Teil der Piloten ihre Flieger am Start stehen hatte, rüsteten wir doch auf und schoben unseren Flieger an den Start.

Da das Wetter wieder schlechter geworden war und der Wind zugenommen hatte, entschieden wir uns, den Flieger erst nach dem Briefing mit den notwendigen Utensilien zu bestücken und abzukleben.

Beim Briefing wurde es jedoch ernst. Werner meldete uns starken Wind von bis zu 50km/h. Doch die Aufgabe wurde wieder anspruchsvoll. Ein Dreieck von 200km:

Marburg – Braunfels – Rimberg – Bad Wildungen – Marburg

Da ich bei unserem letzten Wertungstag zu spät war und deshalb nicht den ganzen Kurs schaffte, wollte ich heute direkt nach Eröffnung der Startlinie abfliegen.

Gesagt, getan! Pünktlich nach Eröffnung der Startlinie flog ich ab. Allerdings hatte ich schon jetzt im Funk die ersten „Absaufer“ gehört. Der Wind war wie vorhergesagt mit bis zu 46km/h genau entgegen dem dem ersten Schenkel, was den Start erschwerte.

Nur die Ka6 flog mit mir ab, was aber kein Problem war! Da ich schon beim letzten Flug schnell sehr tief war, dachte ich mir, dass ich am bei Gießen am Dünsberg den ersten Bart nehmen würde. Doch der TV-Turm wollte nicht näher kommen und wurde dabei immer höher. Der Turm wurde zu hoch für mich, sodass ich von Süden ins Luv des Berges flog, aber leider auch schon wieder mit dem alternativen Acker neben der nächsten Ortschaft. Den Bart zu finden wurde durch den starken Wind deutlich schwerer als erwartet! Beim Flug Richtung Acker fand ich ihn, total zerrissen aber mit Ausschlägen bis Anschlag!!! Zentrieren war Fehlanzeige, doch das war auch nicht nötig, er brachte mich mit über 3m/s auf 1500m und das sollte vorerst ausreichen.

An der ersten Wende hörte ich die ersten Außenlandungen im Funk. Bei mir lief es ganz gut. Durch den Rückenwind konnte ich den 2. Schenkel in 50 Minuten fliegen. Allerdings hatte ich durch das frühe Abfliegen das Problem, dass sich über dem 3. Schenkel eine lange und breite Front, zeitweise mit Regen, aufgebaut hatte. Meine Idee im Luv der Front zu fliegen wurde durch den Wind wieder verworfen, ich schaffte es nicht bis an die Vorderseite. Da ich nicht mehr sehr viel Höhe hatte, war der nächste Flugplatz auf Kurs „Der Ring“ in Schwalmstadt. Allerdings fehlten mir auch dahin die letzten 200m. Die erkämpfte ich mir durch einige „Nullschieber“, die mich dann zum Flugplatz brachten. Ich fragte direkt, ob jemand am Platz sei, was mich wunderte, da es ja noch unter der Woche war.

Aber ich bekam Auskunft und sollte landen, wie ich wolle. Es sei eh kein Flugbetrieb. Deshalb landete ich 90° zu meinem Kurs und nahm erst kurz vor der Landung das Fahrwerk raus. Sonst hätte es nicht mehr gereicht. Nach der Landung fragte ich, ob ich die richtige Landebahn getroffen hätte, aber er sagte mir nur, dass er noch nicht am Platz sei, aber mich gleich abholen würde. 20 Minuten später startete ich wieder geschleppt von einem Falken mit 80 PS. Ich glaube, nicht nur ich war froh, als wir endlich in der Luft waren, denn auch der Schlepppilot sagte, dass es doch recht windig wäre und wackelte dabei über Schwalmstadt hinweg. In 1100 Metern NN klinkte ich aus, aber der Schlepppilot merkte es nicht. Erst als ich unter ihm mit der LS4 vorbei flog, fragte er mich erstaunt, warum ich schon ausgeklinkt hätte. Aber das Wetter war noch gut und so konnte ich die letzten 400 Meter nach Marburg kurbeln.

Zuhause angekommen war ich der erste in der Clubklasse, allerdings ohne Wertung. Nachdem ich den Logger abgegeben hatte, wurde der Flieger gewaschen und in den Hänger verfrachtet. Der Abend war mit Grillfleisch und Flaschenthermik gerettet.

Samstag, 13. Juni 2009

Der Tag begann blau, sodass wir zuerst frühstückten. Doch auch diesmal war der größte Teil der Clubklasse schon am Start. Aber wir wollten genau wie gestern nur schnell zusammenstecken und dann nach dem Briefing einräumen und abkleben. Beim Briefing merkten wir, dass es Werner, trotz der Fete am Abend, noch einmal wissen wollte. Er hatte uns eine Strecke von 250 km bei Blauthermik ausgeschrieben.

Die Aufgabe war folgende:

Marburg – Weilburg Schloss – Meschede – Bad Wildungen – Marburg

Startbereitschaft war für 11:30 geplant.

Da aber die Thermik noch nicht sehr ausgeprägt war, wurde der Start verschoben.

Um 12:30 startet eine ASK 21 zum Thermikschnüffeln, aber auch sie fand nur nach mehreren Anläufen etwas.

Um 13:00 stellte uns Werner beim Feldbriefing die „B-Aufgabe“ vor.



Statt dem Wendepunkt Meschede war jetzt der Flugplatz Schameder anzufliegen. Um 13:30 war Startbereitschaft und dann ging es los. Ich wollte mit Horst Walter Schwager (JO) und Michael Potthoff (L3) fliegen. Mein E-Vario hatte ich während des Schleppts leise gemacht! Nach dem Schlepp ging es nicht mehr. Nach der Startfreigabe wollten wir vor dem Pulk los und hatten uns an der Starlinie getroffen.

Ich flog voraus und JO und L3 hinterher. An der ersten Wende hatte ich die beiden nicht mehr hinter mir, dafür war ich an der Wende niedrig. Ich wollte nicht alleine ins „blaue hohe Sauerland“ fliegen. Deshalb trafen wir uns wieder in Weilburg und flogen gemeinsam nach Schameder. Da ich immer wieder vorne flog, hatte ich kurz vor Schameder mal wieder das Problem mit der Höhe. So musste ich noch einen Bart finden, da es nicht nach Schameder reichte. 8km vor dem Platz fand ich einen Bart, der mich wieder auf 1200m brachte. L3 war inzwischen dazu gekommen und kreiste jetzt in 1700m über mir und hielt den Bart fest, bis ich von der Wende wiederkam. (Was für 'ne Taktik ☺)

Da Michael deutlich höher war, flog er 10 Minuten vor mir ab und so hörte ich ihn nur noch im Funk.

Durch das Tal bei Allendorf konnte man langsam und ohne viel zu kurbeln fliegen. Ich musste dann erst kurz vor der letzten Wende noch einmal kreisen. Ich hatte mir vorgenommen, vor der Wende Endanflugshöhe zu erreichen. So kurbelte ich in ca. 1 m/s und ließ mich dabei vom Wind in den Wendezyylinder treiben. Laut LX20 sollte ich jetzt nur noch 100 Meter nach Marburg brauchen. Da der Wind aber immer wieder neu berechnet wurde, wollte ich noch 200 Meter Sicherheit mitnehmen, was mir später noch die letzten Minuten kosten würde.

Ich flog ab mit +200m nach Marburg. Langsam und (so wie ich es von den Segelflugehrern gelernt hatte) nach Sollfahrtregeln.

100m unter mir überholte mich ein 18m Flieger, der aber 2km später einkreiste. Da wurde ich doch ein wenig unentschlossen und kurbelte mit der 18m Klasse zusammen.

Mit +400 Metern auf Marburg entschloss ich mich schließlich doch abzufliegen. Es waren noch ca. 30km. Ich flog mit „McCready 1“ und wollte meinen Augen nicht trauen, wie die Kilometer schwanden und die Höhe stieg.

Nach der 10km Meldung hatte ich noch +500m nach Marburg, aber ich sah den Platz nicht, flog aber jetzt zielstrebig mit ca. 200km/h nach GPS und dann sah ich den Platz. Nur leider viel zu spät, um einen Direktanflug zu machen. Deshalb Überflug und anschließend Landung!

Flieger aus der Bahn und Logger abgeben. Und... ganz wichtig: Bier trinken. Thermik brauchte ich keine mehr für diesen Tag. 15 Minuten nach mir kam Horst, der auch erfolgreich geflogen war.

Am Abend ging es dann ab 19:00 zur Abschlussfeier über. Aber erst um 21:00 begann die Siegerehrung.

Ich hatte in der Clubklasse durch einen 6. Platz am letzten Tag in der Gesamtwertung den 8. Platz belegt.

Horst in der 18m-Klasse war am Ende auf den 3. Platz.

An diesem Abend wurde noch lange gefeiert und Flaschenthermik vernichtet.

Um ca. 03:00 Uhr war der Abend rum und Horst wollte es sich nicht nehmen lassen, uns um 07:00 zu wecken.

Sonntag, 14. Juni 2009

Da wir ja jetzt eh wach waren, standen wir auch auf und gingen direkt zum Frühstück über. So konnten wir um 08:30 anfangen aufzuräumen und abzubauen.

So hatten wir bis 11 Uhr das Zelt abgebaut und waren schon fast fertig zur Abfahrt. Zum Abschluss mussten wir noch einmal spülen und das Besteck wieder sortieren, bevor wir zur Abfahrt übergehen konnten. Nachdem wir alle verabschiedet hatten und Hänger mit Auto abfahrtsbereit waren, ging es für mich los. Arne wartet noch ein Stunde länger, da ihm die Flaschenthermik vom Vorabend noch ein wenig zu schaffen machte.

Nach 2:15h kam ich erfolgreich in Reinheim am Flugplatz an!

FAZIT:

Für 14 Tage Urlaub hatten wir wirklich nicht das beste Wetter.

ABER: Der Wettbewerb hatte, obwohl er nur 3 Wertungstage hatte, so viel Spaß gemacht. Es kam nie Langeweile auf, wir hatten immer wieder neue Ideen.

Marburg Open war ideal als erster Wettbewerb. Alle Aufgaben hatten genau die richtige Länge. Ich hätte nie gedacht, dass ein Wettbewerb so viele neue Erfahrungen bringen würde.

2. ABER: Für nächstes Jahr habe ich mir vorgenommen wieder mitzufliegen, aber es wäre schön, wenn wir mit einer größeren Mannschaft teilnehmen können. Viele Vereine waren mit 3 bis 4 Flugzeugen dabei, dann macht ein Wettbewerb noch mal so viel Spaß.

