



3rd Club Class
World Gliding Championship
2004 Elverum - Norway

13. - 25. Juni 2004

Newsletter

Datum	Nachricht
2004-06-25	<p>Freitag, letzter Tag Dreimal dürft Ihr raten - Es ist grau in grau, Regen und Nieselregen wechseln sich ab, die Thermikprognose sagt genau Null Thermik für den ganzen Tag voraus. Briefing um 10:00. Zweites Briefing um 12:00: Der Tag ist neutralisiert, die WM zu Ende. Neuer Weltmeister der Clubklasse ist Sebastian Kawa aus Polen, gefolgt von Jay Rebbeck (GB) und Arkadiusz Downar (PL). Kawa ist auch amtierender Weltmeister der Weltklasse, Rebbeck war Junioren-Weltmeister 2001. Die Abstände von der Silbermedaille bis auf Rang sieben (Titelverteidiger Tomas Suchanek, CS) sind mit 54 Punkten extrem eng. Dem fünftplazierten Petr Krejcirik (CS, Europameister 18m-Klasse) fehlen zur Medaille gar nur 13 Punkte! C1 ist auf dem 13. Schlussrang gelandet (von 57 Teilnehmern). In der Nationenwertung liegt die Schweiz auf Rang 6 von 23, hinter Polen, Japan, Frankreich, Pakistan und Slowakei. Die Rangverkündigung ist auf heute Abend vorverlegt worden, mit anschliessender Farewell-Party. So können wir morgen schon früh losfahren und werden vermutlich am Sonntag Abend in Amlikon eintreffen.</p>
2004-06-24	<p>Donnerstag Die Front hat doch noch zu uns gefunden. Es regnet seit etwa 05:00 in Strömen, Tag neutralisiert. Die Aussichten für morgen, letzter Tag, sind auch nicht sehr ermutigend. Es kann also sein, dass die WM zu Ende ist. 22:00 Die Wetterprognosen für morgen sehen nach wie vor alles andere als rosig aus, die Segelflugprognose sieht einen einzigen Aufwind voraus für ganz Südnorwegen, und der ist ca. 150km westlich von uns.... Also heisst es morgen vermutlich packen, putzen und noch mehr packen!</p>
2004-06-23	<p>Mittwoch, fünfter Wertungstag Heute war erneut eine AAST angesagt, Mindestdistanz 150km, Maximaldistanz 360km. Wertungszeit 2h. Der Start wurde dreimal verschoben und fand dann um 14 Uhr endlich statt. Marcel ist um 15:38 abgeflogen, und ca. 17:50 gelandet, mit 214km und einem Schnitt von ca. 99.8km/h. Die sieben Minuten in einem 1.4m/s-Schlauch kurz vor dem Absaufen fast am Schluss der Aufgabe hätten nicht unbedingt sein müssen... Wir werden sehen, was die anderen abgeliefert haben. Das Wetter hat sich wesentlich besser gehalten als vorausgesagt. Gemäss Prognose müsste es eigentlich bereits regnen, aber von der Front sind, wie um 14:00, erst ein paar Cirren zu sehen. Heute abend findet ein norwegisch/schwedisch/italienischer Abend statt, neben Käse und Wein von den Italienern soll es unter anderem "smoked salmon" und auch "smoked sheep head" geben. Wir sind gespannt... Die in der Webcam zu sehenden Sprinkler laufen übrigens auf dem neben dem Flugplatz liegenden Golfplatz auf Hochtouren. Der Boden hier ist extrem sandig, und jedes bisschen Regen versickert sofort. So ist das ganze Gras hier ziemlich braun, obwohl es so oft geregnet hat. Das Sonnenuntergangsstimmungsfoto entstand um 23:20</p>
2004-06-22	<p>Dienstag, vierter Wertungstag (endlich!) Nachtrag zu gestern: einige Piloten sind dann doch noch fliegen gegangen und teilweise mehr als drei Stunden in der Luft gewesen... Zwei der Südafrikaner sind um 22:30 zu einem Sonnenuntergangsflug gestartet und erst um 23:20 wieder gelandet. Briefing heute erst um 11:30. Die Aufgabe ist eine AAST, Minimaldistanz 175km, Maximaldistanz 331km, Wertungszeit 2.5h. 14:45 Marcel ist um 13:47 abgeflogen, bereits im zweiten Wendepunktgebiet, nun muss er noch am Platz vorbei nach Norden ins dritte Gebiet fliegen. Die Basis ist 1600-1700 m, Steigwerte 1-2m/s. Im Westen des Platzes hat es einige Regenschauer, und auch am Platz ziehen von Westen her dickere Wolken auf. Wir hoffen heute sehr auf einen Ziellinienüberflug... 15:30 Marcel ist vor ca. 20 Minuten am Platz vorbei Richtung Norden geflogen, auf dem Weg ins letzte Wendepunktgebiet, dessen Zentrum sich ca. 80km nördlich vom Platz befindet, und welches einen Radius von 25km hat. Es bleiben ihm noch ca. 45 Minuten bis zum Ende der festgesetzten Wertungszeit. Landung nach 2h37' mit etwa 218km, ergibt einen Schnitt von rund 83km/h. Damit kann ich kaum zufrieden sein, hat man doch von Leuten mit 93km/h gehört. Ich werde somit im hinteren Mittelfeld liegen und auch in der Gesamtrangliste wohl einige Ränge verlieren.</p>
2004-06-21	<p>Montag 10:45. Das erste Briefing ist erst auf 12:00 angesetzt. Noch sieht es draussen sehr trüb aus. Die allgemeinen Prognosen für die nächsten Tage sind nicht vielversprechend, die aktuelle Wetterlage bleibt uns erhalten und wir können nur hoffen, dass es an einem der verbleibenden fünf Tage für einen Flug reicht. 14:00 Am zweiten Briefing um 13:30 wurden zwei Aufgaben ausgegeben, beides AAST's mit sehr kleinen</p>

Wendepunktgebieten (5 bzw. 2 km). Also eigentlich Racing Tasks, aber aus Sicherheitsgründen würde der Wendepunkt grösser gemacht. Aufgabe A hat eine Aufgabenzeit von 1h30, mit Mindestdistanz 155km, Max. 193km, bei Aufgabe B ist die Dauer 1h, die Mindestdistanz 127km, max ca. 160km. Der Start ist angesetzt auf 15 Uhr, wir lassen uns überraschen, was das Wetter mitbringt.
Es hat immer wieder blaue Löcher, aber es regnet auch immer wieder.
15:00 Uhr Der erste Start wurde auf 15.30 verschoben, es sieht noch nicht viel besser aus. Die Aufgabe wird Aufgabe B sein.
15:40 Auch der heutige Tag wird neutralisiert, es regnet (schon) wieder. Leider baut sich das blaue Loch zu langsam auf. Wir hoffen auf morgen.
17:40 Der Himmel sieht seit ca. 15:45 absolut fliegbar aus, und wir denken, heute wurde eine Wertung verschonkt.... Hoffentlich hält sich das etwas weniger regnerische Wetter bis morgen!

2004-06-20	<p>Sonntag Ein Tiefdruckgebiet mit immer neuen Fronten und Trögen oszilliert seit Tagen um das Wettbewerbsgebiet. Die Schneefallgrenze liegt bei 1100m, Tageshöchsttemperaturen sind auf 10° vorhergesagt. Wir sind sehr froh, dass wir uns Wohnwagen geleistet haben anstatt zu zelten. Es bleibt nichts übrig, als von Tag zu Tag erneut auf fliegbare Fenster zu hoffen. Wir brauchen noch eine Wertung, damit die WM überhaupt als solche zählt. Der heutige Tag wird am ersten Briefing bereits neutralisiert.</p>
2004-06-19	<p>Samstag Gestern kam schlussendlich eine gültige Wertung zustande, genau 15 Piloten erfüllten die Mindestdistanz von 100km. Es gab heute Morgen denn auch noch ein Team-Captain Meeting und es wurde ausführlich über Sicherheit, Startmethoden und Fairness diskutiert. Ob ein Team gegen den Wertungstag Protest einlegen will oder nicht, ist noch nicht bekannt. Der heutige Tag wurde bereits beim morgendlichen Briefing neutralisiert, so dass Marcel und ich Zeit hatten, uns das norwegische Waldmuseum anzuschauen. Danach waren wir noch im Kino, Harry Potter zum Dritten, was denn sonst.</p>
2004-06-18	<p>Freitag, dritter Wertungstag - oder auch nicht? 13.00 Es regnet am Platz, rundherum ist es grau verhangen. Marcel ist um 12.43 gestartet, es steht eine Assigned Area Speed Task an, mit Distanzen zwischen 105 und 272 km, Wertungszeit 2 Stunden. Es sind zwei Wendepunktgebiete, eines im Nordwesten, eines im Südosten des Platzes. Beim Schleppstart sah der Himmel noch einigermaßen ok aus, einzelne Schauer waren zu bemerken, aber es hatte auch schön ausgebildete Cumuli. Davon ist jetzt nichts mehr zu sehen. Wir lassen uns überraschen, was der Tag noch bringt.... Man hört von der Party gestern abend, das sie bis in die frühen Morgenstunden andauerte, es wurden auch einige Piloten der anderen Nationen noch zu früher Morgenstunde mit Bierflasche gesichtet... Mal sehen, wie sich das auf die Leistungen heute auswirkt, die Aufgabe verspricht sehr anspruchsvoll zu werden. Herzlichen Dank auch mal allen, die uns immer ins Gästebuch schreiben, wir freuen uns über jeden Eintrag! 18:00, wir sind von der Rückholtour zurück. Ich habe zum Zeitpunkt des Abfluges nicht begriffen, wieso die Startlinie überhaupt geöffnet wurde. Es war nach dem Abflug mehr oder weniger ein Abgleiten zur Aussenlandung. Zuerst den oben erwähnten grossen Schauer umfliegen, danach geradeaus ins erste Wendegebiet. Bei km 40 hatte es noch einigermaßen gut strukturiert ausgesehen, darunter war aber nichts zu finden. Sehr viele Flugzeuge sehr tief und zum Teil sehr weit von den einzigen zwei Landefeldern entfernt. 8 Piloten wählten das gleiche Feld wie C1, in einem anderen waren anscheinend 12. Einen habe ich in einem Sumpf gesehen und es wird berichtet, dass einer in die Bäume ging. Pilot OK, Flugzeug zerstört. Erstaunt sind wir zu hören, dass drei Piloten die Aufgabe erfüllt haben. Damit eine gültige Wertung zustande kommt, müssen mindestens 25% (also 15 Piloten) die Distanz von 100km erreichen. Wir warten.</p>
2004-06-16	<p>Mittwoch, 2. Wertungstag zum dritten. Wetter ziemlich gleich wie die beiden vorhergehenden Tage. Startbereitschaft mehrmals hinter den nächsten Schauer verschoben und um 14.15 Tag neutralisiert. Am Abend fand noch ein Vortrag durch den lokalen Sicherheitsbeauftragten über Human Factors statt. Sehr interessant. Die Präsentation dazu sollte auf der offiziellen Homepage demnächst downloadbar sein. Die Fotos in der Galerie zeigen das Wetter abends um 9 - auch das gleich wie an den vorhergehenden Tagen. Ausserdem den allabendlichen Fahnenabzug und Marcel beim Schreiben dieser Zeilen. Im Wohnwagen funktioniert das WLAN nicht zuverlässig. N.b. es ist etwa 10°C (deshalb die Wollkappe auf des Polen Kopf)</p>
2004-06-15	<p>Dienstag, nochmal 2. Wertungstag Die Wetterprognosen sehen noch schlechter aus als gestern. Man hofft aber auf ein Fenster und es werden zwei Aufgaben mit 214 bzw. 165km ausgeschrieben. Schliesslich stattet Kronprinz Haakon den ganzen Tag lang einen offiziellen Besuch ab und da will man ja was bieten. Zur Zeit bedecken 3-5/8 sc und darüber 4-6/8 ac und 6/8 ci den Himmel. Im Volksmund: Es ist bedeckt. Nach dem Briefing hat es sogar ein paar Minuten lang geregnet. 12:30, der x-te Regenschauer. Startbereitschaft erneut verschoben auf 13:30 14:10 der Tag wird neutralisiert, wir können knapp zwischen zwei Regenschauern demontieren.</p>
2004-06-14	<p>Montag, 2. Wertungstag Die Meteo sieht vor, dass eine Warmfront am späteren Nachmittag ins Wettbewerbsgebiet zieht. Es ist jetzt 12:15, der Start ist ein paar mal verschoben worden, jetzt auf 13:00 angesetzt. Wie es aussieht, ist aber die beste Zeit des Tages vorbei. Es windet heftig aus NW und über den grossen, aber zerrissen aussehenden Cumuli liegen jetzt schon 4-7/8 Cirren. 14 Uhr, der Tag wird neutralisiert.</p>

2004-06-15	<p>Dienstag, nochmal 2. Wertungstag</p> <p>Die Wetterprognosen sehen noch schlechter aus als gestern. Man hofft aber auf ein Fenster und es werden zwei Aufgaben mit 214 bzw. 165km ausgeschrieben. Schliesslich stattet Kronprinz Haakon den ganzen Tag lang einen offiziellen Besuch ab und da will man ja was bieten.</p> <p>Zur Zeit bedecken 3-5/8 sc und darüber 4-6/8 ac und 6/8 ci den Himmel. Im Volksmund: Es ist bedeckt. Nach dem Briefing hat es sogar ein paar Minuten lang geregnet.</p> <p>12:30, der x-te Regenschauer. Startbereitschaft erneut verschoben auf 13:30</p> <p>14:10 der Tag wird neutralisiert, wir können knapp zwischen zwei Regenschauern demontieren.</p>
2004-06-14	<p>Montag, 2. Wertungstag</p> <p>Die Meteo sieht vor, dass eine Warmfront am späteren Nachmittag ins Wettbewerbsgebiet zieht. Es ist jetzt 12:15, der Start ist ein paar mal verschoben worden, jetzt auf 13:00 angesetzt. Wie es aussieht, ist aber die beste Zeit des Tages vorbei. Es windet heftig aus NW und über den grossen, aber zerrissen aussehenden Cumuli liegen jetzt schon 4-7/8 Cirren.</p> <p>14 Uhr, der Tag wird neutralisiert.</p>
2004-06-13	<p>Sonntag, erster Wertungstag</p> <p>Am Morgen sieht der Himmel schön blau aus, es hat einige hohe Cirrenfelder und es ist bereits recht warm. Wir können draussen frühstücken. Die Wetterprognose sieht vor, dass ab 17 Uhr das Wettbewerbsgebiet vollständig unter Cirren liegt. Die Aufgabe ist ein Mehrreck über 283km.</p> <p>Leider machen sich die Cirren früher breit als prognostiziert, und der Start wird kurz verzögert, als der erste Meteoflieger direkt absäuft. Mit 15 minütiger Verspätung startet das Feld um 11.45. Marcel ist fast zuhinterst, das bedeutet, dass er nur halb so lang wie die vordersten vor dem Start rumkriechen muss. Die Thermik ist recht schwach. Kurz nach Eröffnung der Startlinie fliegt C1 um 13.11 Uhr ab. Recht schnell werden die Cirren immer dicker und die Sonne immer schwächer. Die Aufgabe führt zuerst etwas in den Norden und dann am Flugplatz vorbei ca. 100km in den Süden. Mit den Trackinggeräten können wir gut verfolgen, was die Konkurrenten machen. Leider steigen bei einigen Piloten die Signale aus. Dennoch können wir den Pulk verfolgen.</p> <p>Unterdessen ist die Sonne nur noch sehr schwach zu erkennen. Immer mehr Anhänger fahren ab. Um 17.30 läutet auch mein Handy, eine Fahrt von ca. 50km steht Nicole und mir bevor. In der gleichen Gegend sind ca. 15-20 andere Flugzeuge aussengelandet. Wie man am Baro-Plot sehen kann, war das Ganze eine ziemliche Tiefflugübung. Ohne Pulkfliegen völlig unmöglich, bei diesen Verhältnissen so weit zu kommen.</p> <p>Kurz nach 20 Uhr sind wir wieder zurück auf dem Platz, danach gibt's noch Hörnli mit Apfelmus bzw. Pesto (das Festzelt offeriert heute gekochten Elch!).</p>
2004-06-12	<p>Samstag, Eröffnung</p> <p>Heute ist offizielle Eröffnung der WM und es wird somit nicht geflogen. Wie könnte es anders sein, so wie der Himmel aussieht ist heute der bisher beste Tag.</p> <p>Elverum hat rund 11000 Einwohner und ist der Grösste Ort der Gegend. Es ist gleichzeitig Provinzhauptort und ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt.</p> <p>Die Team-Captains agieren als Fahnenträger und nach einem Marsch durch die Ortschaft findet der Einmarsch der Nationen in einem Park statt.</p> <p>Nachdem einige wichtige Leute angenehm kurze Reden gehalten haben und die WM eröffnet ist, gibt es im Rathaus noch einen Empfang mit Gesangsdarbietung und einen Apéro. Es ist jetzt fast fünf und wir sind zurück auf dem Flugplatz. In einer Stunde wird allen ein Nachtessen spendiert.</p> <p>Und morgen gilt es dann endlich ernst.</p> <p>P.S: leider funktioniert die Anbindung ans Internet seit ein paar Tagen nicht mehr zuverlässig, was die Berichterstattung etwas erschwert und verzögert.</p> <p>Ein paar Stunden später: also das Nachtessen fand dann erst nach acht statt, denn vorher wurden noch zwei Stunden lang alle Flugsportarten, die in Elverum betrieben werden, vorgeführt. Motorkunstflug (Extra 230), Delta mit UL-Schlepp, Windenstarts mit zwei Super-Blanik L23, Segelkunstflug (DG1000), Modellflug (alle etwa 1:3, ASW15, ASW27, Fox), Heissluftballon (der startete tatsächlich mit etwa 15-20km/h Wind). Das eigenstartfähige eta-Modell (ca 1:5) konnte wegen Problemen mit dem Motorausfahren leider nicht fliegen.</p> <p>Um etwa 21:10 ist Geir Raudsandmoen, von einem 750km Streckenflug zurück, mit einer LS8-18 gelandet. Es ist jetzt 23:45, soeben war Sonnenuntergang, hell wird es noch mehr als eine Stunde lang bleiben. Gute Nacht.</p>
2004-06-12	<p>Danke</p> <p>Vielen Dank für all die guten Wünsche, die uns hier im Norden erreichen! Auch vielen Dank für das rege Interesse, das am Newsletter offenbar besteht. Das stellt auf und motiviert. André: es ist tatsächlich so, dass man hier um halb zwölf nachts noch draussen Zeitung lesen kann. Ab morgen gilt es ernst und ich weiss nicht, wie regelmässig oder wie ausführlich die Newsletter dann sein werden. Wir geben uns Mühe.</p> <p>Johannes: Dein C1 benimmt sich bisher ganz gut. Ich muss sagen, im Steigen sehen diese modernen Rennschiffe wie LS4 und ASW19 ganz schön alt aus!</p>
2004-06-11	<p>Freitag, letzter Trainingstag</p> <p>Alle Luftaufnahmen aus der Gegend 62°N/10°30'E. Ich muss meine frühere Aussage betreffen Waldanteil revidieren. Im Norden geht der Wald zunehmend in Buschland und sogar Steinwüste über. Nur am Talboden ist noch dichter Wald zu finden.</p> <p>Heute wieder AAT über min 303km und 3 Stunden, bis an die nördliche Begrenzung es Wettbewerbsgebietes. 35km vor der ersten Wende wird es blau, der Radius des WP-Gebiets ist aber nur 10km. Mit Mühe gelingt es, wieder aus dem Blauen raus zu kommen, aber es ist schon spät und die Cumuli voraus sind alt und nicht mehr sehr aktiv. Zudem breiten sie sich aus und die Überentwicklungen 20km im Westen tragen das ihrige bei, so dass ich 65km vor Elverum um 18:05 Uhr landen muss. Ein Vorteil hier in Norwegen: wir werden trotzdem noch bei Tageslicht nach Hause kommen!</p> <p>Der Farmer (hat 7500 Hektar Wald) und seine Familie sind sehr gastfreundlich und so vergeht die Zeit bis Nicole</p>

eintrifft bei Kaffee und hausgemachter Glacé schnell. Und noch was positives: Im Downwind hatte ich tatsächlich einen Elch erspäht!
Angelica ist derweil am dritten Team-Captain Briefing, an dem jetzt hoffentlich die letzten Versionen der Regeln und deren Interpretationen festgehalten werden.

2004-06-10	<p>Donnerstag Non flying day. In der Nacht hat es zum Teil heftig geregnet, jetzt ist es zwar trocken aber immer noch trüb und kalt. Etwa 20° kälter als in der Schweiz...</p> <p>Nicole macht einen Tagesausflug nach Hamar und Lillehammer, wir versuchen, die letzten technischen Probleme zu lösen. Gestern wurde z.B. der Funk dauernd vom iPaq gestört, das File des Fluges wurde in der Auswertung nicht gefunden etc. Am Abend soll es schöner werden und ein nächstes Team-Captain Briefing ist angesagt.</p>
2004-06-09	<p>Mittwoch, erster Tag des offiziellen Trainings und zweiter Trainingsflug für C1</p> <p>Die Meteo sagt für heute sehr gute Verhältnisse voraus, aber wegen der heranziehenden Front aus Südwesten ist das befliegbare Gebiet gegen Abend beschränkt. Die Aufgabe ist wieder eine AAT, diesmal scheinen sie den Sinn dieses Aufgabentyps verstanden zu haben. Im Gegensatz zu gestern hat man genügend gestalterischen Spielraum um die Strecke zu legen. Die Task Time ist drei Stunden, das Minimum 202, das Maximum 518km. Zuerst geht's in den Süden, dann leicht nach Osten bis an die Schwedische Grenze und das letzte Gebiet ist weit im Norden und hat einen Radius von 50km.</p> <p>Schon vor dem Start sieht der Himmel vielversprechend aus, 2-4/8 dicke Cumuli von Horizont zu Horizont. Diese Optik blieb bis etwa Sechs Uhr abends unverändert! Die Basis ist allerdings anfangs mit 1300-1500m recht tief, im Süden wird es nur wenig höher. Aufwinde mit 2-3m/s lassen sich finden, doch bald merke ich, dass nur etwa jede zweite oder dritte dieser schönen Cumuli auch zieht. Das in Kombination mit der tiefen Basis lässt mich vorsichtig fliegen. Im Raum des ersten WP-Gebiets sind auch einige Teilnehmer sehr tief zu beobachten. Das Tal liegt unter 200m/Meer, die umliegenden Hügel reichen hier bis ca. 600m. Mein tiefster Punkt liegt um 850m – das langt, danke. Ich wende ganz am Anfang des Gebiets. Je weiter nördlich, desto höher wird dann die Basis und auch die Schläuche werden zuverlässiger. Schliesslich wende ich etwa 65km nördlich von Elverum auf fast 2200m und gut 30 Minuten vor Zeitablauf. Nach 3h04 lande ich in Elverum.</p> <p>Nicole und Angelica haben heute den angrenzenden Reitstall besucht. Leider sind dort nur Turnierpferde zu Hause und so kommen die beiden nicht zum Reiten. Dafür erfreuen sie sich an zwei Hunden, mehreren Hühnern, Hasen, Meerschweinchen und Hausschwein Lolita.</p> <p>Der viergängige Znacht besteht heute aus den Resten des Lachses von gestern, dann ein gemischter Salat gefolgt von Gschwelligti mit Chäs und schliesslich Caramelpudding mit Caramelsauce, Schlagrahm und Daim-Topping. Hat schon Vorteile, zwei Damen als Crew dabei zu haben! Der französische Steward Régis Kuntz war heute auf dem Grid schon ganz neidisch gewesen – recht so.</p> <p>Um 19:00 Uhr ist das Team-Captain-Briefing, an dem Angelica teilnimmt. Etliche verfahrenstechnische und organisatorische Punkte werden besprochen und kleinere Dinge angepasst.</p> <p>Area Task kurz erklärt: Richtig heisst es Speed Task - Assigned Areas. Die Wendepunkte haben statt der üblichen 500m Radius der Racing Task mehrere Kilometer grosse Wedegebiete, in denen nach Wahl des Piloten gewendet werden kann. Gewertet wird der Punkt, der die grösste Distanz ergibt. Zudem ist eine Minimalzeit (Task Time) gegeben. Wer vorher zu Hause ist, wird mit der Task Time gewertet, wer länger fliegt, mit der effektiv geflogenen Zeit.</p>
2004-06-08	<p>Dienstag, erster Trainingsflug</p> <p>Heute kommt Marcel endlich dazu, das neu angeschaffte WinPilot auszuprobieren. Von der Wettbewerbsleitung wird eine Aufgabe um fünf Wendepunkte ausgeschrieben, wobei zwei der Wenden Radius 5 bzw. 10km haben statt der üblichen 500m. Es ist also eine Area Task mit nur sehr geringem Spielraum. Die Maximaldistanz liegt bei 235km, das Minimum bei gut 200. Die Cumuli sehen sehr schön aus, dennoch nehmen wir uns genug Zeit, alles im Flugzeug einzurichten und gemütlich Mittag zu essen. Da noch Training ist, kann jeder starten wann er will.</p> <p>Marcel hat nicht vor, die Aufgabe zu fliegen, sondern sich die Umgebung von Elverum genau anzuschauen. Recht bald fliegt er Richtung ersten Wendepunkt und das läuft so gut, dass er doch die Aufgabe fliegt. Wegen einer Abdeckung, die sich auf dem Rückweg eingeschoben hat, wird der Flug dann doch noch anspruchsvoll und einige Konkurrenten müssen aussenlanden. Viel hat bei C1 auch nicht gefehlt.</p> <p>Zum Thema Aussenlandung gibt es heute Abend extra noch ein Briefing. Ganz so Problemlos ist die Sache in Norwegen nämlich nicht, tatsächlich sind nebst den grösseren Tälern nur einige wenige Seitentäler landbar. 90% des Wettbewerbsgebietes ist Wald.</p> <p>Am Abend steht noch die technische Abnahme des C1 auf dem Programm, die ohne Probleme von statten geht. Jetzt muss nur noch das Winpilot das tun, was der Pilot wirklich braucht und nicht dauernd irgendwelche Fehlermeldungen generieren – dann könnte es losgehen. Nach dem Schreiben dieses Berichtes wird noch ein Mail an den Herrn Winpilot abgesetzt.</p> <p>Angelica und Nicole haben heute auch noch mal Einricht-, Formalitäten- und Einkaufstag.</p>
2004-06-07	<p>Montag</p> <p>Heute morgen hämmert es "gemütlich" auf's Wohnwagendach, ideal, um nach den zwei langen Reisetagen etwas länger zu schlafen. Nach dem Frühstück hört es langsam auf zu regnen. Das gibt uns Gelegenheit, das Partyzelt und die Hochantenne, welche wir netterweise von Manfred und Tanja mitnehmen durften, aufzustellen. Danach geht's ab zum Einkaufen, eine stärkere Sicherung für eine Flugzeug-Batterie und natürlich was zu Essen. Wir sind froh, Bier und Wein mitgebracht zu haben, in der Beiz auf dem Flugplatz kostet ein Bier CHF 8, im Laden der Liter Bier CHF 10!!!</p> <p>Als wir zurückkommen ist auch Nicole bereits eingetroffen und hat sich schon etwas umgesehen. Wir sprechen über die verschiedenen Reiseerlebnisse, und danach macht sich Nicole an's Einräumen. Marcel und ich gehen C1 besuchen, räumen noch die restlichen Dinge aus und verstellen den Anhänger. Einigen der Wettbewerbsteilnehmer war die vorgesehene Anordnung der Anhänger wohl zu eng, sie haben ihre Anhänger weiter unten am Pistenrand aufgestellt, so haben auch wir jetzt viel mehr Platz.</p> <p>Damit ist das Schweizer Team komplett: Marcel (Pilot), C1 (Cirrus), Angelica (Teamcaptain), Nicole (Crew). Ich mache mich daran, die Local Procedures und was wir sonst noch an Papier bekommen haben, durchzuackern.</p>

Nun beginnt es wieder zu regnen, und wir werden einen ersten Versuch machen, im Wohnwagen zu kochen. Die Prognose für morgen sieht gut aus, C1 und Marcel freuen sich auf ihren ersten Flug in Norwegen.

2004-06-06 **Reisetag 2**
Kurz nach Acht fahren wir wieder los Richtung Helsingør, von wo uns wieder eine Fähre nach Helsingborg (S) bringt. Also ABBA-Kassette reinschieben und ab durch Schweden. Das Wetter ist - schon wieder - bedeckt, es regnet. Schweden ist riesig. Das "kleine" Stück auf der Karte (bis Norwegen), wie man das aus dem Atlas in Erinnerung hat, ist 400km lang! Der Süden des Landes ist recht flach und intensiv durch die Landwirtschaft genutzt. Dieses Bild ändert sich erst im Raum Göteborg. Dort wird es hügelig und die Wälder häufiger. Bald sieht man fast keine grösseren Felder mehr, auch die Autobahn wird zur Landstrasse und schneidet des öfteren gerade durch felsige Erhebungen hindurch. Auch das Wetter hat sich wieder daran erinnert, dass wir das Auto MIT Klimaanlage dabei haben, die Sonne scheint und am Himmel stehen schönste Cumuli. Wir erfahren am Montag, dass die Basis in der Gegend Elverum 2000m über Grund war, und die Thermikwerte bei 3-5m/s.... Diese 200km bis Oslo sind denn auch recht mühsam zu fahren, denn obwohl Sonntag ist, herrscht dichter Verkehr und überholt werden kann sehr selten.
Auffallend häufig sind Elch-Warnschilder. Wir wissen von anderen Reisen, dass Tiere nicht lesen können und deshalb auch nie in deren Nähe anzutreffen sind. Mindestens ein norwegischer Elch kann aber doch lesen! Nicole will heute nur bis Göteborg fahren und sich unterwegs die Landschaft etwas gemütlicher ansehen. Kurz vor sieben Uhr abends und nach 1870km erreichen wir Elverum, wenig östlich davon befindet sich der Starmoen Fritidspark (Freizeitpark), ein grosses Gelände mit Pferderennbahn, Golfplatz, Go-Cart Bahn und Segelflugplatz. Die beiden bestellten Wohnwagen stehen bereit und wir sind ganz froh, diese Variante gewählt zu haben, denn so können wir unseren ganzen Plunder einfach „reinwerfen“, ohne erst ein Zelt aufstellen zu müssen. Nach anmelden, sich umsehen und etwas essen, ist es doch schon nach elf geworden. Man merkt das aber kaum, denn es ist tatsächlich noch hell draussen! Sunset ist etwa um 22:40Uhr und die Dämmerung dauert ewig. Sunrise etwa um 04:00Uhr.

2004-06-05 **Reisetag 1**
Abfahrt am Samstag, 05. Juni mit nur 10 Minuten Verspätung um 06:10 Uhr. Im strömenden Regen. Der Anhänger des C1 ist ein wahres Laufwunder und läuft bei jeder Geschwindigkeit wie auf Schienen hinterher. So verläuft die Fahrt bis kurz vor Hamburg sehr zügig aber ereignislos. Dann geschieht es: es hört auf zu regnen, und je weiter wir nach Norden vordringen, desto schöner wird es!
Wir entscheiden uns, noch einiges über unser ursprüngliches Tagesziel Lübeck hinaus zu fahren, nehmen in Puttgarden (D) die Fähre nach Rødby (DK). Diese Fähren sind riesengross, mit Restaurants, Duty-Free Läden und mehreren Aussichtsdecks. Mit etwa 30 PKW, 10 LKW und 5 Bahnwaggonen ist das Schiff zu etwa 2/3 voll. Danach legen wir noch fast hundert Kilometer zurück. Mit etwas Glück finden wir ein B&B, das noch ein Zimmer frei hat. Nicole ist abends in Lörrach und reist von dort mit dem Autoreisezug nach Hamburg.
