

25 Jahre Gerlitzten und der FMSG Alling aus der Sicht eines Gerlitzten Rookies.



Bericht: Peter W.

Fotos: Günter F. und Peter W.

Samstag

25 Jahre schon begeben sich im Juni immer so um die 26ste und 27ste Woche eine Gruppe von thermiksüchtigen, Schaumwaffeln ablehnenden, und wie sich nachher herausstellte, auch auf E-Motor allergische Modellflieger auf die Reise Richtung Villach auf die Gerlitzten. So auch dieses Jahr. Um anerkannt zu sein und dazu zu gehören ist es unumgänglich, spätestens um ca 04:00 Uhr (in Worten: saufrüh) auf der Autobahn gen Süden zu sein. Der Grund ist übrigens nicht, dass man gleich um 0730 mit Flieger in der Hand am Hang steht um die erste Thermik mitzunehmen – nein es geht darum sich das erste Speckpfanderl vom Gipfelhaus Wirt zu sichern.

Ich, gerademal zum zweiten Mal dabei, wollte also guten Eindruck machen. So bat ich an mit meinem alten Fiat Ducato Transporter zu fahren und so gleich als LKW des Vereins zu dienen, um alle Flugzeuge zu transportieren. Diese Idee wurde gut genutzt. Einen Vorbereitungstag später und mit großer Diskussion wie man 35 Segelflugzeuge in einen Transporter bekommt (Walters Weihe mit 5,60m war das größte Flugzeug und Stefans Easyglider der kleinste) war alles sicher verpackt und Stefan, Reinhard und ich waren um 04:20 Uhr auf der Autobahn. Wir gaben dem Ducato die Sporen und so konnten wir uns einen Etappensieg sichern. Wir erreichten noch vor Markus die Gipfelstraße und konnten mit ca 105 Grad Wasser und gefühlten 300 Grad Öltemperatur des Ducato die Gabel als Erster in das Speckpfanderl stecken.



Fliegertransport

Dann nimmt ein anderes Ritual seinen Lauf. Da wir ja alle Deutsche sind und so das Gen inne haben mit Handtüchern Königreiche zu erobern und zu sichern, ist eines der nächsten wichtigen Learnings, dass man möglichst schnell auslädt um dann sein Territorium im Hangar, äh, ich meine Bastelkeller des Gipfelhauses, sichert. Hier wird entschieden wo deine Flugzeuge wohnen, wie dein Ladegerät steht und ob du deinen Kram nachher leicht oder weniger leicht findest bzw. ob du da überhaupt noch ran kommst. Aber auch hier zeigt sich 25 Jahre Training und so lief das alles schnell und geregelt ab. Der Ducato war leer, alle Flieger blieben heil außer das schöne Grunau Baby von Reinhard welches ein paar Narben hatte (Sorry Reinhard ☺). Gegen 10:00 Uhr und durch das Speckpfannderl gestärkt, vom guten Bastelkellerplatz befriedigt und müde von der Fahrt aber dennoch hoch motiviert waren wir mit den ersten Fliegern am Hang und machten die ersten Versuche auf Nord zu fliegen.



Fliegerlager



Los gehts...

(Nord heißt für mich: Fliegen wo du nicht gescheit landen kannst. 1.) Haben die Österreicher jetzt auch noch einen Funkmast in die einzige schon vorher wagemutige Einflugschneise gestellt. 2.) Von links drohen zweimal Liftseil und –masten. 3.) Rechts ist meistens das böse Lee und wenn man absäuft, droht der Dschungel vom Tal des Todes. Der Rat ist allerdings, wennst absäuft, musst schon auf der Skipiste landen und dass dann nicht genau bei minus -78 Metern, denn da ist der Weidezaun. Super ist aber auf Nord, dass man seine Segler rattscharf die Skipiste runter ins Tal brennen kann...

Der Tag verlief ok. Es ging so naja und wir blieben eigentlich den ganzen Tag auf Nord. Erwähnenswert ist auch, dass es der einzige Tag war, an dem keiner abgesoffen ist. Es gibt Vereinskollegen, die jeden Tag absaufen. Aber nicht heute. Warum? – Keine Ahnung.

Absaufen erkläre ich so: Es hat nichts mit Wasser zu tun, sondern beschreibt den Zustand, dass man sein Flugzeug gleich nach dem Start oder nach einem verschwenderischen, höhenvernichtendem Rumgeturne oder wenn's plötzlich „säuft „ und alle „Landung“ schreien , plötzlich von oben fliegen sieht. Theoretisch kann man sich nun erfreuen wie schön sein Flugzeug von oben aussieht. Doch da dieses Flugzeug meist schnell kleiner wird und unter dem Zwang leidet ins Tal zu wollen, sieht die Praxis ganz anders aus. In diesem Zustand wird der Pilot meist nervös. Er ist nicht mehr ansprechbar. Ganz im Gegenteil zu seinen Kollegen: Die reden alle auf ihn ein, um zu erklären, was er jetzt machen soll. Dann fängt dieser Pilot meist an zu laufen um sein Flugzeug nicht aus den Augen zu verlieren und plötzlich sind Pilot und Flugzeug weg. In der Regel dauert es dann ca. 30-60 Minuten bis beide wieder auftauchen. Meist durchgeschwitzt und dehydriert aber glücklich, sein Modell umarmend, stapft der Pilot den Hang wieder hoch. Er horcht erwartungsvoll, welche blöden Fragen von seinen Kollegen kommen, wie z.B.: „Wie tief warst denn? Ist was hin? Das war ein Wertungsflug oder, ich habs dir doch gesagt, dass du andersherum kreisen sollst und nimm endlich das Seitenruder...“ Manchmal gibt es auch Leute, die kommen ohne Flugzeug wieder. Was dann passiert, gleicht einem GSG9 Einsatz- aber dazu später mehr.

So ging der Samstag friedlich zu Ende. Ich lernte noch Heinz kennen, der ein alter Schweizer Freund des Vereins ist und mit seiner Frau Rita die Woche mit uns verbringt. Heinz ist außerdem einer der wenigen Inhaber eines ganz elitären Fluggerätes, nämlich der sagenumwobenen Mucha aus den schöpferischen Händen von Walter und Markus. Das außergewöhnlichste an dieser Mucha ist allerdings die Farbe. Es gibt Gerüchte, dass diese Farbe in dem menschlichen Farbschema nicht existiert. Wenn man die Farbe beschreibt und man seinem Auge irgendwie glauben schenken mag, muss man sagen es ist eine Mischung aus Omas Miedersammlung , dem Inhalt einer Biotonne und einer Handvoll getrockneten Otternasen. Heinz allerdings ist fest der Meinung, er habe es nur von einer Schweizer Originalmaschine kopiert.

Sonntag

08:00 Uhr steht wieder das legendäre Speckpfannerl -Früstück an. Wichtig ist auf der Gerlitzten auch ein ganz genaues und 25 Jahre erprobtes Zeitmanagement- da wird nicht gehudelt. 07:45 Uhr Frequenz-Klupperl holen, 08:00 Uhr Speckpfannerl Essen mit Frühstück, 12:00 Uhr Mittag bzw. Brotzeit mit Bier egal was oder wie das Wetter gerade trägt. 15:00 Uhr Kaffee und 18:00 Uhr Abendessen. Es kann Bäume entwurzeln und die Welt untergehen, an diesem Zeitplan rütteln die Allinger nur sehr ungern.



Mittlerweile kamen auch Hans und Uli an.

Wir fingen wie gewohnt an auf Nord zu fliegen, um dann kurz darauf auf Ost zu wechseln. Ost heißt, traumhaftes Fluggebiet mit guten Landemöglichkeiten, wenn der Wind richtig steht. Wenn es allerdings z.B. von Nord bläst, heißt es auch hier Zähne zusammenbeißen und von Süd anfliegen.

Was wiederum bedeutet irgendwie über das Liftseil zu kommen. Als ich dann auf Ost meine Big Excel mit E Motor gestartet hatte und die ersten bösen Kommentare über meine Lipothermik kamen, wurde mir noch etwas klar. Auf der Gerlitzten teilt sich der Verein in drei Gruppen.

Erstens die „Weicheier“: Die sind fliegerisch durchaus versiert aber zu faul oder zu ängstlich zum Absaufen, oder beides, und haben daher einen Motor in der Fliegernase.



unbekanntes Weichei



bekannter Gummistarter

Dann gibt es die „Saverlauncher“ oder auch „Gummistarter“ genannt. Das sind die unter uns die einen Flitschenhaken am Flugzeug haben. So wird der Start am Hang mit einem Gummi beschleunigt und die ersten Höhenmeter auch ohne Aufwind erreicht. Hier unterscheidet man aber auch in zwei Untergruppen. Die Faulen und die Mutigen. Die Faulen drehen eine Platzrunde und merken, dass keine Thermik zu finden ist und landen wieder. Die Mutigen aber nützen die zusätzliche Energie um noch weiter weg vom Hang zu fliegen um dort Thermik zu suchen. Letzere sind allerdings mit dem Absaufen durchaus vertraut und in der Regel recht sportliche Zeitgenossen. Last but not least gibt es noch die „echten Männer“. Das sind diejenigen, die ganz lässig, also fast aus dem Liegestuhl heraus, ihren Segler ins Tal werfen und dann auch noch die Nerven behalten, wenn der Flieger nur noch als kleiner Punkt von oben wahrgenommen werden kann. Plötzlich fliegt dann der Segler einige 100

Meter über einem , weil doch noch irgendein heiliges Aufwindchen gefunden wurde. Unnützlich zu erwähnen, dass diese Gruppe sehr klein ist und aus Bergsport-affinen Zeitgenossen besteht. Bei uns ist diese Gruppe genau ein Mann stark – gell Christian. Die größte Gruppe bilden die Gummistarter. Allerdings wuchs die Gruppe der Weicheier stündlich und teilweise waren mehr als 5 E Segler (man munkelt auch das manchen Gummistarter teilweise Weicheier geworden sind) gleichzeitig in der Luft.

Nach der Brotzeit wurde wieder auf Nord gewechselt und der Tag lief ohne weitere Zwischenfälle mit mäßiger Thermik aus. Am Abend stießen noch die Michiels (Werner mit Frau Gisela) zu uns.



Werner ist ehemaliger Vorstand unseres Vereins, er wohnt allerdings nicht mehr in Bayern. Die Beiden hatten sich spontan entschlossen, auch auf die Gerlitzten zu kommen und vergrößerten unser Gruppe mit einem weiteren Gummistarter. Allerdings fehlte dieses Jahr ein anderer guter Freund des Vereins. Udo, an dieser Stelle gute Besserung und wir hoffen auf ein Wiedersehen nächstes Jahr.

Beim Abendessen eskalierte dann die Beziehung der Gummistarter und die der Weicheier. Unser Chef und Vorstand ist vehementer Verfechter der Gummistarter oder der echten Männerfraktion. Er verurteilte schärfstens die Weicheier und mahnte zu Einhaltung der Tradition des Segelsports. Erste Sanktionen wurden ausgerufen und die diesjährige Verleihung des sog. ‚Absauf –Pokal‘, also der Preis für den spektakulärsten Absaufer, wurde ausgesetzt, da durch den Einsatz von E Segler eine faire Vergabe dieses Preises nicht gewährleistet ist. Ich war allerdings erstaunt darüber, wie wenig Widerspruch es gab. Werner wurde allerdings zusammen mit diversen anderen traditionsbewussten Vereinskollegen am Abend noch mehr geschockt, als Markus und ich bei Sonnenuntergang erstmals Luftkampfübungen mit unseren zwei neuen Schaumwaffelwarplanes Corsair und Thunderbolt durchführten. Trotz Androhung des Vereinsausschluß und 14 Tage die Garage des Vorstands aufräumen, ließen wir uns den Spaß nicht nehmen – sorry Werner und Franz.

Montag

Es sollte ein sehr ereignisreicher Tag werden und ich sollte viel lernen. Wir flogen heute von Anfang an gleich auf Ost und es muchatete sehr. Die Mucha von Markus war gefühlt immer in der Luft und als dann auch Walter eintraf, wurde uns wieder mal bewiesen : „die Mucha fliegt immer -auch ohne Thermik“ . Allerdings konnte Walter uns nicht beweisen, dass Muchas jede Landung überleben, auch solche, die man vergeigt. So musste Walter feststellen, dass auch eine Mucha verletzlich ist und beide mussten in den Bastelkeller. Dann kam das Highlight: Wir sahen sie nun zum ersten Mal in der Sonne. Die Miederhautbiotonnenotternasenfärbige Mucha von Heinz. Die erwähnte Farbe, die im Farbspektrum fehlt. Zumindest waren sofort alle Muchakompetenzen gefragt um Heinz MM (Miedermucha) flug- und thermikfest zu machen. Die ersten Flüge auf Ost verliefen daraufhin auch ok. Trotzdem gab es am Vormittag noch den ersten schlimmeren Schaden.



Günters Mucha



die „MM“ wird gepimped

Die B4 von Werner verabschiedete sich von einer Fläche bei einer harten Landung. Es sollte aber noch mehr passieren. Nachmittags wechselten wir auf West oder wie wirs nennen, auf Pacheiner. Pacheiner heißt: super Start und Ladeflächen. Traumhafter Blick aber richtig schlecht zum Absaufen. Denn wenn du absäufst ist Landen eigentlich keine Option. Kaum waren wir alle dort wurden hektisch alle Flieger in die Luft gebracht. Unter Anderem auch die gute MM. Als nach einem Looping allerdings die Flächen flatterten entschied sich Heinz zu landen. Das wollte Werner auch und war auch etwas schneller im Landeanflug. So schnell, dass die MM ausweichen und eine weitere Runde fliegen musste. Das war der Anfang vom Ende. Die MM fand keinen Aufwind mehr und wurde kleiner und kleiner. Auch Stefan, der versuchte Heinz noch zu helfen, konnte sich nur noch ungefähr merken wo die MM im Tal irgendwo hinter den Bäumen verschwand. Jetzt konnte man wieder den Allinger Vereinsspirit spüren. Sofort wurde ein Suchtrupp zusammengestellt, mit Funkgeräten (Varioseidank) ausgerüstet, eine Kompasspeilung vorgenommen und dann losgeschickt. Wir machten uns also daran den Berg abzustiegen und die MM zu suchen. Ca. 300 Höhenmeter tiefer fanden wir sie. Allerdings wird es ein paar mehr Stunden in der Werkstatt kosten sie wieder in die Luft zu bekommen. Hartnäckig hält sich aber das Gerücht das die Mucha nicht abgesoffen ist sondern den Freitag

gewählt hat weil sie selbst nicht mit der Farbe klar kam. Heinz, bau sie bitte wieder auf aber überlege dir die Farbe gut. Als uns die Kollegen unten mit dem Auto wieder aufgeklaut hatten, ging es wieder ans Fliegen. Diesmal auf Süd-Ost oder auch Mäuseturm genannt. Das heißt: Gutes Fluggebiet, allerdings mit vielen Löchern und Steinen in der Landepiste die dem Flieger einiges abverlangen. Nun bekam ich meine Lehrstunde. Mein Eifer Gummistarter zu sein endete erstmal darin, dass ich versuchte, meinen Vision am Hochstarthaken zu flitschen. Ergebnis war, dass sich der Segler durch einen Steuerfehler im Gummi verfring und ca 2 Meter neben mir hart einschlug. Er löste sich in seine Glas und Carbonteile auf. Stefan hinderte mich tröstend daran gleich aus Frust die Heimreise anzutreten und organisierte unter der Leitung von Markus einen unglaublichen Reparaturabend. So wurde der Bastelkeller zur Vision Intensivstation umgebaut und Chefarzt Professor Markus gab mit Mumpse und Glas alles. Gefühlte 10 Assistenzärzte unterstützten Markus mit schlaunen Ratschlägen. Meinen tiefen Dank und Respekt an Markus, dass er den Vision trotz aller Ratschläge wieder flugfertig bekam. Ich war den ganz Abend dafür verantwortlich, dass im Bastelkeller der Alkohol nichts ausging. Nach getaner Arbeit am Vision war die Bar bereits geschlossen und so griffen wir auf hochprozentige Reserven zurück. Man erklärte mir die Regeln des Gebirgsfliegen noch einmal. „Peter hier fliegst du mit der Elite und wir sind harte Hunde. Wenn du hier fliegen willst, bekomm endlich ein sehr entspanntes Verhältnis zu deinen Modellen“ Aha, das erklärt also, warum alle völlig entspannt schauen wenn sie ihr Modell im Müllsack entsorgen. Mit gefühlten 3 Promille ging der Tag zu Ende. Ich hoffe es geht nicht mehr viel kaputt, da unserer Leber mehrere von solchen Abenden nicht guttun würde.

Dienstag

Heute sollte es ein Hammertag werden. Ab ca 10:30 Uhr fing es auf Ost an zu tragen. Die Thermik wuchs praktisch im Minutentakt. Jeder war in der Luft. Ab dem frühen Nachmittag war es fast egal



1:0 für die B4



1:0 für den Springbaum

was man rauswarf, alles flog und stieg. Die Weicheier waren ausgestorben und jeder holte seine heißesten Kisten hervor. Es war dichter Verkehr in der Luft. So kam es auch, dass sich Stefan und Jörg in der Luft trafen oder anders ausgedrückt ein „Pole“ besiegt eine schweizer B4 nicht. Die B4 hatte eine tiefe Furche bis zum Holm in der Fläche und der Pole sah danach den blauen Sack. Die Thermik wurde noch dynamischer und wir

flogen wie Süchtige weil einfach jedes Modell ging. ASH26, DG500, Foka, Cappuccino, Kunstflugmucha, Swift, Salto, Fox B4 etc. etc. Aus einem Absacker aus 200 Metern wurde mit einem Überflug wieder 300 Meter gut gemacht und das mit Allem, was irgendwie flog. Bei so viel Action blieben weitere Schäden nicht aus. Jak traf mit seiner B4 den Liftwagen, Stefans DG verunglückte in der Leefalle und Ernst

machte Konturflug mit seiner B4 und flog nach einen spektakulären Absacker die Skipiste herunter gegen einen Springbaum. Aber wie gelernt, wir sind harte Hunde und haben ein entspanntest Verhältnis zum Modell. So wurde abends wieder der Bastell Keller gut genutzt. Unter anderem wurde die siegreiche, aber verletzte B4 von Stefan wieder flott gemacht. Nur auf Alkohol hatte diesmal keiner mehr so viel Lust. ☺

Mittwoch

Morgens kamen noch Christian und Hermann und unser Clan war vollständig. Mittlerweile waren wir 21 Leute. Immer noch waren die Bedingungen gut. Auch heute Morgen trug es von Anfang an wieder auf Ost. So packte Walter die große Weihe aus und erfreute uns mit einem atemberaubenden Flugbild dieses Fliegers.



Doch das Wetter wurde langsam unbeständiger und dicke Wolken zogen den Hang hoch. Dies wurde Werners Mucha fast zum Verhängnis. Alle die auf Ost flogen, waren bereits gelandet nur Werner bekam nicht mit, dass eine dicke Wolke die Gerlitzen einnebelte. Nur eine waghalsige Landung auf nur einer Fläche (Werner, wie geht das?) auf Nord, wo man eigentlich nicht landen kann, rettete die Mucha vor dem Sichtverlust. Die Thermik ließ mehr und mehr nach und es wurde dynamisch geflogen. Auch eine wiederkehrende Beobachtung war, dass bei solchen Bedingungen unser Vorstand immer mal wieder verschwand. Kurz darauf tauchte allerdings an der Finsterbacher Hangkante eine gelbe Fläche auf und nach ein paar Minuten war erkennbar, dass Werner einen seiner gelben Flieger wieder aus dem Finsterbach hinauf schleppte. Ich testete noch die Qualität der Vision Reparatur mit einer gekonnten Stecklandung. Die Reparatur hielt nicht, aber Markus wollte keine Garantieansprüche von mir gelten lassen und so musste ich diesmal selbst mit Mumphe und jetzt Kohle in den Bastell Keller (Hermann, danke für deine Assistenz). Am Abend nahm der Wind noch mehr zu und die Harten unter uns packten ihre Cappuccino, Foka, B4 und DG und gingen auf den Nord Hang.



die gelbe Fläche

Wir drängelten uns förmlich am Nordhang. Unser professioneller Werfer Reinhard (Danke an der Stelle für deinen Einsatz) hatte im wahrsten Sinne alle Hände voll zu tun permanent unsere Segler in

Werfer Reinhard

ihr Element zu befördern. Anzumerken sei hier auch, dass man temporär großen Zuwachs in der echten Männergruppe feststellen konnte, da bei solch einem Wind gar kein Gummi, sondern nur Reinhard's Wurftechnik gefragt war. Es wurde also wieder ziemlich geheizt und Christian begeisterte mal wieder mit seiner leistungsstarken und eleganten DG durch schnelle, tiefe Absacker. Aber auch der Cappuccino von Hans,

der zur Leistungssteigerung seinen Kohleflächenverbinder in puren Stahl auswechselte und so diesen Flieger richtig die Sporen geben konnte, war eine Show. Besonders aufregend, wenn auch logisch, waren die zwingenden Landungen. Da man auf Nord nicht landet wurde diese irgendwie auf Ost durchgeführt- mit teilweise waghalsigen Techniken.



Die magischste Landung machte Walter, der seine Foka mit ca. 3,75m Spannweite zwischen einer Schneekanone und einem Stromkasten, beide ca. 3,50m auseinander stehend, landete. Wie geht das Walter? Unser Vereinsfotograf Günter, der auch schwer im Einsatz war seine neueste Digitalkamera auf Herz und Nieren zu testen, hat dieses Ereignis auch nicht nachweisen können. An dieser Stelle auch mal danke Günter für deine tollen Fotoshows am Abend.

Donnerstag

Jetzt mussten wir die vorangehenden guten Lagen mit Wetteränderung büßen, denn ein Tief zog auf.



Punktverlust Corsair

Schwere Wolken hingen über der Gerlitzten und es regnete immer mal wieder. Am Vormittag gab es nur ein paar Einzelne, die Ihre Lipothermikflieger auf Nord flogen – mehr ging nicht. Also musste etwas Aktion her. Markus und ich wagten es wieder, unsere Schaumwaffelwarplanes unter größter Kritik diverser Kollegen zu starten. Wir versuchten diesmal den Formationsflug und Markus musste lernen, dass es unklug ist, den Propeller meiner P47 mit seiner Fläche im Flug wegzudrücken. Er konnte allerdings mit etwas weniger Tragfläche sicher landen. Dank Christian, der sich die Einschlagstelle aller runterrieselnder Styropor Teile gemerkt hatte, konnte die Corsair repariert

werden. Schwerer für Markus war es, die blöden Sprüche danach zu ertragen. Der Bastelkeller war gut besucht um einzelne Reparaturen durchzuführen oder um sich mit aktuellen Modellbauzeitungen auf den neusten Stand zu bringen. Erstaunlich war auch, dass die begehrteste Lektüre der Lindinger Katalog war. Man munkelt dass Werner dabei beobachtet wurde, wie er sich heimlich Styroporflieger angesehen hat. Die Runde im Bastelkeller



wurde schnell aufgescheucht, als Jochen verlauten ließ, dass sein roter Leichtwind-Segler im Tal des Todes (so heißt der Djungel unterhalb des NordOst Hangs) vermisst wird. Also wie gewohnt Suchtrupp losgeschickt. Diesmal nicht ganz so koordiniert, denn es gab keine letzte Sichtung des Fliegers und auch keine Zeit für Funkgeräte. Umso motivierter marschierten ca. 15 Leute los um sich in das Tal des Todes zu begeben um bei windigen Bedingungen einen Leichtwind Segler zu suchen. Es ist zu mir nicht durchgedrungen warum der Leichtwindsegler bei diesen Bedingungen in der Luft war, aber ich erklärte mir das wieder mit den Worten „wir sind Harte Hunde und haben ein entspanntes Verhältnis zum Modell“. Jochen war die Entspannung allerdings nicht anzusehen und so wurde gesucht und gesucht, und in der Tat konnte nach ca. 2 Stunden das Modell zwar nicht im Tal des Todes aber im Finsterbach gefunden werden. Respekt an alle. Danke auch Jochen für die Runde Bier am Abend☺. Nachmittags wurden die Bedingungen wieder besser und wir flogen auf Ost halb dynamisch halb thermisch. Zu erwähnen gilt auch noch Franz. Ich glaube die Kritik an den E Seglern hatte ihn sehr getroffen, denn er war ab ca. Montag gefühlt immer mit reinen Seglern in der Luft und seine Mucha war selten größer als ein Punkt am Himmel. Ich merkte dies nur daran, dass er mal wieder plötzlich hinter mir schrie „ich bin in der Wolke ich seh die Mucha nimma“ und nach 2 Schrecksekunden entspannt meinte „ach da ist sie ja wieder“.

Ansonsten war heute Abend der obligatorische italienische Abend. Die Wirtin Benita verwöhnte uns mit ihrer Kochkunst. Die verschiedene Pasta waren ein Traum und war aßen als ob es keine Morgen gäbe. Selbst die Töpfe wurden noch ausgekratzt. Danke Benita.



Es wurde kälter und windiger und wir begaben uns mit vielen Flaschen Rotwein in den Bastelkeller und hatten einen lustigen Abend mit tollen Geschichten. Zu erwähnen gilt es noch, dass plötzlich, es war schon dunkel, Christian in den Bastelkeller kam. Er war eingepackt wie auf einer Polarexpedition. Christian war noch auf Nord und flog bei stürmischstem Wind souverän seine DG bis die Sonne weg war und setzte mal wieder den Benchmark für die harten Hunde.

Freitag

Der Tag sah wieder besser aus und wir versammelten uns mit Speckpfannderl gestärkt auf Ost. Die Bedingung waren ok und jeder war schnell in der Luft. Auch ich konnte wieder mal einen Stundenflug mit dem erneut flugfertigen Vision machen und genoss den letzten Tag. Für mich ist es immer wieder erstaunlich, dass manche unter uns keinerlei Probleme haben, mehr als eine Stunde in der Luft zu sein. Markus ist so ein Beispiel. Wenn bei Markus nicht mindestens 60 bis 90 Minuten auf der Uhr stehen ist das kein Flug. Hier fasziniert mich weniger, dass man über solch einen Zeitraum Thermik hat, sondern mehr die Konzentrationsfähigkeit die es braucht, seinen Flieger souverän zu bewegen was wiederum heißt sich hoch zu kurbeln, traumhafte Kunstflüge zum Höhenabbau machen, sofort wieder Thermik finden usw. und dies über einen Zeitraum von mehr als einer Stunde. Ja Markus ich arbeite dran... Doch Markus zeigt mir noch mehr. Er demonstrierte mir noch, dass auch Muchas Stecklandungen können. Eines muss man den Allingern lassen: Ihre Muchas haben wirklich etwas magisches und ich werde zusammen mit Stefan und vielleicht mit Heinz, der braucht ja jetzt auch Muchapflege ☺ bei diversen Individuen nicht aufhören rumzunölen und zu nerven bis ich auch eine Mucha habe.

Hermann hatte auch noch einen Tiefschlag, als er seinen wunderschönen Bergfalken fertig machen wollte. Im Ducato war alles eingeladen außer das Höhenleitwerk. Ich verspreche ich werde nächstes Jahr eine Teilecheckliste zusammenstellen, so dass die Transportlogistik noch besser funktioniert. Zurück zum Fliegen. Hermann war wohl auf Grund des Bergfalkentiefschlages so motiviert dass er mit



seinem HansHermann (das ist der Name eines Seglers der dort entworfen wurde wo man wohl auch die Farbe von Heinzes Mucha erfunden hat.) gegen das Liftseil flog. Fairerweise muss man sagen, dass der Wind gedreht hatte und so die Landungen wieder spannend wurden. Uli hat es gleich so gut gemacht, dass bei seinen waghalsigen Manövern das Querruder Servo aus der Fläche riss. Trotzdem war die Landung noch ganz ok. Christian machte dies gleich nach. Wie gesagt harte Hunde. Christian zeigte uns auch mal wieder, dass Gummis völlig überbewertet werden. Locker aus dem Handgelenk ohne an die Handkante zu gehen startete er die B4 um irgendwo wieder tief unten im Tal (jeder andere hätte seinen Flieger bereits aufgegeben) doch noch ein warmen Lüftchen zu finden. Dies wiederholter er immer wieder ohne auch nur einmal den Flieger aus dem Tal holen zu müssen. Im Gegensatz zu seinen Kollegen. Das Finsterbach Tal war gut besucht und Stefan und Werner demonstrierten wie es geht, unten im Tal unter dem Liftseil hindurch zu landen. Auch das will gekonnt sein.



Abends erwartete uns noch eine echte Überraschung. Thomas der Wirt erwartete uns zusammen mit einem Kärntener Gemeinde Vertreter und einer Torte um uns für 25 Jahre Treue zur Gerlitzten und zum Gipfelhaus zu gratulieren und zu ehren. Unserem Gerlitzten Cheforganisator Günter wurde ein Gemeindebuch überreicht und wir alle bekamen ein kleines Geschenk. Mit Sekt und warmen Worten wurde auf die nächsten 25 Jahre Gerlitzten angestoßen. Danke Thomas für

diese Überraschung. Wir bleiben dir auch in Zukunft treu und auch an der Stelle Danke an Günter dass du wie immer eine perfekte Gerlitzten Unterkunft organisiert hast.

Samstag.

Das Wetter war am Morgen nicht ganz so vielversprechend und so entschied sich der Großteil zur Abreise. So wurde der Ducato dank Hilfe aller gut und schnell beladen und Reinhard, Stefan und ich machten uns bereit zur Heimfahrt. Wir gingen noch kurz auf Nord wo Hans, Uli, Walter, Hermann und Christian schon wieder an den Knüppeln rührten und uns bewiesen, dass das Wetter doch besser als angenommen war. Kurzer Abschied und ein wenig Neid, dass diese Jungs noch ein paar Tage länger blieben, trieb uns in unseren Wagen und wir machten uns auf dem Heimweg.



Fazit.

Kurzum kann man sagen es war ein tolle Woche und eine super Zeit auf der Gerlitzten. Ich bin erneut begeistert wie sich 21 Leute eine Woche lang super verstehen, sich helfen, nicht alles so ernst nehmen und sich auch gegenseitig auf dem Arm nehmen können und dabei einfach „a super Gaudi“ miteinander haben.

Das Hobby „Alpines Modellfliegen“ konnte in allen Dimensionen genossen werden.

Ein Dank nochmal an alle dass Ihr mich als Rookie akzeptiert und mich erneut in die alpine Fliegerei eingeführt habt. Ihr habt mir gelehrt, dass ich nun ein harter Hund bin und es mir sch...egal ist ob meine Flieger ein paar Macken haben. Denn die paar Macken nimmt man gerne in Kauf für dieses außergewöhnliche Erlebnis, in den Bergen zu fliegen.

Gerlitzten - bis zum nächsten Jahr - wir kommen wieder - fest versprochen

p