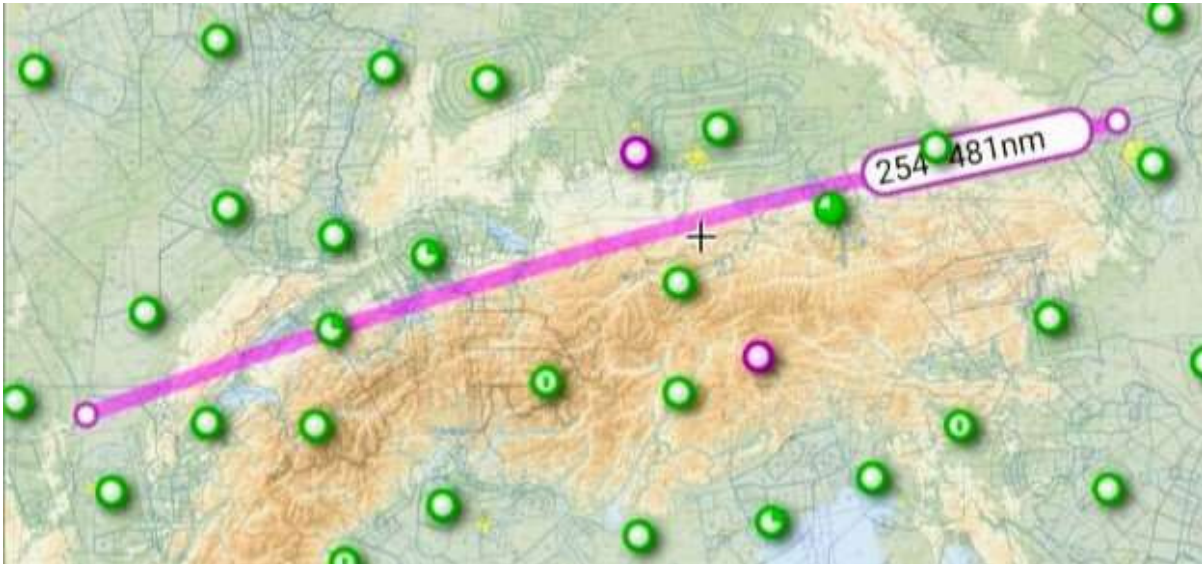


Die **Rallyflug-WM 2023** fand diesmal vom 30. Juli - 05. August in Macon/Frankreich statt.

Insgesamt waren 14 Länder mit 128 Personen (Crews, Judges, Officials, ...) offiziell vertreten, dazu kommen unzählige "helfende Hände" im Hintergrund.

Aus Österreich waren insgesamt 10 Personen, davon 3 Crews (Pilot + Navigator) mit dabei.

Link: <https://wrfc2023.com/>



### **Tagebuch der WM** aus der Sicht vom Team Walter Dworschak/Michael Riedel:

Für uns war schon im Herbst 2022, als wir als einziges österreichisches Team bei der WM in Südafrika teilgenommen haben klar, dass wir auch 2023 in Frankreich dabei sein wollen. Leider wurde dann, nach einigen "Unstimmigkeiten" mit dem Österreichischen Aeroclub, am Beginn des Jahres 2023 bei der Nennung zur WM, die ja über den Aeroclub gehen muss, einfach auf uns "vergessen" und nur 2 Teams plus 4 Personen (Jury, Judges, Observer) angemeldet. Wir wollten das aber nicht so einfach hinnehmen und uns die Motivation, Österreich auch in diesem Jahr in Frankreich vertreten zu dürfen, nicht nehmen lassen und haben nach einigen Interventionen und Glück, es doch noch geschafft an der WM teilnehmen zu können.

Neben der Teilnahme an einigen vom Aeroclub "vorgeschriebenen" Trainingsbewerben im Mai, Juni, Juli, die interessanter Weise allesamt nicht in Österreich stattfanden (Allgäuflug, Deutschlandflug, 2 tschechische Bewerbe...) gab es unzählige vorbereitende Maßnahmen die uns auf Trab hielten (z.B. rechtzeitig Urlaub und Flugzeug für 2 Wochen reservieren, Hotel und Transport für Trainingswoche, Route und Tankstopps planen, Karten besorgen, Teambekleidung für die offiziellen Veranstaltungen organisieren und, und, und,... bis hin zum Blumengießen unmittelbar vor der Abreise....) Unsere Planung wäre gewesen: Am Di, 25.7. mit einer Cessna 172 in ca. 5h Flugzeit von Stockerau, mit Tankstopp und Mittagspause auf halber Strecke in Hohenems, bis nach Macon/F. Von Mi-Sa (Trainingswoche) täglich 1-2 Trainingsrouten und Landtrainings. Am Sa, 29.7. Abend Eröffnungsveranstaltung, So - Fr Wettbewerbswoche laut Programm und Sa, 5. August, trotz angesagter Airshow, Heimflug gleiche Strecke (mit So als wetterbedingter Reserve).

**Di, 25. Juli:** Die beste Planung hilft nichts, wenn das Wetter nicht mitspielt. Flächendeckend sind in ganz Österreich bis Süd-Deutschland tiefe Wolken, Regen und Gewitter. Wir sind um 8:00 bereits am Flugplatz LOAU und hoffen auf rasche Wetterbesserung. Checken laufend ob es irgendwo "aufmacht", sodass wir zumindest eine Teilstrecke Richtung Westen fliegen können. Am Nachmittag sind am Wetterradar dann ein paar Lücken zu erkennen und wir starten um ca. 16:00 mit Ziel EDMB - Biberach/D. Bei starkem Gegenwind, tiefen Wolken und vereinzelt Schauern, die wir dank guter Sicht umfliegen können, nähern wir uns nur langsam unserer Tagesetappe.



Bei München steht ein sehr starkes Gewitter (das wir gut umfliegen können) und Langen Information gibt uns den Hinweis, dass wir uns einen "Alternate" überlegen sollten. Noch ca. 25 NM vor uns, sehen wir starke Schauer und Gewitterwolken in der Ferne, aber leider genau in Zielrichtung. Wir hoffen, dass der Flugplatz noch vor diesem Gewitter liegt und haben Glück - "aerodrome in sight" - und die "tiefschwarze Wand" knapp dahinter. Wir landen um ca. 19:00, rollen gleich noch zur Tankstelle. Leider können wir nur noch einen Flügel betanken, bevor es anfängt „wie aus Kübeln zu schütten“, wir flüchten ins Flugzeuginnere und müssen dort ausharren bis zumindest der stärkste Regen wieder nachlässt. Nach verzurren des Flugzeugs beginnt die



Hotelsuche, die sich als schwierig erweist - überall wo wir anrufen - ausgebucht! Ein nettes Paar kann uns vom Flugplatz in den Ort mitnehmen und macht sogar eine Mini-Stadtrundfahrt mit uns, bringt uns zum "BestWestern", wo wir um ca.20:30

das nicht ganz billige, dafür aber allerletzte Zimmer ergattern können.

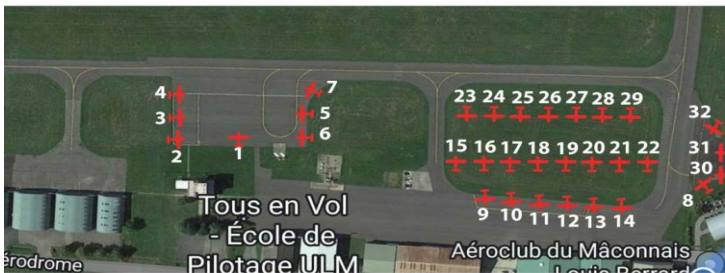
**Mi, 26. Juli:** Der Blick aus dem Zimmerfenster zeigt tiefe Wolken - wir sehen das vorerst einmal positiv, denn so können wir ohne Stress das gute Frühstück genießen. Laut Vorhersage sollte es zu Mittag besser werden und wir planen den Abflug für 13:00. Zumindest in Richtung Westen hat es tatsächlich etwas aufgelockert, allerdings nur bis zum Schwarzwald, wo die Wolken aufliegen.

Wir fliegen unter Wolkenbasen von 3000-4000ft MSL, zwischen kleineren Regenschauern, an Schaffhausen und nördl. von Zürich und an Basel vorbei nach Frankreich, wo auch wieder größere Schauer stehen. Da eine militärische "restricted area" direkt am Weg liegt, müssen wir sehr exakt entlang der Schweizer Grenze, auf der nördlichen Seite des "massif du Jura" fliegen, was sich mit der Wolkenuntergrenze und Mindestflughöhe gerade noch ausgeht.



Ab etwa nördlich von Genf wird es besser und wir können nach ca. 3h Flugzeit gut und sicher in Macon landen. Nach Registrierung machen wir noch ein kurzes Landetraining und gehen dann mit den 2 anderen österreichischen Teams, die 2 Tage früher als wie ausgemacht nun doch (?) schon da sind, gemeinsam ins Hotel und zum wohlverdienten Abendessen.

**PARKING- WORLD RALLY FLYING CHAMPIONSHIP MACON 2023**



**PLANE NUMBER :**

- |            |             |             |             |             |
|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1 > OM-TKM | 7 > OE-ATX  | 13 > OE-KUN | 19 > SP-AKP | 25 > F-GDIJ |
| 2 > EC-HC8 | 8 > D-EMSM  | 14 > SP-KWW | 20 > D-EDPX | 26 > F-BVIB |
| 3 > EC-YZU | 9 > D-EGHN  | 15 > F-GBQD | 21 > SP-KCH | 27 > OK-MDK |
| 4 > D-EKGC | 10 > OE-DYU | 16 > D-EUPR | 22 > OK-FDK | 28 > OK-NAV |
| 5 > EC-DK5 | 11 > D-EBFN | 17 > F-GBJF | 23 > F-GRDS | 29 > OK-JHM |
| 6 > SP-YWS | 12 > OK-MAF | 18 > SP-AKO | 24 > F-GBJA | 30 > I-AINC |
|            |             |             |             | 31 > F-BUER |
|            |             |             |             | 32 > F-RX7P |

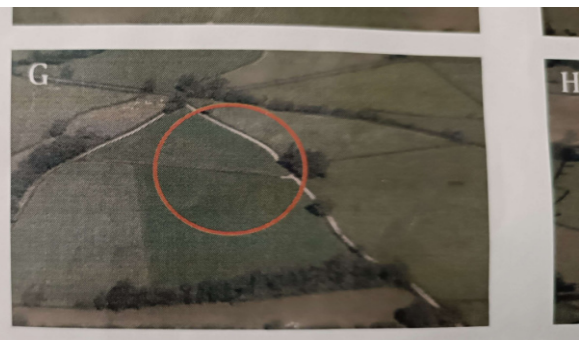


**LANDING SCHEDULE - TRAINING WEEK**

	Mardi 25	Mercredi 26	Jeu di 27	Vendredi 28	Samedi 29
9h-9h30		ROLAND (1) KCH	CZECHIA		
9h30-10h		SLOVAKIA	SLOVAKIA	SLOVAKIA 2x	SLOVAKIA 2x
10h-10h30		SOUTH AFRICA 2	CZECHIA	FRANCE 1-4	SPAIN 1,2,3
10h30-11h			FRANCE x4	FRANCE 1-4	FRANCE x4
11h-11h30		CHINA	FRANCE x4	FRANCE 1-4	FRANCE x4
11h30-12h		SPAIN 1,2,3	POLAND	SOUTH AFRICA	FRANCE 1-4
Interruption					
14h-14h30	GERMANY 3x	GERMANY 3x	CZECHIA 4x	SPAIN 1,2,3	AUSTRIA 3 LITA
14h30-15h	POLAND	GERMANY 3x	GERMANY 3x	CZECHIA	
15h-15h30		SOUTH AFRICA 2	SPAIN 1,2,3	CZECHIA	
15h30-16h	SOUTH AFRICA 2	SOUTH AFRICA 2	SOUTH AFRICA 2	AUSTRIA 3 LITA	
16h-16h30	FRANCE 1-4	CHINA 4	POLAND	SOUTH AFRICA	
16h30-17h	FRANCE	FRANCE x4	CHINA 4	FRANCE x4	CZECHIA
17h-17h30	FRANCE	FRANCE x4	POLAND	FRANCE x4	CZECHIA
17h30-18h	SOUTH AFRICA 2	4x POLAND ITALY 4	SLOVAKIA 2x	SLOVAKIA 2x	SLOVAKIA 2x



**Do, Fr, Sa, "Trainingstage":** Bis Freitag finden sich, nach und nach, alle anderen Teilnehmer in Macon ein, darunter auch die noch fehlenden Österreicher. Die Stimmung ist sehr entspannt, fühlt sich an wie eine "Großfamilie" mit Mitgliedern in der ganzen Welt ☺. Zwischen oder nach den täglichen 1-2 Trainingsrouten und Landetrainings (für die man auch einen "Slot" braucht) trifft man sich zum Mittag- oder Abendessen, beim Pool oder auf einen Drink und Plauderei an der Bar. Wir 3 „A-Teams“ versuchen unsere Trainingsrouten so zu koordinieren, damit wir ein gemeinsames Taxi vom/zum Hotel nutzen und am Abend auch immer eine gemeinsame Auswertung machen können.





Am **Samstag** wird wegen Regen am Nachmittag die Eröffnungszeremonie um 1 Stunde verschoben. Um 18 Uhr treffen sich alle Teilnehmer im jeweiligen "Länder-outfit" am "Platz des Friedens". Die über 100 Personen marschieren dann, begleitet von Musikern und mit viel "Trara", durch die Fußgängerzone bis zum Rathaus, wo im Festsaal die **Eröffnung** stattfindet. Danach gibt es ein sehr enttäuschendes "Cocktail Dinner" das nur aus Wasser, Wein, Orangensaft und kleinen Salzcrackern besteht. Fast alle gehen daher anschließend noch in verschiedene Restaurants Abendessen. Die Österreicher fallen durch das traditionelle Outfit (Lederhosen, Dirndl) ganz besonders auf und werden auch oft darauf angesprochen.



*Team Austria*



*zur Eröffnung durch die Stadt*





**So, 30. Juli:** Am Vormittag fliegen wir noch eine "freie Trainings Route", bei der wir uns auf Streckenabschnitte konzentrieren, die auf den vorherigen Trainingsrouten besonders schwierig zu navigieren waren. Um 16:00 ist **General Briefing** im Hangar, bei dem **alle Teilnehmer** anwesend sein **müssen**. Am Abend gibt es das erste gemeinsame "Dinner" für alle Teilnehmer im Hotel, das mich eher an eine Internatskantine erinnert als wie an ein 4-Sterne Hotel (...das "Buffet" besteht heute aus lauwarmen Tortellini und Salat). Passt aber qualitätsmäßig wiederum auch zum Frühstücksbuffet der letzten Tage, bei dem prinzipiell einer der 2 Kaffeeautomaten (alternierend) einen "Defekt" hatte oder es kein Brot oder auch keine Eier mehr gab (...die man sich ohnehin selbst braten muss). Von einem "Mercure-Hotel" sind wir das so nicht gewohnt.



*GENERAL BRIEFING*



*Auch für Kinderunterhaltung ist gesorgt - Nachwuchspiloten*

**Mo, 31.07.: Erster "richtiger" Wettbewerbstag:**

08:15 Shuttle Bus vom Hotel, Briefing, Flugzeug herrichten. Als Startnummer 3 und Startzeit 10:40 haben wir eine nur kurze Quarantäne. Die Strecke ist sehr anspruchsvoll und es gibt auch eine Zwischenlandung auf einem uns vorher nicht bekannten Platz. Es passieren einige kleine Fehler (sowohl beim Konstruieren als auch beim Navigieren) und wir haben diesen Tag in Gedanken schon als unser "erstes persönliches Streichergebnis" abgehakt.

Timetable - Delta (45 crews, Edition 1) Page 1

**World Rally Flying Championships 2023 Mâcon**

**Timetable**  
Delta (45 crews, Edition 1)

No.	Crew	Aircraft	TAS	Publish Plan	Take-off
1	Marcus CIESIELSKI, Astrid CIESIELSKI	D-EGHN	80kn	10:02	10:30
2	Tian LI, Wei SHI	F-BUER *	80kn	10:07	10:35
3	Walter DWORSCHAK, Michael RIEDEL	OE-DYU	80kn	10:12	10:40
4	Theo KIBLER, Eugen SCHEUERLE	D-EBFN	80kn	10:17	10:45
5	Gabriele FERRUZZI, Fulvio SALUCCI	I-AINC *	75kn	10:22	10:50
6	Daniel KOTZEE, Frederik KOTZEE	F-GBJF *	75kn	10:27	10:55
7	Lukas BEHOUNEK, Krystof BOBEK	OK-MAF	75kn	10:32	11:00
8	Manfred KUNSCHITZ, Heinz PERNER	OE-KUN	75kn	10:37	11:05
9	Antonio FOLGADO, Alain DAMBRE	D-EUPR *	75kn	10:42	11:10
10	Alewyn BURGER, Steve VAN DER MERWE	F-BXZP *	75kn	10:47	11:15
11	Olivier RIVIERE, Jerome JIREAU	F-GDJJ	70kn	10:52	11:20
12	Marcin SKALIK, Joanna SKALIK	FR-201 *	75kn	10:57	11:25
2					11:30
7					11:35
2					11:40
7					11:45
2					11:50
7					11:55
2					12:00
7					12:05
2					12:10
7					12:15



*Warten auf die Unterlagen*

RALLY		Competition Landing Field	
	5 m	200 penalties	H 50m bounce line
	5 m	H	120 penalties
	5 m	G	100 penalties
	5 m	F	80 penalties
	5 m	E	60 penalties
	5 m	D	40 penalties
	5 m	C	30 penalties
	5 m	B	20 penalties
	5 m	A	10 penalties
200 penalties	2 m	0	white line
	5 m	X	60 penalties
	5 m	Y	120 penalties
12 m (recommended)		200 penalties	

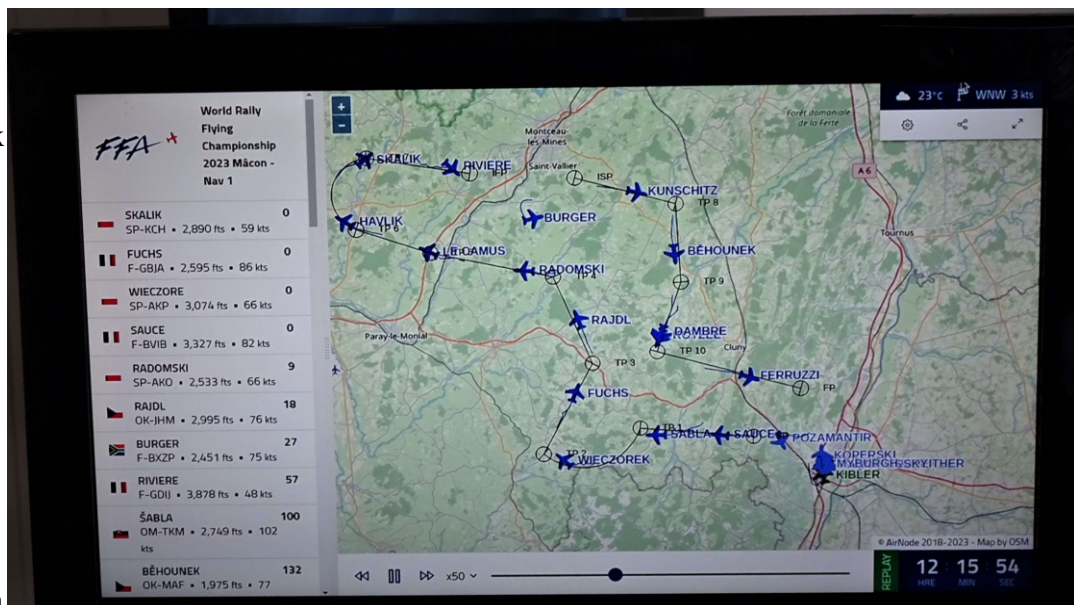


Abgabe Antwortblatt, Logger und Karte

### Landefeld - Fehlerpunkte

Nach unserer Rückkehr sehen wir aber auf dem "Live Tracker" (= Bildschirm/link auf dem man die Flüge beobachten und mitverfolgen kann) was die anderen so zusammenfliegen... stellen fest, dass es noch viel schlechter gehen kann und sind dann doch wieder "halbwegs zufrieden".

Mit dem ersten Bus um 15 Uhr gehts zurück ins Hotel, wo wir bei Sonnenschein noch etwas Zeit am Pool verbringen können. Als Abendessen gibt es einen



### Live Tracker

geschmacklosen und fast kalten "Reistopf", erfahren im Nachhinein dass es "Paella" gewesen sein sollte.

Tagesergebnis der Österreicher: 18. OEATX, 31. OEDYU, 34. OEKUN

**Di, 01.08:** Wir sind heute in der 2. Gruppe, müssen daher erst etwas später am Flugplatz sein. Als wir um 09:30 mit dem Bus zum Flugplatz fahren, erfahren wir, dass der Competition Director während des Briefings der 1. Gruppe vor versammelter Mannschaft einen Herzstillstand hatte und wiederbelebt werden musste.



Gott sei Dank am eigentlich günstigsten Ort, da er ja "beobachtet" wurde und sofort viele Helfer zur Stelle waren die Erste Hilfe Maßnahmen setzen, ihn sehr schnell wiederbeleben und damit das Leben retten konnten. Aufgrund des Vorfalles werden die Teams befragt ob sie sich noch "fit" genug fühlen um heute noch einen Weltmeisterschaftsbewerb zu fliegen. Mit diesen Bildern im Hinterkopf mangelt es verständlicherweise, vor allem für die Ersthelfer und andere direkt beteiligte, an Konzentration und dieser Tag wird zum "Pausentag" erklärt. Nach dem Mittagessen im Hangar gehe ich zu Fuß in die Stadt, gehe einkaufen und bummeln und verbringe den Nachmittag wie viele andere am Pool. Gegen Abend erfahren wir, dass Phillipe Müller einen „stent“ gesetzt bekommen hat und er am Weg der Besserung ist.

Nach dem Abendessen, was heute sogar "ok" ist, genieße ich den lauen Abend noch bei einem ausgiebigen Abendspaziergang entlang der Saone.

**Mi, 02.08.:** So wie eigentlich für gestern geplant, sind wir heute wieder in der 2. Gruppe und haben daher längere Quarantäne, was aber mit Startnummer 3 auch nicht sooo lang ist. Der Wind ist jedoch so stark, dass sogar 20kt in den Angaben einberechnet werden.



*Entspannung in der Quarantäne*



*Lunchbox*

Der Startpunkt ist relativ leicht zu finden, ich fliege nach Kurs und habe das Gefühl, dass der einberechnete Wind doch nicht ganz stimmt. Die Merkmale auf der Karte passen zwar, die Turnpoint Fotos stimmen aber nicht (... "müssen" sie auch nicht) und die Überflugszeiten sind schwierig einzuhalten. Ab TP3 passt gar nichts mehr und ich bin mir nicht mehr ganz sicher wo wir überhaupt sind. Mit Hilfe einer Autobahn finde ich den TP4 und sehe plötzlich das vor uns gestartete Flugzeug relativ nahe vor mir - wir sind fast 4 Min zu früh!! 😊 (Nach der Auswertung wird sich dann herausstellen, dass wir viel zu schnell unterwegs waren und dadurch zu falschen TPs (gleich aussehende Strassenkreuzungen) geflogen sind). Beim TP8 bin ich froh die 4 Minuten wieder abgebaut zu haben, wir haben sogar eine "Nuller"- Zeit und tauschen die Karten. Weiter geht es mit einem Arc (Kreisbogen) und für einige Zeit passt die Landschaft auch ganz gut zur Karte. Dann passt aber gar nichts mehr und ich komme drauf dass wir, anscheinend durch den Tausch und Konstruktionslinien, ab dem Arc in eine falsche Richtung geflogen sind! Also mit Vollgas und Abkürzer wieder zurück zum Kurs und versuchen, einen markanten Punkt zum auffädeln zu finden, ...was sogar gelingt. Den TP9 haben wir dadurch aber verpasst und der Rest der Route, der durch eine etwas gebirgigere Landschaft führt, ist durch den starken Wind sehr "bockig". Die anschließende Landung war trotz des sehr starken Seitenwindes offensichtlich gut, kurze Zeit später wurde aber die gesamte Landwertung an diesem Tag wegen der schlechten Bedingungen

gestrichen. Da wir heute soviel "Mist gebaut" haben, befürchten wir für das Tagesergebnis das Allerschlimmste, ...werden aber trotzdem nicht Letzte und können noch den 37. Platz erreichen. ATX 26. KUN 28.

**Do, 03.08.:** Heute wieder in der 1. Gruppe, müssen wir nach einer praktisch schlaflosen Nacht (Vollmond?) früh aufstehen. Die Route führt in den meist flachen Süd-Osten und es gibt 100e Seen, die allerdings sehr unzuverlässig in der Karte eingezeichnet sind (manche gibt es, manche nicht...). Es gibt wieder eine gewertete Zwischenlandung auf einem uns vorher nicht bekannten Flugplatz und sehr viele Punkte zu konstruieren. Damit werden wir am Boden leider nicht fertig, müssen aber trotzdem zur vorgegebenen Zeit starten. Die Navigation gelingt diesmal ganz gut, dafür finden wir aber nur wenige Fotos (6) und 1 Bodenzeichen. Die Zeitwertungen sind heute, ebenso wie die 2 Landungen, gar nicht so schlecht und unsere letzte Strecke dieser WM verläuft, bis auf die nicht gefundenen Fotos, recht zufriedenstellend.

Das Tagesergebnis der Österreicher an diesem Tag: ATX 22. KUN 32. DYU 29.

Nach dem Mittagessen nutze ich die Zeit, um den Flieger für den Heimflug vorzubereiten, (tanken, Radabdeckungen montieren, Sticker im Cockpit entfernen, Streckenkarten herrichten,..). Danach kurze Entspannung im Hotel am Pool, bevor ab 19:00 die Nationen-Party am Flugplatz statt findet.





*Tschechische Grundausrüstung*



*frisch gezapftes CZ - Bier*

Als Alternative zum Hotelabendessen wird am Flugplatz gegrillt und die Länder präsentieren ihre üblichen "ländertypischen" Snacks und Drinks. Die Südafrikaner servieren z.B. „Amarula“, die Deutschen „Jägermeister“ und die Tschechen haben sogar ein ganzes Bierfass mitgenommen! Bei den Chinesen gibts Sushi und leckere gefüllte Melanzani und für den Österreicher-Stand hat unsere Teammanagerin Isabelle Käse (aus Frankreich ?) besorgt.... Man geht von Stand zu Stand, gustiert und probiert und unterhält sich. Beim Grillen bin ich froh, doch noch ein kleines Grillwürstel ergattert zu haben, da nicht genug für alle da ist. Gegen 21 Uhr zeigt der Alkohol bei vielen schon seine Wirkung. Die Stimmung wird ausgelassener, verschiedene Leute übernehmen lallend das Mikrophon, singen und animieren ebenfalls schon recht angeheiterte zu einer Art "Taufe", bei denen manchen Piloten der Rücken bzw. Hintern mit Wasser überschüttet wird und von den anderen Anwesenden fest draufgeklopft wird.

Bevor das ganze komplett aus dem Ruder läuft entfliehe ich, nutze ich eine Mitfahrgelegenheit zum Hotel wo in gemütlicherer Runde auch noch Leute beisammensitzen und sich nett unterhalten.

**Fr, 04.08.:** "Reservetag": Es wird eine kleine Stadtrundfahrt mit dem Bummelzug mit anschließender Weinverkostung angeboten. Durch das kalte Regenwetter habe ich dazu keine Lust und außerdem muss ich, wie viele andere auch, noch am Vormittag zum Flugplatz um z.B. Tankrechnungen zu begleichen und das Flugzeug umparken, da der Platz für das Display und die Airshow am Samstag gebraucht wird.

Nach dem Mittagessen gehts zurück zum Hotel wo wir ein wenig auszurasten, bevor wir uns wieder in das "Lederhosen-outfit" schmeißen und um 17:50 zur **price-giving und closing-ceremony im Rathaus** abgeholt werden.

Im Festsaal ist ein Podest aufgebaut wohin nach mehreren Reden die Gewinner hinauf gerufen und die Medaillen und Pokale verliehen werden. Sogar der Competition Director, dem es zwar schon besser geht, der aber noch im Spital bleiben muss, wird kurz zugeschaltet und spendet ein paar Worte. Mit Abspielen der FAI-Hymne und einholen der FAI-Fahne wird die **WM offiziell beendet**.

Anschließend gibt es Wasser, Wein, Apfelsaft und diesmal sogar Pizza-Häppchen, obwohl es danach in einem feinen Restaurant noch ein gemeinsames **Abschluss-Dinner** gibt. Die Tische sind nach Ländern geordnet und das Essen ist wirklich ausgezeichnet!



An diesem Abend werden noch "Goodies" zwischen den Ländern ausgetauscht und letzte Gruppenfotos gemacht. In den österreichischen Sackerln sind u.a. auch kleine dunkle Fläschchen mit dem Aeroclub-Logo drauf. Da diese vom Aussehen her dem Jägermeister sehr ähnlich sind, jedoch mit Kernöl befüllt sind, sorgt das bei manchen zu lustiger Verwirrung. 😊 Gegen 22:00 machen wir einen Verdauungsspaziergang zurück zum Hotel wo wir eine kurze letzte Nacht verbringen, da wir morgen früh raus müssen....

**Sa, 05.08.:** Wir sind für den 1. Bus um 08:30 zum Flugplatz angemeldet, müssen früh aufstehen,



"früh-stücken", noch schnell Koffer packen, nebenbei Wetter checken und verabschieden. Den Plan, auf halber Strecke einen Stopp in Hohenems (LOIH) einzulegen und am Nachmittag in LOAU zu landen, müssen wir wegen der Wetterlage verwerfen. Ab Zürich bzw. in Deutschland erst ab etwa München ostwärts sind tiefe Wolken und Regen vorhergesagt. Wir beschließen, wieder bis Biberach zu fliegen, dort zu tanken und dann zu entscheiden ob und wohin wir noch weiterfliegen.

Der wolkenlose Himmel über Macon hat sich bis 10:00, als wir starten, schon auf aufgelockerte Bewölkung mit Basis um 2500ft geändert. Eine Zeit lang bleiben wir noch darunter. Da der Jura vor uns bis auf ca 5000ft ansteigt, steigen wir über die Wolken, natürlich immer mit Referenzpunkten/Lücken zum Boden, wo wir gegebenenfalls durchsinken können. Die Wolkentops steigen allerdings weiter an und so müssen auch wir zuerst auf 7500ft bis dann allmählich auf ca. 9000ft mitsteigen.

Als wir den Jura in die Schweiz hinein überquert haben, erkennen wir durch eine Lücke den Neuenburger See und wissen, dass wir nun keine hohen Berge mehr auf unserer

Route und unter uns haben, sinken durch die nächste größere Lücke unter die Wolkenbasis von ca. 4000ft und setzen unseren Flug unter den immer dichter werdenden Wolken fort. Über den Bieler See, nördlich von Zürich und an Schaffhausen vorbei, geht es problemlos in ca. 3000ft bis nach

Biberach, wo wir tanken und unser "Gourmet-Mittagessen" (Würstel) am Flugplatzkiosk einnehmen. Das Radarbild zeigt ab etwa München ostwärts Regen, bei Salzburg vom Süden herauf sogar ein Keil mit starken Regen. Wir wollen so weit wie möglich Richtung Osten kommen und peilen einmal Landshut an. Bis in den Bereich München geht es noch ganz gut, danach werden die Schauer mehr und die ohnehin nicht hohen Wolken (ca 2000ft) immer tiefer. Wir haben immer die Option umzudrehen oder Richtung Norden auszuweichen, wo es "etwas heller" erscheint. Kurz vor Landshut sehen wir, dass es noch ein Stück weiter geht und wir ändern unsere Destination vorerst einmal auf Oberpfaffenhofen. Inzwischen wird der Flieger schon regelmäßig "gewaschen", ....aber wir sehen immer wieder durch Lücken am Horizont und Gott sei Dank gibt es auch keine Berge die uns im Weg stehen könnten. Ab Oberpfaffenhofen werden die Schauer wieder weniger und wir ändern unser Ziel abermals, diesmal auf Ried (LOLK). Kurz vor LOLK wird es wieder finsterner und als wir dort am Funk hineinrufen, bestätigt der Betriebsleiter einen starken Schauer am Platz. Wir nähern uns vorsichtig dem Platz, den wir sehr gut kennen und warten ein kurzes nachlassen des Schauers ab um dann zwar im Regen, aber dennoch sicher, zu landen.



*LOLK - Landung im Regen*

Geschafft! Wir sind zumindest einmal wieder in Österreich und haben die längste Etappe hinter uns! 😊 Die KUN und die ATX, die unabhängig von uns schon früher gestartet und einen Zwischenstopp in Mengen gemacht haben, landen ebenfalls innerhalb der nächsten Stunde. Für die ATX ist es ja der Heimatflugplatz. Die Besatzung der KUN und wir überlegen noch kurz ob wir einen Weiterflug nach LOXZ bzw. LOAU wagen sollen, verwerfen diesen Gedanken aber angesichts der Radarbilder sehr schnell wieder und entscheiden uns für einen gemütlichen Abend am hervorragenden Grill- Buffet und Übernachtung beim Kirchenwirt in Kirchheim. („positives Denken“ :-) )

**So, 06.08.:** Nachdem es fast die ganze Nacht geregnet hat, hängen beim Blick aus dem Fenster noch viele Wolken tief über dem Kobernausser Wald und es regnet noch leicht. Eine Schauerlinie zieht Richtung Osten und soll hier in Oberösterreich zu Mittag kurz Auflockerungen bringen. Wir genießen daher erst einmal gemütlich das Frühstück, dass hier um vieles besser ist als das im 4\*Mercurie in Macon. Wenn das Schauerband bei Linz ist, wollen wir diesem hinterher fliegen (bevor die nächste Welle vom Westen herein kommt) und so zumindest einmal bis Wels kommen, um uns Etappenweise nach Osten (LOAU) weiterzuhanteln.

....Es könnte ein langer Tag mit einigen Zwischenstopps werden....

Bei einer Wolkenbasis in ca. 3000ft geht es bis kurz vor Wels problemlos. Kurz vor Linz sinkt die Basis ab und es mischen sich immer wieder ein paar Regentropfen dazu. Wir sehen aber immer ausreichend weit, sodass wir uns als nächsten Ausweichflugplatz St. Georgen vornehmen. In und teilweise unter 2000ft MSL gehts durch die Kontrollzone Linz, direkt über den Flughafen. Bis ca. Enns dürften wir das Schauerband dann "unterfliegen" und hinter uns gelassen haben. Die Sicht Richtung Osten wird etwas besser und die Wolkenbasis steigt wieder leicht an.



*LINZ*



*bei Linz*



*Grein an der Donau*

Wir schaffen es sogar **über** den Dunkelsteiner Wald zu fliegen, sehen von dort sogar schon bis nach LOAU, nur ein kleiner Schauer dürfte noch dazwischen sein. Der starke Wind, der uns die ganze Strecke über in den Rücken bläst, treibt uns mit fallweise 150kt GS in nur 56 Min von LOLK nach LOAU. Nach der Landung noch Flugzeug versorgen, Administration, plaudern und es ist bereits 17:00 bis wir endlich wieder in Klosterneuburg zu Hause ankommen.

Da wir schon vor der WM wussten, dass man als Österreicher praktisch keine Chance hat sich auf den vorderen Rängen zu platzieren, sind wir mit unserem 32. Gesamtplatz in etwa dort wo wir uns erwartet hatten und daher mit unserem Ergebnis sehr zufrieden. Eine schöne WM geht wieder einmal zu Ende und wir sind froh daran teilgenommen, wieder viel Erfahrungen gesammelt und viele Freunde getroffen zu haben.

Fürs Flugbuch: Wir waren in diesen 13 Tagen ca 21h in der Luft und haben 34 Landungen gemacht.

**Die Gewinner:**  
**Gesamtergebnis:**

1. CZ/ JONÁŠ PETR  
VELÁT MAREK
2. F/ RIVIERE OLIVIER  
JIREAU JEROME
3. F/ FUCHS ALEXIS  
TROUCHE JEAN-BAPTISTE

**Landwertung:**

1. CZ/ BĚHOUNEK LUKÁŠ  
OBEK KRYSTOF
2. CZ/ CERNÝ DAVID  
LENGÁL IVO
3. SA/ BURGER ALEWYN  
VAN DER MERWE STEVE



*Gewinner WRFC 2023*

**Teamwertung:**

1. France  
RIVIERE OLIVIER / JIREAU JEROME  
FUCHS ALEXIS / TROUCHE JEAN-BAPTISTE
2. Czech Republic  
JONÁŠ PETR / VELÁT MAREK  
RAJDL TOMAS / POKORNÝ ONDŘEJ
3. Poland  
SKALIK MARCIN / SKALIK JOANNA  
WIECZOREK MICHAL / KWIATOSZ MARCIN

Darüber hinaus gab es auch Wertungen für das jüngste Team und eine Damen-Team Wertung ( nur 1 Team am Start).

**Das Ergebnis der Österreicher:**

<b>Gesamt:</b>	Nav1	Nav2	Nav3	Ldg (total)
22. SCHNECKENREITHER WOLFGANG MARSCH CORNELIA	18.	26.	22.	28.
30. KUNSCHITZ MANFRED HEINZ PERNER	34.	28.	32.	31.
32. DWORSCHAK WALTER RIEDEL MICHAEL	31.	38.	29.	29.



### Vorschau:

Die nächste PRÄZISIONSFLUG WM ist voraussichtlich im Sommer 2024 in Polen

Die nächste ANR WM ist voraussichtlich im Sommer 2024 in der Slowakei

Die nächste RALLYFLUG WM ist voraussichtlich im Sommer 2025 in Italien

Darüber hinaus gibt es unzählige Bewerbe (gleiche oder ähnliche) in verschiedenen Ländern an denen jede/jeder unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. PPL) mitmachen kann.

Informationen dazu findet man meistens (oft erst ab Frühjahr) auf den Websites der Aeroclubs der jeweiligen Länder,

in Österreich z.B. : <https://aeroclub.at/>

in Deutschland z.B. : <https://navigationsflug.de>

### Info:

In Österreich gibt es normalerweise jährlich eine Präzisionsflug-Meisterschaft.

Die aus Wettergründen leider verschobene „10-Schlösser Rally“ 2023 wird voraussichtlich im Frühjahr (Mai?) 2024 abgehalten.

Bei Interesse und für weitere Informationen könnt ihr auch mich gerne kontaktieren:

[walter\\_dworschak@hotmail.com](mailto:walter_dworschak@hotmail.com)