

Etwas Glück braucht der Mensch

22. 5.1972 Heute war es bei relativ spätem Start ein 300 km Dreieck mit 65 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit.

Wenn es Morgen genauso gut läuft, müsste mit dem L-Spatz auch ein 500 km Dreieck zu schaffen sein. Morgen ist Pfingstdienstag, ein ehemaliger Siemens-Feiertag, der vor nicht all zu langer Zeit abgeschafft wurde, weil die Gewerkschaft eine Arbeitszeitverkürzung durchsetzte. So ein Feiertag wäre doch zum Feiern das Richtige.

Um den morgendlichen Stress zu minimieren, werden alle Vorbereitungen noch heute erledigt und frühzeitig zu Bett gegangen.

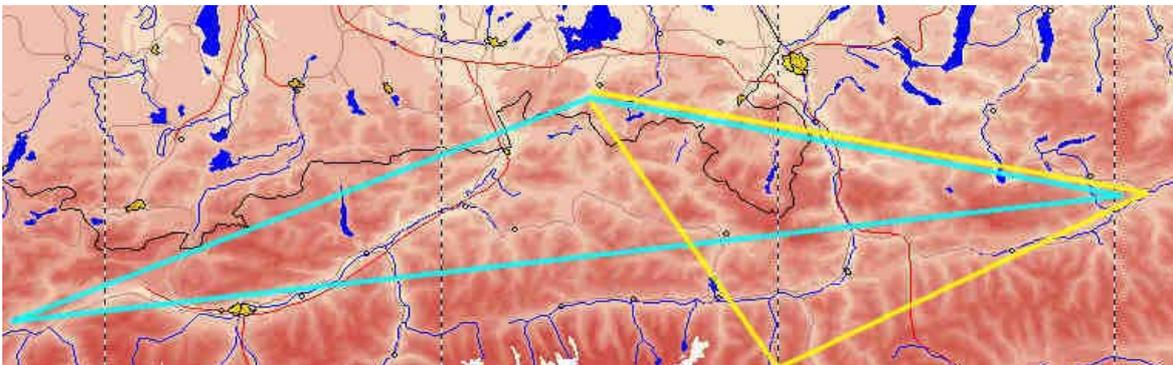
Nun, so frühzeitig geht es doch nicht ins Bett. Die Ausarbeitung der Strecke nimmt mehr Zeit in Anspruch als ich dachte. Das 528 km Dreieck Unterwössen – Imst – Grimming – Unterwössen hat bedingt durch die Umwege, die zu fliegen sind, in Wirklichkeit 567 km. Wird der Endanflug abgezogen, bleiben immerhin noch 542 km. Bei näherer Betrachtung kommen einem dann doch Zweifel, ob die geplante Strecke überhaupt zu schaffen ist.

Es steht ein Flugzeug zur Verfügung, das vom Hersteller bei böigem Wetter auf 110 km/h beschränkt wird und dessen bestes Gleiten bei 90 km/h mit 1:27 angegeben wird. Zieht man den Herstellerbonus ab, bleiben wahrscheinlich noch 1:26 übrig.

Und nun beginnt das Rechnen:

- Bei 1:26 und einer Strecke von 542 km brauche ich einen Höhengewinn von ca. 21.000 m. Den Schlepp auf 1000 m abgezogen bleiben immer noch 20.000 m
- Um diese Höhe zu erreichen, benötige ich bei einem durchschnittlichen Steigen von 2 m/s 10.000 sec, also rund 3 Std.
- Diese 3 Std. von den geplanten 8 Std. Flugzeit abgezogen, verbleiben noch 5 Std.
- Demnach ist zwischen den Aufwinden eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 109 km/h nötig. Na ja, liegt ja noch unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h.
- Welchen Gleitwinkel hat der Spatz denn bei 109 km/h ?

Besser nicht nachdenken sondern einfach annehmen, daß das durchschnittliche Steigen doppelt so groß ist. Dann klappt es schon.



508 km Dreieck Unterwössen – Imst – Grimming – Unterwössen
300 km Dreieck Unterwössen – Böckstein – Aigen – Unterwössen

23.5.1972

6⁰⁰ Raus aus den Federn, rein in die Klamotten und noch vor dem Zähneputzen und Waschen ein Blick zum Hochgern. Der Himmel scheint genauso tiefblau zu werden wie gestern. Der erste Eindruck verspricht einen sehr guten Flugtag. Da ich gestern bereits die Flugvorbereitungen getroffen habe, ist nach einem reichhaltigen Frühstück, dem Einordnen des L-Spatzen am F-Schlepp und nach dem Fotografieren der Tafel noch jede Menge Zeit. Vor mir steht die Traunsteiner K 6e mit Adi Ebersberger und der 17m Cirrus mit Remi Zähler. Die Wartezeit wird wie immer mit intensiver Dis-



kussion über das Für und Wider der richtigen Strategie und mit gemeinsamen Studium der Karten überbrückt. Zum Nachdenken über meine gestrigen Rechenkünste hat man da keine Zeit.

9¹⁰ Der talauswärts strömende Wind wird schwächer und schläft nach kurzer Zeit ganz ein. Ein sicheres Zeichen, daß in der Gipfelregion bereits die Thermik eingesetzt hat. Bei genauem Hinsehen erkennt man über der Hochplatte und dem Geigelstein bereits erste Wolkenschleier, die sich kurzzeitig aufbauen und gleich wieder verschwinden. Erfreulicherweise scheint die Wolkenuntergrenze schon am frühen Morgen sich in Höhen um die 2200 m, 2300 m NN auszubilden. Da die Basis bestimmt noch ansteigt, bedeutet dies eine relativ sichere Inntalquerung. Mein Entschluß steht fest: Mein Weg führt direkt über das Inntal und nicht wie üblich über den Kaiser.



9²⁵ Der Talwind hat sich gedreht und strömt nun taleinwärts. Die Wolkenbildung wird konstanter. Als erster hängt Adi Ebersberger mit der Traunsteiner K 6e hinter der Piper. Als nächstes ist der 17m Cirrus mit Remi Zähler an der Reihe und um 9⁴⁶h hänge ich hinter der Schleppmaschine.

9 Minuten später ist der Gipfel der Hochplatte erreicht. Wie erwartet steht dort auch ein

mächtiger Bart. Mit gleichen Steigwerten wie im Flugzeugschlepp geht es weiter. Erst oben wird mir bewußt, daß bei einem derartig rasanten Aufstieg der Ausklinkpunkt auf dem Barogramm nicht sichtbar sein könnte. Im Nachhinein bestätigte sich dies auch und der Schleppilot mußte bezeugen, daß er mich ordnungsgemäß in 1000 m über Platz abgesetzt hatte.

10⁰⁰ 2200 m NN sind erreicht und es geht entlang der Kampenwand über das Aschauer Tal zum Spitzstein (1579 m). Hier heißt es vor der Inntalquerung möglichst viel Höhe zu machen. In 2350 m ist die Basis erreicht.

Der Flug über das Inntal kostet 600 Höhenmeter. Wie erwartet komme ich am Brunnstein über der Hangkante an. Die Basis ist hier schon bedeutend höher. Die gesamte Südseite geht sehr gut,

so daß ich schnell auf 2600 m komme. 4 km weiter, am Großen Traithen sind es dann schon 2800 m.

Über das Sonnwendjoch und die Guffertspitze geht's zum Rofan und weiter über den Achensee zur Lamsenspitze und zum Bettelwurf. Die Basis ist hier bereits auf 2900 m angestiegen. Vor mir, entlang der Nordkette markieren Innsbrucker Segelflieger die Bärte.

Am Ostende der Miminger, der Hohen Munde, geht es mit 4 m aufwärts und am Hochplatling sind 3200 m erreicht. Die Wolken in den Lechtaler Alpen schauen sehr verlockend aus, aber auch am Tschirgant steht eine prächtige Wolke. Es stellt sich die Frage, welche Route die Richtige ist. Der direkte Anflug auf den Tschirgant und dann ins Tal hinaus zum Wendepunkt und wieder zurück zum Tschirgant, oder auf der etwas längeren Route über Nassereith in die Lechtaler und von dort direkt über den Wendepunkt zum Tschirgant. Ich entscheide mich zum Flug über die Lechtaler.

12⁰⁰ Die erste Wende ist umrundet und die Fotografiererei erledigt.

Bei den bisher geflogenen 138 km habe ich einen Schnitt von 83 km/h erreicht. Besser kann es gar nicht laufen.

Am Tschirgant steht immer noch die schöne Wolke. In 2550 m, also 180 m über dem Gipfel, komme ich an. Hier steht ein guter Bart, in dem sich auch andere tummeln. Da es recht eng zugeht, verabschiede ich mich in 3300 m und fliege direkt zu den Mimingern. Auf der gesamten Rippe bis zum Ostende, dem Simme-



ring ist kaum ein Höhenverlust zu beklagen. Ohne Belästigung durch andere erreiche ich an der Hohen Munde die Basis in 3400 m. Weiter geht's entlang der Nordkette zur Lamsenspitze und von dort zum Kellerjoch.

Das Kellerjoch mag mich heute nicht. Nach einigem Herumsuchen mit mäßigem Erfolg gebe ich auf und fliege auf der Westseite des Zillertals entlang, um in der Höhe von Aschau die Talquerung zum Kreuzjoch durchzuführen. Auf diesen 15 km geht so gut wie gar nichts mehr, so dass schon abzusehen ist, dass am Kreuzjoch ein klein wenig Hangsegeln mit eingeplant werden muss.

In 2200 m komme ich am Kreuzjoch an. Der Aufwind über den Almwiesen liegt so dicht am Hang, dass er nicht auszukurbeln ist. Durch zeitraubendes Hangfliegen arbeite ich mich langsam wieder über Hangkante. Von dort geht es zügig weiter. Aus 2 m werden 3 bis 4 m/s und im Nu ist die Wolkenuntergrenze erreicht. Meine Steigwerte sind anscheinend nicht unbeobachtet geblieben. Eine K6 und ein Zugvogel gesellen sich zu mir und schmeißen mich fast aus dem Bart. Stolze 3500 m ist hier am Gerlos die Basishöhe. Vor lauter Kurbeln und Aufpassen auf die beiden anderen entgeht mir, dass die Basis in Richtung Paß-Thurn stark abfällt.

Das Auskurbeln des letzten Bartes bis zur Basis war ein Fehler, bei dem ich wieder einmal wertvolle Zeit vertan habe. Es stellt sich heraus, dass die Basis in meiner Flugrichtung nicht nur stark absinkt sondern dass die Wolkenstraße zeitweise auch noch mit 3 bis 4 m Steigen aufwartet.

Zu knapp an der Basis zu fliegen ist nicht nur gegen das Gesetz sondern auch wegen des starken Flugverkehrs im Pinzgau nicht ratsam. Auf diesem Streckenabschnitt geht es zu wie auf der Autobahn und ob die anderen einen immer sehen, ist zu bezweifeln. Was bleibt mir da anderes übrig, als die Klappen zu ziehen, um nicht mit den Wolken in Berührung zu kommen. An manchen Stellen werde ich sogar gezwungen, neben der Wolkenstraße zu fliegen, um nicht eingeschnupft zu werden.

Am Großen Rettenstein ist der Ritt über Salzachgeier, Kröndlhorn und Steinkogel zu Ende. In 3200 m, knapp unterhalb der Basis, komme ich dort an. Wenn auch die Basis hier 300 m tiefer ist, so sind doch ca. 30 km ohne zu kurbeln und mit ausgefahrenen Klappen ein schönes Erlebnis. Von hier aus muß wieder gekurbelt werden.

Über Gaißstein, Manlitzkogel und Hochkogel geht es zügig und ohne die Bärte bis zur Basis auszukurbeln nach Zell am See. An der Schmittenhöhe habe ich noch knappe 2000 m. Meine Erwartungen werden nicht enttäuscht. Hier steht ein 5 m Bart, der mich wieder auf 3200 m bringt.

Nun ist aber guter Rat teuer. Die Wolken auf der Nordseite des Tales sind etwas zerzaust und schauen nicht allzu gesund aus. Außerdem scheint die Basis auch noch etwas tiefer zu sein.

Auf der Südseite, am Hauptkamm, machen die Wolken einen wesentlich besseren Eindruck, aber es ist eine weitere Talquerung notwendig und von der direkten Flugroute müßte ich ca. 15 km nach Süden abweichen. Daß dort alle Täler in Nord-Südrichtung verlaufen und ich spätestens zwischen Dachstein und Grimming wieder auf die Nordseite wechseln muss, gibt den Ausschlag zur Beibehaltung der geplanten Route.

Bis zum Hundstein läuft alles noch wie gehabt. Der zieht noch mit 1,5 bis 2 m/s. Der restliche Weg bis zum Hochgrundeck gestaltet sich äußerst schwierig. Richtige Bärte gibt es nicht mehr. Kurzzeitige Steigwerte von maximal 0,5 m sind zwar noch anzutreffen, aber auszukurbeln sind sie nicht.

Zäh geht es voran und sehnsüchtig schaue ich auf die Südseite, wo für mich unerreichbar die schönsten Cumulanten stehen. Da ich zum Wechseln der Talseite bereits zuviel Höhe eingebüßt habe, bleibt mir nichts anderes übrig als mich über den Hochgrundeck und Rossbrand zum Dachstein durchzumogeln. Zu dem, mit seinen 2995 m kann ich nur hinaufschauen. Mit meinen gerade mal 2200 m ist der mäßige Aufwind, der auch noch sehr nah am Hang liegt, nicht zu fassen. Das zerklüftete Relief lässt sich auch mit Hangfliegen nicht packen.

Nach ca. 10 Minuten gebe ich entnervt auf und fliege zum Stoderzinken weiter. 1900 m sind es hier noch, aber der Gipfel ist etwas näher. Hangschrubben ist wieder einmal angesagt, aber es geht aufwärts. Oberhalb der Hangkante geht es sogar recht flott nach oben, so dass meinem moralischen Tief schnell wieder ein Hoch folgt.

16¹⁴ Der Grimming ist erreicht und das Wendepunktfoto ist gemacht. Natürlich musste ich mal wieder zwei mal den Auslöser betätigen, da gerade in diesen Moment eine kräftige Böe meinen Wendepunkt, den Gipfel, aus dem Sucher entfernte. Gott sei dank waren damals die Sitten noch nicht so streng. Eine geklaute Fläche auf dem Foto behinderte die Anerkennung des Fluges nicht. Für die bisher geflogenen 414 km wurde ein Schnitt von 67 km/h erreicht. Naja, 1 km/h unter den geplanten 68 km müßte noch aufzuholen sein.

Der Rückweg beginnt.

Erstaunlicherweise geht es bedeutend besser als beim Hinflug. Am Dachstein komme ich zwar wieder unter 2300 m an, aber im Gegensatz zu vorher kann ich jetzt einen guten Bart bis in eine Höhe von 3300 m auskurbeln. Die Steigwerte des Bartes im oberen Bereich lassen zwar stark nach aber mit der Höhe steigt auch mein Optimismus wieder.

In Richtung Zell am See beginnen die Konturen der Wolken auszufransen und am Hauptkamm schaut es nicht viel besser aus. Eine Tendenz zum Zerfall der Wolken ist zu sehen.

Zwar tragen der Roßbrand und der Hochgrundeck noch, aber mehr wie 100 bis 200 m können dort nicht gutgemacht werden. In Richtung Hundstein haben sich die Wolken unterdessen ganz aufgelöst.

Langsam gebe ich den Traum vom 500 km Dreieck auf. Zell am See ist verlockend nahe und sehr einladend.

Im Steinernen Meer, am Breithorn steht noch ein gut aussehendes Wölkchen. Sollte dieses bis zu meiner Ankunft nicht schon den Geist aufgegeben haben, bestünde doch noch die Chance, wenigstens bis nach St. Johann zu kommen. Wenn nicht, bietet sich Zell immer noch an. Also ab in Richtung Breithorn

Zum Hochkönig mit seinen 2941 m muss ich schon weit hinaufschauen und das Breithorn überragt mich bei meiner Ankunft um gute 400 m.

Mit Hangsegeln geht hier gar nichts. Der immer noch vorhandene Bart kommt aus einem engen Einschnitt, der kaum auszukurbeln ist. Einen Halbkreis, dicht am Berg, geht es hoch, den anderen Halbkreis geht es abwärts. Nach 20 Minuten bin ich in Höhe der Hangkante. Jetzt geht's nicht mehr höher. Ich kann zwar die Höhe halten aber das ist auch alles. Nach weiteren 15 Minuten gebe ich auf. Zell am See oder St. Johann, das ist jetzt die Frage .

Über dem Hundstein hat sich unterdessen ein leichter Wolkenschleier gebildet. Ein Zeichen, dass doch noch etwas gehen könnte und außerdem ist Zell am See näher.

Beim Näherkommen entdecke ich die Traunsteiner K6 unter dem Wolkenschleier kurbeln. Auf meine Anfrage bezüglich der Steigwerte bekomme ich die deprimierende Auskunft: „0 bis 1 m Saufen“. Ich bin einige Meter über der Hangkante und hier herrscht absolute Ruhe. Also Landung in Zell am See. Um die Höhe abzubauen, fliege ich mit Höchstgeschwindigkeit die Hangkante entlang und ein klein wenig Turnen ist angesagt. Plötzlich tönt es aus meinem Lautsprecher „Hans, jetzt geht's mit 1 bis 1,5 m aufwärts“. Obwohl ich schon unter der Hangkante bin, wird sofort der Bart gesucht und siehe da, es geht aufwärts. Aus dem 1,5 m werden 2 bis 2,5 m und wieder einmal, obwohl die Steigwerte im oberen Bereich bis auf 0,5 m absinken, keimt ein Hoffnungsschimmer auf.

Welch schönes Gefühl. Der Bart bringt uns bis auf 2800 m und die Welt ist rosig. Unterdessen ist weit und breit kein Wölkchen mehr zu sehen. Mit dieser Höhe wären die 57 km bis Unterwössen zu schaffen, wäre da nicht ein kleines Hindernis. Die Steinplatte (1869 m) 17 km vor Unterwössen steht im Weg. St. Johann ist aber sicher zu erreichen.



Wie war das doch mit der Abendthermik? Kalte Luft sinkt von den Hängen ins Tal und die wärmere Luft wird deswegen in der Talmitte nach oben gedrückt. Sollte uns dies zu vermindertem Saufen verhelfen, könnte der Heimflug vielleicht doch noch gelingen.

Im Verband geht's mit bestem Gleitwinkel Richtung Heimat und siehe da, die Täler tragen.

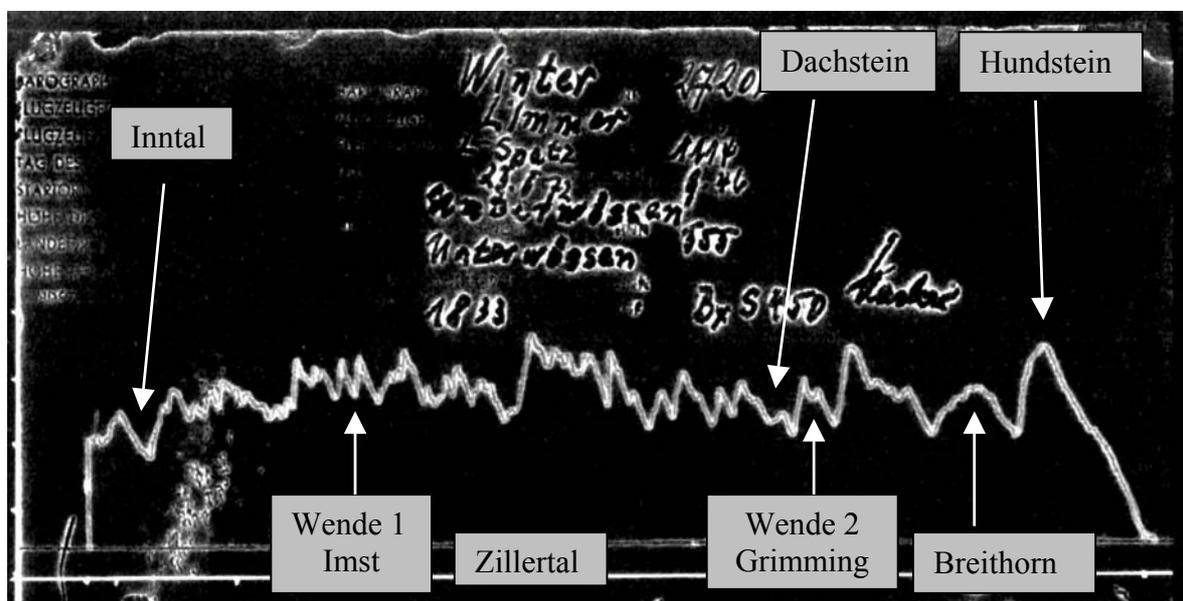
Nach dem Umrunden der Süd-West-Ecke der Loferer Steinberge ist hinter dem Einschnitt westlich vom Gipfel der Steinplatte bereits ein Zipfel vom Chiemsee zu sehen.

Es wird nochmals recht knapp. Wenige Meter über den Bäumen geht es durch den Einschnitt und hinaus nach Reit im Winkel.

18⁴³ Nach 8 Stunden 47 Minuten lande ich wieder in Unterwössen. 11 Minuten später setzt die Traunsteiner K6 auf.

Die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit mit knapp 56 km/h für das 528 km Dreieck entsprach zwar nicht annähernd der geplanten Geschwindigkeit von 68 km/h, aber was macht das schon.

Das Anstoßen mit der Rückholmannschaft auf den gelungenen Flug haben wir dann im Stehen vollzogen, um die Spuren des fast neunstündigen Fluges etwas zu mildern.



Hans Limmer