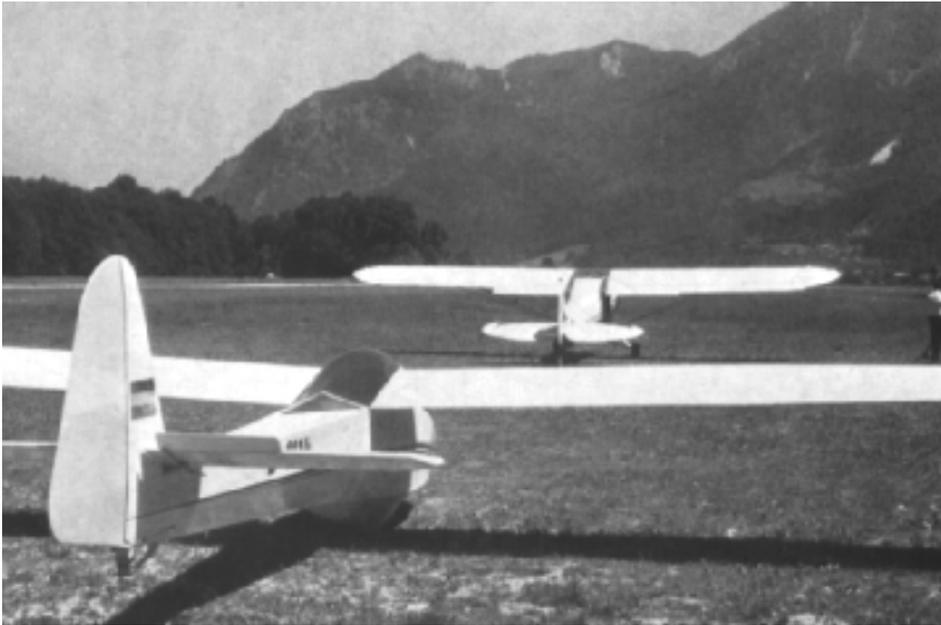


Ein Traum wird wahr, ...

.. wenn man etwas Glück hat.

23. Mai 1972

Es verspricht ein guter Tag zu werden. In Ermangelung anderer greifbarer Wetterprognosen für den Alpenraum muß ein Blick zum Himmel genügen. Über dem Hochgern ist er auch um 8 Uhr noch von einem tiefen, klaren Blau, was meist auf gutes Streckenwetter hindeutet. Gestern hatte ich den Tag falsch eingeschätzt. Die 300 km des FAI-Dreiecks (Unterwössen / Bockstein-Bahnhof / Aigen-Flugplatz / Unterwössen) waren zu wenig. Viel zu früh erreichte mein L-Spatz D-1114 wieder die heimatliche Landepiste. Heute sollen es 508 km (Unterwössen / Imst / Grimming / Unterwössen) werden. Da die Ideallinie nicht geflogen werden kann, weil sich die Berge nicht an unsere Bedürfnisse anpassen, kommt eine zu fliegende Strecke - Endanflug bereits mit eingerechnet- von gut 571 km zustande. Bei 8 Std. nutzbarer Thermik ist demnach eine Durchschnittsgeschwindigkeit für den L-Spatz von 72 km/h erforderlich. Bei näherer Betrachtung kommen einem dann doch Zweifel. 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 1:28 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 571 km brauche ich eine Höhe von 22000 m. Den Schlepp auf 1000m abgezogen bleiben immer noch 21000 m - Bei einem durchschnittlichen Steigen von 2 m/s benötige ich rund 3 Std. für die 21000 m - Diese 3 Std. von den geplanten 8 Std. Flugzeit abgezogen, verbleiben noch 5 Std. - Demnach ist zwischen den Aufwinden, Endanflug abgezogen, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 109 km/h nötig. Na ja, liegt ja noch unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vom 110 km/h. - Welchen Gleitwinkel hat der Spatz denn bei 109 km/h ? Besser nicht weiter nachdenken, sondern einfach annehmen, daß das durchschnittliche Steigen doppelt so groß ist und der Gleitwinkel doch den Herstellerangaben entspricht. Dann wird es schon klappen. Außerdem hat Gustl Leyendecker es mit einem Phöbus bereits vorgemacht, und Adi Ebersberger will es mit der Traunsteiner K6 ja auch versuchen.



9:46 Ortszeit

Aus den Wolkenschleiern über der Hochplatte und dem Geigelstein werden kleine Wolken, und ich hänge hinter der Schleppmaschine. 9 Minuten später ist der Gipfel der Hochplatte erreicht. Mit gleichen Steigwerten wie im Flugzeugschlepp geht es weiter bis auf 2200 m NN. Erst oben wird mir bewußt, daß bei einem derartig rasanten Aufstieg der Ausklinkpunkt auf dem Barogramm unsichtbar sein könnte. Im Nachhinein bestätigte sich dies auch, und der Schleppilot mußte bezeugen, daß er mich ordnungsgemäß in 1000 m über Platz abgesetzt hatte. Entlang der Kampenwand und dem Aschauer Tal geht es zum Spitzstein. Hier heißt es vor der Inntalquerung möglichst viel Höhe zu machen. In 2350 m ist die Basis erreicht. Die 14 km bis zum 1619 m hohen Brünstein sind damit gut zu schaffen. Wie erwartet komme ich am Brünstein über der Hangkante an. Die gesamte Südseite geht sehr gut, so daß ich schnell auf 2600 m komme. Über das Sonnwendjoch und die Guffertspitze geht's zum Rofan. Es ist jetzt 10 Uhr 52 und mein Schnitt beträgt erfreuliche 76 km/h. In Hochstimmung geht es über den Achensee zur Lamsenspitz und weiter zum Bettelwurf. Vor mir, entlang der Nordkette, markieren Innsbrucker Segelflieger die Bärte und die Basis steigt weiter an. Am Ostende der Miminger, der Hohen Munde, steht ein 4m-Bart, der bis auf 3200 m reicht. 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 (20km) auf den Tschirgant und dann ins Tal hinaus zum Wendepunkt und wieder zurück zum Tschirgant, oder über Nassereith in die Lechtaler und von dort über den Wendepunkt zum Tschirgant. Ich entscheide mich zum Flug über die Lechtaler. Über den Mutterkopf geht's zur ersten Wende.



12:00 Ortszeit

Die erste Wende ist umrundet, die Fotografiererei erledigt, und die Durchschnittsgeschwindigkeit ist auf 79 km/h geklettert. 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 wieder ein 4m-Bart, in dem sich auch andere tummeln. Da es recht eng zugeht, verabschiede ich mich in 3300 m und fliege direkt zu den Mimingern. Da auf der gesamten Rippe bis zum Ostende, dem Simmering, kaum ein Höhenverlust zu beklagen ist, wird die Hohe Munde direkt angefliegen. Ohne Belästigung durch andere geht's hier bis zur Basis, die jetzt 3400 m beträgt. Im Nachhinein ist man immer klüger. Wäre ich beim Hinflug nicht über die Lechtaler, sondern direkt von den Mimingern zum Tschirgant geflogen, hätte ich mir einen Umweg von 8 km erspart. Weiter geht's entlang der Nordkette zur Lamsenspitz und von dort über das Inntal zum Kellerjoch. Dieser Berg mag mich heute aber 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 gar nichts, 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 nach besserem Zentrieren über 3 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. Da die zulässige Höchstgeschwindigkeit bestimmt für böiges Wetter vorgegeben ist, wird die momentane Wetterlage von mir als nicht so böig eingestuft. Mit guten 130 km/h geht es Richtung Paß Thurn. 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 Geschwindigkeit zu reduzieren, die Klappen zu ziehen und zu slippen, 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 den Salzachgeier, das Kröndlhorn und den Steinkogel zuende. 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. Zügig und ohne die Bärte bis zur Basis auszukurbeln geht es nach Zell am See. Über der Schmittenhöhe habe ich noch knappe 2000 m. Meine Erwartungen werden nicht enttäuscht. Hier steht ein 5m-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-Süd-Richtung verlaufen und ich spätestens zwischen Dachstein und Grimming wieder auf die Nordseite wechseln muß gibt den Ausschlag zur Beibehaltung der geplanten Route. Von der Schmittenhöhe zum Honigkogel läuft alles noch wie gehabt. Auch der Hundstein 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 1/2 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 bis zum Hochgrundeck durchzumogeln. Hochgrundeck, ein Berg, der im Normalfall immer für einen kräftigen Bart gut ist, bringt auch nicht mehr als 1,5 m, und am Roßbrand ist es dasselbe. Zum Hauptkamm darf ich gar nicht hinübersehen, denn dort stehen herrliche Wolken, die ich hier so

dringend brauchen würde. Zwischen 2200 m und 2400 m geht es über die niedrigen Berge. Da bleiben gerade mal zwischen 400 und 600 m zum Abgleiten. Zum Dachstein 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. Entnervt gebe ich 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, sodaß meinem moralischen Tief schnell wieder ein Hoch folgt. In 2900 m wird das Steigen schwächer und der Grimming, mein zweiter Wendepunkt, ruft.



16:14 Ortszeit

Der Grimming ist erreicht, das Wendepunktfoto ist gemacht und mein Schnitt ist auf 65 km/h gefallen. 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 der Optimismus wieder. In Richtung Zell am See beginnen die Konturen der Wolken auszufransen, und am Hauptkamm schaut es nicht viel besser aus. Von nun an ist die Tendenz abwärts. Zwar tragen der Roßbrand und der Hochgrundeck noch, aber mehr wie 100 bis 200 m können dort nicht gut gemacht werden. Am Hochgrundeck sind es noch

2800 m und in Richtung Hundstein haben sich die Wolken unterdessen ganz aufgelöst. Langsam gebe ich den Traum vom 500km-Dreieck auf. Zell am See ist verlockend nahe und sehr einladend. Aber mit meiner Höhe könnte ich, vorausgesetzt es trägt zwischendurch etwas, vielleicht sogar St. Johann in Tirol erreichen, zumal im Steinernen Meer, am Breithorn, noch ein gutaussehendes Wölkchen steht. 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 ist sehr schmal und kommt aus einem engen Einschnitt. Einen Halbkreis, dicht am Berg, geht es hoch, den anderen Halbkreis geht es abwärts. Nach anstrengender Kurbelei bin ich in Höhe der Hangkante. Jetzt geht's nicht mehr höher. Ich kann zwar die Höhe halten, aber das ist auch alles. Zell am See oder St.Johann, das ist jetzt die Frage. Über dem Honigkogel hat sich unterdessen ein leichter Wolkenschleier gebildet, ein Zeichen, daß doch noch etwas gehen könnte, und außerdem ist Zell am See näher. Über Funk erfahre ich, daß die Traunsteiner K6 unter dem Wolkenschleier kurbelt. Auf meine Anfrage bezüglich der Steigwerte bekomme ich die deprimierende Auskunft: 0 bis 0,5m Saufen. Ich bin einige Meter über der Hangkante und hier herrscht absolute Ruhe. Also Landung in Zell am See. Um die Höhe abzubauen ist ein klein wenig Turnen 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 0,5 m werden 1 bis 1,5 m und wieder einmal, obwohl die Steigwerte im oberen Bereich bis unter 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 sie 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.

18:43 Ortszeit

Nach 8 Stunden 47 Minuten lande ich wieder in Unterwössen. Einige Minuten später setzt die Traunsteiner K6 mit Adi Ebersberger auf. Die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit mit knapp 56 km/h für das

508km-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 habe ich dann im Stehen vollzogen, um die Spuren des fast neunstündigen Fluges etwas zu mildern.

Hans Limmer