

Alpenstreckenflug- Lehrgang Unterwössen

TEXT UND FOTOS: KLAUS BURKHARD

Sicheres Streckenfliegen in den Alpen – nicht nur Flachlandfliegern ist dazu ein Lehrgang anzuraten, der die erforderlichen fliegerischen Fertigkeiten vermittelt. Unser Autor Klaus Burkhard hat dazu seine SB 5 nach Unterwössen gezogen und sich unter die „Plastik-Kollegen“ gemischt...

Montag ist Lehrgangsbeginn; wir treffen uns um neun Uhr im Schulungsraum der DASSU. Zwölf Lehrgangsteilnehmer mit unterschiedlichster Flugerfahrung und Trainingsstand. Schulleiter Stefan Brockelt leitet den Lehrgang, unterstützt von Hans und Manfred, zwei weiteren Gebirgs- und Streckenflugspezialisten. Neben diversen Kunststofffliegern steht

uns die DG-1000 der DASSU für Flüge mit Trainer zur Verfügung. Speziell für den Lehrgang wurde eine zweite DG-1000 bei DG gechartert. Da einige Teilnehmer mit eigenem Flugzeug angereist sind, wird es flugzeugseitig also keine Engpässe geben. Der erste Lehrgangstag besteht aus einführender Theorie sowie den üblichen Überprüfungsstarts mit obligatorischer Seilrissübung. Ein halbstündiges Hangflugtraining

mit Trainer in der DG-1000 rundet das Pflichtprogramm zum Lehrgangsauftritt sinnvoll ab.

Leider sind die Wetterprognosen für die kommenden Tage nicht sehr vielversprechend. Ganz Deutschland ist von einem mächtigen Tiefdruckgebiet überlagert, das in den kommenden Tagen auch die Nordalpenregion kräftig in die Zange nehmen wird. Unsere Streckenfliegerwartungen werden somit auf bescheidene Werte zusammenschrumpfen.

Sicherer Überlandflug im Gebirge

Der zweite Lehrgangstag beginnt pünktlich um neun Uhr mit dem Tagesbriefing. Der Segelflug-Wetterbericht ist „akzeptabel“, so dass wir heute bereits den ersten gemeinsamen Streckenflug unternehmen können.



Eine etwas andere Sicht auf den Flugplatz Unterwössen bei herrlichem Wetter.

Fünfhunderter werden dabei zwar nicht zu realisieren sein, aber Sinn und Zweck des Lehrgangs ist auch nicht „geführte Alpen-Streckenflüge“ für den OLC zu organisieren, sondern geplanten, sicheren Überlandflug im Gebirge zu erlernen.

Als grobes Tagesziel wird Unterwössen – Zell am See – Gerlospass – Unterwössen abgesteckt, der klassische „Pinzgauer Spaziergang“. Geflogen wird in loser Gruppe ohne Einteilung in Teams. Das ist zwar nicht so ganz nach meinem Geschmack, aber mit meiner SB 5 als einzigem Holzflieger kann ich natürlich nicht erwarten, dass die „Plastik-Kollegen“ ständig mit gezogenen Klappen unter jeder Wolke auf mich warten. Somit ergebe ich mich in mein „hölzernes Schicksal“ und hoffe darauf, unterwegs mit guten Streckenhinweisen durch Trainer und vorauseilende Fliegerkameraden versorgt zu werden.

Im F-Schlepp geht es in einer großen Achterschleife durch das Wössener Tal. In fünfzehnhundert Metern Höhe klinge ich am Rechenberg aus und schwing mich hinein ins Gebirgsflugvergnügen. Die vor mir gestarteten Kollegen sind bereits zur Steinplatte vorgeprescht und melden Steigwerte von anderthalb bis zwei Metern.

Problemlos erreiche ich die Steinplatte in zweitausend Meter Höhe. Der Pulk hat die Steinplatte aber längst hinter sich gelassen und befindet sich bereits irgendwo südlich der Leonganger Steinberge. Über dem Grat der Steinplatte kann ich noch

dreihundert Meter an Höhe gutmachen und entschieße mich zur Talquerung hinüber zum Ulrichshorn.

Entlang der senkrechtaufsteigenden Felswände geht es weiter auf die Südseite der Loferer Steinberge. Die mitgeführte Panoramakarte leistet sehr gute Dienste bei der Orientierung im Gelände und der Bestimmung von Bergen. Hinterhorn, Breithorn, Ochsenhorn und Vorderhorn sind identifiziert und fotografisch im Gedächtnis gespeichert. Aber wie um Gottes Willen soll man bei soviel Gehörn auf einem Haufen bloß die Übersicht behalten? Da ist noch eine Menge Kartenstudium erforderlich, um sich hier auch nur annähernd zurecht zu finden. Dann „stolpere“ ich unversehens in einen kräftigen Aufwind, der mich mit zweieinhalb Metern in die Höhe schiebt. Absolut gigantisch, so macht Alpenfliegen richtig Spaß. Hoch über mir entdecke ich noch einen Nachzügler des vorauseilenden Pulks. Die Tatsache, doch nicht ganz allein im Orbit zu schweben, trägt sofort zu einem besseren Wohlbefinden bei. Während ich noch rätsle,



Briefing vor dem Flug. In Unterwössen stehen schöne Räume zur Verfügung.

um welches Flugzeug es sich handelt, verschwindet dieses bereits im Schnellflug Richtung Saalfelden. So sehr ich den Luftraum in Richtung Zell am See auch absuche, es ist weit und breit kein anderer Segler zu sehen. Dann meldet sich Klaus mit „304 Schmittenhöhe in zwei-sechs, Abflug nach Westen zum Pinzgauer Spaziergang“. Dann ist wieder Ruhe im Funk.

Wo ist der Bart?

Irgendwo bei Saalbach steht der nächste Bart, das hatte ich noch mitbekommen. Schade nur, dass die Bärte vom lieben Gott bei der Gestaltung des Wettergeschehens nicht eingefärbt worden sind. Wie viel einfacher wäre doch die Streckenfliegerei,

wenn man die Steigwerte der Thermik an der Farbe erkennen könnte. Den Bart bei Saalbach muss ich jedenfalls gekonnt umflogen haben. Und wie zum Spott, plärrt mein E-Vario nur ein verächtliches „bäääää“ aus dem Lautsprecher. Meine Position ist jetzt etwa zehn Kilometer nordwestlich von Zell am See und wahrscheinlich werde ich unterhalb der Schmittenhöhe ankommen. Der Einstieg in den gemeldeten Hammer-



Startaufstellung am Morgen.

bart wäre damit bereits verfehlt. Unter mir liegt das Zeller Tal, voraus der Zeller See, die Stadt, der Flugplatz. Rechts von mir erstreckt sich ein ansteigender, lang gestreckter Kamm, an dessen Ende die „Schmittenhöhe“ zu erkennen ist. „Versuche immer, oberhalb des Grates zu bleiben“, war die erste Lektion zu Lehrgangsbeginn. Ich versuche mich daran zu halten und gleite auf der „tragenden Linie“ des Hangkamms ohne weiteren Höhenverlust gemächlich dahin. Über der Schmittenhöhe kreisen ein paar Segler, aber für einen Einstieg in den Bart bin ich viel zu tief. Also weiter in südlicher Richtung bis zum Ende des Kamms. Dicht an den Hang geschmiegt taucht eine halbrunde Senke vor mir auf. Eine steinige Geröllhalde ohne Bewuchs, die voll von der Nachmittagssonne beschienen wird. „Wenn nicht hier, wo denn dann“, kommt es mir in den Sinn und fliege direkt darauf zu. Wenn die Geröllhalde nicht hält was sie verspricht, dann wird an dieser Ecke mein Flug bereits zu Ende sein und ich muss mich auf eine Landung in Zell am See vorbeireiten.

Vor der Geröllhalde werde ich urplötzlich kräftig durchgeschüttelt; ein paar Sekunden später empfängt mich ein ruppiger Bart. Der Kerl wird immer ekelhafter und versucht mit Vehemenz, mich über der Hangkante in den turbulenten Leebereich „hinaus zu spucken“.

Dann werde ich über Funk auf etwas ungewöhnliche Weise angesprochen: „Hallo SB 5, komm rüber zur Schmittenhöhe, hier geht's mit drei Meter“. Die Stimme klingt

unbekannt und über der Schmittenhöhe kann ich keinen Segler sehen. „Komm hier rüber, da geht's prima, ich bin in zweitausenddreihundert Meter direkt über der Bergstation“ setzt mein unbekannter Lotse nach, als ich auf seinen Anruf nicht reagiere. Ein kurzes Aufblitzen unter einer schwarzen Wolke, der Segler ist geortet. „O.k., ich komme rüber, muss aber erst noch ein paar Meter Höhe machen.“ Der Pinzgauer Spaziergang ist wieder einmal von meiner „Tasklist“ gestrichen, es geht bereits auf fünfzehn Uhr zu. Langsam wird es Zeit, den Rückflug anzutreten. Zehn Minuten später bin ich auf zweitausend Meter angekommen und ich verlagere zur Schmittenhöhe. Die Tatsache, irgendwo über mir einen ortskundigen „Fremdenführer“ zu wissen, der von oben meine Aktivitäten verfolgt und auf mich aufzupassen scheint, ist sehr vertrauenerweckend. „Na prima, jetzt komm hoch zu mir, ich warte hier auf dich, dann fliegen wir gemeinsam zurück nach Unterwössen“. Das beruhigt unheimlich, obwohl ich meinen Schutzpatron immer noch nicht eindeutig identifizieren kann, denn irgendwie sehen diese Plastikflieger mit T-Leitwerk doch alle gleich aus.

Eine Investition, die sich lohnt

Die Zeiger meines Höhenmessers stehen inzwischen auf zweitausendvierhundert Meter. Über mir dreht eine Maschine beharrlich ihre Kreise; das muss die ASW 19 sein. „Jetzt fliegen wir weiter in westlicher Richtung zu dem alleinstehenden Höhenrücken mitten im Tal. An der Westflanke liegt

ein Steinbruch, dort wartet der nächste Bart auf uns“. Ich gebe Gas und fliege mit 150 km/h nach Westen, mein unbekannter Teampartner folgt querab. Am Steinbruch steht wie bestellt der angekündigte Bart, der uns ruhig und ohne zu zicken auf zweitausendachthundert Meter bringt. Meine Begeisterung ist grenzenlos. In ruhigem Thermikflug finde ich Muse und Zeit, die unter mir vorbeiziehende Bergwelt in vollen Zügen zu genießen. Dann geht es weiter an die Leoganger Steinberge und hinüber zu den Loferer Steinbergen bis zum Ulrichshorn. An den schroffen Felswänden finden wir immer wieder tragende Luftschichten und verlieren somit kaum an Höhe. Nach kurzer Abstimmung fliegen wir gemeinsam weiter zum Kaisergebirge. Da die Westseite des Kaisers noch voll von der Sonne beschienen wird, sind die Steigwerte dort entsprechend gut. Allerdings ist hier erhöhte Vorsicht geboten, denn das Verkehrsaufkommen ist an dieser Stelle außerordentlich hoch. Wie aus dem Nichts ist plötzlich der ganze Lehrgang hier versammelt und schraubt sich in Achterschleifen an den Kalkwänden entlang in die Höhe. Dann macht einer den Vorschlag, noch einmal so weit wie möglich nach Osten zu fliegen. Ich entscheide mich jedoch hier zu bleiben und noch ein paar Minuten in aller Ruhe den Ausblick zu genießen. Wieder bin ich alleine am Kaiser und genieße das imposante Panorama. Mit einem langen und ruhigen Gleitflug zurück nach Unterwössen beende ich diesen beeindruckenden Flug. Während ich meine SB 5 im Hänger verstaue, kommt

neben mir eine ASW 19 zum Stillstand. Jetzt weiß ich endlich, wer mich an der Schmittenhöhe aufgesammelt und so fürsorglich nach Unterwössen zurückgebracht hat. Vielen Dank, Kollege! Obwohl meine Hoffnung auf ein paar zünftige Streckenflüge auf Grund der Wetterverhältnisse nicht in Erfüllung gegangen sind, kann ich den Alpenstreckenflug-Lehrgang bei der DASSU jedem Flachlandflieger aufs Wärmste empfehlen. Die neu gewonnenen Eindrücke sowie die dabei erlernten fliegerischen Fertigkeiten sind die Investition in Zeit und Kosten allemal wert.



In Unterwössen ist genügend Platz für mehrere Flugzeuge.