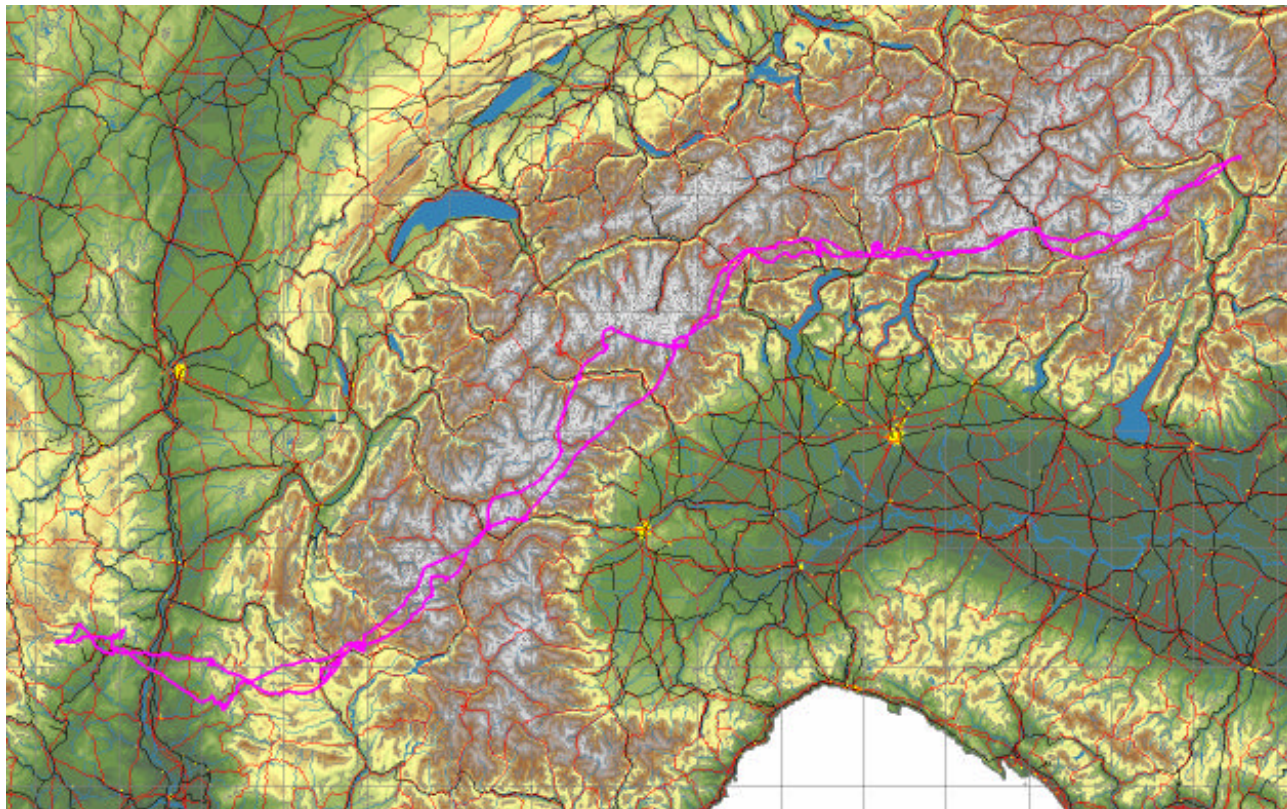


Mit Klaus Ohlmann 1230 Kilometer im Mistral

(Manfred Wassipaul)



Geburtshelfer waren die Italiener...

Heuer war die Vorfreude auf Rieti besonders groß. Hatte ich doch Ende Mai mit meiner DG 808 B ein neues Flugzeug bekommen, mit dem ich in Österreich schon einige schöne Flüge durchführen konnte. Gerne wollte ich daher auch heuer in Rieti mitfliegen. Doch nach den bekannten Turbulenzen um die Weltmeisterschaft hieß es, dass auch die CIM heuer nicht stattfinden würde, sodaß ich mich um eine alternative Möglichkeit im August zu fliegen umsehen musste.

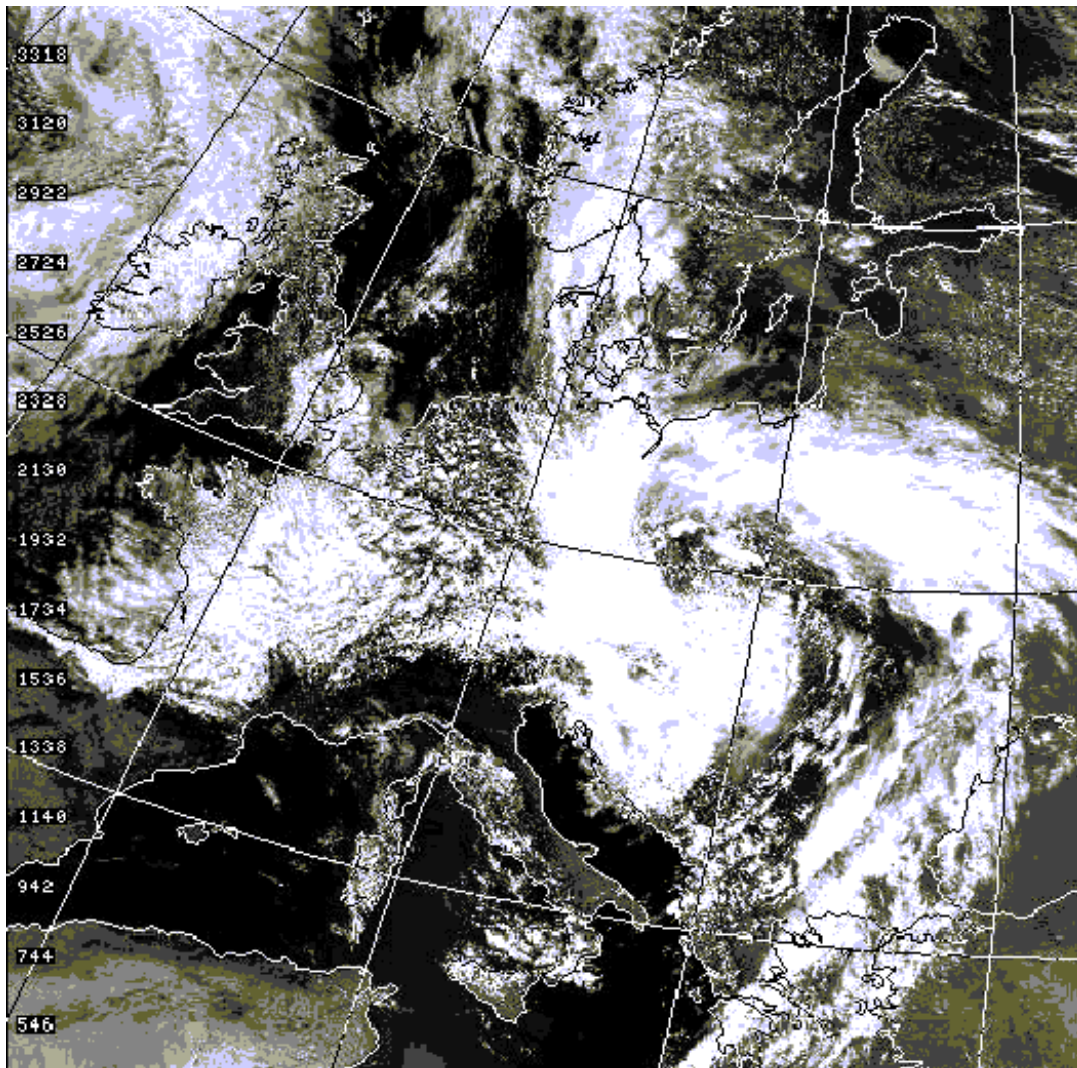
...und Karl Rabeder

Von Südfrankreich hatte ich schon sehr viel gehört, nun stand ich vor der Qual der Wahl, welchen der zahlreichen Flugplätze ich als Standort wählen sollte, um das Gelände dort kennenzulernen. Karl Rabeder war es, der meinte, ich könne zehn Jahre in Südfrankreich fliegen oder eine Woche mit Klaus Ohlmann das Gelände erkunden. So bemühte ich mich um die Buchung einer Woche geführter Flüge bei Klaus Ohlmann. Am 10. August ging es dann nach Serres. Gleich bei der Ankunft empfing uns frischer Nordwestwind.

Der Mistral bläst!

Am Sonntag den 11.8.02 blies der Mistral. Am Morgen fand, wie das so üblich ist ein, ein ausführliches Briefing durch Klaus Ohlmann statt. Für den nächsten Tag erwartete Klaus anhand der Wetterkarten eine ausgeprägte Mistralsituation mit kräftigem Nordwestwind bis weit nach Österreich. Hierbei ließ Klaus bereits mit der Bemerkung: "Lernen sie Österreich kennen, kommen sie nach Serres" anklingen, in welchen Dimensionen er für den nächsten Tag dachte. Nachdem wir, die bei Klaus eine Woche gebucht hatten, an diesem Sonntag die Gegend lokal im Nordwestwind erkundet hatten, ich hierbei zahlreiche Auffanghänge kennengelernt und einzelne kleine Rotoren ausprobiert hatte, verabredeten wir uns für den nächsten Morgen um 5 Uhr 30.





Am Abend wurde noch der Sauerstoffvorrat aufgefüllt, auch die übrigen Vorbereitungen wie Präparation der Landkarten durfte nicht fehlen. Wichtig war natürlich auch die nötige Verpflegung für einen so langen Flug zu haben. Doch wo bekommt man bloß am Sonntag Nachmittag Verpflegung für den Folgetag? Hier gebührt mein Dank Adalbert Dombrowski, dem Schleppiloten des Platzes, der mir mit Brot ausgeholfen hat!

Die richtige Kleidung?

Am Morgen des 12.8.2002 war Tagwache um 5 Uhr, Treffpunkt wie vereinbart um 5 Uhr 30. Im Scheinwerferlicht der Autos bereiteten wir alles vor, verstaute Proviant und Sauerstoff. Außer Klaus und mir waren noch drei weitere Mitflieger am Start: Rüdiger Dach (DG 808B), Peter Ditmar (Ventus 2 CM), und Karl Dohmen (ASW 20), alle mit reichlich Frankreicherfahrung. Zweifel bekam ich, als ich sah, wie Klaus und die anderen bekleidet waren! Ich hatte in Erwartung eines warmen Klimas nur leichte Kleidung mit. Vorsichtshalber baute ich noch meine Fußheizung ein, die sich trotz der großen Haube der DG in den ersten zwei Stunden als sehr nützlich erwies.

Es geht los - erst der Aufstieg...

Klaus startete als erster kurz vor sieben Uhr lokal, ich folgte ihm um 6 Uhr 59. Erstes Ziel war der Pic de Bure, ein 2700 Meter hoher Berg etwa 25 km nordöstlich des Platzes um dort via Rotoren in die Welle einzusteigen. Bereits nach sechs Minuten Motorlaufzeit, fünf Kilometer nördlich des Platzes, fand ich in 1900 Meter Rotoren, die es mir ermöglichten den Motor einzufahren. Problemlos ging es in den Rotoren des Pic de Bure aufwärts. Vorsichtig musste man lediglich insofern sein, da die aufgehende Sonne mir genau in das Gesicht schien, die anzufliegende Bergflanke im Schatten bzw. im Gegenlicht lag.

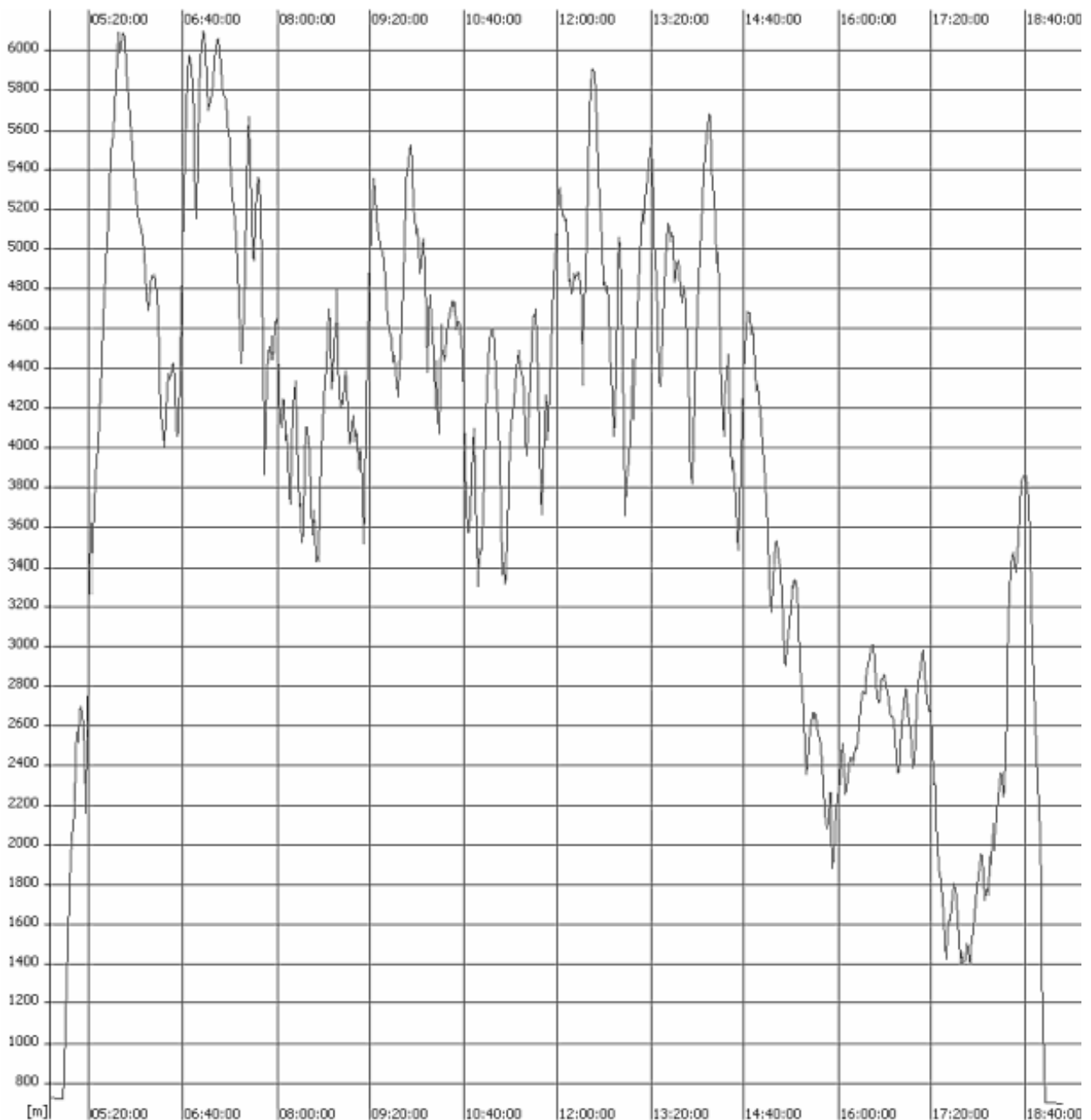
...ein kleiner Zwischenfall...

In etwa 5500 Meter schreckte mich ein Geräusch an meinem linken Arm. Zuerst dachte ich an einen abgerissenen Knopf, der nächste Gedanke galt meiner Uhr. Tatsächlich, das Uhrglas war aufgrund des Druckunterschiedes im Ganzen abgesprengt worden! Nun hieß es aufzupassen und die Zeiger nicht zu verbiegen!

Da in unserer Gruppe, bestehend aus 5 Flugzeugen, 3 Eigenstarter waren, somit nur Klaus und Karl geschleppt werden mussten, erreichten wir rasch 6000 Meter in der Welle des Pic de Bure. Lediglich Karl hatte, als letzter startend, einen kleinen Rückstand. Bei hervorragender Sicht bot sich nun ein traumhafter Ausblick. Wir sahen die riesige Ausdehnung der Staubewölkung, die den Alpenhauptkamm teilweise überlappte. Aus diesem Wolkenmeer blickte lediglich weit im Norden der Gipfel des Mont Blanc hervor. Im Lee fanden sich wunderschön gereifte Rotorwolken, Wellen waren nicht markiert. Der Wind blies im Tagesverlauf mit etwa 60 bis 100 km/h bei einer Hauptwindrichtung von etwa 330 Grad.

...dann der Abflug

Wir folgten Klaus, der entlang von Rotorwolken nach Nordosten flog, hierbei den Ecrins Nationalpark querte und dann weiter Richtung Bardonecchia hielt. Etwas weiter östlich, etwa bei Susa, sah man einen sehr schönen Rotor der uns wieder von etwa 4000 Meter auf 6000 Meter hob.



Erinnerungen an Jochen von Kalckreuth's Bücher

Im Lee des Gran Paradiso ging es weiter nach Nordosten. Das Tal von Aosta links unter uns lassend, konnten wir im Geradeausflug den Monte Rosa in 4400 Meter Höhe erreichen. Die Welle im Lee des Monte Rosa hob uns wiederum rasch auf 5600 Meter, sodaß wir weiter Richtung Domodossola fliegen konnten. Nordostwärts haltend breitete sich der Lago Maggiore wunderschön zunächst zu unserer Rechten aus. Indem wir immer wieder kleine Rotoren meist im Geradeausflug nutzten, ging es in der Folge Richtung Osten, nördlich des Lago Maggiore und des Lago di Como vorbei, zum Pic Bernina. Das Massiv des Pic Bernina hob uns wiederum rasch von knapp 3400 Meter auf bis 4600 Meter, sodaß wir unseren Weg nach Osten wiederum fortsetzen konnten und südlich der Ortlergruppe in gut 4000 Meter Richtung Meran hielten. Die Namen all dieser Berge waren mir, da ich in dieser Gegend bislang noch nie geflogen war, lediglich aus der Lektüre von Jochen von Kalckreuth bekannt. Es war traumhaft sich nun in dieser wundervollen Landschaft zu bewegen und all diese Berggiganten, von denen ich bisher nur gelesen hatte, zum Greifen nahe zu erleben.

Jahrhundertunwetter

Jetzt sahen wir allerdings, dass das Tief im Osten, das uns bisher diesen traumhaften Flug und uns mit Rückenwindkomponente Geschwindigkeiten gegenüber Grund bis zu 300 km/h (!) ermöglicht hatte, den weiteren Weg versperrte. Die Bewölkung reichte ab Meran bis weit nach Süden gegen die Poebene zu. Weiter im Osten sah man den Wolkenturm des Tiefdruckgebietes, das in weiten Teilen Mitteleuropas an diesen Tagen für schwere Überschwemmungen sorgen sollte.

Wende in Meran

Wie wendeten knapp östlich von Meran um 11 Uhr 33 Lokalzeit. Klaus wird später analysieren, dass er noch nie so schnell in Meran gewesen ist, dies somit wirklich ein außergewöhnlich guter Wellentag war. Zu diesem Zeitpunkt waren wir nur mehr zu dritt. Peter hatte bei einem Schwenk nach Norden im Bereich des Gran Paradiso den Anschluss verloren, er flog bis Aosta weiter. Karl hatten wir etwa bei Susa hinter uns gelassen da er mit seinem Flugzeug (ASW 20) doch nicht ganz mithalten konnte. Auch er wird an diesem Tag bis nach Meran kommen und im Alleingang knapp 1100 km fliegen! Klaus benutzte für den Rückweg fast die gleiche Route. Mir schienen die Rotoren nicht mehr so markant ausgeprägt und so schön aufgereiht wie zuvor beim Flug nach Osten. Es war faszinierend mitanzusehen wie Klaus mit schier traumwandlerischer Sicherheit immer wieder auch im Blauen Aufwindlinien finden konnte. Er beschreibt dies selbst am besten und sehr treffend wenn er meint: "Laß uns doch einfach auf den Wellen dahinsurfen!" Wie angesprochen, oft genug ohne Bewölkung!

Ganz allein

Nördlich von Domodossola mussten wir wieder etwas Höhe gutmachen. Wir stiegen hier von etwa 3600 Meter auf etwa 4900 Meter. Hierbei ließ ich den Abstand zu Klaus etwas größer werden als sonst. Im weiteren Verlauf konnte ich, vermeintlich die selbe Linie fliegend, weder den Horizontal- noch den Vertikalabstand zu Klaus konstant halten. Zwar erreichte ich im Geradeausflug Richtung Monte Rosa 5300 Meter, doch Klaus und Rüdiger wurden am Horizont immer kleiner, bis ich sie schließlich aus den Augen verlor. Dazu kam, dass seit Meran der Funk von Klaus praktisch ausgefallen war, nur noch die ersten 2 Worte jeder Meldung verständlich waren. Dies war für mich der bis jetzt spannendste Teil des Fluges, musste ich doch nun versuchen entweder den Anschluss wiederherzustellen oder aber alleine zurück nach Serres zu finden.

Im Lee des Monte Rosa steig ich wieder auf 5800 Meter. Von Rüdiger hörte ich, dass Klaus als weiteren Weg das Aostatal gewählt hatte. Den beiden folgend, kam auch ich in den Genuß am Matterhorn vorbei zu fliegen. Westlich des Matterhorns flog ich vorerst etwas zu weit nach Norden konnte dann nach einem Schwenk nach Süden eine sehr gute Welle finden und hier wiederum von 3900 auf 5000 Meter steigen.

Von Rüdiger hörte ich in der Folge, dass er mit Klaus nun über Aosta in einer Welle wäre. Nun hielt auch ich auf diese Welle zu, nach einigem Suchen hatte ich sie, da durch einen kleinen Rotor markiert, gefunden. Hier ging es wiederum von 3600 Meter auf 5500 Meter hinauf. Während des Aufstieges sah ich die beiden anderen Flugzeuge 300 bis 400 Meter über mir. Klaus erklärte sich bereit auf mich zu warten, gemeinsam ging es dann wieder weiter Richtung Süden.

Perfekte Ortskenntnis

Diesmal ließen wir den Gran Paradiso zu unserer Linken und hielten wieder auf Bardonecchia zu. Der Weg dorthin stellte sich vollkommen wolkenlos dar, Klaus drehte in bewundernswerter Weise das Flugzeug einige Male einfach gegen den Wind und schon war wieder eine höhespendende Welle genützt – so einfach geht das! Bei Bardonecchia selbst stiegen wir auf 5500 Meter, dann ging es in hurtigem Tempo bis zum Pic de Bure, der uns 4600 Meter spendierte.

Das Rhonetal

Nun ging es weiter nach Westen und ich erwartete, dass Klaus bis zum Rhonetal fliegen würde. Dieses überquerten wir allerdings bei Montelimar und ich war gespannt, was sich noch alles ergeben würde. Westlich des Rhonetals angekommen waren Rüdiger und ich etwa 2200 Meter hoch, Klaus hatte mit seinem Kalifen doch deutlich mehr an Höhe verloren. Er musste nun etwa 300 Meter tiefer als wir in Rotoren kämpfen, um endlich wiederum an Höhe zu gewinnen. Hierfür brauchte er etwa eine halbe Stunde.

Kann nur die Küste Klaus stoppen?

Wer nun denkt, dass wir, als wir endlich alle wieder oben waren, Richtung Heimat geflogen sind, den muß ich enttäuschen, nicht mit Klaus Ohlmann! Dieser richtete das Flugzeug nach Westen auf, um den Flug nochmals zu verlängern. Hier meinte ich zu Rüdiger, dass offenbar nur die Küste Klaus stoppen könne. Definitiv wendeten wir dann schließlich etwa 20 Kilometer westlich von Aubenas im Südosten des Zentralmassivs.

Schwierigkeiten nach 13 Stunden Flugzeit

Am Rückweg war wiederum das Rhonetal zu überwinden, was Klaus wiederum mehr Höhe kostete als uns. Südlich von Nyons mussten wir in etwa 1400 bis 1500 Meter in inkonstanten, immer wieder abdriftenden Rotoren basteln, Klaus musste sogar Hangsegeln. Auch hier verbrachten wir etwa 20 bis 30 Minuten, um endlich mit komfortabler Höhe wieder weiterfliegen zu können. Klaus richtete nach Nordosten auf und kündigte eine weitere Welle mit Steigen bis 4 Meter an. Weder wies eine Lenticularis noch eine Geländeformationen auf eine Welle hin, da die Bewölkung hier so dicht war, dass die Geländeformationen nach schräg vorne für mich nicht erkennbar waren.

Und noch eine Welle

Kurz nach der Ankündigung von Klaus begannen unsere Flugzeuge mit bis zu 4,5 Meter zu steigen, sodaß wir nochmals eine komfortable Höhe von 3400 Meter erreichten. Nach dem Kartenstudium zeigte sich, dass dies die Welle des le Merlu gewesen war. Einer Rotorlinie folgend ging es dann rasch Richtung Serres, von wo aus wir dann nochmals dem Ausgangspunkt unseres Fluges im Lee des Pic de Bure zustrebten um das Dreieck zu schließen.

Die Landung in Serres erfolgte dann nach sehr turbulentem Endteil in der Dämmerung um 20 Uhr 58.

Nun war es geschafft! In 14 Stunden Flugzeit hatten wir 1230 Kilometer als Dreieck (freie Strecke sogar 1250 Kilometer) zurückgelegt.

Dieser Tag und Klaus Ohlmann haben mir ein ebenso grandioses wie unvergessliches Erlebnis geschenkt.



Allgemeine Informationen

Flugdatum: 12.08.2002
 Pilotenname: Manfred Wassipaul
 Flugzeugtyp: DG 808B
 Wettbewerbsklasse: 18m
 Kennzeichen: D-KWAP
 Wettbewerbskennzeichen: 30
 Start: 04:58:55 auf 725m Höhe
 Landung: 18:58:47 auf 700m
 Dauer: 13:59:52
 Motorlaufzeit: 00:07:24

Flugstatistik

Kreisflug:	Zeit		Vario	Höhengewinn	Höhenverlust	Aufwinde
Gesamt	01:07:16	(8%)	2,0m/s	8595m	-697m	52
Links	00:31:52	(47%)	1,7m/s	3714m	-535m	27
Rechts	00:20:08	(30%)	2,3m/s	2892m	-118m	15
Gemischt	00:15:16	(23%)	2,1m/s	1989m	-44m	10
Versuche (<45s)	00:33:40	(4%)	1,3m/s	3520m	-893m	34

Strecke:	Zeit	Mit Umwegen	Höhen gewinn	Höhen verlust	Mittl. Geschw.	Gleit Flüge	Mittl. Gleit Strecke	Mittl. Gleit zahl
Gesamt	12:52:32 (92%)	1764,8km	46681m	-54604m	137km/h	53	33,3km	222,7
Steigflüge	05:25:16 (42%)	607,7km	2,4m/s		112km/h			-13
Sinkflüge	07:27:16 (58%)	1157,1km -		2,0m/s	155km/h			21

Vario

<-0,3	0	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,3>	[m/s]
4,6	4,1	6,9	7,6	9,9	7,2	6,1	6,6	4,6	3,2	2,5	1,4	0,9	0,5	1,2	[min]
-491	-29	90	379	926	824	933	1270	1019	805	667	433	283	222	567	[m]

Flughöhe

<1500	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3600	3800	[m]
3,7	5,8	3,6	2,0	3,5	3,1	4,1	4,9	0,9	2,7	0,6	4,1	[min]
0,7	0,6	1,2	2,0	1,5	0,7	2,1	1,0	1,6	1,7	3,3	3,6	[m/s]
	4000	4200	4400	4600	4800	5000	5200	5400	5600	5800	5900>	[m]
	4,1	8,1	2,2	2,3	3,5	3,3	1,4	0,5	1,5	0,5	0,8	[min]
	2,9	2,2	2,6	2,0	2,4	2,5	3,8	4,3	4,2	2,6	2,3	[m/s]

Geschwindigkeit

<110	120	140	160	180	200	220	240	250>	[km/h]
245,7	106,9	116,0	101,3	77,5	67,2	29,3	14,5	14,0	[min]
320,7	215,9	271,3	270,5	233,3	224,0	107,5	58,6	63,0	[km]
16876	-619	-2825	-4420	-6122	-5561	-1580	-1235	-2437	[m]