

1078 km mit einer Libelle in der Clubklasse

Eintausend Kilometer – und noch dazu auf meiner Libelle – diese Vorstellung hatte mich schon lange gereizt und vor einigen Jahren ist mir bewußt geworden, daß dieses Ziel erreichbar war.

Wiener Neustadt West kann leider nicht auf einen so exklusiv klingenden Namen, wie ihn die Segelflugparadiese in Übersee haben, zurückgreifen, daß es aber nicht gewöhnlich ist, daß die meisten unserer Spazierflüge zumindest für Gold-C reichen, haben wir erst relativ spät erkannt. Obwohl die Alpen vermutlich das schönste Segelflugpanorama bieten, das man sich vorstellen kann, kann sich ihre Wolkenoptik im seltensten Fall mit der Homogenität eines Tausendertages in Australien oder Südafrika messen. Trotzdem sind die in den letzten Jahren geflogenen Strecken (z.B. Janowitsch/Trimmel: 1530 km, etliche Standardklasse-Tausender, Janowitsch: 1000 km FAI) immer beachtenswerter geworden und die Häufigkeit der geflogenen Tausender kann sich im Vergleich mit anderen bekannten Gebieten sehen lassen.

Planung

Die ersten Pionierleistungen auf meiner geplanten Route waren schon vor vielen Jahren von Dr. Herbert Pirker erfolgt. Man muß ihn als den geistigen Vater aller von Wr. Neustadt ausgehenden großen Streckenflüge, bei denen der Wind, speziell der Hangwind, zum Gelingen beigetragen hatte, bezeichnen. Viele Gespräche mit ihm und Beobachtungen im Flug bildeten vor Jahren die Basis, auf die ich meine Erfahrungen aufbauen konnte. Zusammen mit seinem Sohn, Martin Pirker, nutzte ich viele Flüge an weniger streckenfreundlichen Tagen, nur um die Route und ihre Variationen bei allen möglichen Verhältnissen, speziell unter Südwindeinfluß, zu studieren.

Als ‚Nebenprodukt‘ fielen die 500er und 600er ungezählte Male und ich kam dabei sogar mehrmals über 900 km. Es zeigte sich später, daß gewöhnlich gerade diese Tage am informativsten waren. Oft unter turbulentesten Bedingungen kämpften wir uns über 150 km in den ‚guten Bereich‘, d.h. bis in das Ennstal vor. Der Aufwand, nur um die dort herrschende Situation zu erfassen, hatte sich gelohnt.

Die angeflogenen Wendepunkte hatten sich schon viele Jahre bewährt und lagen gut an den Grenzen des zu erwartenden Wetterraumes. Herbert Pirker hatte schon mit einer ASK 13 mit einem 500 km Zielrückkehrflug im Hangflug gezeigt, daß es nicht so ganz auf das Alter des Flugzeuges ankommt, sondern eher auf dessen Flugeigenschaften und den Pilotenfaktor - daher fühlte ich mich mit meiner Libelle keinesfalls benachteiligt. Ich konnte auf vielen Flügen beweisen, daß ich imstande war mit der Standardklasse mitzufiegen und über große Strecken einen guten Schnitt zu halten.

Die Wetterlagen mit Südwindeinfluß haben schon lange unsere Aufmerksamkeit erregt. Das gleichzeitige Auftreten von Hangwind, Thermik und Welle und die entstehenden Mischungsformen haben uns immer mehr Möglichkeiten erkennen lassen. Damit konnten auf meiner geplanten Route oft geradezu phantastische Schnitte von mehr als 150 km/h erreicht werden.

Die Libelle

Bei der hier geflogenen Libelle handelte es sich um eine 201b, Baujahr 1972. Der große Vorteil dieser Variante besteht in den Spreizklappen, die aber nur zur Landung eingesetzt werden. Dies verhilft zu gutmütigsten Landeeigenschaften bei geringer Geschwindigkeit und ermöglicht bequemst eine extrem kurze Landung – eine Sicherheit, die ich auf meinen Streckenflügen nicht missen möchte. Außer einer gründlichen Abdichtung ist noch dem Auswiegen besondere Beachtung geschenkt worden. Die dadurch sehr angenehmen Flugeigenschaften und die prompte Ruderwirkung ermöglichen es auch auf enge Steigzentren oder Böen im Hangbereich raschest zu reagieren.

Vorbereitungen

Nachdem uns das Wetter die letzten beiden Jahre mit Südwindwetterlagen ungewöhnlicherweise im Stich gelassen hatte, bzw. ich den einzigen Tag (der, an dem Janowitzsch/Trimmel die 1530 km flogen) durch eine Lebensmittelvergiftung nicht nutzen konnte, sollte heuer die Vorbereitung besonders gründlich ausfallen.

Bereits im Herbst hatten wir in Wr. Neustadt eine kleine Arbeitsgemeinschaft mit einigen bekannten Strecken- und Wettbewerbspiloten gegründet (C.&T. Hynek, H.&M. Pirker, Schicker, Weingant). Der offene Informationsaustausch zeigte viele neue Perspektiven auf und half uns über die kalte Jahreszeit hinweg.

Im Frühjahr veranstaltete ich für den Österreichischen Nachwuchskader ein Trainingslager in Nötsch, bei dem auch einige Mitglieder der Schweizer Juniorennationalmannschaft und einige unserer Arbeitsgruppe als Gäste teilnahmen. Ein bißchen Wetterglück kam uns entgegen und wir waren rasch wieder im Training. Unsere Trainings- und Fortbildungslager haben inzwischen einen festen Platz in unserer Vorbereitung eingenommen und sind besonders in der ‚toten Saison‘ sehr wichtig.

Da ich mit einem Flug über mindestens 10, vielleicht sogar 15 Stunden rechnen mußte, erforderte die Vorbereitung besonders gründliche, langfristige und auch innovative Arbeit im psychischen und physischen Bereich. Hierbei kam mir meine langjährige Erfahrung als Trainer und Leistungssportler in verschiedensten Sportarten sehr entgegen. Speziell die zu erwartende Reaktion eines Piloten auf derartige psychophysische Belastungen konnte ich gut abschätzen und daher in jedem Bereich mit entsprechenden Trainingsprogrammen vorbeugen. Gerade bei solchen, an die Grenzen des Wetterraumes stoßenden Flügen, muß die Aufmerksamkeit, Wahrnehmungs- und Entscheidungsfähigkeit des Piloten erhalten bleiben, um sich auf die ständig variierenden Situationen einstellen zu können.

Wir richteten unser Augenmerk vor allem auf die Südwindwetterlagen. Die Häufigkeit dieser Lagen ist größer als man im ersten Moment vermutet, deren Andauern über mehrere Tage ist auch durchaus wahrscheinlich. Wir konnten feststellen, daß die nutzbare Windstärke zwischen 20 und 80 km/h variieren durfte, allerdings waren die kleinräumigen Phänomene dabei sehr unterschiedlich und vom Gebiet abhängig, auch eine Windrichtungsänderung von nur 10 Grad ist bereits Grund für völlig veränderte Verhältnisse. Die Vielfältigkeit der erlebten Phänomene und ihrer Mischformen ist so groß, daß ihre Beschreibung genug Stoff für einen eigenen Artikel beinhalten würde. Leider war immer das größte Problem die Abhängigkeit von den (offensichtlich überaus schwierigen) Prognosen – in der überwiegenden Anzahl der Fälle mußte ich unverrichteter Dinge heimfahren. Inzwischen haben wir daraus gelernt und die Spürnase, die uns dabei gewachsen ist, hat sich als sehr nützlich erwiesen.

Im Gegensatz zu großen Flachlandflügen ist mit entscheidenden Änderungen der Flugbedingungen bereits kleinräumig und häufig zu rechnen, wie ich anhand dieses Fluges besonders feststellen konnte. Der Vorteil bei diesen Wetterlagen in den Alpen

ist die geringere Wahrscheinlichkeit, daß ein großer Bereich unfliegbar ist. Meistens trifft man auf stark veränderte Bedingungen oder muß nur ein erschwertes Weiterkommen in Kauf nehmen. Auch die oft zitierte Beschränkung von großen Flügen auf reine Südwindlagen kann in Frage gestellt werden. Besonders bei diesem Flug würde ich die genutzten Aufwinde mit etwa einem Viertel Thermik und fast zu gleichen Teilen auf Hang und Welle verteilen.

Der Tag

Die Wettervorhersage zeigte sich wieder einmal von ihrer besten Seite und änderte ihre Prognose spätabends noch einmal gründlich. Da ich an diesem Tag bis um 2200 Uhr arbeiten mußte, erfuhr ich durch unsere Telefonkette von Wolfgang Zarl erst um ca. 2300h davon. Dies ließ wenig Zeit aber da prinzipiell alles schon vorbereitet war, mußte ich meist nur mehr ‚den Staub abwischen‘.

Am 19.Mai um etwa 0600 Uhr standen Wolfgang Zarl (LH) und ich (TS) startbereit vor der Halle. Der Wind hatte die ganze Nacht über angehalten und blies mit ca. 30-40 km/h aus Süd genau aus der richtigen Richtung, mit der richtigen Stärke – aber kein Schleppilot war da. Ein Mißverständnis beim Telefonieren stellte nun alles in Frage. Schließlich war einer organisiert, aber bis zu seiner Ankunft blieb uns noch viel Zeit. Wir halfen Christian Schicker (DG), der bereits im Vorjahr seinen Tausender in der Standardklasse geflogen hatte und gerade aus dem Büro kam, beim Ausräumen, halfen anderen beim Aufrüsten und begaben uns zum 2km entfernten Pistenanfang.

Der Start erfolgte um 0933h loc, gleich hinter LH (Nimbus 4DM) und direkt vor DG. Abflugphoto: Autobahnraststation Bad Fischau, Hundertwasserhaus um 0940h.

Im ersten Bereich der Strecke, der von der Hohen Wand zum Gahns zu unserer Rennstrecke an der Rax führte, war das Steigen in 1500NN, d.h. 1200 Meter über Wr. Neustadt, zu Ende und erschwerte damit den Vorflug gegen den Wind. Es kostete einige Zeit bis wir, unter der Hangkante, den Steigbereich am Gahns erreichten. Ab der Heukuppe waren die ersten Kondensen sichtbar, leider lag deren Basis mit ca. 1800NN teilweise deutlich unter der Hangkante. Dies machte das Vorwärtskommen über Schneelpe und Veitsch sehr mühsam, man mußte vorsichtig agieren. Der Spielraum zwischen Basis und Außenlandewiese war sehr gering, mehrmals mußten wir uns förmlich einparken.

Am Seebergsattel war ich, nach einem abgebrochenen Versuch über einen Grat zu fliegen, mit 1200NN nicht mehr wirklich hoch über der Außenlandewiese. Der Hochschwab trug nicht so gut wie erhofft, die Turbulenz und die aufliegende Basis erschwerten das Vorwärtskommen erheblich, auch das Steigen darunter ließ, genauso wie der Hangwind, zu wünschen übrig. LH hatte es mit seiner Spannweite erheblich schwerer und mußte Richtung Süden in Bereiche mit größerer Operationshöhe aber reiner Thermik ausweichen.

Der weitere Weg führte mich in zerrissenem und schwachem Steigen zur Meßnerin und zum Hochturm. Dort waren die Wolken immer dichter und niedriger geworden und versperrten mir den Weg über den nächsten Grat. Zum Glück gab es da einen wolkenfreien Sattel, es war aber ein erheblicher Umweg nötig um in den Steigbereich des Eisenerzer Reichensteins zu gelangen. Der erste oberflächliche Blick Richtung Tauern und Trieben, der durch niedrige Wolken sehr eingeschränkt war, versprach keine wesentliche Änderung der Situation für den Westen. Ich hatte kaum 100km in ruppigen, schwierigen Bedingungen hinter mir, und schon war ich mit einem 50km/h-Schnitt um

fast eine Stunde im Zeitplan zurück.

Zu diesem Zeitpunkt kam eine überraschende Meldung vom 15km hinter mir fliegenden DG, er hätte eine Welle mit gutem Steigen gefunden. Daraufhin suchte ich das Lee vom Gößeck ab, wo ich einige Fetzen entdeckte, die, mit viel gutem Willen, auf einen möglichen Rotor schließen ließen. Nach einiger Zeit war ich in 2200NN über der Basis. Aus dieser Höhe konnte ich eine vielversprechende Wolkenreihung in Richtung Rotenmann erkennen. Diese entlangfliegend stieg ich dort in einen Rotor ein, der mich zum ersten Mal mit gutem Steigen in eine bequeme Höhe um 3000NN brachte. Anschließend ging es direkt nach Westen in die niederen Tauern, deutlich erkennbare Wolken an der Südseite des Ennstales ließen Wellen vermuten. LH und ich wählten diesen Weg und wurden mit gutem Steigen, einer komfortablen Höhe und einem phantastischen Ausblick belohnt. DG, vollgepumpt mit Wasser, war direkt von der Welle bei Tragöß in die bekannte Hangfluglinie Grimming-Dachstein-Tennengebirge im Norden des Ennstales geflogen. *Es zeigte sich, daß Christian Schicker mit seiner Entscheidung den schnelleren Weg gewählt hatte.* LH und ich wechselten über das Hochgründeck zum Hochkönig. In relativ bequemer Höhe ging es weiter zu den Leoganger und Loferer Steinbergen und vom Wilden Kaiser, wo ich Christian Schicker traf, zum Wendepunkt. Hintersteiner See, Seespitzwirt um 1329h; 300,01km, Schnitt 78,6km/h.

Der Weg vom Wilden Kaiser zurück war etwas schwieriger, da ich von dort eine nur anfangs gut tragende Linie direkt zum Birnhorn flog. Kurz davor kam ich in starkes Fallen und mußte bei Hochfilzen kurbeln um kein Risiko einzugehen und den Steigbereich an der Südostflanke des Birnhorns sicher zu erreichen. Vom Hochkönig wählte ich wieder nicht den Umweg über das Tennengebirge, sondern flog direkt in Richtung Dachstein. Hinter Filzmoos verlor ich die gut tragende Linie auf dieser Abkürzung. Das kurze, aber sehr intensive, Saufen kostete mich meine ganze Reservehöhe und ich kam in nur 1400NN über der Ramsau an. Die Geländestruktur nutzend gewann ich im Hangwind anfangs mit einem, später mit 2 m/s wieder ausreichend Höhe. *Da der Dachstein zu diesem Zeitpunkt nicht gut trug, hatte ich allerdings weniger Zeit verloren als ich in diesem Moment vermutete.* Weiter ging es in der bekannten Linie zum Grimming, von dort direkt zum Dürrenschöberl und gleich weiter zum Zeiritzkampel. *DG hatte die Route durch das Gesäuse zum Hochschwab gewählt. Ich nahm aber die südliche Linie über die Eisenerzer, nicht nur da ich sicher war, sie würde funktionieren, sondern vor allem um einen Vergleich mit DG zu haben.* Ich war zwar schnell, aber ich kam am Zeiritzkampel zu tief an und parkte mich dort an einer mir bereits gut bekannten Stelle wieder einmal für zehn Minuten ein. Am Hangkantenniveau angekommen ging es trotz starker Turbulenz planmäßig und flott weiter, da sich diese Linie jetzt durch die etwas gestiegene Basis weniger beeinträchtigt, ab Seebergsattel sogar vollkommen wolkenlos, präsentierte. Rax Sender um 1615h; 269,22km, Schnitt: 97,31km/h.

Zurück vom Wendepunkt flog ich den selben Weg bis zum Seebergsattel, dann aber geradeaus über den Hochschwab zum Tamischbachturm. Eine schön ausgeprägte Wellenlinie führte mich im Steigflug an den Rotorwolken vorbei nach Aigen. Ich verließ diese Linie Richtung Grimming, um in das Hangflugniveau einzusteigen. Die Wolken waren ab dem Gesäuse dichter geworden und deren Untergrenze stark abgesunken. Dies war möglicherweise die schlechtere Entscheidung, da ich kurz vor dem Grimming viel Höhe einbüßte und dieser enttäuschende Steigwerte lieferte. Kurz vor dem Dachstein kam ich wieder an die Basis heran, die dort in 2400NN war, konnte allerdings kein vernünftiges Steigen finden. Ich mußte daher in 2300NN nach Westen Richtung Hochkönig abfliegen, obwohl ich über Funk von DG und 30 (Manfred

Wassipaul) gehört hatte, daß der Hochkönig in 2600NN nicht getragen hatte. Mich vorsichtig vorantastend erwischte ich glücklicherweise die tragende Linie diesmal ausgezeichnet, sie brachte mich mit nur 100m Höhenverlust auf über 30km direkt zum Hochkönig.

Bereits im Anflug war zu erkennen, daß sich die Verhältnisse dort stark verändert hatten. Ich mußte schwierig zu findendes Steigen mit anfangs nur einem halben Meter annehmen, um eine ausreichende Sicherheitshöhe für den Flug zu den Leogangern zu holen. Am Birnhorn unter 2000NN angelangt, war das Steigen mit 2-3m/s besser und Hochfilzen war problemlos zu fotografieren. Hochfilzen Magnesitwerk um 1815h; 237,72km, Schnitt: 95,1km/h.

Für den Rückflug zum Hochkönig war die am Birnhorn erreichbare Höhe trotz einigem Herumsuchen aber recht knapp. Obwohl ich am Hochkönig in 2600NN ankam, kostete es mich wieder einige Mühe und Zeit in den dort herrschenden komplizierten Verhältnissen eine brauchbare Weiterflughöhe zu erreichen. Ich wählte für den Rückweg fast die gleiche Linie wie kurz zuvor, diesmal mit mehr Höhenverlust aber deutlich schneller. Am Dachstein in 2200NN angekommen flog ich weiter, hielt mich mit nur wenigen Schleifen im Steigen auf und war am Kammspitz wieder an der Basis. Vom Grimming stieg ich abermals in die Linie über Aigen ein und konnte im Geradeausflug mit mehr als 1m/s Höhe und Strecke machen. Im Gesäuse erfreute ich mich an einer Welle mit bis zu vier Metern. Das Steigen auf Endanflughöhe schien möglich und verlockend, scheiterte aber mangels Sauerstoffanlage an der verbleibenden Zeit von etwa 40 Minuten. Weiter östlich hatten sich im Lee des Hochschwabs auf Kammniveau flache Wolken gebildet und die südliche Route schien inzwischen durch eine tiefe Staubewölkung stark beeinträchtigt, möglicherweise durch die extrem tiefe Basis sogar unpassierbar.

Christian Schicker, der inzwischen schon im Endanflug seines Tausenders war, hatte eine Linie im Lee des Hochschwabs gewählt und sie als tragend gemeldet. Ich kannte sie und diesmal war sie sogar verlockend gut markiert. Es gelang mir mit anfänglich nur wenig Höhenverlust und hoher Geschwindigkeit in angenehm ruhigen Verhältnissen heimwärts zu fliegen. Eine interessant aussehende Wolke stand nahezu auf Kurslinie an und ich wurde durch Steigen weit jenseits meines Messbereiches überrascht. Ich fand, daß mir dadurch noch genug Zeit geschenkt wurde, um die phantastische Stimmung voll aufzunehmen und gönnte mir ein paar Minuten dieses exklusiven Genusses. Heimwärts war die Luft ganz ruhig und der Fahrtmesser stand weit im gelben Bereich. Bei der Schneealpe war ich zwar wieder auf Hangniveau, aber bereits im Gleitbereich nach Wr. Neustadt. Da alles trug, waren diese letzten 50 km Routine. Die Landung erfolgte sieben Minuten vor Deadline um 2101h; 271,9 km, Schnitt: 119,96 km/h. Gesamtflugzeit: 11h28min; Gesamtstrecke: 1078,85 km; Gesamtschnitt: 95,05 km/h.

Das Umfeld

Die entmutigende Optik vom Eisenerzer Reichenstein aus Richtung Westen und die ziemlich bescheidene Schnittgeschwindigkeit ließen mich zwar recht früh meine Tagesprognose ändern und ich stufte diesen Flug als Testflug ein, aber da ich erkunden wollte, wie weit man an in dieser Wettersituation kommen konnte, änderten sich aber meine wesentlichen Entscheidungskriterien nicht. Deshalb hatte ich möglicherweise überhaupt keine Zeit verloren, als ich im Ennstal endlich mit einer Geschwindigkeit vorankam, die das Erreichen des Ziels in diesem Moment wieder realistischer werden ließ. Die auf den restlichen Teilstrecken erreichten Schnitte zeigen, daß die Summe aller

Fehler nicht allzuviel Zeit gekostet haben konnte, denn ab den Rottenmanner Tauern war ich für achteinhalb Stunden mit fast 110km/h unterwegs. Die auf kurzen Teilstrecken erreichbaren hohen Geschwindigkeiten sind mir bekannt, schließlich hatte ich in einer ähnlichen Situation einmal mit Wolfgang Zarl's LH (Nimbus 4DM) aus einer Höhe von 3000NN für die letzten 160km nach Hause nur 42 Minuten benötigt. Dieser hohe Schnitt von 110 km/h mit einem Clubklasseflugzeug über einen so langen Zeitraum hat mich allerdings selber ein wenig überrascht.

Wie bei jedem Flug dieser Art gibt es gewisse Bereiche, in denen man sich über die weitere Flugroute entscheiden muß. Während die Wahl zwischen Lee (Rotoren/Welle) oder Luv (Hang/Thermik) durch die ständig wechselnden Bedingungen fast auf dem gesamten Flug nur für lokale Bereiche getroffen werden konnte, sind normalerweise beim Seebergsattel und im Bereich Grimming/Selzthal die wichtigsten Weichen zu stellen: Südlich oder Nördlich. Bei diesem Flug waren die Entscheidungen zur Routenwahl nur an wenigen Punkten prinzipieller Natur, denn meistens waren meiner Meinung nach alle Alternativen irgendwie fliegbar. Während meines Fluges habe ich ja auch fast alle möglichen Varianten (fast alle sind ja auch in beiden Richtungen möglich) genutzt. Da ich im Zeitplan jedoch stark unter Druck lag, mußte ich immer den momentan vermutlich schnellsten Weg wählen und ein erhöhtes Außenlanderisiko hierbei in Kauf nehmen. Nur zwei Mal, am zweiten Schenkel, mußte ich mich einparken. Auch die Entscheidung in das Palten-Liesing-Tal und die Eisenerzer statt in das Gesäuse zu fliegen, ist vermutlich die langsamere gewesen, jedoch die weitaus sicherere, da die einzige Außenlandewiese bei Eisenerz seit etwa einem Jahr nicht mehr besteht. Mit 95 km/h ist der Schnitt auf diesem Schenkel trotzdem nicht so schlecht. Die Wahl der Route zwischen Dachstein und Hochkönig war vor allem durch die deutlich geringere Distanz der direkten Linie zuungunsten des Umweges über das Tennengebirge ausgefallen – sicherlich die risikoreichere weil schwierigere Strecke, wie dies die stark unterschiedlichen Höhenverluste zeigen. Eine andere, interessante Variante hatte DG gewählt: Vom Steinernen Meer direkt über das Plateau zum Tennengebirge. Ich hatte dies auch kurz in Betracht gezogen, hatte dort aber nicht die notwendige Höhe gehabt, um nicht anschließend schweißgebadet am Tennengebirge anzukommen.

Bei den meisten Südwindlagen ist der Wind im oberen Höhenband deutlich stärker, die Seitenwindkomponente wird hier für ein Clubklasseflugzeug zu stark und im Hangniveau ist ein Vorwärtskommen daher deutlich besser. Normalerweise ist auch der Wind im unteren Bereich mit fortlaufender Tageszeit immer zuverlässiger, diesmal war es - zumindest westlich des Dürrenschöberls - umgekehrt. Die Mischformen der Aufwinde verschoben sich deutlich immer mehr zugunsten der Thermik obwohl im obersten Bereich der höheren Gipfel immer noch ausgezeichneter Hangwind anzutreffen war. Der schwierigste Teil des Fluges in psychologischer Hinsicht war der dritte Schenkel. Ich hatte am Weg zum Grimming viel Höhe verloren und weder die Steigwerte noch die voraus einsehbare Situation verleiteten zum Weiterflug am späten Nachmittag nach 1700h. Als ich am Dachstein nicht einmal an die niedrige Basis herankommen konnte, war der Gedanke an eine mühsamen Rückholung bzw. der Außenlandung in Zell am See aus meinen taktischen Überlegungen kaum zu verdrängen. Zu diesem Zeitpunkt war ich noch immer hinter dem Zeitplan und von DG und 30 hörte ich, daß sie nur knapp eine Außenlandung bei Saalfelden vermieden hätten (soweit wäre ich aber mit meiner Gleitzahl sowieso nie gekommen).

Die Intensität einer solchen Situation ist den meisten Streckenfliegern sicherlich bekannt. Ich hatte das Auftreten von störenden Gedanken während der Vorbereitungsphase in Betracht gezogen und mich mit geeigneten Gegenmaßnahmen gerüstet. Dadurch konnte ich die nächsten zwei Stunden, die sehr anspruchsvoll waren, voll kon-

zentriert bewältigen. Eine nachträgliche Analyse zeigte, daß ich gerade in dieser wichtigen Phase eine überdurchschnittlich hohe Qualität der Entscheidungen hatte. Erst am letzten Schenkel, ab Niederöblarn, drängte sich der Gedanke, daß ich es wirklich schaffen könnte, immer wieder ins Bewußtsein und nachdem ich die Welle im Gesäuse verlassen hatte, war ich mir des Tausenders ziemlich sicher, die Höhe hätte bequem bis nach Mariazell gereicht. Der Rest der Strecke war purer Genuß. Trotz einer erst vor kurzem erfolgten, unfallbedingten Schulteroperation, die mir immer noch Schmerzen bereitete, war die physische Situation den ganzen Flug über unproblematisch. Kurze Checks in regelmäßigen Abständen verhinderten Verspannungen, Sitzschmerzen oder andere Beeinträchtigungen. Allerdings kostete die großteils sehr ruppige Wetterlage in den niedrigen Niveaus bei hoher Geschwindigkeit viel Kraft. Mehr als einmal knallte ich mit dem Kopf gegen die Haube, aber die Strecken in der Welle ermöglichten immer wieder Erholung. Der einzige Zwischenfall erfolgte durch einen „Freßanfall“ am ersten Schenkel, bei dem mein gesamter fester Proviant „verschwand“.

Resümee

Entscheidend für das Gelingen war meiner Meinung nach die Tatsache, daß ich, obwohl die ersten 150km fast drei Stunden gekostet hatten, konsequent weitergeflogen war. Die Hoffnung, daß ich es auch wieder bis nach Hause schaffen würde, hatte ich nie ganz aufgegeben. Die konsequente Vorbereitung hatte den Grundstein dazu gelegt. Der Flug selber konfrontierte mich nicht mit vielen neuen Situationen, ich nutzte sogar mehrmals die Gelegenheit für ein paar kleinere Experimente. Trotz der teilweise für meine Gleitzahl zu großen Distanzen konnten dank meist bekannten tragenden Linien und Strukturen die Sprünge zu den nächsten Steigbereichen gemeistert werden. Die relativ hohen Schnittgeschwindigkeiten zeigen zwar den Erfolg dieser Taktik aber auch gleichzeitig, daß hier nicht mehr allzuviel zu verbessern ist. Von dem Moment, als es „zu Laufen begann“, habe ich meiner Schätzung nach im schlimmsten Fall insgesamt höchstens eine dreiviertel Stunde verschenkt. Die Reserven liegen jetzt nur mehr in einem früheren Start oder in der Wahl eines Startplatzes in einer weniger problematischen Zone als dem Wr. Neustädter Becken.

Ein Ausgangspunkt an der Rennstrecke Ennstal, z.B. Niederöblarn ist bei vielen Wetterlagen von Vorteil, denn das Palten-Liesing-Tal ist meist eine Wetterscheide mit Tücken. Mehr als einmal kamen uns dort nach unseren ersten 100km Piloten aus dem Westen entgegen, die schon 300km geflogen waren. Die Tatsache, daß an diesem Tag, außer von Wr. Neustadt aus, sonst niemand eine größere Strecke geflogen ist, lag, wie ich recherchieren konnte, großteils an der Unkenntnis der Situation aber auch an der Wetterprognose. Die beiden Tausender an diesem Tag (Christian Schicker und ich) und einige Flüge über 700km zeigen dies deutlich. Die großartige Stimmung und Kommunikation innerhalb unserer Arbeitsgruppe hat viel zum Gelingen unserer, an diesem Tag geflogenen, Strecken beigetragen.

Eine Begrenzung durch die Leistungsfähigkeit des Piloten sehe ich bei konsequenter und vor allem zielgerichteter Vorbereitung nicht. Die Überprüfung nach der Landung zeigte, daß bei mir eine angenehme Leistungsreserve vorhanden war und auch ein 15-stündiger Flug in einem Einsitzer vertretbar ist.

Die Zukunft wird sicher immer größere Strecken bringen, das Potential ist meiner Meinung nach noch nicht ausgeschöpft. Die Offene Klasse hat es da sicherlich immer schwerer, da die Wettergrenzen selten weit genug stehen, um auf Rekordjagd gehen zu können, speziell wenn man nur auf konventionelle Situationen vertrauen will. Aller-

dings ist die Tausendergrenze in Österreich in den letzten Jahren immer häufiger gefallen, wie die Leistungen der Standardklasse inzwischen zeigen. Die Notwendigkeit nach Übersee zu gehen, um dieses Ziel zu erreichen, ist nicht mehr argumentierbar.