

## Neues Frühjahr – neues Abenteuer: Lienz und San Vittore

### Was vorher war ...

Vom Wetter her war mein Ausflug in die Südostalpen, im Frühjahr 2007 nach Lesce in Slowenien, ja nicht das Maß der Dinge, aber der eine schöne Flug hinterließ großes Interesse an dieser Ecke der Alpen (siehe Bericht auf dieser WebSite).

Den Spätsommer 2007 verbrachte ich – comme l'habitude – in Serres. Als da die Septembertage kleiner wurden, kreisten die Gedanken schon um die Termine im kommenden Frühjahr. Und mit mir spielten auch Alex Müller (AM, ASW 22 BLE), Gerd Spiegelberg (37, LS8 18, bald Antares 18m) und Friedemann Küster (FK, DG800) mit diesen Gedanken. Ein Glas Rotwein gab ein anderes und am Ende beschlossen wir, im Frühjahr 2008 zusammen nach Lienz zu fahren, also wieder in den Südosten.

Zuhause haben sich Jogi und Roman noch an der Idee angesteckt, und im November wurde Sigi Samson infiziert (LS 4, Duo, DG800).

Gerd hatte schon in Serres Wert darauf gelegt: Es sollte ein (wörtlich) *wohl vorbereiteter* Fliegerurlaub werden. Wir wollten (sollten, seine Idee) uns zusammensetzen und unser aller und fremdes Wissen über die Südostalpen zusammenlegen, austauschen und uns auf große Strecken einschwören. Ein Termin musste her, ein Ort. Palaver, Palaver, wer wo wann konnte, unabhkömmlich war, arbeiten musste, in Urlaub ging. Am Ende hatten wir den 29.12.2007 gefunden – und ich habe alle zu mir eingeladen.

So wurde es denn auch: Alle, alle kamen, haben sich an der Gulaschsuppe berauscht und diskutiert bis nach Mitternacht. Alex wurde ausgequetscht: Er besucht Lienz seit mehr als 20 Jahren und hat mit seinem Langohr schon mehrere Tausender da geflogen.

Jetzt, nach der Impfung durch Alex, ist uns allen alles klar:

Die großen Strecken von Lienz aus gehen geradewegs an der Südkante vom Pustertal entlang, von der Plose springen wir über die Sarntaler. Dann kommt das Gampenjoch und der Tonale und schon sind wir in Tirano am Hammerbart, halber Hinweg. Dann ratz-fatz das Veltlin entlang, San Vittore lassen wir rechts liegen, Lugano links, Schikane nach links und da ist schon das Centovalli. Westlich von Masera am Monte Rosa wird gewendet und, zack, auf dem gleichen Weg sind wir zurück im Adda-Tal. Wieder über den Aprica- und Tonale-Pass, bei Malè darf man sich nicht zum Mendelpass hin orientieren, sondern man muss stur 50° halten, dann geht es rüber zur Tschauferhöhe, Luft holen, in umgekehrter Richtung durch die Sarntaler und Richtung Plose, dann Pustertal, Toblach, Lienz, und schon hamma 700 km im Sack, nun noch mal schlanke 75 km zur Turracher Höhe und zurück und das war's.

Ist doch ganz einfach. So ist der Plan ☺. – Aber es ist ja auch noch Winter.

### Hinfahrt am Sonntag

Am 16.3. um 07:03 geht's dann tatsächlich los, am Tag nach der Jahreshauptversammlung.



Wetter-Omen ??



7:02 – ich bin ja auch noch nicht am Steuer

Die Strecke bis zum Inntaldreieck kennt mein Gespann schon. Da geht's rechts rein in die Alpen. Die ersten 12 Kilometer lassen die Österreicher die „Piefkes“ auch ohne „Pickerl“ (Autobahn-Vignette) fahren, bis zur Ausfahrt Kufstein-Süd, wo man sich aus dem Inntal raus schlängeln muss, an der Weissach entlang Richtung Ellmau und dann Kitzbühel.



Vor Kiefersfelden fängt der Mist an ...

Das Wetter ist besch...eiden, ganz so, als wollte es den letzten Frühling in Lesce noch übertreffen, Nieselregel und tiefe Wolken. Vom Wilden Kaiser ist nichts zu sehen. Ich hoffe, dass Klaus Burkhard mehr Glück haben wird, von Unterwössen aus, wenn er vom Geigelstein hier her springt mit seiner SB 5e.

Nach Kitzbühel, vor dem Pass Thurn, wird es dann richtig dreist, das Wetter. Aus dem Nieseln wird Schnee. Was hier als Schneefall durchgeht, ist bei uns im Flachland eine

Schneeballschlacht, so dick sind Flocken. Oben auf dem Pass Thurn liegen 5 – 8 cm, die Fahrbahndecke ist im Matsch gerade noch zu ahnen.



Zwischen diesen beiden Bildern liegen 5 Minuten



Der Scheibenwischer ist machtlos

Dolce piano zuckele ich in Schnee und Matsch runter Richtung Mittersill, bis zur Schneefallgrenze, dann läuft's wieder. Aber der Blutdruck bleibt trotzdem im roten Bereich! Vor mir liegt der Anstieg zum Felbertauerntunnel auf 1.606 m, – und der Pass Thurn mit seinem Schnee war gerade mal 1.274 m hoch. Wie soll das gehen ? Kneifen ? Nee, zumindest versuchen.

Hinter Mittersill fahren bemerkenswert wenige Autos in meine Richtung bergwärts, vor allem – keine Österreicher! Und mir entgegen kommt auch keiner! Auf 1.050 m wandelt sich der Regen wieder in Schnee, das Gestöber nicht ganz so dicht wie am Pass Thurn. Dann bleibt der Schnee auf der Straße liegen und matscht. Nur die vielen Galerien entspannen die Lage ein wenig. Der deutsche Audi vor mir büxt aus und hält am Ende einer Galerie. Ich sehe heftiges Gefuchtel und erahne ein Wortgefecht zwischen Fahrer und Beifahrerin, kann mir sehr lebendig vorstellen, welche Worte da fallen. Feigheit und Vernunft liegen halt dicht beieinander, wie Wahnsinn und Genie.

Es kommt mir immer noch keiner entgegen. Der Citroën hinter mir fällt zurück und verschwindet im Schnee. Dann, bei 1.400 Höhenmetern geht der Matsch in eine geschlossene Schneedecke über. Die Lenkung wird schwammig. Das ASR blinkt. Neben der Fahrbahn schätze ich die Schneehöhe auf 10 – 12 cm. Langsam komme ich ins Schwitzen und halte Ausschau nach einer Wendemöglichkeit, ohne allerdings anzuhalten, weil ich gleichzeitig Angst habe, hängen zu bleiben. Vielleicht muss auch ich in einer Galerie stehen bleiben, nur jetzt kommt natürlich gerade keine.

Ich habe mich richtig in die Sch... geritten.

Dann plötzlich die Erlösung: Zwei Schneepflüge fräsen auf mich zu. Sie fahren versetzt und schieben die gesamte Straßenbreite bergab frei. Diese Technik habe ich noch nie gesehen. Der hintere schert für mich hinter den vorderen ein und lässt mich ohne Halt auf der geräumten Straße weiterfahren. Hinter den Pflügen klebt eine Schlange von Autos. Kein Wunder, dass mir keiner entgegen kam.

Von da an war's dann keine Kunst mehr, den Tunnel zu erreichen.

An Bilder habe ich leider erst im Tunnel gedacht. Als Sensationsfotoreporter taugte ich nicht mehr auf meine alten Tage. Es war wohl zu aufregend.

Auf der Südseite regnet es. Jetzt geht alles ruckzuck, das Iseltal runter nach Matrei. Das Tal wird landbar und Lienz ist da, und 15 Kilometer weiter der Flugplatz.

Ankunft 15:15 auf dem Platz in Lienz–Nikolsdorf, „Gu’n Tach“ sagen, Hänger abstellen und dann Quartier beziehen im Steinerhof bei Anette.

Ich war schlagkaputt, habe erstmal geduscht und geschlafen.

### Tag 1 Montag

Nach drei Bier am Abend vorher und einer Brettljause, nach zehn Stunden Nachtschlaf und einer langen Morgenbrause habe ich **Saumäßig Wach** und **Fröhlich** (SWF3) bei der Maria Steinerin gefrühstückt und bin in aller Ruhe zum Platz gezuckelt. Heute sollte laut Lienzer Programm der Segelflugbetrieb nach der Winterpause beginnen. Traudl, die Pistenchefin, kommt gleichzeitig mit mir an und schließt die Baracke auf. Ich bin der erste Gast im neuen Jahr und erfahre, dass die Österreicher mindestens genau so fähige Bürokraten sind wie die Deutschen: Neben dem Papiere-Check erhalte ich zwei dicht beschriebene Seiten mit spezifischen Verhaltensmaßregeln, die sich kaum von denen von woanders unterscheiden und dazu sind jeweils Unterschriften zur Bestätigung der Kenntnisnahme zu tätigen.

Aber die Traudl ist nett, das Wetter frühlingshaft, kalt, recht lebhafter Wind aus Nordwest, zum Hauptkamm hin ist es dicht.



Der Schnee der letzten Nacht kann auch schön aussehen.



Blick nach Westnordwest zum Rauchkofel und zum Hochstein

Alles deutet für mich auf einen schönen gemächlichen ersten Flugtag hin. Einer der Einheimischen nimmt mir aber bald den Wind aus den Segeln: Die Abdeckung am Hauptkamm sei der Vorbote einer Front, die bis zum Nachmittag durchschwappet, aber morgen würde es gut.

Allaguud – machen wir heute einen auf zahm. Ich schaue noch nach der DG, checke die Batterieladung, fahre noch den FLARM-Update, und dann zockeln wir beide, mein AUDI und ich, bei Rachmaninoff, alle drei Klavierkonzerte nacheinander, rund um die Lienzer Dolomiten, um ein Gefühl für die Landschaft zu bekommen, in schönster Sonne, aber in einer prickelnd kalten Luft.

Der Lienzer Segelflieger behält recht, um drei am Nachmittag hat der Cirrostratus die Sonne geschluckt. Die Front geht durch.

Das gute Wetter morgen hat sich bis Deutschland rumgesprochen. Alex fährt mittags los. Ich werde mit dem Abendessen warten, bis er einläuft.

## Tag 2 Dienstag

Frühstück mit Alex vor acht. Wir stecken gemütlich die Flugzeuge zusammen. Alex will heute nicht fliegen, er hat noch zu viele lose Teile um seine Kiste verteilt. Aber ich werde fliegen. Mit aller Vorsicht – es ist erst der zweite Start im Jahr.

Am Rauchkofel (südlich von Lienz), 500 m über Platz, ist der Motor schon drin. Vorm Hang geht's im Nordwind mit 2 – 3 m/s hoch. Nach einer Acht bin ich über der nordwestlichen Schulter und kann kreisen. Erste Eindrücke der Gegend: Lienz liegt in einem prägnanten Kessel, mächtige Berge ringsum. Nach Nordwesten bohrt sich das Iseltal in den Hauptkamm und teilt das Glockner-Massiv vom Venediger-Massiv. Die hohen Berge sind nur zu erahnen, die Kaltfront hat sie geschluckt. Im Norden die Schober-Gruppe, im Osten das Kreuzeck. Halblinks beim Blick nach Norden die Deferegger Alpen, nach Süden die Lienzer Dolomiten und weiter südlich die Karnischen Alpen.

Aufgabe heute: Orientierung, also so weit fliegen, dass der Platz um mehrere Talecken herum verschwunden ist. Nach weiterer Fühlungnahme mit der aggressiv labilen Frühlingsluft – in Deutschland schneit's bis auf 300 m – an der Alm nördlich von Lienz, dem Zetttersfeld, zieht es mich nach Norden, auf die Schneeschauer zu, die aus der Nordalpenfront auf die Südseite schwappen. Ab Matrei machen sie das Iseltal dicht. Also fliege ich im Defereggental nach Westen, zuerst vorsichtig und zögerlich, dann mit kleinem Dampf und immer wieder mit Kreisen, die nur der Orientierung dienen, dem Einprägen der Landmarken. Wenn man nur wenig über den Gipfeln fliegt – alles ist eintönig weiß –, sieht man die dunklen Kerben der nächsten Täler nicht mehr. Und dann wird die visuelle Orientierung richtig diffizil. Da braucht man die Landmarken.



Diffuse Sicht und Schnee Richtung Großvenediger



Das Defereggental – das Pfannhorn am Talende links

Am oberen Ende des Defereggentals leiten das Gsieser Törl (das ist österreichisch kurz für deutsch lang „Törlein / Törchen“) und der Stallersattel nach Südwesten in sichere Gefilde des Pustertals. Vor dem Stallersattel am Deferegger Pfannhorn hat sich ein Schneeschauer festgesetzt. Ich will warten, bis der sich verzogen hat, um durch den Stallersattel weiter zu fliegen.

Gelegenheit, mich weiter umzuschauen: Im Südsüdwesten ragen die Dolomiten auf, die dunkle mächtige Nordwand der Marmolada ganz hinten unter der hohen Basis. Die Tofana bei Cortina, den Kreuzkofel und die Drei Zinnen kann ich davor in dem Meer von verschneiten Spitzen und Bergtürmen nicht identifizieren – aber sie sind natürlich da ☺. Am Pustertal entlang auf der Südseite ist der Kronplatz klar zu erkennen, die Landmarke von Bruneck. Weiter im Westen werden die Strukturen trotz des flachen Sichtwinkels in der hohen Basis wieder klarer. Die Sarntaler, oben am Penser Joch und Jauffenpass hoch und spitz, unten bei Bozen flach, dahinter das Ultental, der Ortler, links davon der Kessel vor dem Val di Sole zum Tonale hin und rechts der Vintschgau. Weiter im Norden verschleiern Schneeschauer jede Sicht.

Da der Schauer den Stallersattel partout nicht freigibt, kürze ich ab durch's Gsieser Törl. Ohne viel Höhenverlust finde ich an den Buckeln nördlich Toblach wieder Anschluss. Der Flugplatz dort ist auch ohne Betrieb gut zu erkennen, die Bahn markiert.

Auf der südlichen Pustertalseite fallen die beiden dunklen schneefreien Taleinschnitte zum Kreuzbergsattel und zum Kartitschsattel (Lesachtal) ins Auge. Nach Osten lockt eine Wolkenreihung, der ich – wieder Richtung Lienz – folge.

Bisher bin ich ganz doucement geflogen, jetzt wird es mal ein wenig schneller in Richtung Startplatz. Ohne besondere Anstrengung ergibt das einen Schnitt von 114 km/h. Mir schwant, was man mit diesem Wetter und dieser Gegend anfangen kann.

Es war mir bitter kalt und ich hatte kein großes Ziel, deshalb habe ich mich entschlossen zu landen, um alle kleinen Zipperlein am Flugzeug noch zu heilen.

Zu guter Letzt habe ich ein Phänomen von Lienz kennen gelernt: Der Gradientenwind kommt aus ca. 300 ° mit 20 km/h. Da der Hauptkamm von der Front abgedeckt ist, dagegen die Gailtaler Alpen, die Lienzer Dolomiten, die Karnischen Alpen stark entwickelt sind, entstehen Talwindssysteme grob in der gleichen Richtung, vom Hauptkamm weg talabwärts entlang der Möll und der Drau und der Gail.

Diese Luftmassen aus den Bergwindssystemen aus den großen Tälern der Isel, der Drau und über den Iselberg aus dem Mölltal, noch unterstützt vom Gradientenwind, vereinigen sich im Kessel von Lienz. Das Überangebot an Luftmasse führt zu großflächigem Steigen in dem sich verengenden Drautal genau über dem Flugplatz. Da ist kein Runterkommen (siehe IGC-File).

Ich wurde später gewarnt, bei dieser Situation könnten Verwirbelungen böse Windsprünge und Rotoren am Platz auslösen. Glücklicherweise war mir diese Erfahrung (zunächst) erspart geblieben.

Alex hatte seine Kiste auf Vordermann gebracht. Da blieben dann nur noch zwei Tagesordnungspunkte: Heiß duschen und Ranzen füllen.

### **Tag 3 Mittwoch**

Frühstück noch mehr vor Acht.

Wetter-Jetzt prophezeit sehr gute Bedingungen. Alex startet zuerst und klinkt an der Roaner Alm aus, nordnordöstlich vom Platz, über dem Iselbergpass. Ich bin 10 Minuten später bei ihm. Startzeit 09:50.

Als wir uns zum ersten Mal begegnen, stellen wir fest, dass die FLARMS nicht wie gewohnt arbeiten. Das ist natürlich schöner Mist, wenn man im Schnee zusammen fliegen will.

Im Südosten hat die Entwicklung schon eingesetzt, im Pustertal ist noch kein Fetzen zu sehen. Klar, wir entschließen uns zuerst Richtung Slowenien zu fliegen. Das geht zwar für mich wie geschmiert, fast im Geradeausflug, aber dabei bin ich immer noch ein Kreuz für Alex, der mit seiner ASW 22 BLE öfter mal auf den „Kleinen“ warten muss. Am Dobratsch ist er mir entfleucht.

Kurz vor Jesenice am Kahlkogel auf dem Karawankenkamm treffen wir uns wieder, Alex auf Gegenkurs. Weiter Richtung Lesce fällt die Basis dramatisch ab, da will heute keiner von uns beiden hin. Also retour, wieder Richtung Dobratsch und die Gailtaler entlang. Alex gräbt ein Monster von Bart aus, 4,8 m/s im IGC-File, auf meinem Integrator waren es 6,1 m/s.

Die Wetteroptik wird leicht getrübt durch Cirrusbänder, die sich von Norden verdichten. Deshalb Alex schlägt vor, abweichend von der Standardroute, durch die Dolomiten nach Westen zu fliegen, also gar nicht erst durch's Lesachtal ins Pustertal.

Wir springen übers Gailtal zum Nassfeld und von dort stur westlich diagonal durch die Karnischen Alpen auf die Dolomiten zu. Die Thermik ist fantastisch, kein Bart unter 3 integriert (auf dem IGC-File sind es deutlich weniger, 2,0 - 2,5), immer schnelle Gleitstrecken von 20 km, das macht richtig Laune. Vom Kreuzkofel aus gleiten wir bis in die Sarntaler. Mit 2,1 m/s IGC reißt's uns da hoch auf 3.500 m und der nächste Riesensprung führt bis ans Gampenjoch. Das Steigen ist hier zunächst schwächer – wir sind recht nieder über den noch verschneiten Viehweiden und Latschen –, wird mit der Höhe aber wieder stark. Und jetzt beginnt ein richtiges Rennen das Val di Sole entlang.

Bei Malè muss ich einen dicken Bart verlassen, weil die beiden lokalen Adler mir sehr deutlich zeigen, dass sie hier einen gesperrten Luftraum eingerichtet haben. Das bremst aber kaum, denn 10 km weiter gibt es einen noch besseren Fahrstuhl auf 3.700 m. Nach Westen wird es jetzt feuchter, die Basis sinkt, das Wetter verändert sich unübersehbar, obwohl die Bärte noch fantastisch ziehen.

Querab von Tirano am Aprica-Pass, kurz nach 15:00, reicht es mir. Die Optik nach Hause ist auch undurchsichtig geworden. Alex will unbedingt noch auf die Veltlin-Nordseite nach Sondrio. Bis abends habe ich ihn nicht mehr gesehen.

Der Rückweg über den Tonale läuft zunächst wie der Hinweg, tolle Bärte bis 3.500 m. Aber dann ab Malè wird es trickreich. Bis in die Sarntaler gibt es nur zerfallende Wolken, also „gloiden, gooonz sochte“, 42 km weit. Erst an der Tschauferhöhe, aus 2.400 m, finde ich wieder ordentlichen Anschluss.

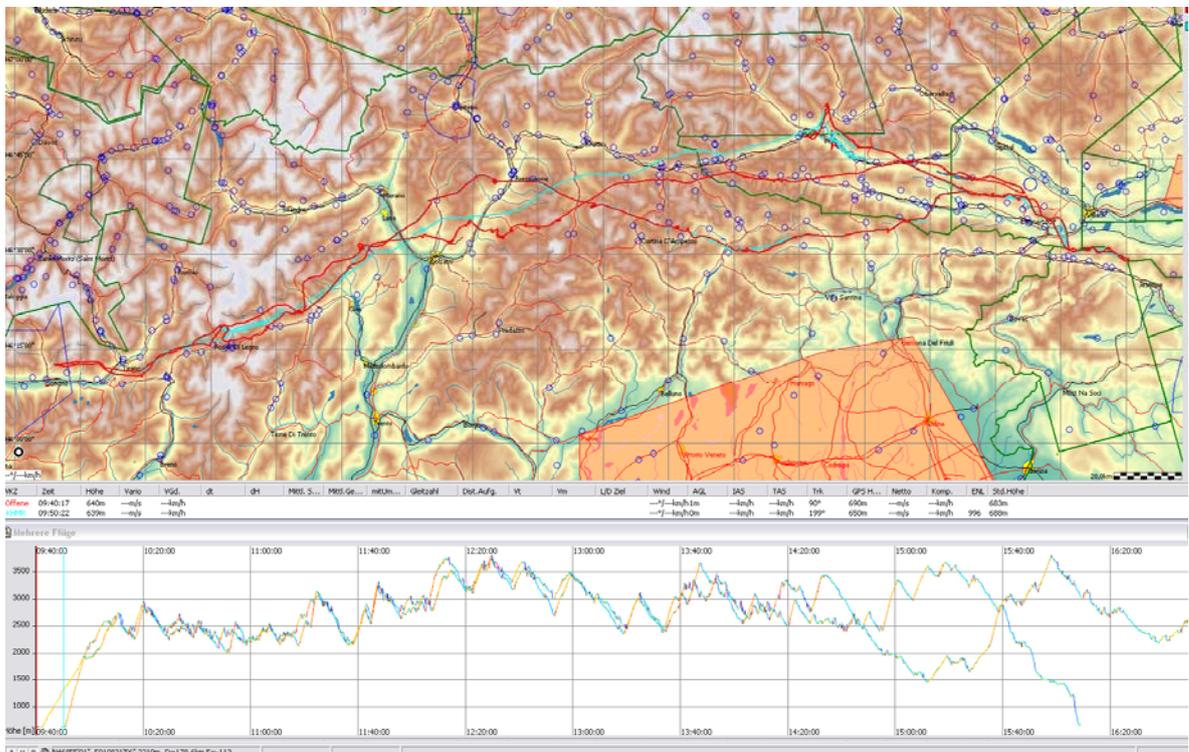
Die Optik auf Heimatkurs ist jetzt alles andere als berauschend. Links vor mir Richtung Lienz verdeckt eine Staffel Schneeschauer vom Vintschgau bis zu den Drei Zinnen den Weg ins Pustertal. Weiter in die Dolomiten könnte ich fliegen, da sind die Wolken noch gut, das brächte mich aber ab vom Kurs heim. Außerdem kann ich nicht sehen, ob die Schneeschauer in der Ferne (am Lesachtal) aufhören. Grübel, grübel. Also zuerst mal den Mittelweg, dicht an den Schneeschauern entlang ins Grödnertal. Und siehe da, die Dinger ziehen – Steigen im Geradeausflug. Südlich der Plose, kurz vor den Geislerspitzen, kann ich durch eine Schauerlücke im Nordosten den Kronplatz erkennen. Das bringt mich mindestens nach Toblach, wenn es weiter im Osten schneien sollte. Also ab durch die

Lücke. Hoch bin ich ja, mehr als 1.000 m über Endanflughöhe nach Lienz: Zunder, zwischen 150 und 180 km/h.

Nördlich der Schauerreihe herrscht wieder klare Sicht, zwar starke Cirrusabdeckung, aber das stört mich nicht, ich will nur noch heim. Meine Sohlenheizung funktioniert nicht, meine Zehen sind völlig taub.  $-16\text{ °C}$  waren es in der Höhe.

638 km mit Schnitt über 100 km/h waren das. Für den ersten ernsthaften Tag im Jahr und in Lienz war ich's zufrieden, – außer damit, dass ich keine Bilder gemacht habe. Ich war auf dem Hinweg zu beschäftigt damit, Alex zu folgen, ohne FLARM beim Schnee ein schwieriges Unterfangen. Und auf dem Rückweg hab ich's schlicht vergessen. Es gab so viel neue Gegend zu gucken.

Alex landet eineinhalb Stunden später, kurz vorm Dusterwerden. Er hatte sich kurz nach mir an der Tschaufferhöhe vergraben, auf 1.500 m war er runter. Unter der Seiser Alm musste er sich wieder ausgebuddeln und ist durch die Dolomiten noch mal zum Dobratsch geflogen, 779 km.



Die Flüge sind im OLC zu finden. Türkis ist mein Schrieb, rot der von Alex Müller.

#### Tag 4 Donnerstag

Als ich um 08:00 zum Frühstück komme, ist Alex schon fertig. Er fährt vor zum Platz und als ich eintreffe, startet er gerade: kurz vor 09:00!

Ich ziehe bei mir die Bezüge ab ..... und dann wieder drauf.  $2\text{ °C}$  ist es am Boden, und trotz starker Bewehrung fährt mir der eisige Wind bis ins Kreuz. Bei dem Gedanken an die Kälte im Flugzeug schaudert es mich, ich stecke es für heute.

Alex landet um 12:50. Er war in Wellen bis zum Tonale geflogen. Aber bei  $-28\text{ °C}$  in 5.000 m hat auch ihn der Wille verlassen, der Kälte zu trotzen.

Der Platz wird langsam voll, jetzt sind schon 15 Flugzeuge da, auch Volker Polhaus und Sigi Samson. Stefan Schreyer sehe ich nach vielen Jahren wieder. Er hat schon graue Haare. Ich fasse mir selbst an den Kopf und halte den Mund.

### Tag 5 Karfreitag

Der Tag beginnt grau und kalt und bleibt es: Kaffeehaustag und abends eine große Tafel beim Chrysanthner Wirt. Draußen schneit's bis ins Tal.

### Tag 6 Samstag

Der Schnee liegt stellenweise sogar auf dem Talboden. Die Wolken hängen in den Talwänden. Ein paar Sonnenlöcher bringen Helligkeit und lassen Ostern ahnen. Es ist 4 °C kalt und ungemütlich. Ein paar Neuankömmlinge wollen heute Werkstattflüge machen.



Leichter Schneefall um Mittag (Blick aus der Pension nach Südost), aber in der Gegenrichtung Nordwest zum Flugplatz sieht es viiiieel besser aus. Einige Entschlossene machen Werkstattflüge.

Die Nicht-Entschlossenen zielen auf Kaffeehaus und Matratzenhorchdienst.

Die Wetteraussichten laut Goretzki sind für morgen gleich null, aber für Ostermontag und -dienstag gut bis sehr gut. Kraft sammeln ist angesagt, denn es bleibt kalt.

### Tag 7 Ostersonntag



Schon um 09:00 das erste „Seufz“



Und später Kultur, dicht unter den Wolken, der Lavanter Kirchbichl

Wie angesagt und befürchtet ist das Wetter schlecht: Schneefall in der Nacht bis zum Talboden. Das Meiste ist zwar bis 11:00 wieder getaut, aber die Feuchte zieht die Wolken an den Boden. An Fliegen ist nicht zu denken.

Der Tag vergeht mit Kultur, Wandern, Duschen, Schlafen, Essen und Trinken, so ungefähr in dieser Reihenfolge.

### Tag 8 Ostermontag

Das Wetter ist unspektakulär schlecht. Alternativprogramm: Bogenschießturnier anschauen und dann Kompasskalibrierung. Gerd Spiegelberg ist gestern angekommen und stellt seine neue Antares 18 zur Besichtigung aus.



Der Hochstein verschwindet in der Suppe



Kampf der Wolfsplage

Abends gehen wir mit einer kleinen Meute in den Goldenen Fisch, da gibt es einen tollen Salatteller mit Putenfleisch.

### Tag 9 Dienstag

Es graut schon wieder. In Frankreich herrscht Mistral. Die Hoffnung wächst, dass sich die nordwestliche Strömung in den kommenden Tagen bis Osttirol durchsetzt. Aber bis wann ?

### Tag 10 Mittwoch

Heute fliegen wir: Startnummer 4 nach Alex Müller, Wolfgang Clas und „Knolle“ Uli Knauss. Am Gailbergsattel trifft sich alles und palavert, was man mit dem bescheidenen Tag anfangen kann: Durchs Pustertal nach Westen, obwohl die Wetteroptik alles andere als klar ist.

Ich habe mich zuerst mal hoch geleiert in der schwachen Thermik über dem verschneiten Lesachtal. Ganz vorsichtig bewege ich mich gen Pustertal und bin nach Alex der zweite, der durch den Kartitschsattel springt. Alex will bei Sillian auf seine Langohrkumpels warten und lässt mir den Vortritt Richtung Westen.

Kurz vor Bruneck muss ich mich dem noch schwachen Wetter geschlagen geben und zurück flüchten nach Toblach.

Inzwischen ist Sigi, vorsichtig und hoch, an mir vorbei geflogen und schafft es bis Bruneck in die Sonne. Mein zweiter Versuch Richtung Bruneck – die Langohren haben mich auch schon überholt – geht noch gründlicher schief. Bei der erneuten Flucht nach Toblach schirmt ein Lenti alles ab und ich bekomme, 200 Meter tiefer als beim ersten Mal, keinen Anschluss mehr: also muss ich rattern. Und gleich drauf noch mal, weil ich es zu früh wissen wollte.

Bis ich dann wieder oben bin, ist auch Gerd an mir vorbei und 40 km weiter. Aber der Biss ist in mir (die Kraft sei mit dir, Luke Skywalker !!). Mit vier langen Gleitflügen und guten Bärten dazwischen kann ich zu Gerd und Sigi aufschließen, die in den Sarntalern über Meran auf mich warten. In einem ruhigen starken Bart steige ich zu ihnen hoch auf 3.100 m.

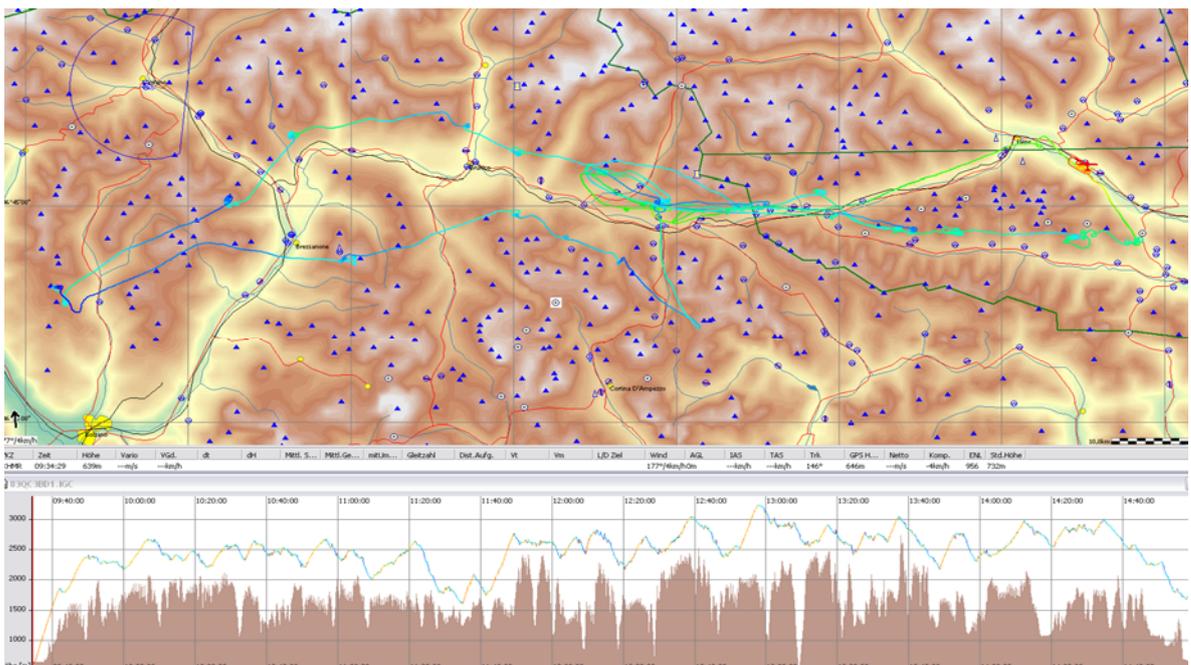
Die Langohren berichten inzwischen vom Tonale.



Das Lesachtal, vorne links die Platte von Obertilliach



Von den Sarntalern zur Plose (der Bart stand weit vor der Wolke)  
Unter dem Faden der Peitlerkofel



Diesen Mist-Flug habe ich nicht in den OLC eingestellt. Wer ihn sehen will, der melde sich bei mir.

Im Minipulk mit Sigi und Gerd fliegen wir über die Sarntaler zurück, der erste Bart steht an der Plose. Ich bin an diesem Tag einfach zu ungeduldig, treffe den Bart nicht, schieße vorweg zur Wolke, muss umkehren und hechle fortan Gerd und Sigi hinterher.

Nach einer nutzlosen einsamen Dolomiten-Besichtigungstour (Drei Zinnen) muss ich ganz langsam tun. Gerd und Sigi sind mir 25 km voraus. Das Wetter verschlechtert sich, die Wolken laufen breit.

Der Hausbart von Toblach ist wieder meine Rettung, er hebt mich auf 2.700 m, als die beiden andern aus dem Lesachtal schwächeres Wetter melden. Der Tag, obwohl noch früh, geht fliegerisch zu Ende. Nach einigem Probieren an einer hohen Wurst (wellt es oder wellt es nicht → es wellt nicht), entschieße ich mich zu einem hohen Endanflug.

Während des ganzen Tages hatten wir westliche Winde, 600 m über dem Platz herrschen 40 km/h Ostwind. Bei der Landung, 500 m vor dem Platz in 200 m Höhe überfällt mich eine Gegenwindböe, ich habe plötzlich 8 m/s Fallen, muss den Flieger auf den Kopf stellen, die Klappen wieder auf 0 fahren und komme nur im Bodeneffekt noch in den Platz. Adrenalin spritzt aus allen Poren. Am Platz ist Oststurm. Eine ASH landet kurz nach mir, wie ein Hubschrauber. Sie hat eine Ausrollstrecke von einer Rumpflänge auf dem Asphalt.

Ich habe es schon vorher erwähnt, der Platz ist in der Lage unspektakulär. Die örtliche Folklore berichtet allerdings von ungewöhnlich vielen Brüchen aus scheinbar ganz normalen Situationen im Endteil, verursacht durch Windsprünge und -scherungen in niedriger Höhe. Ich wäre beinahe in diesem Jahr der erste gewesen. Man kann hier gar nicht steil genug landen.

Nach 20 Minuten hat sich der Wind am Platz wieder normalisiert.

Gerd und Sigi hatten sich bei Sillian eingegraben. Sigi kennt die Hänge bis Toblach jetzt sehr genau – und musste zu guter Letzt doch ratteln. Gerd hat ein letztes Bärtchen ausgequetscht. Sie sind zusammen heimgefliegen, nicht ohne einige Momente erhöhten Blutdrucks, weil der Endanflug doch nicht so lässig war, wie die Zahlen auf den Rechnern suggerierten. Auch wenn der Wind im oberen Drautal (Pustertal) entlang des Tales streicht, ist eine Seite bevorzugt durch weniger Fallen. Und die Bevorzugung springt von Seite zu Seite, ohne dass ein Schild da wäre. Das haben die beiden praktisch erprobt. Da ist die Sicherheit halt in einer Art ~~globaler~~ lokaler Erwärmung geschmolzen.

## Tag 11 Donnerstag

Es graut wieder – Zeit meinen Kompass zu kompensieren.

Um 13:00 schneit es in Nikolsdorf. Bei Steiners gibt es Kaiserschmarren.



... heißt „Heiße Liebe“ beim Chrysanthner Wirt

Heute abend findet der alljährliche Fliegerabend des Osttiroler Fremdenverkehrsvereins beim Chrysanthner Wirt statt. Ich muss noch **vor**-schlafen dafür.

Friedemann ist eingelaufen.

### Tag 12 Freitag

Es graut wieder.

Heute lesen und der vergebliche Versuch, in Lienz warme Snow-Boots zu kaufen – fürs Fliegen: Alles ausverkauft. Wer will es den Geschäftsleuten verdenken. Obwohl schönster Schnee in allen Skigebieten liegt, geht die Saison zu Ende. Die meisten Lifte stehen ab nächstes Wochenende still: Sommerschlaf.

Thema FLARM: Während der ersten Flüge hatten Alex und ich keine vernünftige FLARM Anzeige. Da kamen zwar Alarmmeldungen – aber immer erst im allerletzten Augenblick. Da war es schon kritisch. Nach viel Telefoniererei und Mailerei haben die FLARM-Jungs den Fehler beseitigt. In bestimmten Situationen – und bei Alex war das so – geht das FLARM unerwünscht in den sogenannten „Stealth“-Modus (für die Wettbewerbsflieger, die nicht über das FLARM verfolgt werden wollen). Ab heute gibt es eine Version 4.01, die den Fehler beseitigt.

### Tag 13 Samstag

Roman und Schmitti sind eingetroffen. Keine Fliegerei.

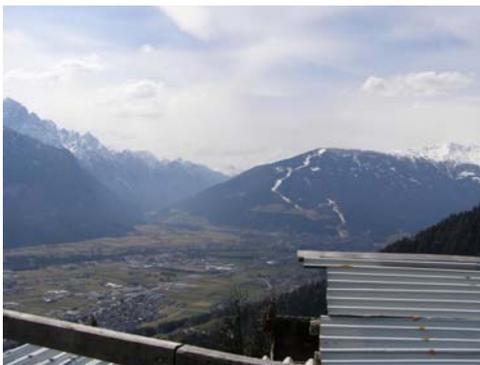
### Tag 14 Sonntag

Heute geht's wieder, aber in Warmluft.

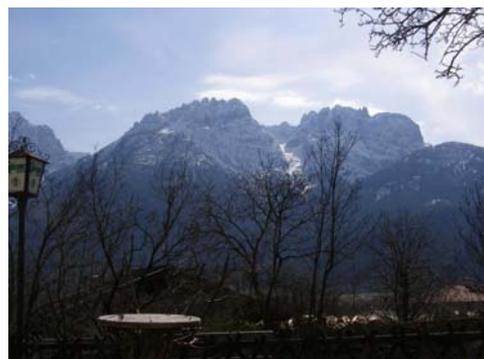
Mein Flugtag ist glücklos, ich muss viermal motoren. Fast alles spielt sich in der näheren Umgebung ab, mit zwei Ausflügen Richtung Katschberg und Slowenien.

Roman muss seinen Einweisungsflug machen, Schmitti redet sich da raus, weil „er schon mal hier gelandet sei“. Dabei wollen die hier wissen, (O-Ton Roman) ob man vernünftig F-Schlepp fliegen kann. Und das hätte ich beim Schmitti doch auch mal gerne gewusst ☺.

### Tag 15 Montag



Von der „schönen Aussicht“ aus auf Lienz



Auf der Terrasse vom Plankensteiner Hof

Fliegen in noch wärmerer Luft. Ich habe, zusammen mit anderen Piloten, den Tag unterschätzt und blieb am Boden. Roman und Schmitti waren auf der Alpennordseite, Hansi Schmachl und noch ein paar Cracks in den Niederen Tauern.

Alex, Wolfgang, Knolle und ich wollten zur „Schönen Aussicht“ in die Sonne, einem Lokal hoch über Lienz. Leider war Ruhetag, so dass außer ein paar schönen Bildern und einer kurvenreichen Fahrt im Tuareg von Alex nichts raus kam.

Ersatzweise haben wir uns auf die Terrasse vom Plankensteiner Gasthof gepflanzt – die einzigen Gäste – und die Wirtin hat uns Kaffee und Kaiserschmarren gezaubert – eine echte Alternative.

## Tag 16 Dienstag (1. April)

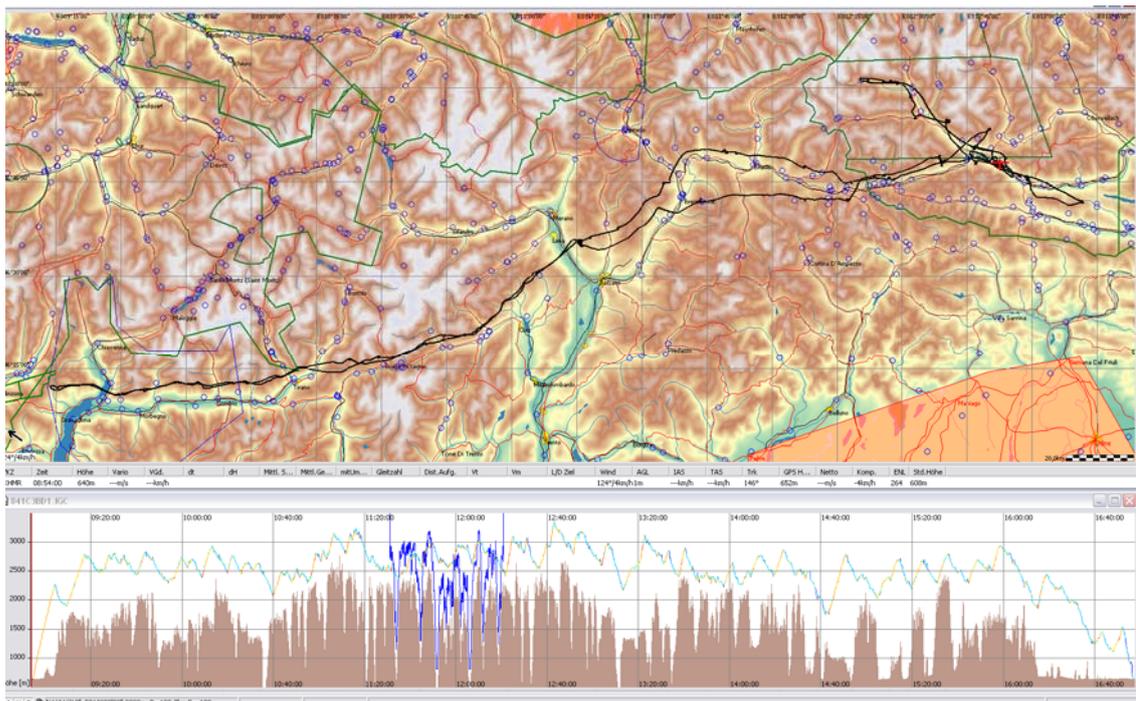
Hammertag Nr 1: Bis zum Comer See und zurück.

Alex und Wolfgang sind eine Stunde früher gestartet. Sie haben mit den Langohren an dem Tag einen freien Tausender vollendet.

Ich habe Hansi Schmachl überredet, mich als Banner an seine ASH 26 zu binden. Das hat er auch mit Hingabe gemacht und mir mehrmals die Gelegenheit gegeben aufzuschließen und viel abzugucken.

Der Tag beginnt für mich verhalten im Pustertal am Hochstein, Hansi hat an der Roaner Alm ausgeklinkt, also habe ich Vorsprung. Das Pustertal gehört jetzt schon zu meinem Standardrepertoire, aber ich fliege langsam – nur 150 – 170 km/h !!, deshalb dauert es bis zu den Sarntalern, bis Hansi neben mir auftaucht.

Von da geht die Jagd los. Das Val di Sole und das Veltlin haben eine Perlenschnur von Cumulanten auf der nördlichen Talseite. Wir erreichen auf dem Hin- und Rückweg Schnitte um 125 km/h.



Hammerwetter Nr 1

Kurz vor San Vittore, am Luftraum von Locarno, drehen wir und der Rückflug wird noch flotter. Nach nur zwei Kurbelegen sind wir schon wieder im Hammerbart von Tirano, den wir wegen lokal niedriger Basis nicht hoch kurbeln können, und weiter geht es Richtung Tonale.



An der Nordflanke des Pustertals entlang (Fahrtmesser noch auf „verhalten“)  
vorne im Tal Bruneck



Comer See

An der Cime di Grom sind 2.500 m nicht üppig. Ein zerrupfter Bart aus einem Grat heraus schiebt uns auf kommode 3.000 m und kaum 4 Kilometer weiter stehen 3,6 m/s IGC bis auf 3.400 m. Hansi macht noch mehr Druck: Vorfluggeschwindigkeit 180 – 200 Klamotten, auch drüber. Ich kann ihm kaum folgen. Erst kurz vor der Etsch-Querung nehmen wir die Fahrt raus, um in die Sarntaler zu springen. Der Wolken sehen nicht toll aus, aber nach kurzem gemeinsamem Suchen und Rumeiern macht Hansi einen ganz engen Hammer auf, der uns mit 3,8 m/s IGC und Knüppel am Bauch in den Himmel hustet.

An der Plose lassen wir uns noch mal auf 2.800 m heben, dann kosten wir im leichten Nordwind die Nordkante der Dolomiten aus. In 3/4 Gipfelhöhe segeln wir die Steine ab.

Mein Sch...fotoapparat hat sich aus dem Staub gemacht. Verzweifelte Freiübungen in der räumlich üppigen Kanzel führen nicht zu dem gewünschten Ergebnis, sondern zu einem leicht verrenkten Kreuz. Abends liegt er, als könne er kein Wässerchen trüben, im Sitz.

Ich koste die Wände aus bis zum Neunerkopf und leierte einen schwachen Bart an, Hansi macht sich derweil auf die Socken zum Landen. Mir ist noch nicht danach. Als ich hoch über Lienz ankomme, ist der Nordosten von Lienz, das Mölltal, nicht befliegbar. Über dem Ederplan, in der Sonne, direkt nordöstlich vom Platz geht es mächtig runter, also haben sich die Systeme umgedreht. Auf der Südwestseite des Tals, entlang der Anetwände in den Lienzer Dolomiten, steigt es in der Umkehrthermik auf breiter Front mit 2 – 3 m/s. Ich fliege noch mal Richtung Weißensee, über Oberdrauburg pustet mich ein Umkehrbart wieder auf 2.800 m. Was dann noch folgt, fällt in die Kategorie „Rumdobbern“. Zuerst der Weißensee, dann schmuggele ich mich in Richtung Matri und fliege bis ins hintere Virgental, mit der Idee: Wenn sich bei nördlichem Wind irgendwo Welle bildet, dann da oben am Hauptkamm. Aber es wellt nicht, obwohl mächtige Wolkenwasserfälle über die hohen Pässe am Großen Geiger und Großen Venediger fallen. – Wieder kein Fotoapparat.

`S langt. Ich lasse mich Richtung Platz fallen. Da kommen gerade die Langhohren an (die Tausend sind noch nicht voll) und steigen aus Platzrundenhöhe, wie vorher ich, in den Anetwänden wieder hoch. Sie landen im Dunkelwerden. Ich bin kurz vor 19:00 Ortszeit unten. 730 km sind es am Ende, 1.071 km für Alex.

### Tag 17

Um 12:00 regnet es. Keiner fliegt. Am Nachmittag wird es schön. Die Front steht am Hauptkamm.



Der Alex „unn sei Schätzele“



Die Front steht am Hauptkamm

Alex befragt Herrn Goretzki und der prophezeit fürs Wochenende noch mal Hammerwetter.

### Tag 18

Flugwetter – behauptet Alex und startet um 09:30 und fliegt fast 1.000 km. Normalsterbliche sehen das anders. Sie kämpfen mit Schneeschauern und Kälte.



Nix wie weg.....



.....oder doch wieder dran ??

## Tag 19

Hammerwetter Nr. 2 – behauptet Alex und startet um 09:30.

Und es ist Hammerwetter. Hansi ist auch schon weg, als Friedemann, Gerd und ich um 10:30 in die Luft kommen.

Das Pustertal gehört ja jetzt schon zur Platzrundenfliegerei, alles problemlos. Erst an den Sarntalern wird es interessant. Auf der westlichen Seite, Richtung Gampenjoch, ist keine Entwicklung zu sehen, erst weit im Val di Sole stehen wieder Wolken. Das Etschtal ist blau und die Luft ein bisschen milchig. Die Felsflanken am Mendelpass leuchten einladend in der Sonne, geben aber erst nach energischem Anstoß einen pulsierenden und ruppigen Bart her, der uns vor dem Bozener Flugplatz bewahrt. Deutlich westlich vom Gampenjoch entwickeln sich schöne Cumuli. Als der Bart schwach wird, fasse ich mir ein Herz und beginne den knappen Sprung, die beiden folgen. Knapp unter Grat, in einem massiven Lee kommen wir an und können an einem Bergpfeiler (O-Ton Gerd: wie am Pic de Bure) in einem starken Bart an die Basis gehen.

Und dann gerät meine Welt aus den Fugen.



Val Tellina, die italienische „Hurtigrouten“

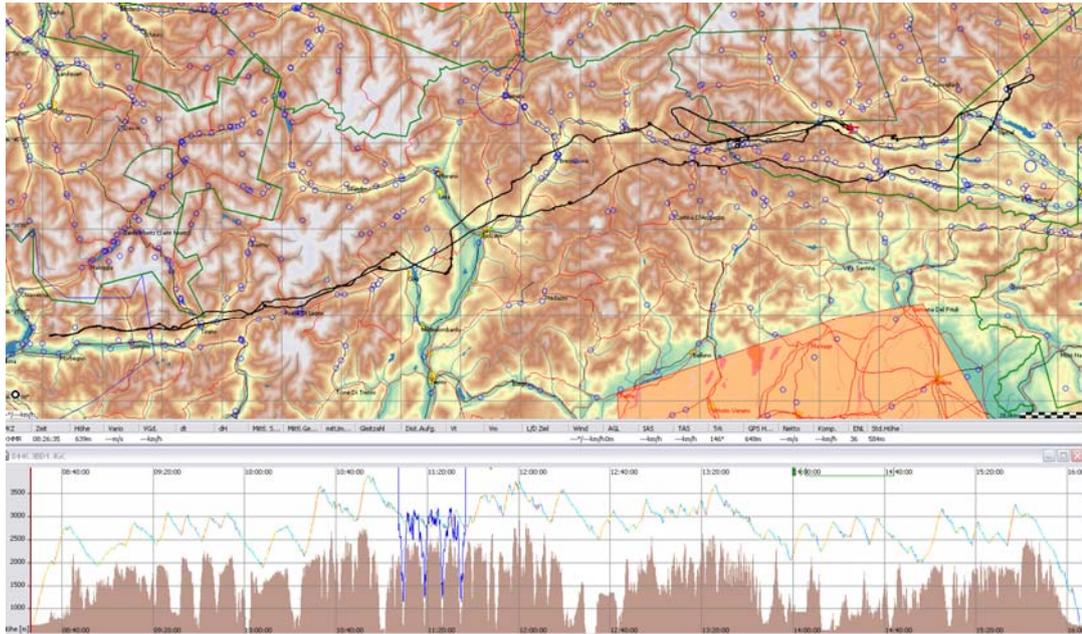


So können Varios aussehen !!

Ich war ja drei Tage vorher mit Hansi schon schnell geflogen. Jetzt lassen Gerd und Friedemann die Sau raus. Die Strecke bis zum Comer See, Val di Sole – Tonale – Aprica – Tirano – Val Tellina Nordseite bis zum Monte Erbea mit einem Schnitt von 135 km/h. Am Comer See kommt uns Hansi Schmachter entgegen und ab da kann ich den Koryphäen nicht mehr folgen. Hansi, Gerd und Friedemann fliegen mir davon, obwohl mein Schnitt zurück wieder bei 135 liegt. Die fliegen nicht nur schneller, sie halten dabei auch besser die Höhe.

An meinem Flugzeug liegt es sicher nicht, sondern an meiner Flugtechnik, dem Hochziehen und Nachdrücken und Pfadfinden. Da habe ich wohl Nachholbedarf wegen der jahrelangen Wettbewerbsabstinenz und der fehlenden direkten Vergleiche. Auch Friedemann wird noch abgehängt, obwohl er ein brillanter Pfadfinder ist. Ich kann ihn im Grödner Tal fast wieder einholen, aber er entschwindet mir wieder.

Der Tag endet nach einem Abstecher an den Katschbergpass und abschließend noch einem Vorstoß ins Pustertal nach 751 km, ein toller Abschluss für die Zeit in Lienz.



Hammerwetter Nr. 2

## Tag 20

Fahrt nach San Vittore ins Tessin. Das Wetter bei der Abfahrt ist phantastisch, das gesamte Pustertal gerahmt von schönen Wolken.



Ideale Wolken über dem Kronplatz



... und das westliche Ende von Gerd's Tausender

Das muss der Tag von Gerd sein, der sein Tausender von Lienz aus fliegen will. Bei Bozen kommt die Enttäuschung. Nach Augenschein ist der Tonale heute nicht zu erreichen. Also wird es nichts mit der viel geübten Rennstrecke heute für Gerd.

Am Abend Ankunft in San Vittore, der Platz voll mit mehr als 40 Flugzeugen. Ob mir das gefallen wird? Ich gehe mit Jürg Hasler und seinen Kameraden vom Winterthurer Verein zusammen essen und bekomme die ersten indirekten Eindrücke.

Danach, im Quartier, rufe ich noch Gerd an. Großes Hallo, er hat sein Tausender doch geschafft, hat die Strecke halt in die Karawanken verlegt, in den Osten.

## Tag 21 in San Vittore

Um 10:00 Briefing vor dem Hangar.

Auf einer DG 500/22 bekomme ich einen Einweisungsflug verpasst, darf aber den Start und die Landung nicht selbst machen. Das Wetter ist dampfig, die Berge sind in Wolken, 16° und ab und zu ein Regentropfen.

Das Tal ist noch enger und eingeschnittener als in Lienz. Der Platz liegt auf 265 m, die Berge sind mehr als 1.500 m hoch, beklemmend.

Ein Flugbetrieb kommt, außer für ein paar Einweisungen, nicht zustande.

Also werde ich wohl ein wenig Land und Leute kennen lernen: Santa Maria de la Croce.

## Tag 22

Fliegen in San Vittore, wird wohl nach der Vorhersage der einzige Flugtag im Tessin bleiben.

Wind im Tal schwach aus West, aber in der Höhe ab 3.400 m bläst's aus Westen mit 80 – 120 km/h. Am Anfang des Tages stehen noch ein paar Flusen, am Mittag, beim Start, gibt es nur noch eine Wolke, über Santa Maria, nordöstlich vom Platz. Da komme ich auch recht schnell hoch und in die laminare Strömung, aber alle Ausflüge in weitere Wellen bezahle ich mit Absaufern. Mein Modell des Luftmassenflusses in den Tälern, auch meine Einschätzung der Einstrahlungseffekte ist wohl nicht richtig. An keiner anderen Stelle als über Santa Maria finde ich verlässliches Steigen. Dreimal habe ich da getankt.



San Vittore im Val Messoco (oder im Misox nach Schweizer Lesart)



Lago Maggiore mit der Landzunge von Ascona

Ansonsten Sicht bis Mailand, bis zum Finsteraarhorn, bis zum Monte Rosa, im Osten liegen noch Wolken in den Tälern, aus denen der Ortler und der Adamello oben in die Sonne spitzeln.

Abends bekomme ich eine kleine Absolution: Auch von den „altgedienten“ Schweizern ist keiner weiter als bis zum Nufenen geflogen. Denen ging es so ähnlich wie mir. Das Wetter wurde einhellig als „oobwäägig“ bezeichnet.

Am Abend wird klar, das Wetter der nächsten Tage wird feucht. Ich entschieße mich zur Abreise am Mittwoch.

Der Platz gehört dem Schweizer Militär. Einmal im Jahr fliegen die Schweizer Segelflieger hier zwei Wochen lang. Die Schweizer haben eine Affinität zu Reglement und Sicherheit: Jeden Morgen um 10:00 gibt es ein Briefing. Wer nicht teilnimmt, fliegt nicht.

Apropos Sicherheit: Die Flugzeuge stehen in einem eingezäunten Bezirk, die teuren jedenfalls. Die billigen Einsitzer müssen auf der anderen Seite des Platzes auf freier Wiese campieren. Und die beiden Zauntörchen (jedes 30 m breit und mehr als 8 (!) Tonnen schwer) werden jeden Abend geschlossen.



Törchen auf



Törchen zu

### Tag 23

Aufräumen, säubern, bezahlen, zusammenräumen, packen, alles zur Heimreise fertig machen und – gut essen gehen.

### Tag 24

Früh um zehn geht's los. Hoch durch's Tessin zum Gotthardtunnel, runter nach Luzern und Basel, dann den Flieger nach Bruchsal stellen.

Zwei kleine Wehwehchen hat er bekommen: Ein Abdeckband vom Motordeckel ist in der Kälte flöten gegangen und der Drehzahlmesser spinnt aweng. Alwin und Hugo müssen es richten.

Von da geht es dann ganz schnell in den Ourewald.

### Resumee:

Auf's Tessin werde ich nächstes Jahr verzichten, aber im April wird Lienz mich wieder für ein paar Wochen ertragen müssen.

Der Vergleich mit Südfrankreich:

In Südfrankreich kann man mit glücklichem Wetter schon im März fliegen. Das geht in Lienz nicht. Dort beginnt die Saison in der zweiten April-Woche.

Aber: Über Ostern gibt es in Österreich weniger Flugzeuge als in Südfrankreich.