

## Rieti ... ist auch eine Reise wert ...

2009 war für mich ein anerkanntes „Tote-Hose-Jahr“. Außer einem Wettbewerb-chen (Lüsse-Cup) und einem Wettbewerb (Marburg Open) war für den Horst aus vielerlei familiären und beruflichen Gründen fliegerisch nichts drin.

Da blieb die Hoffnung auf 2010. Neben der Idee für einen langen Fliegerurlaub kam der Wunsch hoch nach einem besonderen Wettbewerb: **Rieti**. Dabei stand Alex Müller ein wenig Pate, aber auch andere Segelflieger wie Klaus Ohlmann und Helmar Gai schwärmten davon. Grundtenor von allen: Eine tolle Landschaft, aber fliegerisch anspruchsvoll – und ich solle mir keine Hoffnungen machen, in der Wertung gut da zu stehen. Hab ich mir auch nicht! Ich wollte nur aus den gewohnten Bahnen ausbrechen und was Neues sehen.

Auf dem Weg nach Rieti habe ich in Serres Station gemacht und bin – nach ein paar schönen Flügen dort – in den ersten Augusttagen nach Italien gestartet: Früh morgens der Sonne entgegen, zuerst über den Col de Montgenèvre nach Susa.

Dort am Autobahnrasthof gibt es Frühstück. Gelegenheit für einen Blick zurück: Der Chabertin (3000m), der Berg in Europa, der die höchstgelegene für ein Auto befahrbare Straße hat. Es gibt keinen Pass dort oben und die Straße kann nicht öffentlich befahren werden. In vielen Kriegen haben sich die Italiener und die Franzosen hier gemetzelt – und auf diesem Berg hatten die Franzosen kanonenbestückte Kasematten gebaut. Natürlich musste man da hochfahren können. Geschosse für große Kanonen zieht da kein Esel hoch. Die strategische Lage des Berges mit Blick ins italienische Susa-Tal dürfte aus dem Bild ja offensichtlich sein.



an Tunnel, an Brücke ... Ganz kurz nur sieht man Licht. Und plötzlich ist das Mittelmeer da. Der Verkehr um Genua ist wild, die Straßenführung unübersichtlich. Es gelingt mir schon im ersten Versuch die richtigen Abfahrten und Einfahrten zu finden - dank der netten Dame in meinem Navi – und ich bin zügig unterwegs in Richtung Viareggio.





Südlich von La Spezia türmen sich die Wolken im Stau des Ligurischen Küstengebirges zu Gewittern auf. Bei Carrara, wo es den guten Marmor gibt, kracht's dann zum ersten Mal – und die Gewitter begleiten mich während der ganzen weiteren Fahrt.

Bei Viareggio führt die Autobahn von der Küste weg, an Pisa und Florenz vorbei, das Tal des Arno rauf bis nach Montevarchi, weiter nach Süden an Arezzo und Orvieto vorbei bis zu der kleinen Stadt Orte am Tiber. Dort verlässt man die Autostrada del Sole auf einer gut ausgebauten Straße Richtung Terni und klettert

dann auf einer letzten äußerst kurvigen Passstraße in die Ebene von Rieti. Von da an muss ich nur noch den „Agriturismo San Pastore“ zu finden, in Contigliano.

Als ich ankomme, wird es gerade dunkel, kurz vor neun. Die Einfahrt zur Unterkunft erscheint mir aus dem Film „Gladiator“ entliehen, ein massives schmiedeeisernes Tor an zwei imposanten beleuchteten Säulen, dahinter entlang eines Weges von hellen Kieseln eine Allee von Zypressen, die noch groß werden wollen. Wäre es heller gewesen, hätte ich am oberen Ende der Allee die glutäugige schwarzmähnige Schönheit mit dem breiten Mund aus dem Film erwartet, die, sich die Augen beschirmend, nach ihrem Gatten Ausschau hält. Am Büro ist aber nur Gunilla, die Verwalterin der Herberge. Sie hat zwar den typisch breiten Mund der Sabinerinnen, aber sie ist blond, kaum glutäugig zu nennen und auch nicht im richtigen Alter. Dafür bietet sie mir sehr freundlich und nett an beim Ausladen des Nötigsten zu helfen und richtet mein Interesse auf die wesentlichen Dinge des Lebens: Abendessen. Ohne Diskussion folge ich ihrem Rat: Hosteria della Nonna Gilda, kaum 2 km weg. Da wird normalerweise um neun die Küche kalt gedreht, aber ein Anruf von Gunilla hat das geregelt, bevor ich dort ankomme. Die amtierende Wirtin - schon eher der richtige Typ fürs Tor und nix Nonna (Großmutter) – kennt auch schon meinen Namen. Es gibt zwar nur noch Pasta mit Ragout und Pilzen und örtlichen Wein und am Ende einen Grappa ohne Aceton, aber alles vom Feinsten, und das hat gut gepasst. Ich habe da noch öfters gegessen – weil es so billig war.



Um die erste Nacht zu überbrücken, muss ich jetzt einen kleinen Baedeker-Exkurs halten über die Landschaft. Der ganze Stiefel von Italien besteht – nach Meinung der Kernitaliener aus Rieti – eigentlich nur aus den Bergen, hier den „Abruzzen“, und dem Schwemmland. Mit dem Schwemmland hält sich keiner auf, Rom liegt gerade so weit auf festem Land, dass die Rietiner die Römer als echte Italiener anerkennen. Rieti wird auch poetisch der Nabel Italiens genannt, wahrscheinlich mit der gleichen Inbrunst und Präzision, mit der sich Fränkisch-Crumbach, wo ich wohne, als Mittelpunkt der Europäischen Union betrachtete – bis die EU backschischlastig wurde.



Richtig ist, die Sabiner Berge sind ältestes Kulturland. Hier gibt es den ältesten und größten Ölbaum Europas, ganz alte Reben und liebevoll gepflegte Weine. Die Abruzzen sind als Teil des Apennins ein „unorganisiertes“ Faltengebirge aus Kalkstein, stellenweise von Marmorqualität, ungefähr so alt wie die Alpen, aber auf Grund der weicherer Steine stärker



verwittert und abgetragen. Viele eigenständige Massiv (letztes Bild oben der Gran Sasso über L'Aquila, der Stadt, die beim letzten Erdbeben so stark zerstört wurde) stehen ohne erkennbar größere Strukturen winklig nebeneinander, bilden tiefe unzugängliche Schluchten und große flache Becken – eines davon ist die Ebene von Rieti. Die Berge, immerhin bis 2900 m hoch, sind meist von Mischwäldern und Matten bedeckt und in den Höhenlagen – gemessen an den Alpen – dünn besiedelt. Im Winter liegt in den Bergen Schnee und die Römer können – sozusagen vor der Haustür – Skifahren. In einer Stunde sind sie an den Liften. Die lokale Bevölkerung drängt sich in den Tälern und vor allem in den Ebenen, die die Abruzzen um Rieti charakterisieren (Rieti, Norcia, L'Aquila, die Conga bei Avezzano, Sora, Sulmona und andere).

Einige kleinere Ebenen liegen hoch in den Bergen auf 1100 m und höher, sind teilweise versumpft, werden für Viehwirtschaft und militärische Zwecke genutzt. Beim Fliegen sind die hinderlich. Sie bilden in einem Massiv oft einen „inneren See der Stabilität“. Einmal da tief drin, ist die Landung gesichert, meistens aber auch problemlos. Auf dem Bild links seht ihr den prominentesten Vertreter, der „Piano Grande“ von Castelluccio, ca. 1250 m hoch. So schwer zugänglich (massive Passstraßen) wie diese Hochebene auch ist, da tanzt trotzdem



der Bär. Die Luft ist mild und kühl und lädt alle aus den tieferen Gestaden ein, dort oben ihren Freizeitbetätigungen nachzugehen: Drachen- und Gleitschirmfliegen (Windenschlepp mit ca. 2000 m Seil !!!!), Picknick mit großer Familie, Hochzeit unter freiem Himmel, Reiten, Wandern, Bergsteigen, Freiklettern, was das Herz begehrt. Als Segelflieger eierst du manchmal niedrig über die Ebene und kannst dir alles – genauer als du es wünschst – anschauen.



Noch ein Wort zur Ebene von Rieti: Stell dir eine Badewanne vor, deren Kopf- und Fußende ein wenig niedriger sind als die Seitenwände. Die östliche Seitenwand bildet das Massiv des Terminillo (ca. 2200 m hoch, linkes Bild) (das linke Bild unten zeigt Rieti, links der Anstieg zum Terminillo). Die Sabiner Berge schließen die Wanne nach Westen ab, da wo die ersten Römer, als ihre Frauen verbraucht waren, sich neue geklaut haben. Übrigens merkt man heute den Gen-Verlust nicht mehr. Es gibt auffällig viele hübsche und geschmackvoll und betont weiblich gekleidete Frauen.

Den Kopfteil der Wanne bilden die Hügel um San Giovanni Reatino. Das ist der bevorzugte Ausklinkort des Wettbewerbs von Rieti.





Das Fußende bilden die Hügel um Colli sul Velino (rechtes Bild letzte Seite). Der Velino fließt im Süden durch ein enges Tal in die Ebene (wieder linkes Bild letzte Seite), immer noch 390 m hoch, mäandriert durch die Stadt Rieti und die Ebene (rechts, hinten der Flugplatz) und fällt im Norden bei Marmore in (angeblich) Europas höchstem KÜNSTLICH ANGELEGTEM Wasserfall in einer großen und vielen kleineren Stufen 160 m tief ins Tal der Nera. Eigenart: Das Wasser läuft meistens nicht über den Wasserfall, sondern wird durch einen Kanal in ein Kraftwerk geleitet. Nur zwischen 16 und 18 Uhr und zwischen 21 und 22 Uhr sieht der Wasserfall das gesamte Wasser des Velino. Ich



habe das zweimal nur aus der Luft gesehen, offensichtlich zwischen 16 und 18 Uhr, das war schon sehr eindrucksvoll. Aber als ich den Wasserfall am Boden besuchen wollte – für 7 € (siehe Foto), war der Velino gerade zum Strommachen abkommandiert. Der volle Velino führt ungefähr 100 mal (!) mehr Wasser. Da ist dann was geboten. Aber die Eintrittskarte um 14 Uhr 30 war der reine Nepp.



Die Gegend ist voller Sehenswürdigkeiten: Die alten Orte sind immer auf Bergspornen gebaut, um alte Burgen herum geklebt. Greccio (links), Contigliano, Poggio Bustone, Polino (rechts) beherrschen die Wanne von Rieti. Celano beherrscht die Conga, die Altstadt duckt sich um eine viereckige Burganlage (Piccolomini) aus der Stauferzeit.

Sicher wird aus meiner Schilderung klar, dass mich diese Gegend begeistert. Da es in diesem Bericht aber auch noch um Segelfliegen gehen soll, werde ich hier den Baedeker-Teil abschließen.

Auf How2Soar.de gibt es eine Fotostrecke mit hochauflösenden Bildern für diejenigen, die noch etwas mehr sehen wollen. Leider ist es mir nicht möglich gewesen, alles zu fotografieren, von dem ich hier berichte. Meistens war ich peinlich mit der Ruderführung beschäftigt (160 km/h 30 m vom Hang). Fotografieren geht da nur im Doppelsitzer.

Alle fliegerischen Protagonisten von Rieti hatten mich vorab darauf aufmerksam gemacht, dass ich mich auf etwas Besonderes einlasse. Ich war gespannt und ich kann es jetzt bestätigen: Rieti ist etwas Besonderes. Nicht so sehr in dem Sinne, dass das Fliegen dort technisch schwierig wäre: An Hängen entlang schrubben kann ein Berg-Enthusiast wie ich ohne Probleme. Anders ist, dass die Kenner dieser Gegend das gnadenlos mit 160 - 180 km/h tun. Anders ist, dass das ganze fliegerische Geschehen hier von diesen Hängen lebt. Auch bei 3000 m Basis und 4-5 m/s Steigen, kommst du unten an den Hängen meist schneller voran – vorausgesetzt, du weißt, wie das geht!!

Das Wetter wird, ob gut oder schlecht, von den Hängen beherrscht. Es muss nur ganz geringer Wind aus westlicher Richtung wehen (und das tut er meistens), am besten aus 250°, dann geben diese Hänge genügend gereihten Aufwind her, dass man bei hoher Fahrt (160 km/h) die Höhe halten kann. Allerdings ist das Hangaufwindband nicht dick, man muss schon nahe an den Hang ran – und das bei der genannten Geschwindigkeit!! Gewöhnungsbedürftig, aber nach ein paar Tagen (der halbe Wettbewerb geht dafür drauf), hat man sich an diese Ungemach gewöhnt. Das Höhehalten funktioniert natürlich nur, wenn man an den richtigen Stellen – da, wo sich's lohnt – langsam macht. Wenn man das nach Vario oder Sitzdruck steuern will, fliegt man nicht ideal. Man muss schlicht vorher wissen, an welchem Teilstück man erwarten kann, dass es besonders gut hochdrückt, wo es sich demnach lohnt, die Fahrt zu drosseln.

Die Hänge tragen nicht allein im synoptischen Wind – mit viel Wind geht es natürlich noch sehr viel besser – sie tragen in der Kombination aus dem geringen Wind gegen den Hang (5 - 10 km/h) und der durch den Wind an den Hang geschwemmten Warmluft, die dort ablöst. Sie bildet ein verschieden stark ausgebildetes, meist dünnes Polster von aufsteigender Luft, das an und über den Hängen klebt, an einigen Stellen sogar im Wind-Lee. An den bevorzugten Stellen stehen dann vor dem Hang oder in Nischen sehr starke Bärte.

Hangfliegen ist kein MacCready-Fliegen. Die Geschwindigkeit wird taktisch so gewählt, dass man am Hang an der gewünschten Stelle so hoch ist, dass man weiterfliegen kann und eine Hanglücke überspringen kann oder den Hang wechseln kann.

Ich bin beim ersten Kennenlernflug ohne Wasser geflogen. Das war richtiger Mist, denn die Hangthermik schaukelte mich unangenehm und ich musste dauernd rudern, ganz suboptimal. Schnellfliegen macht die Flugbahn am Hang steif. Hochziehen nur bis 125 km/h, dann wieder auf Fahrt gehen. Mit Wasser geht das viel besser, mit ganz viel Wasser noch viel besser. In Rieti gibt es zwar Wasseruhren an allen Schläuchen, aber es wird nicht gewogen. Da halten die Leute ihren Wasserschlauch in den Ventus, schauen gebannt und aufmerksam auf die Wasseruhr und warten, bis es überläuft. Ein Schelm ist, wer Böses dabei denkt. Überall sieht man beim Starten die Fontänchen aus den Tanks spritzen.

Die Kunst ist nicht zu kurbeln. Die Cracks schaffen es, 500 km zu fliegen und dabei nur 3 – 4 Bärte anzunehmen, dann natürlich zwischen 3 und 5 Metern.

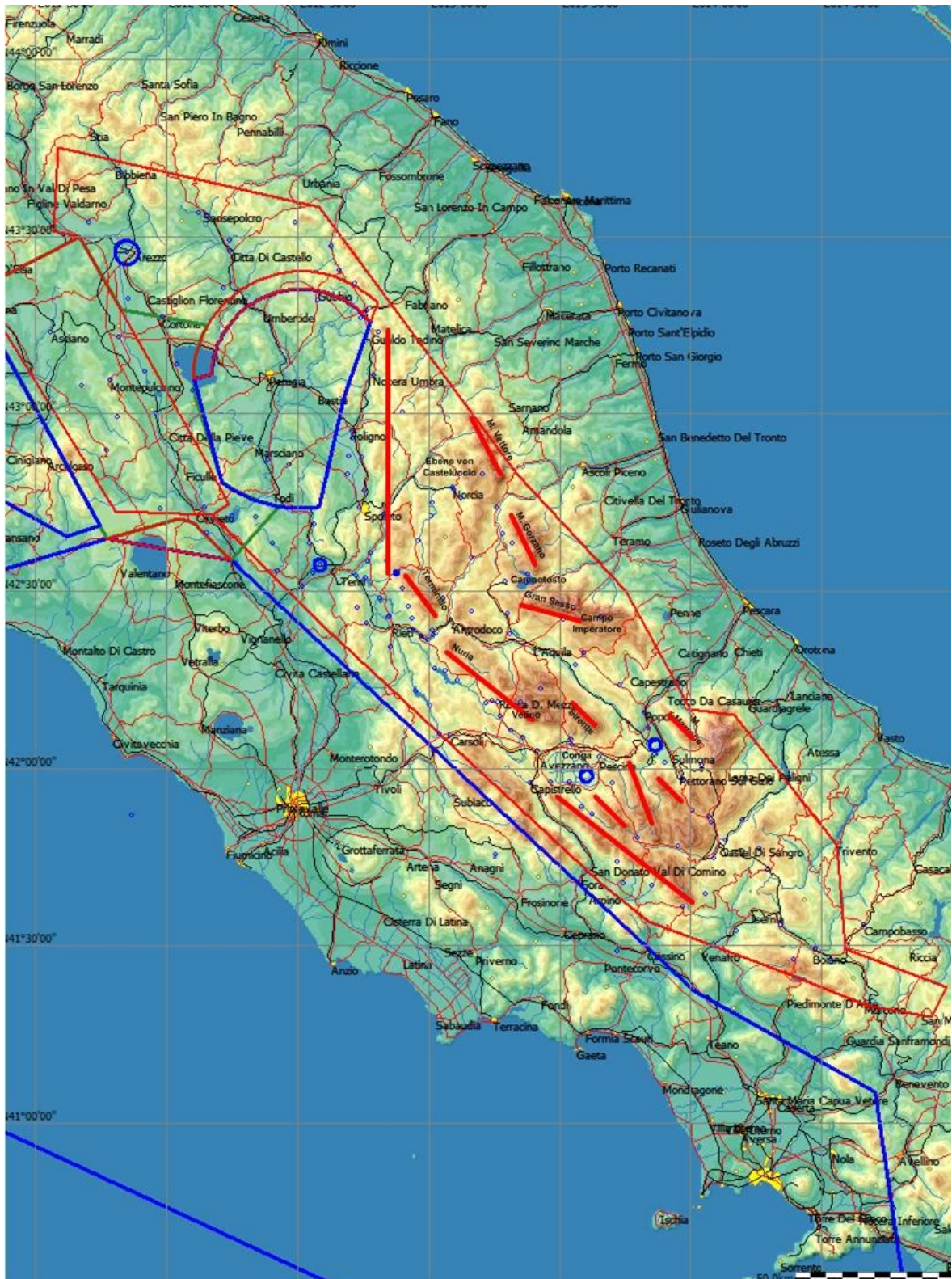
Das „innere“ Wettbewerbsgebiet ist klein, 130 km von Rieti nach Süden, 100 km nach Norden, max. 75 km tief, aber man muss es sich „erflogen“ haben. Weil man dauernd im Relief fliegt und nicht drüber (vor allem im Süden), bekommt man in der kurzen Zeit eines Trainings und eines Wettbewerbs – ich habe insgesamt 10 Starts gemacht – kaum einen detaillierten Überblick. Die Cracks kennen natürlich jeden Felsen.

Im Süden wie im Norden geht das Wettbewerbsgebiet eigentlich viel weiter (rote Umrandung). Seit einigen Jahren macht allerdings die Flugverbotszone von Perugia jede Streckenführung nach Norden schwierig. Wir sind nur bei einer Aufgabe nennenswert durch die westliche Lücke in Richtung Montepulciano in die Toskana geflogen.

Die wichtigen Hänge – die, die ich kennengelernt habe – sind in der Karte dick rot markiert. Die Aufgaben werden fast immer so gelegt, dass der erste Schenkel nach Süden vom Terminillo über Nuria und Velino über die Conga führt. Dort unten geht es dann verschieden weiter. Dann führen die Aufgaben wieder nach Norden, meistens auf der östlichen Linie am Gran Sasso vorbei, bis nach Gualdo Tadino oder Nocera Umbra, dann an den nördlichen Hängen zurück nach Rieti. Die Lücke



vom M. Vettore bis zu den Hängen bei Nocera Umbra lässt sich mit den Höhen, die man im Osten bekommen kann (2.400 m), in der Regel ohne Kreis überbrücken.



Während die Hangflugsituation im Norden und Südwesten recht übersichtlich ist, werden die Verhältnisse im Osten manchmal komplex. Von der Adria drängt, auch gegen den Westwind, die Seebrise in den Stiefel und stößt von Osten gegen den M. Morrone, den Gran Sasso, den M. Gorzano und den M. Vettore. Hier gibt es Situationen, in denen die Seewindfront sich mit den Hangaufwinden paart und Konvergenzen bildet, die über 100 km und mehr jeden Kreis überflüssig machen. Aber: Man muss diese Situation sich entwickeln sehen und den Flug taktisch anpassen.

Ist man zu spät dran, dann zu niedrig, kommt man nicht mehr oder nur mit sehr viel Gebastel in die Konvergenz, weil die alle Thermik im Westen absaugt.

Eine *besondere Besonderheit* muss ich noch erwähnen: das Valnerina, das Tal der Nera. Dieses Tal bildet das letzte Stück der Hangflugstrecke aus Norden in Richtung Rieti. Die gesamte Hangflugstrecke von Norden aus wird in der Regel unter Gleitpfad durchflogen, von den Cracks ohne einen einzigen Kreis. Ich bin an einem Wettbewerbstag mit 130 m unter Gleitpfad in die Valnerina eingetaucht, nur 30 km vom Platz weg. Die Ostseite des Tals liegt am späten Nachmittag in der Sonne, der Wind bläst aus West über Terni in die Valnerina, der Hang geht zuverlässig. Am Ende der Valnerina hatte ich 200 m über dem Gleitpfad, dann sind es aber auch nur noch 12 km zum Platz. Dabei flogen zwei Italiener noch unter mir. Die Interessierten unter euch können sich das mal mit SeeYou oder StrePla und 3D-Darstellung der IGC-Files anschauen.

Aus Sicht des Unbedarften ist das natürlich ein großes Endanflugrisiko: Wenn die Valnerina wider Erwarten nicht funktioniert oder wenn du die Valnerina nicht korrekt – nicht wirklich dicht am Hang – durchfliegst, steckst du am Ende des Tales in der Sch... . Letzteres ist mir an einem Trainingstag passiert. Ich musste den Motor ziehen.

In Summe: Ohne Ortskenntnis geht gar nichts. Und ohne die angepasste Flugtechnik auch nicht. Und erst recht nicht ohne die taktisch richtigen Entscheidungen.

Ich bin zufrieden mit meinem Ergebnis, dass ich ohne Vorkenntnisse in diesem Feld von Spitzenpiloten und Kennern der Gegend (Galetto, Ghiorzo [amtierender Weltmeister 18m Klasse in Szeged], Gostner [Dritter 18m in Szeged], Stoegner, Danz, de Orleans, ... ) durch gleichmäßige Leistungen ohne Ausrutscher („na ja“) auf den 11. Platz geflogen bin. Alle Italiener in der Nationalmannschaft kennen Rieti aus dem Effe, denn die Coppa Internazionale del Mediterraneo (kurz CIM oder nur Coppa) ist für sie ein MUSS ... und ich habe einige hinter mir gelassen.

Stefano Ghiorzo und Thomas Gostner kamen aus Szeged von der WM direkt nach Rieti. Die beiden sind ganz patente lockere Typen. Ihre Hänger standen neben meinem. Was lag da näher, als die beiden anzubaggern um Informationen, wie es hier funktioniert. Sie waren offen und bereitwillig, mir alles zu vermitteln, was ich erfragt habe und mehr: Zur Orographie, zur Flugwegwahl, zu taktischen Fragen, sogar zu flugtechnischen Fragen (Hangflug mit schweren Flugzeugen). Dagegen wirken deutsche Spitzenpiloten oft arrogant und reserviert.

Sonntags, am 8.8., fliege ich zum ersten Mal in Rieti. Zwei Gewitter- und Regentage hatte ich mitgebracht. Nach größeren Eingewöhnungsproblemen mit dem Englisch der Tower-Besatzung (Ich habe ein Proficiency-Zeugnis!!!) komme ich in die Luft. Der erste Höhengewinn am Terminillo auf 2.400 m, im Thermikflug ohne Hang zum Monte Cava, nach L'Aquila, nach Castelluccio und wieder heim. Kein besonderer Ehrgeiz, nur mal Gegend schnuppern. Alles erscheint geographisch überschaubar und übersichtlich.

Für den Montag habe ich mir eine Aufgabe aus einem alten Wettbewerb zurechtgelegt: Campoli und Spoleto. Keine große Sache, aber diesmal bin ich Alessandro Villa nach Süden nachgeflogen und habe seinen Hangflug imitiert im Val Roveto bis nach Sora und zurück.

Für Dienstag habe ich mir den Norden ins Visier genommen: Gualdo Tadino und zum ersten Mal ernsthaft, aber hoch, durch die Valnerina. Herbert Pirker aus Wiener Neustadt fliegt mit.

Mittwochs ist Alex da und wir fliegen „scharf“: Pescassérolì – Gualdo Tadino und heim, auch scharf durch die Valnerina .. und es geht schief. Ich ziehe den Motor (siehe oben). Alex hat mich ein bisschen aufgezoogen. Er meint, ich hätte zu früh aufgegeben, es wäre vielleicht noch gegangen.

Donnerstags vor dem Wettbewerb nehmen wir uns frei zum Ausspannen und Gegend anschauen.

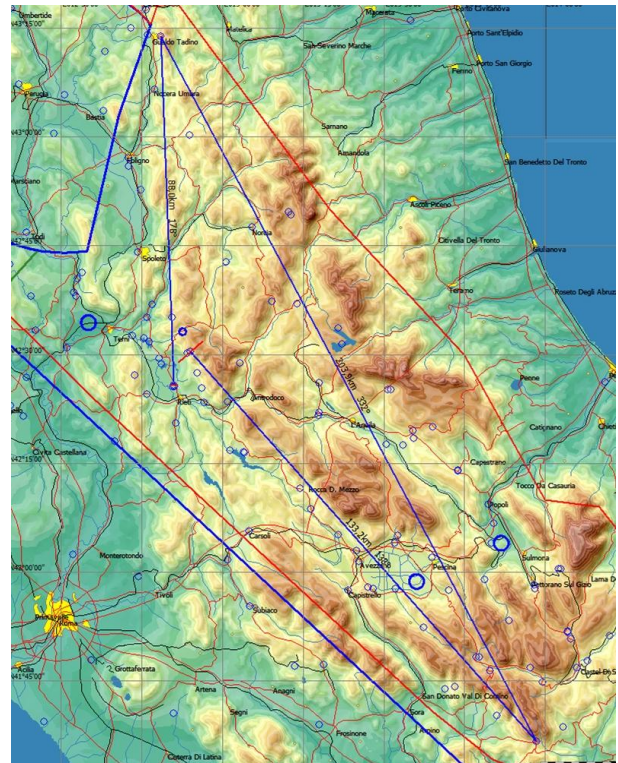
Offensichtlich hat das Wetter noch mehr Lust auszuspannen: Der Freitag und der Samstag, die beiden ersten möglichen Wettbewerbstage, müssen neutralisiert werden.



Erst am Sonntag wird die erste Aufgabe geflogen und ...

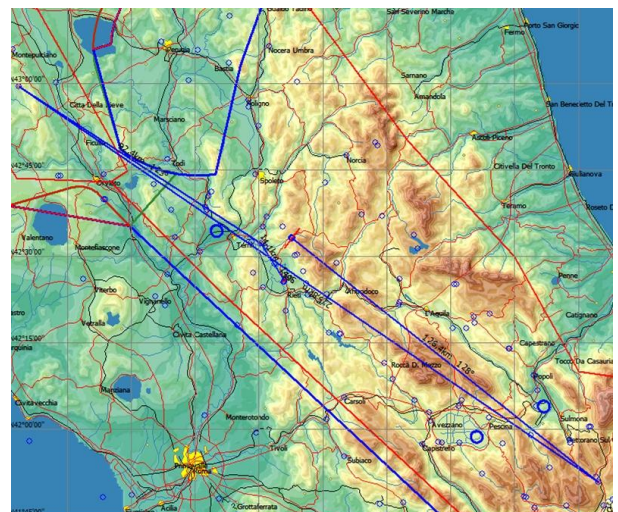
18-meter, Day 1, 15/08/2010				
Racing Task				
02STR2				
80S.BIAGIO SARACINESCO	133,2	km	137°	R=500m
57GUALDO TADINO	203,9	km	332°	R=500m
07FLine	89,0	km	177°	Linie R=1000m
Total	426,1	km		

... fast genau das, was vier Tage vorher schief gegangen war. Aber diesmal komme ich durch – durch die Valnerina. Mir ist zwar schon beim Landen klar, dass ich nicht der allerschnellste bin (14.), aber dass ich 34 km/h langsamer als der Sieger Galetto geflogen sein soll, hat mich schon betroffen gemacht.



Die Montagsaufgabe ist für diesen Wettbewerb etwas Besonderes: Die Strecke führt ins „Flachland“, aus Umbrien raus in die Toskana. Dabei wird das Sperrgebiet von Perugia tangiert und das kleine Sperrgebiet von Terni muss umflogen werden. Einige Piloten haben das nicht geschafft.

18-meter, Day 2, 16/08/2010				
Racing Task				
01STR1				
81ROCCARASO	126,4	km	127°	R=500m
47CHIANCIANO	225,8	km	304°	R=500m
73PIEDILUCO	92,4	km	122°	R=500m
07FLine	14,1	km	148°	Linie R=1000m
Total	458,7	km		



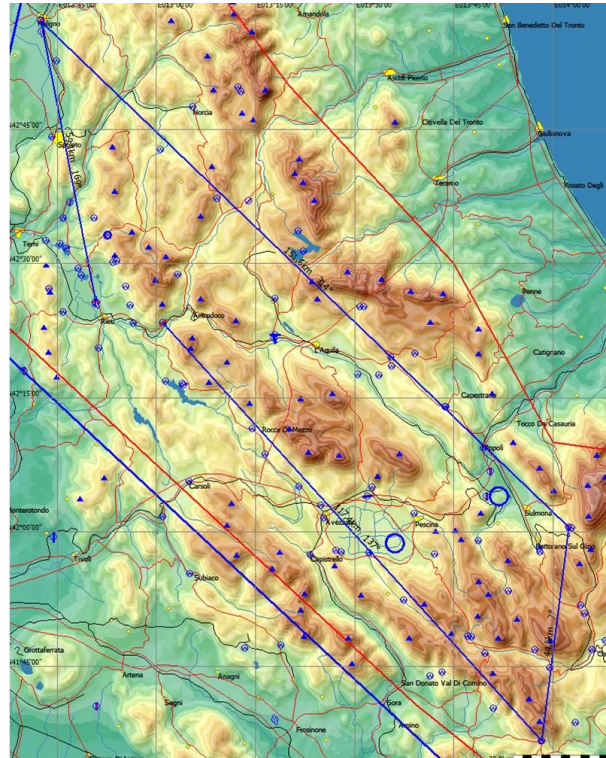
Zuerst ist wieder wie immer Hangfräsen angesagt bis zur Conga, dann wird das Ganze etwas schwieriger, bis der Anschluss am M. Genzana geschafft ist. Zurück nach Rieti läuft es dann gut - und dann kommt für alle der Ausflug ins Flachland – Chianciano (bei Montepulciano). Im Flachen ist es nahezu stabil, an der Wende muss ich einen Teil meines Wassers werfen. Auf dem langen Gleitflug zurück habe ich das bitter bereut. Circa 40 km vor dem Ziel hänge ich mit drei Kollegen niedrig bei Morre und kann nicht mehr, wie viele andere, bis an die Hänge bei Acquasparta nördlich von Terni gleiten. Von dort hätte ich direkt nach Hause fliegen können. Ich muss eigene Wege gehen. Offensichtlich bin ich aber nicht ganz schlecht, denn trotz der Schwierigkeiten habe ich am Ende Platz 12 in der Tageswertung.



Der Dienstag ist nahezu blau, ganz wenige Wolken, dazu aber starker Wind (25 km/h) aus West.

18-meter, Day 3, 17/08/2010				
Racing Task				
52STR7				
80S.BIAGIO SARACINESCO	117,4	km	137°	R=500m
33CAMPO GIOVE	44,5	km	007°	R=500m
53FOLIGNO	151,6	km	314°	R=500m
07FLine	59,1	km	168°	Linie R=1000m
Total	372,6	km		

Der erste Schenkel bis San Biagio läuft schon ganz gut. Die Hänge zu fräsen, das habe ich jetzt intus, aber dann ist wieder exploratives Fliegen gefragt. Der kurze Schenkel von San Biagio nach Campo di Giove stellt die Ortsfremden vor ein Problem. Während die Meister das direkt und holzschnittartig durch das hohe Massiv lösen können, ist meine Lösung – nennen wir sie mal – filigran. Ich wähle einen – im Nachhinein gesehen – etwas umständlichen Weg. Aber immerhin, der 14. Tagesplatz.



Am Mittwoch wird dann die erste Speed-Task (Area-Task oder SAAT) ausgeschrieben: Campoli – Cesi. In Italien gilt, dass keine Aufgabenart (Racing – Speed) mehr als 67 % aller Aufgaben ausmachen soll.

18-meter, Day 4, 18/08/2010				
Speed Task , 03:00				
Total:237.6km/432.6km				
01STR1				
35CAMPOLI	114,2	km	142°	R=20,0km
96CESI	156,2	km	334°	R=30,0km
07FLine	64,0	km	183°	Linie R=1000m
Total:237.6km/432.6km	334,4	km		

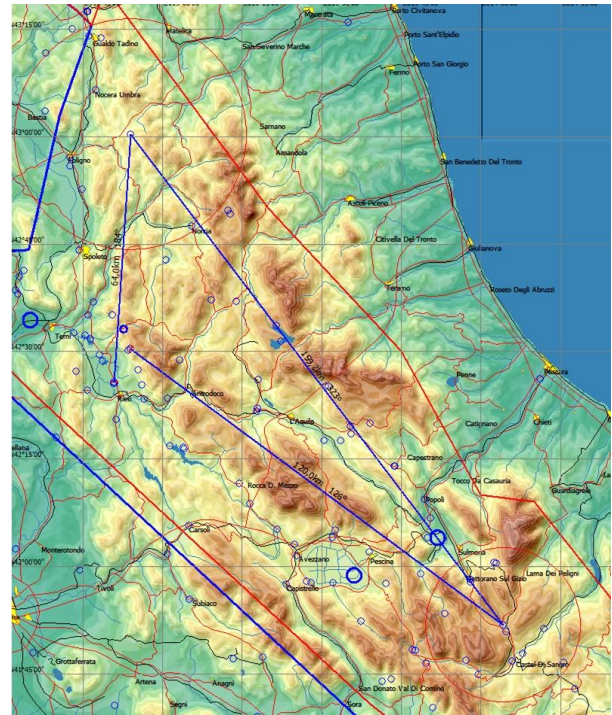


Wenn ihr von diesem Tag die IGC-Files von mir, von Gostner (GT), Ghorzo (S) und von Galetto (Y) zeitparallel ablaufen lasst, könnt ihr ziemlich gut verfolgen, wie weit die Spreizung der Geschwindigkeiten gehen kann. An diesem Tag meistert Galetto diese Weltmeisterschaftsteilnehmer in den Schatten. Ich werde 13. der Tageswertung.

Aufgabe bravourös, stellt auch die beiden Sein Flugweg ist fast der gleiche wie am Vortag!!

Donnerstag 5 WT: Wieder eine Speed-Aufgabe, diesmal mit Rivisondoli als Kreismittelpunkt im Süden.

<b>18-meter, Day 5, 19/08/2010</b>				
Speed Task , 02:30				
02STRT2				
79RIVISONDOLI	120,0	km	126°	R=20,0km
96CESI	129,2	km	322°	R=30,0km
07FLine	34,0	km	183°	Linie R=1000m
Total:249.4km/439.8km	283,2	km		

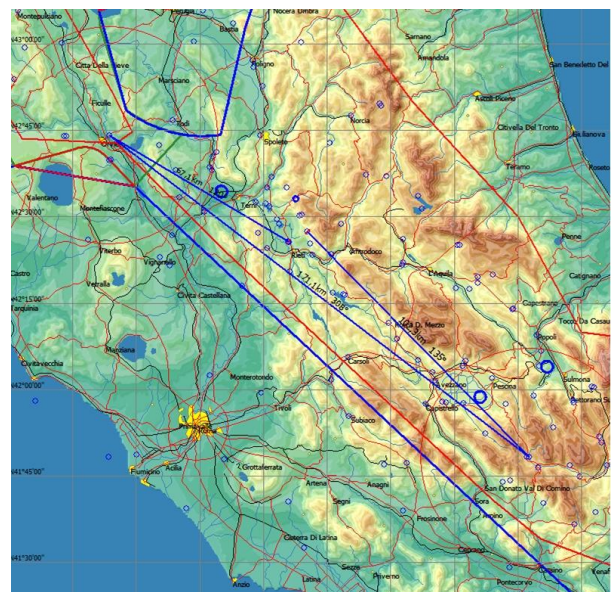


Galetto wählt wieder genau den gleichen Flugweg und deklassiert wieder alle. Ich habe Gelegenheit, vom M. Marrone an ein Stück mit ihm zu fliegen, aber ich kann diesem Piloten nicht folgen. Galetto fliegt ohne jeden unnötigen Ruderausschlag, ohne Schnörkel, exakt auf der Ideallinie – und immer zwischen 150 und 200 km/h. Meine Idee, mit den Großen mitzuhalten, kostet mich dann fast eine Außenlandung. Am Gran Sasso komme ich nicht, wie notwendig, über den ersten Pass, um den Campotosto zu überfliegen, sondern ich muss mangels Höhe außen rum, sehe den See nur ganz flach zur Rechten. Als ich – nicht alleine – nach Kampf wieder an den Bergen ankomme, ist meine Zeitplanung für die Area-Task völlig aus dem Ruder gelaufen und ich will nur noch heimkommen. Der Tag ergibt dann auch meine schlechteste Tagesplatzierung: 19. . Aus einer 2h30 Vorgabe werden 3h15.

Der Freitag wird im Startaufbau neutralisiert. Das Wetter erweist sich nach einigen Schnüffelstarts als zu stabil, um 90 Flugzeuge an den Himmel zu hängen.

Aber am Samstag gibt es dann noch einen Knaller von Wettbewerbstag. Ein Hochdruckrücken aus dem Sahara-Hoch in Richtung Alpen hat für eine Labilisierung (!! ) gesorgt, die uns von Norden (!! ) erreicht. Schon früh ist der ganze Nordosten und Osten unbefliegbar durch die Gewitter, aber an der westlichen Kante des Stiefels bleibt es zunächst noch schön und .... heiß. Es wird dann auch ein Rennen gegen die Zeit, als bei Terni das westlichste der Gewitter entsteht, das uns dann später auch den Weg abzuschneiden droht. Wieder gibt es eine Speed-Task, diesmal mit riesigen Kreisen und den Mittelpunkten Pescasseroli und Orvieto, also wieder ein Stückelr in die Ebene.

<b>18-meter, Day 6, 21/08/2010</b>				
Speed Task , 02:00				
04STRT4				
69PESCASSEROLI	102,3	km	134°	R=35,0km
68ORVIETO	171,1	km	307°	R=35,0km
07FLine	67,1	km	120°	Linie R=1000m
Total:200.8km/480.2km	340,5	km		



Es kommt zu einem recht dramatischen Ende des Wettbewerbstages, weil sich das Terni-Gewitter am Nordende des Terminillo festsetzt und dann sukzessive den Endanflug versperrt. Ich beginne meinen Endanflug bei Kilometer 35 mit 1450 m über Gleitpfad und komme mit kaum 20 m Resthöhe in Rieti an. Und wie mir geht es fast allen. Zunächst ist der Weg zum Platz noch frei von Regen, aber auf den letzten 10 km schüttet es wie aus Kübeln. Glücklicherweise gibt es keine Außenlandungen kurz vor dem Platz, aber Louis Baumgartner zernagelt leider auf dem Platz noch sein Fahrwerk.



Alle Ergebnistabellen und alle IGC-Files der 18m-Klasse liegen auf der Download-Seite von How2Soar.de zum Selbststudium bereit. Das lohnt sich wirklich.

Außenlanden ist in Rieti keine einfache Sache.

In einigen Tälern, die mit zwei Dritteln der Hanghöhe durchfräst werden, gibt es KEINE Außenlandemöglichkeiten. Beruhigend dabei ist aber, wenn der Hang auf dem ersten Streckenkilometer nicht trägt, dass du dann noch aus dem Tal rausfliegen und landen kannst. Beruhigend ist auch, dass es wahrscheinlich nicht vorkommt, dass der Hang mitten im Tal das Tragen einstellt.

In den großen Ebenen ist Außenlanden genauso viel und so wenig ein Problem wie in Deutschland in den Mittelgebirgen.

Vorsichtig musst du bei gepflügten Äckern sein. Die Bauern pflügen sehr tief und lassen große Schollen liegen, ohne sie zu eggen. Die Erde wird knochenhart und ich glaube, eine Landung in einem solchen Acker, der vor zwei Wochen gepflügt wurde, das verzeiht dein Fahrwerk nicht.

Und außerdem ist das Wässern (auch von abgeernteten Getreidefeldern ??) mit großen Sprinkleranlagen ein EU-unterstützter Volkssport unter den Bauern. Das macht uns Segelfliegern das Leben nicht leicht, weil man die Versorgungsrohre im Bewuchs oft nicht sehen kann.

In diesem Wettbewerb gab es keine Brüche außerhalb des Platzes, aber ansonsten ist Rieti statistisch immer für ein paar demolierte Flugzeuge gut. Ich habe meinen Motor liebkost – jeden Morgen.

Der CIM (Coppa Internazionale del Mediterraneo) wird von einer Frau als Competition Director geführt: Franca Vorano. Sie und ihr Lebensgefährte Wolfram Pramburger, der immer ganz souverän die Start- und Landeorganisation übernimmt, tun das für alle größeren Wettbewerbe in Italien. Franca ist eine ganz eine Nette, lacht fast immer, führt aber rigoros. Wolfram wird von allen nur „Pram“ genannt, weil – nach seinen eigenen Worten – die gewöhnliche mittelitalienische Zunge nicht in der Lage ist, seinen Südtiroler Namen auszusprechen.



In Rieti wird fast immer nach Norden gestartet und nach Süden gelandet. Da passt es gut, dass es einen „Olymp“ gibt, eine Tribüne mit Blickrichtung Nord für die Götter Franca und Pram. Die Treppe rechts darf nur der hoch, der vorher gebetet hat, besser: darum gebeten hat.



Rieti ist eine recht teure Angelegenheit: 350 € Anmeldegebühr verlangen die Italiener – und da ist kein Camping, kein F-Schlepp, keine Landegebuhr (10 €) oder ähnliches dabei. Im Januar 2010 begann die Anmeldefrist. Sie lief, so ist das dort Sitte, bis zum Eröffnungsbriefing. Wenn noch Platz ist, wirst du auch dann noch aufgenommen. Voraussetzung ist, du hast alle notwendigen Papierchens dabei.

Auch das Logieren ist nicht ganz billig. Alex und ich haben in einem „Agriturismo“ gewohnt, so einer Art ländlichem Hotelbetrieb, von denen es viele Ausprägungen gibt, oft mit einfachen und guten Mahlzeiten. Wir hatten zwei große Räume für zusammen 70 € am Tag gemietet. Bettwäsche und Handtücher wurden gestellt. Alles war sehr sauber. Die Betreuerin, schon besagte Gunilla, war sehr freundlich und zuvorkommend.

Gewöhnungsbedürftig ist, dass man da temporäre Nachbarn bekommt, die Familienfeste feiern. Da lernt man dann die Stimmgewalt von leicht angetrunkenen Italienerinnen kennen, die sich im Gespräch übergangen fühlen - nachts um zwei.

Der Wettbewerb hat mir einen Riesenspaß gemacht. Ich musste mich ja nicht qualifizieren und deshalb auch nicht mit dem Messer zwischen den Zähnen fliegen wie Alberto Albertazzi. Die Landschaft ist grandios, Essen und Trinken sind gut, die Frauen eine Augenweide.

Summa summarum: Wenn ich Lust, Zeit und Geld habe, fahre ich da noch mal hin. Es muss ja nicht die gleiche Herberge sein. Auf der direkten Strecke sind zwar 16 – 18 Stunden Fahrt zu bewältigen, aber mit einer Übernachtung ist das leicht machbar. Man muss das Notwendige zum Schönen und Nützlichen machen, sich einen Gasthof abseits der Autobahn suchen und einen Abend und eine Nacht leben wie Gott in Italien. Mit Polt: Doch, das geht!!



Bis bald in der Thermik ...