

## Wandersegelflug quer über die Alpen

Ralph Bader & Remo Stebler

*Welcher Segelflugpilot träumt nicht davon, lautlos über die Alpen zu gleiten, grösste Distanzen im motorlosen Flug zurückzulegen, in neue Dimensionen vorzustossen, über sich hinauswachen zu können und einfach aus dem normalen segelfliegerischen Alltag auszuberechnen? Dieser Traum wurde nun für uns Wirklichkeit. Viel Abenteuerlust, gute Vorbereitung, ein Minimum an persönlichen Utensilien und unser SGB-Truck ermöglichten uns diesen Traum und ein wenig mehr: aus dem geplanten Dreieck Schupfart – Wien und St. Auban wurde fast die doppelte Distanz. Ein kleiner Auszug aus unserem Tagebuch...*



### Tag 1: Schupfart – Innsbruck

09.30 war es soweit. Nach geprüfter Packordnung wussten wir bereits, was wo zu verstauen war. Die DG 500 war also in Windeseile startklar. Trotz verhaltener Meteo am Vortag hatten wir uns nach einem kurzen Briefing entschieden, den Abflug Richtung Osten zu wagen. Innsbruck oder Zell am See waren die groben Zielrichtungen und somit nahm unser Abenteuer um 11.38 seinen Lauf.

Der Knackpunkt am Starttag war der Einstieg in die Alpen. Der Blick über dem Wisenberg Richtung Mittelland bekräftigte dieses Urteil. Auch die Meldungen über Funk waren eher ernüchternd. Bis zum Napf war es dann auch thermisch ruhig und 1400m Ankuftshöhe im Entlebuch nicht gerade feudal hoch. Dennoch schafften wir in mässiger Leethermik den Einstieg über den Glaubenbergpass nach Flüelen. Dort warteten als Entschädigung für die erste Einstiegsübung Traumbedingungen und Basishöhen bis

4100m auf uns. Unser Kurs führte uns weiter Richtung Samedan – Ofenpass – Öztaler Alpen nach Sölden. Angesichts des guten Flugverlaufes wurden wir zu übermütig, ein Fehler, welchen wir nachher bezahlen mussten. Innsbruck war eigentlich schon kein Thema mehr, Zell am See fast direkt erreichbar. Unser Übermut liess uns nachlässig werden; die sinkende Basis haben wir ebenso ignoriert wie den tiefen Varioton, der bekanntlich nichts Gutes bedeutet. Bis zum Patscherkofel bei Innsbruck kamen wir gerade noch, allerdings mit der Gleitzahl einer Rhönlerche. Wir hatten der Wetteränderung und dem Windsystem in Innsbruck schlicht zuwenig Beachtung geschenkt und so Zell am See vergeben.



„Willkommen in Innsbruck International“ rief man uns begeistert am Boden entgegen. Als Gäste in Innsbruck wurden wir nach allen Regeln der Österreichischen Gastfreundschaft verwöhnt, mussten uns um nichts kümmern und durften am Abend unseren Tagesflug zum Besten geben. Es stellte sich heraus (auch bei unseren folgenden Abflugübungen), dass man die Gegend um Innsbruck einfach kennen muss und unser Fehler ein Resultat unserer eigenen Unkenntnis war. Wir haben uns vorgenommen, es das nächste Mal besser zu machen!

### Tag 2: Innsbruck – Locarno

Das Wetter im Osten – wo wir ursprünglich hinfliegen wollten - sah thermisch nicht rosig aus, was uns zum Entschluss veranlasste, Richtung Südfrankreich aufzubrechen. Ein ambitionöses Ziel, wie wir bald feststellen mussten. Der Windenstart war eher lau (bzw. wir zu schwer), die Karwendelwand hatte uns zwei Stunden gekostet und kaum Höhe gebracht. Gefangen in Innsbruck! Zum Glück hat uns der Lokalmatador (WaWa sei Dank) aus der misslichen Lage befreit, wobei auch er mit seiner Ventus um jeden

Zentimeter kämpfen musste.

Nichts desto trotz schafften wir nach rund drei Stunden den Abflug



Richtung Öztaler Alpen, zurück nach Samedan über den Albulapass Richtung Thusis nach Andermatt. Ist noch zu erwähnen, dass wir in Andermatt noch knapp 2500m hatten, es bereits 19.15 war und Münster über den Furka unerreichbar schien. Am Gotthardpass fanden wir noch ein wenig Thermik, welche uns aber nicht höher als 2700m brachte. Die Querung des Furkas war zu dieser Zeit einfach nicht mehr realisierbar. Da sich zusätzlich eine Nordstaulage abgezeichnet hat, flogen wir voller Freude und Happyness nach Locarno, einem wunderschönen Sunset entgegen. Eine Entscheidung mit Folgen!

### Tag 3: Locarno – Vinon

Morgen 08.00 in Locarno: Regen und 8/8 bedeckt, restliche Schweiz schön und warm, mit potentiellen Flugdistanzen jenseits der 700km! „Shit“, die Alternative Leventina war eine Fehlentscheidung! Doch der militärische Wetterdienst machte uns Mut: 5/8 in Ambri und Gotthard Passhöhe. Das dürfte reichen. Die Motorlaufzeit wird uns zwar in den Konkurs treiben, doch man gönnt sich ja sonst nichts... 12.00 Start in Locarno, rund 30min später querten wir den Gotthard: blauer Himmel, das Wallis mit 2\8 Cumuli bot super Bedingungen. Nach ein paar Kreisen bis zur Basis auf 3400m – später steigend bis 4500m - flogen wir Richtung Münster. Bei Val D'Isère hatten wir bereits 4200m und hätten fast direkten Kurs Richtung St Auban fliegen können, wäre nicht so ein störendes Gefahrengebiet dazwischen gewesen. Wir mussten davon ausgehen, dass dieses aktiv war, und es deshalb in Richtung Alp D'Huez umfliegen. Dieser Umweg hatte aber auch etwas Positives, da sich im Gefahrengebiet ein riesiger CB entwickelte, welchen wir so umfliegen konnten. Richtung Grenoble

hatte sich auch das Wetter stark gebessert, sodass wir direkt nach Gap und St. Auban fliegen konnte. Die Thermik wurde immer stärker, das Gelände bekanntlich flacher, sodass Vinon ohne ein Kreis zu erreichen war. Das ist Südfrankreich! Natürlich konnte Vinon mit dem Luxus und der Ambiance von Innsbruck nicht mithalten. Unsere Unterkunft mussten wir mit ein paar Spatzen und Mäusen teilen und das Essen auf dem Flugplatz war reine Nahrungsaufnahme. Hauptsache eine Schlafgelegenheit. Wir waren so müde, dass uns all dies nicht mehr allzusehr gekümmert hat.



### Tag 4: Vinon - Aosta

Nach dem mühevollen Auftreiben von ein paar Tropfen Benzin kam die grosse Enttäuschung: Kaltfront aus SW mit vorgelagerten CBs. LMN! Wir wollten eigentlich in Frankreich zwei Tage trainingshalber verweilen. Meiner Flugeffizienz hätte dies sicherlich gut getan... Die Prognose bedeutete für uns die Flucht Richtung Osten. Ziel müsste ein Ort sein, wo wir einen Tag am Boden verweilen können: Innsbruck! 20 Minuten nach dem Briefing waren wir bereits wieder in der Luft. Einfach weg von dieser Front! Auf dem unteren Plateau stellten wir unseren „fuel to noise converter“ ab und flogen im gestreckten Galopp Richtung Parcours. Und da kam er, der Mega-kawumm-Bart unserer Reise: 7m/s integriert! Leider habe ich den Parcours nicht optimal erwischt, sodass wir tendenziell zu tief waren. Geschwindigkeit zurück und nachbessern, hiess es von vorne... Trois Eveches 3700m, danach traumhafte Steigwerte mit einer Basis bei 4500m. Auf der Höhe von Col d'Izoard bot der Blick nach Westen Richtung Ecrins nichts Gutes: es bildeten sich riesige CBs. Und in der Po-Ebene

war die übliche Suppe zu sehen mit einer Basis unter 3000m. Einzige Alternative war – ausser der Rückkehr – in Richtung Nationalpark Vanoise - Aosta anzufiegen, wo wir mit 2600m am nördlichen Hang angekommen sind. Unsere Geduldprobe nahm ihren Lauf : entweder hatten wir die Höhe über den grossen St. Bernhard oder das „Fenêtre de Durand“ und der Pass war zu, oder eben umgekehrt! Doch wie war das Wetter im Wallis? Aosta konnte uns keine Auskunft geben, Sion war funktechnisch unerreichbar. Aber: auf 2600m Natel Empfang! Stefan war hörbar erschrocken, als ich ihn in einem fast schon befehlsartigen Ton (Sorry Stef!!) um das aktuelle Wetter in Sion bat (die Übung zerrte an meinen Nerven). Das Wallis wäre frei gewesen; leider blieb es beim Konjunktiv. Ausserdem hatten wir nicht nur mit dem Wetter zu kämpfen, auch ein Adler machte uns das Leben schwer. Dieser verteidigte sein Revier bis aufs Letzte und unsere 22m Spannweite schienen ihm absolut keinen Eindruck zu machen. Es interessiert ihn auch nicht, dass er den einzig auswertbaren Schlauch besetzt hatte. Der Weiterflug hat also nicht sollen sein, obwohl Ralph mit einer unendlichen Geduld weiter übte. Mental hatte ich schon vorher diesen Tag beendet und mich rein aufs „Catering“ konzentriert. Für unsere Arbeit wurden wir mit einem feudalen, neu erstellten, blitzblanken und vom Militär bewachten Flughafen belohnt und freundlich von den beiden Mafiosi Luigi Jun. und Sen. empfangen. Bemerkung am Rande: in Aosta wurde alles zum Feinsten umgebaut. Ein Flughafen, auf welchem max. zwei Dornier pro Tag landen. Ob dieser Flughafen wohl rentiert? Egal :



Aosta ist ein Rattle Ausflug wert, und wenn ihr dort seid, fragt nach Luigi!

### Tag 5: Aosta – Innsbruck

Der Blick aus dem Fenster verriet nichts Gutes! 6/8 Bewölkung in Aosta. Das Wetter im Wallis hingegen

schien wieder einmal hervorragend zu sein. Die Front bewegte sich langsam aber stetig mit 10 Knoten vorwärts auf uns zu. Für den Abflug zählte wieder einmal jede Minute! Motor an und los. Auf der Walliserseite angekommen, schien das Wetter so gut zu sein, dass der Weg nach Innsbruck keine grösseren Probleme darstellte. Wenn schon ein Tag am Boden – und das war unvermeidlich – dann in Innsbruck! Unser Weg über Furka, Richtung Chur und Landquart war kein Problem. Dann schienen uns die Front, vor allem aber die vorgelagerten CBs, doch noch einzuholen. Nach Bludenz kamen wir gerade noch, doch um uns war innert Minuten alles zu. Der einzige freie Weg war der Arlbergpass, unsere Höhe 2100m bei 8/8 Bewölkung und eine sich nähernde Gewitterwand vom Bodensee her. Ich denke, dass dies wohl der heikelste Punkt unseres Abenteuers war. Durch unser Training waren wir glücklicherweise zu einem effizient operierenden Team zusammengewachsen. Somit waren kaum Worte für die optimale Koordination notwendig. Ralph konzentrierte sich in diesem Fall aufs Fliegen, ich auf die Navigation, Aussenlandmöglichkeiten, allenfalls Flugplätze, Funkfrequenzen, Distanzen und Entscheidungshöhen. Irgendjemand schien mit uns Erbarmen zu haben und hatte uns an der „roten Wand“ einen kleinen aber feinen Schlauch hingestellt. Anfangs mit 0.1m/s, später bis etwa 1.2m/s trug uns der letzte Bart bis auf 4200m!! Dieser ermöglichte uns ein direktes Abgleiten der letzten 100km nach Innsbruck! Dort angekommen, hatten wir noch etwa 1 Stunden Zeit, unser Flugzeug vor den schweren Gewittern in Sicherheit zu bringen, was dennoch durch ein Kompetenzgerangel der verschiedenen Vorstände auf dem Platz in einer Demontageübung endete. Unser erneutes Auftauchen in Innsbruck war schnell Flughafenthema. Interessiert wurde unseren Berichten gelauscht und der eine oder andere kam ins Schwärmen, dass unsere Art des Reisens eine echte Alternative zu einem Fluglager wäre. Richtig so !



## Tag 6 : Ruhetag

Wie vorausgesagt zog die Front durch, ziemlich heftig, wie sich herausstellte. Ans Montieren war gar nicht zu denken. So vergnügten wir uns im wunderschönen Innsbruck mit einer Altstadt, die wir nur empfehlen können. Ein besonderes Highlight war die Olympiaschanze; besonders dann, wenn man ein Gewitter im Trockenen – sprich im Restaurant am Schanzenstart - beobachten kann. Ein echtes Natur-schauspiel!

## Tag 7 : Leidensweg Innsbruck – Zell am See

Eigentlich wäre die Distanz Innsbruck – Zell am See bei guten Bedingungen ein Klacks. Diesmal sind wir in Innsbruck International mit Motor auf Concrete gestartet, da der Windbetrieb nur schleppend angelaufen ist. Den ersten brauchbaren Schlauch hatten wir am Serles. Doch die Thermik pulsierte



unzuverlässig, was uns zwei Stunden aufgehalten hatte, bis wir dann die Talseite wechselten (und somit Übung Innsbruck zum III.). Hinter dem Patscherkofel ging es dann ein wenig besser bis etwa auf 2600m, was nicht gerade hoch war. Nach einer weiteren Stunde üben, konnten wir uns endlich auf den Weg Richtung Zell am See machen. Der ursprüngliche Zielort Nötsch war zu diesem Zeitpunkt unrealistisch. Nichtsdestotrotz versuchten wir so weit wie möglich nach Osten zu kommen. Immer wieder neue Kurse und Distanzen berechnend, bambelten wir von Hügelkette zu Hügelkette. Nach rund vier Stunden waren wir in Zell am See, flogen weiter, um noch ein paar Kilometer zu machen; man soll die Hoffnung ja nie aufgeben. Irgendwann vermochte uns aber der schöne Flugplatz – der seine neue Pracht der Familie Porsche / Piech verdankt – doch noch magisch runter zuziehen. Über dem Platz stiegen wir noch in eine Miniwelle ein, bis uns der Tower die Landung nahelegte (Dienstschluss). Unter uns schoss plötzlich eine

ASH26 durch. Dieser freche Burschi war kein geringerer als Guido Archleitner jun., X-facher Österreichischer Rekordhalter im Distanz- und Höhenfliegen. Als wir uns scheu nach einer Unterkunft erkundigten, organisierte Guido kurzerhand alles für die „Schweizer Bubn“ Das Restaurant / Hotel in Kaprun war erste Wahl, das Abendessen stand schon bereit. Eine Begegnung besonderen Art war Achleitner Sen., Vater von Guido. Er hatte einige Geschichten auf Lager: seine ersten Höhenrekorde, sein erster Tausender, seine Titelgewinne und alles so lebendig, als sei es erst gestern gewesen: „do brennt dr Huat!“ Die Prognose der beiden Guidos für den nächsten Tag war eindeutig. 07.30 Tagwache. Morgen ist ein Tag zum Tausender fliegen!! Naja, meistens kommt's halt doch anders...

## Tag 8 : Zell am See - Münster

Nach einem fischen Frühstück waren wir um 08.30 auf dem Flugplatz. Um uns herum kumulierte es wie wahnsinnig. Freude herrscht, dachten wir! Guido ging als Erster in die Luft um die Thermik zu testen, wir folgten eine halbe Stunde später und trafen ihn über der Schmittenhöhe. Leider schien der Tag nicht so hammermässig zu werden wie vorausgesagt. Guido hatte es rund eine Stunde ausgehalten, versuchte sein Glück noch Richtung Osten und ging dann - im wahrsten Sinne des Wortes - baden. In der Zwischenzeit verschwand auch die letzte Wolke am Horizont und sämtliche Flugzeuge, welche nach Westen geflogen waren, kamen im Keller wieder zurück. Doch wir hatten angesichts der Zeit (Samstag) keine anderen Optionen als Richtung Westen zu fliegen! Erst am Gerloss stiegen wir dann im ersten brauchbaren Schlauch ein paar Meter und entschlossen uns, einen südlicheren Kurs Richtung Merano zu fliegen. Dieser Plan ging bis ins Venosta Tal gut, ab dann hatten wir aus SSW wärmere Luft, welche uns das Leben wirklich schwer machte. Auf der anderen Talseite entstanden zwar ausgeprägt Cumuli, doch die Breite des Tals hatte uns anfangs abgeschreckt. Letztlich konnten wir doch noch mit einiger Mühe die notwendige Höhe gewinnen, um auf der anderen Seite anzuhängen. Unser Route legten wir ziemlich direkt nach Münster, über Samedan, am Piz D'Err vorbei Richtung Bärenhorn und näherten uns langsam aber sicher dem Rheintal und unserem neuralgischen Punkt Andermatt. In Andermatt auf 2900m wurde es wieder einmal spannend: das Andermattsyndrom! Reicht es über den Furka? Es war bereits wieder spät, Thermik war nur noch spärlich anzutreffen. Nur noch wenig tragende Linien, falls überhaupt. D.h. wir

mussten uns auf halber Strecke entscheiden, ob wir dann Richtung Gotthard oder durch das Reusstal flüchten müssen. Wir glaubten an unsere Chance, Aussenlandefeld Andermatt in Reichweite, und konnten gerade noch so den Furka überfliegen. Nachdem wir uns in Münster angemeldet und Doppelzimmer bereits per Funk reserviert hatten, bat man uns höflich aber bestimmt, endlich das Rad zu verriegeln und landen zu kommen. Die SG Oberaargau hatte zusammen mit der AFK ein Lager und somit wurden wir erneut freundlich aufgenommen, gepflegt, gehegt und gepflegt. Gute Voraussetzungen für einen gemütlichen Heimflug!

### Letzter Tag: das Gesellenstück

Kaum aus den Federn waren die ersten Cumuli zu sehen. Ein Hammertag. Münster – Matterhorn – Schupfart war der erste Plan. Da wir möglichst schnell in die Luft wollten, habe ich bereits das Flugzeug klar gemacht, während Ralph über eine Stunde(!) am Briefing verweilte. Die Stunde, welche uns am Abend fehlte. Nach dem Start auf 2400m der erste 3.5m Schlauch bis fast auf 3800m und das um 11.00! Langsam durften wir unseren Fantasien freien Lauf lassen. Wir hatten die wahnwitzige Idee, am Furka Anlauf zu holen, zum Aufwärmen Chamonix zu umrunden und dann über Innsbruck evtl. Zell am See nach Schupfart zu fliegen. Grob geschätzt etwa 900km. Wenn wir dann noch ein bisschen verlängern würden, wären sogar 1000km möglich. Und so stachelten wir uns gegenseitig an. Wichtig war natürlich schnelles und effizientes Fliegen; es galt, alles gelernte und erfahrene der letzten Tage auf eine Karte zu setzen! Mit einer Basis von 4500m sind wir auf den Gleitstücken selten unter 200km/h Groundspeed geflogen. Jiiha! Von Chamonix über den Furka und Oberalp ins Rheintal – Davos – Piz Nuna – Reschenpass – Sölden Patscherkofel. „Komm, jetzt holen wir noch Zell am See, bevor wir wieder umkehren“ hiess es von Ralph. Bis dahin war unser Flug auch ohne Probleme und fast optimal verlaufen. Leider wurde das Wetter Richtung Osten durch Abschattungen rasant schlechter, sodass

wir kurz vor dem Gerloss wieder umkehren mussten. Auch der Rückweg gestaltete sich nicht einfach, da sich im Westen Gewitter bildeten. Wir haben uns dann für einen nördlichen Kurs Richtung Vorarlberg entschieden und sind mehr oder weniger direkt nach Chur geflogen. Vielleicht wäre ein südlicherer Kurs doch optimaler gewesen; wir werden es nie wissen. Das Wetter wurde immer schlechter, die Abschattungen sehr grossflächig und wir waren damit beschäftigt, welche Flugplätze wir noch in Kursrichtung erreichen konnten. Am Magerrain - südlich des Walensees - kamen wir dann unglücklicherweise in den Regen, das Vario am negativen Anschlag. That's it! Doch Ralph sah über dem Walensee einen Gleitschirm, welcher uns einen Schlauch andeutete. Nur noch diesen einen Schlauch, unsere letzte Hoffnung... Leider war die Thermik zu schwach und uns blieb nichts anderes übrig, als zu gleiten bis es rollt. Hausen am Albis war Endstation und das erste Mal, dass wir während des Fluges den Motor ausfahren mussten. Wir mussten uns sputen, denn über dem Jura braute sich auch etwas Grösseres zusammen! „Passt scho“! 20.50 Landung in Schupfart nach 9.5h!

### Fazit:

Aussergewöhnliches Wetter, gutes Teamwork, verbunden mit gutem Material, tollen Menschen, Kameraden und neue Freunde unterwegs haben dieses Abenteuer für uns beide zum Erfolg werden lassen, mit unendlich vielen Eindrücken und Erlebnissen, die nur schwer niederzuschreiben, schwer zu erklären sind. Eine solche Reise prägt einen vermutlich fürs Leben und wir sind glücklich und dankbar, diese Erfahrungen gemacht haben zu dürfen.

### Zusammenfassung der Leistungen:

Anzahl geflogener Flugtage :	8 Tage
Kilometer nach OLC :	3215 km
Anzahl Stunden :	56 h
Kürzester Flug (OLC):	188 km
Längster Flug (OLC):	780 km

