

## Sonder Mooskito 1

Da das schlechte Wetter auf der Alpensüdseite Ende April kein Fluglager in Lienz zuließ, beschloss eine kleine Mannschaft aus Martin, Jogi, Timo, Dodo, Tom, Simon, Bernie und einen Bekannten vom Alpen LIMA 2017, Thomas Reuß der mit einer LS 5 aus Augsburg angereist war, die Föhnlage vom 02.04 bis zum 04.04 von Ohlstadt für die erste Streckenflüge zu nutzen.

### Dienstag 03.04.2018

Nachdem der Montag bereits schönes Wetter brachte, sah es am Dienstag nach dem ersten nutzbaren Tag für Wellenflüge aus. Dodo und Timo bereiteten sich für die D-7113 „13“ vor, Martin und Jogi übernahmen die D-6889 „89“ und Berni konnte eine DG800 „WA“ bewegen. Fertig aufgebaut, mit Sauerstoff und mit allen weiteren Utensilien gefüllt, standen beide DG1000 gegen 9:00 Uhr im Windschatten des Ohlstädter Hangars, beschwert mit den Wetterbezügen, um zu verhindern, dass der Wind die Flächen andauernd umwirft.



*Bild 1: Beide DGs im Windschatten*

An diesem Morgen waren wir uns noch unsicher über mögliche Einstiegspunkte aus dem F-Schlepp in das Wellensystem. Glücklicherweise hatte Berni die Möglichkeit eines Eigenstarts und konnte um ca. 11:15 Uhr die erste Welle im Lee des Aufackers nordwestlich des alten Eschenloher Flugplatzes für die Anderen markieren. Kurz darauf starteten beide DG 1000 und Thomas in seiner LS5 „A3“. Alle klinkten in ca. 1600m und konnten in der ersten Welle bis über 3000m MSL steigen. Von dort aus ging es weiter Richtung Süden gegen den stärker werdenden Wind. Nördlich des Kramers bei Garmisch-Partenkirchen stand die nächste Welle. Die 89 konnte mit der A3 weiter steigen und die Luftraumgrenze in 3800m erreichen. Danach ging es für alle erstmal abwärts. Während die 13 den Anschluss am Kramer trotz deutlich größerer Einstiegshöhe als die A3 verpasst hat und die A3 nach einem erfolglosen Vorstich zum Wetterstein ebenfalls sehr tief kam, versuchten nun beide Flugzeuge am Wank und im Lee des Wettersteins zusammen mit Bernie wieder in das Wellensystem einzusteigen. Leider war die Höhe für den Welleneinstieg nicht ausreichend und der Wank selbst brachte aufgrund ungünstiger Wellenlänge und Windrichtung auch kein Steigen. Dies zwang Dodo, Timo und Bernie nach 1,5h Flug wieder zur Landung in Ohlstadt nachdem auch die letzte Rückfalloption, ein tiefer

Wiedereinstieg in 1300m in der ersten Welle des Tages, nicht funktioniert hatte. Einzig Thomas schaffte es westlich des Wanks über dem Tal einen aufsteigenden Ast zu finden und erreichte im Laufe dieses Tages noch mehrfach 4000m blieb aber den ganzen Tag lokal über Garmisch.

Für die 89 ging es alleine weiter über den Plansee ins Lechtal. Nach einem gescheiterten Versuch im Lee der Knittelkarspitze aufzusteigen war der Südhang bei Reutte die letzte Hoffnung. Hier ging es unerwartet thermisch mit 4,5m/s wieder auf 2400m zurück und wenig später in einer Lehrbuch-Leewelle auf 3500m. Nach einem kurzen Kampf in Thermik, Rotor und Hangaufwind überquerten Jogi und Martin den Grieskopf um dann wieder über Landeck und Imst zurück an den Wannig zu gelangen. Hier konnten ca. 1000m gewonnen werden, was es ermöglichte in die Welle an der Zugspitze einzusteigen die sich aus dem Luv auf der Südseite bildete. Die erlaubte Flughöhe von 3350m wurde schnell erreicht und somit musste beim Innsbrucker Lotsen eine Freigabe für die Lufträume darüber, in die man selbst mit Transponder nur selten einfliegen darf, eingeholt werden. Freundlicherweise bekamen die Erlaubnis bis FL140 (ca. 4300m) zu steigen erteilt.



*Bild 2: Welle an der Zugspitze (D-6889)*

Dort angekommen ging leider die Heckbatterie zuneige nachdem schon die Hauptbatterie geleert wurde. Dies hatte zur Folge, dass nur noch das Funkgerät zur Verfügung stand und sich für den Abstieg entschieden wurde. Aus der großen Höhe war es noch möglich bis zum Achensee und zurück nach Ohlstadt zu gleiten. Jogi nutzte diese Zeit um alte und neue Skitourenrouten im Karwendel ausfindig zu machen. Am Ende erreichten eine Strecke von ca. 250km. Trotz der teilweise kurzen Flüge waren am Ende des Tages alle froh mal wieder in die Luft zu kommen und zumindest den Primäreinstieg geschafft zu haben. Im Rückblick haben die Flüge am nachfolgenden Mittwoch, der noch stärkere Windbedingungen versprach, maßgeblich aus den Erfahrungen dieses Tages profitiert.

### Mittwoch 04.04.2018

Der Mittwoch war nun der dritte Föhntag in Folge und der zweite Nutzbar für die Gäste in Ohlstadt. Die Mannschaft vom Vortag wurde um Tom Knorr und Simon Mayr erweitert. Tom löste Jogi auf dem Rücksitz der 89 ab und Simon brachte noch die B4 mit, sodass an diesem Tag mit fünf Flugzeugen geflogen wurde. Bereits um 8 Uhr fanden sich die Piloten ein um die Flugzeuge wiederaufzubauen. Obwohl die Sonne schien und der warme Föhn bereits frühmorgens für angenehme Temperaturen sorgte, hatten alle Piloten mehrere Schichten an ohne zu wissen, wie kalt es später tatsächlich werden würde.

Der im Vergleich zum Vortag deutlich schwächere Wind am Boden gab anfangs zu denken ob der Welleneinstieg genauso funktionieren würde wie zuvor. Des Weiteren konnte Bernie diesmal nicht als erstes starten und so mussten Martin und Tom in der 89 die Welle mit dem F-Schlepp suchen. Die Freude am Boden war also groß, als die 89 das erste Steigen an der bekannten Stelle vermeldete. Daraufhin schwärmten die restlichen Flugzeuge und klinkten bereits in Höhen zwischen 1300 und 1600m. Diesmal konnte sogar direkt bis zur Luftraumgrenze in 3800m gestiegen werden, wo geparkt werden musste bis sich die Formation aus beiden DG1000 „89“ und „13“ sowie der LS5 „A3“ (mit Transponder ausgestattet) gefunden hatte. Aufgrund des transponderpflichtigen Luftraums wurde versucht alle drei Flugzeuge zusammen zu behalten was sich jedoch als sehr schwierig herausstellte. Starke Auf- und Abwinde, die sich auf den leicht unterschiedlichen Flugpfaden anders auswirkten, führten dazu, dass sich die Flugzeuge immer wieder voneinander entfernten. Erneut ging es weiter über den Kramer, an dem dieses Mal alle richtig taktierten und statt niedrig am Wank ausgespuckt zu werden erneut auf 3800m steigen konnten. Bereits beim Vorflug vom Kramer zum Daniel nordwestlich von Erwald konnte man eine weit ausgedehnte Lenticularis Wolke in großer Höhe vom Karwendel in Richtung Arlberg erblicken. Man spielte zwar in diesem Moment mit dem Gedanken wie es wohl wäre dort oben zu surfen, jedoch waren alle noch weit davon entfernt in diese Höhe zu gelangen.



*Bild 3: Lenticularis in großer Höhe (13 auf dem Weg zum Daniel) Blick nach SüdWesten*

Am Daniel wurde erstmals die Freigabe für FL 160 (4900m) erteilt, die aber nicht erreicht werden konnten und so wurde beschlossen es noch weiter im Süden zu versuchen. Alle Vorflugversuche scheiterten allerdings. Die 13 kam beim Vorstoß am weitesten, erreichte sogar die kleinen



Rotorwolken auf der Luvseite des Loreakopf am Fernpaß verlor bei dem 11km langen Vorflug aber auch 1000m und beschloss rechtzeitig umzudrehen. So fanden sich 89, 13 und A3 wieder tief am Daniel ein und konnten dort nach kurzen und heftigen Turbulenzen im Rotor, in denen wir zeitweise integrierte Steigwerte von über 8m hatten, in laminares Steigen einfliegen.

Dank des Transponders von Thomas konnte die Formation problemlos weiter in die kontrollierten Lufträume aufsteigen und bekam jede gewünschte Freigabe die von FL140 bis FL220 (6700m) immer wieder aufgestockt werden musste. Bis zu einer Höhe von 4000m befanden sich alle drei Flugzeuge relativ nahe beieinander, jedoch führten kleine horizontale Abweichungen der 13 dazu, dass sie nicht im selben Tempo stieg wie die 89 und die A3. Trotz mehrerer Versuche das Aufwindgebiet wieder zu finden wurde die Entfernung zum Rest immer größer und hatte zur Folge, dass Dodo und Timo die Formation verlassen und sich bei Innsbruck Radar anmelden mussten um ihren nächsten Aufstiegsversuch ohne Transponder anzukündigen. Dies wurde aufgrund des fehlenden Transponders verwehrt. Die 13 erhielt Anweisung auf FL130 zu sinken und glitt die Höhe in Richtung Reutte ab um eventuell dort wieder Anschluss zu finden.



*Bild 4: Die Lenti kommt näher (D-6889 in 4600m und 2m/s Steigen)*

In der Zwischenzeit stiegen Thomas, Tom und Martin weiter in völlig ruhiger Luft mit ca. 1m/s in noch nie zuvor erreichte Höhen. Der Wind hatte mit der Höhe auf teilweise 100km/h zugenommen weshalb es möglich war fast stationär mit nur wenigen Steuereingaben zu steigen. Etwa 45 Minuten nach dem Einstieg in die Welle erreichten die beiden Flugzeuge die zuvor bestaunte Lenticularis und konnten schließlich sehr majestätisch auf ihrer Luvseite entlang gleiten. Für alle Beteiligten war dies wohl ein Moment den es zu genießen galt, weshalb auch die fotografische Dokumentation vernachlässigt wurde.

So schön diese Momente in großer Höhe auch waren, so war uns doch die Gefahr bewusst, dass ein Sauerstoffmangel schwerwiegende Folgen haben kann. Natürlich hatten wir die Flugzeuge mit den Sauerstoffgeräten ausgestattet und atmeten ab einer Höhe von 3000m durch die Nasenkanülen. Um unsere Aufmerksamkeit zu testen führten wir auch eine kleine Rechenaufgabe durch oder fragten Geburtsdaten von Verwandten ab. Als wir dann eine Rekordhöhe von 6546m erreichten beschlossen wir den Abstieg einzuleiten. In der 89 konnten Tom und Martin noch bis zum Sylvensteinspeicher in

einer Welle gleiten und anschließend um 16 Uhr nach einem sehr turbulenten Anflug in Ohlstadt landen.



*Bild 5: Thomas, Tom und Martin über der Lenti (Foto aus der A3)*

Die 13 hatte bei Reutte erneut kein Glück und ließ sich mit einem heftigen Rotorenritt zurück nach Erwald treiben um schließlich in Garmisch in 1600m zu stranden, wo dann endlich wieder Aufwind gefunden werden konnte. Vermutlich war es die Welle hinter der Zugspitze/Wettersteins, die sich von Garmisch bis Krün erstreckt. Nachdem die 13 wieder ihre gewöhnliche Flughöhe von über 3000m erreicht hatte hörte Thomas in der A3, der sich dieser Bereits erneut im Aufstieg in 5500m befand und sehr gutes Steigen vermeldete, dass Timo und Dodo in seiner Nähe sind. Um die 13 einzusammeln die ohne Transponder nicht weiter steigen konnte stieg Thomas kurzerhand nochmal ab und holte eine neue Verbandflugfreigabe. Ab da begann erneut ein schier grenzenloser Aufstieg. Der Gegenwind von ca. 100km/h ermöglichte es im Aufwind zu parken, während der Höhenmesser immer weiter kletterte. Nachdem sich Timo irgendwann fragte wie kalt es denn hier oben sei stellte Dodo fest, dass das Thermometer für die Außentemperatur der DG schon am Anschlag bei  $-20^{\circ}\text{C}$  angelangt war. Wir schätzen, dass die Temperaturen nach Standardatmosphäre im Bereich von  $-25^{\circ}\text{C}$  bis  $-30^{\circ}\text{C}$  lagen. Glücklicherweise war es überwiegend sonnig was die Temperaturen im Cockpit ertragbar machte. Aus Sicherheitsgründen beschlossen 13 und A3 bis maximal FL 200 zu steigen und danach den Abstieg einzuleiten. Sehr wahrscheinlich wären noch größerer Höhen möglich gewesen, da das Steigen in 6020m, der Maximalen Flughöhe der 13 an diesem Tag, immer noch 1 bis 2m/s betrug.

Aus dieser großen Höhe flogen Thomas, Dodo und Timo nach Norden ins Flachland zwischen Huglfing und zum Schliersee ihre Höhe ab. Bei einem Eigensinken von 0,7 m/s in ruhiger Luft benötigt man theoretisch 128 Minuten bis man wieder auf 600m MSL ankommt. Mit einer Gleitzahl von 45 wäre ein 243km langer Gleitflug möglich gewesen was in etwa der Distanz von Benediktbeuern nach Bamberg entspricht. Da sich aber alle aufs Bier freuten, flog die 13 nur mit hoher Geschwindigkeit am Alpenrand entlang und landete nach einer Stunde Abstieg und sechs Stunden Flug zusammen mit der A3 wieder in Ohlstadt. Die Höhen von über 5500m über den Vorbergen sorgten für einige sehenswerte Bilder die bald auf der Homepage zu sehen sind.



*Bild 6: LS 5 "A3" mit Thomas Reuß*

Während Berni heute nur einen kurzen Flug machen konnte, bevor er das Flugzeug abgeben musste, konnte Simon sich mit der B4 ebenfalls bis zum Daniel vorkämpfen. Bei solchen Bedingungen eine erstaunliche Leistung mit einem Flugzeug das weit von den Gleitleistungen einer DG1000 entfernt ist.

Föhnfliegen stellt für uns eine neue Herausforderung dar die, wie das Thermikfliegen, von Grund auf neu erlernt werden muss. Bekanntes Wissen über Auf- und Abwinde findet nur geringe Anwendung während ein neues Gefühl gebildet werden muss, welche Höhen für Vorflüge notwendig sind. So verbrauchen wir nicht wenige hundert Meter zwischen den Bärten sondern verlieren schnell mal über tausend Meter um einen Rotor zu durchqueren. Landwiesen die man an thermischen Tagen normal anfliegen könnte werden schnell unerreichbar.

In den letzten zwei Jahren war es uns bereits ein paar Mal möglich die seltenen Föhntage zu nutzen. Wir hoffen darauf unser Wissen weitergeben und vor allem ausbauen zu können, um dies für ausgedehnte Streckenflüge im Wellensystem zu nutzen. Solche Flüge erfordern viele Stunden an Vorbereitung, eine frühzeitige Verfolgung des Wettergeschehens und das entsprechende Equipment. So sind wir sehr froh darüber, zwei identische Hochleistungssegler zur Verfügung zu haben mit denen solche Unternehmungen möglich sind. Außerdem sind wir stets auf die Bereitschaft von umliegenden Plätzen angewiesen die extra für uns die Flieger vorbereiten und uns durch die turbulente Luft schleppen. Ein großer Dank geht daher an alle „Externen“ die uns diese Flüge ermöglicht haben.

Martin Schmid und Timo Welzel, 11.04.2018