

## An die 800km im Mistral



**B**ereits am 03.04. also zwei Tage vor dem großen Flug kündigte sich für den 05.04. eine typische, relativ großräumige Mistrallage bis weit in den Norden an. Nach zwei schlechten, zum Teil verregneten Tagen und Durchgang mehrerer kleiner Fronten, gelang unser Fluggebiet von Westen her wieder unter Hochdruckeinfluss. Über Italien war immer noch ein kleines Tief wetterwirksam. Dies war die somit die erste gute Voraussetzung für einen guten Mistraltag. Hochdruck über der Biscaya, Tiefdruck über Italien...und somit Nord, Nordwestwind für unser Fluggebiet. Danke an Claus Triebel an dieser Stelle für das Super Wetterbriefing! Nachdem die Wetterlage also schon mal stimmte, schauten wir uns als nächstes die Winde in verschiedenen Höhen an. Wichtigster Punkt für gute Wellen: Windzunahme mit der Höhe! Auch dieser Punkt war gegeben. Bis über FL 200 stetig steigende Windgeschwindigkeiten. ABER: Abnahme gegen Nachmittag!

**M**ichael Wiech, Sportsoldat und Begünstigter des OLC Discus in diesem Jahr, hatte wenige Tage zuvor (im Rahmen des Sposo-Trainingslagers) noch einen kleinen Vortrag über Wellenentstehung gehalten. Somit waren wir sehr gut gerüstet für einen schönen Wellentag. 6 Sposos, 3 Trainer, Jan und ich bereiteten uns also für einen Frühstart vor.

Uli Gmelin besorgte uns zwei Schlepmpiloten auf 07:00, da die Sonne am besagten Tag um 07:10 aufgehen sollte und wir den Tag komplett nutzen wollten. Die Turbos (V8, OLC und MY) standen also ganz vorne und testeten für uns anderen die Bedingungen. Michi meldete relativ schnell 1m laminares Steigen an der Standartstelle über der Brücke nach Manosque, ca. 10km nördlich von Vinon. Uli ging Richtung Luberon und meldete auch dort laminares Steigen.

**I**ch lies mich genau um halb acht in Richtung Durance-Tal Mitte schleppen und klinkte in ca. 1000m über Grund, wahrscheinlich etwas zu spät, ich wollte aber kein Risiko eingehen. Ich fand die Welle relativ zügig und stieg erstmal von 1300m auf 1800m mit knapp 1m/s.

Aus den Erfahrungen des letzten Jahres und den Meldungen der Turbos wusste ich, dass die Welle Richtung Oraison (Ausgang Assetal) eigentlich stärker sein müsste. Auf dem Weg dorthin trug es die ganze Zeit mit 1m netto! Weiter vorne angekommen traf ich die Welle besser und stieg mit 2m/s bis auf FL 115, also ca. 3500m.

Diese 3500m sind an dieser Stelle eigentlich enorm hoch und wenn man im Flugzeug sitzt denkt man, man könne locker bis nach St. Auban und in die Lure-Welle fliegen. Doch man wird ganz schnell eines besseren belehrt.



**Bei Gegenwindgeschwindigkeiten von 40-100km/h gleicht der Vorflug mit der Clubklasse zwischen den Wellen eher einem Sturzflug und man verliert auf 5km ganz schnell mal 1000m Höhe und mit einer Gleitzahl von 1:5 kommt man nicht sehr weit.**

Das Vario zeigte zwischen den Wellen bis zum Lure zum Teil Minus 10m/s und das bei einer Groundspeed von 70-80km/h. Dafür wird man, falls man hoch genug ankommt, aber auch mit Steigen von 4-6m/s belohnt und ist innerhalb weniger Minuten wieder auf 3500m. Das Steigen wird Richtung eigentlicher Lure-Welle immer stärker, die Wellen davor sind sekundär, bzw. tertiär Wellen des Lure.

Von dort aus ging es weiter über die **Standardroute Chabre, Serres, Aspres** und weiter in die **Pic de Bure Welle**. Die Hauptwelle des Pic de Bure habe ich allerdings nicht so gut getroffen wie zuvor Michi und Uli die 3-5m/s meldeten. Ich hatte im Mittel nur etwa 2m/s. Trotzdem ist es an dieser Stelle enorm wichtig die komplette Höhe bis auf FL 195, also 6000m mitzunehmen da anschließend das erste große Hindernis, die Überquerung der Ecrins ansteht.



Bis Briancon hieß es nun gleiten und hoffen eine einigermaßen gute Linie zu finden um hoch genug in die nächste Welle einsteigen zu können. Denn wenn man nur einmal aus dem dynamischen Bereich raus fällt, bleibt einem nur die Möglichkeit sich an einen Hang zu werfen und zu warten bis die Thermik losgeht!

**Z**um Glück traf ich die Welle östlich von Briancon relativ schnell, aus 3000m ging es mit 3m/s zügig bis auf 4000m. Anschließend ging sie auf ca. 1m/s zurück. Ich wollte jedoch den Sprung Richtung Susa erst mit maximaler Höhe wagen, da Mike dort aus dem laminaren Bereich rausgefallen ist. Außerdem war Jan Omsels in seiner LS1 nur wenige hundert Meter tiefer und hatte die Welle noch deutlich besser als ich, sodass ich beschloss den 1m/s mitzunehmen, um den Flug anschließend mit Jan fortsetzen zu können.

Unsere Linie von Briancon bis weit hinter Susa war gigantisch, stetiges Nettosteigen zwischen 0,5 und 1m/s ermöglichte uns einen relativ zügigen Vorflug ohne Höhenverlust.



**D**irekt nördlich der Levanna Centrale, befindet sich ein Stausee bei dem Charly kurz zuvor gutes Steigen gemeldet hatte und den ich auch aus dem Jahr zuvor, sowie in einigen IGC Files noch als guten Wellenpunkt in Erinnerung hatte. Hier nahmen wir noch mal

alles mit und berieten uns währenddessen, ob wir jetzt umdrehen sollten oder doch den Sprung bis ins Aosta-Tal wagen. Ich war eigentlich mehr für umdrehen, doch Jan hat mich (zum Glück) überredet, doch weiter zu fliegen, schließlich hat man nicht all zu oft die Chance mit der Clubklasse bis Aosta zu fliegen. Uli und Michi waren zuvor östlich des Gran Paradiso ins Aostatal gesprungen und meldeten brutales Saufen, so dass Jan und ich uns für die westliche Seite entschieden. Doch auch dieser Weg war eher mäßig und wir fanden uns in 3400m am Colle del Drino, direkt südlich vom Flugplatz Aosta, wieder, direkt über dem Skigebiet von Pila. Eigentlich hatten wir das Ziel hier noch mal auf 5000-6000m zu steigen, um noch weiter Richtung Matterhorn zu kommen. Uli und Michi meldeten allerdings, dass sie

kurz vor dem Monte Rosa auch umgedreht haben, da sie regelrecht abgestürzt waren. Wir sahen sie ca. 2000m tiefer unter uns, weit unter Grat ankommen. Sie waren definitiv aus dem laminaren Bereich raus gefallen und verloren viel Zeit um den erneuten Welleneinstieg wieder zu finden.

**Daraufhin beschlossen Jan und ich hier umzukehren.** Leider brachte uns die Welle bei Pila „nur“ auf knapp 4100m, was ja eigentlich relativ hoch ist. Aber einerseits sind die Berge dort sehr gewaltig und andererseits ist die Optik wirklich, ich will es einmal spannend nennen, wenn man das Gebiet von dieser Seite noch nie gesehen hat, vor allem wenn man beim Hinflug immer mindestens 1000m höher war. Wir beide waren froh, dass wir nicht alleine waren! Auf dem Rückflug mussten wir auch östlich des Gran Paradiso vorbei, da uns die nötige Höhe fehlte, um westlich zu fliegen.

Ich hatte den genauen Wellenpunkt des Stausees noch im Seeyou gespeichert und wir schossen mit einer Groundspeed jenseits der 200 auf eben diesen Punkt zu und stiegen in 3400m wieder in die Welle ein, die uns zügig mit 2-3m/s wieder auf 5500m brachte. Von hier aus war der Rückweg ein Kinderspiel. In dieser Höhe und mit diesem Rückenwind hat man bei km 220 schon beinahe Endanflughöhe auf Vinon.

Es ging wieder über Susa-Briancon-Pic de Bure, wobei letzterer deutlich schwächelte, was am nachlassenden Wind in der Höhe lag. Überlegung war, von hier nochmals einen Vorstoß nach Norden zu wagen, da aber bei 4100m Schluss war, beschloss ich Richtung Mont Ventoux weiter zu gehen.

**H**ier traf Jan die Leewelle deutlich besser als ich und wir waren über 1000 Höhenmeter getrennt, ich flog zurück ins Luv und musste bei deutlich schwächerem Steigen (Mittel 1,5m/s) erneut Höhe tanken.

In ca. 3000m ging es weiter Richtung Luberon, genau westlich von Vinon, bei dem ich in 1600m direkt über dem so genannten Rotorsee wieder in die Leewelle des Luberon einsteigen konnte. Die Welle brachte mich wieder auf knapp 3000m und ich beschloss nochmals Richtung Lure vorzugehen, wo ich an quasi exakt gleicher Stelle wie vor 9 Stunden den erneuten einfachen Welleneinstieg fand.

Von hier ging es zum Blayeul und zum Abschluss noch mal Richtung Mont Ventoux, und dann zurück nach Vinon, wo ich exakt 10 Minuten vor Sunset um 19:53 aufsetzte... zusammen mit meinem Teampartner Jan – ein herrliches Gefühl!

Meine Füße waren milde ausgedrückt ziemlich kalt und ich sackte nach 12.5 Stunden Flug und 780km regelrecht zusammen.

**A**ls erstes gönnten wir uns ein kühles französisches Bier (Kronenbourg) und besprachen wie für uns Segelflieger üblich den Tag, die Fehler und die Möglichkeiten, das nächste mal vielleicht noch größer fliegen zu können und wir kamen zum Entschluss, dass 1000km mit der Clubklasse bei einem richtig guten Wellentag, ohne nachlassenden Wind am Nachmittag und etwas mehr Wissen und Erfahrung, möglich sein müsste!

Alexander Späth