

Husky statt Hauley

Nach einigen missglückten Ansätzen war es im heurigen Oktober soweit. Eine handverlesene Schar von Piloten landete auf einer Trasse des steirischen Erzbergs, die kurzfristig zur Piste umfunktioniert wurde. Das vom Verein der Österreichischen Gebirgpiloten (ÖGV) veranstaltete „Erzberg Flyin“ war ein voller Erfolg.

Nebel, Nebel, nicht als Nebel.

„Der geht sicher erst ab Mittag weg“, sagt die freundliche Kellnerin am Flugplatz Bad Vöslau und stellt Kaffee und Mineralwasser auf den Tisch. Keine erfreuliche Prognose, es ist noch nicht einmal 10:00 Uhr local.

Es ist ein wenig verhext. Bei der Anreise aus Wien schien die Sonne, die Bewölkung war unter einem Achtel. Und so waren mein Pilot „Aviator“ Chris Barszczewski und ich eigentlich guten Mutes, wie geplant ein durchaus ungewöhnliche Flugabenteuer zu unternehmen – eine Landung auf einer Trasse des steirischen Erzbergs.

Die Vorgeschichte: der Verein der Österreichischen Gebirgpiloten (ÖGV) sucht immer wieder getreu seines Namens Außenlandeflächen, die mehr Ansprüche an die Piloten stellen, als auf „normalen“ Asphaltpisten zu landen. Und der verschworene Haufen hatte es sich schon mehrmals als

ENDANFLUG:
Wer sieht die Piste?

Ziel gestellt, eben auf dem Erzberg zu landen. Dort, wo normalerweise die Hauleys – übergroße Lkws – im Einsatz sind, sollten Spornrad-Maschinen – beispielsweise Huskys – landen.

Die Versuche der letzten Jahre scheiterten am Wetter. 2007 kamen zwar zahlreiche Flugzeuge zum Außenlandefeld Gai nahe Leoben – einer geneigten, gewellten und nicht ganz einfach zu befliegenden Wiese –, der Weiterflug auf den Erzberg war aber wegen zu tief hängender Wolken über dem Präbichl nicht möglich.

Doch das Team um ÖGV-Präsidenten Martin Skacel, intern längst als „Mister Erzberg“ betitelt, gab nicht auf. Heuer wurde als Startort zum Erzberg „Flyin“ der Flugplatz in Mariazell bestimmt.

Nachdem der erste Termin heftigem Regen zu Opfer fiel, sollte es eine Woche, Freitag 10. 10 und Samstag 11. 10 2008, später klappen. Und viele Piloten nutzten die Möglichkeit, bereits

TREFFPUNKT MARIAZELL:
Von dort schraubten sich die Gebirgpiloten zur Platzrunde, um dann letztlich sicher auf der Erzbergrampe zu landen.



am Freitag nach Mariazell zu fliegen – war doch abends auch neben einem Vorbriefing für den Erzbergflug auch ein gemütliches Beisammensein der Gebirgpiloten geplant. Und so flogen in- und ausländische Gebirgpiloten und Freunde schon am Vorabend in Mariazell ein.

Doch wir saßen in Bad Vöslau und versuchten alle zehn Minuten, eine Tendenz zum Auflösen der Nebensuppe zu sehen. Doch sie war ziemlich dick. Inzwischen war auch Fliegerfreund Herbert Schmaderer eingetroffen, der ebenfalls zum Erzberg wollte. Während Chris und ich mit einer Cit-





abria nach Mariazell fliegen wollten, entschied sich Schmaderer für die von ihm gebaute, schnellere Pulsar XP. Weil mit diesem Flugzeug eine Erzberg-Landung nicht sinnvoll ist, war ab Mariazell ein Flugzeug-Sharing vereinbart. Jeweils zwei Wagemutige würden das Flugabenteuer mitmachen und dann die Citabria den beiden anderen übergeben.

Doch langsam wurde es eng. Telefonate mit Martin Skacel und Hannes Walcher ließen Stress aufkommen. Der auch in Mariazell vorhandene Frühnebel hatte sich aufgelöst, Martin stand schon auf der Piste am Erzberg, Hannes hielt die Stellung in Mariazell. Allerdings nicht ewig. 12:00 Uhr mittags sei das vorgeschriebene Erzberg-Briefing zuende, schließlich wollte er ja auch hinauf fliegen. Es folgten weitere Telefonate – in der

Zwischenzeit machten wir die beiden Maschinen startklar, um gerüstet zu sein, falls sich der Himmel offen zeigen sollte.

Wir zählten die Minuten, Hannes gab uns für Mariazell eine letzte Frist bis 13:00 Uhr.

Dann endlich – der Nebel ging merkbar zurück. Herbert Schmaderer startete Richtung Osten und erkundete die Lage: „Richtung Westen ist es noch besser“. Schnell waren wir auch in der Luft. Chris ließ alle Bedenken hinsichtlich ökonomisches Fliegen außer acht, die Drehzahl lag gerade unter dem Limit. In nur 32 Minuten landeten wir bei Kaiserwetter in LOGM, um dort gerade noch ein Briefing von Hannes Walcher und Jörg Wulz zu erhalten.

Der Zeitdruck sollte trotzdem nicht aufhören. Martin hatte uns angekündigt, dass



FORTIS B-42 BLACK

Chronograph Automatik, Titan, Karbon
Offizieller Ausrüster für Luft- & Raumfahrt
www.fortis-watches.com

Graz **WEIKHART** Tel. 0316-829 33 90
Hohenems **WEIRATHER** Tel. 05576-723 37
Linz **PICHLER** Tel. 0732-71 02 19
Salzburg **SCHNEIDER** Tel. 0662-84 31 55
Wien **MIKL** Tel. 01-513 82 86



mit 16:00 Uhr der Flugbetrieb am Erzberg eingestellt würde. Herbert Schmaderer stieg mit seinem Beigleiter in die Citabria, wir machten es uns am Boden gemütlich, allerdings nicht ohne auf die Uhr zu achten.

Es waren viele Maschinen am Erzberg. Ein Fünf-Minuten-Sicherheitsabstand und mehrfache Starts und Landungen mancher Flugzeuge mit kleiner Platzrunde im Talkessel – wann hat man das schon? – brachten Wartezeiten.

Letztendlich tauchte die Citabria wieder am Horizont auf. Nach einem kurzen Händeschütteln und einem Tipp für den Start von der Erzberg-Trasse („Gib erst dort Gas, wo die Piste komplett gerade ist und Du sie zur Gänze siehst, sonst schaffst die Kurve oben am Anfang nicht“) waren wir eilends in der Luft. Bei den ausgemachten Pflichtmeldepunkten herrschte zwar Funkstille, aber nach dem vereinbarten Pflichtüberflug vor der Landung klappte die Kommunikation.

„Nicht zu tief“, lautete die letzte Anweisung vom Flugbetriebsleiter, der am Rande der gewalzten Piste stand, dann setzte Chris den rotweißbroten Vogel perfekt auf. Auf der Park-Position am oberen Ende stand noch Martin Skacel, wie immer in einer kurzen Lederhose, vor seiner Maschine und begrüßte uns herzlich. Landezeit 15:43 Uhr. Und so machten wir uns nach wenigen Minuten wieder auf den Rückflug und sahen

VORBEREITUNGEN: Briefing und Tanken

beim Höferschrauben, wie auch Martin sofort hinter uns zum Heimflug startete – erleichtert, dass das doch herausfordernde Projekt ohne Zwischenfälle ablief.

Vorbei an Veitsch, Schneeealpe und Schneeberg verlief der Rückflug bei besten Flugbedingungen problemlos. Chris setzte die Reg-

ler diesmal so, dass wir sparsam unterwegs waren. Und hätte uns nicht die – im nachhinein unbegründete – Sorge über möglichen Abendnebel in Bad Vöslau Richtung Heimtaflughafen gedrängt – wer weiß, einige Alpenwiesen sahen ziemlich einladend aus ... ■

Text: **MANFRED HLUMA**

„LINKS EINE FELSWAND, RECHTS EIN ABGRUND“

„Meines Wissens hat es in Europa ein Treffen auf der Stufe eines Berges noch nicht gegeben“, erzählt Hannes Walcher, renommierter Flugplatzchef in Zell am See: „Das war die Idee unseres Martin Skacel und das hat er in ungezählten Vorbereitungsstunden super durchgezogen.“

Es war letztlich der insgesamt 4. Versuch den Erzberg zu bezwingen. Von Mauterndorf 2006 und der Landewiese Gai 2007 sowie aus Mariazell 2008 im ersten Anlauf klappte es aus Wettergründen nicht.“

Beim heurigen Erzberg-Flyin standen beim ersten Anlauf 26 Flugzeuge auf der Anmeldeliste. Zum Ersatztermin erschienen dann 20 Maschinen, davon drei Maschinen aus Italien. Für die Betriebsleitung am Erzberg waren die Mitglieder der Sportfliegergruppe Kondor aus Zeltweg zur Stelle.

Besonders betont wurde beim obligaten und ausführlichen Briefing, dass jeder, der sich im Endanflug auf den Erzberg „unsicher“ fühlt, einfach nach Timmersdorf weiterfliegen könne und dort – auf vier Rädern – abgeholt werde. Aber aufgrund der guten Flugvorbereitung und auch des perfekten Wetters landeten alle Teilnehmer am Erzberg.

„Erfreulich ist die Tatsache, dass es zu keinerlei kritischen Situationen kam. Die Perspektive im Endteil hat ja mit einem Flugplatzanflug nicht viel gemein. Von langer Piste und Sicherheitsstreifen keine Spur. 8 % Steigung, 200 m Schotterpiste, links eine Felswand, rechts ein Abgrund und der Auslauf ging bereits deutlich in eine Rechtskurve“, beschreibt Walcher den Anflug.

Die weiteren Pläne: „Demnächst setzt sich der Gebirgpiloten Vorstand wieder an den Tisch und plant die nächsten Treffen. Ziel ist es nach wie vor, sich einmal im Winter und einmal im Sommer auf einem ganz besonderen Platz zu treffen. Und wo immer der Platz ist, er liegt auf jeden Fall fernab einer Asphaltpiste, denn dort gehen die Gebirgsflieger höchstens zum Tanken runter“ (Walcher).

Auch „Aviator“ Chris Barszczewski blickt auch erfreut zurück:

„Man könnte es in kühnen Worten beschreiben, aber das Herz hört nicht auf Worte, sondern schlägt vor Freude und Respekt höher und höher. Wir fliegen über die wild zerklüftete Landschaft des Salzachtals im Norden des Hochschwabmassivs, am Ebenstein vorbei, mit dem Eisenerzer Reichenstein als Zeugen, um inmitten der Alpenlandschaft auf dem Erzberg zu landen.“

Die Piste ist für die meisten von uns sehr ungewöhnlich, doch das Ganze ist von den Organisatoren perfekt vorbereitet, inklusive Aufteilung und Beschreibung der atypischen Platzrunde mit allen, für solch eine Art der Fliegerei, benötigten Komponenten. Daher schaffen es an diesem Tag auch alle, hier zu landen: einige mit der nötigen Routine, andere mithilfe der per Funk übermittelten Anweisungen der erfahreneren Kollegen. Warum tun wir das? Um unseren fliegerischen Horizont zu erweitern; um in Grenzsituationen Sicherheitsreserven an zu haben; um unser Können zu steigern; um auf Not- oder Sicherheitslandungen, die hoffentlich nie nötig sein werden, besser vorbereitet zu sein. Und aus immenser Freude am Fliegen“.