

# 13.04.2026

Als ich die Gold-C Höhe um ein Haar erreicht hätte 😊

## Wetter

Für den 13. April gab es eine sehr interessante Wetterprognose. Austro Control schreibt:

FXOS41 LOWW 122200  
FLUGWETTERÜBERSICHT ÖSTERREICH,  
herausgegeben am Montag, 13.04.2026 um  
00:00 Uhr lct.  
Vorhersage von heute Früh BCMT bis heute  
Abend ECET  
.  
WETTERLAGE:  
Der Alpenraum gelangt an die Vorderseite  
eines Tiefs mit Kern über  
Korsika in eine föhnige Südströmung.  
.  
.  
WETTERABLAUF FLUGWETTER:  
Alpennordseitig, im Osten und teilweise  
auch im Südosten herrscht  
ganztags gute VMC. Vereinzelt flache  
Nebelfelder im westlichen  
Donauraum lösen sich rasch auf. Im  
Südosten kann sich im Bereich  
einer Inversion um 5000ft amsl  
zwischenzeitlich dichtere SC-Bewölkung  
halten.  
Alpensüdseitig etabliert sich mit der  
südlichen Anströmung  
Staubewölkung mit Tops bis FL140 und  
mäßigem Vereisungspotential  
zwischen 8000ft amsl und FL140.  
Berge und höhere Pässe geraten immer öfter  
in Wolken. Zudem muss man  
besonders in Süd- und Osttirol und  
Oberkärnten mit Regen rechnen, die  
Schneefallgrenze liegt um 7000ft amsl.  
Auch westlich vom Arlberg ist  
ganztags tiefbasige Bewölkung zu erwarten.  
.  
HINWEISE ZUR NULLGRADGRENZE:  
Zwischen 8000 und 9000ft amsl.  
.  
HINWEISE WINDSYSTEME UND TURBULENZ:  
Meist dominiert Südost- bis Südwind bis in  
große Höhen. Entlang des



#### HINWEISE WINDSYSTEME UND TURBULENZ:

Meist dominiert Südost- bis Südwind bis in große Höhen. Entlang des Alpenhauptkammes und an der Alpennordseite greift Föhn durch, mit mäßiger Kamm- und Leelagenturbulenz. Im Donaoraum weht bodennah lebhafter Ostwind, der im Tagesverlauf noch weiter zulegt und ebenfalls im unteren Luftraum für Turbulenzen sorgt.

#### HINWEISE THERMISCHER FLUGSPORT UND WINDSEGELFLUG:

Im Westen und Süden immer wieder Abschattungen, teils auch Niederschläge. Im Norden und Osten thermisch aktiv mit einer Inversion um 5000ft amsl, jedoch windzerrissen. Im Südosten teilweise dünne SC-Bewölkung. Entlang des Alpenhauptkamms zunehmend turbulent durch Südföhn.

#### HINWEISE BALLONFAHRTEN:

Entlang und nördlich der Donau ganztägiger lebhafter Ostwind aus Ost bis Südost. Im Süden zum Morgentermin schwache Windverhältnissen.

#### PROGNOSESICHERHEIT WETTERLAGE: abgesichert

#### PROGNOSESICHERHEIT WETTERABLAUF:

abgesichert

Detaillierte Vorhersagen über Höhenwind, Höhentemperaturen und QNH entnehmen Sie bitte unseren grafischen Vorhersagekarten.

Diese Vorhersage wird bei abweichender aktueller Entwicklung nicht berichtigt.

Die nächste planmäßige Aktualisierung

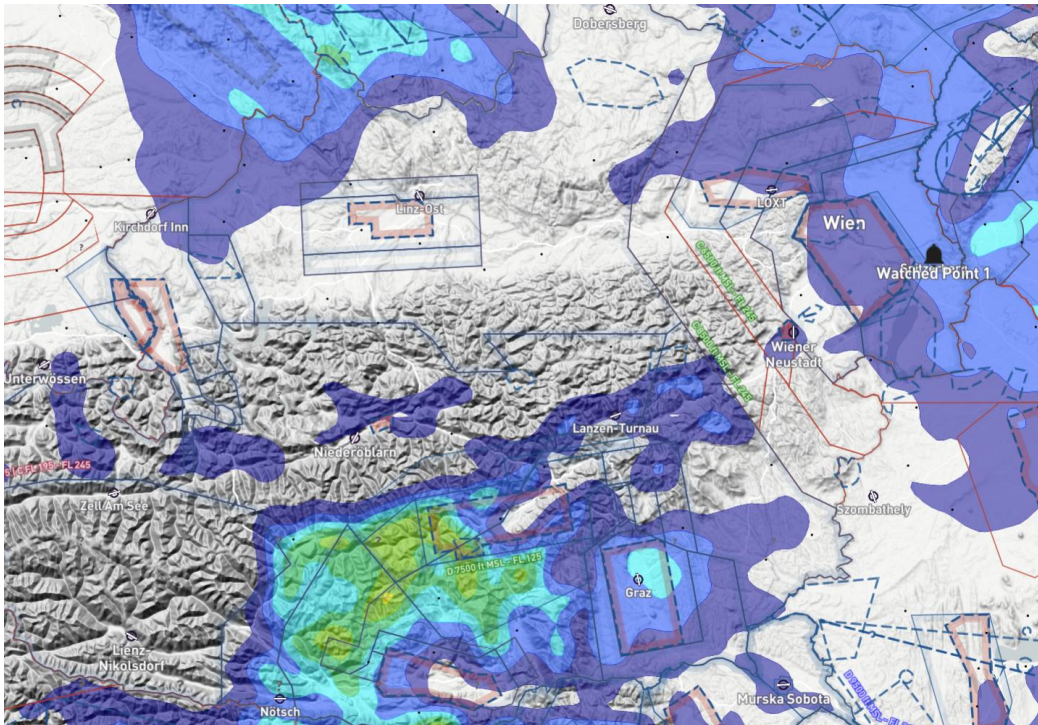
erfolgt am



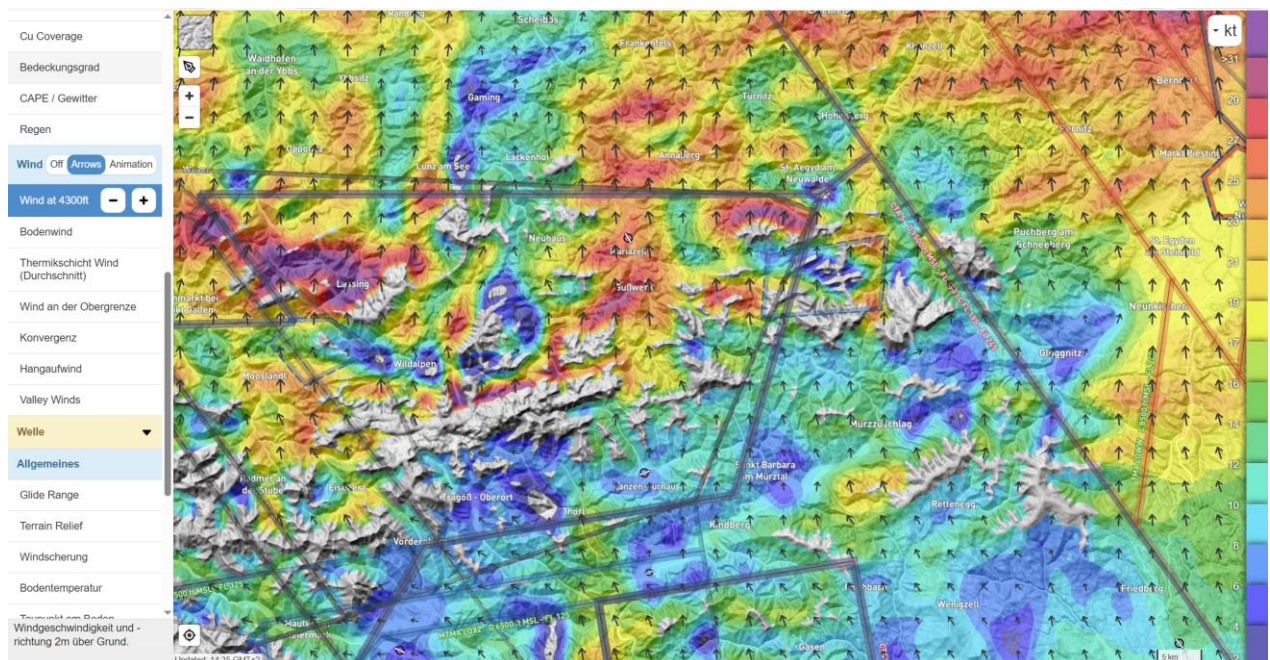
Eine Wettervorhersage, bei der man am ersten Blick wahrscheinlich nicht ans Segelfliegen denkt.

Kaum Thermik, tiefe Wolken, was soll man damit anfangen? Aber ich habe nur an dem Tag Zeit und will etwas daraus machen, darum schaue ich mir die Situation nochmal genauer an.

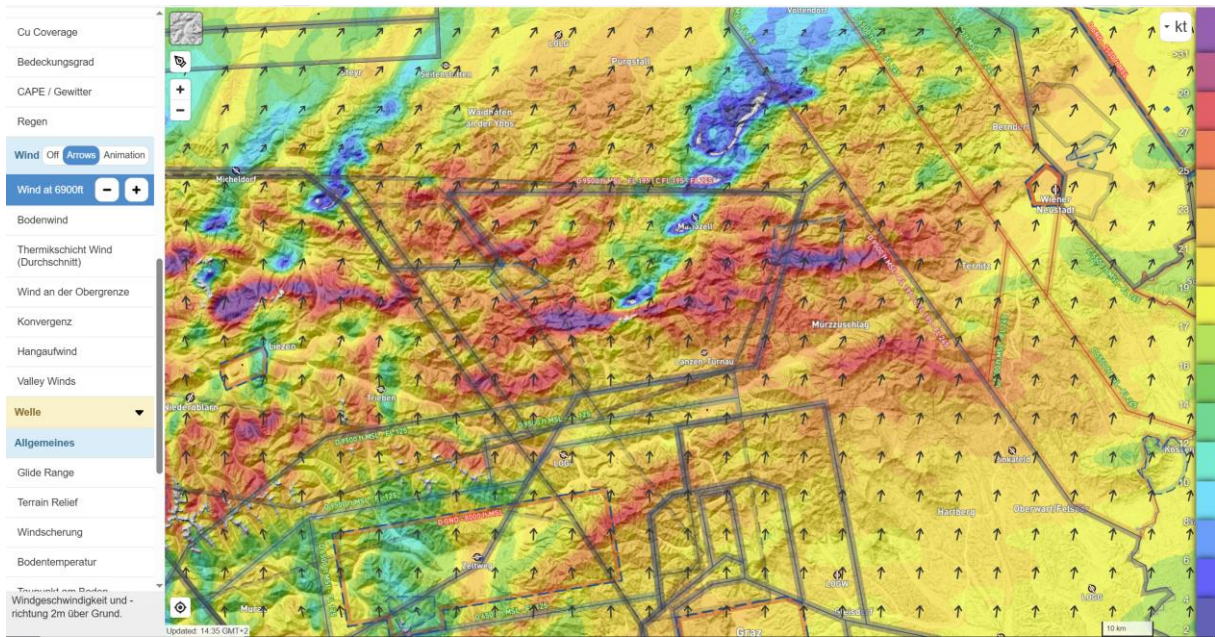
Thermisch geht in den Alpen nichts, da die Bewölkung weitestgehend bei über 90% liegt. Hier gibt es keine Brauchbaren Bedingungen:



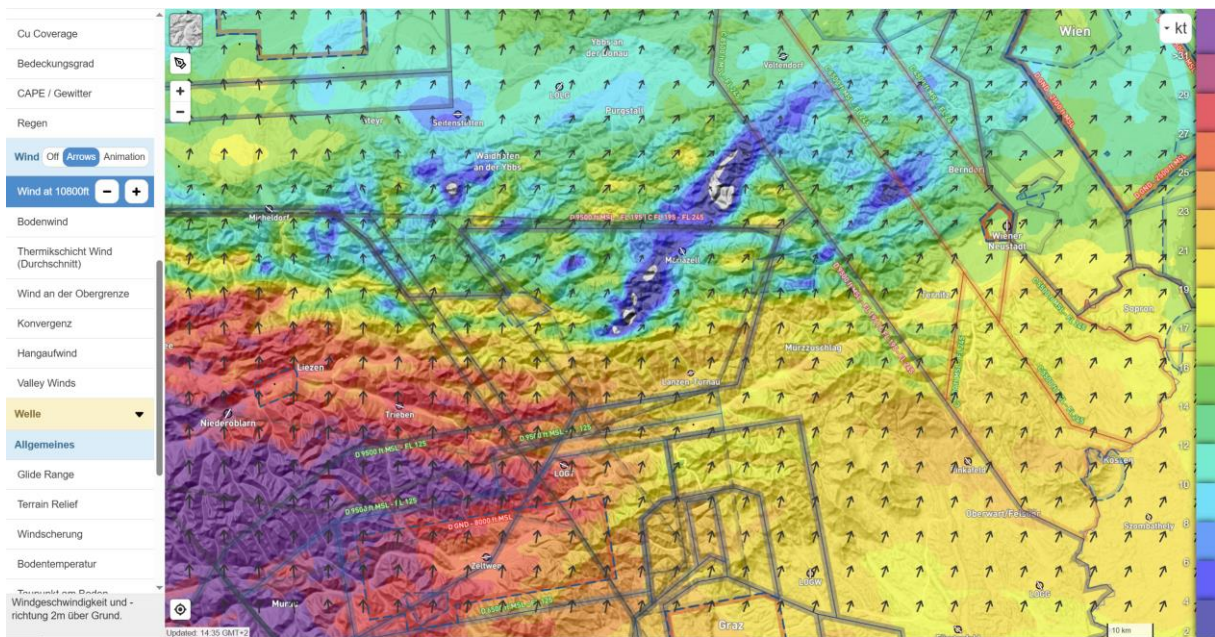
Ein Blick auf die Windkarten zeigt, dass Südwind zu erwarten ist, der in der Höhe zunimmt. In 4300 ft (tiefer will ich den Flug in den Bergen nicht beginnen) sieht es da aber auch nicht so besonders aus. Im Osten herrschen noch ca. 20 kt, ab Gloggnitz teilweise nur 6 kt. Ganz klar, die Hänge werden von unten heraus nur bedingt tragen:

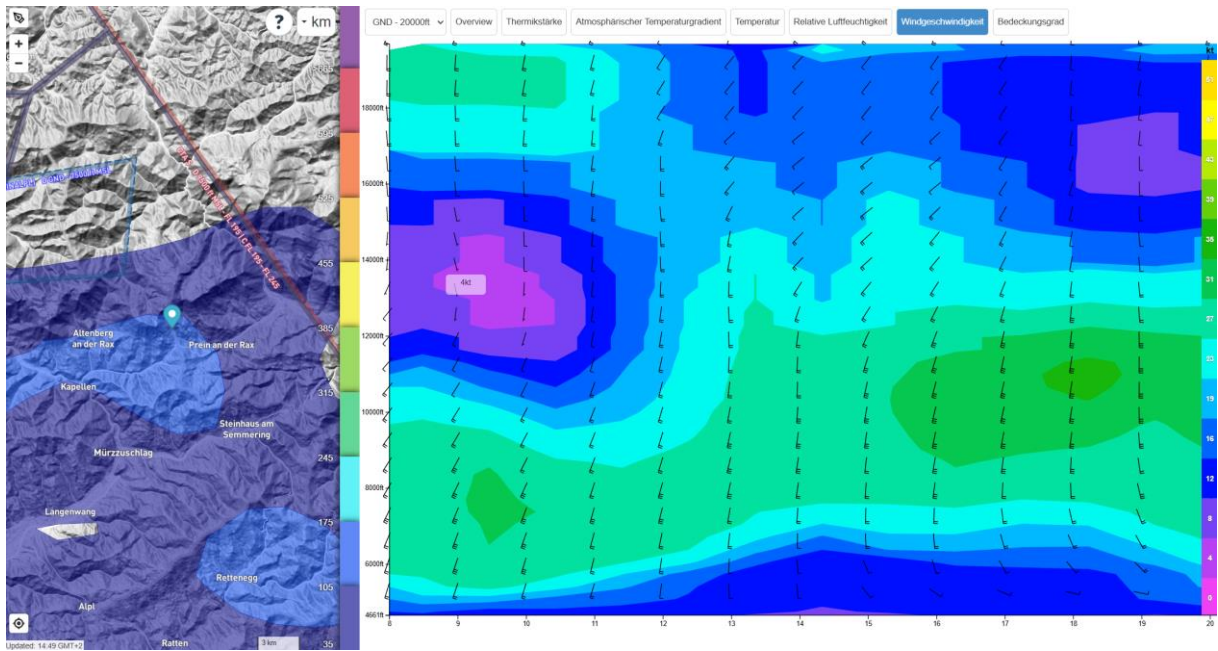


In 6900 ft weht ordentlicher Südöhn, die Hänge sollten also im oberen Bereich gut tragen:

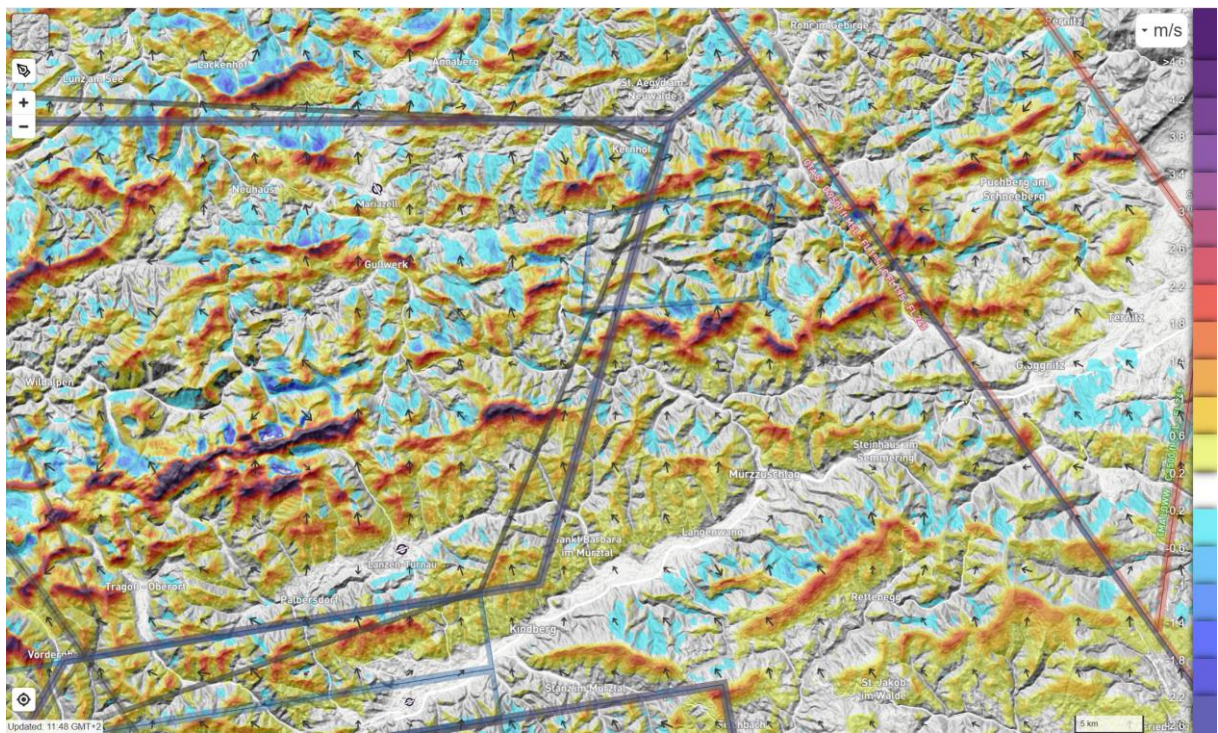


Über 10000 ft nimmt der Wind wieder ab:

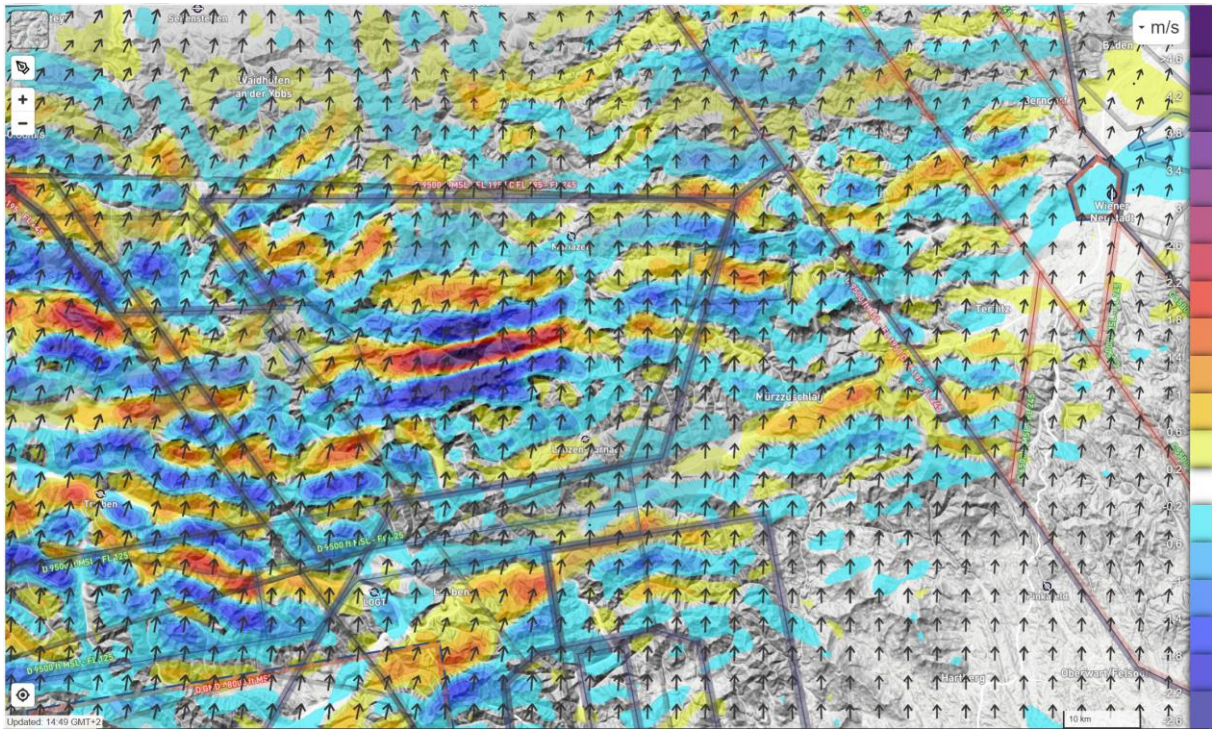




Die Hangwindprognose zeigt: Auf Gratniveau ganz brauchbar, nur zu tief kommen sollte man nicht:



Die Wellenprognose auf 10 000ft sieht speziell im Bereich Hochschwab gut aus. Der Aufwind ist definitiv brauchbar:



## Flugplanung

Mein Plan ist es, um ca. 11 Uhr im Bereich Ganhns zu starten. Von dort an soll es im Hangwind bis ca. zum Grimming und wieder retour gehen. Am Rückweg will ich die Welle beim Hochschwab fliegen

Ziele:

Trainingsflug im Hangwind

Wellenflug

## Flugverlauf

Unter der Woche genug Helfer zu finden ist nicht immer so einfach. Aber Michi erklärt sich bereit zum Schleppen und Dominic kann als Betriebsleiter die Fläche halten, somit sollte alles passen.

Michi wurde leider krank, hat aber Wolfgang als Schlepppilot organisiert.

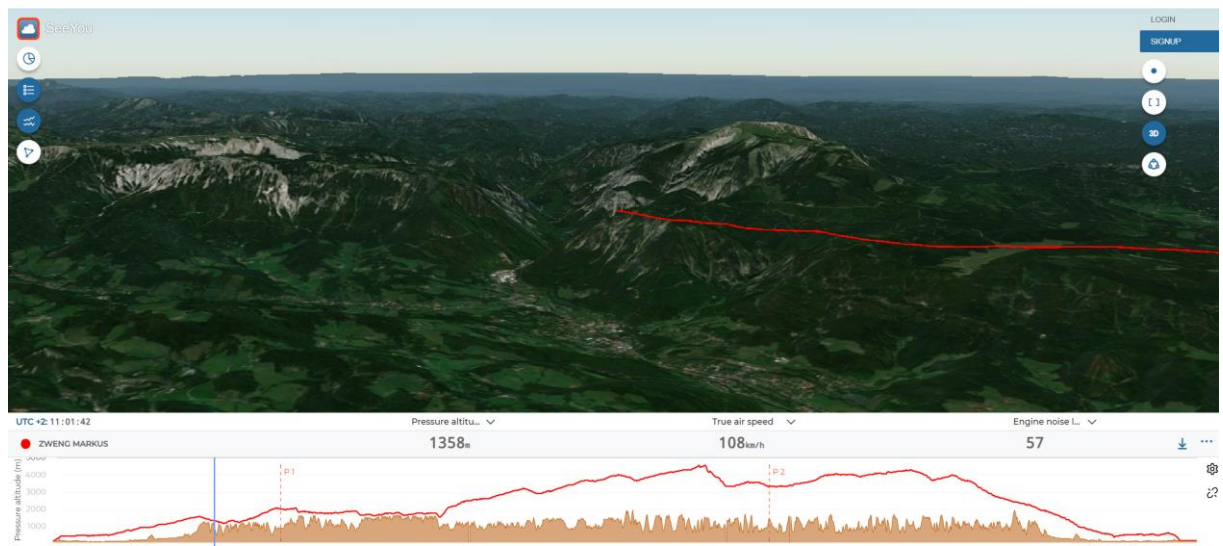
Somit steht dem Flug nichts mehr im Weg und ich bin um 8 am Platz. Martin Hirczy ist schon am Platz, sperrt mir den Hangar auf und hilft mir auch beim Ausräumen. Der bT wird mit Sauerstoff bestückt, der Zusatztank installiert und vollgetankt. Dokumente hinein, Flug deklarieren, Flieger checken..... alles dauert seine Zeit. Um 10 bin ich dann abflugbereit, Wolfgang gibt mir noch ein paar wertvolle Tipps zum bT und schleppt mich auf 300m, ich starte den Motor und klinge.

Die weitere Route ging wie gewohnt am Leitergebirge entlang Richtung Mattersburg / Bad Erlach und weiter Richtung Rax.

Auf Höhe Eisenstadt weht der Wind bereits mit 52 km/h aus 151°, was ein gutes Zeichen für den Hangflug ist.



Vor der Ganhns fahre ich den Motor ein und klebe mich an den Hang.



Ich merke aber schnell, hier gibt es wenig zu holen. Bei 14 km/h Wind braucht man sich da auch nicht viel erhoffen.



Meinen deklarierten Startpunkt habe ich in weiser Voraussicht zur Rax gelegt, somit kann ich nochmal den Motor anwerfen und es im höheren Gelände nochmal versuchen.

Gesagt, getan, ich überfliege meine Startlinie und habe auf der Rax auch Hangwind. Leider ist die Feuchtigkeit hier so hoch, dass die steigende Luft bereits unter Grathöhe auskondensiert. Ich muss also tiefer bleiben oder vom Hang weg, wo aber kein Aufwind mehr ist.



Am Flugweg sind die Ausweichkurven gut zu erkennen:



Im Hangwind geht es weiter zur Veitsch, wo ich erstmal anstehe. Die Veitsch trägt, aber ich komme kaum über den Hang. Für den Abflug zum Hochschwab hätte ich aber gerne etwas mehr Höhe.

Auch die Bewölkung sieht beim Hochschwab nicht gut aus. Die Basis ist gleich, das Gelände steigt aber an. Somit sehe ich keinen Weg an der Staubewölkung vorbei, ich muss mir eine Alternative überlegen.

Plan A: Sprung ins Lee, dort wartet eine Welle, steigen

Plan B: Sprung ins Lee, dort wartet keine Welle, Anflug eines Prallhanges

Plan C: Sprung ins Lee, dort wartet keine Welle, kein Hangwind, Motor startet nicht, Landung in Neuberg

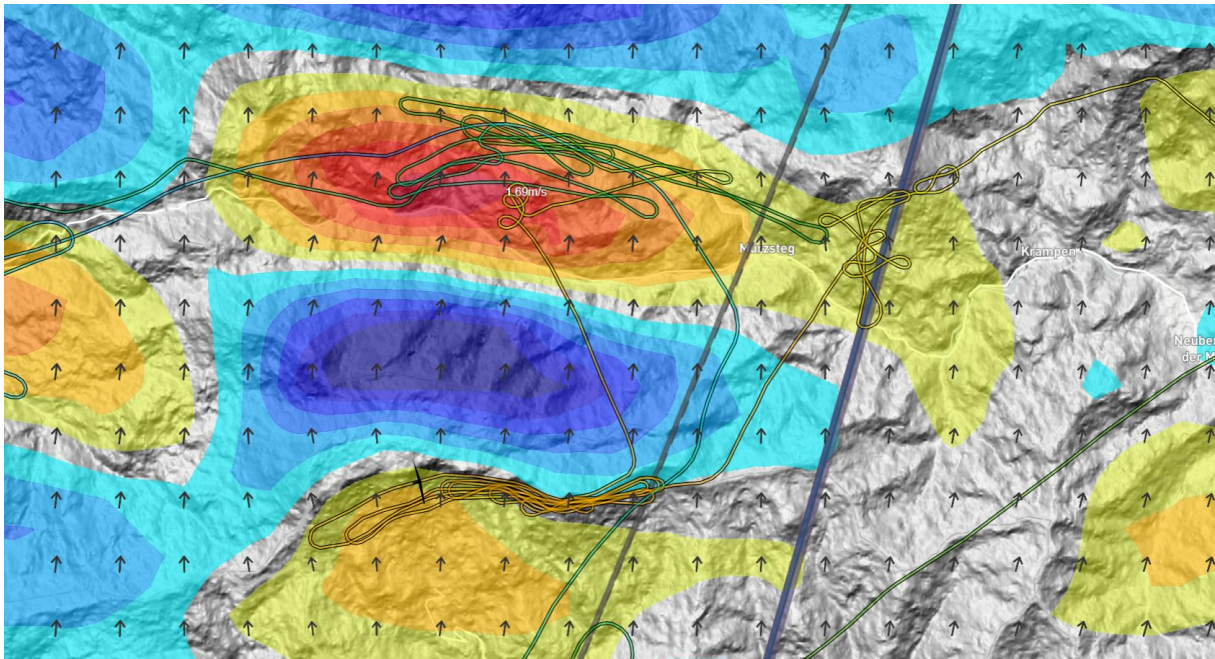
Ich sehe mir die Landewiese an, da die Wiese schöner ist als die Piste am Spitz, riskiere ich den Sprung ins Lee.



Mit Rückenwind ist der Abwind schnell durchflogen, ein ungutes Gefühl ist es aber trotzdem.

Es fühlt sich einfach nicht richtig an, den Hangwind zu verlassen und ins saufen zu fliegen. Aber in dem Bereich kann ich gut lande, sollte etwas sachiefgehen.

Nach 2 Minuten und 200m Minus geht das Vario wieder in die richtige Richtung. Es wird leicht turbulent, plötzlich ganz ruhig und ich bin in der Welle. Auf Skysight sieht man sehr gut wie genau die Vorhersage gepasst hat, wenn amn die Flugweg überlagert:



Ich tanke mühelos 1600m auf, die Sicht wird oben besser und neben mir entsteht eine Lenti.



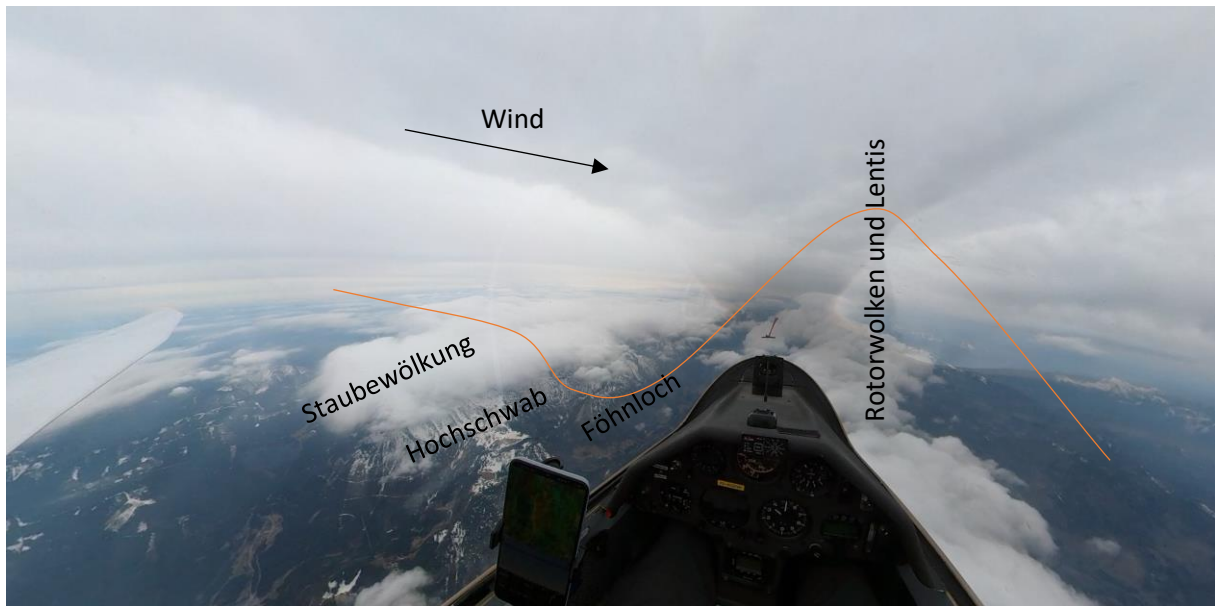


Erstmal an der Lenti vorbeigestiegen habe ich auch wieder ausreichend Wolkenabstand, somit aktiviere ich das Sauerstoffsystem, sehe mir die aktuellen Vorhersagen an und frage schonmal um eine Höhenfreigabe an.



Graz Radar ist super entspannt, erteilt mir eine Freigabe auf FL160 und gibt mit Tipps, dass es beim Hochschwab auch gut geht, verpackt in eine „Verkehrsinform“. Ich soll also nur für den Fall, dass ich zum Hochschwab fliege und dort von meinen aktuell FL110 auf FL150 steige mit Verkehr rechnen.

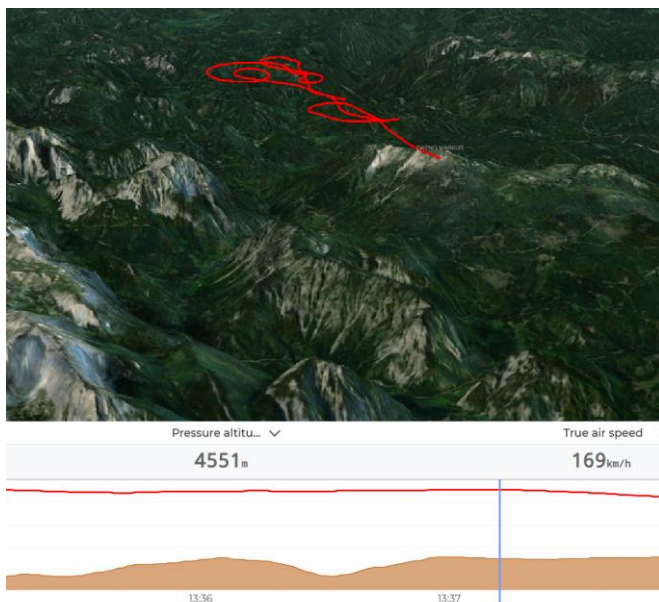
Danke dafür, auf Wien Radar lässt die Auslastung auf der Frequenz sowas nicht zu.



Die Welle beim Hochschwab funktioniert gut, ich kann die tragende Linie ein paar Mal entlang fliegen und Kilometer sammeln.

Nach oben hin bin ich nicht durch Steigwerte und Freigaben begrenzt, sondern durch Wolken. Da der Kontrast zu den hohen Wolken sehr schlecht ist, halte ich zur Sicherheit viel Abstand. 50 oder 100m wären sicher noch möglich gewesen.

An der höchsten Stelle erreiche ich 4551m. Beim Sprung ins Lee hatte ich 1555m. Gewinn: 2996m



Um 4m! habe ich den nötigen Höhengewinn für die Gold-C verpasst

Eine kleine Visualisierung, wie knapp es war:

erreichte Höhe fehlende Höhe

Während ich noch in der Welle fliege, schaue ich, was die anderen Piloten so treiben. Mein Wendepunkt wäre aus der Höhe locker erreichbar. Die schlechte Sicht, der unzuverlässige Hangwind und die Tatsache, dass so mancher Pilot aus LOXN bereits unfreiwillig in LOGO am Boden sitzt, alles Gründe, warum ich bei Eisenerz nicht weiterfliege und den Sprung durchs Gesäuse nicht riskiere.

Somit gleite ich bis Donnerskirchen ab, starte den Motor und fliege zum Spitz zurück.

Hannes und Martin P warten schon, helfen mir beim Einräumen und bei einem Bier wird der Flug besprochen



## Fazit

Was lief nicht so gut:

- Wettereinschätzung (speziell Wind) könnte noch präziser sein.
- Bessere Planung der Ausrüstung
  - o Für den Bestmöglichen Flug vorbereitet sein. Ich hatte zwar Sauerstoff dabei, was den Flug überhaupt ermöglicht hat. Eine Haube und Handschuhe wären trotzdem gut gewesen. P.S. ich war erfinderisch und fand in der Welle einen Weg, meine Hände zu wärmen:



Was lief gut nach Plan:

- Wettervorhersage (Welle) mit SkySight und XC Therm
- Motorflug in die Alpen und zurück
- Wellenflug (Sauerstoff, Funk mit Controller, Flug im Luftraum D)
- Landwiesen mit Anflughöhen in XC Soar

Der Flug war super lehrreich, ich bin zuversichtlich, in den Alpen 3000m Höhengewinn zu schaffen. Ein kurzer Zupfer am Höhenruder hätte dieses Mal gereicht. Aber:

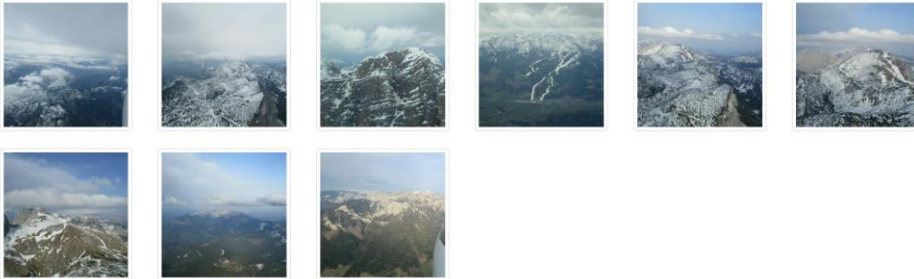


*Heute ist nicht alle Tage;  
ich komm wieder, keine Frage*

## Was sagen die anderen Piloten:

 **Markus Gusenleitner**, am 13.04.2026

### Dachstein-Express



### Fluginformationen

Flugtag	13.04.2026
Pilot	Gusenleitner Markus
Verein	FRA Wiener Neustadt
Kennzeichen	D-KKDK, DK (Ventus 3m/18m)
Flugzeugindex	122
Startplatz	Wr Neustadt West
Strecke	1014.26 km
Punkte mit Index	579.41 pkt
Schnittgeschw.	111.40 km/h
JoJo-Anteil	61 % (252 Pkte)



 **Philip Heinrich**, am 13.04.2026


Das war nix.  
Das nächste Mal mit weniger Speed zum Grimming. Auf 1900m hat er schon nicht mehr getragen.

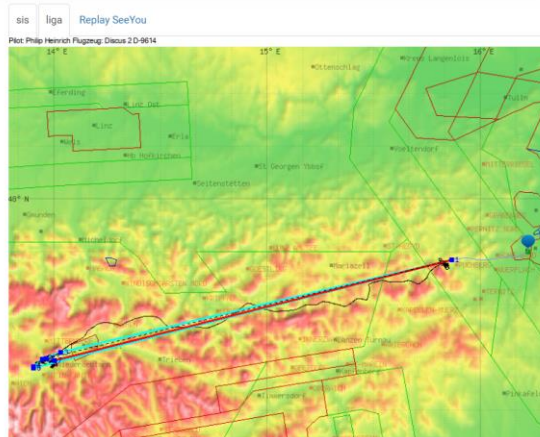
Gleich schlepp in LOGO bekommen und problemlos in der Welle heim.

Zumindest gutes Discus Training und einen schönen Ausblick genossen.



### Fluginformationen

Flugtag	13.04.2026
Pilot	Heinrich Philip
Verein	ASKÖ Flugsport-Wien
Kennzeichen	D-9614, DB (Discus 2)
Flugzeugindex	109
Startplatz	Wr Neustadt West
Strecke	179.02 km
Punkte mit Index	155.69 pkt
Schnittgeschw.	56.84 km/h
JoJo-Anteil	10 % (9 Pkte)
Liga Schnitt	58.08 km/h (53.28 pkt)
Bewertung	
Status	Motorsensor ok Aufzeichnung ok GRecord ok FR ok Strecke ok



# Wertung

## Fluginformationen

Flugtag	13.04.2026
Pilot	Zweng Markus
Verein	SFG Spitzerberg
Kennzeichen	D-KOIW, IW (Discus bT)
Flugzeugindex	106
Startplatz	Spitzerberg
Strecke	289.11 km
Punkte mit Index	221.58 pkt
Schnittgeschw.	69.29 km/h
JoJo-Anteil	38 % (51 Pkte)
Liga Schnitt	44.75 km/h (42.21 pkt)
Bewertung	<input type="text" value="0"/>
Status	Motorsensor ok Aufzeichnung ok GRecord ok FR ok Strecke ok
share on	<a href="#">twitter</a> <a href="#">facebook</a>
open in	<a href="#">SeeYou</a>
	<a href="#">IGC Datei speichern</a>

## Wetter:

austron

