

Wandersegelflug im Juni 2020

Ich liebe das Segelfliegen in den hohen Bergen.

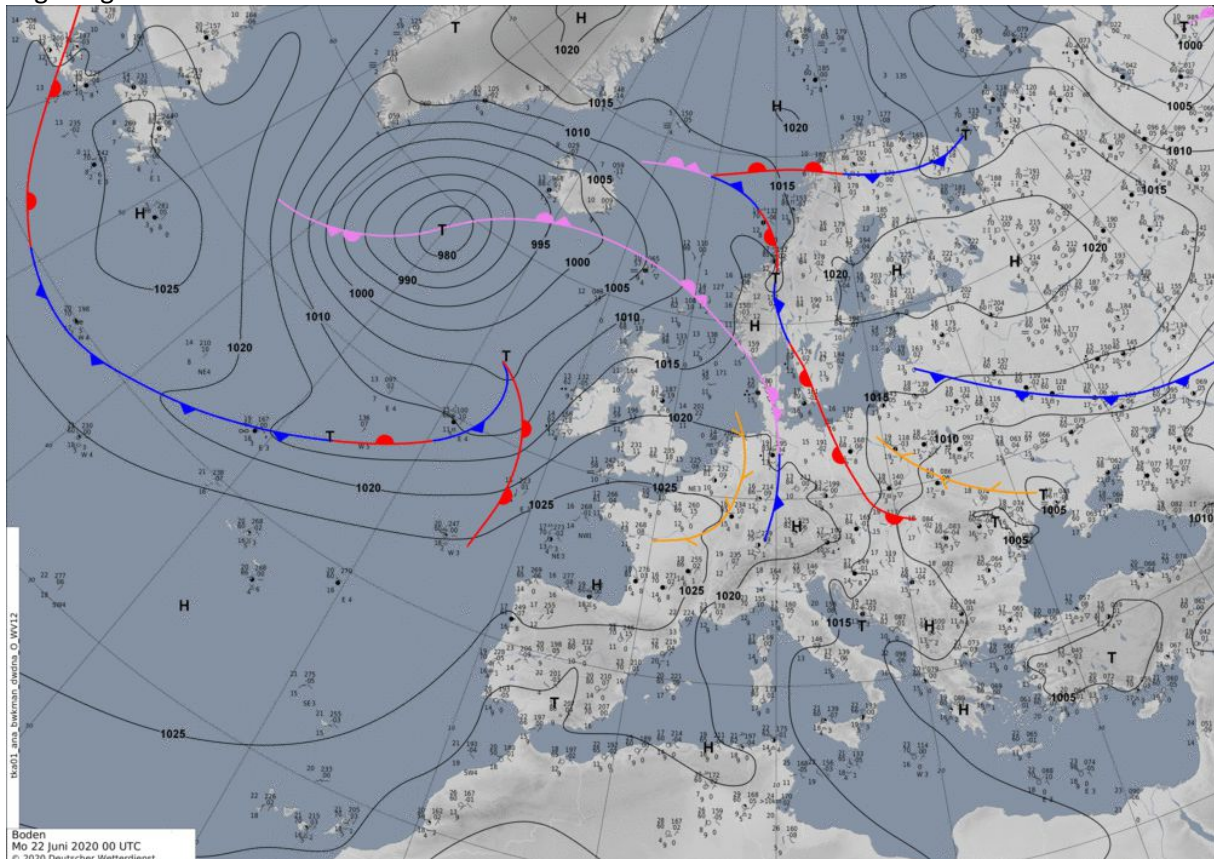
Eine erfolglose Reise in die Berge der Pyrenäen, in diesem März, endete bereits am Tage der Anreise an der geschlossenen Flugplatzpforte der „Airbase“ von La Cerdanya. Covid 19 ließ grüßen.

Die umgehende Rückreise nach Deutschland erfolgte am nächsten Tage!

Der Wunsch, auch in diesem Frühjahr in den Bergen segel-zu- fliegen, blieb jedoch.

Nach einem früheren Direktflug mit einem Segelflugzeug, vom Taunus in den Südosten der französischen Alpen, war ich seit einiger Zeit erneut auf der Suche nach einer geeigneten Wetterlage für einen Wandersegelflug nach Süden. Mein Ziel war der Segelflugplatz Puimoisson in den Lavendelfeldern der Provence.

Inzwischen stand mir ein Segelflugzeug mit Klapptriebwerk zur Verfügung. Der Gebrauch des schwachen Motors (30 PS) in den großen Flughöhen der hohen Berge ist freudlos, weil keine Steigleistung mehr erreicht wird, und damit nutzlos. Außerdem schmälert der Gebrauch solch eines künstlichen Hilfsmittels meiner Ansicht nach den sportlichen Wert einer segelfliegerischen Leistung erheblich, so dass es mental schmerzt „dieses Ding“ zu benutzen. Mein Ehrgeiz lag also darin, im Segelflug die Reise nach Südfrankreich zu schaffen.



Lange beobachtete ich auch in den zurückliegenden Jahren alle sommerlichen Wetterlagen auf Eignung für einen derartigen Flug. Die Königsroute wäre ein eintägiger Nonstop-Direktflug nach Süden, quer über das Schweizer Jura hinweg und über die hohen Walliser. Wettertechnisch im Segelflug sehr selten möglich, und sozusagen eine „Jahrhundertwetterlage“.

Ich sah sie nicht und so entschied ich mich zu einer Planung in Etappen, - aber im reinen Segelflug musste es schon sein.

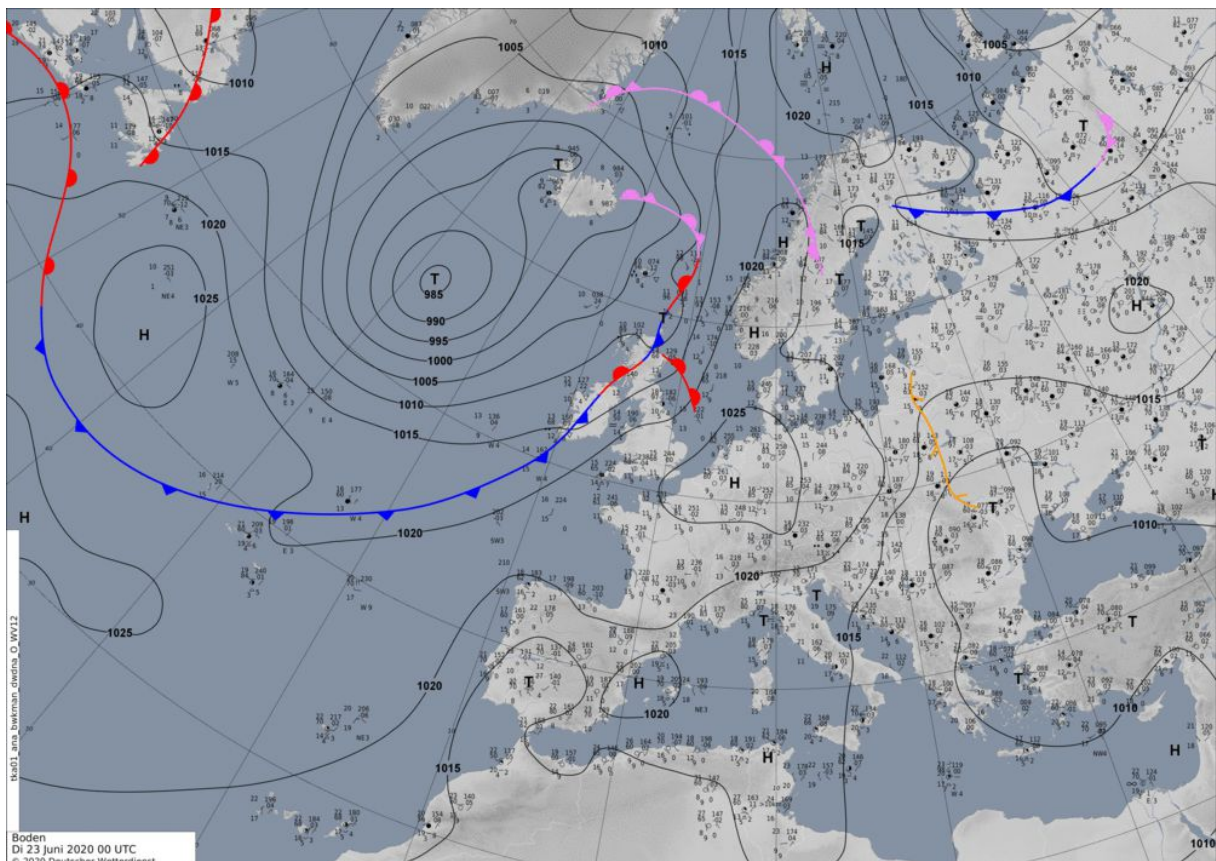
Auch das nötige Glück ist erforderlich um die verschiedenen Wetterräume zwischen Flachland und Hochalpen im thermischen Segelflug zu überbrücken,- der Einstieg in die Alpen ist immer sehr sportlich. Wer kennt nicht die Schilderungen von plötzlichen Wetterumschwüngen im Gebirge?

Allerdings hilft dabei auch eine gewisse Flugerfahrung diese „Klippe“ realistisch einzuschätzen.

Nach Durchzug einer Kaltfront am Vortage kündigte sich für den 23. Juni eine stabile Wetterlage mit günstigen Startbedingungen im Taunus an, für eine Route über den Bayerischen Wald.

Für die Folgetage waren auch für die Zentralalpen sehr gute meteorologische Bedingungen prognostiziert.

Alle Reiseutensilien, nach Checkliste vorbereitet, lagen bereit, den sehr begrenzten Platzverhältnisse in einem Segelflugzeug entsprechend....



Der Start erfolgte im Flugzeugschlepp am späten Vormittag von unserem schönen Fluggelände am Erlenbach aus. Wie bei den meisten großen, motorlosen Segelflugvorhaben war Werner Rösch, als Schleppilot wieder einmal rechtzeitig zur Stelle.

Nach dem Ausklinken erfolgte der thermische Segelflug zunächst entlang der Route Vogelsberg und Rhön. Bereits am Mittag wurde die Stadt Coburg überflogen und kurze Zeit später kam schon Bayreuth in Sicht. Zügig ging der Flug weiter, entlang der bayrischen Waldes bis nach Passau, das in der Nachmittagssonne herauf grüßte.

Mit freundlicher Freigabe der Flugsicherung im österreichischen Lienz konnte die Stadt am westlichen Stadtrand auf einem direkten Kurs zum Alpeneinstieg bei Micheldorf überquert werden,- es lief....

Exakt im Zeitplan an den ersten Bergen und Felsgraten angelangt, gestaltete sich der Einstieg ins hohe Relief allerdings schwierig, weil es mir einfach nicht gelingen wollte einen geeigneten Aufwind zu finden, um über die vor mir liegenden Bergkämme zu springen.

Erst nach einem ordentlichen Höhenverlust auf der Suche nach einem geeigneten Aufwind, hob mich kräftige Thermik kreisend hoch über die ersten Vorberge.

Die starken Aufwinde an den nördlichen Felswänden des toten Gebirges erlaubten jetzt den finalen Gleitflug zu meinem ersten Etappenziel der Alpenflugschule Niederöblarn.

Die dem Flugplatz angegliederte Sportschule bot komfortable Unterkunft und ein ordentliches Abendessen. Die großen Hallen an diesem österreichischen Segelflugzentrum erlaubten sogar die nächtliche Unterstellung meines Flugzeuges.

2. Tag, 24. Juni 2020

Die Wetterprognose des Tages für die Ostalpen lautete in etwa: Verstärkte Zufuhr feuchterer Luft aus Ost, Süd-Ost. Labilisierung und Verstärkung der Gewittertätigkeit im Laufe des Tages für den Raum Niederöblarn. Gute thermische Bedingungen dagegen für den weiteren Flugweg nach Westen, mit der Chance eines Fluges bis Südfrankreich über das Schweizer Wallis.

Für die gesamte Region südlich des Alpenhauptkammes waren tiefe Wolken und Gewitter angesagt, so dass eine Flugroute nur nördlich des Alpenhauptkammes möglich schien.

Das bevorstehende Flugvorhaben war ehrgeizig und die Fliegerfreunde in Niederöblarn unterstützten mein Vorhaben mit einem Flugzeugschlepp über die Berge der Niederen Tauern gegen 11:00 Uhr.

Friedemann Küster und Peter Soltau begleiteten mich doppelsitzig in ihrer „Stemme“ bis Zell am See und bogen dann im Segelflug nach Norden ab. Friedemann wollte am Abend wieder auf seinem Startplatz des Vortages, Mainz-Finthen sein.

Die erreichbare maximale Flughöhe war mittlerweile auf ca. 2900 m angestiegen, dennoch, gute und starke Aufwinde waren schwierig zu lokalisieren. Die hohen Quergrate des südlichen Pinzgau erforderten immer wieder hangnahes Fliegen und große Aufmerksamkeit.

Aber, ging es zügig voran, und bereits gegen 13:00 Uhr war der „Gerlos“ überflogen und das Zillertal erreicht. Mayrhofen grüßte von links unten herauf.

Allerdings erforderte jetzt der bevorstehende Gleitflug, zwischen Tuxer Kamm (Gletscher) und Zillertaler Hauptkamm hindurch, mehr Ausgangshöhe, - eine größer Flughöhe, weil weit voraus das Pfitscher Joch in Richtung Sterzing (Brenner) passiert werden musste.

Der Versuch auf der westlichen Seite des Zillertals diese „Sprunghöhe“ zu erkurbeln schlug fehl, und führte zu einem Zeitverlust von fast 2 Stunden, in denen ich fast jeden Winkel des Zillertals erkundete und nur schwächste Aufwinde fand.

Manche Besucher der umliegenden Aussichtsplattformen werden sich gefreut haben einmal ausgiebig ein Segelflugzeug aus der fliegerischen Draufsicht gesehen zu haben. *Mein* Vergnügen war es in diesen Momenten nicht.

Pures Glück führte mich schließlich zur südwestlichen Hangflanke des „Gerlos-Aufstieges“ und plötzlich hob mich starkes Steigen in sichere Höhe, dass ich an dieser Stelle niemals vermutet hätte.

Ein weiterer Schwenk nach Süden, über die Grate der „Zillertaler“, sicherte mit Steigen von über 3m/sec nach kurzer Zeit den geplanten Flugweg über das entfernt liegenden Pfitscher Joch ab. Die Flughöhe betrug jetzt über 3200 m.

Zügig konnte ich jetzt die Brenner Autobahn südlich der Passhöhe nach Westen überqueren und fand am Timmesjoch den Aufwind des Tages, der mich ruppig und mit Wucht rasch auf über 4000 m trug.

Mit wenigen Kreisen in starken Aufwinden zogen mit hoher Geschwindigkeit rechts unter mir die Öztaler Alpen hindurch. Die Söldener Gletscher „verschwanden im Fluge“, das Etschtal zu meiner linken lag tief im Dunst.

Ich verlasse den Luftraum von Österreich, schneide kurz den italienischen Luftraum an, um schon kurz darauf in die Schweiz einzufliegen.

Eine prächtige Aufwindlinie unter schwarzen Cumuluswolken bedeutete fliegerischen Hochgenuss.

Bei zeitweise über 200 km/h zieht rechts der Reschensee vorbei. Erst am Flüela-Pass tauchte ich wieder in das Relief ein.

Es war nun fortgeschrittener Nachmittag und Südfrankreich ist an diesem Tage nicht mehr zu erreichen. Die Gedanken richteten sich auf eine Landemöglichkeit am Abend,- welcher Flugplatz, welche sichere Außenlandewiese ist erreichbar? .

Moderne Rechner helfen. Natürlich kann ich aus diesen großen Flughöhen von meist über 2500m, alle Wiesen und Landfelder um das schweizerische Chur erreichen, - auch der Flugplatz von Bad Ragaz ist sicher erreichbar, ja sogar Mollis wo mein Freund Werner Danz lebt.

Ich spiele mit meinem Rechner herum, und wähle „Sion“ weit westlich im Rhonetal,- noch 150 km. Es ist jetzt 16:50 Uhr im Engadin...

Mich befallen Zweifel, denn vor mir liegen auch noch die hohen Pässe „Gotthard?, Nufenen oder Furka?

Von Norden her schiebt sich eine trübe, dunstige Luft ins Rheintal bis nach Chur, und es ist klar, wer dort eintaucht findet keine Thermik mehr. Aber links, am Alpenhauptkamm steht eine einzige Linie sehr hoher Thermikwolken, -eine verlockende Spur nach Westen.

Aus der feuchten Luft des Tessin quellen zerfaserte Wolken träge über den Alpenhauptkamm am St. Bernadino Pass. Aber die hohe thermische Spur trägt mich sicher über die hohen Quergrate nach Westen.

Auf der Sonnenseite dieser Grate finden sich meist gute Aufwinde, aber, - man muss es auch auf die Sonnenseiten schaffen.... . Oft nur die tiefsten Scharten erlauben den Durchflug. „Segelfliegers Glücksgefühle“ sind enorm, es immer wieder zu schaffen in einer der sonnenbeschiedenen Hochmulden den rettenden Aufwind zu finden.

Die Anspannung weicht heller Freude, nach einiger Zeit unten den Gotthard Pass zu sehen.

Die Frage, ob die weitere motorlose Luftreise ins Wallis, nun über den Furka-Pass oder den Nufenen-Pass weitergeht beantwortet sich durch eine sonnenbeflutete Hangflanke am Nufenen-Pass.

Das Auge kann sich nicht sattsehen an der Schönheit dieser Bergwelt. Zwischen Wolken zeigen sich rechts die mächtigen Gletscherfelder der hohen Waliser und im Taldunst unten verschwindet die Passstraße des Nufenen-Nordportals.

„Triumph einer Luftreise“, - Sion ist nun sicher im Gleitflug zu erreichen.

(langer gleitflug am Alescht vorbei in Gedanke versunken)

Der freundliche Controller des Verkehrsflughafens weist mich in die nördliche Segelflug-Volte (Segelflug-Platzrunde) ein, und gibt mir das OK zur Landung auf der markierten Segelflug-Landebahn.

Einige Segelflug-Sportskameraden aus dem Schweizer Winterthur, die hier Fliegerurlaub machen, begrüßen mich.

Wir sind im französisch-sprachigen Teil der Schweiz. Zwar erfolgt die fliegerische Anmeldung bei der Luftaufsicht per Funk in englischer Sprache, - Vorschrift in der gesamten Schweiz, jedoch am Boden geht es sprachlich französisch oder deutsch weiter.

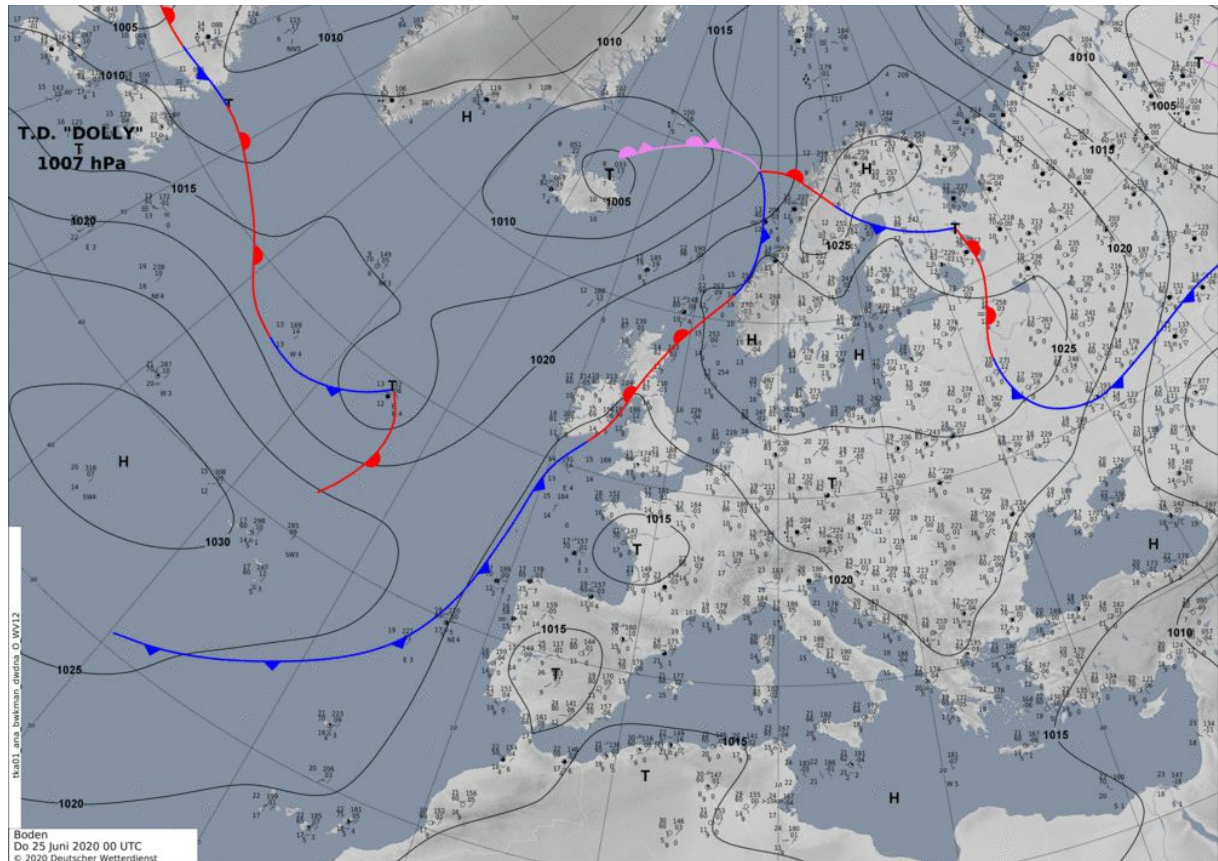
Roman, ein Mitglied der hier ansässigen Segelfluggruppe erfasst sofort meine Situation, als ich ihm erkläre, woher ich heute komme und wohin ich morgen möchte....: Flugzeug sicher abstellen, Bordakku laden, das körperliche Wohl befriedigen (essen, duschen, schlafen,- Segelflug-Wetterberichte einholen für den Folgetag)

Da der große Reisekoffer daheim bleiben musste, und auch das persönliche Handgepäck sehr überschaubar gehalten werden muss, bei solch einer motorlosen Flugreise, ist auch das Waschen der 2. mitgeführten Unterhose und der wenigen sonstigen körpernahen Wäsche gelegentlich erforderlich. Ohnehin sind alle denkbaren Hohlräume in dem schmalen Gleiter vollgestopft mit

wichtigen Utensilien: Ladegeräte, Tablett, kleiner Toilettenbeutel, Jacke, dünner Pullover etc. . Voll: mehr geht nicht!

Nach kurzem Erfahrungsaustausch mit den Kollegen aus Winterthur bezüglich der fliegerischen Besonderheiten der Region bringt mich Roman in ein kleines Hotel im Zentrum der Stadt Sion.

3. Tag



Wie verabredet holt mich Roman am kommenden Tag um 9:00 Uhr im Hotel ab.

Um meine spezielle Einreise in die Schweiz zu legalisieren, bitte ich Roman mich zur Polizei und zu der Zolldienststelle des Flughafens zu bringen. Aber, die Einreise per Segelflugzeug gilt hier offensichtlich als harmlos und meine dargelegten Papiere finden kein wirkliches Interesse.

Dennoch weiß ich, dass dies in der Schweiz nicht überall so gehandhabt wird, und ich bin vorsichtig....

Erleichtert kümmere ich mich jetzt um meinen Flieger, „mache Wetter“ mit meinem Tablett, und Roman organisiert mir eine Startgelegenheit. Es wird verabredet, dass mich ein Pilot mit dem Club eigenen Schleppflugzeug gegen 11:30 Uhr an den Himmel zieht.

Der atmosphärische Luftdruck ist über Nacht gefallen, und für den Nachmittag sind große Wolken und auch Gewitter angesagt. Ich sehe für einige Stunden die thermische Spur, und damit die Chance für ein Durchkommen zu meinem Ziel Puimoisson in der Provence, - noch ca. 300 km.

Der mögliche meteorologische Weg führt entlang einer Linie Sion, rechts an der Passhöhe des großen St. Bernhard vorbei, Courmayeur und Mont Blanc zur Rechten, über den kleinen St. Bernhard, weiter

über Lac de Tignes nach Süden. Noch ein hoher Pass nördlich Bardonnecchia, dann sollte es geschafft sein.... .

Angesichts der Gewitterlage sind alle anwesenden „Fliegersleut“ ein wenig skeptisch, ob mein Flugvorhaben an diesem Tage gelingen kann,- ich auch.

Mit einem hohen Schleppflug über die Berggrate der nördlichen Walliser Kette und der wiederholten Empfehlung, ja nicht zu tief zu klinken, finde ich einen ersten ruppigen Aufwind am Col de Sanetsch der mich auf 2600 m trägt.

Noch kann ich die südlichen Berge nicht einsehen und ich quere vorsichtig das Tal in Richtung Verbier. Dort in den Hangflanken steht bereits die Sonne, und ein kleines Wölkchen signalisiert auch dort erste Thermik.

Mit kleinen Ruderausschlägen dirigiere ich mein Fluggerät in den Aufwind der mich mit ruhigem Steigen gleichmäßig auf 2600 m hebt.

Ballige Cumulus Wolken rechts über der Passstraße des großen St. Bernhard weisen jetzt klar den Weg ins westliche Aostatal. Erneut ein fliegerischer Hochgenuss: zwischen den Wolken zur Rechten leuchten die Gletscher auf dem Gipfel des Mont Blanc, und voraus grüßt bereits tief unten die Passhöhe des kleinen St. Bernhard.

Hier, in 3500 m Höhe über Courmayeur wären bekannte Landfelder und auch der Flugplatz bei Albertville sicher im direkten Gleitflug zu erreichen.

Die Gewitterwolken weiter östlich sind weit entfernt und können mir hier nicht gefährlich werden. Ein Drachenflieger knapp unter mir zeigt mir einen verlässlichen Aufwind, wir winken uns zu, und sicher auch er beseelt von der verrückten Schönheit dieser Hochgebirgswelt.

Die hier erreichte Ausgangshöhe erlaubt mir die direkte, hohe Passage über Lac de Tignes nach Südosten. Rechts wandern die französischen Wintersportgebiete um La Plagne und les Arces vorbei, aber meine Flughöhe reicht nicht, um die hohe Gräte des Grand Casse in 3855 m zu überspringen.

Dennoch komme ich hoch im Gebiet der „Vanoise“ in den Französischen Alpen an. Noch eine hohe Passüberquerung 20 km südlich,

und die Täler in Savoyen liegen unter mir, und damit auch die sichere Ausgangshöhe für den Weiterflug zu meinem Ziel in der Provence.

Allerdings, die feucht-schwüle Gewitterluft aus dem Südosten greift nach mir. Tiefe geschlossene Wolken fließen aus dem östlichen Hochtal der Arc und über den Lac de Mt. Cenis in das Tal um Solieres.

An einer völlig untypischen Stelle, östlich des Glacier de Vanois, finde ich neben einer tief hängenden Wolke Steigen, und kann es bis auf 3600 m Höhe auskreisen. Die östlichen Wolken liegen jetzt weit unter mir, und ich mache mich auf den Weg nach Süden, über den Talkessel von Bardonnecchia, wo auf italienischer Seite der Eingang zum bekannten Frejus-Tunnel liegt.

Die hohen Berge und Pässe kann ich mit meiner Ausgangshöhe gut überfliegen, aber angekommen hoch über der Stadt ist die Wolkendecke nahezu geschlossen. Ich fliege jetzt zwischen 2 Wolkenschichten, und aus der oberen Wolkenschicht beginnt es zu tröpfeln.

Seit einiger Zeit ist es nun schattig, und nur weit voraus kann ich Sonneneinstrahlung sehen, aber in diesem hohen Gelände ist „Flughöhe“ kostbar, und es muss immer einen Plan „B“ geben. Für mich ist es das Außenlandefeld bei dem Ort Rossier, das ich von früheren Exkursionen her kenne, und das jetzt gut erreichbar ist.

Durch die geringere Flughöhe zwischenzeitlich kann ich nur noch dem Talverlauf folgen.

Ich kann das Tal jetzt gut einsehen, das Außenlandefeld wäre gut erreichbar, und ich kann abschätzen, dass die sonnenbeschienene Bergflanke oberhalb der Stadt Briancon in ausreichender Höhe zu erreichen ist.

Der rote Felsen nördlich Briancon wird links passiert, und beim Schwenk nach rechts in die Sonnenflanke, hebt eine himmlische Faust das Segelflugzeug,- gerettet.

Im Wolkendunst, in über 3500 m ist mir klar, dass mein Etappenflug in die Lavendelfelder der Provence, so gut wie geschafft ist, -jetzt noch 100 km, aber in der klaren Luft der Südalpen.

Fast nur noch geradeaus und schnell, nie unter 150 km/h, geht es jetzt an den Bergflanken entlang zu meinem Ziel Puimoisson, wo ich am frühen Nachmittag eintreffe.

Ein Wandersegelflug aus dem hohen Norden kommt nicht alle Tage vor, und die Fachkundigen vor Ort konnten meine Flüge wohl einschätzen und freuten sich mit mir.

Alfred Spindelberger der Chef der Piste belohnte meine Action in dem er erklärte: „Wer hier mit dem Segelflugzeug im Wandersegelflug anreist bezahlt nicht die üblichen Flugplatzpauschalen und Gebühren, und bot mir spontan ein Chalet an!

Chapeau!

Allerdings stand auch sofort die Frage im Raume: „Wie kommst du denn zurück“?

Ja, mein heimischer Kumpel, Klaus Mangels hatte sich im Vorfeld bereit erklärt, ggf. als Backup, in großer Not mit dem Anhänger aus dem heimischen Taunus anzureisen und mich „aufzusammeln“, - aber das hätte meinen sportlichen Ehrgeiz stark verletzt.

Nun ja, das Wetter war vorbei...., aber natürlich dachte ich an den Heimflug, und natürlich im Wandersegelflug.

Die folgenden Tage verbrachte ich in angenehmster Gesellschaft meiner Freunde Mira und Jürgen Wenzel, die wesentliche Teile ihres zukünftigen Lebens in dieser bezaubernden Lavendelgegend verbringen wollen, -und entsprechend ausgerüstet sind.

Am Samstag reiste auch meine Clubkameraden Tobias Welsch und Wolfgang Göring an, so dass ich vorläufig kein starkes Heimweh empfand. Lokale Flüge, tolle Gesellschaft und gutes Essen verführten zum Träumen.

Jedoch, der Gedanke an eine geeignete Wetterlage für den Heimflug war latent.

Meine 2. Unterhose hatte ich mehrfach gewaschen und ebenso mein 2. Unterhemd und auch meine Socken, aber das „einfache Leben“ konnte ja kein Dauerzustand sein.

Nach meiner Landung am Donnerstagnachmittag, den 25. Juni waren in den Folgetagen die nördlichen Berge immer durch Gewitter blockiert,- kein Durchkommen, keine Chance.

Erst für die Folgewoche, für das Monatsende machte sich Hoffnung breit, auf eine geeignete Start-Wetterlage nach Norden, zumindest zurück bis ins Wallis. Sollte dort noch der Sprung über die hohen Klippen gelingen, so wäre ich ja fast schon in Deutschland,- zumindest....

Eine fliegerische Brücke,- mindestens bis in die Schweiz, deutete sich für Dienstag, den 30. Juni an. Zwar bot dieser Tag, zumindest für das südliche Deutschland, noch keine durchgehende Segelflug-Wetterlage bis in den Taunus an, aber diese Lage war dann für Mittwoch, den 1. Juli 20 prognostiziert.

Der Morgen des 30. Juni zeigte sich bei schönstem Sonnenschein mit glasklarer Luft, -so wie man sich „Provence“ vorstellt.

Die Serres de Montdernier, der östliche Bergkamm,- normalerweise der erste Thermikauslöser in Flugplatznähe, lag optisch ganz nah. Mit einer nördlichen Strömung, einer kleinen Mistral-Lage, war am Vortage kalte Luft eingeflossen.

Die segelfliegerischen Erfahrung weiß, dass dann, am Folgetag, die Thermik spät einsetzt und die Segelflugbedingungen zunächst mäßig sind. Diese Einschätzung wurde denn auch beim morgendlichen Briefing verkündet.

Während in dieser Gegend die Thermik in den östlichen Bergen häufig schon um 10:00 Uhr und früher einsetzt, war in solche einer Situation nicht vor Mittag mit brauchbaren Aufwinden zu rechnen. Im Vertrauen auf gute Ortskenntnisse und guten Kenntnissen der thermischen „Hotspots“ startete ich ausnahmsweise im Eigenstart bereits gegen 11:30 Uhr Ortszeit und flog sogleich in die sonnendurchfluteten Felsklüfte nach Osten.

Der negative Verdacht bestätigte sich durch völlig ruhige Luft, auch in 2000 m Höhe.

Meine Hoffnung ruhte auf höherem Sonnenstand und, dass steigende Tagestemperaturen den thermischen Kreislauf starten. Jedoch Fehlanzeige!

Ich suchte alle erdenklichen sonnendurchfluteten Mulden und Klüfte nach thermischen Aufwinden ab und verlor dabei wertvolle Flughöhe. Dabei orientierte ich mich immer wieder zu meinem Startort hin.

Nach einem ersten Zeitverlust von einer Stunde bemühte ich aus niedriger Höhe erneut mein bescheidenes Motörchen, um weiter in höhere Berge zu gelangen, die normalerweise sichere Thermikspender sind. Die „Montagne de Coup“ war das Ziel.

Mir lief die Zeit davon. Wenn mir heute nicht der Sprung über die hohen Berge der südlichen Alpen, und der Sprung über die hohen Walliser gelänge, so war ich auf unbestimmte Zeit mit meinem spärlichen Reisegepäck an einen Aufenthalt in der Provence gebunden. Das war so nicht geplant.

Erneut suchte ich eine hitverdächtige Hangflanke ab, und konnte zwar meine Höhe halten, jedoch ohne Chance zu einem hohen Abflug in die Berge nach Norden. Es kamen inzwischen weitere Segelflugzeuge hinzu, jedoch gelang es keinem dieser Kollegen diese Position zu verlassen,- wir kurbelten etwa in gleicher Höhe ständig umeinander herum. So vergingen weitere 90 Minuten.

So konnte es nicht weitergehen.

Ich beobachtete die umliegenden Berge und sah, dass weiter westlich *ein* Segelflugzeug inzwischen in größerer Höhe flog.

Also entschloss ich mich meine kleine Höhenreserve aufzugeben und glitt hinüber zur „Crête de Limon“, einem gleichförmigen Grat nördlich der Stadt Digne.

Auch hier, tief unten über der Gräte, nur schwaches Steigen, aber es trug mich gleichmäßig auf 2000 m Höhe, fast bis zum Gipfel des „Blayeul“.

Die wenigen Cumuluswolken weiter nördlich standen sehr hoch und signalisierten eine Spur guter Aufwinde nach Norden.

Nach kurzer Suche unter der ersten erreichten Wolke hob mich ein ruppiger Aufwind mit mehr als 2,5 m/sec auf 3000 m Höhe. Die Luft war jetzt kühl, und die Fernsicht nach Norden grenzenlos.

Die hohe Anspannung der ersten Stunden fielen von mir ab, aber die weitere Luftreise war ungewiss,- wie weit würde ich noch kommen, wo am Abend sein?

Der weitere Flug war jetzt wieder einmal Hochgenuss. Die nächsten Aufwinde standen an den verabredeten Stellen.

Noch einmal hochgekreist in starkem Steigen auf nahezu 4000 m östlich des „Galibier“, und im Gleitflug mit hoher Fahrt ging es vorbei an den Gletscherfeldern des „Glacier de Vanoise“. Die ruhenden Liftanlagen der Skigebiete „La Plagne“ ziehen unter mir vorbei und „Les Arcs“ sendet einen starken Aufwind in den Himmel.

In 3000 m Höhe glänzt in der Nachmittagssonne die Passstraße des „kleinen St. Bernhard“ nach oben, und zügig ziehen „Mont Blanc“ zu meiner Linken, und „Courmayeur“ unter mir vorbei.

Die persönlichen Eindrücke sind gewaltig, und die Sinne machen Freudensprünge.

Eine prächtige Quellwolke mit dunkler Unterkante im westlichen Aostatal hält, was sie verspricht und hebt mich auf 3400 m. Das Aufwindband trägt mich in gleicher Höhe bis nördlich des „Großen St. Bernhard“.

Wie im Zeitraffer zogen die letzten beiden Stunden vorüber, und klappt nun auch noch die letzte große Hürde,- der Sprung über die nördliche Berge der hohen Walliser Gebirgskette?

In der späten Nachmittagssonne sollte - noch auf der Südseite des breiten Tals - die Sprunghöhe für die Überquerung des Rhonetals östlich der Stadt Sion erreicht werden, um über den hohen Bergflanken auf der Nordseite die thermischen Auslöser zu finden.

Ein letzter großer Hub auf der Nordseite, die Querung durch einen der niedrigeren Pässe und zahlreiche Flugplätze im Schweizer Mittelland wären dann im direkten Gleitflug sicher zu erreichen. Wie bereits auf dem Hinflug wollte ich nicht schon wieder in Sion Station machen. Es wäre auch teuer geworden, und ein Urlaub in Sion war keinesfalls in meiner Planung.

Soweit mein vorläufiger Flugplan, **aber Nichts klappte.**

Die Großwetterlage hatte eine ruhige, sehr stabile Luftmasse herangeführt und die Thermik war am Nachmittag des 30. Juni im westlichen Wallis bereits um 17:00 Uhr eingeschlafen.

Lediglich oben, in der Aletsch Region und hoch oben im Lötschental, standen noch schöne Wolken, jedoch unerreichbar für mich.

Das Absuchen der hohen Almen und Mulden war erfolglos, und allmählich verlor ich wertvolle Höhe. Die Chance, tiefer unten im Tal noch ausfliegbare Aufwinde zu finden, war aussichtslos.

Auch der Gedanke an mein Klapptriebwerk erleichterte mich nicht, weil in dieser Höhe von ca. 2000 m außer Lärm im Rücken, allenfalls schwache Steigleistung zu erwarten war.

Aber der Versuch musste sein, bevor es kampflös zur erneuten Landung in Sion kam.

Ich startete mein Klapptriebwerk und hangelte mich an den Bergflanken entlang nach Osten, jedenfalls verlor ich nun keine Höhe mehr, dafür nur noch wertvollen, restlichen Treibstoff.

Die hohe senkrechte Felswand am östlichen Eingang des Lötschentals lag in der Abendsonne. Der Versuch musste sein: Nah, aber dennoch in sicherer Entfernung von den schroffen Felsen zu meiner Rechten bog ich in das Tal ein.

Bei höchster Anspannung, gleich einem Lottogewinn, „begann die Felswand zu arbeiten“. Es stieg. Rasch fuhr ich mein Motörchen ein und verließ mich ganz auf die Kraft der Sonne. Kreisen an dieser steilen Felswand verbot sich. In dem schmalen Band aufsteigender Warmluft ging es in engen Achten die Felsen hinauf. Knapp über dem Grat in 2600 m Höhe konnte ich nun einkreisen, und der verlässliche Aufwind hob mich schließlich an das Grau der hohen Wolken in 3400 m Höhe.

Ich folgte der leichten Hebung der Luft, an den hohen Steinen entlang, ins hintere Lötschental, und der Absprung über die Gletscherfelder nach Norden erschien greifbar.

Eine Felsrippe inmitten des nördlichen Gletscherfeldes lag exakt in Flugrichtung. Sie trug als Krönung einige Wolkenflusen,- in der Abendsonne strömte vermutlich hier noch ein zarter Aufwind nach oben.

Es durfte kein Meter vergeudet werden,- jeder Flugfehler wäre jetzt hart bestraft worden. Ich hielt buchstäblich die Luft an und setzte zum Gleitflug über den Gletscher an,- und wurde belohnt. Ohne Höhenverlust erreichte ich in großer Höhe das Lauterbrunnental.

Ich konnte es kaum fassen,- unbeschreiblich mein Glück.

Das Schweizer Mittelland lag mir zu Füßen, und im Gleitflug aus nahezu 3400 m Höhe lagen alle Flugplätze im Radius von mehr als 120 km Entfernung in sicherer Reichweite.

Klar, Deutschland war heute unerreichbar aber, der wichtige „Alpentravers“ war erfolgreich geschafft.

In dem langen Gleitflug von mehr als einer Stunde Dauer blieb Zeit zum Nachdenken, und ich entschied mich das Segelfluggelände „Olten“ südlich Basel anzusteuern.

Die glatte Landung erfolgte kurz nach 19:00 Uhr auf der Grasbahn.

Der Vorstand des örtlichen Segelflugvereins traf sich gerade zu einer Vorstandssitzung im Clubhaus, und somit hatte ich direkt „Vollbetreuung“, einschließlich des spontanen Angebotes mein Flugzeug über Nacht in die Halle zu stellen.

Ich putzte meinen Flieger, und anschließend half mir der versammelte Vorstand beim Einräumen der Maschine.

Ein schönes Hotel im Zentrum der Stadt bot luxuriöse Unterkunft, eine Dusche und eine köstliche Malzeit,- und noch immer fand ich mein Glück unfassbar.

Gewitterlage, von Nord nach Süd verlagernd, lautete die Schlagzeile des Fussgänger-Wetterberichtes für den 1. Juli in Deutschland. Auch der Schwarzwald sollte davon am Nachmittag betroffen werden.

Der Segelflug-Wetterbericht urteilte feingliedriger, so dass sich für das Deutschland südlich der Mainlinie eine realistische Chance bot, für den thermischen Rückflug in das Rhein-Main Gebiet.

Da ich am Vortage recht unangemeldet auf Schweizer Boden niedergegangen war, und die Schweiz zwar Mitglied des Schengener Abkommens, jedoch kein EU-Mitglied ist, verlangt sie einen Flugplan und die Benachrichtigung der Polizeibehörde. Bei Zuwiderhandeln droht eine Kostennote, für die illegale Einfuhr eines Segelflugzeuges in erschreckender Höhe, was ich aus Erlebnissen mehrerer, befreundeter Flieger wusste.

Mein Hotel stellte den Kontakt zur Kantonspolizei Solothurn her, und die Kantonspolizei informierte die zuständige Zolldienststelle.

Mit den freundlichen Schweizer Beamten beider Dienststellen ließ sich alles telefonisch klären, meine Landung wurde als Notlandung bewertet, und ich erhielt die telefonische Startfreigabe beider Dienststellen.

Also, die Wetterinformationen lagen vor, und Legalität war hergestellt. Jetzt musste es nur noch eine Startgelegenheit geben. Die Administration war befriedigt und das Fliegerische wollte ich schon schaffen....

Nach kurzem Fussweg zur „Airbase“, wie einige Flieger ihr Fluggelände oft ironisch nennen, begrüßt mich eine Schaar älterer Vereinsmitglieder auf das Freundlichste. Man wusste bereits Bescheid, und nun liefen Hilfe und Schweizer Gastfreundschaft zu Hochform auf.

Gemeinsam räumten wir mein Flugzeug aus der Halle heraus, und eigens für mich wurde die Startwinde aufgebaut, denn kein weiterer (Start) Interessent aus den Reihen der Oltener Segelflieger wollte an diesem Tage gleichfalls dort starten.

Wann ich denn starten wolle, war die zentrale Frage an diesem Morgen. Ich versuchte für mich ein zeitliches, meteorologisches Startfenster zu finden mit sicherer Thermik im Raum Olten.

Die Thermik musste aber auch eine solche Flughöhe ermöglichen, die den Sprung in das ansteigende Gelände des südlichen Schwarzwald erlaubt, um dort ebenfalls an die Thermik heranzukommen. Zu tief durfte ich dort nicht ankommen.

Hohe Quellwolken mit Gewitterpotential waren bereits am späten Vormittag über den Höhen des Jura weiter westlich erkennbar. Der Norden war nicht direkt einsehbar, jedoch zeigten die Sattellitenbilder klare Luft im Schwarzwald.

Um 12:50 Ortszeit „schossen“ mich die Schweizer Freunde mit ihrer Startwinde in den Himmel. Sofort nach dem Ausklinken zündete ich mein Motörchen und drehte sofort nach Norden ab. Der Zeitverlust des Vortages war in banger Erinnerung.

Ich wollte vor den prognostizierten Gewittern im Norden frühzeitig zumindest nahe an das Rhein-Main Gebiet herankommen, und es war völlig klar, dass die Folgetage, wegen schlechten Wetters, keinerlei Chance mehr boten weiter heimwärts voran zu kommen, – mit oder ohne Motörchen.

In einem ruhigen Aufwind weiter nördlich klappte ich mein Triebwerk ein, „machte Höhe“, und sondierte die Lage nach Norden.

Die ersten Wölkchen über dem hohen Schwarzwald waren jetzt sicher zu erreichen, und damit hoffentlich auch verlässliches Steigen. Es ging, und die thermische Reise der letzten Etappe nach Norden konnte so richtig beginnen.

Der Südwestwind war stark, - im Mittel mit ca. 25-30 km/h, die Aufwinde waren durch zerfaserte Wolken markiert. Keine einfache Fliegerei, jedoch unterstützte eine ordentliche Rückenwindkomponente mein Vorhaben.

Die Hälfte des Schwarzwaldes lag auf dem Weg nach Norden bereits hinter mir, als ich bemerkte, dass viele Wolken von Aufwinden an ihrer luvseitigen Vorderkante gespeist wurden,- Wellenaufwinde!

Während ich bisher thermisch nur maximal 1900 m hoch kam, erreichte ich jetzt in einem Wellenaufwind vor den Wolken, eine Flughöhe von nahezu 2500 m. On top, über den Wolken, konnte ich jetzt die Struktur der Aufwinde gut erkennen und in tragenden Linien das hohe Gelände des Schwarzwaldes im Geradeausflug nach Norden verlassen, wo ich wieder *unter* den Wolken ankam.

Ich hatte großes Glück an diesem Tage: Obwohl der starke Wind mit dem herannahen der Kaltfront im Norden noch weiter aufgefrischt war gelang es mir von Heidelberg aus den Frankfurter Luftraum im Osten zu umfliegen.

Mit freundlicher Freigabe der Langener Controllerin auf Frankfurt FIS (Fluginformationsdienst) konnte ich ohne weitere Motorunterstützung, rein im thermischen Segelflug, auch die letzte Etappe meiner segelfliegerischen Alpenrundreise mit meiner Landung auf dem heimischen Fluggelände in Neu-Anspach/Taunus 4:30 h Stunden beenden.

Zu Buche standen eine gesamte Flugstrecke von ca. 2100 km und eine Flugzeit von nahezu 32 Stunden.