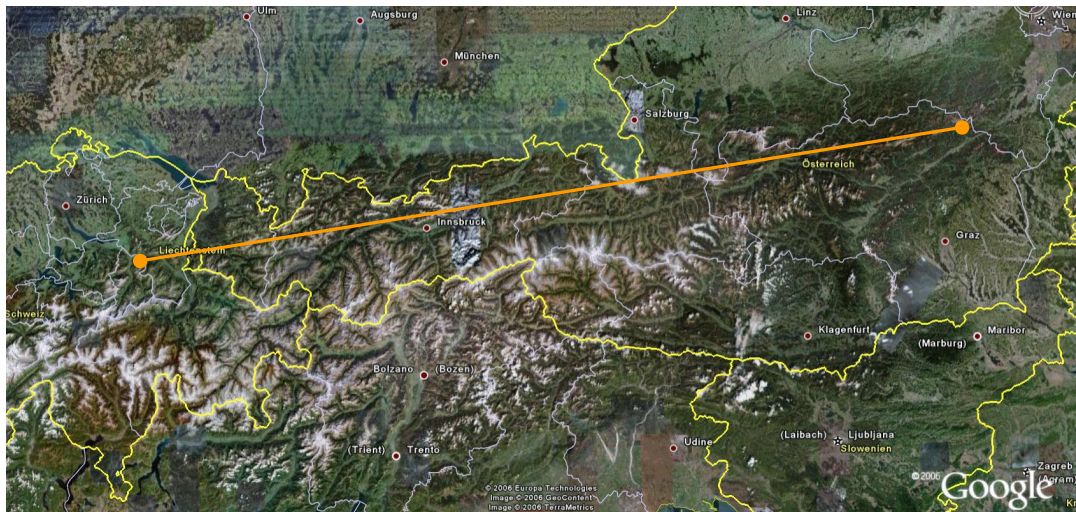


1200 km im Föhn – oder: ans Ende der Alpen und zurück

Von Stefan Leutenegger

Früh Aufstehen kann sich lohnen

Wenn ich mir überlege, wo diese Geschichte beginnt, bin ich mir etwas unschlüssig: die zahlreichen Föhnflugversuche, die ich bisher unternommen habe, die nicht selten auf einer fernen Wiese geendet haben und mehrtägige Rückholaktionen nach sich zogen, gehören auch irgendwie dazu. Beginnen wir aber mit dem Montieren des Discus 2 an jenem 16. August 2006, dem Vortag dieses Föhnfluges, welcher mir immer in Erinnerung bleiben wird. Es ist schon dunkel, vorsichtig ziehe ich mit meinem Vater, der mir zum Glück kurz helfen kann, die Flügel aus dem Anhänger. Mit etwas Glück können wir den Flieger im nicht ganz vollen Hangar vom Flugplatz Winterthur unterbringen, noch die Sauerstoffanlage einbauen und den Task in den Rechner hineinladen. „Was hast du ausgeschrieben“, werde ich von meinem Vater gefragt – und getraue mich fast nicht zu antworten. „1000 km Ziellrück“, antworte ich „bis an die letzten Berge vor Wiener Neustadt und zurück“. Wie diese Geschichte wohl ausgehen wird?



Die ausgeschriebene Strecke in Google Earth

17. August 2006, 5:30 – der Radiowecker beginnt Musik zu spielen und ich frage mich ernsthaft einige Sekunden lang, was um alles in der Welt jetzt los ist – bis ich mit einem Schlag hellwach bin, weil ich mich wieder erinnern kann. Sofort folgt der Wetter-Check durch das Fenster und im Internet: der Föhn in der Schweiz ist noch etwas schwach, aber im Inntal stärker: Die Druckdifferenz Zürich-Locarno beträgt nur knapp 5 hPa. Letzte Vorbereitungen und eine kurze Autofahrt zum Flugplatz, später beim ersten Tageslicht werden Segelflugzeug und Superdimona aus dem Hangar auf die taunasse Wiese geschoben, während die aufgehende Sonne vereinzelte Lentis, die durch die glasklare Luft über den Alpen zu sehen sind, in gelb und rot leuchten lässt. Es folgen die letzten Handgriffe: Sauerstoffhahn auf, das Material im Flugzeug verstauen und schon geht es los: sanft erhebt sich der Schleppzug vom Boden und es eröffnet sich uns eine wunderschöne Morgenstimmung – das Thurtal ist noch in Nebel gehüllt. „Nur schon wegen der Aussicht hat sich das frühe Aufstehen gelohnt, oder?“ frage ich den Schlepppiloten Markus Arn, der sich zu dieser Aktion frühmorgens vor Arbeitsbeginn hat überreden lassen, und er stimmt mir zu.

Schwierigkeiten mit dem Welleneinstieg

In 2800 Metern am Rickenpass – Es ist etwa 7 Uhr - ziehe ich die Klinker: vor mir die Churfürsten und Glarner Alpen, an denen sich die ersten Cumuli bilden. Der Wind scheint nicht allzu stark zu sein, ich schätze gut 20 km/h aus Südwesten. Nach dem Überfliegen der Durschlegli-Antenne, die wieder einmal als Startpunkt dient, wird es sich nun zeigen ob es funktioniert: und tatsächlich, am Leistkamm in gut 2000 Metern Höhe beginnt es ruhig mit einem knappen Meter zu steigen. Ich habe ja Zeit, überlege ich mir, und übersteige in Achterschleifen langsam die Churfürsten, deren schroffe Felswände noch vollständig im Schatten liegen. In 2500 Metern geht es nicht mehr höher und ich fliege vorsichtig Richtung Gonzen.

Über dem Rheintal hat sich eine Art Lenticularis gebildet, den ich nun anfliege. Leider finde ich kein Steigen und für eine Rheintalquerung fühle ich mich zu tief, weshalb ich mich entscheide, mein Welleneinstiegs-Glück am Skigebiet Pizol südlich von Bad Ragaz zu suchen – wo ich es auf anderen Flügen auch schon geschafft habe. Leider ist es auch da schwach und pulsierend. Nach einer halben Stunde Üben bin ich wenigstens so hoch, dass ich mich Richtung Vilan und Prättigau vorwage. Mit etwas Glück kann ich über dem Rheintal noch etwas steigen, allerdings nicht in die Welle. Ich beschliesse, mich ins Lee des Rhätikons (ins Montafon) spülen zu lassen, weil ich da noch immer in die Welle gekommen bin. Und tatsächlich: nach heftigem Sinken (bis 8m/s) finde ich den Rotor, der mich ruppig wie immer in die Welle hinauf schießt. Neben der Wolke geht es bis 4300 m, danach wird mir das Steigen zu schwach. Mittlerweile ist es 9:10 Uhr geworden, trotz Verzögerung bin ich immer noch im Zeitplan.

Mit Rückenwind in die niederen Tauern

Das Finden der Linie Richtung Arlberg und Landeck gelingt mir nicht schlecht, einmal steige ich sogar vor einer Wolke wieder auf 4400 m. Mit etwa 50 km/h Wind aus 240° bin ich mit einem Groundspeed bis 200 km/h unterwegs. Eingangs Ötztal kann ich abermals auf 3800 m steigen, raste die Frequenz von Innsbruck und beginne Freigaben zu erwirken.



Die Reichenspitze mit Neuschnee und Lentis

Eine Stunde nach dem Abflug im Montafon bin ich südlich von Innsbruck und dem Patscherkofel wieder am Steigen in die Welle. Mit 3500 m quere ich das Zillertal in Richtung Gerlospass, hinter dem sich die frisch verschneiten Gipfel der hohen Tauern majestätisch über die zahlreichen Rotorwolken erheben. Weit oben drüber schimmern vom ansonsten stahlblauen Himmel zarte Lentis, deren Ausrichtung meine Befürchtung bestätigen, dass es auch hier eher Westwind als Südwind gibt.

Etwas tief, deutlich unter 3000 m, fliege ich eine Flanke an, wo ich den Rotor vermute – und es funktioniert! Mit bis zu 7 m/s integriertem Steigen bin ich im Nu in der Welle und muss mit 3800 m weiterfliegen. Die Rückenwindkomponente beträgt 60 km/h. Während ich mich von einer Welle zur nächsten spülen lasse, beginne ich mir etwas Sorgen um den Rückweg gegen den Wind zu machen. Ich rede mir ein, dass es bis dahin sicher tiefer unten irgendwie thermisch oder dynamisch an den schroffen Wänden des Kalks gehen muss. Momentan sieht es aber noch gar nicht danach aus: nördlich der Tauern ist es völlig blau. Es beginnt mich zu interessieren, ob andere Piloten schon am Fliegen sind, bisher habe ich nämlich noch kein einziges Flugzeug erspähen können. Also rufe ich Aigen auf, erhalte aber keine Antwort. Vorsichtig lasse ich mich weitertreiben, nehme jede Höhe mit.

Plötzlich meldet sich ein Segelflugzeug am Funk: wie sich später herausstellen sollte ist es Jan Jagiello, den ich vor wenigen Wochen an der Junioren Vor-WM Rieti kennen gelernt habe. Er sei aus der Welle an die Kalkwände abgeglitten, aber die tragen nicht, meint er enttäuscht, es habe zuwenig Wind und er müsse in Aigen landen. Damit sind auch für mich einige Alternativen vom Tisch und ich muss neue Strategien entwickeln. Ausserdem habe ich nun eine mir unbekannte Region erreicht, immer häufiger studiere ich die Karte. An den letzten Rotor-Fetzchen der niederen Tauern mache ich noch soviel Höhe wie möglich, dann überquere ich bei Trieben das Ennstal Richtung Eisenerzer Alpen, wobei ich alles auf die ersten sich bildenden Wolkenfetzchen setze. Es ist schliesslich 5 nach 12, da muss es doch Thermik geben...



Die letzten Rotorwölkchen – Richtung Wende ist es völlig blau

Durststrecke

Noch 80 km sind zu fliegen bis zur Wende, aber einfach wird es nicht. Unter Kretenhöhe erreiche ich den ersten Hang, fliege vorsichtig über das Gemisch aus Felsblöcken und braungrünem Gras – zum Steigen reicht es nicht, aber ich kann die Höhe fast halten. Am nächsten Hang versuche ich es mit einer Achterschleife, aber es ist immer noch zu wenig. Erfolgreich verdränge ich den Gedanken an den Aufwand nach einer möglichen Landung in Timmersdorf oder Lanzen. Mit nur noch 1800 Metern fliege ich eine vorgelagerte Felsnase an: es hebt sich ein Flügel, ich drehe dagegen und tatsächlich beginnt es mit einem knappen Meter zu steigen. Während des Kreisens stelle ich erleichtert fest, dass der Wind hier unten eindeutig aus Süd bis Südost weht, wenn auch nur mit 10 bis 15 km/h. In 2150 m ist das Steigen leider zu Ende und ich muss mich auf Kretenhöhe dem Hochschwab entlangtasten. Noch ein, zwei mal kann ich in schwachem Steigen 100 Meter Höhe gewinnen, 10 km vor der Wende an der Rax bei km 501.3 geht es plötzlich mit über 2 Metern auf über 2300m bis unter eines jener verkümmerten vereinzelt Cumuli: endlich stellt sich Thermik ein!

Punkt 13 Uhr bin ich an der Wende, ich glaube im Nordosten das über 30 km entfernte riesige Gelände des Flugplatzes Wiener Neustadt West erkennen zu können. Auf der gleichen Route geht es nun ebenso vorsichtig mit leichtem Gegenwind zurück zum Hochschwab. Da entscheide ich mich für eine Route nördlich von Eisenerz.



Nördlich von Trieben auf dem Rückflug: es sieht wieder besser aus

Den Kalkwänden entlang

An den Wänden nördlich von Trieben läuft es endlich wieder besser und ich kann sogar bis auf 2600 m steigen. Von der plötzlich komfortableren Operationshöhe verführt, lasse ich mich dazu hinreißen, direkt nach Niederöblarn an den Grimming zu fliegen – ärgere mich aber schon bald, denn der Umweg über die Berge im Norden hätte sich definitiv gelohnt, die Cumuli sehen dort prächtig entwickelt aus. Lässt etwa die Konzentration nach? Ich spüle meinen Ärger mit ein paar Schlücken Wasser herunter und genehmige mir zwei Schokoriegel. Tief unter dem Gipfel, auf 1800 m, erreiche ich den Grimming und

weit oben glitzert das erste Segelflugzeug, das ich an diesem Tag sehe und ich befürchte eine Hangflugübung – aber glücklicherweise geht es von unten thermisch mit 3 m/s noch oben und ich kann sogar kreisen, da der Wind praktisch eingeschlafen ist.



Das imposante Felsmassiv

Auf Kretenhöhe geht es nun den Kalkwänden und Wolkenstrassen entlang – kreisen muss ich selten und das höher fliegende Segelflugzeug ist schnell eingeholt. Während ich die Weite des imposanten Felsmassivs fotografiere und bis an die Basis auf 3000 m hinaufkurble, muss ich eine wichtige Entscheidung treffen: soll ich dem Kalk folgen und südlich von Kufstein über den Inn – oder den Pinzgau hinauf und versuchen in die Welle einzusteigen? Oft schon bin ich auf Ameisenkniehöhe Richtung Achensee und Karwendel geflogen: je tiefer man kommt, desto stärker wird der Gegenwind und man kann erst nördlich der Stadt Innsbruck, wo der Föhn aus dem Wipptal schiesst, wieder steigen. Einmal wäre ich hier fast und einmal bin ich wirklich aussengelandet.

Ein guter Plan, seine Missglückte Umsetzung und „Gebastel“

Mit diesen Erinnerungen noch allzu gegenwärtig entscheide ich mich für die Route Richtung Gerlos, auch wenn ich diese bei Föhn nicht kenne. Es gibt nun relativ viel Bewölkung, darüber formieren sich Lenti-Strukturen. Ich folge einer Wolkenwurst und kann vor dem Thurnpass nochmals auf 2800 m steigen. Bei Neukirchen fliege ich auf eine kleine Querkrete des Grossvenedigers los – in der Hoffnung, einen Rotor zu erwischen, die Wölkchen sehen schliesslich einladend aus. Zunächst stimmt mich das starke Sinken im Lee des Rotors positiv – dann aber werden die Berge immer mächtiger, die Höhe schrumpft auf 2000 m und da, wo ich den Rotor erwischen wollte, kommt mir nun der Hang in den Weg. Es ist nur turbulent, steigen kann ich nicht. Ich habe nur kurz Zeit, mich zu ärgern, denn nun muss ich sofort den Hangaufwind auf der Nordseite des Tals erreichen um nicht auf einem der Felder aussenzulanden.

Unter 1700 m beginne ich mit Achten: es steigt zwar, aber nicht besonders stark. Enttäuscht sehe ich mir die hohen Lentis an, die genau Richtung Innsbruck führen, wo ich ja hin wollte – der Plan wäre gewesen, einige Stockwerke höher ihnen entlang zu

fliegen... Ungeduldig fliege ich über die Gerlos, hoffe noch verzweifelt auf einen Welleneinstieg, doch mit nur 2400 m muss ich schliesslich das Zillertal queren. Aus einer Kombination aus Unentschlossenheit und Angst, in eine Sackgasse zu gelangen, fliege ich eine kleine Querkrete nördlich des Rastkogels an – und kann nach 5-10 Minuten „basteln“ endlich die Kreten Richtung Inntal überqueren. Hastig verlange ich ein Crossing Richtung Karwendel. Soeben habe ich die Freigabe erhalten – doch nun beginnt es schön ruhig zu steigen, ich teile dem Controller die geänderten Absichten mit.

Der Wind weht hier aus 240°, stets zunehmend. Also fliege ich mit 3400 m weiter Richtung Patscherkofel. Erst da darf ich das Inntal queren, muss durch starke Abwindfelder fliegen, sehe wie die Stadt Innsbruck unter mir immer grösser wird. Aber auf der Nordseite geht es wie erwartet problemlos aufwärts – auch wenn ich mich mittlerweile wieder deutlich unter 2000 m befinde.

Möglichst ohne Kreisen über den Arlberg

Die Route den Hängen entlang von Innsbruck nach Hause ist mir gut bekannt. In 2600 m fliege ich oberhalb Innsbruck los, auch wenn ich wegen der in Richtung Arlberg zunehmenden Bewölkung in mittlerer Höhe noch etwas skeptisch bin. Immer geradeaus geht es dem Mieminger Gebirge entlang, von 2300 m bis auf 2600 m. Nördlich von Imst entscheide ich mich doch für ein paar Kreise, denn das Gelände ist ansteigend und ich habe noch etwas Gegenwind. Je näher der Arlbergpass rückt, desto besser tragen nun die Hänge. Zunächst bin ich bei Landeck noch weit unter den Gipfeln – mit einer Geschwindigkeit von 110-120 km/h geht es im Geradeausflug ständig aufwärts. Kurz vor dem Skigebiet am Arlberg bin ich froh, über der Gipfelhöhe auf gut 2800 m zu sein, denn es ist schwierig, im Gegenlicht die verschiedenen Bahnen mit ihren Seilen zu erkennen.

Ich folge der Klostertal-Nordseite bis nach Bludenz. Hier bin ich auf einen Rotor angewiesen, da ich andernfalls nicht um die Berge herum gegen den Wind an die Churfürsten oder den Gonzen gelangen kann. Mit leicht geschmälertem Selbstvertrauen drehe ich Richtung Brand ab. Nach längerem Suchen - immer weiter im Tal hinten und immer näher am Hang - erwische ich den Rotor endlich: mit 2800 m verliere ich das stärkste Steigen, bin aber erleichtert, dass es nun über die Berge ins Rheintal reicht. Vor den Rotorwolken ist es extrem turbulent, zum Steigen reicht es nicht, aber immerhin kann ich die Höhe halten.

Ich lehne zurück und beginne mit der Rheintalquerung direkt an die Churfürsten. Meiner Einschätzung nach müsste es problemlos reichen. Doch es setzt Sinken ein: 3 – 4 – 5 m/s Sinken – es wird mir zu riskant, ich muss nach Süden abdrehen und weiterhin im Lee den Alvier umfliegen. Offensichtlich hat der Föhn auch hier eine deutliche Westkomponente. Den Churfürsten entlang steigt es wie erwartet sehr gut, und während ich nach über 11 Stunden wieder an den senkrechten Felsen fliege, beginne ich es zu realisieren: ich habe es geschafft! 1000 km Zielrück mit einem Standardflieger!

Eine Verlängerung in der Welle

Schon landen gehen möchte ich nicht, es ist noch nicht einmal 19 Uhr. Also drehe ich nach dem sehr hohen Zielüberflug um, wende den Discus 2 um 180° und fliege zurück an die Churfürsten: es beginnen sich neue Wellen zu formieren, das ist deutlich sichtbar. Wieder über dem Rheintal finde ich den Welleneinstieg. In 4500 m erscheinen der Säntis und die Chesaplana als kleine Berglein und ich sehe den entfernten Bodensee richtig von oben. Der Walensee glänzt im Gegenlicht und ruft danach, fotografiert zu werden. Ich fliege vor dem Gemisch aus Rotorwolken und Lentis weiter Richtung Arlberg, immer im Steigen. Im Lee der Chesaplana ist es sogar in fast 5000 m noch turbulent.



In der Rheintal-Welle – geblendet vom glänzenden Walensee

Zwischen Ötztal und Oberalppass hat sich in etwa 7000 m vom einen Horizont zum anderen eine einzige Föhnkante gebildet – aber heutzutage und hierzulande sind diese Höhen ja für uns Segelflieger fast nie erlaubt. Südlich des Arlbergs fliege ich wieder ins Sinken ein und drehe ab: noch einen turbulenten Rotorflug brauche ich nicht. Zurück im Rheintal steige ich abermals auf 4600 m, erhöhe dann die Geschwindigkeit und fliege Richtung Glarnerland. Die Sonne scheint immer röter zwischen den Wolken hindurch – das ist purer Segelflug-Genuss (auch nach über 13 h Flug).

Vor dem Glärnisch drehe ich ab und nehme mit einem Groundspeed zwischen 220 und 280 km/h Kurs Richtung Winterthur. Es braucht volle Konzentration, unter die diversen TMAs zu tauchen, ohne einen von ihnen zu touchieren. Den Sonnenuntergang sehe ich nicht mehr, denn der Altostratus liegt schon ziemlich dicht über dem Mittelland. Es werden Strassenlaternen angezündet und ich bin froh, nicht bis zur letzten Minute vor dem Eindunkeln geflogen zu sein.

Um 18:49 setze ich zufrieden auf der Winterthurer Graspiste auf. Ein paar Sekunden später steige ich zum Cockpit hinaus und bin erleichtert, dass ich mir die steifen Füße vertreten darf und das leicht eingedickte Blut wieder freier zirkulieren kann. Als Überraschungsbesuch ist aus Hausen am Albis die gesamte Junioren-Mannschaft angereist: man lässt sofort die Korken knallen und feiert zu Hause weiter bis nach Mitternacht.

Räterschen (Schweiz), 26.08.2006

Stefan Leutenegger