

Im Segelflug um das Matterhorn

Wer hat nicht schon einmal davon geträumt, dem Vogel gleich, Berge wie Zugspitze, Großglockner, Matterhorn oder sogar den Mont Blanc zu überfliegen?

So auch mein Fliegerkamerad Otto Benz und ich.

Es gelang uns in diesem Frühjahr, als die Schneefälle in den Alpen erschreckende Ereignisse mit sich brachten.

Mit unseren Segelflugzeuganhängern im Schlepp führen wir zunächst auf der Autobahn an Bregenz, Zürich, Bern und dem Genfer See vorbei in Richtung Aosta. Als wir den Tunnel des Grossen St. Bernhard passiert hatten, erwartete uns strahlender Sonnenschein. Jetzt noch etwa 16 km bergab und Aosta lag nach 8 Std. Fahrt vor uns. Nach den Anmeldeformalitäten bei den italienischen Fliegerkameraden (unbürokratisch, aber sehr genau), unterzogen wir unsere Flugzeuge nach dem langen Straßentransport einer genauen Kontrolle. Alles war in Ordnung.

Der Flugplatz von Aosta besitzt eine Start- und Landebahn von 1000 Metern Länge, die in Ost-West-Richtung angelegt ist. Hier sind auch die Hubschrauber und Rettungsflugzeuge der italienischen Bergrettungsstaffeln stationiert.

Beidseitig des engen Tales erheben sich über 3000 Meter hohe Berge. Namen wie Becca di Viou, Gran Paradiso, Monte Emilius, Gran Combin, Mont Blanc und Matterhorn lassen jedes Bergsteigerherz höher schlagen.

Für uns also Möglichkeiten des Gebirgssegelfluges genug.

Vor dem Beginn des täglichen Flugbetriebes werden die Piloten in einem sogenannten „Briefing“ eingehend in die Vorschriften, Bedingungen aber auch Gefahren des Alpensegelfluges eingewiesen. Größte Aufmerksamkeit muss hier der sauerstoffarmen Zone ab Flughöhe 3500 Meter sowie den niederen Temperaturen in diesen Höhen geschenkt werden. Außenlandungen sind kaum möglich, da eine Landung in engen Tälern als auch in großer Höhe (Gletscher) nicht ratsam erscheint. Stündliche Standortmeldungen des Piloten und jedes Verlassen der angegebenen Position werden vom Tower-Aosta auf Tonband aufgenommen, um eventuelle Such- und Rettungsmaßnahmen gezielt durchführen zu können. Bei unserem Aufenthalt waren durch die Disziplin aller Piloten keine Vorfälle zu verzeichnen.

Was bringt uns im März, einer fast thermiklosen Zeit, bei Minustemperaturen von 30 Grad Celsius und darunter in solch große Höhen?

Zunächst schleppt ein Motorflugzeug das Segelflugzeug an einen quer zum Wind liegenden Hang. Im Hangaufwind werden bis zu 2500 Meter Höhe erreicht. Hier entstehen bei starken Nord- bis Nordwestwinden südlich des Alpenhauptkammes wellenförmige, waagrechte Luftschwingungen. Wir nennen sie Nordföhn. Fliegt man in eine dieser Wellen ein, so gelingt es ohne Kreisen, nur mit der Nase des Seglers gegen den Wind fliegend, mit etwa 2 bis 3 Meter pro Sekunde zu steigen.

Das war es, was wir wollten!