

# Im Formationsflug zum Dach Europas

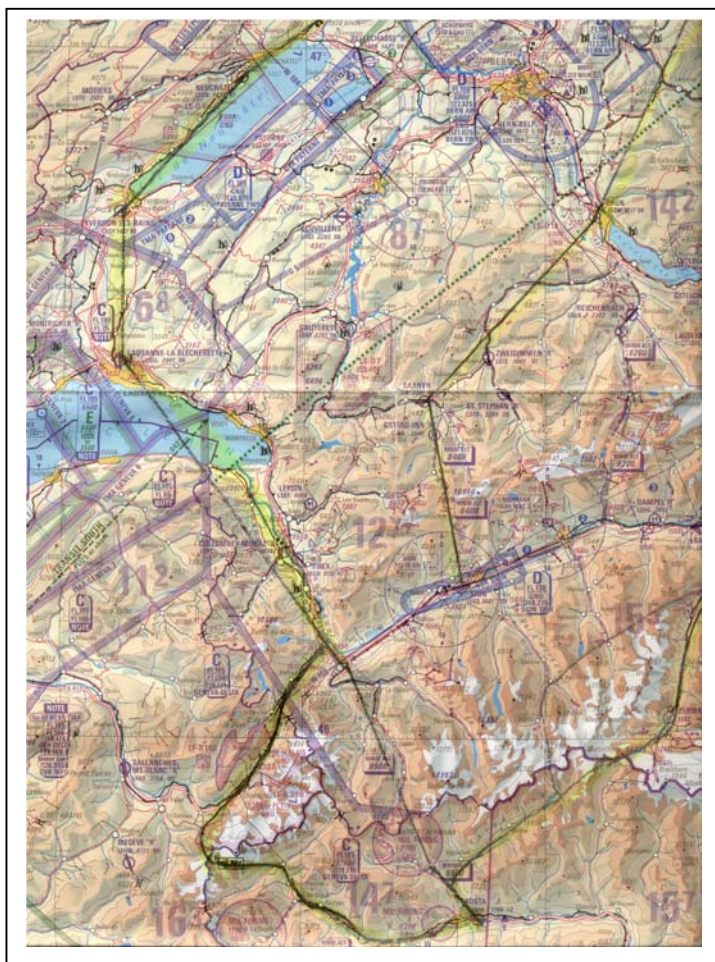
Mit dem vereinseigenen Motorsegler und UL zum Matterhorn / Ein Reisebericht von Michael Zistler

Berthold wollte ein paar Flugstunden auf unserem Rattel sammeln für die Erhaltung seiner Luftfahrerscheine. Auf mich kam er als passionierter Motorflieger mit der Bitte um Begleitung zu, weil er mit dem Handling des C-Falken noch so seine Defizite spürte, die er verbessern wollte. Um die 8-10 Flugstunden schwebten ihm vor und ich sollte ihm dafür ein paar Vorschläge für ein interessantes Flugziel machen.

Zwei Ideen hatte ich spontan: Entweder ein Deutschlandflug links hoch, Inselhopping inclusive Landung auf Helgoland und dann rechts runter an der polnischen/tschechischen Grenze. Oder ein Flug über das Dach Europas mit Überflug der Gipfel von Matterhorn und Montblanc. Berthold hatte ersteres schon hinter sich und entschied sich also für den Alpenflug, als Termin wurden zwei Wochenenden Anfang Mai gewählt. Irgendwie muss dann auch noch Michael Schubert von der Sache Wind bekommen haben, ruck zuck erreichte uns seine E-Mail-Anfrage, ob er sich mit seiner Hildegard auf dem UL dem Trip anschließen könne. Seit April 2006 dürfen auch deutsche Ultraleichtflugzeuge in die Schweiz einfliegen, die Chance wollte er beim Schopfe packen.



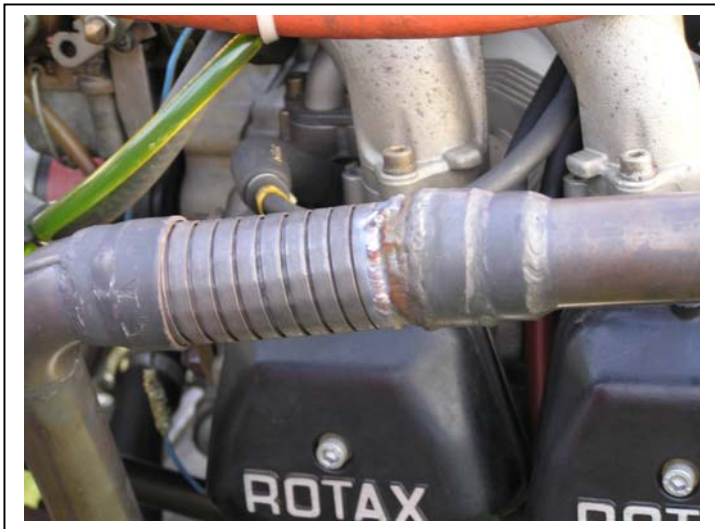
So kam es am Mittwoch, 03. Mail 2006 zur ersten Flugvorbereitungsrunde unseres Quartetts auf dem Dürrenhardter Hof. Als Reiseziel wählten wir Aosta in Norditalien aus, dort haben wir Anfang der achziger Jahre einige schöne Fliegerferien verbracht. Zunächst galt unser Interesse einer konkreten Route. Nach einigem Überlegen stand fest, dass wir nach der Zwischenlandung in Donaueschingen (Zoll) den Jura runterfliegen wollten, vorbei am Lac de Neuchatel bis Lausanne am Genfer See. Dort wollten wir auftanken, über Martigny im Rhonetal Höhe gewinnen, um in FL 165 über den Montblanc nach Aosta zu fliegen. Falls das wetterbedingt nicht möglich sei sollte, wollten wir ab Martigny den großen St. Bernhard-Paß zur Überquerung des Hauptkammes nach Aosta nehmen.



Abzuklären war dann am Donnerstag lediglich, welche Lufträume in der Schweiz und Italien unser UL eigentlich befliegen durfte. Veröffentlicht war, dass es - zumindest in der Schweiz - den „richtigen“ Flugzeugen gleichgestellt sei, lediglich für die Lufträume C und D eines PPR bedarf. In Italien stellte sich die Sache jedoch anders heraus: Dort dürfen UL bis 150 Meter über Grund fliegen und auf jeder Wiese mit Genehmigung des Eigentümers landen. Keinesfalls jedoch an kontrollierten Plätzen. Sicherheit sollte ein Telefonat direkt mit dem Flugplatz in Aosta bringen: Eine freundliche Dame sagte mir im besten Deutsch, dass wir das UL auf dem Landwege zurück nach Nagold transportieren müssten, falls wir auf die Idee kämen, damit in Aosta zu landen. Eine klarere Auskunft kann man sich nicht wünschen! Sie empfahl uns eine Anfrage in Biela, was für unser Vorhaben aber viel zu weit südlich lag.

In weiteren Telefonaten mit der Schweizer Flugsicherung skyguide und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL konnte ich dann die Luftraumregeln für UL in der Schweiz in Erfahrung bringen, es war so wie veröffentlicht. Also musste das Vorhaben geändert und ein neues Ziel gefunden werden. In einer etwas hektischen Telefonkonferenz haben wir uns für Sion als Basislager für unsere Ausflüge in die Berge





entschieden. Die Strecke dorthin konnten unsere Flugzeuge ohne aufzutanken gut bewältigen, in einem letzten Telefonat mit dem Flughafen Sion erhielt ich die Clearance für die Landung mit dem UL.

Schlussendlich planten wir dann die Strecke mit diesem Verlauf: Donaueschingen (Zoll), vorbei am Schluchsee, Grenzüberflug bei Fricktal, VOR Willisau, Thuner See, Flugplatz Saanen bei Gstaad und dann die Passüberquerung des Gemmipasses zwischen Sanetsch und Wilhorn ins Rhontal nach Sion.

Die flugzeugspezifische Vorbereitung gestaltete sich etwas schwieriger (gelinde ausgedrückt). Beim Rattel wurde am Sonntag vorher bemerkt, dass die 100-Stunden-Kontrolle ausstand und bis zu diesem Check das treue Arbeitstier unseres Vereins nicht mehr bewegt werden konnte. Tausend dank nochmals an unsere beiden Rentner Krolli und Hanni, die uns hier in kameradschaftlicher Weise nicht haben sitzen lassen! Dann stellten wir noch fest, dass zwar zwei Sauerstoff-Flaschen gefüllt waren und wir auch zwei Atemmasken hatten, es jedoch lediglich eine Durchströmeinheit gab. Michael ließ sich von solch kleinen Fischen jedoch nicht abhalten und besorgte sich kurzerhand in Nufringen einfach das fehlende Teil. So standen uns am Mittwoch Abend zwei bestens vorbereitete Vereinsflugzeuge zur Verfügung.

FLIGHT PLAN		PLAN DE VOL	
1. MESSAGE TYPE Type de message FF		2. AIRCRAFT IDENTIFICATION Type d'aéronef D-KATUK	
3. MESSAGE NUMBER N° de message 021		4. FLIGHT RULES Règles de vol L	
5. DEPARTURE AERODROME Aérodrome de départ NOUVELES VZK		6. DESTINATION AERODROME Aérodrome de destination LUGANO	
7. ALTITUDE Niveau 7700		8. ALTITUDE AERODROME Aérodrome de départ LUGANO	
9. CRUISE SPEED Vitesse croisière 140		10. EQUIPMENT Équipement L	
11. TOTAL WEIGHT Poids total estimé 1400		12. ALTITUDE AERODROME Aérodrome de destination LUGANO	
13. SUPPLEMENTARY INFORMATION Informations complémentaires REG/AMWAK 578/1036		14. EMERGENCY RADIO Radio de secours V	
15. PERSONS ON BOARD Personnes à bord 2		16. LIGHTS Lumières J	
17. AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marquages de l'aéronef WHITE BLUE		17. LIGHTS Lumières L	
18. REMARKS Remarques PILOT IN COMMAND Filsse commandant de bord C/MAST		18. LIGHTS Lumières F	
19. FILED BY / Déposé par MAST		19. LIGHTS Lumières U	

Leider nur bis zum Donnerstag Nachmittag: Bei einem Passagierflug mit dem UL ist der Auspuff durchgebrochen, was dem Piloten Peter Schuon mit einem undefinierbaren Geräusch und merklichem Leistungsverlust quittiert wurde. Die Hiobsbotschaft erreichte uns von Nobbi Diener umgehend per handy. Sollte das das Ende aller Bemühungen sein? Nicht für Michael, der Nobbi zu einer spätabendlichen Schweißaktion unter Zustimmung der technisch Verantwortlichen bewegen konnte. Am Ende konnte der „Haiterbacher Kuckuck“ dann doch in technisch einwandfreiem Zustand vollgetankt in die Halle geschoben werden, vielen Dank Nobbi!

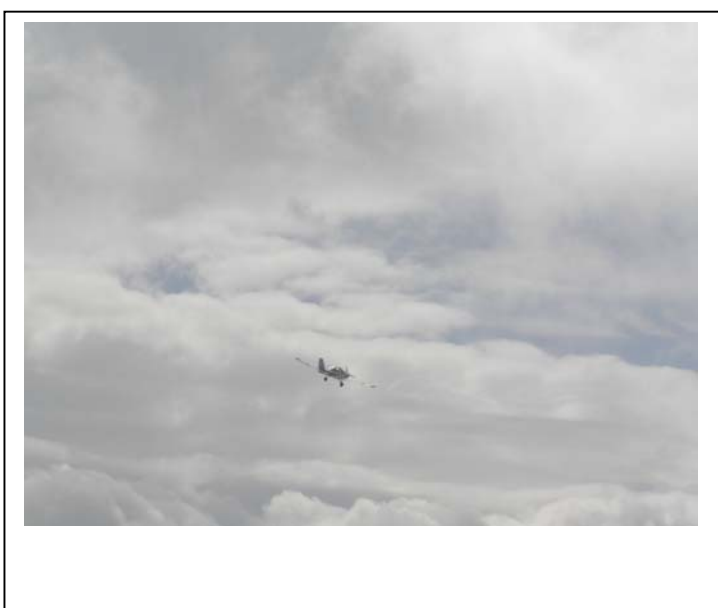


Berthold hat sich als ambitionierter Motorflieger für die flugsicherungstechnische Durchführung dieses Ausfluges zuständig erklärt, den Flugplan für die Nagolder Formation hat er per internet vorbereitet. Als Flugleiter stellte sich für den Freitag in aller Herrgottsfrühe Krolli höchstpersönlich zur Verfügung, auch hierfür unser herzlichster Dank. Nach einem Gruppenfoto verlief der Start problemlos, gespannt harrten wir der Dinge, die uns auf diesem Abenteuer erwarten sollten.

Für die Landung in Donaueschingen erhielten wir Direktanflug auf die Piste 18, im Tower hörten wir vom Flugleiter dann, dass die Zollabfertigung allerdings 2 Stunden vorher beantragt werden müsse. Allerdings wurde aus dieser Mücke kein Elefant gemacht und mit einem schlichten „Haut



ab“ wurden wir des Flugfeldes wieder verwiesen. Ein schönes Beispiel von Un-Bürokratie, wie ich finde! Der Flugplan für den grenzüberschreitenden Verkehr wurde von hier aus aktiviert und ab sofort begaben wir uns auch auf der FIS-Frequenz unter die Aufsicht der Fluglotsen. In allerbestem Funkenglisch (kein airliner könnte es besser machen, wirklich!) meldete sich Berthold bei Zürich Information und gab unser Vorhaben bekannt. Planmässig überquerten wir die Grenze bei Fricktal und gaben unsere jeweilige Positionen bei den geforderten reporting points an. Als gut und hilfreich stellte sich unser kleiner Trick heraus: nämlich durch funken von „bord bord“ jeweils für kurze Zeit auf die Frequenz 123,45 MHz zu schalten, um uns gegenseitig informieren zu können. Vor allem die neuen Funkgeräte haben uns hierbei sehr unterstützt und entlastet, welche zweckdienliche und nützliche Anschaffung.



Spätestens im Jura stellte sich jedoch heraus, dass der Meteorologe, der uns am Vortag noch persönlich beraten hatte, wohl nicht der Beste seines Faches war: Vorhergesagt waren gegen Spätnachmittag aufkommende Labilisierung mit einzelnen Überentwicklungen, die jedoch nach seiner Auffassung bequem hätten umflogen werden können. Vormittags überhaupt keine Probleme. Diese Prognose gab er uns für den ganzen Alpenraum, und zwar sowohl für den Freitag und auch Samstag. Aber ganz ungebildet sind wir meteorologisch ja auch nicht, und bereits nach Sonnenaufgang ist uns die vorhandene Labilität durch die Wolkenformen aufgefallen. Und im Jura mit Südkurs hatte dann auch mit Zunahme der Dichtigkeit die Abnahme der Sicht zur Folge und die Wolken verdichteten sich. Gegen 9.30 Uhr gesellten sich dann auch schon die ersten kleineren Schauer zu uns, die jedoch kein Problem darstellten.



Ab dem Thuner See kamen dann erste Zweifel auf, ob wir wegen der Wolkenbasis die sichere Überquerung des Gimmipasses schaffen könnten. Gem. AIP Switzerland ist für diese Routenempfehlung Nr. 50 eine sichere Flughöhe von 8.200 ft/QNH angegeben. Ein Wert, der sich gleich als absolut realistisch für uns herausstellen sollte. Dem Simmetal folgten wir etwas skeptisch Richtung Süden und erreichten den Flugplatz Zweisimmen. Langsam konnten wir uns an die höher werdenden Berge gewöhnen, auch die Flugsicht und Basishöhe von 8.300 ft war noch im grünen Bereich. Am Ende des Tales tasteten wir uns dann aber eher langsam an den Pass heran, zu unterschiedlich waren die Basishöhen und der Sattel musste erst mal einwandfrei lokalisiert werden. Für einen ersten Erkundungsflug „parkten“ wir Michael mit seiner Hildegard in einer kleinen Warteschleife am Taleingang. Eine Stromleitung markierte dann aber einwandfrei den

Weg über den Höhenzug, und mit genau den geforderten 8.200 ft. war die Überquerung dann auch kein Problem. Erst flogen wir im Rattel voraus und gaben dann Michael grünes Licht. Nach wenigen Kilometern, dem guten alten Stephens Navimat sei Dank, erreichten wir das Rhonetal an der nördlichen Seite und hatten dann auch schon Sicht auf den Flughafen in Sion.





Die Kontaktaufnahme mit Sion Tower verlief problemlos, schwieriger gestaltete sich die Suche nach den Pflichtmeldepunkten. Alle verfügbaren Unterlagen, einschließlich des offiziellen Anflugblattes gem. AIP, wollten nicht so ganz zu dem passen, was wir tatsächlich an Geländemerkmale ausmachen konnten. Nicht so gut für den Anflug eines großen Flughafens, dachten wir. Aber der Towerlotse meldete uns bereits in Sicht, wir trafen mit unserer Positionsmeldung dann doch genau „November“ und setzten den Anflug auf die 2000 Meter lange runway fort. Kurz riss hier erstmals der Sichtkontakt zwischen unseren beiden Fliegern ab, aber auch Michael konnte sich für seinen Anflug korrekt positionieren. Federleicht und butterweich setzten wir auf und verließen die Bahn am taxiway Bravo. Sion ground begrüßte uns und wies uns eine gute Parkposition auf dem Vorfeld zu. Zwei Stunden hat der Flug bis hierher nur gedauert, aber wir waren sehr glücklich, hier trotz des unerwarteten Wetters angekommen zu sein.



Gerade als Michael mit seiner Hildegard die Haube öffnete, wurde uns eindrucksvoll die Größe und Vielseitigkeit dieses Flughafens vorgeführt: Mit ohrenbetäubendem Lärm starteten sechs Militärflugzeuge vom Typ F 5 „Tiger“ zu irgendwelchen Übungen, zwei davon schleppten hellrot lackierte „Torpedos“ mit sich herum. Nun war uns auch klar, was das für komische Dinge im Anflug auf die Schwelle war: Erst dachten wir, es müsse eine Baustelle sein, aber tatsächlich waren es Fangnetze für die „Lötlampen“, falls diese mal zu weit kommen sollten. Kaum ausgestiegen, fuhr dann ein Transporter vor, um uns abzuholen: noblesse oblige!



Die Freundlichkeit des Fluglotsen setzte sich im modernen Abfertigungsgebäude fort. Schnell und unkompliziert wurden die Formalitäten erledigt, wir mussten unsere Pässe rauskramen, unser Vorhaben erläutern und das war's im Wesentlichen auch schon. Für die Übernachtung erhielten wir den Tipp mit dem Hotel Europa, das wir dann auch per pedes aufsuchten. Ich konnte mich hier leider nicht als der beste Navigator auszeichnen, die Unterführung unter einer Bahnlinie habe ich übersehen, sodaß wir einen kleinen Umweg gehen mussten. Sehr zum Leidwesen von Berthold, dessen Tasche wegen des ganzen Flugvorbereitungsgedöns einige Kilos wog. Sorry dafür, Berthold! Eine gute Empfehlung war das Hotel, und über Preise braucht man in der Schweiz nicht zu reden: daß eine Portion Pommes 7,50 Franken kostet, sagt einfach alles!

Lustig und in deutscher Sprache verlief das einchecken, Michael und Hildegard gaben wir als frisch liiertes Paar an und baten um Entschuldigung, falls es in der Nacht etwas lauter werden sollte. Im Gegenzug gaben diese den Schuh zurück und meinten, wir zwei sollten es in unserem Doppelzimmer nicht ganz so übertreiben wie sonst. Will damit sagen, dass zwischen uns eine hervorragende Stimmung und beste Laune war. Wir wollten nicht lange Zeit verlieren, und trafen uns zum Mittagessen in der hoteleigenen Pizzeria. Leider war die Speisekarte nur in französisch, umso mehr die positive Überraschung der beiden Michael's, als sie ihre Teller mit einem Lachssteak



vorgesetzt bekamen. Planmässig erhielt Berthold seine Raviolis, die ihm aber leider etwas auf den Magen geschlagen sind.

Wieder auf dem Flugplatz, tankten wir unsere Flieger erst mal wieder voll, auch das für uns etwas ungewöhnlich, weil hierfür ein extra Tankwagen mit AVGAS vorgefahren kam. Genau je 36 Liter passten in beide Flugzeuge rein, also lagen wir mit dem angenommenen Verbrauch von ca. 16 l/h recht gut. Michael erhielt noch eine kurze Einweisung in das Schnüffeln von Sauerstoff und die Bedienung seines Equipments. Aber schnell wurde uns dann klar, dass wir uns den geplanten Ausflug zum Mont Blanc wegen der Wolken abschminken konnten. Wir entschieden uns für eine Visite des Matterhorns bei Zermatt, dem „König der Berge“. Die Route dorthin ist recht simpel: Nachdem Start folgten wir dem Rhonetal in östlicher Richtung bis kurz vor Brig. Dann bogen wir rechts ab in das Vispetal und folgten diesem über Zermatt bis ans Matterhorn.



Für mich persönlich hat sich hier ein Kreis geschlossen. In dem kleinen Dörfchen Randa war ich vor 25 Jahren mal mordsmässig verliebt in eine Schweizer Bergjungfrau und bin in einem halben Jahr 13 Mal dorthin gefahren. Während die Nagolder Segelflieger 1980 erstmals in Aosta Urlaub machten, habe ich auf der anderen Seite des Matterhorns Bergwiesle gemäht. Alte schöne Erinnerungen wurden für mich wach, ein schönes Gefühl von Stolz und Dankbarkeit!

Gestiegen sind wir bis an die Wolkenbasis bis ca. 14.000 ft. und immer schön in bester Segelfliegermanier auf der linken Seite des engen Tales geflogen. Somit waren wir auf der Luvseite und hatten keine Probleme mit Leewirbeln und Turbulenzen, wofür vor allem Michael im UL dankbar gewesen sein dürfte. Einige Gletscher waren hier an den Flanken des Vispetales schon zu sehen. Am Matterhorn angekommen sind wir dann an der östlichen Flanke in die faszinierende hochalpine Bergwelt eingeflogen. In einem weit ausgeholten Linksbogen flogen wir am Matterhorn entlang auf den bekannten Hörnligrat zu. Von der Hörnlühütte in 3.260 haben wir noch ein schönes Foto geschossen und flogen dann das Tal wieder zurück.



Natürlich bedauerten wir etwas, dass uns ein Logenplatz ÜBER diesen ganzen Bergriesen nicht wie geplant vergönnt war. Alle der insgesamt 38 Viertausender haben ihre Gipfel an diesem Tag in den Wolken versteckt, vor allem hätte ich mich persönlich auf die Gegend der Monterosa gefreut und auf die Gletscher am kleinen Matterhorn sowie den Gornergletscher, weil ich damals dort viel Ski gefahren bin. Aber wie vieles im Leben ist auch dieses Empfinden relativ: Wir deuteten es nicht als Verlust, sondern waren froh, dass wir überhaupt diesen Flug so machen konnten. Kurzum: Wir haben zwar unser ursprüngliches Ziel nicht erreicht, aber trotzdem das beste daraus gemacht!

An den schneebedeckten Graten des Weißhorns haben wir dann in ca. 3.000 Metern Höhe einige Fotos geschossen. Nicht ganz einfach, sich gegenseitig in die geeigneten Positionen zu bringen, auch diese Art von Fliegerei will gelernt und abgesprochen sein. Beim Rückflug gegen den aufgekommenen Wind jammerte Michael dann erstmals, wir sollten bitte etwas langsamer fliegen. Doppelsitzig, das hat der ganze Flug gezeigt, ist das UL dem Falken in keiner Konfiguration gewachsen. Sowohl im Steig- als auch im Reiseflug müsste die Drehzahl weit



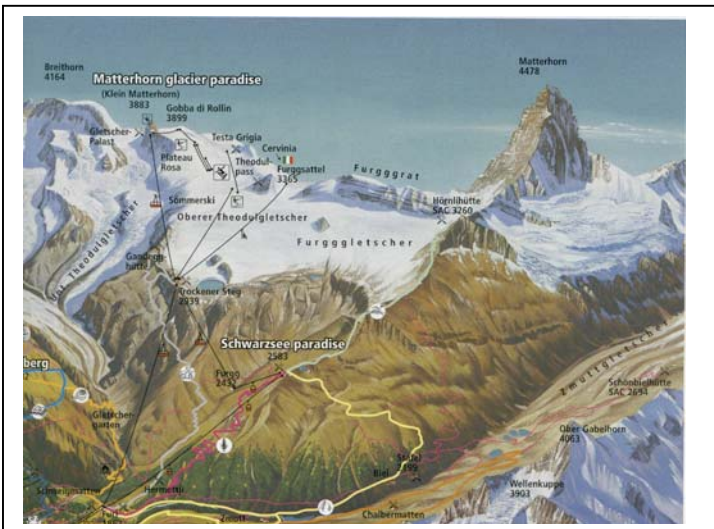


über 5.000 U/min. liegen, was einen deutlich höheren Spritverbrauch zur Folge hätte. Das ist im Wesentlichen natürlich auf den Verstellpropeller des Motorseglers zurückzuführen.

Im Rückflug nach Sion waren wir im Rhonetal durch zwei Dinge etwas verunsichert: Klar und deutlich waren hier in kurzem Abstand zwei riesengroße Flugplätze mit Betonbahn auszumachen, die aber weder im GPS noch in der Karte eingezeichnet waren. Wie sich herausstellte, handelte es sich um ehemalige Militärplätze, die stillgelegt wurden. Folgeschwerer hätte unsere Unsicherheit über die Interpretation einer eingezeichneten Luftraumstruktur ausfallen können. Da sind leicht gestrichelt einfach 3 Sektoren mit unterschiedlichen vertikalen Grenzen angegeben, jedenfalls immer als Luftraum „Delta“ definiert; also unbedingt nur mit Freigabe zu Durchfliegen. Klar war, dass es sich hier wohl um höhengestaffelte Anflugbereiche der Militärjets handeln müsse, aber welches Verfahren war für die Freigabe - wir waren ja noch ziemlich hoch - vorgeschrieben? Richtigerweise entschied sich Berthold für einen raschen Sinkflug unter 6.000 ft, sodaß wir auch diesmal wieder richtig gehandelt haben und ohne Luftraumverletzung angekommen sind.



Meine persönliche fliegerische Bereicherung lag nach der Landung u.a. darin, dass ich nun weiß, was Berthold im Funk mit „Delta India Xray, just vacated runway at taxiway bravo“ meinte: Nämlich das Verlassen der Landebahn an dieser Stelle. Nur ein klitzekleines Beispiel, wie sehr wir auf diesem Flug alle voneinander gelernt und profitiert haben. Jeder konnte sich mit seinen Fähigkeiten in dieses Unternehmen einbringen und für jeden war es auch durch die Gemeinschaft ein beeindruckendes Erlebnis.

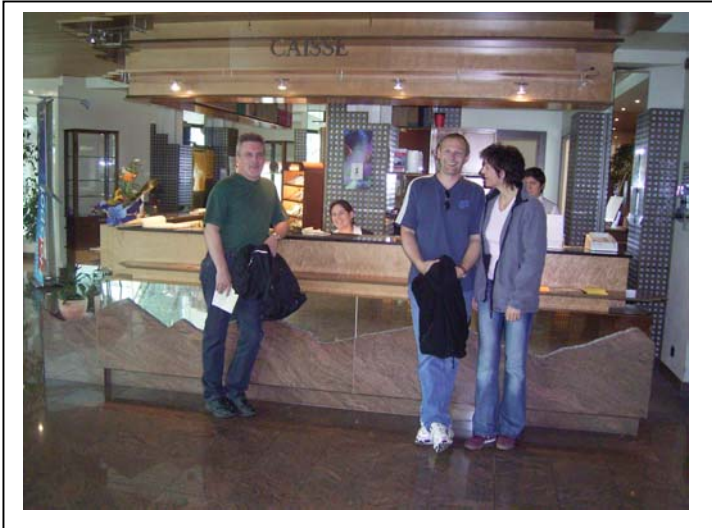


Nach dem Festzurren unserer Flieger haben wir entschieden, ungeduscht zum Abendessen auf Achse zu gehen. Ein gemütlicher Fußmarsch brachte uns ins centre ville der traditionsreichen Stadt, die lange unter römischer Herrschaft war. Als goldrichtig hat sich hier für uns erwiesen, dass wir den Flug nicht an einem einzigen Tag gemacht haben. So war es ein richtiger Kurzurlaub geworden, wir waren in einer ganz anderen Umgebung, schon die Häuser, Pflanzen und die französisch sprechenden Menschen sorgen für eine Tapetenwechsel, den wir alle als „richtigen“ Urlaub empfanden. Die sympathische Sekretärin des Motorfliegerclubs haben wir in der Stadtmitte

getroffen, sie hat uns eine Taverne für unser verdientes Abendbrot wärmstens empfohlen. Gleichzeitig war an den drei Tagen auch das „Fest der Musik“ in der Innenstadt abgehalten, überall waren kleine und große Festzelte aufgebaut und krachte es teilweise ordentlich.

Die Taverne war eine Empfehlung erster Güte. Zwar haben wir nicht alle Empfehlungen der netten Kellnerin kapiert, uns dann aber doch goldrichtig für ein Fleischfondue mit 5 Saucen entschieden. Bertholds Langenscheid-Lexikon klärte uns diesmal richtig auf: Bei den drei Fleischsorten handelte es sich um Rind- Kalb- und Pferdefleisch. Als alle diesbezüglichen Vorurteile abgebaut waren konnten wir unsionio konstatieren, dass ausgerechnet das Pferdefleisch uns am besten geschmeckt hat! Der Abend wurde sehr lustig, wobei wir uns von ein paar sich fast totlachenden Frauen am Nebentisch haben ordentlich anstecken lassen.





Auf dem Spaziergang zurück ins Hotel hat es dann unmissverständlich und sehr deutlich zu regnen begonnen. Also nicht die besten Voraussetzungen für einen bequemen Rückflug am nächsten Tag. In der Hotelbar saßen wir dann noch über der Karte und brüteten über den in Frage kommenden Stecken für den Rückflug. Nach einem Bierchen bzw. Cocktail ist dann die Bettschwere eingekehrt und wir sind hundemüde auf unsere Zimmer gegangen. Die gegenseitigen Befürchtungen bewahrheiteten sich - Gott sei dank aus meiner Sicht - nicht!



Um 7 Uhr saßen wir bei Frühstück, was angesichts des Wetters so unnötig war wie ein Kropf! Draußen war von den Berghängen nix zu sehen, leichter Nieselregen machte deutlich, mit was wir zu rechnen hatten. Auf dem Flughafen erlebten wir die wohl längste Flugvorbereitung unseres bisherigen Fliegerlebens: Acht Stunden - von 9 bis 17 Uhr - beschäftigten wir uns mit METAR, TAF, Radarbildern und Prognosen. Und in den Computermodellen hat es sich auch ganz passabel, zumindest fliegbar angelesen, allein das tatsächliche lokale Wetter draußen wollte sich partout nicht daran halten! Zwischendurch keimte immer wieder Hoffnung auf, dass es klappen könnte. Die Wolkenbasis hob sich langsam an den Hängen empor, gelegentlich lockerte die tiefe Bewölkung etwas auf und man konnte eine hohe Schichtbewölkung erblicken. Aber alle Hoffnungen wurden immer wieder schnell durch die konkreten meteorologischen Ereignisse zunichte gemacht, an einen Start war einfach nicht zu denken.



Eigentlich stand auf der Rückreise ein Flug an den Lago Maggiore mit Landung und Tanken in Locarno auf dem Plan. Anschließend wollten wir über den Comer See und Sondrio an der Bernina vorbei über Samedan nach Friedrichshafen zur Zoll-Landung fliegen. Aber dazu musste eben der Simplonpass in mindestens 6.800 ft. überquert werden, ansonsten gab es in östlicher Richtung keine Überquerungsmöglichkeit der hohen Berge mehr. Als das ganz aussichtslos erschien, wurde - flexibel wie wir waren - umgeplant: Nun wollten wir dem Rhonetal folgen bis Martigny, dort rechts abbiegen und über den Genfer See, Lausanne, den Lac de Neuchatel nach Basel fliegen. So schließt sich ein anderer Kreis, denn das war ja ursprünglich unsere geplante Strecke für den Hinflug.

Fast hätten wir wieder im Hotel eingecheckt, als gegen 16 Uhr ein Start möglich erschien. Berthold gab den Flugplan auf, sagte aber gleich dazu, dass sich der Start aufgrund des Wetters verschieben könne. Auf dem Vorfeld machten wir unsere Flugzeuge klar, allerdings mit etwas kritischem Blick in Abflugrichtung. Immer wieder beobachteten wir die startenden Hubschrauber, wie hoch sie kommen würden und wie lange wir sie sehen konnten. Der Pilot einer gelandeten Piper kehrte jedoch auch zurück und erklärte kopfschüttelnd, dass wir nicht nach Martigny kommen könnten. Und ist das Leben noch so trübe, immer hoch die gelbe Rübe! Eine halbe Stunde später bahnte sich die Sonne dann doch ihren Weg durch die Wolken und sorgte schnell für bessere Verhältnisse.

Um 17 Uhr starteten wir dann bei guten Sichtflugbedingungen und konnten Martigny und das Rhonetal problemlos in komfortabler Höhe überfliegen. Montreux am Ostufer des Lac Lemman war deutlich zu erkennen, aber etwas weiter westlich hing schon wieder ein Riesenschauer über dem See. Unser Flug verlief noch gut bis an





den Lac de Neuchatel. Dort sah es in nordöstlicher Flugrichtung ziemlich mau aus und wir erbaten bei der Flugsicherung eine nördlichere Kursführung. Dies wurde uns zugestanden, ebenso das Steigen auf FL 65. Genf Information gab uns auch eine Wettermeldung von Basel, die sich bezüglich Sichten und Wolkenuntergrenzen ganz gut anhörte. Immer nördlicher zeigte dann der Kompass, schließlich erkannte Berthold im GPS und ich unter uns den Platz Porrentruy. Dort habe ich 2004 an den Schweizer Meisterschaften im Segelkunstflug teilgenommen, auch daran hatte ich schöne Erinnerungen.

Eine harte Nuß konnten wir dann in der Kürze der Zeit leider doch nicht knacken: Die diffizile Luftraumstruktur um Basel herum sieht aus wie der Schnittbogen für eine Damenbluse. Zwar konnten wir noch die Frage des Lotsen aufnehmen, ob wir eine Strecke Sierra, Mike, Mikealpha, Whisky und November einhalten konnten, jedoch waren wir nicht in der Lage, das auf der Karte nachzuvollziehen. Ehrlich währt am längsten: Auf unsere Antwort, dass wir das nicht genau sagen könnten, gab er uns die Freigabe für den direkten Durchflug aller Lufträume nach Freiburg. Zwei Dinge möchte ich dazu anmerken: Erstens ist es eine erhebliche Erleichterung, in solchen Fällen zu zweit im Cockpit zu sitzen und zweitens ist es für die Flugsicherheit in solchen Situationen unendlich hilfreich, einen verständnisvollen Lotsen zu bekommen. Dies setzt natürlich auch professionelles Funk- und Flugverhalten voraus. Beides wurde uns in diesem Moment geschenkt und wir machten uns auf den direkten Kurs nach Freiburg.



Ein hartnäckiger Schauer stellte sich uns dann doch noch in den Weg, aber der Vorhang war durchsichtig genug, sodass wir problemlos durchfliegen konnten. Allerdings hat es ganz schön gepratzelt auf der Haube, weshalb wir die Geschwindigkeit etwas reduziert haben. Querab Bremgarten drehten wir dann unter Führung von Langen Information direkt nach Osten und flogen am noch schneebedeckten Feldberg vorbei nach Donaueschingen. Auch hier wieder der hilfsbereite BfL und eine unbürokratische Zollabwicklung. Nach einem Kaffee dann doch nochmals ein Alarmstart aufgrund eines aufziehenden Gewitters nordwestlich des Platzes.



Eine halbe Stunde dauerte der restliche Rückflug nach Nagold in dem schönen Gegenlicht der untergehenden Sonne. Ein paar tolle Fotos gelangten Berthold von der MikeKilo in diesem malerischen Licht. In enger Formation kamen wir zu Hause an und landeten glatt auf heimischem Terrain. Aller Papierkram wurde noch erledigt, die Hallentore haben wir dann in der Dunkelheit zugeschoben.

Summa summarum möchte ich mich bei allen bedanken, die uns diesen Flug ermöglicht haben. Erst den technischen Problemlösern Hanni, Krolli und Nobbi. Krolli für seine kameradschaftliche Flugleiter-Frühschicht und natürlich bei meinen Mitfliegern Berthold, Michael und Hildegard. Besonders hoch einzuschätzen ist für mich die fliegerische Leistung von Michael, der quasi als „Einhandsegler“ immer hinter uns herdackeln musste und sich nicht ablösen lassen konnte. Aber auch die Bereitschaft von Hildegard zu ihrem „Anti-Kotz-Programm“ kann nicht genug gelobt werden. Ich finde es ganz Klasse, dass sie sich diesem „Übergabeproblem“ auf diese tapfere Art und Weise gestellt hat und sie damit belohnt worden ist, dass es ihr auf der letzten Etappe von Sion nach





Donaueschingen erstmals nicht mehr schlecht geworden ist. Berthold verfügt zwar stundenmässig über viel weniger praktische Flugerfahrung wie beispielsweise ich selber, hat aber funksprechmässig eine Menge mehr drauf als wir alle zusammen. Hut aber vor seiner Professionalität und Routine, mit der er diese wichtigen Voraussetzungen auch unter schwierigeren Bedingungen abwickelt. Ohne seine Fähigkeiten hätte dieser Flug so niemals stattgefunden!

Der Ausflug hat uns fliegerisch und menschlich sehr bereichert. Ich würde mir wünschen, solche Trips auch in Zukunft erleben zu können und möchte mit dazu beitragen, dass möglichst viele in unserem Nagolder Verein sich so entwickeln können, dass auch sie sich solche Flüge zutrauen können.

Michael Zistler