Flugberichte

Die Berichte des vorliegenden Abschnittes zeigen zum Teil die Entwicklung des Leistungsfluges in der AFG in den zweiten 25 Jahren ihres Bestehens. Für Ehemalige mögen damit Erinnerungen und Vergleiche geweckt werden, und die Nachempfindung der Erlebnisse wird vielleicht dem einen oder anderen der heutigen Aktiven Ansporn sein, den eigenen Erfahrungsschatz noch zu erweitern.

Die AFGler haben in dieser Zeit kaum nationale Rekorde geflogen; dies blieb der Pionierzeit vorbehalten. Gewiss haben sie aber den Segelflug als Spiel mit der Natur ebenso bewusst und intensiv erlebt, und offenbar haben sie sich mehr bemüht, eigene Erlebnisse aufzuzeichnen. Sie haben auch die Bedeutung solcher Dokumentation für die künftige AFG erkannt.

Den jüngsten, insbesondere den kommenden AFG-Generationen, denen diese Seiten gewidmet sind, soll damit beispielhaft gezeigt werden, wie unerschöpflich die Vielfalt der Erlebnisse im Segelflug ist, und welch ein Wechselbad der Gefühle er sein kann. Man bedenke, dass hier zumeist gelungene Flüge beschrieben sind, bei denen ein Vorhaben erfolgreich in die Tat umgesetzt wurde. Man bedenke aber ebenso, dass dies eine kleine Zahl aller Versuche ist, die dafür nötig waren!

Segelfiegern, die ihr Wissen vervollkommnen wollen, bietet sich bei sorgfältigem Studium, nebst guter Unterhaltung, die Gelegenheit, sich neue Ziele zu setzen, Routen und Regeln zu erkennen, Details zu bemerken und Abenteuerliches nachzuerleben. Dabei wird der Vergleich mit eigenen Erfahrungen besonders kurzweilig sein. Hierzu zwei praktische Hinweise:

1. Beim Studium der Berichte und deren tageszeitlicher Bewertung ist nicht zu vergessen, dass in der Schweiz, im Gegensatz zum benachbarten Ausland, erst ab 1981 jeweils die Sommerzeit eingeführt wurde. Dies ist vor allem bei den Beurteilungen der Start- und Landezeiten wichtig.
2. Die Schilderungen eignen sich gut für mentale Vorbereitungen im Winterhalbjahr. Beim Nachvollziehen der Flüge sind, neben den üblichen Fliegerkarten, die französischen ign cartes touristiques 1:250'000 nützlich, sowie die Übersichtskarte von Österreich vom Wiener Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen. Wer es ganz genau wissen will, mag gelegentlich den Massstab 1:100'000 konsultieren.

Dauerflug 1945

Start Nr. 157	Datum: 8.4.45	Start: 09.05 Uhr
Wind: Ost, Stärke 3	Start: Autowinde	Dauer:10 h19 min
Höhe: 2500 m	Startort: Birrfeld	Landeort: Birrfeld
Flugzeug: Moswey III	Flugzeug Nr.: 380	Pilot: Kurt Ensner

Mit diesen knappen Worten ist einer meiner schönsten Segelflüge im Flugbuch festgehalten. Meine Gedanken wandern zurück ins Segelfluglager auf dem Birrfeld bei Brugg. Es ist der letzte Tag dieses Frühlingslagers, und ich habe für den ganzen Tag einen Moswey III zur Verfügung. Schon am Morgen, nachdem wir aus dem Stroh gekrochen sind, stellen wir erfreut fest, dass eine kräftige Bise über den Flugplatz weht. Bald habe ich mich entschlossen, einen Dauerflug zu wagen. In aller Eile werden die nötigen Vorbereitungen getroffen. Der Fallschirm, Barograph, Notizblock, Bleistift, Karte und etwas Proviant werden im Flugzeug verstaut. Nach einem kurzen Frühstück kann ich um 9 Uhr starten. Der Moswey wird bereitgestellt, der Fallschirm angeschnallt, die Gurten befestigt, alle Klinken und Instrumente werden geprüft und der Barograph beginnt mit seinem regelmässigen Ticken. Jetzt wird das Schleppseil der Autowinde eingehängt. Meine Kameraden ermuntern mich, ich brauche vor dem Nachtessen nicht zu landen. Während ich zuschaue, wie sich zwei meiner Kameraden bereits hoch über dem Kestenberg tummeln, ertönt die bekannte Stimme des Flugleiters: «Bereit?». «Bereit!» melde ich. Der Vogel setzt sich rasch in Bewegung. Nach wenigen Sekunden hebt er vom Boden ab, das Fahrgestell wird abgeworfen und schon steigen wir in den blauen, leicht bewölkten Frühlingshimmel. 130 m über dem Platz klinke ich das Schleppseil aus, drehe eine scharfe Kurve und fliege schnurgerade gegen den Kestenberg. In ca. 90 m Höhe beginne ich dem Hang entlang zu fliegen, und schon greift mir der ersehnte Aufwind unter die Flügel. Das Variometer zeigt bald 0.5 bis 1.0 m/s Steigen an. Langsam gewinne ich an Höhe. Nachdem ich dreimal dem Hang entlang geflogen bin, habe ich bereits die höchste Erhebung des Kestenberges unter mir und kreise triumphierend über dem Schloss Brunegg. Das Variometer steigt weiterhin bis zeitweise 2 m/s.

Nach einer Viertelstunde zeigt der Höhenmesser 800 m über Platz. Nun ist im Hangaufwind nicht mehr viel zu erwarten. Zunächst fliege ich sorglos einige Runden über dem Kestenberg und betrachte geniesserisch die Geographie. Leider ist die Sicht nicht sehr gut. Über allem liegt ein leichter Dunst. Unter mir erblicke ich die Windungen der Aare und schaue mir den Bauplatz des Kraftwerkes Rupperswil an. Doch bald drängt es mich, womöglich noch weiter an Höhe zu gewinnen. Während eines Dauerfluges hat man ja Zeit, auf Höhensuche auszugehen. Ungefähr über Lenzburg zeigt sich eine kleine verheissungsvolle Wolke. Ich gondle langsam in Richtung Lenzburg vom Kestenberg weg. Unterdessen habe ich 900 m erreicht und stelle auf meinem Spazierflug fest, dass die Windgeschwindigkeit hier oben ganz ordentlich zugenommen hat. Doch plötzlich fängt das Flugzeug deutlich an zu rütteln, und ich fühle, wie ich unvermittelt in die Höhe gehoben werde. Ich drehe sofort gegen den Wind und verlangsame die Geschwindigkeit. Das Variometer zeigt 3 bis 4 m Steigen. Mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h fliege ich genau gegen den Wind, der ungefähr die gleiche Geschwindigkeit hat, so dass ich wie ein Lift an Ort und Stelle emporgehoben werde. Nach zwei Minuten bin ich bereits an der Wolkenbasis in 1400 m/M angelangt. Ich befürchte, dass die Herrlichkeit unter dieser Wolke ein Ende nimmt und pirsche mich an den Wolkenrand. Doch der «Lift» steigt unentwegt weiter. Der Nebel verschleiert mir meine schöne Aussicht und ich kontrolliere meine Blindfluginstrumente. Leider funktionieren sie nicht, so dass ich mich hüten muss, zu tief in die Wolken zu geraten. Zum Glück meint es diese Wolke aber gar nicht schlecht mit mir, und der Nebel bleibt immer durchsichtig. Plötzlich werde ich aus der Wolke herausgehoben und vor mir sehe ich das herrlichste Bild. Ich befinde mich in kristallklarer Luft und blicke gegen die Alpenkette, die sich vom Säntis bis zum Mont Blanc in seltener Klarheit abzeichnet. Gleichzeitig fühle ich die angenehme Wärme der Sonnenstrahlen, die mir die in der Wolke steif gewordenen Glieder wieder aufwärmt. Ich befinde mich in 1900 m/M und erblicke nun weit unter mir das schöne Städtchen Lenzburg. Immer wieder bestaune ich die strahlende

Alpenkette und die Höhenzüge des Jura hinter mir. Ich habe kaum Zeit zu begreifen, dass mein Flugzeug immer noch unbehelligt weitersteigt. Nach weiteren 4 Minuten befinde ich mich auf einer Höhe von 2000 m/M. Mein kleiner gelber Vogel scheint Freude am Steigen zu haben, und er trifft keine Anstalten, sich zu mässigen. Leider dürfen wir aber eine Höhe von 2500 m/M nicht überschreiten. So wollen es die Vorschriften des Armeekommandos während der Grenzbesetzung. Ich mache mir rasch eine Skizze meines Standortes, notiere den Kompasskurs und dann entschliesse ich mich mit schwerem Herzen aus dem Aufwindgebiet hinauszufliegen. Doch immer noch werde ich ganz vorschriftswidrig emporgehoben. Ich fahre die Sturzbremsen aus und tummle mich in übermütigen Kurven gegen Brugg. Bald habe ich das Aufwindgebiet verlassen, und nun folgt ein sorgenloser Gleitflug in der Umgebung von Brugg und Baden. Ich habe mir rasch ausgerechnet, dass ich mit dieser Höhe einen Gleitflug von 30 km Länge ausführen kann. Nach dem ersten Spazierflug suche ich in einer Höhe von ca. 1000 m/M das Aufwindgebiet wieder auf. Zu meiner grossen Freude ist der «Lift» noch intakt. Ich wiederhole nun immer wieder diesen Rundgang, indem ich die Umgebung in allen Richtungen «durchwandere». Um die Mittagszeit verzehre ich meinen Proviant und komme mir beinahe vor, als ob ich vor einer Skihütte in der Sonne meinen Lunch geniesse. Am frühen Nachmittag, nach rund vier Stunden Flugzeit, machen sich verschiedene Unannehmlichkeiten bemerkbar. Die Temperatur ist allerdings angenehm, aber der Sitz des Flugzeuges scheint erbarmungslos härter zu werden. Ich bekomme Lust, mich wieder einmal so richtig auszustrecken. Meine Füsse sind jedoch an das Seitensteuer gefesselt, und der allgemeine Lebensraum in einem Flugzeugrumpf kommt mir ordentlich bescheiden vor. Zudem hat man alle Glieder beschäftigt, ausser einer Hand, die man sich freihalten kann. Und so kommt mir allmählich zum Bewusstsein, dass mein Hinterteil beim Dauerflug eine nicht minderwertige Rolle spielt. Das beste Mittel scheint mir eine Abwechslung zu sein, und so beschliesse ich, der Stadt Zürich einen Besuch abzustatten. Als Route wähle ich die Kette des Heitersberges, wo auf der Windseite Aufwind zu erwarten ist, und wenn die Verhältnisse günstig sind, so sollte der Anschluss an den Üetliberg und Albis zu finden sein. Ich hole mir also meine 2500 m Höhe und fliege «Nase tief» Richtung Baden, dann dem Heitersberg entlang und über den Egelsee gegen den Mutschellen. In 1800 m Höhe komme ich dort an, wo ich ein starkes Abwindgebiet antreffe. Durch den guten Aufwind von vorher verwöhnt, fliege ich ohne zu warten mit voller Geschwindigkeit gegen den Üetliberg los. Mit 800 m Höhenverlust sollte dieses Abwindgebiet schon erledigt werden können. Aber Aeolus, der gelobte Windgott, will es anders. Das Variometer sinkt bis auf 5 m/s, und ich kann erneut feststellen, wie einfach es sein kann, in kürzester Zeit hinunterzukommen. Mit Unbehagen stelle ich fest, dass der Höhenmesser bereits auf 1000 m/M gesunken ist. Nun erscheint mir die Fortsetzung dieses Vorstosses sinnlos und ich drehe sofort in den Wind mit wenig Höhe über den Mutschellen ins Reusstal an die Nordosthänge, um wenigstens keine Höhe mehr zu verlieren. Mit ca. 200 m über der Reuss pirsche ich mich gegen den Flugplatz Birrfeld. Über einem Dorfe, dessen Name mich im Augenblick gar nicht mehr interessiert, erwische ich einen leichten thermischen Aufwind. Ich bin unterdessen recht bescheiden geworden und bin mit 20 cm/s Steigen wieder äusserst zufrieden. Mühsam mogle ich mich während fünfzehn Minuten ganze 50 m höher. Dann ist auch diese Herrlichkeit zu Ende und ich nehme wieder Kurs auf das Birrfeld. Es scheint mir in diesem Augenblick fraglich, ob ich den Flugplatz überhaupt noch erreichen kann. Unentwegt fliege ich allen Hügeln entlang und stelle fest, dass auch ein Waldrand noch einen bescheidenen Beitrag zur Erhaltung der Flughöhe leisten kann. Mit 180 m über dem Reusstal kommt der Flugplatz in Sicht. Die letzten Kilometer kann ich noch mit äusserster Aufmerksamkeit mit 30 m Höhenverlust zurücklegen. 150 m über Platz entspricht ja der Starthöhe von heute morgen. Warum sollte es mir jetzt nicht mehr reichen? Und schon schwebe ich einem Waldrand entlang gegen den Kestenberg. In 80 m Höhe erreiche ich endlich den Hang und prompt fängt mein guter Moswey wieder an zu steigen. Mit erneuter Begeisterung steige ich wieder in den Himmel und geniesse noch einmal den Aufstieg, als ob ich ihn erst jetzt richtig verdient hätte. So ziehe ich noch einige Stunden meine Kreise in luftiger Höhe. Gegen Abend lässt der Wind allmählich nach. Ich werde wieder an den «Bisenhang» am Kestenberg gedrückt. Dort treffe ich verschiedene Kameraden, denen scheinbar auch buchstäblich die Luft ausgegangen ist. Wir kommen immer näher an den Bergkamm. Einer nach dem andern fliegt auf den Flugplatz zurück und landet. Abends um 6 Uhr hänge ich noch allein am Hang und versuche krampfhaft, Meter um Meter zu halten. Die Ausdauer lohnt sich auch diesmal und nach einer halben Stunde frischt der Wind auf. Noch einmal gelingt es mir, auf 1200 m/M zu steigen, und ich komme gerade noch recht, mir die Berge im rötlichen Glanz anzuschauen. Nachdem ich von meinem ungewöhnlichen Standort aus den Sonnenuntergang bewundert habe, kann ich sorglos noch einige Kreise ziehen, und nach einer Flugzeit von 10 Stunden 19 Minuten landet mein treuer gelber Vogel in der Abenddämmerung vor dem Hangar.

S-18 pilotiert von Rolph Isler vor der Crasta Mora über dem Muottas Muragl

Im S-18 nach Genf – ein Flug von Ernst Vögeli

Am Pfingstmontag 1955 spendete uns Petrus prächtiges Strekkenwetter. Ein kräftiger Ostwind trieb seine Herde von Quellwolken, welche sich aus dem milchigen Grau des frühen Morgens formte, vor sich hin, über das Mittelland in den Jura hinein. Die Basis dieser Wolken lag tief, man schätzte bei ungefähr 1600 m/M.

So rüstete ich unser S-18 aus. Neben der Schulkarte der Schweiz packte ich etwas Warmes zum Anziehen und etwas Kaltes zum Essen ein (um bis zur Ankunft des Transportwagens nicht hungern zu müssen). Dem Fehler junger und alter Segelflieger folgend, wartete ich mit dem Start zunächst zu, obschon sich die «Situation» schon kräftig entwickelt hatte. Um 12.20 Uhr liess ich mich mit dem Stieglitz an den Kestenberg schleppen, nachdem mir ein erfahrener Birrfelder Fuchs Biel als Ziel vorgeschlagen und bestätigt hatte.

Am Kestenberg begann ich also zu kurbeln – mit dem Vorsatz, Biel zu erreichen, verbissen zu kämpfen und alle bisher gemachten Erfahrungen überlegt und nutzbringend anzuwenden. In einem zweiten Schlauch, welcher mich bis über Aarau brachte, übte ich das Suchen des Aufwindkernes. Mit 3.5 m/s durchschnittlichem Steigen erreichte mein Vogel die Wolkenbasis. Nun begann erstmals in meiner Segelfliegerzeit das «von Wolke zu Wolke hüpfen», und zum ersten Male enttäuschten mich diese geballten Nebelfetzen nicht. Etwa bei der Staffelegg verliess ich das Aaretal und kreuzte über den Jura hinweg, um den Anschluss an eine Wolkenreihe zu gewinnen. Dabei kam mir plötzlich das Gefühl, als ob ich sehr tief sei. Die Berge waren zu mir heraufgewachsen und die Wolken blickten von fern zu mir herab. Die «Absaufangst» war greifbar nahe. Auf der Luvseite eines sonnenbeschienenen Hanges fand ich spärliche, zerrissene Trockenthermik. Gegen oben besserte sich das Aufwindlein, so dass ich bald zur nächsten grossen Wolke hüpfen konnte. Hier nahm ich erstmals die Karte zur Hand, da mir die Gegend nicht geläufig vorkam. Ich befand mich genau hinter dem Weissenstein, über jenem badewannenförmigen Tal, in welchem zuhinterst das Dorf Welschenrohr liegt. In der Ferne glitzerte der Bielersee mit der Petersinsel. Bald lagen Hasenmatt und Grenchenberg hinter mir. Über der Taubenlochschlucht drehte ich gegen die Stadt Biel ein. Grosse Freude, aber auch ein gewisses Unbehagen überkamen mich 1000 m über meinem Zielflugplatz. Ich klopfte ungläubig an meine Uhr. Obschon sie lief, zeigte sie erst 14.00 Uhr.

Während ich einem Bieler Moswey zuschaute, wie elegant er mich überhöhte und mir meine Reue auf dem Flugplatz Biel ausmalte, reifte der Entschluss weiterzufliegen – vorerst nach La Chaux-de-Fonds – wobei ich im Unterbewusstsein schon mit Genf liebäugelte. Auf dem Chasseral, einem öden Berggrat mit schmutzigen Schneefeldern, schauten viele Ausflügler herauf, einer hinab. Nach einem kurzen «Fräs» unter einer dunklen Wolke tauchte in der Ferne die Schachbrettstadt La Chaux-de-Fonds auf. Auf dem Flugfeld Les Eplatures wurde eben ein S-21-Schlepp bereit gemacht.

Nun drang Genf ins Bewusstsein. Von Wolkenreihe zu Wolkenreihe wechselnd ging der Flug nach *La Brévine–Les Verrières* in der Richtung auf die Klus von Vallorbe. Die nach Frankreich hineinziehenden Ketten der schönsten Wolken sahen verlockend aus, doch die Abwesenheit von Pass, Triptic und genügend Geld erleichterten mir, am gesteckten Ziel festzuhalten.

Eine grosse «Bläue» umfliegend erreichte ich beim markanten Bergzahn Dent de Vaulion die vorderste Jurakette. Prächtig glitzerte der Lac de Joux in der Spätnachmittagsonne. Die Thermik begann schwächer zu werden, viele Schläuche hatten keine wolkengekrönte Häupter mehr. In einer Mulde südöstlich des schroffen Zahnes hatte ich ein letztes Mal hart zu kämpfen. Der Aufwind war so zerrissen, dass ich mehrmals ausleerte. Als Belohnung für das Ausharren (trotz Beschwerden) wartete oben eine schöne, sanftgraue Wolke. Weiter ritt mein bereits vertraut gewordener Vogel über den Mont Tendre, am Col du Marchairuz vorbei Richtung Genf. Der See löste sich langsam aus dem Dunst des Mittellandes. Zwei glänzende Bänder, Rhone und Arve verloren sich in der Ferne. Das Flughafengebäude und die Piste von Cointrin, der Völkerbundspalast und schliesslich ganz Genf zeichneten sich ab. Über dem Col de la Fauçille verliess ich den Jura und glitt über die Pays de Gex meinem Endziel zu. Noch über 1000 m Höhe konnte ich verbummeln. Es war herrlich, Genf auf diese Weise zu geniessen. In einer grossen Schleife vor dem Mont Salève vorbei und über das Seebecken mit dem Durcheinander von Ruderbooten und Segelschiffen gelangte ich langsam und voll der köstlichen Eindrücke wieder in die Gegend des Flughafens, wo ich auf der Wiese vor dem Sportfliegerhangar landete.

Hans Fischer erinnert sich:
Was den Schänisern möglich war ...

... müsste schliesslich doch auch von Münster aus zu schaffen sein! Fünfhundert sollten es werden, mit *Münster–Dorenaz (VS)–Zell am See (Oe)*! Geplant war, nach erledigtem Walliser Ast, von der Grimsel aus in direkter Linie nach Samedan und

Strassentransport über Alpenpässe: Julier Passhöhe

dann «praktisch im Gleitflug» nach Zell am See zu gelangen! Die Meteo am Morgen versprach «gut bis sehr gut», so dass um 10.05 Uhr gestartet werden konnte.
Die Strecke im Wallis gab an diesem 27.7.69 keine grösseren Probleme auf. Von meinem vorfliegenden Partner in der Ka-6 sah ich wenig, obwohl ich mit dem HBV das schnellere Flugzeug zu haben glaubte. Unsere unterschiedlichen Temperamente zeigten sich da deutlich. Trotzdem waren wir etwa gleichzeitig wieder an der Grimsel. Im Vorderrheintal herrschten bei etwas tieferer Basis noch gute Verhältnisse. Aber bereits bei Disentis war das Verhängnis in Form einer unendlich breiten Front im Südosten sichtbar, mit Samedan würde es also nichts werden. Unsere Beratung am Funk wurde von einem Segelflieger aus Samedan ergänzt, der bezeugte, dass ein Durchkommen nicht mehr möglich war.
Wir hatten noch die Chance, dem Wetter via *Prättigau–Flüela* auszuweichen. Bis Chur gab es für einen «Basiskleber» keine Probleme. Jürg van Voornfeld hingegen sah ich auf diesem Teilstück einmal tief im Keller herumwürgen, was mir meine «überlegene Flugtaktik» bestätigte.
Bei Chur war auch der Osten blockiert, aber im nördlichen Rheintal herrschte strahlender Sonnenschein. Nach der Talquerung zur Falknisgruppe zeigte es sich sofort, dass, trotz Sonne und etwas Wolkenbildung, hier völlig andere Verhältnisse herrschten, grosse Stille! Am Eingang zum Arlberg war uns das Wetter bereits zuvorgekommen. Es blieb uns aber noch der Versuch, nach Norden über Bregenz und entlang den Voralpen vielleicht doch noch irgendwie die 500 km zu schaffen. Nördlich von Feldkirch trafen wir uns wieder in einem letzten miesen Schlauch. Noch 1000 m/M hoch konnten wir gerade die Höhe halten. Jürg versuchte weiterzufliegen und glitt bis in die Gegend von Hohenems. Ich gab auf, um auf «unserer» Seite des Rheins abzusaufen und so der österreichischen Bürokratie zu entgehen. So landete ich schliesslich sehr komfortabel um 16.45 Uhr auf dem Rheinvorland beim Grenzübergang von Kriessern.
Dann kam das lange Warten! Wer langweilte sich wohl mehr, der einsame Zollbeamte oder ich selber? Um 23.00 Uhr wurde die Grenze geschlossen und jener verabschiedete sich erleichtert. Ich harrte aus, bei zwar mondhellem Himmel aber trotzdem angenehmer Temperatur, bis schliesslich nach 01.00 Uhr dann doch noch eine Rücktransportmannschaft eintraf. Inzwischen hatte nämlich auch diese eine sogenannte «Feuerwehrübung» abgehalten. Auf der Furka, so berichtete sie, stieg der ersten Mannschaft der Ford aus, so dass eine zweite Equipe in Münster erneut ins Rennen gehen musste.

Über Sattel, Andermatt und Furka ging's Richtung Münster, in recht anstrengender Fahrt mit häufigem Wechsel der müden Fahrer. In der letzten steilen Kehre vor Oberwald ereignete sich dann der bei meinen Streckenflügen schon bald traditionelle Zwischenfall. Dazu eine Zwischenbemerkung:
Der HBV war wegen seinem extremen Liegesitz und der seitlichen Steuerung in der AFG nicht sonderlich beliebt. Auch die Flugleistungen erfüllten die hochgesteckten Erwartungen nicht. So erwachte bald einmal der geheime Wunsch, diesen Vogel irgendwie mit Anstand loszuwerden. (Es soll Freiwillige gegeben haben, die sich anerboten, den Kahn gekonnt zu Bruch zu fliegen, um so daraus einen «Eigenkaskofall» zu machen.)
Bei diesem Rücktransport nun bot sich uns eine Chance. Aber leider bemerkte ich, der Lenker, dies zu spät. Eine enge Kehre nahm ich etwas gar eng, so dass ein Anhängerrad auf den Bordstein auffuhr. Darauf kippte der Anhänger im Zeitlupentempo, wie ich im Rückspiegel mitverfolgen konnte, krachend auf die Strasse. Mit vereinten Kräften stellten wir das äusserlich wenig beschädigte Gefährt wieder auf die «Beine». Nach einem Blick in die Röhre, der uns vergewisserte, dass das Flugzeug noch ganz intakt aussah, legten wir den Rest der Strecke im Schneckentempo zurück. Walter Moser setzte sich als Last auf die gebrochene und darum nicht mehr verriegelbare Kupplung, um sie am Herausgleiten zu hindern. Er fror dabei erbärmlich.
Erst in Münster realisierten wir, welche Chance da vertan worden war. Die Kurve etwas weiter und etwas schneller genommen – und schon wären wir den Vogel los gewesen. Schliesslich stellte es sich heraus, dass der HBV, bis auf zwei kleine Kratzer, überhaupt nicht beschädigt war. Auch der Anhänger war, nach Ersatz der Kupplung und einiger Popnieten, rasch wieder einsatzfähig.

Paul Senn berichtet aus Münster:
300 km-Gold-C Flug mit Zielflug-Diamant für Anfänger

Am günstigsten schien mir ein Dreieck ohne Mindestseitenlänge, denn da konnte ich den fast in einer Flucht liegenden Nordketten des Wallis und des Rheintales entlangfliegen. Zum Teil kannte ich diese Gegend schon, und da der bessere Teil der Tapferkeit die Vorsicht ist, erkundigte ich mich bei unseren erfahrenen Flugkameraden nach den Verhältnissen der mir noch unbekannten Streckenteile sowie nach den vorhandenen Notlandeplätzen. Alles wurde fein säuberlich in die Karte eingetragen. In Abwandlung eines Sprichwortes kann man auch sagen: Gut vorbereitet ist halb geflogen. So kam dann der 26. Juli 1971, ein wunderschöner Sommertag mit noch schöneren Cumuli. Doch schien es unseren Streckenfüchsen noch nicht gut genug, und so begnügte ich mich mit Erkundungsflügen nach Disentis und zurück bis ans Torrenthorn beim Lötschental. Es rollte so ausgezeichnet, dass ich mich für den «Count-Down» am nächsten Tag entschloss, sofern das schöne Wetter noch anhalten würde. Und es hielt an!
Am 27. Juli kritzelte ich um ca. 9.30 Uhr folgendes Dreieck zum Fotografieren auf ein Papier: *Flugplatz Münster–Brigels–Chamoson–Flugplatz Münster*, Gesamtstrecke 306 km. Jost Frei hatte am gleichen Tag eine etwas längere Strecke angegeben, aber schliesslich flog er für den Wettbewerb, während ich nur über 300 km fliegen musste. In meiner Ka-6E HB-789 waren .Kissen für eine angenehme Sitzlage vorhanden, so dass ich auch einen Flug über 6 Stunden überstehen würde.
Ich kam 10.39 Uhr an die Reihe. Nach 9 Minuten Schlepp klinkte ich über dem Flugplatz in 2300 m/M, um ja keinen Abzug von der Strecke zu erhalten. Sofort steuerte ich die Galmihornhütte an und stieg in einem 3m-Schlauch auf 2700 m/M. Über dem Ulricher Galen erreichte ich 3000 m/M und nahm direkt Kurs zur Furka. Der Himmel war fast wolkenlos, doch erkannte man die Aufwinde an kleinen, flaumartigen Wölkchen. Am Furkahorn hatte ich etwas Mühe, aber nach kurzer Zeit war ich wieder auf 3000 m/M und traversierte in direkter Linie über das kleine Bielenhorn zum Lochberg, Bäzberg. Hier drehte ich noch einige Kreise, um für den Überflug der Schöllenen etwas Reserve zu haben. Erst an der Fellilücke N des Oberalppasses musste ich wieder auftanken. Mit gut 3200 m/M steuerte ich dem Chrüzlistock zu, den ich mit nur wenig Höhenverlust erreichte. Bis jetzt ging alles so einfach, und Aufwind war überall an den Südflanken der Bergketten zu finden, so dass ich immer grössere Sprünge wagte. Über Piz Ault, Cavadiras, Piz Alpetta ging's im Direktflug zum Piz Posta Biala, wo ich mich bis auf 3500 m/M hinaufkurbelte. Ein herrlicher Ausblick bot sich hier auf die Gipfel des Tödi und des Bifertenstockes. Ein Blick auf meine Marschtabelle bewog mich aber, im raschen Flug entlang der Brigelserhörner meinen ersten Wendepunkt anzufliegen. Aus 3600 m/M und bei klarster Sicht schoss ich die Aufnahmen von Brigels und machte mich um ca 12.30 Uhr auf den Rückweg über die gleichen Gipfel wie zuvor. Alles verlief problemlos bis zu einem Grat vor dem Oberalppass; ich glaube, es war am Chrispalt. Ein plötzlicher Schlag wirbelte alles in der Kabine bis ans Capot und ich glaubte, mit dem Kopf durchs Plexiglas zu stossen. Aber ebenso rasch war mein Vario wieder auf Steigen und stand die längste Zeit auf 5 m/s an. Mit der komfortablen Höhe von 3600 m/M zog ich über den Oberalp zur Schöllenen und direkt zu den Bielerhörnern, wo

Unsere beiden Ka-6
HB-574 und HB-924
im Münsterlager 1972

sich die ersten grösseren Cumuli bildeten. Vom Galenstock über die Sidelhörner zum Eggishorn war's ein Katzensprung und so problemlos, dass ich das erste Mal daran dachte, dieser 300er wäre doch zu machen.
Im Aletschgebiet hatte sich eine 3/8 bis 4/8 Cumulusbewölkung gebildet mit Basis 3600 bis 3700 m/M. Ich überquerte den Aletschgletscher zum Zächhorn, und weiter ging's zu den Fusshörnern, Belgrat und Thieregghorn, einem südlichen Ausläufer des Bietschhornes. In einem Viermetrigen erreichte ich hier 3700 m/M, und mit diesem Anfangskapital steuerte ich in das mir noch unbekannte Unterwallis hinunter. Vom *Torrenthorn* zum *Balmhorn-Altels–Daubenhorn–Mont Bonvin–Plaine Morte–Wilhorn* ging's wie am Schnürchen. Unterwegs begegnete ich noch Richi Meyer, der von seinem abverheiten 500er zurück kam. Bald gelangte ich zum Mont Gond und danach zum Haut de Cry, wo ich einige Mühe hatte, aus 3700 m/M das Dorf Chamoson auszumachen, welches in dunklem Wolkenschatten lag. Um 15.35 Uhr umflog ich den zweiten Wendepunkt.
Die schon schräg stehende Sonne und eine 4/8 Bewölkung machten mir nicht gerade Hoffnung, nach Hause zu kommen. Aber die Gewissheit, auf einem der Notlandeplätze heil hinunter zu kommen machten mir wieder Mut. So flog ich den gleichen Weg wieder zurück, immer den noch sonnenbeschienenen Hängen nach. Über dem Mont Bonvin kam ich wieder auf 3500 m/M, und als am Wilerhorn ein Hammerschlauch mich gar auf 3600 m/M blies, wusste ich, dass es mir gelingen würde.
So kürzte ich den Weg ab und flog vom Bietschhorn direkt zur Riederalp, wo mitten über dem Aletschgletscher eine kleine Cumulus-Wolke stand, die immer noch 2 m/s spendete. Nach einem Abstecher zum Eggishorn und hinüber ins Rappental landete ich nach dem schönsten Flug meines Lebens um 17.08 Uhr «vorschriftsgemäss» wieder in Münster.

Richi Meyers Rapport aus Rieti:
«Es muss nicht immer ein Rennen sein» oder
«Cat's Cradle, die willkommene Abwechslung»

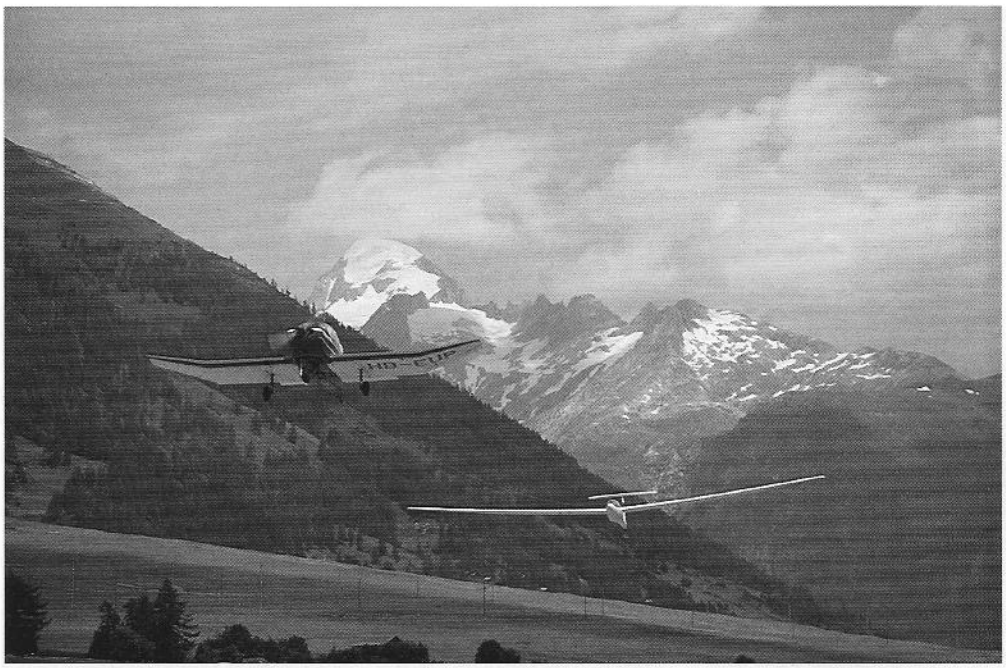
Es wäre vermessen, solche Töne wie im Titel an einer schweizerischen Segelflugmeisterschaft anschlagen zu wollen, denn hierzulande müssen wir um jeden Wettbewerb froh sein, der einigermassen Renncharakter trägt. Nicht so in Italien! Nach acht zum Teil saftigen Rennen sorgte die Konkurrenzleitung an der italienischen Segelflugmeisterschaft 1973 für Abwechslung und schrieb einen freien Streckenflug innerhalb einer begrenzten Zone aus, eben ein sogenanntes Cat's Cradle. Bei diesem Wettkampf gilt es, innerhalb von gegebenen Wendepunkten eine möglichst grosse Distanz zurückzulegen, mit der Einschränkung, dass eine Teilstrecke nicht unmittelbar nach ihrem Hinflug wieder zurückgeflogen werden darf. Somit kann der Pilot im Fluge seinen Weg laufend dem Wetter anpassen. Die Frage: «Ballast, ja oder nein?», wird bejaht, wenn das Flugzeug Wassertanks besitzt, die im Fluge entleert werden können. Hat man jedoch, wie ich in Rieti, nur Bleiballast zur Verfügung, dann ist der Entscheid bedeutend heikler. Für heute war zu erwarten, dass möglicherweise bis spät in die Abendstunden hinein geflogen werden konnte, vielleicht in leichten Hangwinden oder in schwacher Abendthermik. Ich entschied mich für die «Variante ohne Blei», und Iwan, mein unermüdlicher Helfer, war für einmal von der anstrengenden Ballastladeübung befreit.
Nach einem ausgedehnten Briefing all'italiana konnte um 13.30 Uhr endlich gestartet werden. Rieti, Italiens Segelflugzentrum, zeigte sich von der besten Seite. Rundherum waren die Ketten des Apennin mit Cumuli gekrönt. Die Wetterprognose war vielversprechend und alles deutete daraufhin, dass wir einen «Prachtstag» vor uns hatten. Als erstes nahm ich den Wendepunkt Meta (75 km SE Rieti) auf's Korn, dies, obschon mir gerade dieser Ort vom sechsten Wettbewerb her noch in sehr schlechter Erinnerung war. Immerhin, ich kannte ja nun jene Gegend und die Cumuli formten sich teilweise sogar zu einladenden Wolkenstrassen in dieser Richtung. Im Schnellzugstempo erreichte ich den Monte Velino, den 2400 m hohen Felsbrocken, 30 km östlich des Wendepunktes und übersprang darnach mühelos das grosse «blaue Loch» bei Avezzano bis zum Wendepunkt Meta.
Ein paar Minuten war ich nun im Zweifel, ob als nächste Wende Campotosto oder Meggiano günstiger war. Ich mied das «blaue Loch», flog etwas mehr westlich und hetzte dann nach Norden. Die Wolken reihten sich immer noch zu Strassen, vor allem in Richtung Meggiano, 45 km nördlich von Rieti. In den fabelhaften Höhen von 2000 bis 2500 m/Rieti konnte ich spielend Meggiano umrunden. Nun nahm ich Kurs auf Campotosto, 50 km ENE von Rieti, an einem herrlichen See gelegen. Eine Wolkenstrasse lag ziemlich genau auf meinem Kurs und ich überflog die für Landungen wenig einladenden Gebiete im hohlen Kreuz. Doch Hochmut kommt vor dem Fall! Unvermittelt endete die Wolkenstrasse und Campotosto lag noch ausser Reichweite. Sollte ich den Sprung ins Ungewisse wagen oder meinen Entschluss ändern? Mit einer vorzeitigen Landung wäre ich aus Abschied und Traktanden gefallen, somit musste ich auf Nummer sicher gehen, die 40 km Umweg in Kauf nehmen und Rieti anfliegen. Es dauerte einige Zeit, bis ich den Anschluss wieder gefunden hatte. Klein und hässlich musste ich mich über den bedrückend engen Tälern wieder um eine sichere Höhe abmühen!
Auf 2500 m/M waren die düsteren Bilder wieder verflogen, Rieti fotografiert, und ab ging's, zum zweiten Mal nach Meta, allerdings nicht so schnell wie ehedem. Diesmal flog ich exakt auf Kurs, stellte im Vorbeiflug fest, wo ich mich beim sechsten Wettbewerb so elend verflogen hatte und erreichte Meta, diesmal aber bedeutend tiefer. Die Wolken waren am Abflauen und Meta lag im Schatten. Nun hiess es vorsichtig sein und dennoch keine Zeit zu verlieren. Ich entschied mich für einen Sprung nach Norden an den Monte Velino, wo ich tief am Fusse ankam. Eine ganze Anzahl von Segelflugzeugen lag da am Boden verstreut herum, landen war hier also möglich! In sehr engen Achterkurven und Kreisen erklomm ich Meter um Meter und erreichte schliesslich, vor den Augen der Unglücklichen am Boden, die Gipfelhöhe des Monte Velino. Mehr lag nicht mehr drin, schliesslich war es ja bereits 19 Uhr. Höhe sparen hiess nun die Devise, und sorgfältig den schwachen Hangaufwind ausnutzen, denn um diese Zeit konnte man bestimmt nicht mehr viel erwarten.
Etwa um 19.40 Uhr befand ich mich wieder im Tal von Rieti, noch 400 m über dem Platz. Windmessungen vom Flugplatz und einige sichtbare Rauchfahnen widersprachen sich so krass, dass in der Mitte des Tales notwendigerweise Aufwind herrschen musste. Die Suche ergab dort eine sehr turbulente Zone, leider ohne nennenswerten Höhengewinn. Ich suchte schliesslich Rettung am Fusse des Monte Terminillo, und siehe da, es stieg mit 0.5 bis 1 m/s, etwas eng zwar, aber dennoch gut auszufliegen. Am Boden wurden die ersten Lichter angezündet und neuerdings herrschte spürbarer NE-Wind, sehr wellenverdächtig! Da maximale Distanz zu fliegen war und mir nur der Weg nach Norden offen lag, wo gute Landemöglichkeiten vorhanden waren, schickte ich meine Getreuen am Boden Richtung Foligno auf die Reise, in der Hoffnung, dass ich den dortigen Flugplatz wohl noch erreichen würde. Das waren immerhin noch 60 zu fliegende Kilometer, bei spürbarem Gegenwind.
Funksprüche waren nun, sehr im Gegensatz zur Mittagszeit, schon sehr selten und sie kamen alle vom Boden. Plötzlich horchte ich auf. Ein Pilot meldete den Standort der Welle des Monte Maggiore. Nach fünf Kilometern hatte ich sie bereits erreicht und es stieg mit einem guten Meter, immer auf Kurs fliegend. Eben ging der Vollmond auf, während über das weite Tal von Spoleto die Nacht hereinbrach. Der Flugplatz von Foligno war nun sicher zu erreichen, aber schon stach mich die Neugier, ob wohl der Flugplatz von Perugia, weitere 25 km

nördlich, auch noch zu machen wäre. Die Welle liess mich nicht im Stich, so dass das Halten der Höhe nicht schwierig war und ich mich dem ungetrübten Genuss eines Mondschein-Nacht-Wellen-Segelfluges hingeben konnte. Allerdings musste der Flugplatz von Perugia natürlich noch gefunden werden. Ich hatte dessen Lage auf meiner 500'000er Karte vorsorglicherweise schon früher eingetragen, aber ohne Kartenleselampe ...? Der Lichterreigen der stolzen Stadt Assisi auf einer Anhöhe des Monte Subiaso und der ferne Schimmer der Beleuchtung von Perugia bewiesen mir, dass ich noch in der Gegend war. Zwei Möglichkeiten standen noch offen. Entweder konnte ich zum Flugplatz Foligno zurückfliegen, was mit der Höhe noch gut zu machen gewesen wäre, oder ich musste den Flugplatz Perugia finden. Nun, wozu hat man Funk? «Perugia di uno-nove, siamo sulla strada *Assisi–Perugia*, (man beachte den pluralis majestatis), altezza cinquecento, prego dov'è il aeroporto di Perugia? passo». «Uno-nove Perugia, sprechen Sie deutsch? Achten Sie auf rote Signalraketen!». Fremdsprachen muss man können!

Die Signalrakete war leicht zu sehen, der Flugplatz befand sich in fünf Kilometern Distanz genau auf Kurs. Ich hauchte den Diamant auf den Belag der Hauptpiste, und da die Radbremse ausser Betrieb war, schien sich der Flug in einem ebenso langen Ausrollweg fortzusetzen. Schliesslich ermüdete der Diamant aber doch und stützte sich behutsam auf seinen Flügel. 20.45 Uhr! 7.5 Stunden, 450 km, 6. Rang und ein grosses Erlebnis an diesem 13. August 1973!

Ein Wellen-Segelflug im Münsterlager von Willi Fuchs

Datum: Mittwoch, 24. Juli 1974
Flugzeug: Ka-6 HB-924 mit Sauerstoff ausgerüstet
Meteo: Ein Hoch über den Azoren streckt einen keilförmigen Ausläufer bis gegen Mitteleuropa. Die westliche Höhenströmung über Frankreich und Süddeutschland bringt Störungen und verlagert sich langsam gegen Süden.
Wolkenprognose:
1/8 bis 3/8 Cu mit Basis auf 1700 bis 2300 m/M, darüber 3/8 bis 6/8 Ac und Ci, am Nachmittag zunehmend bewölkt.
Radiosonden: Sowohl Payerne als auch Paris zeigen folgende Temperaturschichtung: eine stabile Schicht (Inversion) von 2300 bis 3000 m/M ist eingeschlossen zwischen zwei eher labilen Schichten. Der Gradient bis 2000 m/M entspricht etwa der Trockenadiabate; über 3000 m/M folgt er ungefähr der Feuchtadiabate. Der Westwind nimmt von 1000 bis 5500 m/M



Start in Münster:
Schleppzug mit dem
Galenstock im Hintergrund

fast stetig zu von 10 auf 29 Knoten (Payerne), bzw. von 20 auf 40 Knoten (Paris).
Beurteilung: Die Temperaturschichtung ist günstig für die Bildung von stationären Wellen. Sofern die starke Höhenströmung (Paris, Süddeutschland) sich tatsächlich bis über die Alpen nach Süden verschiebt, sollten sich also ausfliegbare Wellen bilden.

Flugverlauf

Genau um 13 Uhr klinke ich am Münstigergalen auf etwa 2500 m/M. In zerrissener «Hang-Thermik» geht es dem Grat *Münstigergalen–Löffelhorn* entlang fliegend mühsam bis auf 3400 m/M. Das Löffelhorn liegt unter mir, ich wage mich gegen den starken Wind nach Südwesten. Über dem südlichen Ende des Münstigergletschers überrascht mich starkes Steigen. Es muss eine in der starken Turbulenz verirrte Thermikblase sein, die mich hier bis auf 3650 m/M trägt. Durch die Lücke zwischen Galmihorn und Wasenhorn fliegend erwarte ich Hangaufwind am Galmihorn. Dieser ist in unmittelbarer Nähe des Westhanges zwar vorhanden, aber flankiert von starken Abwinden. Ein Ausflug zum Oberaarhorn zeigt dasselbe: starker Aufwind in der Nähe des nach SW geneigten Schneefeldes. Es ist aber kaum möglich, ihn auszufliegen, ohne in ebenso starke Abwinde und wilde Turbulenz zu geraten. Als mich eine Böe genau über der Oberaarjochhütte richtiggehend auf den Kopf stellt, gebe ich den Versuch auf und fliege zurück an die Südseite des Galmihorns, wo ich am Grat gegen das Ritzenhorn wieder etwas Höhe mache. Ich nehme Kurs auf das Setzenhorn und hoffe, via Hangaufwind in eine mögliche Welle über *Fieschergrat–Finsteraarrothorn–Finsteraarhorn* einsteigen zu können. Am Setzenhorn sind aber nur Abwinde zu finden. Erst weiter südlich über dem Risihorn kann ich wieder einige Meter zurückgewinnen. Erstaunlicherweise ist die Luft hier weniger turbulent als nördlich des Setzenhorns. Als ich mich etwas weiter über den Fiescherglетscher hinaus wage – ich kreise mit Vario-Anzeige null – fällt mir auf, dass der sonst sehr starke Westwind hier praktisch nicht feststellbar ist. Hier muss etwas Besonderes los sein! Aber was?
Über dem Wannenhorn steht bis weit über dem Triftgletscher eine Wolke, an deren Rändern eine aufsteigende Bewegung im Lee dieses Berges erkennbar ist. Die Abwinde am Wasen- und Setzenhorn bringen mich zusammen mit dieser Beobachtung auf die Idee, ein grossräumiger Rotor könnte den Graben des Fiescherglетschers ausfüllen. Ich überprüfe meine Vermutung und fliege mit meiner bescheidenen Höhe von 3100 m/M gegen den ESE-Grat des Wannenhorns (Punkt 3070) über den Felsschründen. Hier findet sich tatsächlich zerrissener Aufwind. Auch die Ostflanke des Wannenhorns (Triftgletscher) bringt Steigen bis 1 m/s, geht aber im Norden am Triftgrat wieder in schwaches Sinken über. Ich bleibe deshalb im Südteil dieser Flanke und kann, unterstützt durch thermische Ablösungen aus der Felswand südlich des Punktes 3070, etwa beim Punkt 3184, den Südgrat des Wannenhorns nach Westen überqueren. Mit 1 bis 2 m/s steigend suche ich den Bereich der stärksten Aufwinde zuerst am falschen Ort, über dem Strahlgrat. Als ich wieder nach Norden zurückfliege, erfasst es mich am Wannenhorngletscher mit 4.5 und zeitweise 6 m/s. Ich bin «drin»!
Nun wird es einfach: Vor der Luvkante der Wolken über dem Wannenhorn steige ich auf. Beim Übersteigen der Wolkenbasis hört die Turbulenz plötzlich auf. In aller Ruhe kann ich die Sauerstoffversorgung in Betrieb setzen. Die Steiggeschwindigkeit ist bei 4500 m/M auf etwa 2 m/s zurückgegangen, aber auf 6000 m/M beträgt sie immer noch 1.5 m/s. Da die Wolken – ihre Basis liegt gute zweitausend Meter unter mir – sich immer mehr ausbreiten, breche ich bei 6200 m/M ab. Es ist ein überwältigendes Gefühl, so allein in der Höhe der Atmosphäre zu schweben. Doch so ganz einsam bin ich nicht; am Funk höre ich Meldungen aus dem Bernina- und Diableretsgebiet, auch dort sind verschiedene Piloten auf dieser Höhe. Ich sehe den Grossen Aletschfirn, den Konkordiaplatz und ein Stück weit den Aletschgletscher hinunter. Sonst nur Wolken. Auch über mir ist alles grau. Eine hohe Ac- oder Ci-Schicht deckt sogar die Sonne halbwegs zu. Über dem Goms scheint die Wolkenschicht unterbrochen zu sein, aber wegen tieferer Wolken am Gegenhang sehe ich dort keinen Boden.
Mit ausgefahrenen Bremsen steche ich bis unter die Wolkenbasis (ca. 4000 m/M). Ein Ausflug zum Finsteraarhorn zeigt mir, dass dessen Südwestflanke zwar Aufwinde hat (ich steige nochmals 200 m), aber auch sehr starke Turbulenzen. Die Ostflanke des Grünhorns reisst mich richtiggehend hinunter, ich verliere hier in 2.5 Minuten mehr als 600 m. Vor dem endgültigen Abstieg überquere ich noch das Goms gegen SE und stelle wellenartigen Aufwind über *Blitzingen–Kummenhorn–Mittaghorn* fest (Höhe ca. 3700 m/M). Übrigens: aus 6000 m war über dem Massiv *Mittaghorn–Blinnenhorn– Ofenhorn* eine wunderschöne Lenticularis in schätzungsweise 8000 m/M sichtbar. Ein Tip für spätere Westwindlagen! Ich habe genug und setze nach 2 Stunden 52 Minuten zur Landung in Münster an.
PS: Die Auswertung durch den AeCS ergab einen Höhengewinn von 3860 Metern – ich habe den ersten Teil des Gold-C erreicht.

Auf Strecke in den französischen Alpen

Pilot: Hansjörg Benninger
Datum: 9. Juli 1975
Flugzeug: B-4 HB-1104
Strecke: *Aspres–Col de Montgenèvre–Pont d'Aiguines–Aspres.*

Ich bin schon nach 10 Uhr in der Luft, doch kann ich mich am St. Apôtre nur knapp halten und warte. Ein paar Minuten nach elf Uhr gehen die Ablösungen los. Innert kurzer Zeit habe ich mich mehr als 1000 Meter über die Krete hinaufgekurbelt. Ich melde mich ab und nehme Kurs auf den Pic de Bure (2709 m). Auch hier brauche ich mehr als einen Anlauf. Doch schliesslich fliege ich ein paar Bergsteigern auf dem Gipfel vor der Nase herum. Dann reisst mich starke Thermik an die Basis auf knapp 3000 m/M. Jetzt geht's los über die lange Durststrecke des Col Bayard. Ich lehne mich zurück, trimme den Vogel auf 90 km/h und rausche durch die hier noch ruhige Morgenluft. Auf der anderen Seite, nach rund 16 km Gleitflug, empfängt mich wieder Schwerarbeit. Die Hänge der Pointe Autane (2518 m) erweisen sich als Absaufbahnen. Ich beschliesse mein Programm künftig besser zu befolgen und wechsle an den Piolit (2464 m). Dieser hilft mir mit mässiger Thermik weiter. Erst gegen 13 Uhr erreiche ich St. Crépin im Tal der Durance. Es gelingt mir nicht, in der stark turbulenten Thermik über dem engen Einschnitt auf die Krete hinaufzukommen. Mühsam kämpfe ich mich vorerst am Westhang, dann am Osthang bis nach Briançon vor. Erst hier entrinne ich der nagenden Angst einer Aussenlandung in einem Gelände, «qui n'est pas vachable du tout!». Le Chenaillet (2654 m) offeriert sehr kräftige Schläuche. Unter fast vollständig bedecktem Himmel – es braut sich offenbar ein Gewitter zusammen – lasse ich das Fort de l'Infernet am Chenaillet bald unter mir. Nun habe ich genügend Zeit, den ersten Wendeort auf der Karte genau auszumachen.

Kurz vor 14 Uhr, nach mehr als 3.5 Stunden Flug, schiesse ich endlich die ersten Erinnerungsbildchen und flüchte aus der abwindträchtigen Talmitte rasch in meinen Hammerschlauch am Chenaillet zurück. Mit 4 m/s «spült» es mich an die Basis, welche die maximale Flughöhe von 3400 m/M erreicht. Von hier aus versuche ich die Kameraden in Münster aufzurufen, doch die Alpenbarriere verhindert diesen Lichtblick in des «Segelfliegers Einsamkeit». Zwar schwatze ich stündlich Position und Höhe ins Mikrophon hinein, aber diese Meldungen bleiben ohne Echo. Heinz Kornfeld und Heini Schaffner verfügen nicht über eine Bodenstation, sie können mich höchstens empfangen. Mit ein paar Aprikosen aus dem liebevoll vorbereiteten Proviantsäckli versuche ich mich über diese bittere Tatsache hinwegzutrösten. Plötzlich ertönt mitten aus dem Geschnatter französischer und italienischer Kollegen heraus Heinis wohlvertrautes Zürich-Baseldeutsch. Dank seinen «Public relations» mit den «amis français» ist er zu einem ausgedehnten Bijave-Doppelsitzerflug gekommen. Nun erkundigt er sich per Bordfunk nach meinem Befinden. Ich teile ihm mit, dass ich mich mittlerweile in der Gegend des Mont Dauphin bei Guillestre befinde und die feste Absicht habe, auch den Pont d'Aiguines zu knipsen. Mit Heinis besten Wünschen versorgt nehme ich moralisch gestärkt die etwas schwierige Strecke vom Pic de Clocher (2526 m) zur Tête de la Mazelière (2451 m) in Angriff.

Drei Taleinschnitte, welche zu überqueren sind, lassen den Höhenmesser beängstigend rasch rückwärts drehen. Abgeschlagen schlüpfe ich durch die markante Kerbe des Col de la Rousse (2147 m) in der Kette der Parpaillon. Aus 8 km Entfernung winken die rettenden Hänge der Dormillouse (2505 m). Obwohl ich einige hundert Meter unter ihrem Gipfel vorbeischleiche, offeriert mir diese nette Dame sogleich komfortables Steigen. Der sagenhafte «Parcours du Combattant», eine 63 km lange, südlich verlaufende Bergkette von ca. 2500 m Höhe scheint zu halten, was mir die Franzosen von ihm versprachen. Ohne zu kreisen erreiche ich mühelos die Krete und folge ihr mit geringem Abstand in ständig wechselnden Auf- und Abwinden. Das Gefühl ist fantastisch, völlig unbeschreiblich. So etwas habe ich noch nie erlebt. Soweit ich sehen kann erhebt sich Gipfel neben Gipfel, durchfurcht von steinigen Gräben. Diese führen hinunter zum Haupttal der Bléone, welches im Bedarfsfall wohl auch einen Landeplatz zu bieten hätte.

Etwa gleichzeitig mit mir haben auch drei Orchideen, die am CVVM in Vinon teilnehmen, die Rennstrecke unter ihre Flügel genommen. Wie übermütige Geisslein hüpfen die zierlichen Vögel im Delphinstil von Gipfel zu Gipfel und zeichnen beschwingte Figuren in den stahlblauen Himmel. Erst über dem Sommet du Cheval Blanc (2323 m), einer blendend weissen Kalkkrete, steht wieder eine wohlproportionierte, flache Cumuluswolke. Sie gibt gute 4 m/s Steigen her und bringt mich zum letzten Mal vor dem zweiten Wendeort auf 3000 m/M. Die Fortsetzung des «Parcours du Combattant» sowie seine vorgelagerten Hügelzüge liegen jetzt 1500 m unter mir, doch verdecken sie dennoch die Sicht auf den Stausee bei Aiguines in ca. 35 km Entfernung. Es bleibt mir also nichts anderes übrig, als auf die Karte zu vertrauen und mit Hilfe des Kompasses nach Süden vorzustossen. Tatsächlich nehme ich nach etwa 15 Minuten ein verdächtiges Glitzern wahr, welches sich beim Näherkommen als das gesuchte Gewässer entpuppt. Aus

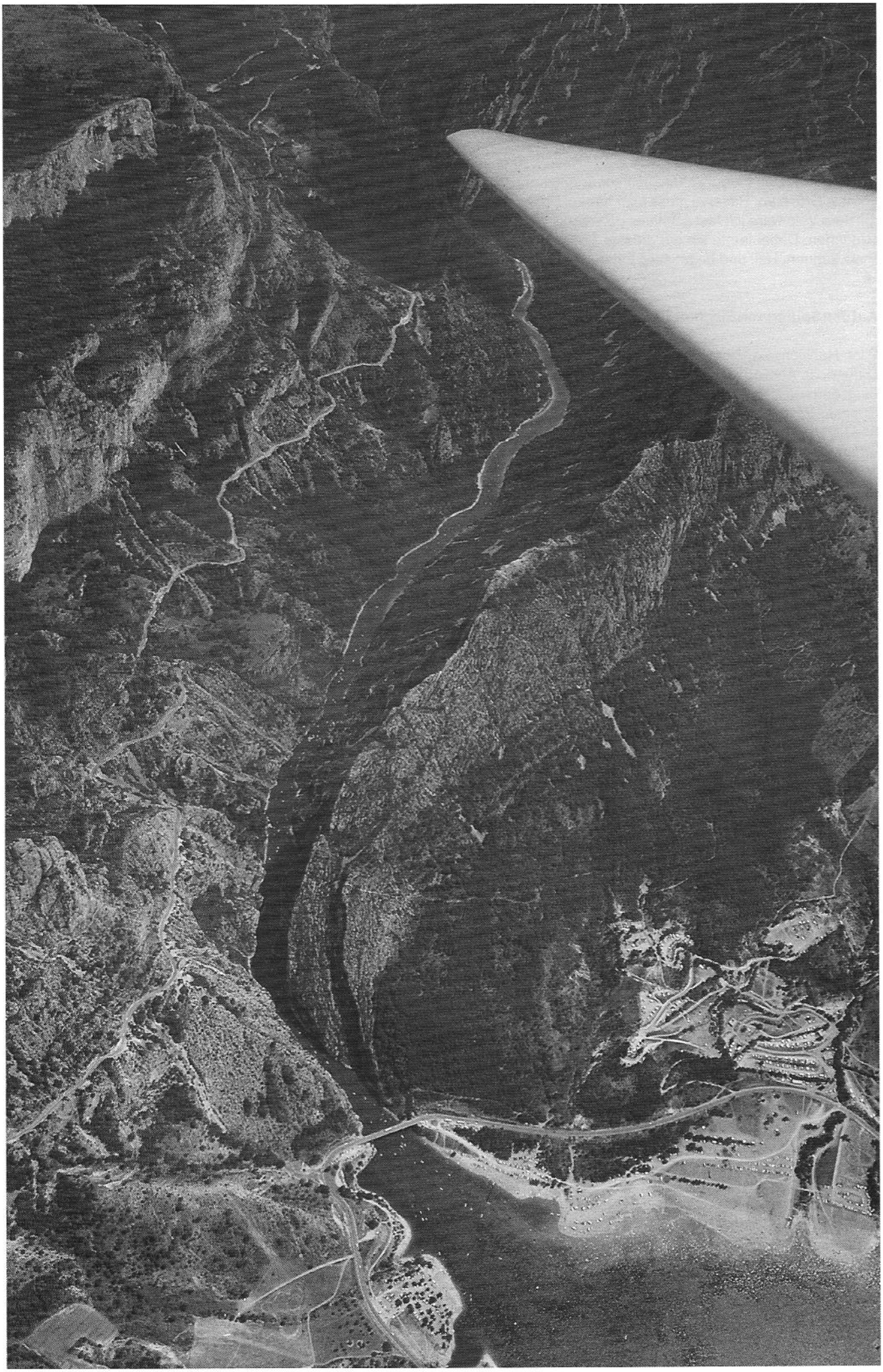
Eine unserer Ka-8 über den Wolken

einem mageren Schläuchlein presse ich soviel Reservehöhe heraus, wie mir in Anbetracht der abwindverdächtigen Wasserfläche geraten scheint.
Die Brücke ist jetzt deutlich zu erkennen. Sie liegt so weit im Süden, dass es von hier aus näher wäre, ans Meer zu fliegen, als zurück nach Aspres. Wie vermutet gerät die Wendeschleife zu einem nervensägenden Gleitflug, der mich wertvolle 800 Meter Höhe kostet. Zum ersten Mal seit der morgendlichen Krebserei zeigt der Höhenmesser weniger als 2000 Meter. Unter mir breitet sich ein ödes, steiniges Hochtal aus, das die unangenehme Eigenschaft besitzt, weder einen Ausgang noch irgend eine menschliche Behausung aufzuweisen. Ein schmales Weglein scheint zwar aus 400 Metern über Grund als Landepiste für den robusten Vogel noch halbwegs annehmbar, doch kann ich mich trotz bestem Militärschuhwerk nicht sonderlich für einen spätnachmittaglichen Spaziergang durch diese triste Landschaft begeistern. Zu meiner Beruhigung entdecke ich wenig später eine kleine Wetterstation mit einem parkierten Auto daneben. Ganz in der Nähe verspüre ich zu meinem Entzücken das langersehnte sanfte Rücklein, und siehe da, das Vario-Gügeli piepst auch schon einen halben Ton höher. Jetzt nur nicht drausfallen! Zaghaft geht es zuerst mit wenigen Zentimetern, später mit einem halben Meter pro Sekunde nach oben. Schliesslich spendet der Retter in der Not ganze 2 m/s und hebt mich auf beruhigende 2700 m/M. Mit grosser Freude stelle ich fest, dass der «Parcours du Combattant» in der Zwischenzeit nichts von seiner beeindruckenden Potenz verloren hat. Im Gegenteil, die direkte Sonneneinstrahlung aus Südwesten hat in ihm zusätzliche Kräfte entfesselt, die meine Sorgen um eine sichere Rückkehr zusammenschmelzen lassen. Schon von weitem ist zu erkennen, dass sich in der Gegend des Lac de Serre-Ponçon eine mächtige Gewitterwolke auftürmt. Ihr schwarzer Bauch hängt beängstigend tief über der Krete und gewährt mir nur einen sehr geringen Spielraum. Doch ein solcher wäre praktisch überhaupt nicht nötig. Nur mit kräftigem Druck auf den Knüppel vermag ich den heftigen Sog des Riesenpilzes zu kompensieren. Dunstfetzen fliegen vorbei. Aufgeregtes Audiogezwitscher, höllisches Windgebrause und das protestierende «blup, blup, blup» der Blechliesel stimmen ein gewaltiges Finale an. Ha! so ist es eine Lust zu fliegen! Wie benommen jage ich nach bald achtstündigem Flug durch diese spannungsgeladene Atmosphäre.
Als gleissendes Sonnenlicht das Ende des Infernos ankündigt, befinde ich mich bereits über der Seemitte. Zum dritten und letzten Mal zeigt der Höhenmesser mehr als 3000 Meter. Die Rechnung ist schnell gemacht: 2300 Meter Höhendifferenz und 55 km hindernisfreie Luftlinie zum Zielflugplatz müssten bei geringem Wind eigentlich ausreichen. Die Orientierung fällt jetzt leicht. Zu meiner Linken zieht der Flugplatz Gap-Tallard vorbei, während sich in Flugrichtung der eigenartig verwitterte Kegelstumpf La Céüse (2016 m) erhebt. Direkt dahinter, in weniger als 20 km Entfernung, liegt Aspres sur Buëch.
Etwas ausgetrocknet, aber überglücklich und um eines meiner grossartigsten alpinistischen Abenteuer reicher, setze ich den getreuen HB-1104 um 18.24 Uhr sachte auf die holprige Piste von Aspres.

Silber-C Odyssee von Joni Schürch

7. August 1975, ein schwüler Tag, dunstig, Spätsommer. Ich stand auf dem Birrfeld und schaute einigen Pfüpfli zu, die sich über dem Jura entwickelt hatten. Sie wirkten allerdings nicht sehr überzeugend. Heute wollte ich den 50 km Streckenflug probieren, *Birrfeld–Grenchen*. Ich war nämlich seit dem Münsterlager stolze Inhaberin einer nagelneuen Streckenflugbewilligung. Ausgerüstet mit dieser, drei oder vier Karten, einem Abstechschieber, dem Flugbuch und einem Apfel wollte ich das Unbekannte wagen.
Beat Müller regierte zur Zeit als Fluglehrer, und ich besprach den Flug mit ihm. Grenchen sollte ich finden können – zwei Bogen nach dem Inseli und rechts von der Aare. Unter Beats Anleitung zeichnete ich – oh Schreck – die Aussenlandeplätze ein. Die Ausrüstung sehr sorgfältig versorgen, Kaugummi bereit halten, Cockpit-Check, Barograph nicht vergessen – tick, tick, tick, tick ... Aber während des Schlepps: «Gopffriedli! Der Barograph funktioniert nicht mehr!» Ich landete, und siehe da, das Papier hatte sich verklemmt.
Um 13.26 Uhr startete ich nochmals. Beats Weisung war: Erst 1000 m Grund erreichen, dann vorsichtig in Richtung Jura vortasten. Steigen: schwach, blau, aber zuverlässig. Inversion bei etwa 1450 m QNH. Nach rund 20 Minuten errang ich endlich die Höhe von 1400 m Grund. Frischfröhlich steuerte ich gegen Aarau. Doch mit sinkendem Herzen nahm ich wahr, wie das mir noch vertraute Gelände immer näher kam, beziehungsweise umgekehrt. Mein Mut versagte, ich kehrte zu Mutter Kestenberg zurück. Dort polierten die treue Ka-8 und ich in weiten Achten hin und her, bis der Barograph wieder 1400 m/M einkritzeln durfte. Ich versuchte den gleichen Spass nochmals, doch leider mit dem gleichen Resultat. Nun war schon eine Stunde vorbei und ich war noch nirgends hingekommen. Inzwischen hatte die brütende Hitze keineswegs abgenommen. Die Sonnenbrille rutschte mir unangenehm auf der schweissnassen Nase herum. In einem Schlauch über Brugg tankte ich auf und wagte es wieder. Über die Aare und die nachfolgenden Hügel segelte ich nach Olten. Schwaches Steigen, aber genug. «Jetzt kann ich nicht mehr umkehren», dachte ich, «wenn es mich nimmt, dann nimmt es mich!».
Bald hatte ich keine Zeit mehr, über meinen Entscheid zu grübeln. Meine beruhigende Höhe schwand langsam bis auf 500 m Grund. Ich fing wieder zu schwitzen an. 500 m Grund, das bedeutet einen Landeplatz suchen. «Jitz isch fertig, jitz suuf ig ab!» Links entdeckte ich den Sportplatz, den ich als Aussenlandeplatz eingezeichnet hatte. Gleichzeitig aber bemerkte ich einen langgestreckten Hügel, wie man sie im Jura antrifft. Interessant war das entferntere Ende. Dort hatte ein Riese ein Stück ausgelöffelt und den schönsten Kessel gebildet. Dieser gähnte genau gegen die Sonne, wie bestellt.
400 m Grund, ich hatte noch nie in meinem Leben so viel geschwitzt. Daran war nicht allein die Hitze schuld. Ich konzentrierte mich vollkommen auf den weissen Kessel. Dabei hielt ich aber den Aussenlandeplatz im Auge. Ich wusste, was geschehen sollte, ... und es geschah! Mit 4 m/s stieg ich innerhalb von 10 Minuten über die Inversion ins Blaue hinein. Von diesem Moment an hatte ich keine Schwierigkeiten mehr. Die erste Wolke hiess ich bei Oensingen willkommen. Aus lauter Freude am Schatten verweilte ich 10 Minuten unter dem freundlichen, wolligen Cumulus.

Pont d'Aiguines, der berühmte Wendepunkt am Ende des Grand Canyon du Verdon, auch ein Paradies für Wanderer und Wassersportler



Welches Gefühl, endlich wirklich allein und selbständig zu fliegen! Du weisst, kein Flugplatz liegt in der Nähe. Du kannst wie ein Pionier weiterfliegen, alles ist Dir neu. Du hast keinen Funk und bist froh darum.
Ich genoss jede Sekunde. Ich sang, ich lachte, ich pfiff. Die Ka-8 sang und pfiff mit. Und ich genoss die Stille. Jetzt hatte ich die «fliegerische Bauchnabelschnur» durchgeschnitten!
Ich folgte den Bergen in Längsrichtung. Dann ging's der Aare nach. Zwei Bogen nach dem Inseli sah ich – kaum zu glauben – Grenchen. Den Flugplatz fand ich sogar auch. Ich kam mit 1300 m Grund an. Reserve muss man haben! Um 16.30 Uhr – mit dem Velo wäre ich fast schneller gewesen – landete ich in Grenchen. Dabei lernte ich die grösste Bodenwelle auf dem Platz kennen. Heil und heiter stieg ich aus dem Flugzeug.

Auf den Spuren von Siegbert Maurer

Pilot: Hansjörg Benninger
Datum: 18. April 1976 (Ostersonntag)
Flugzeug: Salto D-4016
Strecke: *Val Brembo (Bergamo)–Edolo (I)–Faido–Birrfeld:*
314 km. Start: 11.08 Uhr, Landung: 16.44 Uhr
«Vom Flugplatz Locarno startet Siegbert Maurer am 21. April 1948 und überfliegt die Alpen erstmals auf Süd-Nordkurs. Er segelt über den Gotthard in die Zentralschweiz zu den Mythen und landet nach fünf Stunden Flugzeit auf dem Basler Flugplatz Birsfelden». Aus Jochen von Kalckreuths Buch «Segeln über den Alpen».
Praktisch mit den gleichen Zeilen könnte ich heute meinen eigenen Flug mitten durchs Herz der Alpen zusammenfassen. Startflugplatz ist Val Brembo bei Bergamo, wo ich zusammen mit Wini Schwarb eine sehr anstrengende Streckenflugwoche verbracht habe.
Am Ostersonntag ist das bleierne Grau des Himmels einem zarten Hellblau gewichen. Wir sind uns jedoch bewusst, dass im Bergamasker Dampfkessel schon in den späten Morgenstunden das täglich wiederkehrende unheilvolle Dunst- und Gewittersüppchen brodeln wird. Wini (mit Libelle), Mösi (mit Williams B-4) und ich wollen deshalb nach Einsetzen der Thermik so rasch als möglich in die Luft. Wir haben uns alle die gleiche Aufgabe gestellt, nämlich ein Dreieck *Val Brembo–Edolo–Faido–Val Brembo.* Sollte der Alpenhauptkamm in den Wolken stecken, oder sollten die Wetterverhältnisse auf der Nordseite mies sein, so wende ich in Faido und erfülle die Aufgabe. Andernfalls wage ich den motorlosen Sprung von einer Kultur in die andere und versuche über die Zentralschweiz den Flugplatz Birrfeld zu erreichen. Nach den geltenden Regeln im Nationalen Segelflugwettbewerb sind beide Varianten zulässig.
Der Start ist wenig verheissungsvoll. Mühsam krümeln wir uns an den felsigen Abhängen des Canto Alto (1146 m) herum. Es verstreicht geraume Zeit bis wir den Gleitflug zum Südgrat des Monte Alben (2019 m) wagen können. Die Ankunftshöhe muss nämlich unbedingt für die Überquerung der Krete ausreichen, ansonsten das Absaufrisiko zu dieser Tageszeit gross und der Rückweg zum Flugplatz beschwerlich und nervenkitzelnd ist. Erst an der Cima di Gren (2049 m) erwische ich den ersten annehmbaren Schlauch, doch erreicht die Basis nicht einmal Gipfelhöhe. Nach Clusone zieht sich ein ideal exponierter Grat in nordöstlicher Richtung gegen den Gipfel des Pizzo della Presolona (2521 m) hin. Knapp unter den Dunstschwaden lässt er sich herrlich im Geradeausflug «abfahren». Nach dem Giogo della Presolana (1289 m) wird der Blick frei auf den Talkessel von Schilpario. Ich überquere ihn ohne zu zögern, denn der steile Abhang des Monte Gaffione (2035 m) dicht hinter dem romantischen Bergdörfchen verspricht kräftige Thermik. Sie hebt mich mit 2 bis 3 m/s über den Passo del Vivione (1828 m) und ermöglicht den direkten Weiterflug zum Monte Palone (2530 m). 2000 Meter tiefer liegt Edolo am Fusse des scharf gezackten Monte Adamello (3554 m). Von hier führt die Strasse im Val Camonica zum berühmten Passo del Tonale (1883 m) und hinüber ins Südtirol.
Um 12.55 Uhr, also fast zwei Stunden nach dem Start, knipse ich mein erstes Wendefoto und wende mich sofort westwärts gegen den Passo del Aprica (1176 m). Wini befindet sich unterdessen im Veltlin. Er kündigt begeistert 5m-Schläuche und mehr an. So nehme ich die 50 km lange Rennstrecke, trotz halbstündiger Verspätung auf die Marschtabelle, mit neuer Hoffnung für das Gelingen meines Plans in Angriff. Rechterhand blinkt schon das tiefblaue Auge des Lago di Poschiavo herauf. Unter der heissen Mittagssonne braten die waldigen Abhänge des prächtigen Gebirgstals und entfesseln gewaltige Warmluftströme, die den Frühlingsschnee von den Gipfeln lecken. Das herrliche Naturerlebnis lässt mein Segelfliegerund Berglerherz jubeln. Zur Linken zieht bald der Bezirkshauptort Sondrio vorbei, während sich im Norden der mächtige Monte Disgrazia (3678 m) erhebt. Seinen Gipfel verhüllt er in dichte Wolken, als wolle er seinem Namen gerecht werden. Bei Morbegno beginnt sich der Westgrat der Cima di Malvedollo langsam gegen das obere Ende des Comersees zu senken. Von hier lenke ich den zierlichen Vogel über den Taleingang des Bergells zum Pizzo Ledù (2503 m). Um 14.00 Uhr habe ich mich hier mit Benno Gysel (SG Aarau), der direkt von Val Brembo kommt, verabredet. Es ist jedoch schon später und Benno kämpft immer noch irgendwo in den Bergamaskern. Diese feuchte Luft ist zum verzweifeln!
Da Benno den schnelleren Stuhl (Club Libelle) unter dem Hintern hat, entschliesse ich mich sofort weiter gegen Norden vorzustossen. Durch die Porta del Notar (2098 m) schlüpfe ich in das Tessin hinüber und gleite durch den unteren Teil des Misox direkt zum Pizzo di Claro (2727 m). An dessen Westflanke erwartet mich statt des beinahe traditionellen Lifts äusserst ruppige und schwache Thermik. Diese und mein allzu lebendiges Flugzeug machen mir schwer zu schaffen. Mit Gefluche pickle ich mich mühsam hoch und verlasse den ungemütlichen Ort – wie mir scheint nach einer Ewigkeit – in Richtung Biasca. Mösi, welcher auf dem ersten Streckenabschnitt vorsichtiger operiert hat, fliegt mittlerweile quer über die hohen Kreten, die das Calancatal säumen. Als ich am Matro (2173 m) tanke, kommt er von Osten über das Bleniotal geschwebt. Wenig vorher bin ich Wini begegnet, der bereits auf dem Heimweg ist. Im oberen Tessin sind die Aufwindverhältnisse wesentlich besser. Nachdem mich ein mächtiger Adler mit ein paar furchterregenden Scheinangriffen (Sturzflug, Ausfahren der Fänge usw.) etwas aus der Fassung gebracht hat, verpasse ich beinahe, Faido zu fotografieren (ca. 15 Uhr). Über dem Ritomsee ringe ich mich zur Basis empor und melde mich von Wini und Mösi ab, denn der Gotthard (2108 m) scheint passierbar zu sein. Hier oben herrscht eine eisige Stille. Nichts regt sich in der schneebedeckten öden Landschaft. Einzig am Gemsstock gleiten ein paar schwarze Pünktlein gegen das schlafende Andermatt hinunter.
Doch die Ruhe trügt. Kaum befinde ich mich über der Schöllenenschlucht, werde ich von kräftigen Windstössen hin und her geworfen. Mit 4 bis 5 m/s geht es beständig abwärts. Göschenen, Wassen, Amsteg, Erstfeld schiessen nur so vorbei, und die Talfahrt will immer noch nicht aufhören. In Altdorf bleiben mir kaum noch 400 m über Grund. Fieberhaft suche ich eine Rettung und finde diese zum Glück an den steilen Hängen des Chinzig-Chulm. Fast ebenso rasch wie mich die Strömung hinuntergewaschen hat, trägt mich der Hangaufwind wieder hinauf. Über den Mythen steht noch eine Cumuluswolke. Sie zerfällt jedoch, als ich auf Gipfelhöhe der imposanten Zacken ankomme. Ich vertraue deshalb auf den Rossberg, dem über dem Lauerzersee auch Benno Gysel zustrebt. Etwas unschlüssig kreisen wir ein paar Minuten über dem felsigen Grat, bis uns endlich die sehnlichst erhoffte Thermikblase mit sanftem Steigen an die Basis trägt. Kurs 325 Grad, Distanz 50 km lese ich aus meiner Karte heraus. Freudig erregt und einmal mehr tief beeindruckt von der Grösse und Schönheit der Berge gleiten wir in den Dunst des Reusstals hinab.

Endlich: 500 km! – von Richi Meyer

Viel hatte das diesjährige Streckenlager von Valbrembo bisher noch nicht hergegeben. Ausser einem eher zufällig entstandenen erweiterten Erkundungsflug bis Bormio, Passo del Tonale und Biasca, den ich zusammen mit Wini Schwarb unternommen hatte, war noch kein Streckenflugerlebnis zu verzeichnen. Wir betrachteten deshalb auch den kristallklaren Freitagmorgen vom 15. April 1977 argwöhnisch und staunten lediglich ob der unglaublich guten Sicht quer durch die Po-Ebene. Selbst der Apennin schien uns greifbar nah. Als aber schon um neun Uhr Cumulus-Fetzen am Himmel standen und der Platzchef A. Zoli beinahe beschwörend zum Canto Alto wies und murmelte «oggi cinque cento!», da packte mich nochmals das Fieber, Nordföhn!

Zu viert wagten wir uns auf den Parcours *Valbrembo–Bozen–Gondo–Valbrembo*. Zuerst Fontana und Sidler (SG Knonauer-amt), dann Mösi mit unserer Libelle und um halb elf Uhr startete ich mit dem Diamant. Bereits in Platznähe wurde ein 3m/s-Schlauch angeboten, der bald gestattete, Kurs auf Lovere zu nehmen. Mit hoher Fahrt mussten ausgedehnte Felder mit starkem Abwind durchflogen werden, so dass die rasch gewonnene Höhe ebenso rasch wieder verloren ging. Diese Erscheinung, wie auch die extreme Böigkeit in der Nähe der Gipfel und Kreten, war kennzeichend für den ganzen Flug. Mösi litt sehr bald schon unter diesen extremen Bedingungen und musste umkehren.

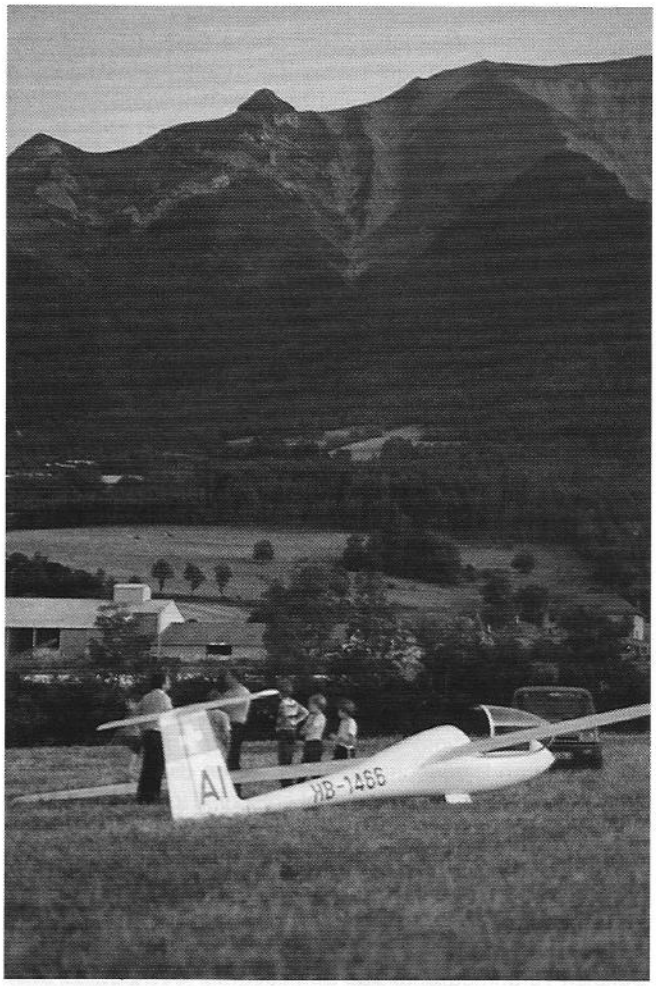
In Breno war ich den beiden Vorreitern schon hart auf den Fersen, aber die Aussichten, 5/8 bis 7/8 Bewölkung in Richtung Edolo, waren nicht überwältigend. Die beiden Knonauer entschieden sich deshalb für die Route südlich des Adamello nach Trento, um den Passo Tonale, den sie unvorteilhaft wähnten, zu meiden. Da ich gute Aufwinde hatte und bis Edolo eine tragende Linie fand, versuchte ich am ursprünglichen Plan festzuhalten. Schon glaubte ich, das bitter bereuen zu müssen, als mich im Kessel von Edolo plötzlich harte Abwinde ins enge Tal drückten. Nach bangen Augenblicken konnte ich endlich in eine ruhigere Zone flüchten, wo ich bei +/-0 m/s Zeit fand, die Lage zu überdenken. Obwohl der Wind gegen die Nordabdachung des Adamello anstürmte, war in den zerklüfteten Seitentälern kein brauchbares Steigen zu finden. Aber in der Talmitte nördlich von Edolo fand sich starke Thermik, die mich im Nu auf 2600 m/M an die Basis brachte. Gespannt blickte ich in Richtung Passo Tonale, ob dort genügend Raum vorhanden sei, um hindurchzuschlüpfen. Es sah gut aus, und jenseits des Passes stieg die Basis beträchtlich an, so dass ich hoffnungsvoll Bozen ansteuern konnte.

Spärliche und uneinheitliche Bewölkung rieten zur Vorsicht bei der Überquerung des Plateaus von Mione. Ein Schneeschauer schien gerade auf meinem Kurs niederzugehen. Ich umflog ihn nördlich und informierte meine beiden Gleichgesinnten, mit denen ich wieder Kontakt hatte. Sie befanden sich in der Gegend von Trento und kämpften sich gegen den scharfen Nordwind nach Bozen.

Nach der Wende hatte ich einen Tiefpunkt im Becken von Mione. Einige lange Minuten mit +/-0.5 m/s Steigen dämpften mein Draufgängertum; aber die Aussichten in Richtung des Passo Tonale stimmten mich zuversichtlich. Tatsächlich, als ich wieder genügend Operationshöhe hatte und in Delphinflug übergehen konnte, ja sogar die stolze maximale Höhe von 3000 m/M erreichte, den Passo Tonale offen und das Veltlin in besten Verhältnissen wusste, begann ich langsam mit dem Gelingen des Vorhabens zu rechnen. Zwar lag die Durchschnittsgeschwindigkeit bisher deutlich unter 70 km/h. Aber der Ritt entlang der Südflanke des Veltlins ging so reibungslos vor sich, dass sich die Chancen entscheidend besserten.

Am Monte Legnone, dem südlichen Eckpfeiler am Eingang des Veltlins, liftete mich mächtiger Hangaufwind wieder an die Basis auf 2800 m/M. Das südliche Tessin zeigte 2/8 Cu bei kristallklarer Sicht, im Norden waren es 4/8 bis 5/8 Cu und hoch im Norden stand die Nebelwand des stürmischen Nordföhns. Welchen Weg sollte ich einschlagen? Den Sprung zum Piz Ledù kannte ich vom Erkundungsflug her, allerdings unter ganz anderen Bedingungen. Dafür waren die Aufwinde dort markiert. Mehr intuitiv als rational entschied ich mich für diese nördliche Variante. Bis in die Nähe des Hauptkammes zum Tessin ging alles gut. Die letzten paar Kilometer aber waren eine harte Prüfung. Kräftiges Fallen in heftiger Turbulenz vernichtete die Höhenreserve und mehrere Male fürchtete ich, unmittelbar vor der Hauptkante abdrehen zu müssen. Die Böigkeit verunmöglichte das Einhalten der Sollfahrt, so dass die Verweilzeit im Abwind eine Ewigkeit zu dauern schien. Endlich befand ich mich vor der tiefsten Scharte des Kammes und konnte mich mit geringer Höhenreserve auf die Luvseite stehlen. Welch ein Aufatmen im vollkommen ruhigen und kräftigen Aufwind! Grossräumig wurde hier die Luft durch den anrennenden Nordwind gehoben und ausgedehnte Kondensationszonen markierten hier wiederum die tragenden Linien. Mit Verwunderung stellte ich fest, dass die Leventina und das obere Maggiatal mit tiefhängendem, nebligem Dunst angefüllt waren. Die Nordströmung trug also die feuchte Luft bis weit über den Hauptkamm auf die Alpensüdseite hinunter. Ich suchte Steigen über den Bergspitzen nördlich von Magadino und Ascona, doch in den Nord-Süd-Tälern organisierte sich die

Val Thorens, südlich Méribel, Musterbeispiel französischer Landschaftserschliessung



«Aux vaches» bei St. Maurice en Trièves (F)

Thermik schlecht. Schliesslich schmolz die Höhe so bedrohlich dahin, dass ich mich ins Centovalli hinuntertreiben lassen musste. Mit unangenehm wippenden Flügeln schoss der Diamant wiederum durch grosse Abwindfelder und rettete mich an den Südflanken dieses Längstales. Hier war ich nun auf dem tiefsten Punkt dieses Schenkels, allerdings mit dem Flugplatz von Ascona in beruhigender Nähe.
Am Monte Tagna, östlich von Domodossola, stieg es dann aber wieder mit mehr als 3 m/s bis auf 2800 m/M. Hier bot sich erneut die Gelegenheit, die Lage zu überdenken und sich einen Plan für die Umrundung von Gondo zurechtzulegen. Kurze Sprünge und das Auffinden von tragenden Linien schienen mir die Hauptsache. Ich flog vorsichtig ein Stück ins Valle Antigorio, an der östlichen Talflanke bleibend und sorgsam die gute Höhe bewahrend, denn Tempo spielte hier keine Rolle; ich wollte lediglich Gondo in sicherer Höhe anfliegen können. Mit mässigem Höhenverlust erreichte ich schliesslich den Piz Albiona und erschrak nicht wenig, als ich das graue Loch erkannte, in dem sich die Gondoschlucht versteckte. Das ganze Tal lag bereits im Schatten und im Gegenlicht wurde die Navigation ordentlich heikel. Ernsthafte Sorge bereitete mir aber, dass der Kessel von Gondo mit einer nebligen «Suppe» angefüllt war, wie ich sie im Tessin schon bemerkt hatte. Sollte ich so nahe an der Wende umkehren? Zunächst schien es mir ratsam, der Bergkette südlich von Iselle nach Westen zu folgen. In zuverlässigem Hangaufwind, der bis auf fast 3000 m/M hinauf wirkte, schob ich mich bis auf ein paar Kilometer an das noch verdeckte Gondo heran. Die Nebeluntergrenze lag schätzungsweise etwa bei 2300 m/M, jedenfalls sah es aus meiner Entfernung und Höhe so aus. Diese Höhe musste eigentlich ausreichen, um den Hangaufwind an der Nordflanke der Bergkette südlich von Iselle sicher zu erreichen. Das war die Lösung! Ich zog die Bremsen und stürzte mich gegen den Wind, um die Nebelwand zu unterfliegen. Bald fuhr ich die «Läden» aber wieder herein, denn ich sank auch so fast mehr als mir lieb war. Bereits auf 2500 m/M sah ich unter dem Dunst durch. Dennoch, das Ziel war im düsteren Tal nur mühsam zu erkennen. Sicherheitshalber schoss ich mehrere Bilder, trotz kräftigem Abwind und gespenstischer Szenerie. (Nun begreife ich, dass der Flugpionier Geo Chavez nach der Simplonüberquerung in Domodossola am Ende seiner Kräfte war!). Fünf Uhr war schon vorbei, als ich mich an den Abhang des Piz Dosso zurücktreiben liess. Mächtig griff der Aufwind unter die Flügel und beim Berg angelangt sah ich, wie der stürmische Wind den Pulverschnee in wellenförmigen Schwaden den Hang hinauftrieb. Ich schoss dem Kamm entlang nach Osten, legte beim stärksten Steigen einige Kreise ein und befand mich im Nu wieder auf sicherer Höhe über dem Piz Albiona.
Mit einer guten Rückenwindkomponente war nun der Sprung zurück ins Centovalli ein Kinderspiel. Immer noch standen 2/8 Cu am Himmel, scharf berandet und gutes Steigen verheissend. Noch klarer schien nun die Sicht, mit der Sonne im Rücken. In der Ebene fehlte die Bewölkung fast ganz, weshalb ich versuchte, mich etwas ans Relief zu halten. Cannobio, Ponte Tresa und Como hiessen die markantesten Stationen des Films, der sich nun unter mir abrollte.
Schon seit einiger Zeit schmerzte mich mein Rücken in einer Art, wie ich es in den mehr als 600 Diamant-Stunden bisher noch nie verspürt hatte. Dazu gesellte sich noch eine Nervosität, denn trotz Rückenwind schien die Höhe noch nicht bis Valbrembo zu reichen. Als ich eine Prüfung mit der Abstechtafel vornehmen wollte, blieb diese in meinem engen Cockpit einfach unauffindbar. Eine Überschlagsrechnung bestätigte zunächst das Höhenmanko, doch ein sauberer, zweimetriger Schlauch, 7 km SE von Como, enthob mich der letzten Sorgen, so dass um 17.30 Uhr in mehr als stolzer Höhe mein Flug gelungen war.
Mit steifen und durchfrorenen Knochen entstieg ich dem unterkühlten Diamant und bemerkte sogleich den Grund für mein Rückenweh: Die Abstechtafel machte den Flug wohl mit, aber an einem Ort, der normalerweise weicheren Teilen vorbehalten ist. Mit feuchtfröhlicher Einweihung des von den gastgebenden Italienern gestifteten Pokals beendeten wir das Lager, und es begann die mühsame nächtliche Rückreise auf die verschneite Alpennordseite ... aber das ist eine andere Geschichte!

Im Zeichen der Nostalgiewelle:
Birrfeld–St. André de Rosans von Hansjörg Benninger

Der geneigte Leser braucht sich durchaus keine Vorwürfe wegen allfällig versäumter Geographiestunden zu machen. Eine Ortschaft namens St. André de Rosans ist nämlich hierzulande nicht einmal den Pöstlern bekannt. Denn erstens liegt besagtes Dorf – sagen wir vielleicht lieber Nestlein – nicht in helvetischen Landen und zweitens gibt es dort keine Post, so dass das einzige halbwegs öffentliche Telefon sein kümmerliches Dasein in der leicht verlotterten Dorfherberge fristet. Daselbst unternehme ich am Abend des 28. Mai 1978, mit der Unterstützung eines hilfsbereiten Dorfbewohners, den verzweifelten Versuch, Einlass zu bekommen. Nichts zu machen, Wirtesonntag bleibt Wirtesonntag, da nützen auch die wort- und gestenreichen Erklärungen meines Begleiters nichts. Das

Schicksal will mir anscheinend heute doch noch eins auswischen, jetzt, nachdem ich unsere Libelle (HB-1082) nach gut siebenstündigem Flug heil und glücklich in eine saftige Wiese unweit der Dorfbeiz gesetzt habe.
Das nächste funktionstüchtige Telefon steht im fünf Kilometer entfernten Nachbardorf Rosans, wo ich nach schwindelerregender Autofahrt bei der «Tourism Bar» abgeliefert werde. Endlich, nach einigen Verständigungsgefechten mit dem Fräulein vom Fernamt, klappt die Verbindung mit Urdorf, wo meine beiden Rückholer Elisabeth und Ivo seit geraumer Zeit gespannt auf meinen Anruf warten. Sie nehmen meinen Bericht mit Fassung auf; jedenfalls glaube ich, dies dem Tonfall von Elisabeths Stimme entnehmen zu können, «also St. André de Rosans, 23 Kilometer südwestlich von Aspres sur Buëch, Fahrtroute: *Urdorf–Birrfeld* (Anhänger ankuppeln, Landemeldung abgeben)–*Genf–Chambéry–Grenoble–Col de la Croix Haute–Aspres–Serres* (rechts abbiegen, Richtung Orange)–*Rosans–St. André de Rosans*, Fahrzeit ca. 12 Stunden, genügend Francs wechseln, den Tank kurz vor Mitternacht noch ganz füllen, keine Risiken wegen Übermüdung eingehen, bei Schwierigkeiten Telefonnummer ...» Gute Fahrt! Jetzt noch rasch zur Gendarmerie vis-à-vis, um die vollendeten Tatsachen – sprich Landung eines mit Schweizerkreuz verzierten Luftfahrzeuges auf gallischem Territorium – mit Formular, Stempel und Unterschrift bescheinigen zu lassen. Der Mann mit dem steifen Hut und der saloppen Kakiuniform ist sehr höflich. Er führt mich ins Büro, heisst mich Platz nehmen und hört sich mein Anliegen an. Dann ruft er den Chef und rapportiert ihm meine Geschichte sehr ausführlich, worauf mir der amtliche Segen anstandslos erteilt wird. Ein Augenschein an Ort und Stelle ist anscheinend nicht nötig!
Zurück in der «Tourism Bar» eröffnet mir der Wirt, dass ich hier zwar schlafen und trinken könne, ein Nachtessen hingegen an einem Sonntag im ganzen Dorf nicht erhältlich sei. Wohl oder übel verzichte ich also auf die kulinarischen Genüsse der französischen Küche und verzehre im Zimmer ein karges Mahl, bestehend aus den Resten meines Flugproviants. Dann breite ich auf dem Bett die Karten aus und decke mich, in Ermangelung besseren Schreibpapiers, mit ein paar Dutzend Coupons einer WC-Rolle ein. Diese kleine Zweckentfremdung dient der Festhaltung der folgenden Eindrücke:
Wetter: Ausgedehntes Hochdruckgebiet im Raum *Azoren–Britische Inseln–Ostsee* mit Kern über der Nordsee, Tiefdruckrinne vom Balkan nach Spanien, Bisenlage mit schwacher Kaltluftadvektion von zunehmend trockener Luft in einer labilen Schichtung (laut Meteo-Band!). Thermikprognose: gut, aber zerrissen wegen Bise.

Start auf dem Birrfeld um 10.13 Uhr. Der Anfang gestaltet sich sehr mühsam, denn die Thermik setzt nur zögernd ein und ist zudem wegen der starken Bise zerrissen und kurzlebig. Während mehr als einer Stunde liegt die Basis auf ca. 1400 m/M. Wer im Aarauer Schachen kein unfreiwilliges Aussenlandetraining betreiben will, ist unter diesen Umständen zum «Pikkeln» im Warteraum Chestenberg verurteilt.
Um 11.45 Uhr entscheide ich mich an der Staffelegg zum Abflug. Bei einer Basis von anfänglich 1900 m/M geht's zunächst mit gut «Metrigen» recht zügig der ersten Jurakrete entlang. Nach fünfviertel Stunden kreise ich in der Gegend von La Chaux-de-Fonds, wo komfortable 2700 m/M erklommen werden können. Gegen Südwesten sieht es allerdings alles andere als ermutigend aus. Lässt sich unter dem wolkenlosen Himmel wohl noch ein Aufwind finden? Etwa zwanzig Kilometer nördlich meiner Kurslinie steht eine Wolkenstrasse. Zudem bilden sich unter mir hie und da feine Nebelschleierchen, die den Weiterflug wenigstens nicht aussichtslos erscheinen lassen. Pontarlier links liegen lassend, pirsche ich mich mit abnehmender maximaler Steighöhe bis in die Gegend von St. Laurent du Jura vor. Hier sehe ich mich erneut mit einer veränderten Wetterlage konfrontiert, denn in Flugrichtung türmen sich mächtige Gewitterwolken, deren plumpe Bäuche tief, d.h. bis auf ca. 1700 m/M herunterhängen. Wie soll ich hier ohne verlässliche Schläuche durchschlüpfen, wenn die bewaldeten Kreten bis auf 1000 m/M hinaufragen? Zudem muss ich zu meinem Leidwesen feststellen, dass die Wolkenschatten nicht mehr so zügig dem Rhonetal zustreben wie ehedem. Doch nun gibt's kein Zurück mehr. Beim kleinen Flugplatz St. Claude Pratz perlen die ersten Wassertropfen am Capot. Der Höhenmesser zeigt 1500 m/M.
Es ist bereits nach 14 Uhr, als die schmutzbraunen Seen bei Nantua auftauchen. Südlich vor mir entlädt sich in der Gegend von Hauteville ein kräftiges Gewitter, was mich dazu veranlasst, noch weiter gegen Westen auszuweichen. Bei Lagnieu erreiche ich die Rhone und damit wieder eine neue Wettergrenze. Vorübergehend stärken akzeptable Thermik (2 m/s) und eine entsprechende Basis von ca. 1800 m/M meine Moral. Doch die den Flusslauf säumenden sanften Jura-Ausläufer liegen bereits wieder unter einem stahlblauen Himmel, aus dem die Sonne erbarmungslos herniederbrennt. Nach einer viertelstündigen Gleitphase in völlig ruhiger Luft finde ich mich beim Bauerndörfchen Groslée auf 400 Metern über Grund. Hier wäre ein geeigneter Aussenlandeplatz vorhanden; oder soll ich versuchen, den 10 Kilometer westwärts gelegenen Flugplatz von Morestel anzusteuern? Nein, mit dieser Höhe und ohne genaue Ortskenntnisse lasse ich dies doch lieber

LS-4 auf Wellensuche an der Montagne du Cache bei Sisteron

bleiben! Also unternehme ich noch einen letzten Versuch, ein Schläuchlein zu organisieren. Und es gelingt! Aus einer flachen Einsattelung im bewaldeten Buckel werde ich zaghaft aber stetig auf 1300 m/M hinaufgetragen. Damit habe ich genügend Operationshöhe, um in der Gegend des Lac d'Aiguebelette an der Autobahn Chambéry–Lyon unter eine wohlgeformte Cumuluswolke zu flüchten. Ich werde nicht enttäuscht; endlich ist der Anschluss an die Westalpen geschafft! In Kursrichtung steht eine Wolkenstrasse mit einer Basis von 2000 m/M, die die nächsten 35 Kilometer problemlos werden lässt. Um 16 Uhr liegt Grenoble zu meinen Füssen. Mitten über der Stadt kreise ich zusammen mit einem französischen Kameraden, der wohl vom nahegelegenen Le Versoud aufgestiegen ist. Hier sehe ich mich nun vor die folgende Frage gestellt: Auf welcher Seite der nach Süden verlaufenden Montagne de Lans – einer gut 2000 Meter hohen Bergkette – soll ich weiterfliegen? Bei guter Sonneneinstrahlung könnte ich eigentlich auf der Westseite um diese Tageszeit mit wesentlich besseren Aufwindbedingungen rechnen, als auf der Ostseite. Auf des Messers Schneide, bei der Bergstation der Sesselbahn von Le Moucherotte, brauche ich aber nicht lange zu überlegen. Die Wolken liegen hier beinahe auf. An ein Weiterkommen im westwärts gelegenen wilden Hochgelände des Vercors ist mit diesem Spielraum überhaupt nicht zu denken. Also halte ich mich an das breite Tal, welches zum ca. 50 Kilometer entfernten Col de la Croix Haute hinaufführt. Der immer dichter werdende «Deckel» und die schwächlichen Schläuche, welche ich darunter nur mit erheblicher Mühe aufspüren kann, lassen mich das baldige Ende des fliegerischen Teils meines Abenteuers erahnen. Am Mont Aiguille, einem 2000 Meter hohen gewaltigen Felszacken, kämpfe ich mich mit einem «Halbmetrigen» nochmals an die Basis. Dann gleite ich durch den Col de Menée, etwa 6 Kilometer westlich des Col de la Croix Haute. Es ist 17 Uhr.
Obwohl noch gut und gern 40 Kilometer in meinem Gleitwinkelbereich liegen, gilt von jetzt an der grössere Teil meiner Aufmerksamkeit den Aussenlandeplätzen. Das Gelände ist hier wild zerklüftet mit Schluchten und Hochtälern, die bestenfalls für eine zünftige Bruchlandung geeignet sind. Links vorne, in der mir vertrauten Gegend von Aspres sur Buëch, zucken Blitze aus dem brandschwarzen Himmel. Ich verfüge diesbezüglich über einschlägige Erfahrung und halte es deshalb für geraten, den ungemütlichen Ort durch konsequente Verfolgung meines Südkurses zu meiden. Irgendwo nach der Überquerung des Drôme-Tales, etwa fünf Kilometer westlich des Col de Cabre, spendet mir ein mattes Schläuchlein nochmals gut 100 Meter. Dies reicht gerade aus, um die nächsten Kreten in sicherem Abstand zu überqueren. Doch dann wächst die Landschaft langsam aber sicher zu mir herauf und droht, mich und mein Flugzeug zu verschlingen. Dies lasse ich denn auch geschehen, indem ich bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit zur Landung ansetze. Um 17.35 Uhr hat mich die Erde in St. André de Rosans wieder.
Nachwort:
Meine hochgeschätzten Rückholer rissen mich am nächsten Morgen um 5 Uhr aus dem Schlaf. Alsdann bargen wir im Lichte der ersten Sonnenstrahlen die mittels Gewitterregen frisch gewaschene Libelle. Im Hotel du Parc zu Aspres sur Buëch gab's danach ein stilechtes französisches Déjeuner mit Croissants und Brötchen. Vor allem Elisabeth und Ivo wussten dies sehr zu schätzen, waren sie doch die ganze Nacht unterwegs gewesen ...
Ich will nun keineswegs behaupten, so eine mehr als 500 Kilometer lange Rückholfahrt (für die Rückholer mit dem Faktor zwei zu multiplizieren) sei ein besonderes Vergnügen. Man frage mich aber trotzdem nicht, ob ich nun vom Bazillus «freier Streckenflug» ein für alle Mal geheilt sei. Ich möchte mit meiner Antwort keine zukünftigen Rückholer erschrecken. Fest steht für mich nur soviel, die Auseinandersetzung mit dem launischen Wettergeschehen und den wechselnden Landschaftsbildern hat mich nicht nur im Nachhinein im wahrsten Sinne des Wortes begeistert. Eine Steigerung des Erlebnisses wäre wohl nur durch einen abendlichen Wellenflug am legendären – von mir von ferne gegrüssten – Mont Ventoux noch möglich ...

Über die 500 km, Flugbericht von Peter Schneuwly

Wie fast jedes Jahr schenkte uns auch der Sommer 1978 einige aufeinanderfolgende Tage mit gutem Streckenwetter im Jura. Vom Samstag 22.7. bis Dienstag 25.7.78 war es mir möglich, jene drei Flüge für den «Nationalen» zu fliegen, die zu einem Sieg in der Offenen Klasse reichten.

Kurzstatistik:
Samstag 22.7.78: Urs Baumgartner, Basil Obrist (beide SG Lenzburg): *Birrfeld–Hauteville(F)–Birrfeld* 519 km, Peter Schneuwly: *Birrfeld–Hauteville (F)–Olten* (abgesoffen) 490 km
Sonntag 23.7.78: Urs Baumgartner, Basil Obrist (beide SGL): *Birrfeld–Morez (F)–Birrfeld* 398 km, Peter Schneuwly: *Birrfeld–Fort les Rousses (F)–Birrfeld* 398 km
Montag 24.7.78: Fritz Wanzenried (SGL): *Birrfeld–Col de la Faucille (F)–Birrfeld* 410 km mit Landung um 14.45 Uhr!!! (Vierzehnfünfundvierzig!!!) Der Tag des Herrn!
Dienstag 25.7.78: Peter Schneuwly: *Birrfeld–Fort les Rousses (F)–Klippeneck (D)–Birrfeld* 548 km.
Die guten Jurastreckentage im Sommer existieren tatsächlich, sind jedoch nicht so eindeutig vorauszusehen wie im Spätfrühling/Frühsommer, sonst hätten am Montag und Dienstag mehr Piloten die Gelegenheit ergriffen und vor allem mehr ausgeschrieben. Diese Tage waren gekennzeichnet durch eine relativ flache Druckverteilung ohne Inversionen; zunehmende Labilität und Feuchtigkeit, zumindest ab Sonntagabend.
Die Wetterprognosen:
Sonntag 23.7.78: Hochdruckzone von den Azoren nach Mitteleuropa, T-max 23 Grad, 0-Grad-Grenze 3200 m/M, 1/8 Cu auf 2500 m/M in den Alpen, 1/8 Ci, Thermik mässig, Wind: 1000 m/M variabel 5 Knoten, 2000 m/M 230 Grad 5 Knoten.
Montag 24.7.78: Hochdruckzone bleibt erhalten; Zufuhr kühlerer Luft in der Höhe, T-max 26 Grad, 0-Grad Grenze 3500 m/M, 2/8 bis 4/8 Cu/Sc 2000 m/M, 1/8 bis 2/8 Cb 1500 m/M, Thermik mässig bis gut, Wind: 1000 m/M 230 Grad 5 Knoten, 2000 m/M 230 Grad 8 Knoten.
Dienstag 25.7.78: Schwache Kaltfront um die Mittagszeit in der Schweiz, T-max 25 Grad, 0-Grad-Grenze 3500 m/M, 2/8 bis 3/8 Cu/Sc 1800 m/M, abends 1/8 bis 2/8 Cb 1800 m/M, Thermik mässig, Wind: 1000 m/M 200 Grad 5 Knoten, 2000 m/M 200 Grad 7 Knoten.

Der Flug:
Um 10.30 Uhr ging es los, um 10.37 Uhr klinkte ich auf 1400 m/M und flog im Gleitflug bis zur Wasserfluh. Diese gab ca. 1.0 Steigmeter bis auf 1400 m/M. An der Barmelweid hoben mich 1.5 m/s auf 1600 m/M und ab Olten setzte Delphinflug vermischt mit Kurbeln über der zweiten Krete ein. Die Aufwinde und Wolkenstrassen prägten sich besser aus und die Reisegeschwindigkeit stieg an. Um ca. 11.45 Uhr erreichte ich über *Moutier–Mont Moron–Tramelan* in ca. 2200 m/M St. Imier. Im hohlen Kreuz gings weiter über die *Vue des Alpes–Les Ponts de Martel–Fleurier–Ste. Croix–Mont d'Or* Richtung Risoux. Die Bewölkung hatte sich inzwischen beängstigend aufgebaut und ich fürchtete, auf dem Rückweg auf die Jura-Nord- oder -Südseite ausweichen zu müssen. Am Lac des Rousses kreiste ich den besten Schlauch des Tages aus, der mich mit 3.2 m/s (Barogrammauswertung) um 1000 m auf 2500 m/M (grösste Höhe) hob und wendete anschliessend um ca. 12.45 Uhr beim Fort des Rousses. Wegen der Überentwicklung entschloss ich mich, auf der vorderen Krete zurückzufliegen. Beim Queren des Vallée de Joux in Le Brassus stimmte mich der plötzlich auftauchende und nach Südwesten ziehende Nimbus XX nachdenklich. War es Klaus Holighaus? War er auf der

Der oft verschmähte Astir hoch über den Wolken

Hahnweide gestartet und hatte er schon 330 km hinter sich? Ich schob den «Gashebel» noch einen Zacken nach vorne und rauschte Richtung Mont Tendre. Dort fielen die ersten Regentropfen. Der Rückflug bis zum Chasseral über der ersten Krete verlief schnell, hoch und praktisch ohne zu kreisen! Aber ab Courtelary musste ich den «Gashebel» entschieden zurückstellen. Ab Biel fand ich auf der Krete nur noch Rütteln und Schütteln, aber kein brauchbares Steigen mehr. Die grossen Haufenwolken lösten sich langsam auf. Wohl ein wegen Abdeckung und Abkühlung der ersten Krete frühzeitig einsetzender Joran (Fallwind an der Jura-Südflanke). Ich verliess den Jura bei Grenchen und flog ab ca. 1600 m/M von Schläuchlein zu Schläuchlein über dem Aaretal, die Höhe, das Niveau in meinen Wassertanks und den Glauben an ein Gelingen langsam aber stetig abbauend. Diese Art Fliegen reichte buchstäblich bis in die Kiesgrube am Born bei Olten, wo mir der vom Jura her blasende Joran ganz sanft unter die Flügel griff.
550 m/M ... 0.25 m/s ... 600 m/M ... 0.5 m/s ... Klopfen auf Höhenmesser ... 700 m/M ... Einkreisen ... 1.0 m/s ... 1000 m/M ... 1.5 m/s ... 1500 m/M. Nun konnte ich mir wieder einen Überblick verschaffen und stieg noch weiter bis auf 1700 m/M.
Richtung Schupfart begann sich ein neuer Cu aufzubauen, der Schwarzwald sah gar nicht so schlecht aus. Ein Blick auf die Uhr flösste mir wieder Zuversicht ein; war es doch erst 15.30 Uhr und nur noch ca. 180 km lagen vor mir. Thermikdauer bis 18.00 Uhr mit 1.5 m/s Steigwerten und vielleicht 1500 m effektive Abstechhöhe könnten reichen.
Der Sprung von Schupfart an den Schwarzwald mit Anschluss in ca. 1200 m/M westlich Görwihl gelang problemlos. Bis in die Gegend von Blumberg und Donaueschingen waren durchwegs 1.5 m/s bis auf ca. 1800 m/M anzutreffen. Aber anschliessend begann sich die Bewölkung langsam aufzulösen. Vereinzelte «Cumuli fumuli» auf ca. 1600 m/M zogen noch mit 0.5 bis1.0 m/s. So querte ich die Donau bei der Autobahnbrücke und erreichte ca. 18.00 Uhr Klippeneck.
Ab Blumberg (ca. 1600 m/M) begann ein recht spannender Endanflug, der wegen Absterbens jeglicher Thermik eingeleitet werden musste. Hart an der TMA überflog ich mit 950 m/M den Rhein und rechnete mit einer Landung vor Brugg. Doch über dem Aaretal verringerten langsam aufsteigende Luftblasen mein Sinken auf 0 bis 0.5 m/s. So konnte ich mit meiner DG-200, trotz dichtem Mückenbeschlag auf der Flügelvorderkante, noch einen sehr guten Gleitwinkel ausspielen. Dieser reichte gerade zu einem Querüberflug der Piste aus N und einer kurzen 270 Grad Kurve mit Landung um 18.43 Uhr nach einem 8 h 13 min dauernden, abwechslungsreichen und faszinierenden Flug.

Zehn Minuten später landete der deutsche Nimbus XX aus gleicher Richtung auf die gleiche Weise. Es war Klaus Holighaus. Er konnte Donaueschingen nicht mehr erreichen und drehte ins Birrfeld ab, um anschliessend nach der Hahnweide zurückzuschleppen, von wo er in aller Früh gestartet war. Sein Wendepunkt: Grenoble (F)!

«Ein Trip» in Aosta von Heinz Kornfeld, 1981

Nördlich des Platzes, über dem Mont Mary, hängt ein Cumulus-Tatzelwurm. Ein deutscher Motorsegler meldet von dort 5 m Steigen. Ich mache mich zu einer Abschiedsrunde bereit. Eigentlich unwillig, denn die Pistenwechslerei hat mich muff gemacht, und ich muss sowieso um 13.30 Uhr hier weg. Den Barographen lasse ich zur Sicherheit laufen, und auch den Hahn der Sauerstoffflasche drehe ich auf, das ist hier so üblich. Ich bin der Erste, es herrscht lustlose Stimmung. Den Schlepppiloten muss ich bei seinem Schwatz stören. Er macht sich trotzdem bereit und soll mich 1000 m hoch schleppen. Wini hilft mir. Es ist jetzt 25 Minuten vor 12 Uhr. Ein leichter Westwind weht. Der Schleppilot zieht eine Linksvolte. Die Stinson steigt gut. Wir überqueren Aosta, in Kürze sind wir auf 1500 m/M. «Alpha India libero, grazie.» Es steigt schwach mit 1 m/s. Ich könnte am Hang vom Mont Mary probieren. Flaps 0° - «uiit» rauscht's mit 150 km/h zum Hang, wo es tatsächlich mit 2 bis 3 m/s steigt, auch weit vom Hang weg. Nach drei Zicks und Zacks bin ich schon an der Waldgrenze. In den Strässlein, die hier überall hoch hinaufführen, hat es Schnee mit Skispuren drin. Das wär's, hier einmal mit den Fellen hinauf zu watscheln. Auf 2800 m/M gibt der Aufwind nach. Der Tatzelwurm ist immer noch da, schwarz auf der Unterseite. Nimmt mich doch wunder, ob die Schwärze hält, was sie verspricht. Tatsächlich: 2 bis 3 m/s, aber unregelmässig. Irgendein Geist drückt mit sanfter Gewalt den rechten Flügel nach unten. Der Kessel im Norden sieht eher wie ein Hexenkessel aus. Die Hänge des Mont Vélan und des Gd. Combin sind dicht verhangen. Der ganze Kessel voll Schneegestöber, Triebschnee vermutlich. Die Zähne des Mont Berrio haben lange Wolkenfahnen, die nach Südwesten zeigen. Die nördliche Seite des Tatzelwurmes bewegt sich eigenartig, es ist, als sauge ein gewaltiger Staubsauger Wolkenfetzen in die Wolke hinein. Probieren wir's. Flaps 0° - «uiit», nach 30 Sekunden schon geht das Vario auf +4 m/s und es wird ganz ruhig. Ob mir türmt sich eine riesige graue Wolkenwand mindestens 1000 m hoch und einige Kilometer lang. Ich befinde mich genau über dem Dorf Valpelline. Das Audio gackert

immer aufgeregter. Noch einen letzten Blick unter dem Tatzelwurm hindurch nach dem sonnigen Aosta. An der Wolkenwand steigt's sagenhaft. Alle Varios am Anschlag. Dem Zeiger am Höhenmesser kann ich zuschauen, wie er sich dreht. Bald bin ich auf 4000 m/M. Den Mini-Nimbus trimme ich aus und ziehe die Sauerstoffmaske an. Ich muss «knübeln» bis ich die Haube über meinen Kopf samt Zipfelmütze gestülpt habe und endlich den Haken einraste. Unterdessen bin ich schon auf 4800 m/M. Rasch muss ich einem grauen Fetzen ausweichen, der heraufkommt. Ich komme in eine Art Trance. Beat Lüthi melde ich meine Höhe; er versteht sie trotz Sauerstoffmaske. Es wird heller, und ich steige aus dem grauen Kessel heraus; in fünf Minuten bin ich schon auf 6000 m/M. Ich melde mich schon wieder bei Beat, der es kaum fassen kann (nach Barogramm ein durchschnittliches Steigen von 6 m/s). Der Tatzelwurm hat einen glatten, runden, weissen Rücken, eine perfekte Lenti. Es treibt mich über den Rücken des Untiers, das Steigen geht auf Null zurück. Ich rechne im Kopf: 1500 + 5000 gibt, glaub» ich, 6500. Also muss ich noch steigen. Flaps 0° - «uiit». An der Vorderkante steigt es wieder, aber nur mit 3 m/s. Die 7000 m Grenze passiere ich. Im Westen sehe ich eine weisse, leicht geschwungene Linie, das könnte der Ventoux sein. Im Südwesten die Pyramide des Pelvoux. Im Süden unter einer Dunstdecke die Po-Ebene. Gegen Osten eine Lenticularis nach der andern bis zum Horizont. Das wär's, diesen Lentis entlang auf Strecke zu gehen. Im Norden ist alles zu. Halt, doch nicht. Da unter mir sehe ich etwas unter einem grauen Schleier. Es ist der Muveran am Rhoneknie bei Martigny. Ja natürlich, ich muss um 15 Uhr in Martigny sein, denn ich bin mit Helly verabredet. Es ist jetzt 12.15 Uhr und ich bin auf 7200 m/M. Ich fluche, dass ich keinen Fotoapparat bei mir habe und teile Beat mit, dass ich jetzt tauchen werde. Ich schiebe mich südwärts über den Tatzelwurm. Links und rechts am Capot bildet sich Reif. Kalt habe ich überhaupt nicht. Aber grossartig einsam ist es hier oben. Doch nicht ganz. Im Südwesten fliegt eine Swissair-Maschine auf gleicher Höhe Genf zu. Über Aosta ist alles klar. Klappen voll heraus. Die Fahrwerkwarnung klönt. Mit perversem Interesse schaue ich dem Höhenmesser zu, wie er jetzt umgekehrt marschiert. Der Paradiso kommt herauf. Auf 4000 m/M nehme ich die Sauerstoffmaske ab, sie ist nass. Es sinkt «schlecht». Auf der Piste sehe ich ca. zehn Flugzeuge aufgereiht. Offenbar haben sie da unten das grosse Reissen bekommen. Die Fahnen flattern. Es bläst ein anständiger Wind. «Alpha India in Procedura», melde ich, setze auf der Hartbelagpiste auf und rolle auf den Grasstreifen. Es ist Viertel vor Eins. Wie ich hinauf zum Tatzelwurm schauen will, ist er weg, verschwunden. Um 5 Minuten nach 3 Uhr bin ich in Martigny, 2 Minuten vor Ankunft des Zuges. Timing ist alles. Sehnsüchtig blicke ich südwärts; ich bin höhensüchtig geworden.

Das Föhnabenteuer,
erlebt von Olivier Liechti und Bruno Neininger

... das Virus lebt weiter. 4. November 1982: Bruno entnimmt der mehrtägigen Wetterprognose eine Föhnwarnung für das Wochenende. Nach zwei Wochen Herbsthoch mit Mittellandnebel ist also endlich wieder eine Abwechslung in Sicht. Das Sturmtief über dem Atlantik kommt wirklich näher und erst noch auf der richtigen geographischen Breite. Am Sonntag muss es Föhn haben! Gross ist die Enttäuschung nach dem Anruf bei der Wetterberatung der SMA am Sonntagmorgen: Maximalwind Milano 15 Knoten auf 7000 m/M. Ich verzweifle beinahe, als um 13.00 Uhr in Basel die ersten Cirren des Sturmtiefs eintreffen. Ich bin sicher, dass ich den Föhn verpasse! Am Abend bringt der Wetterbericht neue Hoffnung! Das Sturmtief bleibt stehen und für den Montag ist ein anhaltender Föhnsturm angesagt. Ein Telefon mit Bruno, und der Rossbergschlepp wird beschlossen. Ich fahre noch am Sonntagabend nach Zürich und dort ist der Föhn um 22.00 Uhr bereits durchgebrochen. Hoffentlich hält es bis am Montag! 8. November 1982: Briefing mit Bruno am LAPETH. Wir beschliessen einen Doppelsitzerflug im AJ. Der Sauerstoff wird eingebaut, das ATAR auch und um 12.12 Uhr rollen wir an. Wir starten auf der Hartbelagpiste; es weht ein warmer, nicht sehr starker SE-Wind im Reusstal. Bis zum Zugersee ist es ziemlich ruhig im Schlepp, dann geht's los. Wir reduzieren von 160 auf 130 km/h. Der Zugersee ist aufgewühlt. Am Rossberg klinken wir auf 2100 m/M und steigen rasch auf 2500. «Bambini Birrfeld von Calypso, ist jemand im Föhn?». Geni Aeberli (SG Zürich) sitzt zu Hause am Funk und gibt Gratistips. Doch damit ist nichts anzufangen; es funktioniert offensichtlich nicht nach seiner Methode an diesem Tag. Kein Wunder, die Meteorologen stellen im Nachhinein fest, dass es die stärkste Föhnlage ihrer 200-jährigen Messreihe ist. Mit der Steinerbergwelle ist es somit nichts, dafür geht es schon am Rossberg bis 4000 m/M, wenn man wartet und nimmt was kommt. Wenn nicht, erhält man dafür mit dem ATAR wunderbare Vertikalprofile von Temperatur und Feuchte. Bei einem Vorstoss nach Süden verheizen wir in 3.5 Minuten 1200 m und müssen tief am Rossberg wieder einsteigen. Einmal am Pragelpass im Muotatal, und wir sind dabei: 5500 m/M auf Anhieb, wir können es kaum fassen unter den Sauerstoffmasken. Wir dringen bis an den Gütsch vor und brechen im Steigen ab, wir dürfen nur bis 6000 m/M im Airway A9. Das Militär sperrt leider den übrigen Luftraum ab 6000 m/M. Über drei Stunden gondeln wir zwischen 4500 und 6000 m/M und können uns nicht sattsehen. Soviele Lenti habe ich in meinem ganzen Leben zusammen noch nicht gesehen. Die Windgeschwindigkeit beträgt gegen 200 km/h. Es ist gar nicht so einfach, vor den Lenti zu bleiben, geschweige denn, die Welle zu wechseln. In 3 Minuten verliert man dabei problemlos 1500 m und beginnt von neuem an den Rotoren zu steigen. Knapp über uns baggert sich von Zeit zu Zeit ein Jet nach Süden, wir stehen wie ein (kleiner) Fisch in der Strömung und schauen einfach zu. Kalte Füsse und eine Hühnerhaut am Rücken – aber nicht vor Kälte. Es ist unbeschreiblich. Um 16.45 Uhr müssen wir uns verziehen; es sind 70 km ins Birrfeld und in 45 Minuten ist bürgerliche Abenddämmerung. Wir stechen mit 5500 m/M über dem Schächental ins Birrfeld ab. Nach 5 h 8 min setzen wir wie ein Geisterflugzeug in der hereinbrechenden Dunkelheit auf dem Birrfeld auf. Das war der Saisonabschluss und -höhepunkt im wahrsten Sinn des Wortes.

Vol No. 1334 du 16.7.1983 de Mike Keller ou
«La Connection Aspres sur Buëch–Münster sur Rotten»

Pour la première fois dans l'histoire thermique de l'aeffgee ... Nei, das bringt's nid, i wot weder öiches no mis Frömdschprochezentrum unnötig schtresse. Zwöite Aalouf:
Nachdem kurz nach halb zwölf an der Montagne de Durbonas das erste Wölklein entsteht, schleppt mich Max-magnifique (Max Müller, Senior der SG Neuchâtel) als ersten in die aspresischen Lüfte. Was mich dazu bewog, Münster in stolzer Ferne als Wendepunkt anzupirschen, ist mir eigentlich auch nicht ganz klar. War's der kühne Scherz, als Olivier Liechti eine Woche zuvor nach Münster losfuhr, ich käme ihn dann von Aspres aus besuchen, oder l'esprit de la «grande nation» qui produit des projets prodigieux? Vermutlich beides zusammen, katalysiert mit paté de foie, Clairette de Die und Melonen. Aber vorerst hängen die Trauben hoch, respektive die Wolken tief herunter, Basis auf 2300 bis 2400 m/M, Aufwinde über 1 m/s sind die Ausnahme. Am Pic de Bure vorbei schleiche ich ostwärts. Wie die Berge nördlich Orcières höher werden, steigt auch die Basis allmählich an. Nach 70 km, westlich Briançon, steige ich aus einer ruppigen Hangthermik erstmals über 3000 m/M. Aber zuerst drehe ich noch zwei Ehrenrunden (pardon 8ern) vor dem Adlerpaar, das friedlich auf einem Felsen hockt. Mit McCready 1.5 gleite ich auf Kurs über unbekannte 3000er stets zwischen 2700 und 3300 m/M bei abnehmender Kondensation. Modane huscht rechts unten vorbei, eine gute Weile

Mont Blanc mit Courmayeur
an der Rennstrecke
Aspres–Münster

später links der Mont Blanc und Courmayeur, das ich auf einem früheren 500er fotografiert habe. Ich stecke die Karte weg, die nächsten 3 Stunden navigiere ich aus dem Hosensack. Sofort den Grossen St. Bernhard anvisiert, dort steht endlich ein saftiger Cumulus. Die Basis steigt auf 3600, das McCready-Rädli auf 2 und der Lärm am Funk ins Unermessliche. Nahe den 4000ern pirsche ich das Wallis hinauf. Die Kretenhöhe der langen Quertäler erreiche ich jeweils problemlos mit langsamem Anschleichen durch die Hangablösungen, drei oder vier Kreise und weitergehüpft. Von weitem erkennbar türmt sich ein riesiger Cu über dem Eingang des Binntales. Es lohnt sich 500 m extra zu verheizen, der Blumenkohl saugt mit 3.6 m/s, der beste Aufwind des Tages. Wenig später, kurz vor vier Uhr, schiesse ich das Föteli vom Flugplatz Münster. Den Gruss an Olivier kann ich leider nur indirekt absetzen. Er hat das traute Gespräch in der AJ(Z)-Kabine dem Chaos am Funk vorgezogen; wen wundert's? Ebenso zügig wie hinauf, zische ich das Wallis hinunter, der Schnitt dürfte nahe bei 100 km/h liegen. Am Grossen St. Bernhard steigt's bei kurzlebiger, schwacher Kondensation nur noch mühsam bis 3300 m/M. Vorsichtiger Sprung ins Blaue mit Sollfahrt 1 m/s. Fälschlicherweise entschliesse ich mich, westlich der hohen Berge heimzufliegen. Meine Operationshöhe sinkt bald auf unter 3000 m/M. Über Courchevel gibt mir der mehrfarbige Gebirgslandeplatz Navigationshilfe, dafür wird der Himmel immer monochromer grau infolge Dunst und Ausbreitungen. Klein und hässlich schleiche ich weiter und reichere den Dunst mit 50 Liter klarem Aspres-Wasser an. Mit nur noch 2200 m/M «bibbere» ich NE der Alpe d'Huez in einem Kessel nach Aufwinden. Tête de Vallon heisst der Hügel (2587 m/M), den ich nach langem zähem Würgen noch um ca. 150 m übersteigen kann. Über den Altiport und das Krebsgeschwür von Winterkurort gleite ich nach SW Richtung besserer Landeplätze talauswärts. Vor der Ebene von La Mure fürchte ich das Ende nahen, jammere das auf 122.6 MHz auf das nur noch 50 km entfernte Aspres hinunter, fische im Trüben nach Null-und-mehr-Schiebern und hadere mit der Gewissheit, auf der Ostroute bereits zu Hause zu sein. Es fehlen mir ca. 300 m. Aber ein Vertikallüftchen im AHV-Alter erbarmt sich meiner; so wage ich mit ca. 1900 m/M 20 Minuten später den Sprung an den Col de la Croix Haute hinüber, verliere dabei nicht nur wenig Höhe, sondern auch die leide Abdeckung über mir. Die Abendsonne wärmt nicht nur mich wieder auf. 15 km vor Aspres hole ich in einem metrigen Aufwind die Abstechhöhe für einen 200 km/h Endanflug. Kurz nach 20.20 Uhr schieben 10 hungrige Seelen den Mini-Nimbus AK in den Hangar. Einige Zahlen: Aspres-Münster-Aspres 587 km; 4 h 15 min hin, 4 h 15 min zurück; Schnitt 69 km/h.

500er Wetter im Münsterlager 1983: ein Jahr der Rekorde
Beat Lüthi berichtet

Nachdem ein erster Versuch, den 500er zu schaffen, am 16. August nach gut 400 km fehlgeschlagen war, wartet der 18. dann mit Hammerwetter auf. Schon vor dem Morgenessen befreien Willi Fuchs und ich die beiden Minibüsser vom nächtlichen Tau. Als sie erst einmal losgezurrt sind, scheinen die beiden Flugzeuge kaum auf den Start warten zu können. Ein Temperaturgradient von 0.73 Grad pro 100 m und eine zu erwartende Wolkenbasis von 3000 bis 3500 m/M scheinen unserem Projekt günstig gesinnt. Wir wollen Nauders am Reschenpass und nachher noch Veysonnaz bei Sion umrunden.
Pünktlich aufs Briefing zeigt sich der erste Cumulus über der Galmihornhütte. Das AFG-Flugzeug-Verteilungs-Ritual heisst unser Vorhaben zum Glück gut. Als dann das blaue Loch über der Grimsel auch die ersten Thermikzeichen zeigt, entscheiden wir uns zum Start. Zeit: 11.07 Uhr (Was würde wohl J. v. Kalckreuth zu dieser Startzeit sagen?).
Für mich geht's nach dem Klinken problemlos auf 2800 m/M an die Basis, währenddem Willi in immer niedrigeren Höhen immer weniger Thermik findet. Schon ca. 20 Minuten nach dem Start melde ich mich aus der Zone ab und überfliege die Furka in 2700 m/M. Der Kessel von Andermatt sieht gut aus, und so peile ich direkt den Mittagstock an. Hier kurble ich wieder bis an die Basis, die jetzt schon fast auf 3000 m/M ist. Leider sieht das Vorderrheintal schlecht aus. Basis höchstens 2500 m/M, sehr feucht. Also Heading Süd. Am Pizzo Centrale finde ich wieder Anschluss und reite anschliessend direkt über dem Alpenhauptkamm bis an den Scopi. Seine schwarzen Felsen bringen mich im Geradeausflug wieder bis an die Basis. Schon werde ich übermütig und nehme den Piz Terri ins Visier. Das ist schon der erste Fehler. Für die Krete fehlen rund 50 m. Auf dem Rückweg der Krete folgend, nehme ich das erstbeste Steigen und probiere ein zweites Mal. Diesmal reicht's. Am Piz Scharboda und dem Frunthorn entlang ist wieder überall Steigen. Mit diesem Anlauf bin ich im Nu im Rheinwald. Da der Süden noch besser aussieht, ist mein nächstes Ziel der Splügen. Südlich des Suvrettahorns kann ich wieder Höhe machen. Ich überfliege noch den Lago di Lei und mache den zweiten Fehler. Anstatt durch's Avers und dann über den Septimer direkt in das Engadin einzufädeln, lasse ich mich nach Savognin hinunterspülen. Am Piz Mitgel bin ich gezwungen, eine mittägliche Buschübung zu veranstalten. Aus den 2300 m/M werden erst

nach langem Kämpfen wieder 3000 m/M. Zeit für Willi, seinen Rückstand aufzuholen. Am Julierpass treffen wir einander. Ab hier ist der Flug bis Nauders schnell erzählt: Delphin mit McCready 2. Hier wäre ich das erste Mal froh um ein paar Ballasttropfen. Wahrscheinlich wären sie aber sowieso in Savognin liegengeblieben. Um ca. 14.30 Uhr fotografieren wir Nauders. Willi ist inzwischen gut 200 m höher als ich. Als er den Aufwind über Nauders verlässt, ziehe ich sofort nach. Leider fehlen mir 20 m für die Krete in den nächsten Aufwind, den ich vom Hinweg schon kenne. Es bleibt mir nichts als um den ganzen Piz Arina herumzufliegen. Während ich auf der Sonnenseite in ruppigem Steigen einen guten halben Meter integriere, meldet sich Willi aus dem 5 m Schlauch über dem Gipfel (es war nach Barogrammauswertung mit 5.3 m/s der stärkste des Tages). Nach einigen zeitraubenden Hangachten kann ich den AK über dem Gipfel voll in den Aufwind legen. Mir gibt er jedoch nur noch 3 m/s. Inzwischen ist Willi Richtung Samedan verschwunden, und ich nehme mir die Zeit, bis an die Basis zu kurbeln, denn das Engadin sieht in der Zwischenzeit nicht mehr gerade gut aus. Aus allen Wolken kommt vor dem Steigen Regen und Abwind. Ich hoffe nur, dass ich bis irgendwo im Vorderrheintal durchkomme. Bis zum Julier geht's jedoch besser als erwartet. Am Piz d'Agnel steige ich an der Basis vorbei auf 3300 m/M. Aus dem Süden drückt feuchte Luft ins Bündnerland. Mit dem Mini-Nimbus reicht es gerade noch zur Flucht. Am Martegnas, westlich Savognin, entdecke ich den nächsten Sonnenhang. Zum Glück geht der. Willi hat sein Glück an der Corn da Tinizong probiert und durch den Umweg seinen Vorsprung wieder eingebüsst. Zusammen kreisen wir schliesslich am Piz Curver an die Basis. Von dort führt unser Weg über den Hinterrhein am Piz Beverin vorbei über das Safiental. Über's Grünerlückli finden wir Anschluss an die Sonnenhänge des Lumnez. Von dort fädeln wir ins Vorderrheintal ein. Hier gibt's überhaupt keine Probleme, die Aufwinde stehen genau dort, wo sie müssen. Es ist 17 Uhr, als wir an Münster vorbei unseren nächsten Wendepunkt anvisieren. Auf der Nordseite des Wallis fräsen wir im Formationsflug Richtung Westen. Unterwegs begegnet uns Jürg Keller auf der Ka-8. Er ist kurz vor dem Endanflug. Wie lange wird es wohl für uns noch dauern? Später markiert uns Olivier Liechti mit der Ka-6 einen Aufwind in der Gegend von Montana. Hoffentlich kommt unser Lagerleiter noch gut bis nach Münster!

Es ist ca 18.15 Uhr als wir von der Nordseite des Wallis durch kirchenstille Luft auf die Südseite wechseln. Ein Foto von Veysonnaz sollte genügen, und wir verlassen uns auf den Schlauch von Nax. Nach vielen Hangachten am Mont Noble scheint der Kampf das erste Mal gewonnen. Wenn jetzt noch das Illhorn und dann vielleicht noch der Bella Tola tun, so ist die Abstechhöhe erreicht. Aus lauter Angst vor Rechenfehlern und Unerwartetem kurble ich am Ergischhorn die letzten 200 m. Ich lehne zurück und geniesse den Endanflug in der Abendstimmung mit der Sonne im Rücken. Mit kleinsten Korrekturen lasse ich den AK gleiten, kein Lüftchen geht hier in der Talmitte. Ich lande um 19.25 Uhr in Münster und kann es noch gar nicht glauben, dass ich heute schon in Österreich war. «Morgen wird definitiv nicht geflogen», höre ich mich noch sagen, bevor ich den letzten Schluck Roten nehme und dann einschlafe.

Der «Seealpenchratz» oder: Diamantenjagd in Aspres (F)
Der Spieler: Urs Isler

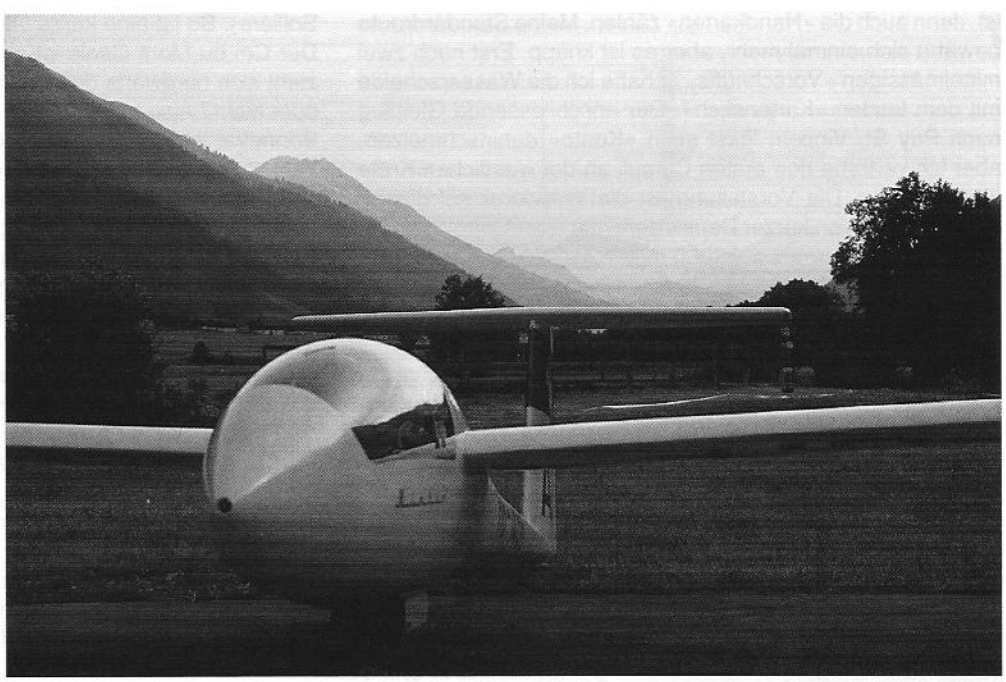
«Chratzen», ein vor allem in Münster an Regentagen gepflegtes Kartenspiel, halb Jass, halb Poker, ist in Aspres so unpopulär wie Windsurfen in Münster, Grappa im Birrfeld oder Pastis in San Vittore; und doch, am 16. Juli 1986 verteilten wir kurz vor 12.00 Uhr die Karten. Mitspieler waren der Südostwind, die Sonne am blauen französischen Himmel, das phantastische Panorama der Seealpen, sowie ich selbst mit der vertrauten LS-4 2D.

Wir spielten um den 500km-Streckendiamanten, den ich nach den neuen FAI-Regeln um drei Ecken ausschrieb. Als ersten Wendepunkt fixierte ich Bonneval am Col de l'Iseran im oberen Vallée de Maurienne, als zweiten Fotopunkt den Pont d'Aiguines am Ende des Grand Canyon du Verdon und als Zugabe den Col de Montgenèvre, die Verbindung zwischen Briançon und Susa (I).

Wini Schwarb schleppt mich kurz vor 12.00 Uhr in den wolkenlosen Himmel. Ein einziges kleines Wölklein an der Montagne du Céüse zeigt den Beginn der Thermik und das gute Steigen an der östlichen Kante des St. Apôtre macht alles klar.

Der Start ist einfach und nach Schema F: «kleines Einsatz, kleines Risiko, kleines Gewinn». Nach diesem Motto kann ich den Pic de Bure tief anfliegen, denn die beiden Kreten bei Veynes haben 1 m/s hergegeben und ich darf annehmen, dass der Schutthaldenlift in Betrieb ist. So ist es auch und ich steige aus den Bäumen gipfelwärts, wo ich mir noch eine Demonstrationseinlage für Priska und Katrin leiste. Sie waren um 06.00 Uhr aufgebrochen und stehen winkend am Gipfelkreuz. Ich verabschiede mich manierlich, nehme die letzte Kretenschleuder auf 2800 m/M und gleite über das Tal des Col Bayard an den Chaperon.

Das Massiv der Ecrins ist völlig blau, was aber nicht heisst, dass der Direktflug über die hohen Berge nicht doch möglich



Am Start in Münster:
Mini-Nimbus HB-1466

ist, denn auch die «Handkarten» zählen. Meine Standardroute bewährt sich einmal mehr, aber es ist knapp. Erst nach zwei mittelmässigen «Vorschnüffs» schaffe ich die Wasserscheide mit dem letzten «Kartenstich». Der anschliessende Gleitflug nach Puy St. Vincent lässt mein «Konto» dahinschmelzen, aber ich vertraue den ersten Cumuli an der westlichen Krete von Briançon. Die Vorstellung für die Wanderer auf diesen Gipfeln ist nur von kurzer Dauer, denn der 2 m Schlauch bringt mich schnell erstmals auf 3000 m/M.

Nordwärts präsentiert sich die Szenerie nun ausgezeichnet. Das gesamte Bergmassiv um Briançon ist mit Cumuli verziert, welche an der Basis auf 3600 m/M wie abgeschnitten sind. Zudem höre ich auf der Franzosenfrequenz das zuversichtliche Gequatsche über recht gute Bedingungen im Tal der Maurienne. Dies gibt mir Zuversicht – andern in die Karten zu schauen ist ja nicht verboten, wenn man es derart aufgedrängt bekommt – und nichts wie los!

Mit einem «Sondereinsatz» geht's nordwärts Richtung Bardonecchia an die Aiguilles de Scolette, mein Sprungbrett ins Tal der Maurienne.

Dass die Maurienne eine launische Dame sein kann, hat schon manch einer erfahren; Jaro Misun (SG Roche) im letzten Jahr und Wini am Tag zuvor (beide landeten auf dem Flugplatz Sollière). So ist eine kurze taktische Denkpause angebracht. Der Col du Mont Cenis ist abgedeckt und eine Wolkenbank zieht sich nordwärts den Pass hinunter – Südwind – logisch, oder nicht? Also kein Problem, wir nehmen die Nordseite und Bonneval ist so gut wie in der Kiste. Die Gipfel auf dieser Talseite lassen zudem mit ihren vertrauten Wolken auf zuverlässige Thermik schliessen – was willst du der «Trümpfe» noch mehr? Aber oha, die Maurienne klaut mir bereits bei der Talüberquerung den «Buben» und die «Herz-Dame». Ich komme damit unter der Krete an und setze voll auf den Südwind. Der erste Berg macht dann aber alles klar und mit 2 m/s Sinken schicken sie mich vereint in den Keller, demnach Ostwind – damit habe ich nicht gerechnet. Was nun? Nach Westen will ich nicht – verkehrte Richtung – und so bleibt nur die Flucht nach vorne. Mit ständigem Sinken fliege ich an der Nordseite des Tales dem Wendepunkt entgegen und die Höhenmeter schmelzen dahin. Endlich kommt die Passstrasse des Col de l'Iseran in Sicht. Ich schletze die Wendekurve (für die Auswertung kein Problem; sie können die Ortstafel lesen) und vertraue einer westlichen Bergflanke im Tal des Iseran. Dieser «Trumpf» sticht! In mühsamer Kleinarbeit erklimme ich den Gipfel. Zuerst leisten mir die Murmeltiere und danach drei Rudel Gemsen Gesellschaft. Oben angekommen habe ich mit

dem Nordhang der Maurienne keine Probleme mehr und erarbeite mir an der Dent Parachée die Überflughöhe auf die Südseite.
Via *Onera-Windkanal (Modane)–Bardonecchia* geht's nun im Schnellzugtempo wieder nach Briançon und weiter südwärts. Der «Trippelnelson» liegt mir am Lac de l'Ascension offen in der Hand und verschafft den Aufwind des Tages mit 4 m/s am Integrator.
Die nächste Überraschung liegt erst am «Parcours du Combattant» bereit. Ich nehme die Abkürzung über den Col de Vars–Barcelonette–Col d'Allos und gelange somit erst bei den Trois Evêchés an «d'Schliifi» um festzustellen, dass sie heute den Parcours abgestellt haben. Südostwind – die 2 m/s Sinken an besagtem Berg überzeugen mich schnell, dass mir hier etwas gar nicht passen will. Mist, habe ich mich doch schon auf den 100 km Hangkantenfräs vorbereitet. Nun muss ich die Westhänge suchen und in der Thermik kurbelnd weiterfliegen. Am zweiten Wendeort treffe ich die 300er-Kandidaten von Aspres und wir fotographieren gemeinsam.
Es folgt nun die mühsamste Etappe wieder nordwärts. Zwei Bodenübungen muss ich in verrissener Thermik ausbügeln. Dies haut mich moralisch völlig aus den Socken, denn ich bin mir gewohnt, diese Strecke in einer anderen Technik zurückzulegen – eben – Schnauze tief und immer geradeaus. Erleichtert kann ich nach 1.5 Stunden Schwerarbeit über dem Gipfel der Dormillouse eindrehen und damit die Südetappe beenden.
Nach einem Funkspruch nach Aspres, wo die 300er Leute im Endanflug sind, eröffnen wir die «Gentlemenrunde» Richtung St. Crépin. Von Cumuli ist nichts mehr zu sehen; nur weit im Norden stehen sie noch bei Briançon, aber bis dahin ist es noch weit. Die erste Talüberquerung schaffe ich noch auf der Krete, aber kein Aufwind ist zu finden und so geht's eben weiter über das nächste Tal, wo die erste Hangübung wartet. Schliesslich gelingt der Weiterflug an den Prachaval wo noch heftig poliert wird. Keiner erreicht mehr die Gipfelhöhe, was mich nicht gerade aufstellt. Aber sie machen es falsch, der Aufwind ist nicht am Hang – den Wind kennen wir langsam – sondern weiter in der Talmitte. Ich gewinne damit die Abstechhöhe zum «Himmelfahrtssee» (Man erinnere sich an den «Trippelnelson» beim Hinflug). Aber eben, «neues Kart, neues Situation» und dazu «drei Hunde sind des Hasen Tod». Die Sonne hat sich hinter einem Cirrenschirm versteckt, der Südostwind stinkt mir noch immer, «Leeseite», und dazu bin ich unter die Krete gefallen. Die Situation ist klar: falls ich an dieser Ecke nicht mehr in den zweiten Stock komme (über 3000 m/M) kann ich meinen «Trimmstein» und den Heimflug nach Aspres vergessen. Mit der Aussicht auf den ersten «Schuldschein» (neuerdings sind sie blau und mit einem sinnigen «Ringraziamo» versehen) setze ich die letzten Reserven mit einem «Mohrschen Wechsel» auf die Nordwestseite des «Himmelfahrtsmassivs».
Der erste «Vorschnüff» bringt bereits den dringend benötigten Aufwind, welchen ich in einem steinigen Couloir auskreisen muss. Mit einem steten Steigen von 1 m/s erklimme ich den Gipfel und kann anschliessend an die höheren Sphären anknüpfen. Bis auf 3400 m/M trägt mich diese ruhige Abendthermik, was reicht, um den letzten Wendepunkt abzuhaken. Der Gleitflug an den Col de Montgenèvre und zurück kostet mich 600 m Höhe, aber das Couloir heizt noch immer und ich erreiche nochmals dieselbe Höhe. Nun aber nichts wie nach Hause! Wären die Ecrins nicht dazwischen, wäre die Sache bereits gelaufen; es sind noch 90 km Luftlinie bis Aspres. Die Route über den *Mont Guillaume–Piolit* ist schnell gewählt. Pech gab's nochmals am Guillaume, wo es nicht ganz reichte, auf den Gipfel zu sitzen. Mit viel Sinken und «ui, ui, ui» muss ich um den ganzen Berg herumfliegen. Die verlorenen Höhenmeter sind aber am sonnenbeschienenen Hang schnell wieder gewonnen und die Gipfelhöhe des Piolit (das kennen wir doch!) reicht aus, um den 60 km Endanflug nach Aspres zu beginnen. Die ganze AFG-Familie ist schon am Nachtessen, als ich nach einem rasanten Überflug um 20.06 Uhr die LS-4 auf die Piste setzte und mich Heini Schaffner mit seinem VW-Joker an die Leine nimmt; übrigens der einzige «Joker» den ich gebraucht habe, denn das «As» hat allemal gereicht.
In genau acht Stunden habe ich die 553 km für den Streckenflugdiamanten abgespult. Obwohl ich einen Schenkel zweimal geflogen bin, stand ich immer wieder vor einer neuen Situation – ein unvergleichliches Erlebnis und Abenteuer.

Der TMA 500er: Flugbericht von Olivier Liechti

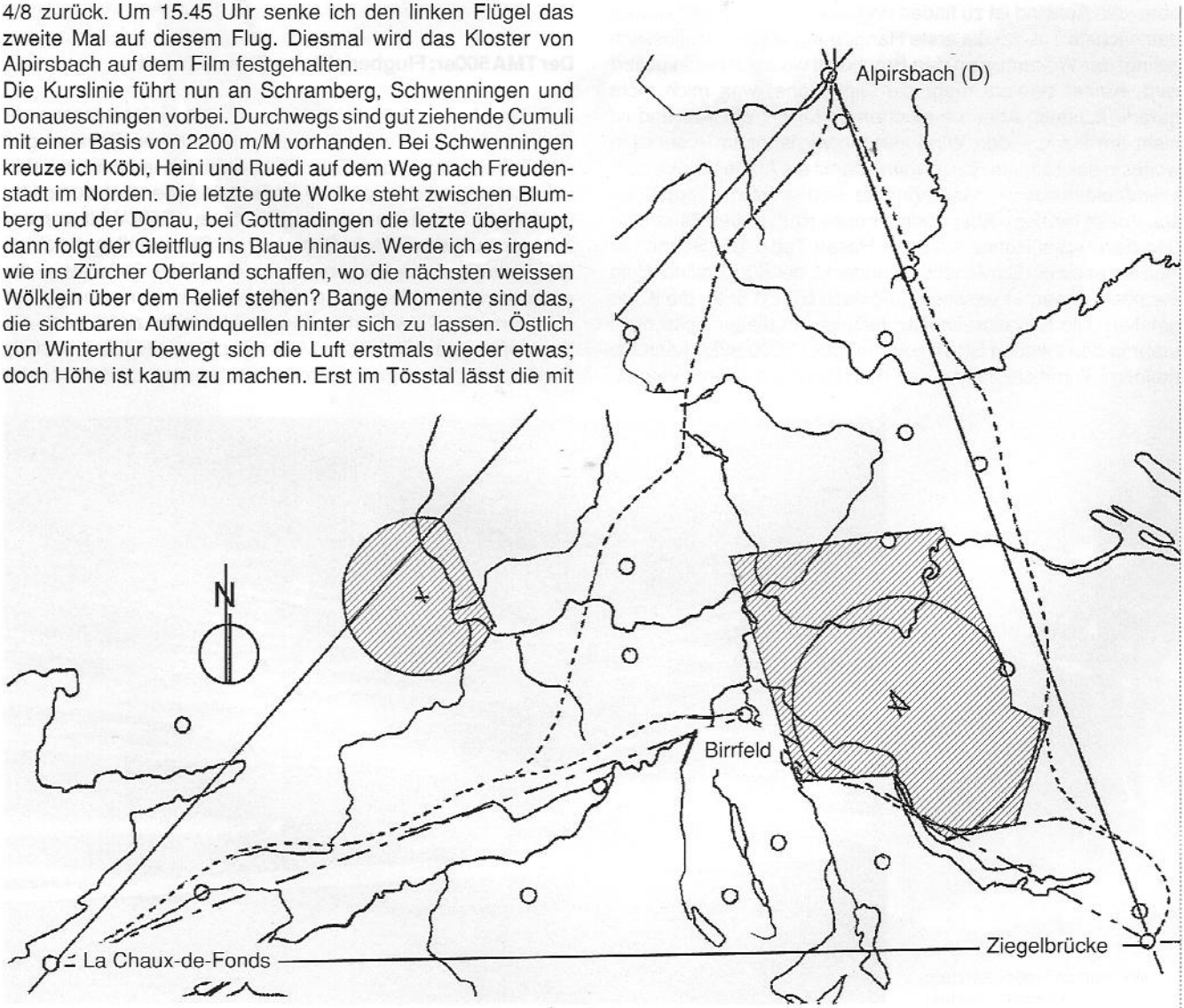
Auf den Montag 9.6.86 hin hat sich eine vielversprechende Wetterlage eingestellt und die Sondierung von Payerne gibt mir Anlass dazu, das Poly Poly sein zu lassen und den Streckenflugkoffer zu packen. Im Birrfeld finden sich auch Köbi Fahrni und Ruedi Bieri von der SG Aarau, Röbi Wetli von der SG Lenzburg sowie Heini Schaffner mit Streckenflugabsichten ein. Unverbesserlich schreibe ich den TMA 500er aus, die anderen wollen ebenfalls ein 28%-Dreieck versuchen, aber nicht um die TMA Zürich herum. Um halb zwölf hebt der Schleppzug ab. Mit 1400 m/M Startkapital gleite ich mit Köbi in Richtung Jura und gleich wird es ernst, denn erst kurz vor der

Wettkampf-Fieber auf dem Flugplatz Birrfeld

Barmelweid, auf knapp 1100 m/M, kommt etwas Bewegung unter die 1D-Flügel. Mit grösster Konzentration gelingt es uns, die Höhe zu halten und mit der Zeit auch etwas zu steigen. Nach jedem Meter Höhe wird es etwas einfacher und steigt besser. Ruedi ist einiges tiefer angekommen und verliert entsprechend etwas Zeit, Köbi wartet. Ich gehe auf Kurs, wo nun die ersten Cumuli stehen.

Am Sonnenberg nördlich von Balsthal steht die erste Thermikschleuder dieses Tages. Die Jurakreten sind mit weissen Cumuli geschmückt und ich bin mit einem Superprojekt unterwegs: wirklich ein spannender Tag! Nach einer Stunde Flugzeit passiere ich Grenchen auf der zweiten Krete. Nördlich geht es an Courtelary vorbei und bis La Chaux-de-Fonds steigt die Basis auf 2200 m/M an. Kurz nach 13.00 Uhr geht der linke Flügel nach unten und die Flugplatzgebäude der Uhrenstadt sollten im Kasten sein. Die anderen dürfen noch bis Morteau (F) weiterfräsen, Röbi ist zu dieser Zeit schon in Pontarlier!

Bis in die Gegend von Balsthal ist der Rückweg genauso problemlos. Dann kommt fliegerisches Neuland für mich: der Schwarzwaldeinstieg beim Flugplatz Hütten (D). Über Sissach und Möhlin gleite ich an die Hänge nördlich von Wehr. Dort kann ich zwar meine Höhe halten, mehr aber nicht. Nur sehr langsam gelingt mir der Einstieg in den Schwarzwald. Nach einer halben Stunde ist es endlich geschafft. In der Gegend von Bernau treffe ich auf drei französische Superorchideen, die im Teamflug nach Norden unterwegs sind. Bald verliere ich sie natürlich aus den Augen – welch ein elegantes Bild, sie davongleiten zu sehen. Der Hochschwarzwald ist beinahe vollständig abgedeckt. Immer wieder sind in der Wolkendecke besonders dunkle Stellen zu erkennen und dies sind die anzufliegenden Punkte. Gegen Norden hin sinkt der Schwarzwald leicht ab und damit geht die Bewölkung auf angenehme 4/8 zurück. Um 15.45 Uhr senke ich den linken Flügel das zweite Mal auf diesem Flug. Diesmal wird das Kloster von Alpirsbach auf dem Film festgehalten.

Die Kurslinie führt nun an Schramberg, Schwenningen und Donaueschingen vorbei. Durchwegs sind gut ziehende Cumuli mit einer Basis von 2200 m/M vorhanden. Bei Schwenningen kreuze ich Köbi, Heini und Ruedi auf dem Weg nach Freudenstadt im Norden. Die letzte gute Wolke steht zwischen Blumberg und der Donau, bei Gottmadingen die letzte überhaupt, dann folgt der Gleitflug ins Blaue hinaus. Werde ich es irgendwie ins Zürcher Oberland schaffen, wo die nächsten weissen Wölklein über dem Relief stehen? Bange Momente sind das, die sichtbaren Aufwindquellen hinter sich zu lassen. Östlich von Winterthur bewegt sich die Luft erstmals wieder etwas; doch Höhe ist kaum zu machen. Erst im Tösstal lässt die mit schwindender Höhe zunehmende Spannung nach. Mit einer einsamen Schwalbe steige ich auf 1900 m/M und das reicht dann bis unter die ersten Wölklein in der Gegend des Schnebelhorns. Der Rest des Fluges verläuft wieder in etwas besser bekanntem Gebiet. Die Regelsteinschleuder spickt mich an die Basis um 2300 m/M. Damit gleite ich am Speer vorbei über die Linthebene und fliege über Ziegelbrücke die dritte Fotokurve des Tages. 18.05 zeigt die Uhr.

Wieder über den Regelstein führe ich den 1D an den Bachtel, wo ich alles an Höhe auskurble, was zu haben ist. Vor mir liegen 50 km Endanflug, 2200 m/M beträgt mein Kapital. Unter mir zieht langsam das Flachland vorbei. Über Küsnacht gerate ich sogar noch in einen Aufwind, in dem ich noch 200 m mache – lieber 200 m zu viel als 50 m zu wenig. Damit kann ich auch die letzten 30 km völlig entspannt abgleiten. Geschafft, aber mit einer Riesenfreude im Bauch, öffne ich nach dem Ausrollen auf dem Birrfeld die Haube des 1D. Ich lasse die Füsse seitlich aus dem Cockpit hängen und frage mich ungläubig, ob es wirklich wahr ist, dass ein solcher Flug an diesem Tag möglich war. Wie oft habe ich an diesen Flug gedacht und doch nie so ganz an die Durchführbarkeit geglaubt! Nun habe ich den ganzen Parcours einfach so abgeflogen: Es gibt sie doch, die guten Streckenlagen im Birrfeld!