



# Aufwind

Ausgabe 2/2023



# Inhalt

Benvenuti all'Aeroporto Internazionale di Aosta .....	4
Die jurassischen Welschmeisterschaften .....	9
Birrfeld -> Albertville, one-way .....	14
Microlager in Bartholomä .....	16
Aspres-Lagerbericht, 2023 .....	18
Junioren-Schweizermeisterschaft 2023 .....	34
Wanderlager 2023 .....	37
Eindrücke aus Aspres und Münster .....	42

## Danksagung

Ohne die Hilfe der freiwilligen Autoren wäre der «Aufwind» nicht, was Ihr gerade in Händen haltet. Deshalb gilt ein spezieller Dank an alle, die sich die Zeit nahmen, ihre Erlebnisse und Erfahrungen aus der Saison in einem interessanten Bericht zu veröffentlichen. Besten Dank an: **Ephraim Friedli, Christian Dornes, Moritz Habermann, Clemente Dal Magro, Raphael Zimmermann, Emmanuel Heer, Daniel Schöneck.**

*Titelbild: Flug aus Aspres-Lager 2023 (Christian Dornes)*



# Editorial

Nach den letzten paar Wochen sehr heisser Sommertage, kühlt es zum Herbstbeginn nun wieder etwas ab und bringt damit auch die Zeit, endlich die Herbst-Ausgabe des Aufwinds zu befüllen. Auch wenn der Aufwind mit dem Wechsel in der Redaktion aus technischen Gründen in einem leicht veränderten Erscheinungsbild daherkommt, freue ich mich, euch eine breite Palette an Berichten anbieten zu können. An dieser Stelle auch nochmals einen herzlichen Dank an Max Humbel für die ausführliche Übergabe der Redaktion und die Dokumentation!

In dieser Ausgabe werdet ihr mitgenommen auf einen internationalen Flughafen in Aosta, sowie einen spannenden Flug bis über die CTR Genf hinaus nach Albertville. Jenseits des Birrfelds und der bekannten Lager-Flugplätze bringen uns weitere Berichte nach Bartholomä und Ohlstadt in Deutschland. Denjenigen mit Lager-Fernweh empfehle ich gerne den ausführlichen Bericht über das Aspres-Lager und zu guter Letzt haben sich auch in dieser Saison wieder einige Piloten an Wettbewerben gemessen und teilen ihre Erfahrungen.

Mit einer so grossen Auswahl sollte also für jede und jeden etwas dabei sein und es bleibt mir nur noch, euch viel Spass beim Lesen zu wünschen!

*Julius*

# Benvenuti all'Aeroporto Internazionale di Aosta

*Autor: Clemente Dal Magro*

Die Betonung liegt auf Internazionale, wie wir noch des Öfteren lesen werden.

Aosta-Tal, unbekanntes (Flug)gebiet. Das Aosta-Tal ist eingebettet in den Hochalpen, südlich findet sich der Gran Paradiso, nördlich das Matterhorn und die Monte Rosa, im Westen abgeschlossen durch den Mont Blanc. Die wenigen Momente, die ich bereits im Aosta-Tal verbrachte, reichten nicht aus, um mir ein mentales Bild der Gegend zu erfliegen. Daher entschied ich mich, ein Kurzlager auszuschreiben. Loic und Emmi schlossen sich an und an Pfingsten war es dann so weit: Aosta ruft!

Bereits anfangs Jahr kontaktierte ich ein Mitglied der lokalen Segelfluggruppe. Adriano Cicorello half mir geduldig, die Auflagen des internationalen Flughafens zu erfüllen. Wir mussten für mein Gusto zu viele private Informationen preisgeben, u.a. Kopie unserer IDs, ID-Nummer, usw. Der Amtsschimmel wiehert da besonders laut (und langsam).

Da das Lager am Freitag begann und ich am Donnerstag noch ein geschäftliches Meeting im Deltapark in Gwatt hatte, entschied ich mich die AK bereits am Donnerstagmorgen mitzunehmen. Das Meeting dauerte zwei Tage und die Übernachtung zahlte der Kunde, so konnte ich die AK gleich im Deltapark über Nacht parken. Als bekennende Eule waren Donnerstag und Freitag eine harte Prüfung, Wecker jeweils auf 6:00 gestellt. Besonders der Freitag, nachdem ich den Baraufenthalt am Donnerstagabend fast in voller Länge ausgeschöpft hatte.

Jedenfalls war ich am Freitagmorgen erstaunlich fit und fuhr gegen 7:00 in Gwatt los. In Bern verfiel ich eventuell einer partiellen Orientierungslosigkeit und fuhr auf die Autobahn Richtung Lausanne statt Fribourg. Ob der Schnitzer mit dem Baraufenthalt des Vorabends korrelierte oder es ein natürlicher Aspres-Reflex war, ist schwer zu eruieren. Jedenfalls fuhr ich

bei vollem Bewusstsein in Avenchens raus, dort über den Berg und fädelte in Fribourg wieder auf die Autobahn ein. Ab da war's dann ereignislos. Die Route über den Grossen St. Bernhard fuhr ich erstmals und das wunderbare Wetter präsentierte die Bergwelt in einem strahlenden Gewand. Bei der Tunnelpéage löste ich ein «Allez et Retour» Ticket. Zu meinem Erstaunen zahlte ich keinen Hänger-Aufpreis. Nach der kurzen Durchfahrt schmückten bereits die ersten Cumuli den Himmel über dem Aosta-Tal. Kurz vor Erreichen des Tales, den Tunnel links benutzen, um nach Aosta zu gelangen, danach erste Ausfahrt rechts, U-Turn und nach einem Kilometer ist der internationale Flughafen von Aosta erreicht.

Dort angekommen, kam ich mir etwas verlassen vor. Wusste nicht so genau wohin. Ich kontaktierte Adriano, der gleich aus dem C-Büro auf mich zukam. Emmi und Loic erreichten den Flugplatz etwa 30 Minuten später, die Crew war vollständig. Der Flughafen war zum Greifen nahe, aber so einfach war's dann nicht. Zuerst mussten wir unsere Fahrzeugpapiere für eine Kopie abgeben, für einen persönlichen «Autopass»-Bagde. Damit erhielten wir das potenzielle Recht, uns mit Auto und Hänger auf dem Flughafengelände zu bewegen. Das exekutive Recht wurde erst durch die persönliche Eskorte aktiviert (Marshaller). Nach Verlassen des Flughafens mit dem Auto, wurde uns an der Schranke gleich wieder der Autopass abgenommen. Ab jetzt war das Betreten nur noch zu Fuss erlaubt, die Autos mussten wir ausserhalb parken. Und zum Segelfluginbereich war's schon ein kleiner Marsch, am besten also nichts vergessen, sonst wird's in der Summe eine kleine Wanderung (was es auch wurde).

Der internationale Flughafen von Aosta hat gerade Zwischensaison. In den vier Tagen unseres Aufenthaltes sahen wir gerade mal zwei Helis und vier Kleinflugzeuge aus der Schweiz, sonst war der Flughafen (mit einer Pistenlänge von 1500 Metern) fest in Segelflieger-Hand. Auch





*Bombenalarm*

wenn die Bodenstation mit «Tower» angesprochen wird, handelt es sich beim Luftraum um den Flugplatz nicht um eine CTR, sondern um eine FIZ. Je nach Towerbesetzung, war dies auch durch den obligaten Kommunikationsabschluss «at your own discretion» offensichtlich. Der Tower war stets unkompliziert und hilfsbereit.

Nachdem wir die Hänger mal platziert hatten, musste noch das Kleinmaterial transportiert wer-

den. Und auf einem internationalen Flugplatz bedeutet dies Material- und Personenröntgen. Alles auspacken, in Schalen legen und durchleuchten, bei jedem Eintritt... Den Hängern blieb dies zum guten Glück erspart.

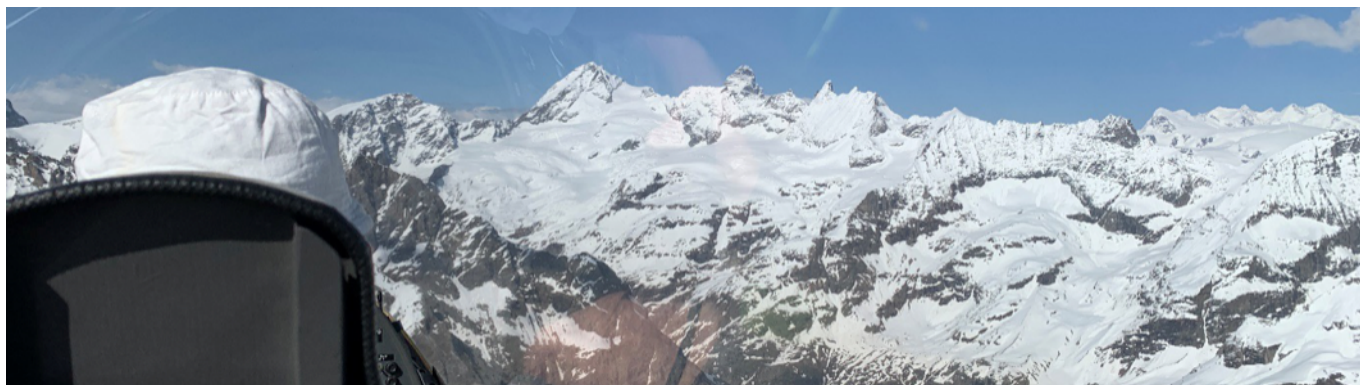
Nachdem wir nun das meiste Material hinterlegt hatten, erhielten wir ein ausführliches Briefing durch Adriano und Fluglehrer Gian-Carlo. Volten, Tower-Kommunikation, Klinkpunkte, Aussenlandefelder, Vorgehen bei Seilriss, gute Thermikhotspots und Lufträume in der näheren Umgebung waren Themen. Danach machte ich noch einen Einführungsflug mit Gian-Carlo.

Das Startprozedere beinhaltet auch Tower-Kommunikation. Grundsätzlich wird immer gewartet bis der Schlepper das Schleppseil über der Runway abwirft, danach wird beim Tower angefragt, ob aufliniert werden darf: «Aosta Tower, HB-xxxx, request to line-up runway zero niner». Hier kann man mal Motorflieger-Voice anwenden. Wenn Seil eingeklinkt, meldet man dem Schlepper: «pull cable», sobald das Seil straff ist: «cable pulled». Danach der Flügelperson das «ok» Signal geben, diese hebt den Flügel an und los geht's.

Bei Ostwind (was meist der Fall ist), wird am Südrand des Pistenendes 09 abgekreist (Ortschaft Pollein). Mit 500 Meter Grund fliegt man idealerweise in die «descending area» ein und meldet dies am Funk wie gewohnt. Bei 400 Meter Grund, meldet man «start landing procedure» und fliegt nun nicht in den Downwind, sondern



*Segelflughbereich*



*Val Peline, in der Mitte im Hintergrund das Matterhorn*



*Matterhorn am späteren Abend*

in den Upwind. Auf Höhe Pistenmitte kreuzt man die Runway ausreichend und dreht dann in den Downwind ein. Ab jetzt wie gewohnt. Der Tower kann weitere Anweisungen geben.

Der Standard Klinkpunkt ist die Antenne bei der Ortschaft Blavy. Blavy liegt hinter der ersten Krete am Nordende der Runway 09. Ohne Mitteilung fliegt der Schlepper automatisch dorthin. Geklinkt werden sollte mit ausreichend Höhe über der Antenne. Beim Flug mit Loic am Freitag klinkten wir bei 1700 Metern, das war leider nicht ausreichend. Beim anschließenden Flug mit Emmi waren's dann 2200 Metern. Obwohl bereits späterer Nachmittag war, konnten wir die Fluggegend voll auskosten: Val Peline, Courmayeur bis Matterhorn und auch etwas die Südwestseite. Da gab es diverse Diskussionen, bis zur welcher Krete westlich des Gran Paradiso wir uns im erlaubten Fluggebiet aufhielten. Der Gran Paradiso ist durch ein Flugbeschränkungsgebiet eingezäunt. Scheinbar leiden dort einheimische Tiere an letalen, psychologischen oder reproduktionstechnischen Spätfolgen bei einem vorüberziehenden Segelfliegerschatten. Und als

verantwortungsbewusste Mitglieder der Segelfliegergilde wollen wir das austarierte biologische Gleichgewicht erhalten.

Der 1,5-stündige Flug reichte, um ein mentales Bild der Gegend aufzubauen. Nochmals zum Gran Paradiso – das Flugbeschränkungsgebiet ist einfach zu erkennen: Die Hauptkrete und die erste Krete westlich sind verboten, die anschließenden Kreten östlich und westlich sind wieder erlaubt. Die französische Segelflugkarte «Alpes du Nord» bildet das Flugbeschränkungsgebiet korrekt ab.

Nach dem ersten ereignisreichen Tag besuchten wir in Aosta ein Restaurant, welches uns empfohlen wurde. Zum ersten Mal in diesem Jahr kam richtiges Sommerfeeling auf. Draussen bei lauen Temperaturen Abendessen, das hebt die Gemüter.

Der kommende Samstag versprach eigentlich der Tag mit sehr guter Thermik zu werden, aber leider einer kaputten Schleppmaschine: Die Mechanik des Anlassers war hinüber und die zweite Schleppmaschine war in Revision. Der





*Hochebene Val Veny*

beste Tag fiel ins Wasser. So mussten wir ein Alternativprogramm aushecken und entschieden uns für eine Wanderung bei Courmayeur zu unternehmen. Auf der Hinfahrt fuhren wir auf der Touristenstrasse und genossen die wunderschöne Umgebung. Den ursprünglichen Wanderplan mussten wir bald aufgeben, die Gondel war nicht in Betrieb, Zwischensaison. So entschieden wir uns für eine andere Wanderroute ins Val Veny am Ostfusse des Mont Blanc.

Der «Wandersegelflug» begann auf 1600 Meter und es schien, dass wir bereits spät unterwegs waren. Uns kamen ständig Berggänger entgegen. Die Wanderung führte durch reizvolle und abwechslungsreiche Landschaftsabschnitte und endete nach einem Gekraksel beim Lago Miage.

Bei etwas kühleren Temperaturen begann der Abstieg nach Courmayeur. Wir liebäugelten noch mit der Skyway Gondel zum Monte Bianco, aber es war bereits zu spät.

Courmayeur als Städtchen ist ähnlich wie Zermatt oder Saas-Fee. Abgesehen vom Ortszentrum war es tot, Zwischensaison. Da wir nicht in die



*Lago Miage*

erstbeste Touristenfalle stolpern wollten, konsultierten wir TripAdvisor. Nur waren die vorgeschlagenen Restaurants alle geschlossen. So latschten wir in der Gegend herum und es kam, wie es kommen musste, das erste Restaurant Richtung Zentrum fiel uns zum Opfer, oder umgekehrt. Das Essen war nicht schlecht, aber der Chef und der einzige Kellner waren total überfordert mit der Menge an Gästen. Entsprechend lange dauerte es, bis man uns das Essen servierte.

Für die Rückreise entschieden wir uns den kostenpflichtigen Express-Way nach Aosta zu benutzen, der grösstenteils aus Tunnelabschnitten bestand und den wir fast für uns allein beanspruchten.

Der Sonntag versprach gemäss Thermikvorhersage ein fliegbarer Tag zu werden. Zuerst suchten wir uns in Aosta (via TripAdvisor) ein gemütliches Café, um zu frühstücken. Dabei erhöhten wir unsere Ortskenntnisse ungemein, da auch hier nicht alle Vorschläge geöffnet waren. Schlussendlich fanden wir ein gemütliches Café, mit typisch italienischem Gebäck: Brioche, eine Art Gipfeli mit Füllung. Leider schnappte mir Emmi das letzte mit der Creme-Füllung weg. Auf dem Weg ins Café fanden wir noch heraus, dass wir alle etwas untypische Zeitgenossen sind: Wir trinken alle keinen Café.

Auf dem Flugplatz wurde unterdessen eine benachbarte Schleppmaschine eingeflogen, und wir hofften auf einen längeren Flug. Jetzt hatten wir zwar die Schleppmaschine aber «kein Wetter».



*Segelflugsport, Schieben mit Rückenwind*

Bereits während des Schleppts flogen wir durch leichte Schauer. Thermik gabs nur in der Prognose. Die Landung erfolgte bald und anschließend folgte Segelflugsport: «backtrack duo discus runway zero niner» bei blockierter Radbremse. Auch der kräftige Rückenwind versprach keine Schiebeerleichterung.

Beim Einräumen leerte dann just über dem Flugplatz eine Wolke ihr Wasserreservoir aus. Wieder mussten wir ein Alternativprogramm aushecken, diesmal: Gelateria. Dank TripAdvisor fanden wir tatsächlich eine feine Eisdiele, die offenbar den Eingeborenen ebenfalls mundete, es herrschte ein reges Kommen und Gehen.

Da dies der letzte Abend war, gönnten wir uns ein besonders feines Essen. Diesmal fanden wir ein Fleischrestaurant (mit TripAdvisor) etwas ausserhalb Aostas über dem Tal. Zur Sicherheit reservierten wir. Und das war wahrlich ein (Augen)Schmaus. Butterzart auf dem heissen Stein zugeschnitten und mit einem leckeren Weinchen:



*Fleisch vom heissen Stein*

Buonissimo.

Obwohl die Thermikprognose für Montag noch ok war, kam der Verdacht auf, dass der Regen am Sonntagabend Spuren hinterlässt. Und so kam es denn auch: Am Montagmorgen war der Himmel teils bereits tief wolkenverhangen an den Hängen und die Thermikprognose verschlechterte sich deutlich. Somit war klar, dass der Montag auch ins Wasser fällt.

Also packten wir unsere sieben Sachen, und suchten in Aosta (via TripAdvisor) nochmals ein gemütliches Café zum Frühstück (wieder inklusive Erweiterung der Ortskenntnisse). Schlussendlich landeten wir in einem Deluxe Café, mit prall gefüllten Brioche. Der Rest dann wie gehabt: «Autopass» beantragen, mit dem Auto dem Marshaller hinterher, Abbauen, mit dem Marshaller zurück, «Autopass» abgeben und zurück ins Birrfeld.

Dass die Schleppmaschine just am Samstag ausfiel, verhagelte uns etwas die Stimmung. Und das Wetter hielt sich am Sonntag so gar nicht an die Thermikprognose. Emmi und ich hatten zumindest am Freitag einen schönen Flug. Leider ging Loic hier leer aus. Somit haben wir mit Aosta noch eine Rechnung offen: Wir kommen wieder!



*Auch in Aosta gibt es Elektrobohrmaschinen*

*Clemente Dal Magro*



# Die jurassischen Welschmeisterschaften 26.-29. Mai

*Autor: Raphael Zimmermann*

Alle paar Jahre organisiert le groupement de vol à voile d'Yverdon-les-Bains einen Wettbewerb, wobei das Organisationsteam meist mit der Familie Rossier gleichzusetzen ist – eine klassische Fliegerfamilie, wie sie heutzutage eher selten anzutreffen ist. Zuletzt war es die Schweizermeisterschaft 2017 (AFG Vertretung Oli Liechti und ich mit dem Arcus), und heuer ist es das championnat romand Jura de vol à voile, diesmal mit Roger Walt und mir auf AT. Pascal wollte ursprünglich auch mitfliegen, hatte aber die Priorität auf die Fluglehrerausbildung gesetzt, was natürlich auch im Sinne der AFG ist. Die Wettervorhersage für das verlängerte Wochenende zeigt 4 fliegbare Tage an, unter dem Rande eines Hochdruckgebiets bläst die Bise und regt die Thermik an. Teils mit kräftigen Windstärken, was am Wettbewerb noch entscheidend sein wird. Geflogen wird in 2 gemischten, indexierten Klassen, wir sind mit dem Arcus in der offenen dabei. Obwohl der Arcus von seinem etwas vorteilhaften Index hergeben musste, sind wir da immer noch die kleineren, was man taktisch ausspielen kann. Wir dürfen mit ein paar bekannten, welschen Haudegen konkurrieren, mal schauen, wie wir uns schlagen werden...

## **Erster Wertungstag 26. Mai – the race begins**

Wir wissen bereits von der SM, dass Daniel Rossier gerne mal einen Racing Task ausschreibt, was prompt am ersten Tag der Fall ist. Ein Jurafräs über 300 km, zuerst runter nach Les Roussets, dann hoch zum Weissenstein. Ein bisschen tricky wird es schon beim Abflug, die erste Jurakrete will nicht so recht, wir müssen relativ weit hinten in der Region Pontarlier Anlauf holen, um den Start einigermaßen vorzubereiten. Die versprochenen Höhen aus der Prognose treffen nicht ein, wir fliegen alles unter 2000m, was für uns doch etwas ungewohnt ist, vom Birrfeld



*AT ready to go*

sind wir bei dem Wetter selten so weit hinten im Jura, denn der Boden ist hier weitreichend über 1000m. Wir fackeln nicht lange, als die Startlinie aufgeht, und fliegen los. Der Entscheid, weiter hinten im Jura die Linie zu suchen, bewährt sich, der Wind reiht die Schläuche gut auf. Wir können so etwas tiefer immer wieder die Schläuche holen. Was wir nicht wissen, ist was der Rest des Feldes macht, das hat sich irgendwo anders entschieden. Was wir auch nicht wissen, dass wir auf Weglide fast durchgehend verfolgt werden. Wir sind als erste losgeflogen und kommen in Yverdon auch als erste des Feldes an. Wobei der Endanflug zum Herzschlagfinale wird, wir hatten offenbar den starken Wind am Boden nicht im LX und auch sonst unterschätzt. Von der letzten Wende in La Sarraz ist es ein straight-in approach mit langem Hals. Die Taktik hat sich aber ausgezahlt, nur Gabi war schneller unterwegs als wir - 2. Tagesrang.



Die AT Crew vor dem Start

## Zweiter Wertungstag 27. Mai – Segelflug und Motorflug in einem

Heute ist AAT Tag. Ein grosser Wendekreis in Les Rousses, dann ein grosser um den Hahnenmoospass, der verschiedene Optionen für die Mittellandquerung offenlässt. Wir meinen (als Deutschschweizer), dass die Querung bei Bise auf der Ostseite vom Röstigraben, respektive CTR Bern, besser sei. Das Resultat werden wir am Abend sehen. Den Start erwischen wir wiederum gut, die tragende Linie finden wir wieder wie am Vortag, und verlängern unter grosse schwarze Säcke in Les Rousses, das sollte den Speed

steigern. Querab Grenchen erahnen wir schon, dass der Sprung übers Mittelland schwierig wird, man kann hier nur 2000m an die Basis steigen, und sieht kaum, wo die ersten Wolken auf der anderen Seite stehen werden. Ohne Wettbewerb wären wir wieder mal nicht da rausgeflogen (und ohne Motörli...), aber wir drehen ab und gleiten, gleiten... Nähe Burgdorf kündigt sich das Problem an, wir sind in einem grossen blauen Loch, und die Bise bläst kräftig, mit bis zu fast 35 km/h. Wir finden ein paar schwache Aufwinde, kommen aber so auf 1500m, was für einen Weiterflug einfach zu wenig ist. Wir sehen Thomas in seiner EB 28 am Napf vorbeiziehen, da denken wir, dass wir dort vielleicht auch noch auf brauchbare Höhe kommen. Leider Fehlanzeige, langsam wird uns bewusst, dass wir in der Falle sitzen. Nach einer Stunde suchen wir vergebens nach Aufwinden und Geduld, und kommen auf den Plan B = Motörli zurück. Jetzt wechselt der Modus auf Motorflug. Da wir auf 1000m sind, haben wir ein Problem zu lösen – wie kommt man von Huttwil nach Yverdon, Distanz 96 km? Nach Handbuch ist das nur knapp in der Reichweite des Motors, und es steht die CTR/TMA Bern im Weg. Roger funkt gekonnt mit dem Tow-



Aufstellen, Einpuffen, etc. - vor dem Start ist immer genug Zeit einzurechnen





*Die Stadt Bern aus der Sicht eines Motorfliegers*

er Bern, sodass wir auf direktem Kurs nach Yverdon durch den kontrollierten Luftraum fliegen können, das spart massiv Umweg. Dann ist da die Bise, die schiebt wacker mit 30 km/h an, und wir kommen auf 120 km/h Groundspeed. Nur mit Steigen ist nicht so viel zu holen, bei so starkem Wind fliegt man alle paar Kilometer durch ein kleines Lee, d. h. die geringe Höhe, die man rausholt, wird gleich wieder vernichtet. Das macht in unserem Fall nicht viel Probleme, da im fast flachen Mittelland nichts im Weg steht. Somit fliegen wir im Tiefflug über Bern und das Seeland, eine spezielle Optik, und macht auch mal Spass, so zu fliegen. Normalerweise können wir diese Höhe gar nicht "geniessen". Wir kommen querab Estavayer auf 1500m an, das reicht locker nach Yverdon, aber dafür haben wir 6 Liter verbraucht. Man kann sich also mit dem Motörli auch aus solchen Situationen rausziehen, obwohl es anfangs gar nicht danach ausgesehen hat. Die Wertung haben wir aber versenkt, wir sind die einzigen, die den Task nicht erfüllen, letzter Platz. Tatsächlich wäre es gescheiter gewesen, auf der welschen Seite übers Mittelland zu fliegen. Manchmal sollte man sich auf die andere Seite des Röstigrabens einlassen, besonders an Welschmeisterschaften.

**Dritter Wertungstag 28. Mai – Comeback**  
Gerüchte machen sich am Morgen auf dem Flugplatz breit, dass es nach Mollis geht. Mollis, wie soll das gehen? Ein riesiger Wendekreis lässt wieder mal mehrere Optionen zu. Mit Mathematik und Google Maps kann man sich hierbei behelfen. Wir wissen vor dem Start, dass man im Birrfeld oder Hausen am Albis wenden kann. Wenn man nicht schneller als 100 km/h auf dem Task ist, genügt es, im Birrfeld vorbeizuschauen, sonst muss man vorher Richtung Hausen mehr Distanz fliegen. Von dort ist der Heimweg immer ein Umweg, ob man über den Jura oder die Voralpen fliegt. Wir werden sehen. Der Start läuft gut, wir kommen auf gute Höhen über 2000m und es gibt Aufreihungen. Dann kommt der Tango Sektor in den Weg, wir müssen massiv den Speed erhöhen, und fliegen ins trockene Blau. Auf 1000m in Balsthal merken wir, dass wir in einer anderen Luftmasse sind, davor hatte uns Gilbert am Meteobriefing gewarnt. Jetzt sind wir zwar in unserem eigenen Garten, aber es wird ziemlich mühsam, kennen wir auch schon. Im Raum Olten machen wir einen Abstecher ins Mittelland, merken aber, dass es schwierig sein wird,



hier die Aufwinde zu finden. Ein paar Bekannte tauchen am LX auf, AJ und AW sind in der Luft und suchen auch Thermik. Wir erinnern uns an unsere Rechnung, wir müssten den Schnitt über 100 km/h bringen, damit sich der Umweg nach Hausen lohnt. Das scheint nicht realistisch, daher drehen wir ab und fliegen den Sektor bei Birrfeld aus, soweit es der Luftraum zulässt. Auf dem Rückweg sind wir nochmals richtig tief an der Wasserflue auf unter 1000m, können uns aber retten. Bis an den Weissenstein müssen wir beissen, von da weg gelingt es uns wieder, auf die Jura Aufreihung einzuchecken, und nochmals Speed zu machen. Das Timing scheint gut aufzugehen, wir sind nur 4 Minuten über der Zeit in Yverdon. Und die Rangliste bestätigt unsere Rechnung, wir feiern einen Tagessieg! :-)

dem vierten Zwischenrang im Gesamtklassement, reicht es vielleicht am letzten Tag für ein Podest?

#### **Vierter Wertungstag 29. Mai – zäher Schlusspurt**

Der letzte Tag ist kein Schonprogramm, bei starker Bise den Jura auf und ab, und grösstenteils Blauthermik. Das wird spannend. Dafür sollte die Basis deutlich über 2000m ansteigen. Beim Start versuchen wir am Pulk zu bleiben, das

ist bei Blauthermik ein grosser Vorteil. Als die Startlinie aufgeht, fliegt gleich ein Pulk los, wir versuchen dranzubleiben. Das gelingt einigermaßen, aber wir sind immer etwas tiefer als die anderen. Bei der ersten Wende in Les Rousses wird's bitter für uns, wir sind die tiefsten und der ganze Pulk sucht Thermik. Wir zögern etwas, als die anderen weiterfliegen und zahlen dann den Preis. Der Pulk markiert den Schlauch bei Morez, wir sind aber mit 1200m richtig tief, da ist der Juraboden nur noch etwa 200 bis 300 Meter tiefer. Der Motor würde uns da vermutlich nicht mal viel helfen, um über die Jura Hauptkrete zu kommen, und dazu gibt es zu viel Wind. Es riecht nach Aussenlandung beim Sportplatz. Wir versuchen den Schlauch auch zu kriegen, müssen aber lange suchen, die anderen machen die Höhe und fliegen weiter. Jetzt sind wir auf uns gestellt, im totalen Blau. Nach gefühlter Ewigkeit haben wir mit 2000m wieder Luft zum Atmen (ist mehr-deutig). Wir fliegen tiefer in den Jura, respektive stärker nördlich nach Frankreich. Und finden da den Anschluss. Wir machen in flotten Schläuchen wieder 2500m, das bringt etwas Optimismus. Jetzt fliegen wir unsere eigene Linie und kommen recht gut voran. Stellenweise sind die Schläuche durch weiteren Plastik markiert, das hilft. Vorfliegen gegen den Wind ist aber

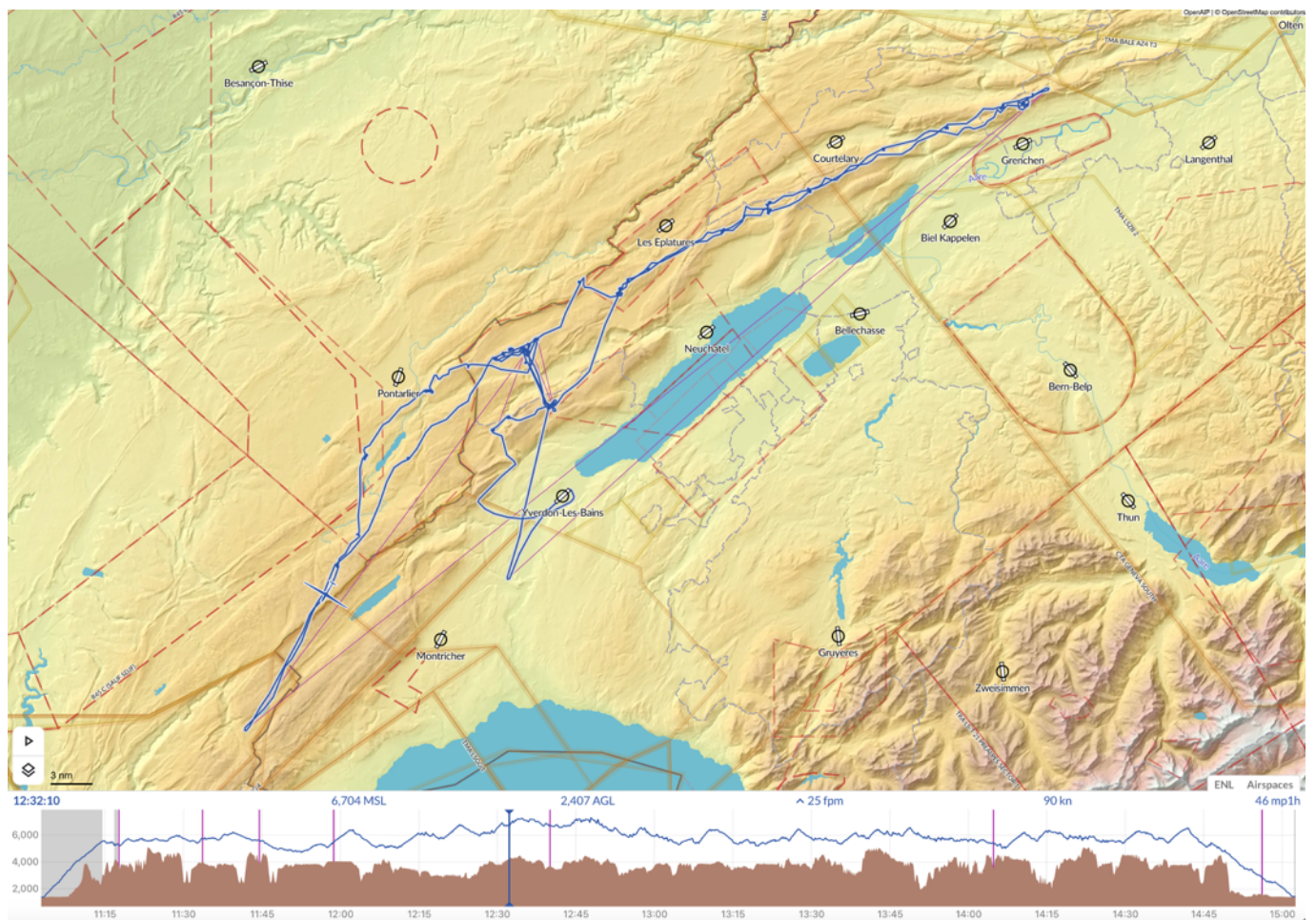


*Der Jura mit Wolkenstrassen, organisiert von der Bise*

wahnsinnig zäh, obwohl wir gut Wasser getankt (und zum Glück behalten) haben. Es zeichnet sich ab, dass wir die Wende Moron in der Nähe von Tavannes noch holen werden, für den Rest des Tasks wird es aber eng. Bei der Wende donnern wir wieder ins Lee und verlieren im Nu die Höhe, es ist richtig tückisch. Zum Glück können wir entlang dem Mont Soleil die Linie finden und fliegen mit Rückenwind zurück. Querab Pontarlier wird klar, dass die Thermik bald abstellen wird, es hat noch wenige Fetzen vor uns, dann wieder alles blau. Uns fehlen vielleicht 500 bis 600 Meter auf den Task, müssten aber noch irgendwie sicher den Jura überfliegen können. Der Tag könnte zur Übung verkommen, wenn wir jetzt einfach Richtung Wende fliegen – und eigentlich ist die Heimfahrt nach Birrfeld noch geplant für heute. Es ist der Moment, wo wir das Handtuch werfen, und abdrehen Richtung Yver-

don, 4 Flugtage am Stück haben wahrscheinlich einen Einfluss gehabt, dass wir jetzt nicht noch ein Experiment anfangen wollen. Ans Podest hatten wir eh nicht mehr geglaubt, da wir viel Zeit verloren haben. Nach der Landung und dem Abrüsten sind wir aber etwas verblüfft über die Rangliste, wir sind auf dem dritten Tagesrang. Es sind also nur zwei über den Task gekommen, und wir sind immerhin vom Rest die weiteste Distanz geflogen. Damit sind wir auf dem Treppchen im Gesamtklassement, dritter Rang, worüber wir uns nach dem Flug doch sehr freuen :-D Es lohnt sich an Wettbewerben immer wieder, nicht einfach aufzugeben.

Die jurassischen Welschmeisterschaften beenden wir mit sehr schönen Erinnerungen an anspruchsvolle Flüge, und gesellige Momente mit den Romands. Danke Roger für's Mitfliegen, Mitleiden, Mitfreuen.



Flugstrecke entlang des Jura am ersten Wettkampftag mit 2. Tagesrang (Darstellung von weglide.org)



# Birrfeld -> Albertville, one-way

*Autor: Emmanuel Heer*

Am Vortag des Samstags, 17. Juni habe ich mir die Prognose im TopTask angeschaut, und wusste, dass dies der Tag werden würde, um die Umrundung der CTR Genf zu probieren. Auf dem Flugplatz angekommen stellte ich aber fest, dass zahlreiche andere AFG Piloten die Wetterprognose ebenso gut beurteilt hatten. Somit war noch nicht klar, ob ich die ASW28 bekommen würde und Moritz und ich warteten noch mit dem Befüllen der Kanister. Glücklicherweise verlief die Flugzeugverteilung zu meiner Zufriedenheit und ich konnte meinen Flugplan für Frankreich aktivieren.

Flugzeuge zusammenbauen und 80l Wasser in den durstigen Flieger einfüllen. Dann ein Schlepp auf 1'200 m, leider zu tief. Immer wieder vergesse ich, dass man mit Wasser oder mit einem Passagier höher schleppen muss und so suche ich vergebens Thermik und befinde mich schon wieder auf dem Nachhauseweg, bevor es mich auf 1'600 m hochträgt. Nun kann der Flug beginnen. Ich versuche schnell zu fliegen, aber komfortabel ist meine Höhe nie. Erst ab Grenchen resp. kurz vor der CTR Les Eplatures funktioniert es. Ab La Dôle begeben sich mich auf Neuland und es ist wunderschön, wie es trägt und man geradeaus fliegen kann. Die Schlüsselstelle mit dem vertikal engen Luftraum (Boden auf 1'450 m und Luftraumgrenze auf 1'700 m) darf ich wie geplant ohne einen einzigen Kreis passieren, bis ich den Grand Collombier erreiche, wo ein guter Schlauch wartet und ich Oli's Thermikkenntnisse verifizieren und bestätigen kann.

Ich darf hier wieder auf 2'900 m steigen, aber der Bart meint, dass mir auch 2'300 m reichen müssen für den Weiterflug zum Mont du Chat. Dann mal los. Wenig später bin ich schon beim Mont du Chat, wo ich wieder auf 2'300 m eindrehen kann. Nun bemerke ich, wie der Himmel ein bisschen dunstig wird, aber die Cumuli, die ich auf der anderen Talseite sehe, stimmen mich



*Zu weit entfernte Cumuli*

zuversichtlich. Ich nehme noch kurz meinen Wendepunkt mit (habe ja schliesslich ein 600km Dreieck geplant) und gleite zu den ersten Cumuli. Ich entscheide mich für den Cumulus auf der Krete. Die Krete erreiche ich dann zwar, kann aber nicht einkreisen aufgrund des geringen Bodenabstandes. Also Krete abgleiten und ins tiefer gelegene Gelände, wo ebenfalls Cumuli zu beobachten sind. Dort angekommen hat es mir zu viele Nastücher und ich gleite zum Hausberg Montgelas von Challes les Eaux. Ich kann mich hochkämpfen und gehe wieder zum Berg, wo Gleitschirmflieger zu sehen waren, aber mir fehlen wieder 50m. Ich fliege nochmals zurück zum Montgelas und mache mein Rennpferd um 80kg leichter. Dann realisiere ich, dass es hier aufgrund des bedeckten Himmels zu wenig trägt und entscheide mich nach getankter Höhe Richtung Albertville zu gehen, vielleicht wird die Sonne dort weniger durch den Himmel gefiltert. Leider finde ich keinen Schlauch mehr und lande in Albertville.

Am Boden in Albertville beginne ich dann, mich um einen Schlepper zu bemühen, rufe Challes les Eaux an und erhalte 2 Telefonnummern von Schlepppiloten, die beide aber nicht ans Telefon gehen. Ebenfalls erfolglos sind Anrufe in Annemasse und Bex. Leider denke ich nicht an Grenoble. Eigentlich hätte ich ins Hotel gehen können (mein Notfallset mit Kleidern hatte ich selbstverständlicherweise dabei) und am nächsten Tag zurückfliegen, aber ich musste unbedingt am Sonntag um 13:00 Uhr in Amlikon sein





*AW gelandet in Albertville*

für den Fluglehrerkurs. Ich melde mich bei Moritz, der noch am Fliegen ist. Wie es der Zufall bei Aussenlandungen will, findet eine Privatparty auf dem Flugplatz statt und die Zeit vergeht wie im Flug :)



*Party auf dem Flugplatz Albertville*

Nachdem die Party um 1 Uhr fertig ist, lege ich mich ins Flugzeug und döse eine Stunde. Nachdem Moritz seinen Superflug (670km bis an die Wasserkuppe) abgeschlossen hatte, setzt er sich ins Auto und ich sehe um 2 Uhr morgens die Lichter der erlösenden Scheinwerfer, die mir meinen Retter ankündigen. Wir demontieren das Flugzeug und fahren los. Nach einem schönen Sonnenaufgang erreichen wir das Birrfeld um 7:30 Uhr. Wie verräumen das Flugzeug, die ASW28 ist nun zurück im Stall :)

So habe ich noch genügend Zeit für ein bisschen Schlaf, bevor ich mich auf den Weg auf Amlikon mache. Vielen Dank an Moritz für die Repatriierung aus Frankreich!

An was hat es gelegen, dass es nicht gereicht hat? Wieder mache ich mich auf den Weg zum Thermikgott Oli und frage ihn aus. Sein Rat, bevor man eine Talquerung macht, ist die ganze Höhe mitnehmen... heisst für mich, ich hätte nach der Mitnahme meines Wendepunktes zurück zum Schlauch gehen müssen, so wäre ich auf der anderen Seite 150m höher angekommen und dann hätte es sicherlich bis nach Wien gereicht ;)

*Emmanuel Heer*



# Microlager in Bartholomä

Autor: Moritz Habermann

Über das verlängerte Pfingstwochenende hatte ich eine besondere Idee. Ich wollte meine Freunde bei der Akaflieg Stuttgart auf ihrem Flugplatz Bartholomä-Amalienhof besuchen. Also entschied ich mich kurzerhand dazu, ein Microlager auszuschreiben und lud dazu ein, sich mir anzuschließen. Die Wettervorhersage war zwar einige Tage im Voraus noch etwas unzuverlässig, sah aber mit einer stabilen Hochdrucklage grundsätzlich vielversprechend aus. Außerdem lockt Bartholomä natürlich mit dem Charme eines wunderschönen kleinen Segelflugplatzes auf der Schwäbischen Alb, einem der thermisch besten Gebiete Süddeutschlands. Die Idee fand Anklang, einige berichteten, sie hätten viel Lust, aber keine Zeit. Mit Kerstin Dietzmann fand sich schließlich doch eine Mitstreiterin.

Am 9. Juni war es endlich so weit. Ich startete um 13 Uhr mit AF vom Birrfeld Richtung Bartholomä. Der Schwarzwald zeigte sich direkt gut, und war auf der Ostseite bestens entwickelt. Bereits im Nordschwarzwald traf ich auf 8T, einer LS8-18 T aus Bartholomä. Während 8T aber das Dreieck um Stuttgart klassisch ausflog, kehrte ich und querte ab Winzeln-Schramberg über die Baar auf die Schwäbische Alb. Hinter dem Plettenberg gelang dann der Einstieg auf die Alb und der Weg nach Bartholomä war geebnet.

Am 10. Juni flog ich daraufhin lokal auf der schwäbischen Alb. Ich wollte den Flug nicht zu ambitioniert gestalten, um genügend Energie für den kommenden Tag zu bewahren. Schließlich wollte ich auch den Rückflug sicher und entspannt meistern, zu großen Vorhaben standen sowieso sich ausbreitende Schauer auf der Alb im Weg.

Am selbigen Tag stiess auch Kerstin hinzu und flog mit ihrem Carat nach Bartholomä, entschied sich jedoch für eine etwas andere Flugroute. Sie umflog das Gebiet der Stuttgarter TMA nördlich, um den Schauern auf der Schwäbischen Alb zu



Hinflug AF 09.06.



Flüge 10.06., AF rot, Kerstin im Carat blau



Rückflug 11.06., AF rot, Kerstin im Carat blau





*AF zum Übernachten in der „Südhalle“*

entgehen. Nur auf den letzten Metern musste sie nochmal den Motor benutzen, eine respektable Leistung mit dem Carat, welcher jetzt nicht gerade ein Gleitwunder ist. Am Abend trafen wir uns alle am Flugplatzhaus der Akaflieg, welches auch zur Beherbergung diente, und genossen eine köstliche Lasagne.

Am 11. Juni hiess es nach ausführlichem Frühstück im Akaflieg-Haus dann wieder Abschied nehmen von Bartholomä. Der Rückflug gestaltete sich mit mässigen Steigwerten und Rückenwind entspannt und wir schafften es beide gut nach Hause. Kerstin holte erst noch etwas nach Osten Richtung Fränkischer Alb aus, ich flog direkt ab und verlängerte noch etwas im Schwarzwald nach Norden. Der Jura sah schon wieder ziemlich abgetrocknet aus und ich entschloss mich di-



*AF ballastiert in der Startreihe in Bartholomä*

rekt im Birrfeld zu landen.

Das Microlager in Bartholomä war zweifellos ein voller Erfolg. Das Wetter spielte wunderbar mit und ermöglichte mir drei und Kerstin zwei spannende Flüge. Ich glaube auch Kerstin hat es gut gefallen, und sie konnte den Flugplatz Bartholomä und die ansässige Akaflieg Stuttgart etwas kennenlernen. Nun bleibt mir nichts weiter als wärmstens zu empfehlen, solche Microlager auch künftig durchzuführen.

*Moritz Habermann*

# Aspres-Lagerbericht 2023

*Autor: Christian Dornes*

## 8.7.2023 Anreisetag

Zusammen mit Loïc habe ich die Ehre, die erste grosse Lagerfahrt mit dem neuen AFG-Fahrzeug zu machen (2012 Mazda 6 Kombi). Wir freuen uns auf eine funktionierende Klimaanlage und komfortable Leistungsreserven, um mit AK im Schlepptau zügig die Steigungen zu überwinden.

Dieses Jahr hat die anderen Aspreianer der Frühaufsteher- und Frühfahrer-Virus gepackt: Die AM-Crew trifft sich schon um 7 Uhr im Birrfeld, wir erwischen sie gerade noch vor ihrer Abfahrt, als wir kurz nach 8 eintreffen. Acki fährt auch unabhängig um 8 los, und Max ist in einem ähnlichen Zeitplan wie wir.

Für uns gilt es zunächst aber, im Birrfeld noch einige Vorbereitungen zu treffen und Hürden zu überwinden. Also erstmal den Linden-Schmutz vom Auto entfernen, und noch eine schnelle

Fahrt zum ARAR-Campingbedarf, um den passenden Elektro-Adapter für den AK-Anhänger zu kaufen. Dann sorgfältig die Transport-Checkliste abarbeiten, und noch die grosse Sauerstoffflasche im Wagen unterbringen und für den Transport sichern.

Endlich Abfahrt, jetzt geht es richtig los! Bis wir merken, dass wir noch keine Vignette haben, und dass das Kabel zum Anhänger in einer der ersten Kurven wieder herausgefallen ist. Also nochmal anhalten, Kabel etwas mehr Lose geben, und an der ersten Tankstelle anhalten. Jetzt aber wirklich! Nächster Stopp: La Côte.

Dort treffen wir gegen 13:10 auch wieder auf Max, kurz vor seiner Weiterfahrt. Wir machen eine kurze Mittagspause und Fahrerwechsel. Die Verkehrssituation ist insgesamt gut, nicht immer komplett flüssig, aber kein grosser Zeitverlust. Gegen 17:10 kommen wir in Aspres an. Schnell den Wagen entladen und unsere Zelte an einem



*Erfolgreiche Anhänger-Jungfernfahrt für den Mazda*





*Wieder an der italienischen Grenze, das Wetter ist gut*

guten Ort aufstellen. Etwas später am Abend geht es noch mit den anderen ins Café du Commerce, etwas nach 22 Uhr sind wir zurück. Die Wettervorhersage für morgen sieht gut aus, ab ins Bett!

### **9.7.2023 Erster Flugtag**

Die Vorhersage erhärtet sich beim Briefing, welches vorne bei Cécile stattfindet, wo wir unser Zmorge gebucht haben. Ziemlich gute PFDs! Also schnell im Büro einschreiben und den Papierkram in Ordnung bringen, dann die Flugzeuge parat machen. Alle wollen fliegen, alle gehen in die Luft. Die Doppelsitzer haben noch die Komplikation, dass die Rallye einen Landeunfall hatte und nicht zur Verfügung steht. Es muss die Dynamic aus Serres aufgeboten werden.

Ich habe keinen grossen vordefinierten Plan, ausser vom Platz wegzukommen und den Sprung über die Durance Richtung Osten zu machen.

Das klappt auch recht einfach und ich geniesse die guten Bedingungen und die Flugeigenschaften von AE – schön, wenn man eine ASG bekommen kann an der Flugzeugverteilung! Ich besuche mal wieder den herzförmigen See an der italienischen Grenze und fliege danach in den Süden Richtung Pui. Ungefähr so ähnlich auch zurück nach Norden, nochmal Höhe an der Dormillouse tanken, und wieder nach Aspres.

Ich habe nicht einmal annähernd das Maximum herausgeholt aus Wetter und Tageslänge (etwas über 400km und etwas unter 6 Stunden), aber es ist ja auch ein Angewöhnungsflug. Hoffentlich verschiessen wir nicht das ganze gute Wetter gleich zu Beginn!

Was möglich gewesen wäre, zeigt die Crew von AM (ums Matterhorn und bis kurz vor Raron) und auf noch grösserer Skala Baptiste Innocent (an Samedan vorbei bis ins Etschtal nordwestlich



von Bozen – dank der Krümmung des Alpenbogens ein 1000km FAI-Dreieck!).

### **10.7.2023 Zweiter Flugtag**

Météo France meldet même type de temps que hier. Also wieder hervorragend! An das Aufbauen des Küchenzelts ist also gar nicht zu denken, Cécile kann weiter auf Umsatz beim Zmorge bauen.

Heute nehme ich mal den Duo, um einen Flug zusammen mit Loïc machen zu können. Zu zweit ist es ja oft lustiger. Also Schlepp, am La Piarre hoch, Nachtanken an Apôtre und Ceüse. Dann etwas nach Norden, um einen kürzeren Sprung an die Écrins zu haben. Wir steigen im Korridor die Treppe hoch, sind bald auf der anderen Seite und kreuzen das Tal von Saint Crépin. Ein wenig umherfliegen und auf dem gleichen Weg wieder zurück. Am Pic de Bure wieder hoch und ein paar

Fotos machen. Ich überrede Loïc, den Einstieg in den Vercors noch kurz zu testen, auch wenn die Basis in die Richtung zunächst absinkt. Im Geradeausflug kommt man gut hinüber und kann in der Nähe der Glandasse wieder gut steigen. Ein kurzer Jojo nach Norden, dann reicht es uns doch und wir nehmen wieder Kurs auf Aspres.

Nachdem wir gestern im l'Îlot gewesen waren (sehr gut, nur recht warm im Innenbereich...), wird heute die Flugplatzbeiz getestet. Beim Gespräch dort zeigt sich: AM hat noch einen draufgesetzt im Vergleich zu gestern – diesmal bis an die Furka!

### **11.7.2023 Erster Bodentag**

Noch einmal Zmorge bei Cécile! Aber das wollen wir heute ändern. Das Wetter ist zwar nicht unfliegbar, aber doch deutlich schwächer als die let-



*Das AFG-Hauptquartier Südfrankreich hat den Betrieb aufgenommen*



zten zwei Tage. Loïc und ich holen das AFG-Material vom Clubhaus/Tower ab, sowie Stühle, Tische und Kühlschrank von unserer Gastgeberin. Der Mazda bewährt sich auch hier als glaubhafte Alternative zu einem VW-Bus: Mit umgeklappten Sitzen kann man ordentlich transportieren! Nach etwas Studium der Anleitung und ein paar Versuchen steht dann das Küchenzelt.

Am Nachmittag machen wir noch einen kurzen Abstecher zum Super U, um den neu gewonnenen Kühlschrank zu füllen (thermische Masse ist dort fast so wichtig wie die Flächenbelastung beim Fliegen) – viele Getränke, und Material für das erste Zmorge à la AFG.

Abends geht es wieder ins l'Îlot, diesmal mit einer Reservierung und damit einem der begehrten und komfortablen Aussentische. Es ist wieder hervorragend!

### **12.7.2023 Zweiter Bodentag**

Nach getaner Boden-Arbeit nun das Boden-Freizeitprogramm: Wandern auf die Charajaille! Von den Bauarbeitern und den Schildern route barrée lassen wir uns nicht aufhalten, um zu unserem Ausgangspunkt zu kommen. Heiss ist es schon, und auf dem ersten Teil der Wanderung auch nicht vor der Sonne geschützt. Später spenden Bäume etwas Schatten, dafür treten aber auch die Fliegen auf den Plan. Trotzdem eine schöne Runde. Auf dem Gipfel geniessen wir die Aussicht und den Windzug. Wir sehen auch noch einen Fliegerkollegen leicht über Gipfelhöhe, der hier versucht zu steigen. So richtig viel haben wir in der Luft glaube ich heute nicht verpasst!

Da es ein Bodentag ist, und wir noch nicht so extrem viele Lagerteilnehmer sind, hatte sich Loïc bereit gemeldet, den Hauptgang des Nachtessens zu kochen. Oliver Riccius steuert das Entrée bei. Es gibt einen leckeren Tomaten-Mozzarella-Salat gefolgt von einer hervorragenden Spaghetti



*Gipfel der Charajaille, Pic de Bure im Hintergrund. Schon etwas schweisstreibend!*

Bolognese, alles aus frischen Zutaten. Das Dessert steuert der Super U bei, aber gibt sich auch keine Blösse – ein feines Tiramisu, sehr gut für Supermarktware.

Das Timing dieses Nachtessen stellte sich auch als exzellent heraus – während des Geschirrspülens nach dem Dessert verdunkelte sich der Himmel zunehmend und Wind kam auf. Und dann begann es recht heftig zu regnen. Wir waren bei den Waschbecken eingesperrt, während die Küchenzelt-Crew dort die Elektroinstallation rettete und regelmässig das Ballastwasser des Vordachs abliess. Flächenbelastung ist doch nicht immer gut!

### **13.7.2023 Dritter Bodentag**

Das Wetter ist immer noch nicht so gut, vor allem herrscht ein strammer Nordwind, welcher den Start in Aspres verunmöglicht. Heute heisst das grosse Abenteuer darum nicht Alpensegelflug, sondern Elektromobilität! Genauer gesagt, wir möchten Sisteron besuchen, und Oliver Riccius hatte freundlicherweise angeboten, die Anreise mit seinem Elektro-VW durchzuführen. Eine Recherche auf Google Maps ergab auch Premium-Parkplätze direkt am Eingang der Altstadt, vom gleichen Ladenetz wie dem der vorhandenen Karte. Perfekte Voraussetzungen – würde man denken... Am Ende dauert es doch ein paar Minuten, den Wagen anzuschliessen

und das Laden zu starten – mit der Kreditkarte, nicht der eigentlichen Karte des Netzwerks. Aber gut, los geht's!

Sisteron ist ein wirklich pittoreskes Städtchen in einer schönen Umgebung. Wir geniessen den Bummel und machen Pause für ein Kaltgetränk und ein Sandwich.

Danach steigen wir noch hoch zur Citadelle, entscheiden uns aber gegen den Eintritt und geben uns mit der Aussicht zufrieden. Von hier aus ist auch unser Premium-Parkplatz wieder leicht durch eine Abkürzung zu erreichen – nur kurz den steilen Hang herabklettern.

Auf dem Rückweg wollen wir noch zwei Aussenlandefelder inspizieren. Aber stopp, so schnell geht es natürlich wieder nicht weiter. Die Ladesäule hält unser Kabel in Geiselhaft. Wie beenden wir das Laden? Ladekarte? Die Kreditkarte von vorher? Einfach am Auto entriegeln? Nichts funktioniert so richtig – am Ende entriegelt es der Telefonsupport aus der Ferne. Immerhin waren sie sehr freundlich und konnten hier auch tatsächlich helfen.

Also los zum Landefeld von Laragne – es ist wirklich hervorragend, gross und eben. Noch ein paar Fotos machen. Das zweite Feld sparen wir uns dann doch, da uns Google Maps dort in die Irre geführt hatte mit einer nicht vorhandenen



*Premium-Parkplatz am Eingang der Fussgängerzone*

Strasse. Für so etwas schaut man doch besser die offiziellen Karten an (z. B. IGN-Karten auf [www.-geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr)). Wieder etwas gelernt!

Diesmal beglückt uns die AM-Stammcrew, also Olivier und Martin, mit einem selbstgekochten Gericht. Es gibt fein gekochtes Poulet (mit Ingwer-Note) an Safran-Risotto. Danach Patisserie aus der Bäckerei. Exzellent!

### **14.7.2023 Dritter Flugtag**

Quatorze juillet! Fête nationale! Da ist klar, es muss geflogen werden! Bei der Flugzeugverteilung bekomme ich wieder AE, sehr gut. Es soll blau werden, aber nicht schlecht. Unten Südwind, weiter oben stärker und westlicher, aber laut SkySight nicht wirklich Welle. Schade... aber dies sollte nicht das letzte Wort sein.

Ich fange im Hang am Apôtre an, arbeite mich dann langsam Richtung Norden von Spitze zu Spitze vor und höher. Dort bin ich auch jeweils nicht ganz allein, was es manchmal nicht einfacher macht. Ich bewege mich zur Obiou-Krete vor. Es trägt alles ganz OK, aber nicht grossartig. Unten sehe ich Alpinisten an den Gipfelkreuzen und auf Gratwanderungen. Stark!

Am Obiou selbst erreiche ich dann das erste Mal knapp die 3000m. Was tun? Ich will doch wieder an die Écrins, denke ich. Also eine Krete nach Osten verlagern, dort wieder hoch, und wieder durch den Korridor zum Pas de la Cavale. Es funktioniert. Weiter nach Norden, in der Nähe vom Sirac kann ich wieder eine Höhenstufe erklimmen, jetzt über 3700m. Also weiter nach Norden. Eine Thermik nahe Les Bancs bringt mich über 4000m. Als ich aus dem Kreis ausleite, bleibt ein leichtes Steigen auf dem Vario stehen, hier gibt es also laminaren Aufwind. Ist das noch Hangwind über dem Col du Clot, oder geht das weiter hoch?

Ich entscheide, dieses Steigen zu erforschen und etwas drin zu bleiben. Die Breite des Steigens ist





*Etwa hier ist der Einstieg in die Welle gelungen. Eine schöne Aussicht!*

etwa 5km, die wirklich gute Zone vielleicht 2km. Ich bleibe drin, im besseren Bereich hat man doch knapp über 1m/s Steigen. Es ist entspannt und die Sicht ist super. Das neue EDS tut seinen Job, bisher habe ich keine Probleme mit Warnungen. Also einfach sitzenbleiben im Aussichtsstuhl, in-flight Catering genießen, und mal kurz aufs WC. Es geht stetig weiter hoch, das Steigen wird nicht schwächer, aber auch nicht stärker. Meine Position über Grund im besten Band verschiebt sich aber langsam Richtung Lee, nicht wie üblich, wo die Welle mit der Höhe etwas gegen Luv geneigt ist. Ich beschliesse, bis FL190 zu steigen, um etwas Abstand zum Deckel bei FL195 zu halten. Die kalibrierte Anzeige vom Transponder hilft hier auch, dass alles gut kontrolliert ist. 5870m ist die höchste Anzeige im LX, die ich wahrnehme. WeGlide zeigt später 5914m als Maximum an. Das sollte reichen, um wieder

heimzufliegen! Ich finde eine gute Linie, am Pic de Bure habe ich noch 4400m, der Gegenwind scheint der Gleitzahl nicht sehr weh zu tun. Zur Überprüfung der LX-IAS-Anzeige gegenüber dem pneumatischen Fahrtmesser habe ich auch noch gut Zeit und Höhe, dazu ist die Luft auch recht ruhig.

Ich überschiesse bei Aspres noch ein kleines Stück zum Ausnutzen der Höhe und drehe noch ein paar Runden am Apôtre, um mir noch kurz das Abendfliegen der Gleitschirme und Drachen anzuschauen. Ein schöner Tag! Über 7 Stunden Flugzeit, aber dank der entspannten 1,5 Stunden in der Welle kommt es mir gar nicht so lang vor. Man könnte leicht noch etwas länger weiter-

fliegen, aber die Flugplatzbeiz ruft!

### 15.7.2023 Vierter Flugtag

Heute ist ein richtiger Wellentag angekündigt. Mit mehr Wind, und auch mehr Wolken, die uns bei der Visualisierung helfen. Weiter unten regiert trotzdem noch die Thermik – wie also am besten einsteigen?

Ich habe einen ähnlichen Plan wie AM – am Apôtre und La Piarre hochmachen, dann die Welle erfühlen hinter dem Col de Cabre. Auch schwaches Steigen mitnehmen beim Stockwerkübergang, egal ob es Thermik oder Rotor ist – packen muss man es! Wir helfen uns gegenseitig, ein paar Steigkerne zu nutzen. Ab 2600m fühlt man definitiv den Wellenanteil, bei 2800m fühle ich mich in der Welle etabliert. Zeit zum Aufkreuzen, Erkunden der Welle, und weiterem

Steigen. Verlagern zum Pic de Bure, um über 4000m zu kommen. Dort halte ich mich etwas zu lange auf und verliere auch einmal bei einem Versuch wieder deutlich an Höhe. Mit Geduld komme ich beim Pic de Bure wieder auf knapp über 5000m, aber langsam.

Erst etwas später folge ich dem Rat von AM, noch einen Wellenbalken weiter nach Osten zu verlagern, hinter den Col de Noyer. Dort ist das Steigen stärker, und ich komme schnell wieder über 5000m – aber etwas hat sich geändert, insgesamt wird das Steigen schwächer, die Wolken am Pic de Bure lösen sich auch auf.

Ich gehe zurück zur ersten Welle bei Aspres und verlängere nach Süden Richtung Sisteron. Das funktioniert viel besser als gedacht, es gibt gute tragende Linien, und etwas tiefer auch wieder sehr gutes kreisbares Steigen. Ich habe dann trotzdem irgendwann genug, und das Nachtessen



*Verschiedene Stockwerke an Wolken, AM etwas höher*





*Sieht gar nicht schlecht aus, aber so richtig rund lief es für uns nicht.*

ruft auch wieder!

Zunächst gibt es aber noch einen Apéro am Hangar, für das unsere Biervorräte als Beitrag geplündert werden. Es ist grosse Prominenz da, Klaus Ohlmann persönlich ist zum Asprerianer mutiert und nimmt jetzt auch an den lokalen Bräuchen teil. Interessant!

### **16.7.2023 Fünfter Flugtag**

Es ist mal wieder Zeit für einen Doppelsitzertag. Diesmal bin ich der Passagier im Duo, Loïc übernimmt das Kommando. Es fängt etwas zäh an am Apôtre, auch dank des starken Verkehrs. Wir beharren nicht auf unserer «Vorfahrt» und verlieren immer wieder einiges an Höhe dadurch. Mit 1800m verlagern wir einmal etwas und versuchen unser Glück woanders. Langsam geht es hoch, aber etwas mühsam. Irgendwann bekom-

men wir dann doch an der Charajaille (kennen wir ja vom Boden) einen guten Aufwind, der uns über 2800m bringt. Weiter an den Pic de Bure! Nach etwas Suchen kommen wir dort auch endlich über 3000m.

Eigentlich genug, um weiterzufliegen und den Sprung an die Écrins zu versuchen. Trotzdem verlässt uns etwas der Mut, der Tag gibt uns bisher auch nicht das Gefühl, dass es richtig gut funktioniert. Wir müssten auch gegen den Wind zurück... daher entscheiden wir uns zur frühen Landung und freuen uns auf Kaltgetränke am Boden.

Abends ist es mal wieder Zeit für das l'Îlot – noch haben wir nicht alle Hauptgerichte durch, auch wenn es nur deren 5 sind (Burger und Salate einmal ausgeklammert). Wir werden auch immer wieder durch die exzellenten suggestions du jour



*Baden in der Büech*

abgelenkt von unserer Aufgabe, die Karte abzuarbeiten!

### **17.7.2023 Vierter Bodentag**

Zeit für eine Pause! Das Wetter ist zwar gar nicht so schlecht, aber schon deutlich schwächer als die Vortage. Es ist aber kein kompletter Bodentag – Dani Schöneck ist neu dabei und nutzt den Tag für einen Eingewöhnungsflug in Aspres, mit Oliver Riccius als Begleitung im Duo. Sie werden später berichten, dass es heiss und nicht einfach war: gutes Einstiegstraining, aber wir haben auch nicht viel verpasst.

Unsere Bodentruppe verbringt stattdessen die Zeit bis zum Nachmittag mit Lesen und dem Verzehr von Kaltgetränken und crème forestière. Nach dem solaren Maximum geht es dann zum Baden an die Büech. Erfrischend!

Abends geben wir dem Café du Commerce noch einmal eine Chance – diesmal ist es nicht der crowd favourite wie sonst, aber etwas Abwechslung tut gut.

### **18.7.2023 Fünfter Bodentag**

Fast eine Kopie vom Vortag – wieder entspannen, wieder ein Bad in der Büech. Im Sinne der Leser schmücke ich diesen Eintrag nicht weiter aus.

### **19.7.2023 Sechster Flugtag**

Auf Vorschlag von Klaus gibt es heute gibt es mal

etwas anderes: ASH 25! Mit Olivier Liechti als fachkundige Begleitung. Hört sich gut an! Ich muss mir dieses Privileg mit Loïc teilen, aber das macht nichts. Wir hatten auch schon zusammen die Umschulung begonnen. Etwas warten ist noch angesagt wegen der Doppelsitzer-Schleppsituation. Loïc geht als erstes, um mir mit dem geübteren Sitzfleisch den wahrscheinlich längeren zweiten Flug zu überlassen.

Nach etwa einer Stunde sind sie wieder da, zufriedene Gesichter, eine schöne Landung. Schnell den Heckballast modifizieren – in diesem Fall brauche doch einmal ich ein paar Kilo mehr Blei. Los geht's! Gut anbremsen. Verriegeln. Handwechsel auf Wölbklappe. Heckrad entlasten, Flügel mit Seitrudder gerade halten. Speed check. Voll umwölben auf 5, um abzuheben. Kurz darauf wieder etwas zurück. Alles funktioniert, aber wir gehen schon ziemlich tief raus. Bereit zum Landen im Feld. Der Schlepper fliegt eine Kurve nach links an den Hang, dann wieder nach rechts um den Solarhügel herum. Langsam gewinnen wir Höhe, 1000m auf der Uhr. An der Krete vom Ajour klinken wir auf 1400m, fliegen einmal hin und her. Dann packe ich dort einen Schlauch, der uns auf deutlich über 2000m bringt.

Also los, an der Petite Céüse sieht es nach Thermik aus. Ich nehme dort zwei Aufwinde, je etwa 1m/s, und wir sind auf 2500m. Die ASH 25 fliegt



*Glückliche ASH-25-Piloten*



sich gut – in der Luft eigentlich einfacher als der Duo, vielleicht auch durch die Gewöhnung an die ASG mit ihren Klappen. Die gut eingestellte Schwerpunktlage trägt wahrscheinlich auch bei.

Weiter an die Krete östlich vom Pic de Bure. Es gleitet gut. Als ich einen starken Schlauch spüre, packe ich ihn mir – endlich richtig gutes Steigen, mehr als 2m/s, ziemlich rund. Jetzt sind wir über 3600m und spüren den Westwind hier oben. Rüber an die Écrins, die Welle suchen. Wir suchen uns eine Linie und steigen über 4000m. Dort wird es aber schwieriger, höher zu kommen, und es gibt auch Wolken. Wir wollten erst hoch zur Meije, aber lassen das dann doch sein.

Also zurück nach Aspres via Pic de Bure. Ich finde eine ganz gute Linie, trotz Gegenwind sinken wir nur langsam. Die Gleitleistung der ASH ist natürlich auch nicht schlecht. Alles im Geradeausflug, natürlich, und nicht zu langsam. Sollfahrt! Jawohl. Wir gleiten noch an einigen Kreten entlang und kartografieren das Steigen. Sehr schön.

Dann ist es Zeit für die Landung, relativ langsam mit der ASH 25. Deutlich vorhalten gegen den Wind, die Ecke am Flugzeugträger hoch nehmen, nicht nach Osten treiben lassen. Aufsetzen vor dem Pistenkreuz, es wird eine schöne Landung. Das hat Spass gemacht!

Wäre schon cool, häufiger mal mit diesem Vogel unterwegs zu sein...

### **20.7.2023 Siebter Flugtag**

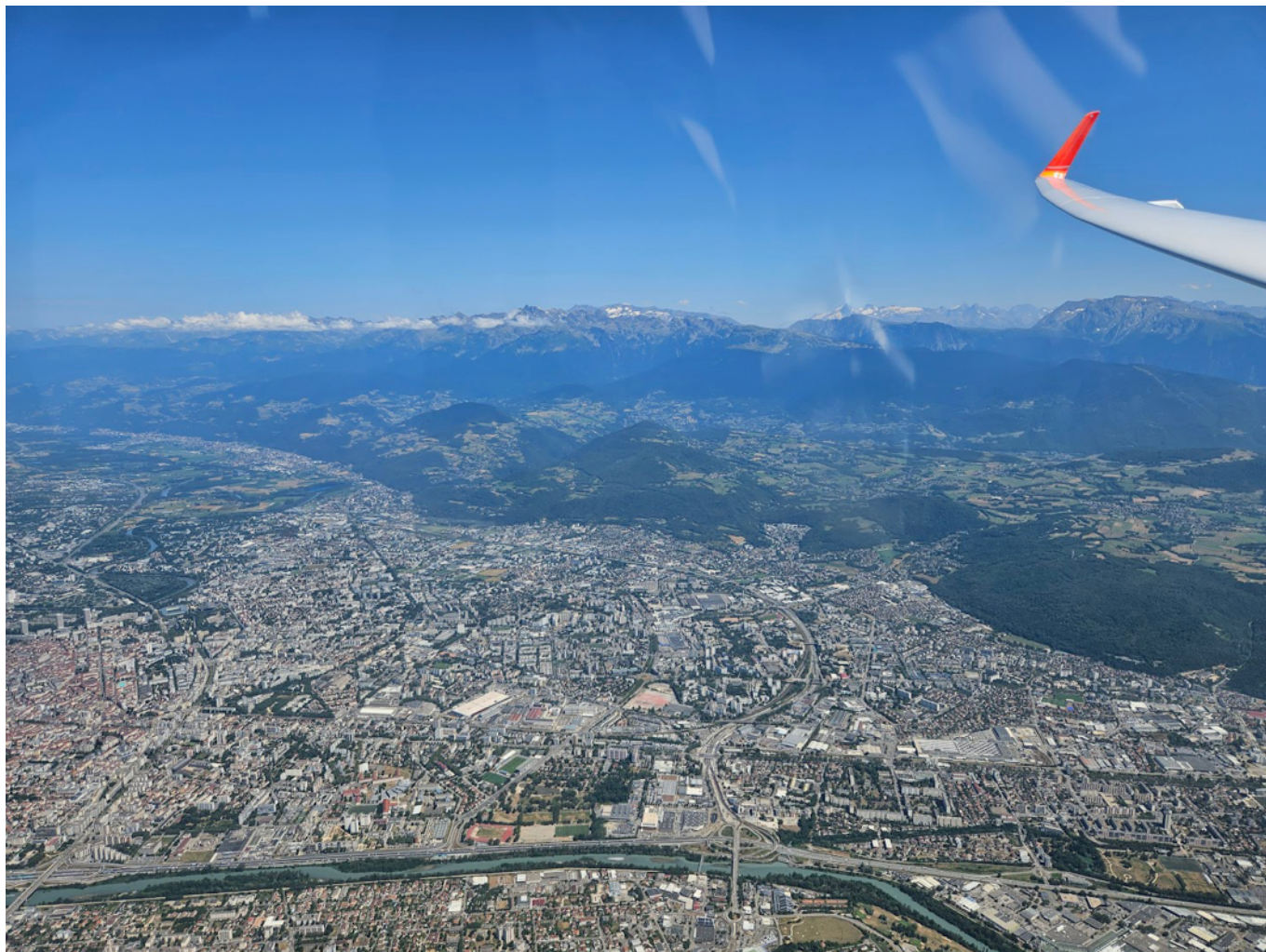
Nach dem AM-induzierten High von gestern ist die Motivation heute wieder hoch, fliegerisch etwas zu versuchen und konsequent vorzugehen. Das Werkzeug der Wahl heisst dabei wieder AE. Ich würde wirklich gern einmal wieder den Vercors ganz hochfliegen nach Grenoble (wo ich 2008/2009 im Studentenaustausch gewohnt habe), und diesmal den Sprung an die Chartreuse wagen. Bei meinem ersten Aspres-Jahr 2019 war

die Gelegenheit dazu gewesen – und die Idee war auch als Task-Vorschlag von Oliver Riccius gemacht worden – aber ich hatte den Sprung damals nicht gewagt. Mit einigen Jahren mehr Erfahrung und ASG statt ASW sollte das doch einmal möglich sein!

Der erste Schlauch am La Piarre ist auch gleich ziemlich gut und bringt mich zügig auf 2800m. Das Rennen ist eröffnet! Max am Funk hat auch zuerst einen ähnlichen Plan Richtung Norden. Der erste Abflug gelingt aber doch nicht so recht und ich kehre noch einmal um und tanke am Nordwest-Ende vom Apôtre. Jetzt aber! Der Vercors-Einstieg gelingt, die Basis liegt bei 2600m am Südennde. Also los, Kreisverbot, Sollfahrt! Es läuft, kreisen hätte auch nichts gebracht, da die Basis langsam absinkt. Am Nordende bei Grenoble ist sie auf 2100m. Nicht so üppig, aber mit einer ASG sollte das schon gehen für den Chartreuse-Einstieg? Wenn man es nicht versucht, wird man es nicht wissen, also los!

Ich steuere die Krete des Charmant Som an, es gibt dort ein paar Wolken, und es sieht OK aus von Sonnenstand und Windrichtung her. Es funktioniert aber nicht, das geringe Steigen am Hang kann ich nicht recht nutzen. Was nun? Genug Sicherheitshöhe auf Le Versoud habe ich, aber ich will ja lieber wieder hoch, zur schönen Wolkenlinie über der Chartreuse! Ich fliege vor zum Kopf der ersten Krete, wo man das Fort du St-Eynard sieht, und komme gerade über Gipfelhöhe an, knapp 1400m.

Hier fliegen auch einige Krähen oder Alpendohlen und scheinen Aufwinde gefunden zu haben. Es ist kein starker Aufwind, aber immerhin ein knapper Meter pro Sekunde. Ich komme immerhin wieder auf 1800m, noch nicht genug für den Übergang auf die Hauptlinie, aber genug zum Weitersuchen. Ich folge der Krete nach Norden und hoffe auf einen guten weiteren Schlauch in einer Runze oder einem Kessel, oder einfach zufällig. Ich komme mit der Zeit aber eher tiefer



*Sicht auf die Stadt Grenoble, im Hintergrund Wolken an der Belledonne-Kette*

und damit in der flacheren Teil des Hangs zwischen Hauptkrete und Vorhügeln. Vielleicht also doch vom Hang weg und lieber die Ablösung der Vorhügelkante suchen? Tatsächlich, es klappt! Mit drei Schläuchen relativ nahe beieinander schaffe ich den Treppenaufstieg. 1300m auf 1650m, 1650m auf 1750m, 1750m auf 1950m, damit auf der Hauptkrete. Endlich! Dort erreiche ich kurz danach auch die Wolkenbasis von 2200m.

Also, was jetzt? Wie komme ich zurück? Weit in den Norden ausholen möchte ich eigentlich nicht, auch wenn die Wolken am Roche du Guet gut aussehen. Auf der anderen Talseite sehen die Wolken an der Belledonne-Kette eigentlich auch ganz gut aus. Die Basis sieht für den Moment noch zu tief aus, um dann weiter nach Osten ins höhere Relief vorzustossen, aber vielleicht steigt sie ja an, oder ich kann über den Col des 7 Laux

ins Tal von l'Alpe d'Huez wechseln? Aus der Gegend kamen hoffnungsvoll hohe Positionsmeldungen von W22 am Funk. Ansonsten kann ich vielleicht von der Chaîne de Belledonne aus wieder auf den Vercors aufgleisen.

Leider klappt weder das mit dem Flug über den Pass noch der Sprung zurück an den Vercors. Ich komme langsam immer tiefer und stütze mich bald auf die Landfelder von Vif, in der Nähe vom grossen Strassenkreisel. An den Hügeln und Kreten dort in der Nähe versuche ich noch einmal, den Aufstieg zu schaffen. Ich finde schon immer wieder etwas, aber über 1500m komme ich nicht mehr hinaus. Am Funk informiere ich W22 und Team AI (Acki & Dani) darüber, dass ich bald in Vif landen werde – reines Herauszügern bringt ja nicht, lieber um 8 abgeholt werden als um 10. Im Gegenzug bekomme ich noch die Nummer des Landefeldes geliefert und



schaue mir alles im Buch noch einmal genau an.

Aufgrund der Windrichtung, der Grösse und dem Bewuchs entscheide ich mich unter den 4 Optionen für das längliche Feld, vom Kreisel aus gesehen am nächsten Richtung Grenoble. Noch einmal die Baumreihe und die kleinen Stromleitungen anschauen. Fahrwerk raus, Beckengurt gut strammziehen, Schultergurte nachziehen. Anfluggeschwindigkeit 110km/h, das Feld ist gross, genügend Höhe über die Bäume nehmen. Anfang Final wölbe ich um auf L, brauche noch etwa 1/3 Bremsklappen für einen guten Gleitpfad, 110km/h Fahrt sind stabil, relativ ruhige Luft. Es wird eine ganz normale Landung wie auf dem Flugplatz – ganz am Ende bei etwa 30km/h wird die rechte Fläche doch etwas gebremst durch etwas höheres Unkraut, ich mache noch eine ungewollte 60-Grad-Kurve nach rechts auf den letzten Metern. Alles gut, schöne und sichere Landung. Ich steige aus und trinke kurz etwas.

Da klingelt auch schon das Telefon: Andi Karrer ist dran und bietet direkt proaktiv an, mich zurückzuholen. Super, danke! Ephraim und er verfolgten meinen Flug schon seit einiger Zeit,

und das Ergebnis hatte sich wohl abgezeichnet...

Während mein Rückholer sich bereitmacht und bald losfährt, habe ich auch ein paar Punkte zu tun. Der erste und wichtigste: Den Eingang zum Feld für den Anhänger finden! Ich versuche als erstes die nächstgelegene Ecke des Feldes Richtung Kreisel – no joy, es ist überall ein Graben zwischen Feld und Strasse. Ich gehe zur anderen Ecke Richtung Strasse, dort hat es ein Tor und eine Schotterzufahrt. Leider auch kein Glück, es ist alles fest abgeschlossen und mit Ketten gesichert. Was also tun? Ich öffne Google Maps und sehe, dass dort ein Feldweg eingezeichnet ist, der vom Feld aus zunächst in den Wald führt, und erst später wieder Richtung Strasse geht, durch ein Gehöft. Zu Fuss erkunde ich das Gebiet, und den Weg scheint es wirklich zu geben. Nicht wirklich gut befahrbar, schon mit hohem Gras und tiefen Spuren. Aber mit Vorsicht und niedriger Geschwindigkeit sollte es gehen. Also rasch die Informationen an Andi weitergeschickt.

Jetzt habe ich noch genug Zeit für andere Vorbereitungen. Alle Klebebänder abziehen, Flug



*Landeposition im Feld*



auslesen, Batterien schon einmal ausbauen. Cockpitmaterial organisieren. Flug und ein paar Bilder auf WeGlide hochladen. AE noch etwa 50m schieben, um näher an den Eingang des Feldwegs zu kommen. Den letzten Riegel essen. Capottuch drauf, Musik hören, warten.

Andi kommt fast perfekt pünktlich an, um kurz nach 8. Am Gehöft musste er noch kurz erklären, warum er in das private Grundstück fahren wolle. Der Abbau geht speditiv voran, wir waschen noch kurz das Flugzeug (mir war das Wasser ausgegangen, und ich hatte auch kein gutes Tuch dabei gehabt). Also zurück nach Aspres!

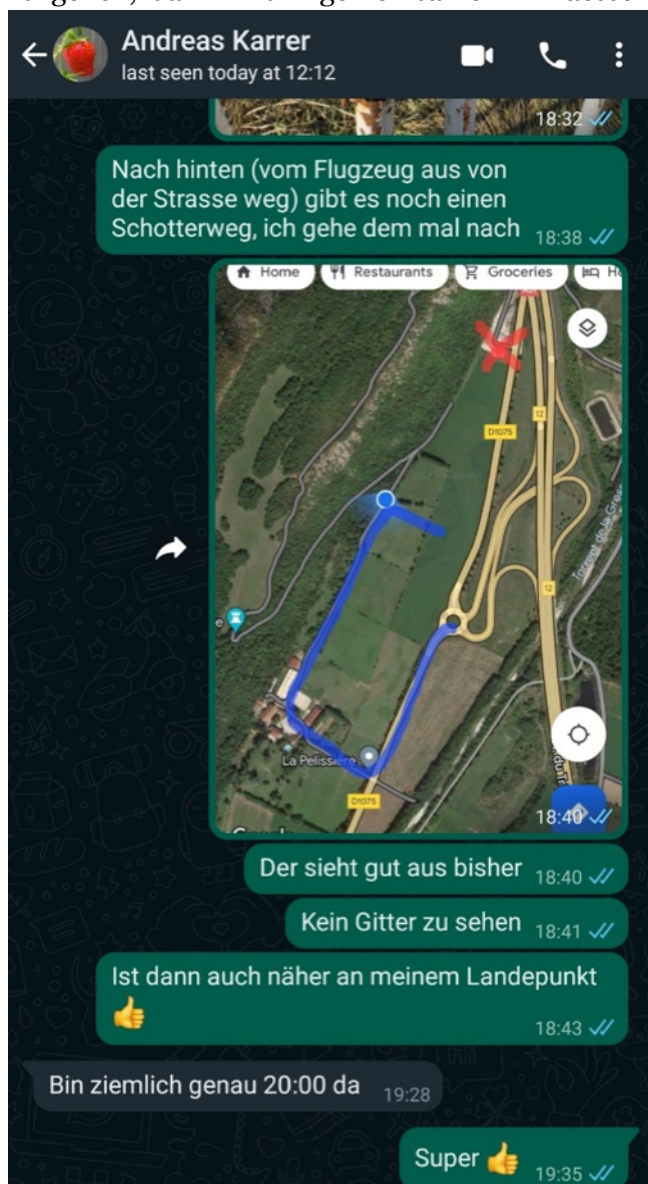
Auf dem Weg entscheiden wir, noch etwas essen zu gehen, da wir zum gemeinsamen Pizzaessen

wohl zu spät sein werden. Wir gehen in das erste Restaurant am Weg, Le Sineipy mit schöner Sicht auf die Obiou-Krete im Abendlicht. Im Nachhinein stellt sich das als Glücksfall heraus: Das Pizza-Restaurant hatte bei der AFG-Reservation statt 14 Personen nur 4 verstanden. Also gut, dass wir zwei nicht dabei waren, und auch Max (ebenfalls Aussenlander) sowie Beat und Ruedi (Rückholer) fehlten. 9 Personen konnten dort noch gut versorgt werden. Um kurz nach 11 kommen wir auf dem Campingplatz an und reden noch kurz mit den Teilnehmern der anderen Rückholaktion, die es mittlerweile auch heim geschafft haben – für sie gab es noch kalte Pizza, die aber sehr genossen wurde.

Was ist also das Fazit von diesem Tag? Eigentlich ein sehr positives: Endlich die vierte Aussenlandung am Ende eines Streckenfluges geschafft (Voraussetzung für die Arcus- & ASH-Streckenberechtigung), Kameradschaft genossen, Grenoble wiedergesehen, zum ersten Mal an der Chartreuse geflogen. Hat sich gelohnt!

## 21.7.2023 Achter Flugtag

Am Morgen beim Briefing bekomme ich von Olivier noch ein paar Tipps zum gestrigen Flug: Beim Sprung vom Vercors an die Chartreuse lieber direkt den «K13-Berg», die Chamechaude, anfliegen. Ein paar Meter mehr Höhe vor dem Sprung wären auch gut gewesen, die Basis



Zugang zum Feld wird an den Rückholer kommuniziert



Am Eingang zum Feldweg bereit zum Rückholen





*Mal wieder am Parcours, nahe dem Cheval Blanc*

gestern war eigentlich nicht so gut für dieses Vorhaben. Der beste Weg zurück nach Aspres wäre einfach der Retourweg gewesen, Sprung von der Chamechaude (eventuell mit noch einer weiteren Thermik) wieder an der Vercors, aber auf der Nordwestseite der Krete (Westseite der Moucherotte), am Eingang des Hochtales. Jetzt weiss ich es fürs nächste Mal!

Für heute gibt es ein paar Gründe, es etwas ruhiger angehen zu lassen. Morgen soll AE ins Birrfeld zurückgehen, und der vorgesehene Transporteur meldet schon selbstbewusst seine Wünsche bezüglich Anhängervorbereitung an. Diese lassen sich natürlich leichter erfüllen, wenn man nicht der Letzte am Boden ist, oder gar wie gestern von einem Aussenlandefeld zurückkommt. Ausserdem ist für heute Abend das Nachtessen im La Source reserviert, ein Leckerbissen, den man sich erfahrungsgemäss nicht

entgehen lassen sollte. Also heute mal konservativ fliegen und nicht zu spät landen!

Entsprechend ist der Bericht für diesen Tag nicht ganz so spannend wie der für den Vortag. Es geht klassisch nach Osten an den Parcours, nach Süden Richtung Pui, und ähnlich wieder zurück. Dann noch einmal etwas Richtung Mont Ventoux (nicht allzu nah, aber für ein paar Zoom-Fotos reicht es), den Vercors-Übergang noch einmal demonstrieren (ohne ihn dann zu nutzen), und wieder heim. Schöner entspannender Flug, noch einmal geniessen und ein paar Stunden aufs Currency-Konto buchen.

Nach der Landung sind alle Kameraden sehr hilfsbereit und machen das Abrüsten und Versorgen von AE zu einer leichten Übung. Danke, Jungs! Kaum zu glauben, dass es das für mich fliegerisch schon war, in Aspres für dieses Jahr. Es fühlt sich

eigentlich so an, als würde es einfach immer weiter gehen.

Am Boden folgte aber selbstverständlich noch ein Highlight: La Source enttäuschte auch dieses Mal nicht. Exzellentes Thunfischsteak mit einem frischen Salat, hört sich ganz einfach an, aber die Zutaten und wie es zubereitet war machten es zu einem Erlebnis. Das Dessert ist ebenfalls exquisit, für mich ein Cheesecake mit einem Hauch weisser Schokolade – aber alle Optionen sahen gut aus und mundeten erkennbar den anderen Piloten.

Also heim, noch einmal am Küchenzelt verweilen und sich am Kühlschrank bedienen, noch einmal eine Nacht im Zelt...

## 22.7.2023 Rückreisetag

Nach der Arbeit kommt das Vergnügen, heisst es – was aber nicht alle wissen, nach dem Vergnügen kommt auch wieder die Arbeit! So gilt es auf jeden Fall für mein grosses Zelt und meine Menge an Gepäck. Während des Lagers super, aber beim Auf- und Abbau schon etwas mühsam. Also Gas geben und meinen Reisepartner nicht unnötig lange aufhalten. Wir hatten ausgemacht, zwischen 10 und 11 abfahren zu wollen – also schonmal vor dem Zmorge das meiste parat machen und das Zelt leeren, und sich danach um das Zelt kümmern.



*Schöner Abschluss in La Source*

Eine weitere kurze Verzögerung ergibt sich aus einer speziellen Transportanfrage. Der langjährige Asprerianer Werner Bucher hatte leider dieses Jahr nicht mehr kommen können, und es sieht auch nach einer permanenten Änderung aus. Die Buchers haben aber noch einiges an Campingmaterial bei Cécile eingelagert, welches am besten irgendwie den Weg zu ihnen nach Genf finden sollte. Da wir nach einer Abstimmung mit dem Münsterlager auf unserer Fahrt doch kein Flugzeug transportieren müssen, und der Mazda auch mit unserem Gepäck an Bord noch über eine Menge zusätzlichen Platz verfügt, bieten wir unsere Hilfe an. Also ab zu Cécile und alles Einladen! Loïc übernimmt dies dankenswerterweise, während ich die letzten Aufräum- und Einpackvorgänge für mein Zelt vornehme. Noch schnell zahlen (mit bei Ephraim ertwinteten Euros), ein allerletztes Kaltgetränk aus dem Kühlschrank ziehen, und dann los!

Loïc hat Spass, die französischen Landstrassen ohne Anhänger zu bezwingen – nur die Bucherschen Campingmöbel klappern dabei leicht und reduzieren das Premium-Fahrzeuggefühl etwas. Das Wetter sieht während der Fahrt auch wieder majestätisch aus. Die Wolken über der Chartreuse und später entlang des Jura sehen sehr, sehr gut aus. Starkes Steigen und hohe Basis, so unser optischer Eindruck. Das ist ja meistens so, wenn man einen Transporttag hat. Da wir aber in unseren zwei Lagerwochen schon so sehr profitiert haben, sind wir nicht allzu betrübt, diesen Tag zu verpassen, und gönnen den anderen die hoffentlich guten Flüge heute.

Unser Rendezvous mit Heike Bucher findet auf einem kleinen Autobahnparkplatz kurz vor La Côte statt, der Aire de repos Pierre Féline. Die Übergabe dort geht reibungslos vonstatten, Heike begrüsst uns herzlich, Werner ist selbst nicht dabei. Wir reden noch etwas... Werner hatte meine Aussenlandung von Vorgestern wohl auch im Tracker mitverfolgt bzw. sich anbahnen





*Typisches Reisetag-Wetter an der Chartreuse. Am Jura später sah es sogar noch besser aus...*

sehen («Ob das gut geht, um die Zeit auf der Seite!»), und war dann auch froh über den schnell hochgeladenen Flug und die Bilder im WeGlide. Und ja, schon traurig, wenn es mit dem Fliegen plötzlich vorbei ist und man nur noch als Zuschauer dabei ist.

Wir verabschieden uns und gönnen uns noch einen Mittags-Kebab hier. Fahrerwechsel, ich darf den Rest absolvieren, nicht ganz so spannend wie die französischen Landstrassen – aber immerhin recht wenig Verkehr, und wir kommen

flüssig durch. In Mägenwil tanken wir noch voll und gönnen dem Mazda eine Reinigung vom Aspres-Staub.

Schön ist's gewesen, das Aspres-Lager 2023! Es hat sich mal wieder voll gelohnt, zu Lande, zu Wasser, und natürlich in der Luft!

*Christian Dornes*

# Junioren-Schweizermeisterschaft 2023

*Autor: Moritz Habermann*

In diesem Bericht möchte ich von meinen Erfahrungen bei der diesjährigen Junioren Schweizermeisterschaft (JSM) berichten. Diese fand mit 16 Teilnehmern vom 17. bis zum 21. Mai 2023 in Fricktal-Schupfart statt und ich nahm mit AW teil.

Aber zunächst zurück auf Start. Eigentlich war es ja ein Versehen, dass ich an der JSM teilnahm. Mit Raphael Zimmermann besprach ich vor der Saison, was man fliegerisch so machen könnte, und nahm die Wettbewerbe in der näheren Umgebung, welche am besten noch eine möglichst grosse Schnittmenge mit Wochenenden und Feiertagen aufwiesen, ins Visier. Wofür dieses Akronym «JSM» stand, das in Schupfart neben der RM stand, hatte ich mir nicht so genau überlegt. Naja, bei der Anmeldung klärte es sich dann auf jeden Fall auf und ich meldete mich, da unter 25 Jahre alt und es gar nicht so schlecht klang, natürlich für die JSM an.

## Vor dem Wettbewerb

Zunächst stand als «Training» noch die RM zu Hause im Birrfeld an, bei dieser wollte das Wetter jedoch nicht so recht mitspielen. Mit Aussenlandungen an zwei von zwei Wertungstagen flog ich auf einen soliden letzten Rang in der Gesamtwertung. Zwar war das Frustrationsniveau hoch, doch wenigstens hatte ich daraus etwas gelernt. Das Wettbewerbsgebiet, inklusive Aussenlandemöglichkeiten im Anflug auf Schupfart waren zweifelsohne erprobt, sodass die Hoffnung gross war, es bei meinem zweiten ernsthaften Wettbewerb in Schupfart besser zu machen.

### 1. Wettbewerbstag – Ein vielversprechender Start in den Schwarzwald

Obschon die Hoffnung auf besseres Wetter aufgrund des bereits in der Woche zuvor schlechten Wetters der RM im Birrfeld gross war, begann auch die JSM mit Bedingungen, die man als eher marginal bezeichnet. Morgens berichtete der



*Der Autor vor dem Start*

Wettbewerbsmeteorologe vom Jetstream und seinen aktuellen kuriosen Windungen, aber es reichte eigentlich auch ein Blick aus dem Fenster: Feuchte Luft und einziehende hohe Bewölkung versprachen keine guten Bedingungen, und diese sollten sich so schnell auch nicht ändern. Die erste Aufgabe führte uns dann mit einer AAT und den Wendepunkten Hasenmatt und Herzogshorn erst in den Jura und dann in den Schwarzwald. Der Einstieg in den Schwarzwald war bei den Bedingungen natürlich spannend, doch mit genügend Ausdauer gelang sogar dies und die Aufgabe konnte zwar langsam aber erfolgreich geflogen werden. Mit einem 4. Rang in der Tageswertung gelang der Start in den Wettbewerb somit sehr zufriedenstellend.

### 2. Wettbewerbstag – Herausforderungen im Schwarzwald

Am zweiten Tag ging es mit einer AAT und Wendepunkt Winzeln-Schramberg erneut in den Schwarzwald, die Wetterbedingungen blieben



dabei anspruchsvoll. Der F-Schlepp Richtung Ibach erleichterte zwar den Einstieg, aber dennoch kam ich bei kräftigem Ostwind auf dem Rückweg über dem Landefeld am Titisee im ruppigen Lee des Hochfirsts ordentlich tief und musste mich aus 400m ausgraben. Ein Glück hatte ich mich im Vorhinein ausführlich mit den Landefeldern beschäftigt. Nachdem der Bart unten raus kaum Steigen brachte, wurde er oben jedoch ruhiger und brachte mich aus der Not des Aussenlandens heraus und am Ende sogar noch auf Endanflughöhe. Trotz der Schwierigkeiten erreichte ich so einen 8. Rang in der Tageswertung und konnte einen 5. Platz im Gesamtklassement halten. Dies war allerdings vor allem auch den Aussenlandungen anderer Piloten zu verdanken.

### **3. Wettbewerbstag – Aussenlandung am Fusse des Jura**

Das Wetterbriefing des dritten Tages bot dann schon einiges mehr an Unterhaltung. Der Meteo-

rologe präsentierte Java TopTask, und wie man sehen konnte, war die prognostizierte Überlandflugdistanz im Jura und Schwarzwald 0 km. Dies stellte er auch fest, erläuterte dann aber, «wenn man jetzt die Parameter etwas senkt», er senkte dabei die Arbeitshöhe und minimales Steigen in TopTask auf die vorgegebenen Minima, der eingestellte Pilotenfaktor war wohlgernekt 100, «dann kann man heute ja sogar 100km fliegen». Die Aufgabe führte dann wieder in den Jura, doch für mich sollte es an diesem Tag einfach nicht laufen. Schon vor der Startlinie grub ich mich kräftig ein, nur um dann deutlich verspätet abzufliegen und kurz vor Grenchen von der ersten Krete zu fallen und auf den Acker zu gehen. Super. Wenigstens gelang die Aussenlandung unter schwierigen Bedingungen, einige weitere Piloten landeten nur etwas weiter in Grenchen. Mit einem 13. Rang in der Tageswertung musste ich einen kleinen Rückschlag hinnehmen.



*Das Grid*



*Aussenlandung am Fusse des Jura*

#### **4. Wettbewerbstag – Ruhepause**

Der 4. Wettbewerbstag wurde aufgrund schlechten Wetters neutralisiert und es blieb etwas Zeit zum Ausruhen für den letzten Wertungstag.

#### **5. Wettbewerbstag - Erfolgreiche Flüge im Schwarzwald**

Endlich kehrte der Wettbewerbsbetrieb am 5. Tag zurück, und das Wetter zeigte sich von seiner besten Seite. Mit guten Aufwinden und schnellen Schnitten konnte ich die AAT in den Schwarzwald mit Wendepunkt Kirnbergsee mit einem ordentlichen Schnitt von knapp 100 km/h abschließen. Obwohl ich etwas zu früh nach Hause kam, erreichte ich einen 4. Rang in der Tageswertung und verteidigte meinen 5. Platz im

Gesamtklassement.

Am Ende blicke ich auf einen spannenden Wettbewerb mit anspruchsvollen Bedingungen zurück, welcher mir jede Menge Spass und wertvolle Erfahrungen brachte. Mit meiner Gesamtleistung bin ich äussert zufrieden und bin der AFG sehr dankbar dafür, AW zur Verfügung gehabt zu haben.

*Moritz Habermann*



# Wanderlager 2023

Autor: Ephraim Friedli

Raphi Zimmermann und ich bestritten das diesjährige Wanderlager zusammen im Arcus. Die Planungen begannen vor einiger Zeit mit Raphi's Kartenkauf von halb Europa, denn daran soll es ja nicht scheitern. Wohin und wie viele Tage das Lager dann wirklich geht, entscheidet sich bekanntermassen erst kurz vor dem Abflug. In diesem Jahr liessen die Wetteraussichten immerhin auf zwei Wochenendtage mit guter Thermik im ganzen Alpenraum und insbesondere im Osten schliessen.

Top motiviert trafen wir uns am Samstagmorgen und bereiteten den Arcus für den Abflug vor. Getreu dem Motto, Zahnbürste und Kreditkarte, war unser Gepäck überschaubar. Dennoch dauerte es geraume Zeit bis wir bereit waren. Dies führte dazu, dass wir in der Schlange, wir waren nicht die einzigen die vom guten Tag profi-



*Start im Birrfeld*

tieren wollten, fast zu hinterst landeten und dem üblichen, unverständlichen Birrfeld-Geplänkel zusehen mussten. Trotz bereits stehender Cumuli wollte niemand starten und alle warteten darauf, dass es halb Zwölf wird und die Hektik ausbrechen würde.

Die Wartezeit brachte uns wenigstens auf die Idee, dass wir die Schleppkapazitäten unserer po-



*Die Alpen sind angerichtet*





*Ötztaler Alpen*



*Zugspitze*



*Walchensee*

tentiellen Ziele abklären konnten. Das sollte sich auszahlen, da unsere beiden ersten Wunschdestinationen aus unterschiedlichen Gründen tatsächlich nicht funktioniert hätten und wir am Sonntag wohl nicht weggekommen wären. Schnell fanden sich mit Ohlstadt und Kufstein zwei Flugplätze, die uns beide gerne willkommen heißen würden. Etwas später ging es dann endlich los.

Durch den späten Abflug hatte sich die Thermik bereits gut organisiert und wir fanden den direkten Einstieg in die Alpen über den Lindenberg und die Rigi. Dabei kamen wir bereits bei der Rigi über dem Gipfel an und gelangten relativ einfach ins höhere Relief. Via Pragelpass ging es zum Piz Segnas und weiter zum Tällistock. Dort entschieden wir uns für einen Abstecher ins En-





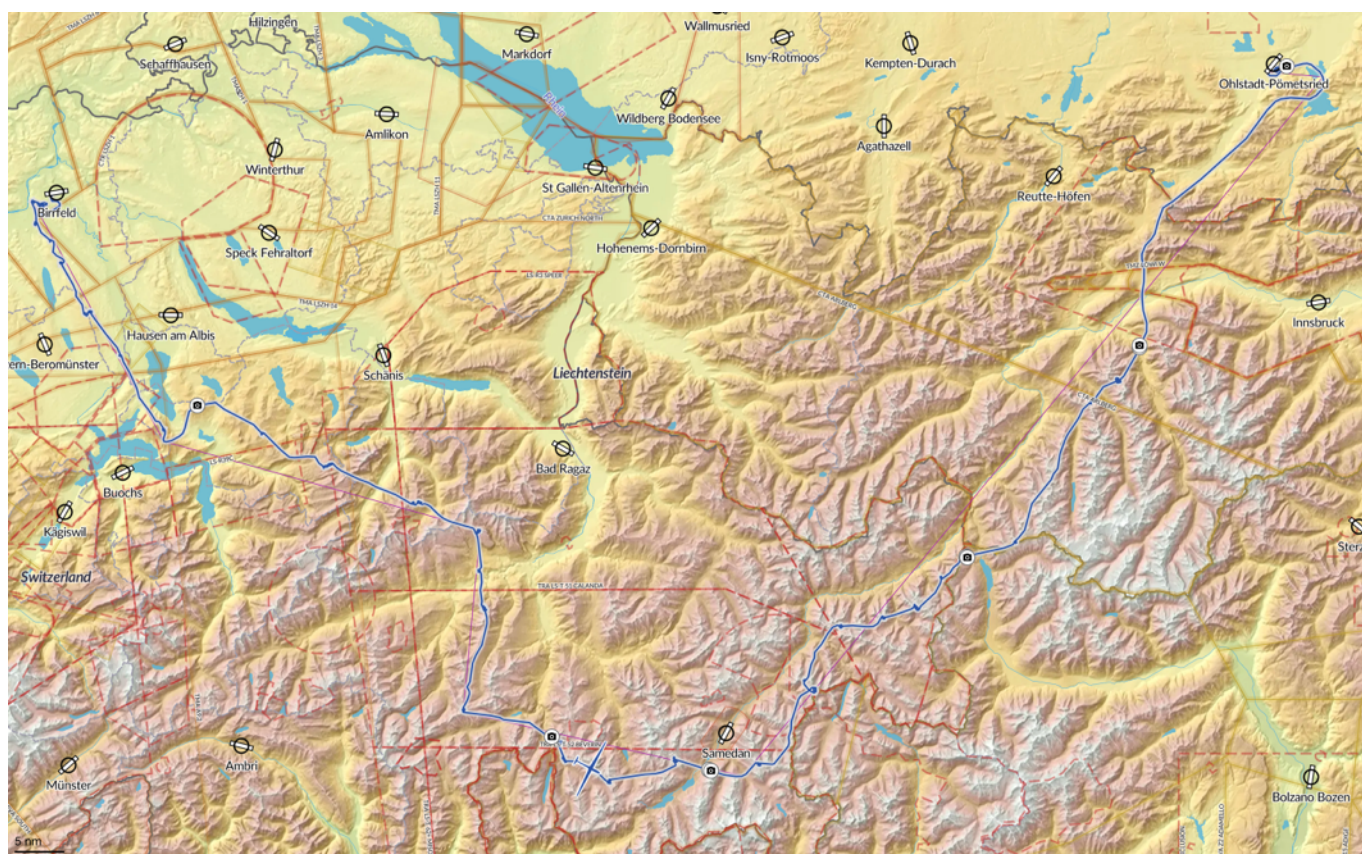
*Start in Ohlstadt*

gadin, welches wir über den Julierpass erreichten. Auf der Südseite standen die Cumuli besser und wir setzen unsere Reise recht entspannt fort, waren wir doch trotz späterem Abflug frühzeitig und in komfortabler Höhe unterwegs. Nach dem Engadin folgten wir dem Alpenkamm südlich des Inn und querten den Luftraum von Innsbruck nach Norden an die Nordkette und flogen via die Zugspitze zu unserem Ziel Ohlstadt-Pömetried.

Dort wurden wir von freundlichen Helfern empfangen und der Arcus befand sich im Nu in der

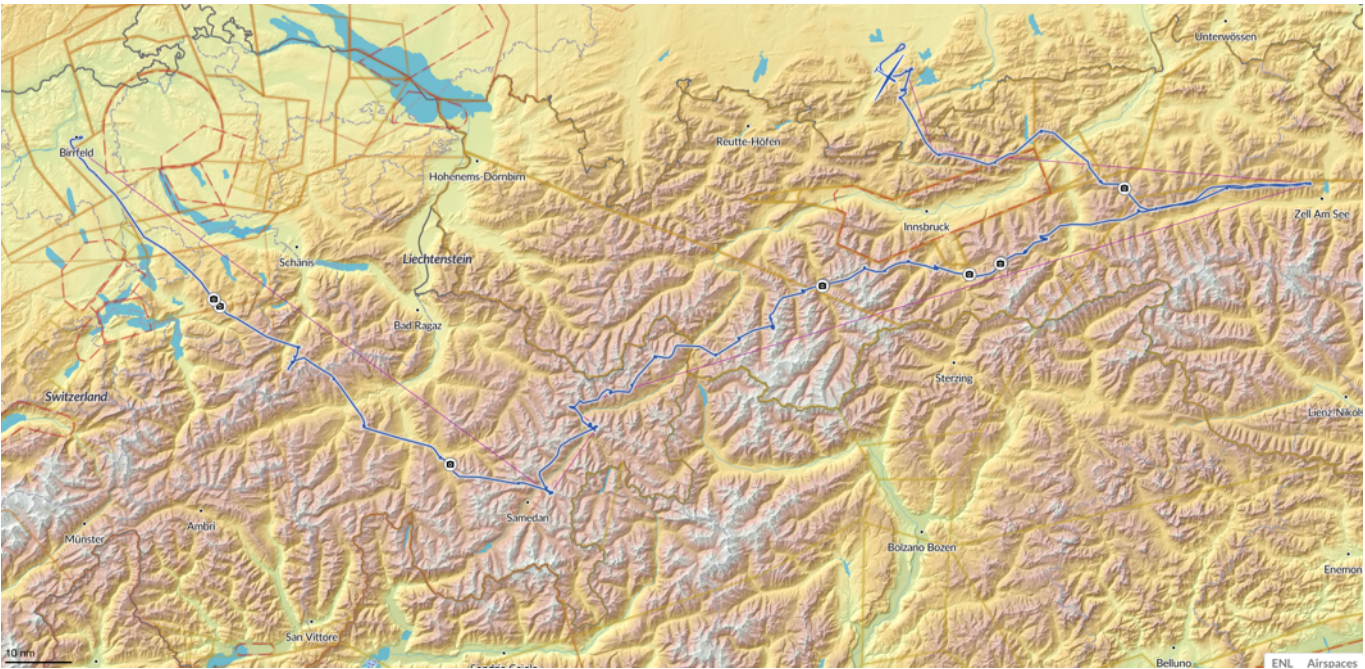
Park- und Übernachtungsposition. Von einem lokalen Piloten erhielten wir eine Flügelstütze, die passte nun wirklich nicht mehr ins Cockpit, so dass dem Arcus eine sichere Nacht bevorstand. Mit Hilfe des Flugdienstleiters fanden wir schnell ein passendes Hotel in Ohlstadt und während dem Bierchen im Flugplatzkaffee auch eine Mitfahrgelegenheit zum Hotel und am nächsten Tag wieder zum Flugplatz zurück.

Nach einem feinen Abendessen, einer ruhigen Nacht und ganz wichtig, einem ausgiebigen Frühstück, machen wir uns auf die Weiter-, bzw. Heimreise. Da das Wetter für Montag etwas unsicher und gewitterhaft angekündigt war, entschieden wir uns für den Rückflug ins Birrfeld. Im Gegensatz zum Birrfeld wurde in Ohlstadt nicht lange gefackelt und kaum standen die ersten Cumuli am Himmel, ging der Betrieb los. So kamen wir relativ früh in die Luft. Der Schlepmpilot brachte uns zielgenau zum ersten richtig guten Aufwind, der uns umgehend auf 3000 m ü. M. brachte. Da wir zwei Stunden früher dran waren und das Wetter top Aussichten bot, entschieden wir uns für einen Abstecher Richtung Osten. Zuerst der Nordkette entlang ging es dann wieder durch den Innsbrucker Luftraum ins Pinzgau bis



*Resultat des ersten Flugtages vom Birrfeld durch das Engadin und bis nach Ohlstadt (Darstellung weglide.org)*









Aussicht auf Bernina Diavolezza

nach Zell am See. Unterwegs trafen wir noch einige Gleitschirmpiloten, die theoretisch Teilnehmer vom XAlps hätten sein können. Chrigel Maurer war da bekanntlich schon wieder lange im Ziel.

Für uns war Zell am See der Wendepunkt und wir flogen das Pinzgau wieder hoch und machten uns auf einem ähnlichen Weg zurück ins Engadin wie am Vortag. Unterwegs sahen beide Talseiten gut aus und wir entschieden uns für die Nordseite. Lief es bis dahin wie am Schnürchen, wurde es nun etwas zäher. Was wir erlebten passte für uns nicht zum Wolkenbild und statt auf- ging es mehrheitlich abwärts. Kurz vor Samedan entschieden wir uns für den Wechsel auf die Südseite, was sich mit etwas Geduld auszahlte. Ohne den Wechsel wäre es evtl. doch eine dreitägige Tour geworden. Anschliessend verliessen wir das Engadin via den Albulapass und flogen Richtung Tiefencastel, wo wir den Bergsturz von Brienz aus sicherer Distanz sehen konnten. Auch aus der Luft ist dieser sehr bein-

druckend. Da wir uns wieder in komfortabler Höhe befanden, flogen wir etwas entspannter auf fast direktem Weg Richtung Birrfeld. Nach der Querung des Alpenhauptkamms wähten wir uns auf einem ent- spannten Gleitflug ins Birrfeld. Wie sich herausstelle, waren wir etwas zu voreilig und mussten unterwegs noch einmal etwas zittern, wollten wir es doch ohne Motor nach Hause schaffen. Am Ende landeten wir etwas geschafft aber glücklich im Birrfeld.

Für mich war es die Wanderlagerpremiere und ganz sicher nicht das letzte Wanderlager. Ich fand es schön neue Gebiete und Plätze kennen zu lernen und für einmal nur in eine Richtung fliegen zu können. Auch durften wir einmal mehr die Gastfreundschaft auf deutschen Segelflugplätzen geniessen. Etwas Abenteuergeist und Improvisationswille gehören sicher dazu und man muss mit kleinem Gepäck auskommen, aber die Erfahrung lohnt sich.

*Ephraim Friedli*



# Eindrücke aus Aspres und Münster

Fotos von Daniel Schöneck



*Pic de Bure von Aspres aus*

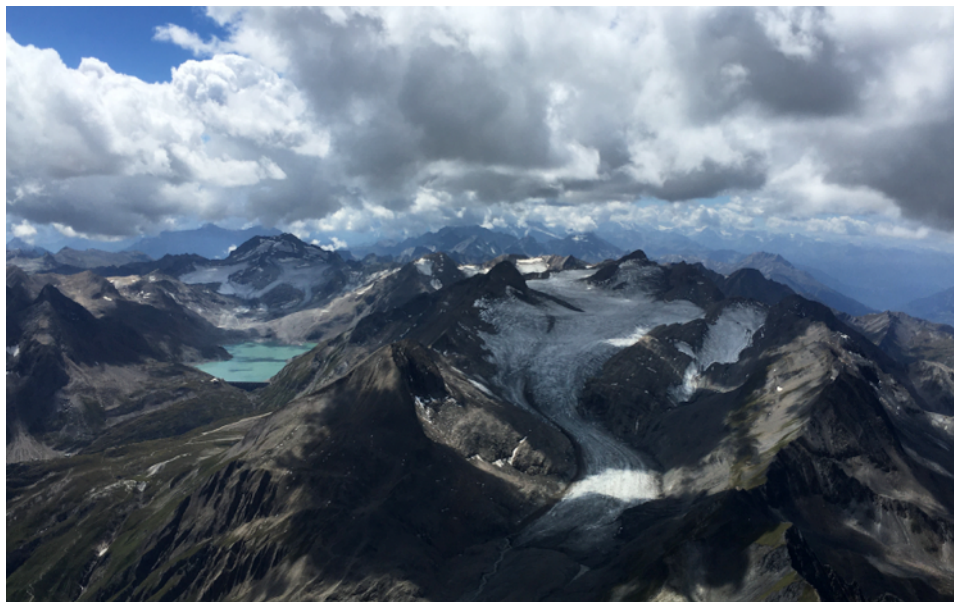


*Rhônegletscher mit Dammastock im Hintergrund*



*Im hinteren Goms über dem Vorder Berg, Blick auf den Witenwasserstock (UR, TI, VS), Saashörner, Rotondo, Cristallina*





*Griesgletscher mit Blinnenhorn, links Staudamm des Lago dei Sabbione*



*Grosser Aletschgletscher vom Eggishorn aus, Blick auf Ewigschneeföld mit Mönch im Hintergrund*



*Finsteraarhorn mit der Ka6, im Hintergrund Fieschergrat, Grosses- und Kleines-Fiescherhorn*





## Akademische Fluggruppe Zürich

*Wir lassen den Traum vom Fliegen  
Wirklichkeit werden!*

### Impressum

**Aufwind 2/2023**

Oktober 2023

Akademische Fluggruppe Zürich

Auflage: 125

Nächste Ausgabe: Frühling 2024

Beiträge und Anmerkungen an:

[aufind@afg.ethz.ch](mailto:aufind@afg.ethz.ch)

Adressänderungen an:

[aktuar@afg.ethz.ch](mailto:aktuar@afg.ethz.ch)

Social Media:



Website:



*Pic de Bure mit dem eleganten Winglet von AE im Bild  
(Bild: Christian Dornes)*



*Querung des südlichsten Korridors des Écrins-Luftraums in AI  
(Bild: Christian Dornes)*