

Ein „Zigeunerfliegerleben“ - auf freier Strecke...

Wandersegelfliegen ist „fliegerisch Reisen“ in seiner ursprünglichsten Form man weiss nie, was als nächstes kommt. Distanz und OLC-Punkte sind bescheiden doch das Gesamterlebnis ist unvergleichlich.

Es regnet in Strömen an diesem Donnerstag-Morgen vor Pfingsten. Aber das schreckt uns nicht: eine Autostunde südlich erwarten uns gleissende Streckenwolken im Nordföhn, auch wenn man es sich noch kaum vorstellen kann. Und in den Folgetagen soll sich ein Hoch über den Alpen aufbauen, das uns weit tragen soll – ohne Anhängerkonvoi und ohne Hilfsmotor, dafür gut vorbereitet (siehe Kasten). Erstmals am Wandersegelfliegen geschnuppert haben wir bereits ein Jahr zuvor : in einem Fluglager der SG Winterthur ab Münster im Wallis. Mit drei erfahrenen Streckenpiloten haben wir die Gelegenheit, während einer Woche unsere ersten Wanderflugversuche zu unternehmen. Nach dieser Woche weiss ich, auf diese Art Unterwegs zu sein ist die nächste Dimension des Segelfliegens.

1. Tag (Winterthur-Ambri mit Auto) Ambri-Aosta

Tatsächlich: hell und klar erwartet uns der Himmel über Ambri, unsere Anhänger-Basis für die nächsten Tage. Park- und Startmöglichkeiten sind schon am Vorabend abgeklärt worden. Und so geht es, nach dem Aufbauen unserer Flotte – ein Ventus, ein Discus und der „Lastenträger“ Taurus - mit Hilfe der Fliegerfreunde im Tessin, ohne Verzögerung in die Luft.

Im Wissen, dass wir noch nicht gleich los können - unser vierter Mann stösst erst am nächsten Abend zu uns - nutzen wir das gute Flugwetter, um uns einzufliegen und das im Team-Fliegen zu üben. Wir geniessen die gute Wolkenthermik über dem Centovalli nach Domodossola. Beim Übergang ins Aostatal wüsste ich gerne ein bisschen besser, wo ich mich befinde und wo die nächste Landemöglichkeit ist. Auch wenn die Route nicht selbst gewählt ist, muss ich immer genau wissen, wo ich mich befinde. Unser Zielflugplatz ist Aosta. Nach einem guten italienischen Nachtessen und einem ausgedehnten Städtlibummel mit Abstecher in die Gelateria, haben wir verschiedene Möglichkeiten die Nacht zu verbringen... Schlafsack unter dem Flügel ausrollen, Zelt aufstellen oder auf dem Flughafengelände ein günstiges Zimmer beziehen. Der fortgeschrittenen Stunde wegen entscheiden wir uns für die dritte Variante.

In der Zwischenzeit muss man sich gut überlegen, ob man überhaupt in Italien landen will, Monti will Italien mit der „Decreto Salva Italia“ – Luxussteuer sanieren!

2. Tag Aosta – Albertville – Petit St.Bernhard – Sion

Das Wetter heute ist super... eigentlich in den Startlöchern um weit weg zu fliegen, doch wir müssen Frieder unser Vierter in Sion abholen.. so rekonoszieren wir schon mal die Übergänge und Schlüsselstellen nach Süden und stellen fest, dass sich unser Lastenträger Taurus mit dem erfahrenen Piloten Max, als Winddumi sehr gut eignet, um jenseits unumkehrbarer Schlüsselstellen die unsicheren Verhältnisse auszuloten. Die Luft über Albertville ist schon sehr stabil.

Wieder zurück über den Petit St. Bernhard mit dem prächtigen Panorama des Mt. Blanc Gebirge fliegen wir noch das Wallis hoch und schweben über dem

Aletschgletscher um dort unsere innige Beziehung zu diesen heimatlichen Gefilden zu pflegen und um diese atemberaubende Schönheit zum 700sten Mal fotografisch einzufangen. Wir landen in Sion.

3. Tag Sion – Samedan – Ambri

Briefing und Treffen auf Bertrand Piccard, der hier das Segelfliegen erlernt.

Jetzt ist auch Frieder da!



Frieder Wolfart, Max Hofer, Bruna Lanfranchi, Christian Jürges

Wir sind gerüstet, heute werden wir das Meer sehen. Die Meteovoraussage ist super. Wir starten früh (Bertrand hält den Flügel beim Start...)

Kurz nach dem Klinken, meldet Frieder einen Error im Altair, keinen GPS Empfang, es herrscht Ruhe am Funk, alle sind erst beschäftigt, hoch zu kommen und die Tragweite dieser neuen Information abzuschätzen. Eine halbe Stunde später, alle sind oben, entscheidet Frieder, nachdem er alles versucht hat um- und einzustellen, dass wir zurück zur Basis müssen, um das technische Problem dort zu beheben. Ohne Wegpunkte und GPS will er diesen Flug nach Südfrankreich nicht antreten. Es braucht keine weiteren Diskussionen, wir genießen noch einen wunderbaren Flug über das Centovalli ins Bergell ins Engadin und landen in Ambri...

Der Altairdefekt konnte gleich geklärt und behoben werden. Offenbar hatte ich beim Einbau unseres neuen Altairs die Schrauben seitlich des Hauptsteckers zu wenig angezogen, so dass dieser sich über die Zeit los zu vibrieren vermochte.... das bekam ich noch ein paar Mal zu hören.

Aus der Not machen wir eine Tugend und wandern hoch über Ambri, zu Freunden, um dort im gemütlichen Rustico einen schönen Abend mit gutem Essen und Wein zu verbringen.

Die Prognose für den nächsten Tag ist gut und so will niemand spät zu Bett – und schliesslich wollen wir ja morgen das Meer sehen...



Unser Wanderziel... und Schlafplatz

4. Tag Ambri – Gap

Nach einem späten Windenstart wegen einem technischen Defekt der Schleppmaschine, kommen wir nun aber gut voran. Das Rekognoszieren hat schon geholfen, der atomare Schlauch steht noch am selben Ort und wir erreichen das Aostatal in kurzer Zeit. Unsere Route führt über den Col de l'Iseran via Solière, Briancon nach St. Crepin. Das Zusammenbleiben hier macht uns zu schaffen, Christian hat ein wenig zu lange über Aosta fotografiert, so verlieren wir uns aus den Augen und er fliegt in das Tal östlich von uns ein. Bis wir ihn wieder haben vergeht eine halbe Stunde. Das Zusammenbleiben ist nicht ganz einfach ebenso die Kommunikation über die Position des anderen Flugzeuges.

Ohne die Verzögerung am Start hätten wir doch heute das Meer noch gesehen. Wir entscheiden uns für die Landung um ca. 17.00 Uhr in Gap Taillard um den Abend noch mit einer gemütlichen Städtli- und Burgbesichtigung und feinem Essen in den engen Gassen von Taillard zu beschliessen.

5. Tag Gap – Ambri

Nach herzlicher Verabschiedung des Gap-Teams starten wir in Gap. Leider ist dies unser letzter Tag. Schon beim Start vergeht eine Stunde, bis auch die

letztgestarteten oben sind, dies ist deutlich anders, als wenn man alleine unterwegs ist und oben angekommen, einfach los fliegen kann. Die Luft ist schon etwas stabiler, aber wir müssen zurück. Wir wählen den Weg, dieses Mal über das Ecrin-Gebirge und anschliessend über den Petit St. Bernhard, und fliegen ins Wallis ein. Hier lösen wir uns in dieser Formation auf und vereinbaren, uns in Ambri wieder zu treffen. Christian kämpft sich im Centovalli durch die stabile Südluft ich wähle den Weg über den Nufenen und das Bedrettal und Max und Frieder im Taurus fliegen eine Variante.

Müde aber glücklich „schwören“ wir auf eine Fortsetzung im nächsten Jahr.

KASTEN 1

Gefahren:

- die eigenen Grenzen respektieren und kommunizieren (Gruppendruck),
- die Atmosphäre in der Gruppe darf nicht zu konkurrenzorientiert sein,
- das Tempo dem Schwächsten anpassen, keine Ungeduld während des Fluges,
- Ruhe am Funk,
- der Leader sollte das schlechteste Flugzeug haben und voraus fliegen.

Gewinn/Genuss/Erlebnis:

- Reisen in ursprünglicher Form: nie wissen, wo man ankommt und was als nächstes kommt,
 - Herausforderung ähnlich wie beim Wettbewerb-fliegen, etwas Neues wagen,
 - neue Leute, Kulturen, Sprachen,
 - neue Fluggebiete, Flugplätze, Wetterlagen,
 - Zusammensein mit guten Freunden.
-

KASTEN 2

Ohne Anhänger, Bodencrew und Hilfsmotor unterwegs zu sein, heisst: Flugtaktik anpassen, Landung nur auf Flugplätzen auf denen man auch wieder starten kann. Pfingsten ist dafür ideal, alle Flugplätze sind in Betrieb.

Wir sind darauf angewiesen, dass das **Wetter über mehrere Tage fliegbar** ist, also klassischerweise:

- **Ostlage**, Hoch über Skandinavien, Tief über dem Mittelmeerraum,
- **Abbauendes Hoch über Mitteleuropa**, Nach Durchzug des Hochzentrums nach Osten oder Abflachung des Hochs lässt Subsidenz nach. (Gefahr einer Kaltfront)
- **Nordlage**, Hoch über England, Tief über Skandinavien, zunächst bei uns staugefährdet, auf nach Norden oder auf die Alpensüdseite.

Und wir sollten **immer dort sein, wo das Wetter einen Weiterflug erlaubt**. Also: aktuelle Meteo-Informationen (Kollege oder Meteorologe zuhause, Smartphone oder

Laptop) und etwas Wetterkenntnis sind unverzichtbar. Weil man nie weiss wohin es gehen wird, werden die **wichtigsten Routen/Länderinformationen vorbereitet**: Topografischen Besonderheiten, Thermikschlüsselstellen, möglichen Landeplätzen,

Luftraumstruktur, aktuelle Karten und Frequenzen, Speichern GPS mit den Eckdaten. Gleiche Ankunftshöhe, gleiche Wende- und Referenzpunkte.

Zusammen fliegen, braucht klare Abmachungen und idealerweise Übungsflüge im Voraus:

- werden die taktischen Entscheide im Team oder von dem zur Zeit führenden Pilot getroffen?
- wir fliegen im Team, wenn jemand nicht nachkommt, wird gewartet,
- wir fliegen nicht auf Sicht aber wir wissen immer wo wer ist,
- vor Schlüsselstellen treffen wir uns,
- der Hintere teilt immer sofort mit, wenn er den Anschluss verliert,
- um die Verständigung der Position zu vereinfachen, wird jeweils der nächste Flugplatzes eingespeichert.

Hier hängt ein gutes Gelingen im Wesentlichen von der Zusammenarbeit als Gruppe ab.

Bruna Lanfranchi, 12. Februar 2012