

Eindrücke eines Intensiv-Flugtrainings in Raron vom 15. bis 23. Januar 2016

Wie es dazu kam

Wie immer, wenn etwas geschehen soll, dann muss es auch jemand an die Hand nehmen! Markus hatte einmal darüber gesprochen und es dann in Kürze geschafft, uns von diesem Abenteuer zu begeistern. Das Ziel war, taktisches Fliegen im Gebirge zu trainieren und Flugplanung zu optimieren. Ziel war nicht, die Archer II zu beherrschen. Wir drei, Jürg, Urs und Alois waren noch nie mit der PGM geflogen. Wenn man in Raron fliegen will, dann muss die Archer erst mal von Lommis nach Raron überflogen werden. Markus hatte aufgrund des Wetters am Freitag bereits Zeit, sich auf den Weg zu machen.

Markus auf dem Weg von Lommis nach Raron

Eigentlich war geplant am Samstag 16. Januar von Lommis nach Raron zu fliegen. Der Wetterbericht verhiess jedoch nichts Gutes: Schneefall in der Nacht auf Samstag. Das würde bedeuten, dass der Start unmöglich wäre. Da am Freitagmorgen das GAFOR recht gut aussah und die Prognosen für den Nachmittag passabel waren, entschloss ich mich so bald als möglich zu starten. Bis ich alles gepackt und geregelt hatte, war es Nachmittag.

Der geplante Flug Crossing Dübendorf, WIL, Crossing Bern, FRI Raron verlief bis nach Willisau ohne Probleme. Dann zog jedoch eine ausgedehnte Schneeschauerwolke vom Jura Richtung Alpen.

Der Versuch sie westlich zu umfliegen endete in Biel. Nach Abklärung der Lage per Augenmass und mit Zürich Info entschloss ich mich in Grenchen zu landen und die Nacht dort zu verbringen. Am Samstagmorgen war LSZG geschlossen auf der Tragfläche der PGM lagen gut 15 Zentimeter Schnee. Bis



1100 war dann alles geräumt und dank eines von der Reinigungsequippe zur Verfügung gestellten Besens die Archer aerodynamisch sauber.

Marginal und difficult bezogen sich an diesem Tag vor allem auf das Ceiling. Problemlos konnte ich das Mittelland über Neuenburg, Yverdon nach Montreux queren, ins Wallis einfliegen und bei schönstem Wetter in Raron landen.

Nachdem mich Alois Sauter (er reiste mit dem Privatauto an) am Flugplatz aufgegabelt hatte, wollten wir eigentlich unsere Unterkunft in St. German beziehen. Das ging aber nicht auf direktem Weg. Margrit und Roman Gsponer, unsere Gastgeber, fingen uns noch vor der Haustüre ab und wir «mussten» zuerst im Weinkeller vom eigenen Weiss- und Rotwein probieren! Das war ein wirklich gemütliches Ankommen.

Markus Schnyder



Erfahrungen eines Segelfliegers der sich im Motorflug versucht

Als Segelflieger aus Winterthur und seit 2015 in der Umschulung auf Motorflugzeuge ist es immer wieder spannend zu erleben, wie so ein Motorflugzeug eigentlich nur durch den enormen Zug des Propellers und den grossen Luftwiderstand des Flügels in der Luft gehalten wird. Ich hatte dieses Flugzeug, genannt Archer II ja schon mehrmals im Hangar von Lommis stehen sehen. Wirklich schön anzusehen von aussen! Wenn man dann im Inneren sitzt wird einem bewusst wie die rundum Sicht doch sehr bescheiden ist und man sich unwillkürlich fragt wo eigentlich das Periskop ist. Da sass ich also am Montag 18. Januar in Raron das erste Mal im Cockpit der PGM und bewunderte diese vielen versteckten Schalter und Knöpfe, die mit Hilfe der Checkliste fast zum Ratespiel führen - was ist was und was ist wo. Ja klar, als dieses Flugzeug gebaut wurde gab es Steve Jobs noch nicht und der Cockpit Designer war vermutlich ein Ingenieur, welche seine Schalter, koste es was es wolle, einfach irgendwo anschrauben wollte. Nachdem mir dann Markus auch die Tricks des „how to start a cold engine“ beigebracht hatte, lief dieser Dinosaurier Motor ganz elegant an (es sei mir verziehen das Triebwerk so zu nennen). Obwohl ich auch Dimona (TMG) fliege, ist die Umstellung auf Motorflugzeuge wie eine andere Welt für mich. Da setzt man Klappen und dann will die Nase der Archer gen Himmel. Dann drückt man die Nase runter, versucht mit der elektrischen Trimmung zu trimmen und ist über so eine lange Strecke dermassen beschäftigt das sauber hinzukriegen, dass es schon bald wieder zu spät für den nächsten Checkpoint ist. Und weiter, wenn ich links einer Felswand entlang fliege und ohne die Hilfe des Ausgucks rechts, in



diesem Falle Markus „to the right“ nur ungenügend abschätzen kann, wo denn der nächste Felsvorsprung sein könnte, sucht man automatisch die Aussenkamera oder man stellt sich auf einen Tanzflug ein damit man sieht, welche Steinhäufen sich rechts in den Weg stellen. Zum Glück darf ich immer wieder auf die Engelsgeduld des besten Motorfluglehrers der Welt zählen. Sei es, wenn ich näher an den Hang fliegen will, weil ich es mir einfach gewohnt bin, oder wenn ich wieder das Flugzeug wieder in die Kurve lege und Markus abermals betont, dass die Archer II kein

Segelflugzeug sei. Das Spannendste für mich war dann ein Nachtflug ab Raron wo es vor allem abzuschätzen galt, wo die nächsten tief liegenden Wolken voraus sein können, damit man immer freie Bodensicht hatte. Ich habe jedenfalls in dieser Woche viel gelernt und die Kameradschaft mit Jürg, Urs und Markus sehr genossen.

Das Schönste am Morgen war jeweils die Sicht von der Ferienwohnung direkt auf den Flugplatz Raron. Ganz weit hinten auf diesem Bild sieht man den kleinen grünen Hangar. Dort hat immer ganz ungeduldig die PGM auf uns gewartet.

Dann hatte ich manchmal doch das Gefühl, es gibt doch noch letzte Freiheiten in unserer engen Schweiz.

Ein Flugplatz ganz für uns ganz alleine – einfach herrlich!



Als Bergsportbegeisterter um einige Viertausender kurven

Eine Woche Fliegen im Wallis und viele schöne Erlebnisse und Erfahrungen sammeln. Damit hat uns Markus für seine wieder neu aufgenommene Idee natürlich sofort begeistern können. Das Motto hiess: Nicht nur selber fliegen, sondern auch etwas entspannter mitfliegen als Passagier -oder wie es immer so schön hiess als Ballast- und dabei die Kollegen beobachten, viel lernen dabei oder den Flug einfach auch mal ohne „Stress“ geniessen.

Unser Flugzeug, die Piper-Archer II HB-PGM hat uns immer zu viert an viele atemberaubende Ziele in der Westschweiz, dem Tessin, den Alpen und das nahe Ausland gebracht.



Dabei stand in erster Linie das Fliegen im Vordergrund und es war für mich als Nobody mit knapp 10 Flugstunden nicht das Ziel, das Flugzeug in allen Situationen zu beherrschen. So wurde schon viel unnötige Last von unseren Schultern genommen. Viel mehr war der Schwerpunkt auf das taktische Fliegen im Gebirge, die Ausführung von dem Ausbildungsstand angepassten Aufträgen und die Vorbereitung eines Fluges generell gelegt. So ist uns auch abends die Arbeit nie ausgegangen...

Schon am ersten Abend beim Nachtessen hat uns Markus gefragt, was sich jeder einzelne für Ziele gesetzt hat und was er gerne erfliegen würde. Für mich als Bergsportbegeisterter war schnell klar, dass ich gerne einmal um ein paar Viertausender kurven würde.

So habe ich schliesslich als vierten Flug in dieser traumhaften Woche den Auftrag gefasst, einen Flug von Raron nach Raron vorzubereiten. Das tönt im ersten Moment sehr unspektakulär, aber nur so lange, bis man die Flugroute studiert:

Raron – Rawilpass - Plaine Morte – Gemmipass – Kandersteg – Lötschenpass – Lötschenlücke – Jungfrauojoch, um Mönch und Eiger herum, Mönchsjoche – Grünhornlücke – Oberaarjoch – Grimselpass – Fiesch – Aletschgletscher, nochmals bis zum Konkordiaplatz und dann zurück nach Raron. Es war atemberaubend, das alles von oben zu sehen, es reihte sich ein Höhepunkt an den anderen. Vieles davon habe ich in meinem Leben schon zu Fuss oder auf den Ski auch mit viel Begeisterung erlaufen oder erklettert. Ich hörte damals schon, dass nur Fliegen schöner ist, jetzt weiss ich es!

Die Faszination für die Berge und fürs Fliegen sind auf fast unübertreffliche Weise miteinander verbunden worden. Das war ganz klar einer der eindrücklichsten Tage in meinem Leben und ich freue mich auf weitere eindrückliche Erlebnisse im Cockpit.



Flugbericht südliche Walliser Alpen – Domodossola - Nufenenpass

Mitte Januar startete ich als „blutiger“ Fluganfänger zum „Abenteuer“ Fluglager Wallis.

Meine Ausgangslage: ca. 10 Flugstunden, Fliegen mit einem anderen Flugzeug/Cockpit in einer neuen Gegend und diese dann noch in den Bergen.

Dieser Bericht beschreibt meinen Alpen-Flug mit der Route südliche Walliser-Alpen – Domodossola-Nufenenpass.

Sion Airport - Startklar auf der Piste 25 gebe ich vollen Schub und wir heben in Richtung Westen ab. Das Rhonetal entlang fliegen wir bis nach Martigny um dann Kurs Richtung südliche Walliser Alpen zu nehmen. An Verbier vorbei über den Mauvoisin Staudamm bis zum Glacier d'Otemma. Wie wunderbar die Bergwelt im Winter aussieht, so über einen Gletscher zu fliegen ist schon sensationell! Am Ende des ca. 7 Kilometer langen Gletschers überfliegen wir zuerst den Col Charmontane um dann den Col d'Herens.



Mein am Vorabend erstellter Flugplan mit der Route, dem Heading und den entsprechenden Höhen leistet hier sehr gute Dienste, damit man sofort weiss mit welcher Höhe man die entsprechenden Pässe überfliegen muss.

Vorbei am Matterhorn, dem Breithorn und der Dufourspitze kann auch der Flugschüler das berühmte Panorama kurz geniessen, dann aber muss die weitere Route über den Alalpass anhand der Karte in der wunderschönen Bergwelt gefunden werden. Es ist nicht einfach den richtigen Passübergang zu finden da sich mehrere Übergänge nebeneinander befinden. Mit Hilfe des Fluglehrers finden wir den richtigen Übergang und fliegen dann über den Mattmarkstausee und den Antronapass über die Grenze Richtung Domodossola.

Kurz vor Domodossola orientiere ich mich in welches Tal der weitere Flug uns führen wird. Anhand der Karte finde ich das Tal, doch nach dem Richtungswechsel nach Norden sieht die Landschaft plötzlich anders aus. Welches Tal muss ich nun nehmen, verflucht jetzt muss ich nochmals mich neu orientieren, damit ich das richtige Tal erwische.

Richtung Norden fliegen wir dann bis zum Pass San Giacomo der uns dann ins Bedrettal bringt. Nun gilt es den Nufenenpass zu finden, was im Winter nicht so einfach ist, denn die Passstrasse ist wegen des



vielen Schnees nicht ersichtlich. Anhand der Richtung sollte der Pass vor uns liegen, doch möchte man trotzdem die Sicherheit haben auf dem richtigen Weg zu sein. Als weiteren Anhaltspunkt kann ich Hochspannungsmasten erkennen, diese sind auf der ICAO-Karte auch eingetragen somit wir sind auf dem richtigen Weg. Nochmals die wichtigsten Punkte kontrollieren und der letzte Übergang wird mit der erforderlichen Höhe überflogen. Über das Goms führt mein Flug zu unserem Heimat-Flugplatz zurück. Nun können die Lande-Checks langsam in Angriff

genommen werden. Langsames Sinken und nochmals die schöne, schneebedeckte Landschaft geniessen, bevor die Platzvolte und dann der Endanflug in Raron mit der Landung unseren schönen Alpenflug abschliessen.

Mein persönliches Fazit:

Diese Woche war für mich eine sehr lehrreiche und interessante Woche in der ich grosse Fortschritte machen konnte. Das tägliche Fliegen, das Lernen von meinen Flugkollegen als Passagier, die guten Feedbacks und die dazugehörige Theorie unseres Fluglehrers Markus Schnyder haben sehr viel zum Fortschritt meiner Ausbildung beigetragen.

Als Anfänger mit wenigen Flugstunden innerhalb einer Woche so viele Erfahrungen zu sammeln ist schon genial, hätte nie gedacht mit so vielem Neuem so schnell klar zu kommen.

Das intensive Fliegen hat sich in dieser Woche als grosser Vorteil gezeigt und ist in jedem Fall zu empfehlen, insbesondere auch wenn die Flugschüler erst wenige Stunden geflogen sind. Auch das Fliegen mit einer anderen Maschine ist eine grosse Horizonterweiterung und sehr lehrreich.

Möchte an dieser Stelle nochmals ein grosses Dankeschön an Markus aussprechen, sein sehr grosses Engagement und die grosse Erfahrung haben zum guten Gelingen der Woche beigetragen. Der Dank gilt natürlich auch an meine Flugkollegen Alois Sauter und Urs Koller, wir hatten eine super schöne und lehrreiche Woche!

Jürg Erdmann