

Sicherheitstraining und Gebirgeinweisung

# Offen für Neuland



In über 40 Maschinen – Motorflugzeugen, Motorseglern und ULs – fliegen wir unter der Schirmherrschaft des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz nach Südfrankreich. Mit Petrus' Zustimmung erreichen wir problemlos Gap und beziehen Unterkünfte in Tallard und Sigoyer.

Die mitgereisten Fluglehrer wissen um die Gefahren des Gebirges und beginnen den Folgetag mit einem ausführlichen Brie-

fung. Man bildet Gruppen, die unter Anleitung in bestimmte Gebiete geführt werden. Dabei sollen wir mit Situationen konfrontiert werden, die für viele neu sind: Überqueren von Pässen, Landen in engen Tälern, Streckenflüge zum Meer am Rand von CTRs und Beschränkungsgebieten ...

Bauartbedingt sind verschiedene Luftfahrzeuge für bestimmte Einsatzzwecke prädestiniert: Motorsegler können an

thermisch aktiven oder angeblasenen Kanten mühelos Höhe machen; Motorflugzeuge sind mit ihrer höheren Flächenbelastung in Turbulenzen unempfindlicher und haben bessere Steigleistungen; ULs eignen sich gut für kurze, schmale und steile Plätze. Und es stehen ihnen einige reine UL-Gelände offen.

Mit mahnendem Finger erklärt uns Flugsicherheitsinspektor Alfred Schmitz

Winter, Familie, Job – es gibt viele Gründe, weshalb wir zu wenig fliegen. Dann stellt sich Unsicherheit ein. Dagegen hilft ein Sicherheitstraining unter fachkundiger Leitung. »Weiterbildung«? Schon. Doch wenn die in Südfrankreich stattfindet, mit Alpeneinweisung, stehen grandiose Erlebnisse genauso im Vordergrund

Mont Dauphin St. Crépin, östlich von Gap. Dezent gibt ein Einheimischer unserer Gruppe den Tipp, beim Abflug nicht nach rechts zu kurven – es sei besser, links am Hausberg Höhe zu machen und erst anschließend der Durance nach Gap zu folgen. Offensichtlich wird das Durance-Tal recht stark durchströmt, und am Knick

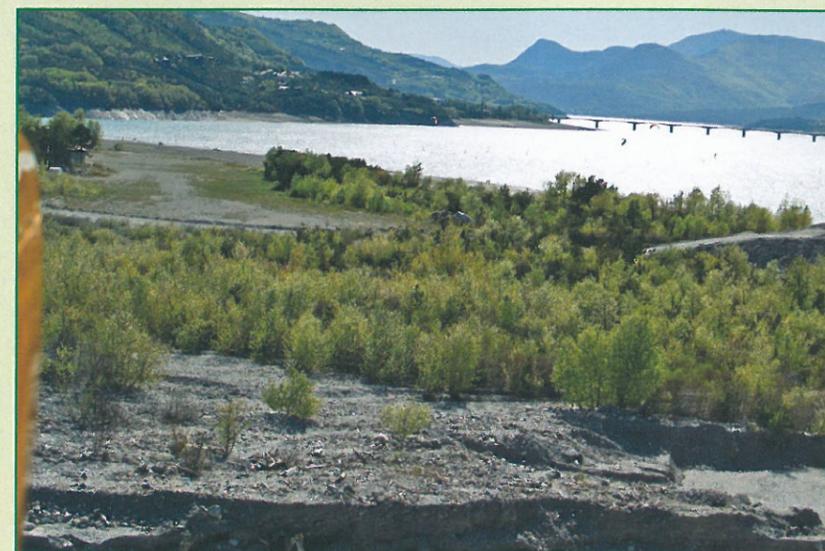
nach Norden entstehen mächtige Wirbel, wie Kehrwasser in einem Fluss. Am Waldrand sehen wir eine Windhose, die Staub aufwirbelt und Blätter mit sich nimmt. Im Abflug wird dann auch eine Maschine nach der anderen durchgeschüttelt – erst als wir das Gebiet mit stetem Steigen erreichen, ist die Luft ruhiger. Der Einheimische wusste, wovon er sprach.

Am östlichsten Ende des Lac de Serre-Ponçon liegt ein kleines privates UL-Gelände: Les Crots. Beidseitig von Büschen umsäumt, verläuft die Piste in Talrichtung. Die Platzrunde liegt im Norden. Ein Blick in die Karte verrät: Das ist nur was für wendige Kurzstarter, denn die Felswand im Norden zwingt im Anflug zu engen Kurven.

Wie immer machen wir einen Überflug und prüfen die Örtlichkeiten: Hindernisse, Windrichtung, Pistenlänge, Bodenbeschaffenheit. Zweiter Anflug. Der kann, wenn alles passt, schon mit dem Aufsetzen enden, muss es aber nicht. Der starke Wind verkürzt die Landestrecke erheblich, was auch gut so ist, denn in diese Richtung fällt die Schotterpiste ein wenig ab. Die Steine sind höchstens hühnereigroß. Niemand sollte sich gedrängt fühlen, hier zu landen, vor allem nicht mit Bugrad-Flugzeugen: ein-

erseits wegen der Propellerfreiheit, andererseits wegen des vorderen Fahrwerksbeins, das selten so stabil ist wie ein Hauptfahrwerk. Nicht zu unterschätzen ist auch das Risiko von Steinschlag am Höhenleitwerk.

Entspannte Gesichter mit einem Hauch von Siegesbewusstsein. Wir vertreten uns die Beine am See. Bilder wie in Kanada. Einsamkeit. Männer mit Dreitagebart.



Wie in Kanada: Les Crots am Lac de Serre-Ponçon, ein reiner UL-Buschplatz. Im Anflug huscht man übers Gebüsch. Wendige, langsame Maschinen sind hier im Vorteil

die wetterbedingten Besonderheiten. Motor aller Luftströmungen ist die Sonne. Sie scheint auf die zum Teil noch Schnee bedeckten Berge. Die an den Hängen emporgleitende Luft erzeugt einen taleinwärts gerichteten Luftstrom: den Talwind, auch Brise genannt. Treffen sich zwei oder mehr Täler, kommt es zum Konkurrenzkampf der Windsysteme, manchmal mit heftigen Turbulenzen.



Rechtzeitig abdrehen oder landen: In La Motte-Chalancon liegt der Point of no return weit vor der steilen Piste. Unten: Landwirt als Passagier. Wer aus seinem Acker einen UL-Platz macht, darf gern mitfliegen

Frauen in Bergstiefeln. Verstaubte Flugzeuge vor einem zerzausten Windsack. Schroffe Felswände. Benzinfässer. An der Baracke stehen die Koordinaten des Geländes. Wir reden über die richtige Starttechnik. Bugrad-Maschinen, darauf verständigen wir uns, sollten das dritte Rad frühzeitig vom Boden nehmen und bei Mindestfahrt abheben, um die Zeit auf dem steinigen Untergrund so kurz wie möglich zu halten. Beim Losrollen besteht nämlich die Gefahr, dass der Prop Steine ansaugt und dadurch beschädigt wird. Deswegen langsam Drehzahl steigern und erst bei etwa 30 km/h Vollgas. Wir starten alle sicher und schlängeln uns an den Hängen entlang zurück nach Tallard.

Abends verteilen sich die Hungrigen auf die umliegenden Lokale, es wird viel gelacht, auch über die eigenen Fehler. Man ist stolz, Fragen gestellt, sich an Neues gewagt und geübt zu haben. Manche erzählen Geschichten von Orten und Situationen, die für sie bis dahin unbekannt wa-



ren. Das weckt Interesse bei den anderen: »Erzähl doch mal, wie ist das am Meer gewesen? Kannst Du mir zeigen, wie man bergauf landet?« Schnell stehen die Pläne für den nächsten Tag fest.

Heute nehmen wir uns geneigte Plätze vor. Es ist bedeckt, die Sonne heizt den Boden kaum auf, sodass fast keine Brise entsteht. Auch der überregionale Wind ist

schwach – ideale Bedingungen zum Trainieren.

Wolfgang Berger begleitet uns mit seiner S7. Wir fliegen gen Westen nach La Motte-Chalancon, ein maximal geneigter Grasplatz, der 600 Meter lang ist. Landerichtung natürlich bergauf, gestartet wird bergab. Im Gegensatz zu Clamensane (siehe *fliegermagazin* 9/04) kann man hier



Oben: Gemeinsam planen. Tipps von einheimischen Piloten sind Gold wert, man muss ja nicht alle Fehler selbst machen. Unten: Savage-Pilot und Autor Tom Huber beim »Spielen« in Aspres-sur-Buëch

nicht gefahrlos durchstarten, im Endanflug gibt es einen Point of no return. Doch kein Gebirgspilot fliegt gedankenlos drauflos und landet sofort beim ersten Anflug – niemand kann die örtlichen Windverhältnisse genau voraussagen.

Wolfgang ist als erster dran. In entspannter Höhe überfliegt er den Platz seitlich versetzt und macht sich ein Bild von Bodenbeschaffenheit und Wind. Sind Ma-

schinen am Platz? Muss man mit startenden rechnen? Haben wir jemanden unterrichtet, was wir vorhaben, wohin wir fliegen und wann wir dort voraussichtlich ankommen? Sollten wir doch noch mal eine SMS an einen Vertrauten schicken und auf dessen Bestätigung warten? Die wichtigste Frage aber lautet: Kann man hier unter den gegebenen Bedingungen wieder starten? Bei einem Unfall ist an diesem Platz keine Hilfe zu erwarten. Kennen wir einen Weg ins Tal? Wo liegt die nächste Ortschaft?

Sie lachen? Ein nach der Landung angelassener Hauptschalter kann schon reichen, um gegroundet zu sein!

Aus der Luft beobachten wir, wie Wolfgang beim dritten Anflug deutlich tiefer ansetzt als zuvor. Im ersten Drittel der Piste berührt sein leichter Spornradflieger den Boden – am Staub sehen wir, dass er mit Motorleistung aufgesetzt hat und mit Gas den Hang hinauf rollt. Ein gekonnter Schwung am oberen Ende – die S7 ist

## Die S7 thront über dem Landefeld, wie ein Bussard auf dem höchsten Ast eines Baums

rechtwinklig zum Gefälle geparkt, nein, sie thront über dem Landefeld, das Tal zu Füßen. Wie ein Bussard, der den höchsten Ast einer stattlichen Eiche wählt, um alles überblicken zu können.

Die Savage lässt sich brav an den Boden steuern. Anders als an durchstartbaren Gebirgsplätzen, die ich in dieser Region schon angefliegen habe, gebe ich vor der Bodenberührung nicht Vollgas: Die gute Steigleistung würde das Aufsetzen unnötig lang hinauszögern.

Der Wind schläft ganz ein. Ein idyllischer Ort. Eine Bergbesteigung ohne Seilbahn und ohne Schweiß.

Werner Austerau, Frankreich-Freund aus der Schweiz, nimmt mit einer Side-by-side-Tulak an dem Training teil. Er weiß, dass letztes Jahr ein Kiebitz aus unserer Gruppe bei einer Außenlandung das Fahrwerk eingebüßt hat. Nun erzählt er, dass die Familie, der die Wiese gehört, ihre Felder zu einem UL-Fluggelände umfunktionieren will. Kurzerhand wird telefoniert, bald geht Alfreds Daumen nach oben.



7200 Fuß Platzrundenhöhe und eine gewaltige Kulisse: Alpe d'Huez. 300 Meter vor der Bahn gibt es kein Zurück mehr. Trikepiloten bieten von diesem Altiport sogar Rundflüge an

Die Wiese ist nicht gepflegt, eigentlich ist es gar keine Wiese, sondern ein brach liegender Acker in einem engen Tal – auf zwei Seiten begrenzt von einer Bahnlinie und einer Stromleitung. Doch mit fast 450 Meter ist der Acker lang genug. Die Tulak kann mit ihren zusätzlichen Vortex-Generatoren recht langsam anfliegen und bildet die Vorhut. Dahinter wir, dann die gestreifte Wild Thing.

Wo ist der Windsack? Zwei Überflüge mit einem Auge auf dem GPS bringen Klarheit: fast kein Wind. Also wählt Werner die hindernisfreie Seite zum Anflug. Es sieht vollkommen geschmeidig aus, als er aufsetzt. Wir sind Nummer zwei. Beim Aufsetzen spüre ich, wie der weiche Untergrund bremst, butterweich, aber nicht gefährlich. Jedenfalls nicht für Spornradflugzeuge. Die Wild Thing segelt als dritte rein. Vater und Sohn kommen in einem alten Renault angefahren. Schade, dass Lill und ich zu schlecht Französisch können, zu gern würden wir mehr verste-



Unten: Das wird eng! Eine Bö schiebt die Wild Thing die Piste hinauf. Gerade noch rechtzeitig vor dem Plateau setzt »das Zebra« auf. Ganz unten: Starten ins Nichts. Erst wenn die gerade abgeflogene Maschine wieder auftaucht, rollt der Pilot los

»... die hat doch den stärksten Motor, oder?« Okay, einverstanden. Der Bauer wird von Lill in feinstem Oberbayerisch in seinen Sitzplatz eingewiesen: Ich greife an den Steuerknüppel, schaue ihm in die Augen und schüttle den Kopf. Dann zeige ich auf den roten Griff des Rettungsgeräts und schüttle abermals den Kopf, mit erhobenem Zeigefinger: »No!« Mein Fluggast

Als wir gemeinsam mit dem Wild Thing von Alfred Schmitz und Carl-Otto Weßel in Richtung Altiport unterwegs sind, liegt die Basis der vereinzelt Cumuli auf etwa 6000 Fuß. Hoch, meinen Sie? Nicht, wenn auf Kurs die meisten Gipfel 8000 bis 10000 Fuß haben. Wir suchen uns wolkenfreie Täler und erreichen langsam Platzrundenhöhe: 7200 Fuß!

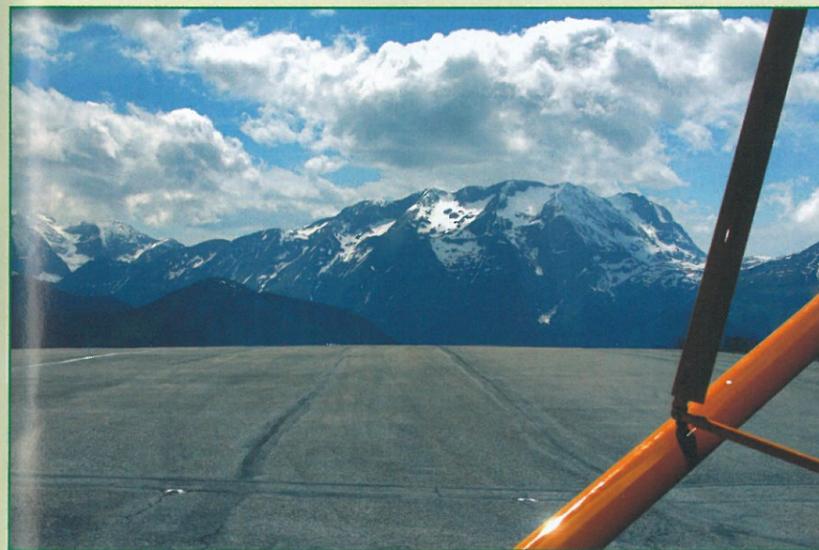
Die Wild Thing wird den ersten Überflug machen. Vorsichtig tastet sich das »fliegende Zebra« an den Anflug heran. Der Wind weht bergauf, also Rückenwind beim Landen und Gegenwind beim Starten. Schon beim Überfliegen des Platzes merken wir, dass unsere Maschinen – die Wild Thing mit 120 PS, die Savage mit 100 – nun keineswegs mehr übermotorisiert sind. Ich lese 200 Fuß pro Minute Steigen ab. Die Wild Thing steigt noch schlechter, ihr Sechszylinder-Jabiru ist etwas zu fett eingestellt. Wenn jetzt irgendwo ein Lee lauert, ist es aus mit Steigen, dann bleibt nur noch die Flucht ins Tal.

## Erste Klappenstufe, nicht zu hoch ... die Luft hat Gnade und verschont mich mit Böen

Wir machen uns bewusst, dass es zirka 300 Meter vor der Piste kein Zurück mehr gibt. Dann muss gelandet werden, komme was wolle. Das Zebra kommt etwa zehn Meter über Bahnbeginn an, der Pilot fängt den Hochdecker ab und erhöht gleichzeitig die Leistung. Ausgerechnet jetzt erwischt eine Bö den leichten Flieger und trägt ihn immer weiter die Bahn hoch, sodass er erst unmittelbar vor dem flachen Teil aufsetzt ... Nochmal gut gegangen.

Jetzt sind wir dran. Im Endteil wähle ich die erste Klappenstufe und bemühe mich, nicht zu hoch anzukommen. Die Luft hat Gnade und verschont mich mit Böen. Nach gut 100 Metern überflogener Piste sitzt die Savage in Dreipunktlage, dabei dreht der Rotax mit gut 4500 Umdrehungen pro Minute. Trotzdem muss ich Gas nachschieben, damit wir auf der Steigung überhaupt bis zum Plateau hoch kommen.

Was für eine Nummer, dieser Platz! Begeistert von der atemberaubenden Kulisse beobachten wir die anderen Maschinen, die offenbar ganz normal Platzrun-



hen. Aber grinsende Gesichter sind ein gutes Zeichen. Werner packt den Sohneemann in die Tulak, und die beiden drehen eine ausgiebige Runde über die Ländereien der Familie. Vattern hat sicher stolze 110 Kilo in den Gummistiefeln stehen. Noch bevor wir ihn fragen, schält er sich aus den Stallklamotten und wartet förmlich auf »seinen« Termin. Fragende Blicke. Schließlich bleiben sie an mir heften:

braucht kein Headset, wir verstehen uns sowieso nicht. Bis er nach unserer kurzen Runde wieder aussteigt, hält der erdbundene Mann eisern die Rohre rechts und links vom Sitz fest, die Lill ihm als Griffe empfohlen hat. Er sieht glücklich aus. Auch ein wenig stolz.

Mit tiefen Überflügen verabschieden wir uns von den netten Leuten und peilen unser nächstes Ziel an: Alpe d'Huez.



Mit Savage, Wild Thing und Tulak (v. l.) zum Essen geflogen: Ein Restaurant-Besitzer hat die Piloten eingeladen, sie dürfen auf seiner Wiese landen – UL-Fliegen auf Französisch! Doch der Anflug auf die kurze Bahn ist selbst für die wendigen Taildragger anspruchsvoll



Fotos: spassvogel.de

den fliegen. Da schwebt eine Cessna heran und setzt vorbildlich auf – wir staunen nicht schlecht. Ohne Motorleistung rollt sie bis zum Abstellplatz ... super Timing! Unser Stolz, diesen Platz erklimmen zu haben, weicht Respekt vor den Einheimischen.

Es gibt richtige Hangars in Alpe d'Huez. In einem sehen wir einen Mechaniker. Er schraubt an einem Trike. Trikefliegen im Winter auf Ski, mit Touristen – diese Typen sind wirklich schmerzfrei. Wir freuen uns, den Anflug überlebt zu haben, und die machen hier Rundflüge!

Nacheinander rollen wir zum Abflugpunkt. Vor uns startet die Cessna. Alfred wartet, bis sie wieder auftaucht, denn Sicht auf die Bahn gibt es nicht, zu steil fällt die Piste ab. Er schiebt das Gas rein und verschwindet sogleich in der Tiefe. Ich warte. Schließlich taucht auch das fliegende Zebra wieder auf, und auch ich gebe Gas. Eigenartige Nebengeräusche von hinten ... wie wenn man Achterbahn fährt. So muss sich ein Skispringer fühlen, wenn er die Rampe runterrast und am Schanzentisch zum Flieger wird.

## Man muss sich erfahrenen Piloten anvertrauen, offen und neugierig sein

Zurück in Gap lassen wir uns abgefüllt mit neuen Eindrücken in die Liegestühle fallen. Doch das Feierabendbierchen muss noch warten. Werner plant schon wieder einen Ausflug: Heute Abend sind wir zum Couscous-Essen in Larange eingeladen, knapp 15 Minuten südwestlich von Gap-Talard. Werner sagt, der Platz sei kein Problem. Auch für uns? UL-Fliegen in Frankreich, das heißt: Der Restaurant-Inhaber am Campingplatz stimmt zu, dass wir auf eigene Gefahr auf seiner Wiese landen dürfen.

Deren Gras steht hoch. Hin und wieder fahren Autos durch die Wiese; ein Pfad ist

entstanden, halbwegs gerade. Das soll ein Landefeld sein?

Es beginnt zu regnen, als wir den Dreierverband auflösen und Werner seine Tulak in die Wiese zirkelt. Erst sind die angrenzenden Häuser tief zu überfliegen und dann sollte man schleunigst aufsetzen, damit die Bahn nicht zu kurz wird. Das Zebra stellt sich auch gut an, rollt jedoch etwas länger aus. Tropfen auf den Scheiben ... es fällt mir schwer, die Höhe abzuschätzen. Ich fange zu spät ab – rums, mit einem gehörigen Satz quittiert die Savage meine schlechte Einteilung.

Natürlich haben alle zugeschaut – im Restaurant lachen wir über meine Sprünge. Doch wie sagt man: »Eine gute Landung ist, wenn die Besatzung aus eigener Kraft vom Flugzeug weggehen kann.«

Auf der Veranda werden wir familiär bedient. Im Süden blitzt es aus einer Nimbuswolke, beim Nachtsch

dreht der Wind und frischt auf. Immer wieder springen Wetterbeobachter von den Stühlen auf und checken mit qualifiziertem Blick die Wolken. Werner meint, hier komme fast nie ein Gewitter vorbei. Auch der Campingplatz-Betreiber bleibt gelassen. Laisser-faire. Und tatsächlich: Bald lockert sich der kompakte Wolkenverband auf. Die Sonne scheint durch eine Lücke am Horizont, als wir pappsatt nacheinander in Richtung Gap abfliegen.

Anderntags wendet sich morgens beim Briefing das Blatt, als ein Wetterberater in Frankfurt seinen Kommentar zum idealen Heimflugtag abgibt. Kurzerhand beschließt der Großteil der Teilnehmer, schon heute abzureisen.

Reich beschenkt mit neuen Erfahrungen und Geschichten fliegen wir zurück, wohl wissend, dass dies nur ein weiterer kleiner Schritt zu mehr Routine und Sicherheit war. Wir haben gelernt, dass es Fähigkeiten gibt, die man sich nicht selbst beibringen kann. Man muss sich erfahrenen Piloten anvertrauen, neugierig sein und sich öffnen, dann kommt der Erfolg.

Tom Huber

**21** Jahre hat es gedauert, bis das UL-Verbot des Schweizer Bundesrats überwunden wurde. Das ist zwar nicht ganz so lang wie die DDR bestand – doch das weltweit einzigartige Verbot einer ökologisch und ökonomisch fortschrittlichen Luftfahrzeug-Klasse erinnert an die staatliche Anmaßung im ehemaligen Ostdeutschland, Drachenfliegen zu verbieten oder die Reisefreiheit der Bürger einzuschränken. In beiden Fällen war klar, dass sich der Fortschritt auf Dauer nicht unterdrücken lässt. Und beidesmal hat der Staat nur zögerlich nachgegeben – es waren die Betroffenen, die sich ihre Rechte erkämpft haben.

In der Schweiz ist die Einführung der Ecolights vor allem einem Spartenverband des Aero-Club der Schweiz (AeCS) zu verdanken: den Swiss Microlight Flyers (SMF), die sich bis 1999 Schweizerischer Ultraleichtflugverband nannten. Unermüdlich kämpfte der SMF um die politische Durchsetzung der neuen Flugzeugklasse. Er baute eine Struktur auf, die es ermöglicht, ähnlich den deutschen Verbänden DAeC und DULV in Eigenregie die Belange der Ecolights in die Hand zu nehmen – wie in Deutschland als beauftragte Stelle der nationalen Luftfahrtbehörde.

Hauptaufgabengebiet des SMF ist die Zulassung von Ecolights. Dafür hat er aus seinem früheren Competence Center eine Zulassungsstelle gemacht und diese auch so benannt. Basis für die Zulassung

# HB-Willkommen!

Endlich ist die Schweizer Luftfahrt in der Gegenwart angekommen. Seit 1984 waren ULs verboten, jetzt dürfen sie als »Ecolights« fliegen. Dazu gehören allerdings nur ultraleichte Dreiachser. Auch in anderen Punkten unterscheiden sich die Ecolight-Regeln der Eidgenossen von bundesdeutschen Standards



Eines der ersten Ecolights: C42 des Schweizer Konstrukteurs Hans Gygax (Lightwing)

Noch mit deutschem Kennzeichen: Eine C42 wie diese mit Schleppkupplung setzt die Flugschule Fricktal ein



Aus Bayern: Die Remos G-3 M wird als Ecolight in der Schweiz vom Airsportcenter Mollis vertrieben



sind die aktuellen deutschen »Lufttüchtigkeitsforderungen für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge« (LTF-UL). Ein Rettungssystem ist allerdings nicht vorgeschrieben. Flugzeuge, die eins installiert haben, dürfen mit 472,5 Kilo an den Start gehen, ohne Schirm beträgt die maximale Abflugmasse 450 Kilo. Hätte man Rettungssysteme vorgeschrieben, so SMF-Präsident Anton Landolt, wäre es sicher nicht bei der deutschen Regelung geblieben, die keine Ausschussversuche verlangt. Der Nachweis eines erfolgreichen Ausschusses würde aber die Zulassungskosten noch mehr in die Höhe treiben – was man vermeiden wollte.

Einen Unterschied gibt's auch bei der Lärmmessung. Hier wird das internationale Verfahren nach ICAO Annex 16, Kapitel 10 angewendet, wobei maximal 65 dB(A) erlaubt sind. Wie sich gezeigt hat, erfüllen Flugzeuge, die nach dem deutschen UL-Messverfahren unter 60 dB(A) bleiben (müssen), die Schweizer Zulassungshürde.

Während in Deutschland die Maximalleistung der Motoren nicht begrenzt ist, sind in der Schweiz höchstens 121 PS erlaubt. Bedeutungslos, denn das stärkste gängige UL-Triebwerk, der Jabiru 3300, hat 120 PS. Segelflugzeug-Schlepp ist wie in Deutschland möglich.

Bei Redaktionsschluss waren fünf Flugzeugtypen im Ecolight-Zulassungsverfahren: G-3, Dynamic, C42, Eurostar und FK 9 werden als erste mit der Kennung HB-W (plus zwei