

Wandersegelflug 2005 der SG Knonaueramt

Wie jedes Jahr hat die Segelfluggruppe Knonaueramt einen Wandersegelflug organisiert. Unter der bewährten Leitung von Dante Sozzi und Werner Baumann gab es dieses Jahr einen Teilnehmer-Rekord von 14 Piloten und sieben Segelflugzeugen.

Anfänglich war unsere Gruppe noch ein bisschen ratlos bezüglich der Wettersituation in welche Richtung gestartet werden sollte. Deshalb wurde entschieden, den Sonntag fliegerisch in Hausen zu nutzen und das Wetter am Abend neu zu beurteilen. Der Entscheid fiel dann auf die Südseite der Alpen mit Start in Ambri im Tessin. Wie sich später herausstellte, war dieser Entscheid goldrichtig und wir flogen in kürze nach Südfrankreich.

Piloten:	Segelfluggruppe:
Adrian von Orelli	SG Zürich
Adi Wälti	SG Knonaueramt
Dante Sozzi	SG Knonaueramt
Erwin Müller	SF Swissair
Felix Rüegg	SG Knonaueramt
Jörg Huber	SG Knonaueramt
Julia Boysen	SG Zürich
Jürg Ramp	SG Knonaueramt
Leo Caminada	SG Knonaueramt
René Schneebeli	SG Knonaueramt
Ruedi Schneebeli	SG Knonaueramt
Simon Baumann	SG Knonaueramt
Stefan Sidler	SG Knonaueramt
Werner Baumann	SG Knonaueramt

Am **Sonntag dem 24. April**, war die Wettersituation für die nächsten Tage unklar. Nur eines war klar, dass heute der Föhn in den Alpen blies. Deshalb war unsere Devise: Ab in die Berge um dort Höhenflüge zu tätigen.

Am Morgen gab es noch eine kurze interessante Streckenflugtheorie von Werner Baumann. Er, als erfahrener Wettbewerbspilot, konnte allen anderen nützliche Tipps bezüglich des optimierten Fliegens geben. Auch der Föhnflug war ein Gesprächsthema, was kurz darauf von einigen ausprobiert wurde.

Leo und Werner starteten mit dem Janus KD in den Föhn, während Julia und Adrian v. Orelli mit dem Janus der SG Zürich an den Start gingen. Weiter waren Simon und Stefan mit der LS-6 und dem Discus im Föhn. Andere starteten zu einem Lokalflug, während die Dritten am Boden Flugmaterial pflegten und hegen.

Am Abend kamen unsere Föhnpiloten mit einem breiten Grinsen im Gesicht auf den Flugplatz Hausen zurück und erzählten von ihren Erlebnissen. Leo war ganz begeistert von der Schönheit der Berge und des Fliegens, obwohl er zeitweise seine Füsse in der eisigen Kälte nicht mehr spürte.

Die über den Tag gesammelten Wetterberichte führten zum Entscheid, am Montag auf die Alpensüdseite zu fahren. Bei einem Bier im Restaurant Schwanen, wurde dann besprochen, wer welches Flugzeug überführen werde.

Montag, 25. April

Montags ging es nach dem Mittagessen los in den Süden. Ziel war der Flugplatz Ambri im Tessin. Die Hälfte unserer Truppe entschloss sich lieber am nächsten Morgen früh nachzukommen, da der Start erst am Dienstag erfolgen konnte.

Die anderen sieben trafen sich am späteren Nachmittag, bei aufklarendem Wetter, in Ambri wieder. Kurz nach der Ankunft kam uns die Idee, eine kleine Wanderung am Südhang des Flugplatzes zu machen. Wir waren ja schliesslich auf einem Wandersegelflug und da die Flugzeuge in der Röhre verstaubt waren, liefen wir halt zu Fuss.

Es ging los durch den Wald an Wasserfällen vorbei, wo der eine oder andere auch mal einen nassen Fuss herauszog, bis zu einem alten Sanatorium. Das Gebäude benötigte natürlich eine genauere Betrachtung. Anschliessend kehrten wir hungrig auf den Flugplatz zurück. Nach einer Stärkung in einer Käserei mit Restaurant ging es auf den Flugplatz zurück zur Übernachtung.

Dienstag, 26. April

Am Dienstagmorgen begann unsere Gruppe nach einem kleinen Frühstück mit der Montage der Segelflugzeuge. Während dieser Aktivität trafen dann auch schon die Nachzügler ein und in Kürze waren alle startbereit. Jörg liess sich direkt mit dem Discus II von Hausen in wolkenverhangenem Wetter nach Ambri schleppen. Zuvor beim Montieren wurde er erstaunt gefragt, ob das Flugzeug vorgeführt werden müsse, dass er in diesem Wetter aufbaue? Als er dies verneinte und sagte, dass er heute fliegen gehe, meinte der Fragende mit verwundertem Gesichtsausdruck: "Typisch Knauer!"

Kurz darauf startete Dante mit der Schleppmaschine Robin den Schleppzug, um über den Gotthard zu fliegen. In strahlendem Sonnenschein konnte Jörg auf der Südseite klinken und sogleich den Segelflug beginnen. Die restlichen Flugzeuge waren von Dante und Leo schnell in die Luft gebracht. Leo kann dank seiner multikulturellen fliegerischen Ansässigkeit in verschiedenen Fluggruppen der Schweiz mit der Maule von Ambri schleppen. Somit konnte der ganze Tross in Kürze Richtung Süden losziehen. Bei der Flugbesprechung morgens wurde festgelegt, dass das weiteste Ziel der Flugplatz Mont Dauphin in Südfrankreich bei St. Crépin ist.

Fortbewegungsmittel:	Eigentümer:
Robin DR400 / HB-KDO	SGKA
ASH 25 / UR	SGKA
Janus / KD	SGKA
LS-7 / K8	SGKA
Discus / KA	SGKA
Discus II / KC	SGKA
LS-6 / BY	W. Baumann
Janus / ZZ	SGZ
Camper mit Segelfluganhänger	W. Baumann
PW mit Segelfluganhänger	Julia Boysen Adrian v. Orelli

René in der LS-7 unterwegs, sprach sich schon schnell nach dem Start mit Adrian v. Orelli ab über das Verzasca und Maggiatal vor zu fliegen. Adrian v. Orelli war mit Stefan im Janus der SG Zürich unterwegs und gab anfänglich die Route vor. Adrian Wälti im Discus und Jörg im Discus II hängten sich sogleich auch an die Truppe. Weiter ging es das Centovalli hinauf nach Domodossola. Die restlichen drei Segelflugzeuge, Simon in der LS-6, Werner mit Jürg im zweiten Janus und Ruedi mit Felix im ASH 25 holten nach ihrem Start schnell auf. Nun flogen alle mehr oder weniger nahe beieinander unserem Ziel Südfrankreich entgegen. Südlich der Dufourspitze des Monte Rosa vorbei nach Aosta ging es mit gutem Steigen zügig voran. Am westlichen Ende des Aostatal stieg Werner sofort in eine Westwindwelle ein. Kurz darauf folgte auch Jörg im KC und sie kurvten in Warteschleifen um den Gran Paradiso. Als dann einer nach dem anderen den Anschluss in die Welle fand, wurde über Funk der Weiterflug besprochen. Die jüngeren Piloten mit weniger Erfahrung wurden schon etwas nervös, da sie noch ein Stockwerk tiefer im Aostatal fest sassen. Durch den Ansporn des bevorstehenden Weiterfluges und gute Tipps per Funk kamen schlussendlich alle in die Welle und dadurch über die Bergkrete für den Weiterflug.



In der Welle am Gran Paradiso

Adi Wälti im Discus hatte inzwischen Funkprobleme. Er konnte uns nur noch empfangen, jedoch keinen verständlichen Funkspruch mehr senden. Als wir begriffen, dass er sicher nicht so heiser sein konnte, um ein solch übles Krächzen und Röcheln aus dem Lautsprecher ertönen zu lassen, begannen wir Fragen über Funk bezüglich seiner Position zu stellen. Diese sollte Adi mit Funken bejahen und durch Schweigen verneinen. Das klang ungefähr so: "Bist du schon in der Welle? Wenn ja, funke!" Als dies mit einem unangenehmen Geräusch bestätigt wurde, begann die Fragerei nach der Höhe. Felix ging in hunderten Schritten Hoch bis ein Schweigen seine Höhe verriet. Da Adi noch am Anfang der Welle stand, wurde beschlossen, dass Ruedi und Felix mit der ASH 25 auf ihn warten werden. Die restlichen fünf Flugzeuge flogen schon gegen St. Crépin ab.

Die weitere Route führte über den Flugplatz Sollières im Modanetal, weiter über Briançon bis nach St. Crépin. Auf diesem Streckenabschnitt konnten sich die fünf noch mehrere Wellen zunutze machen, um den Gleitwinkel zu strecken. Der Flugplatz in St. Crépin wurde ca. um 18 Uhr mit 3000m überflogen und es blieb noch genügend Zeit die Umgebung zu erkunden.

Etwa 30 min später hatte auch der Discus mit Adi die Ausgangshöhe für den Gleitflug Richtung St. Crépin erreicht. Ruedi und Felix in der ASH 25 waren die Fluglotsen und begleiteten den Discus auf dem Gleitflug Richtung Sollières. Die Kameraden die voraus geflogen sind, berichteten von Wellen und Höhen die Ruedi, Felix und Adi leider nicht mehr erreichen konnten. Verbissen kämpften sie sich von tiefen Gefilden in einigermaßen gute Höhen von 3000m über dem Flugplatz Sollières. Nach einer Stunde hartem Kampf mussten sie einsehen, dass an ein Weiterkommen Richtung St. Crépin nicht mehr zu denken war. Die Basis hatte sich in der Zwischenzeit abgesenkt und erschwerte die Navigation in unbekanntem Gelände. Da die Landung in Sollières wegen dem starken Seitenwind für die ASH etwas kritisch gewesen wäre, entschloss sich Ruedi über den Col du Mont Cenis Richtung Aeroclub Flugplatz Turin abzugleiten. Adi im Discus folgte dem ASH. Jedoch fand sich in der GPS-Datenbank und ICAO-Karte nur noch der Verkehrsflughafen Torino-Caselle. Zusätzlich war die Sicht im Poebenedunst schlecht. Während des Gleitfluges nach Turin wechselten die zwei Flugzeuge somit auf die Frequenz Torino-Tower 118.50. Felix Rüegg mit seinen fundierten

Italienischkenntnissen, fragte den Tower an, ob es möglich sei, mit zwei Segelflugzeugen auf dem International-Airport zu landen. Die freundliche Stimme am anderen Ende meinte, dass dies kein Problem sei und verwies die Beiden an Torino-Radar weiter. Die Probleme sollten erst später kommen. Extra für sie wurde der ganze Linienverkehr eingestellt. Nach dem Überfliegen des Flughafens, kreisten die zwei Segler östlich vom Platz ab und landeten um 19:30 Uhr kurz nacheinander. Sogar ein Empfangskomitee stand bereit. Die Feuerwehr hatte die grössten Fahrzeuge die sie besitzen aus der Garage geholt um die gelandeten Segelflugzeuge abzuholen. Endlich ist was los, dachten sich die Feuerwehrleute sicher und halfen begeistert die Segelflugzeuge von der Piste zu schieben. Leider hatte der nette Herr im Tower nicht so ganz Recht, mit "kein Problem". Die etwas kleineren und grösseren Probleme zogen sich bis weit in den Abend hinein.



**Unsere Crew in
Turin: v.l.n.r. Felix,
Adi, Ruedi**

Zur selben Zeit wie der Discus und die ASH im Gleitflug nach Turin waren, sind die Fünf in St. Crépin am Landen. Jörg, welcher direkt von Hausen kam, landete als Letzter in St. Crépin. Er verbrachte die letzte Viertelstunde im Hangwind oberhalb des Flugplatzes, weil Jörg die 8 Stundengrenze knacken wollte. Dies gelang ihm trotz Harndrang mit 8:01:26 auch eindeutig! Auf dem Flugplatz wurden wir freundlich empfangen und der stellvertretende Flugplatzchef organisierte uns sogleich ein Hotel mit Nachtessen. Auch dass uns der Koch abholte, wurde eingefädelt. Jedoch als dieser mit seinem fünfplätzigem Peugeot vorfuhr und die sieben Personen sah, wurde er sichtlich nervös. Kurz meinte er noch, er könne auch zweimal fahren, aber als schon alle im Auto sassen, fuhr er los. Im Hotel durften wir uns dann an seinen Kochkünsten erfreuen.

Unserer Schleppmaschine lief es heute auch nicht wie geplant. Diese wurde von Dante pilotiert, zusammen mit Julia als Copilotin. Der Plan war, in Locarno die Zollabfertigung zu erledigen, um auf einem Flugplatz in Italien den EU-Zoll zu passieren. Leider wurde daraus nichts, da die italienischen Flugplätze anlässlich eines Feiertages grösstenteils geschlossen waren. Deshalb entschlossen sich die Beiden, nach Genf zu fliegen, wo eine internationale Abfertigung möglich ist. Nach einem halbstündigen Holding war es einfach zu spät, um den Flug nach St. Crépin anzutreten und dort noch bei Tageslicht anzukommen. Deshalb blieb die Robin über Nacht in Genf.

Die beiden Kameraden Erwin und Leo hatten heute die undankbare Aufgabe die zwei Anhängerzüge von Ambri nach Südfrankreich zu chauffieren. Bis zur Ankunft in St. Crépin

vergingen einige Stunden und sie kamen erst mitten in der Nacht am Ziel an. Denn das Gepäck der gestrandeten Piloten in Turin wurde von den Fahrern zuvorkommend dort abgeliefert, um später in einer Nachtübung ans Endziel zu fahren.

Mittwoch, 27. April

Da unsere Gruppe auf drei verschiedene Länder aufgeteilt war, entschlossen wir uns alle am Abend in St. Crépin einzufinden. Die fünf Segelflugzeuge, welche schon dort waren, konnten von der ortsansässigen Schleppmaschine in die Luft gebracht werden. So war Gelegenheit, dass die erfahrenen Südfrankreichpiloten den Jüngeren die Region und ihre Eigenheiten zeigen konnten.

Nach einer erholsamen Nacht in einem Hotel in Turin, begaben sich Ruedi, Felix und Adi wieder auf den Flughafen, um endlich starten zu können. Die Schleppmaschine war schon bestellt! Es war sozusagen zwingend, dass geschleppt wird. Denn wäre dies nicht möglich gewesen, hätten die Flugzeuge verzollt werden müssen, was einen riesigen Aufwand und Papierkrieg mit sich gebracht hätte. Nach der Aufgabe eines Flugplanes, durften die Drei endlich zu den Segelflugzeugen. Dort warteten diese auf die Schleppmaschine, die von Genf nach Turin unterwegs war. Endlich war die Robin da und man wollte sogleich starten. Leider ging dies nicht. Bis zum Start musste der Flugplan weitere zwei Mal geändert werden. Dank Dantes Organisationstalent und seinen tiefen Italienischkenntnissen gelang es um 14 Uhr doch noch zu starten.

Start in Turin auf dem Internationalairport



Am späteren Nachmittag wurde nochmals ein Flugzeugwechsel auf den Doppelsitzern vorgenommen. Simon und René übergaben ihren Janus Dante und Jörg, Ruedi und Felix die ASH an Werner, welcher zusammen mit Julia noch bis 20 Uhr flog. Beim Verzurren der Flugzeuge machte Jörg eine Bemerkung: „Das ist noch ein Leben, fliegen, essen, schlafen, fliegen... schade, dass man nicht sein Leben so verbringen kann.“ Darauf meinte Werner: „Wieso nicht? Die Krähen machen das ja auch so!“

Anschliessend gab es einen gemütlichen Abend im Restaurant bei einem Lammgigot.

**Flugplatz Mont
Dauphin bei St.
Crépin**



Donnerstag, 28. April

Jetzt, da alle wieder versammelt waren, ging die Reise weiter. Weil die Woche sich allerdings schon langsam dem Ende näherte, und man auch wieder nach Hausen zurückkommen wollte, wurde Serres als Zielflugplatz ausgewählt. Diese kleinere Strecke wurde von den Piloten unterschiedlich genutzt. Felix machte unter der Funkführung von Erwin seinen ersten Überlandflug in einem Einsitzer. Am Abend kam dann die kurze prägnante Flugerzählung von Felix: "Zuerst ging's nicht hoch, dann ging's und am Schluss ging's nicht mehr runter!"

Die anderen erkundeten nochmals die Gegend und versuchten anfänglich abermals in eine Welle bei Briançon einzusteigen. Danach ging es nach Süden ab zur "Rennstrecke", wo sich unsere Wege wieder kreuzten. Adi in der LS-7, Jörg im Discus II und Jürg mit René im Janus flogen dann südwärts entlang der so genannten Rennstrecke. Anschliessend wechselten sie rüber zum Blayeul, wo die Vier einen Bart erwischten, der von unten bis oben immer über 5 m/s Steigen bot. Nach gut 1500 Steigmeterm flogen sie gegen Serres ab, um beim nahe gelegenen Pic de Bure noch die Abendthermik zu geniessen.



Im Anflug auf den Pic de Bure

Da einige schon am Vortag viel zum Fliegen gekommen sind, gingen diese früher landen, damit an diesem Tag jeder einmal in die Luft konnte. Somit kamen unsere Fahrer von diesem Tag auch noch zu einem Segelflug.

In Serres angekommen, wurden wir von vielen deutschen und österreichischen Fliegerkollegen begrüsst, welche dort in einem Streckenfluglager waren. Anschliessend gingen wir im nahe gelegenen Dorf essen und richteten unser Nachtlager ein.

Freitag, 29. April

Nach dem ausführlichen Briefing machten wir uns daran, die Flugzeuge an den Start zu schieben. Um 12:30 Uhr begannen wir zu schleppen und innert kürzester Zeit waren alle sieben Segelflugzeuge in der Luft. Den Anfang machte Jörg Huber mit dem Discus. Es folgte Jürg Ramp mit dem Discus2, Adi Wälti mit der LS7, Felix Rüegg und Werner Baumann mit dem Janus, den zweiten Janus pilotierte Julia Boysen mit Copilot René Schneebeli. In der ASH 25 flogen Ruedi Schneebeli und Erwin Müller, den Abschluss machte Simon Baumann mit der LS6.

In der Luft ging es erst ein bisschen harzig zu und her. Die beabsichtigte Strecke westlich des Pic de Bure nach Grenoble stellte sich heute als nicht geeignet heraus. Deshalb kam die Weisung von Werner: Zurück über St. Crépin in den höheren Alpen Richtung Schweiz zu fliegen. Jörg meldete östlich vom Pic de Bure habe er gute Steigwerte. Alle kämpften sich in diese Richtung vor. Plötzlich hörte man Julias Stimme am Funk. René gehe es nicht gut, sie müsse nach Serres zurück und landen. ZZ trennte sich von uns und so flogen wir zu sechst weiter. Leider bekam René an diesem Tag eine Migräne mit Nebenwirkungen wie unser Arzt Werner abends diagnostizierte. Zum Glück war Adrian mit dem Anhänger noch nicht weit gekommen und konnte die Beiden abholen. Der Janus wurde demontiert und per Autobahn nach Sion gebracht.

Endlich stiegen alle bis an die Basis und vermochten den Weg in die Schweiz unter die Flügel zu nehmen. Da alle die Region schon einigermaßen kennen gelernt hatten, ging es zügig voran. Gap liessen wir hinter uns und kurze Zeit später überflogen wir in 3500m den Flugplatz von St. Crépin. Bei Briançon fanden wir uns wieder. Es folgte eine lange Durststrecke östlich vom Col du Galibier in Richtung Modanetal. Während wir so hoch stiegen wie es nur ging, spielten Felix und Werner Winkelried und flogen vor. Kurze Zeit später folgten die restlichen Flugzeuge. Alle kamen nach dem gut 40 km langen Gleitflug genügend hoch am Grand Perron des Encombres an, um dort in den guten Aufwind einzufliegen und sich kreisend an die Basis katapultieren zu lassen. Oben angekommen, konnte man die schönen weissen Berge wieder von oben bestaunen. Weiter ging es im Gleitflug Richtung Megève. Bald darauf konnte man Chamonix am Fusse des Mont Blanc erspähen. Kurz vor Chamonix kreisten wir an der Westflanke des Mont Blanc den Wolken entgegen bis alle sicher nach Sion abgleiten konnten. Wir kamen so hoch über Sion an, dass jeder für sich noch das Wallis besichtigen konnte. Einige Piloten flogen relaxt ins Mattertal, fotografierten das Matterhorn und flogen wieder nach Sion. Doch plötzlich nahm die Sinkgeschwindigkeit zu. Parallel dazu kamen die Verspannungen. Das Rhonetal hinunter fliegend fragten sie sich: Reicht das noch? Dank einem kleinen Aufwind bei Sierre reichte es im Abkreisraum von Sion doch noch für einen Kreis vor der Landung.

Dante, welcher am Samstag einen Termin hatte, musste uns verfrüht verlassen. Deshalb flog er mit der Robin und Leo nach Hausen, wo Leo übernahm und zurück nach Sion flog.

Am Abend fand man sich zum gemeinsamen Nachtessen in Sion ein. Armin Ulrich und Jürg Bürgin beerhten uns mit einem Besuch. Sie kamen mit der Dimona von Hausen, um auch noch etwas vom Wandersegelflug zu haben.

Während des Nachtessens erzählte uns Felix ganz begeistert vom heutigen Flug und seinen Erlebnissen. Die Flugkünste von Werner haben ihn so beeindruckt, dass er diese mit "Kunstflug am Hang" bezeichnete.



Das Wolken verhangene Matterhorn

Am **Samstag dem 30. April** war Heimkehr angesagt. Die Ziele waren je nach Flugzeug unterschiedlich. Die einen hatten ihren Anhänger in Ambri, die zweiten konnten direkt nach Hausen fliegen und der SGZ Janus flog mit Ziel Buttwil in Sion ab.

Jürg und Simon übernahmen die dazu gestossene Dimona. Darum durften die Neankömmlinge Jürg Bürgin und Armin als PIC in den beiden Doppelsitzern ASH 25 und Janus KD starten. So flog Armin mit Jörg das Wallis aufwärts, über das Vorderrheintal nach Hausen. Jürg Bürgin war mit Ruedi unterwegs. Sie flogen in die Region Engadin und kamen



Zurück in Hausen bei einem Steak

schlussendlich nicht mehr ganz nach Ambri. Die Landung erfolgte in Lodrino, wo Felix die Festsitzenden mit dem Anhänger, welcher in Ambri stationiert war, abholte. Zuvor war Felix im Discus unterwegs und absolvierte seinen zweiten Überlandflug alleine. Julia und Adrian v. Orelli flogen den Janus der SG Zürich nach Buttwil. Stefan flog den Discus II nach Hausen. Die LS-6 von Erwin pilotiert und die LS-7 mit Adi an Board landeten in Ambri.

Um 19:30 waren dann alle wieder in Hausen und es konnte ein Grillfest zum Abschluss geben.

Der Wandersegelflug 2005 war wieder einmal ein voller Erfolg. Der Knonauer-Wandersegelflug wurde nun schon zum neunten Mal durchgeführt. Seine Ziele, mit jungen Piloten (alters- und erfahrungsmässig) gemeinsam mit erfahrenen Streckenfliegern weite Ziele und neue Flugplätze zu erfliegen, wurde mehr als nur erreicht.

Bis heute konnten über 20'000 km (Luftlinie von A nach B) zurückgelegt und mehr als 60 neue Flugplätze in Europa angeflogen werden. Dies bedeutet, dass im Schnitt ein Segelflugzeug zwischen 30 und 40 Stunden pro Woche in der Luft war.

Weitere Bilder zum Wandersegelflug sind auf unserer Homepage www.sgka.ch ersichtlich. (Link: <http://www.sgka.net/gallery/Wandersegelflug-05>)