



1925

kurzerhand entschlossen, den Hilfsmann - nämlich Andreas Pohl und damit ein erprobter Wettbewerbspilot - mit dem Copiloten auszuwechseln. Den krönenden Abschluss bildete ein eigentliches Rennen über 138 km, welches wir mit 83 km/h absolvierten, um doch noch über die ersehnte Ziellinie sausen zu dürfen. Böse Zungen behaupteten danach, man habe beim tiefen Überflug einen gewissen Nachholbedarf nicht übersehen können.

ERLEBNISBERICHT

Am 6. Mai erlebte ich zusammen mit Marcel Scherer einen sehr eindrücklichen Flug auf unserer DG-500. Obschon wir erst kurz vor 13.00 Uhr gestartet waren, mussten wir bis Wattwil schleppen. Die Wetteroptik war anfangs nicht vielversprechend. Das erste brauchbare Steigen trafen wir in der Region von Urnäsch an. Langsam mogelten wir uns via Kronberg zum Alpsteingebiet, wo wir, umgeben von unzähligen „Bambelibuebe“, bis zur Basis kletterten, welche sich auf 2500 m befand. Ohne lange zu zögern - sprich unnötig Höhe zu vernichten - flogen wir in Richtung der Drei Schwestern los. Östlich der ersten Krete wurde die Luft turbulent und die Nadel des Varios bewegte sich in den positiven Bereich der Skala. Unter strahlend blauem Himmel kletterten wir auf knapp 3000 m. Bis zum Arlbergpass folgten wir der klassischen Flugroute Fundlkopf - Zimbaspitze - Gamsfreiheit - Schafberg - Spullersee. Noch immer war es blau, das Steigen aber regelmässig und gut. Dann durften wir einmal mehr erleben, dass man im Flugzeug nur über einen Bruchteil des Wissens verfügt, das einem normalerweise am Boden zur Verfügung stünde. Obwohl wir bemerkt hatten, dass beim Wind eine Nordkomponente vorherrschend war, flogen wir zu weit nördlich. Die Varionadel quittierte

diese Entscheidung mit einem Sinken von 5 m/s. Ein späteres Ausweichen zur Talmitte brachte nicht viel. Das Sinken betrug konstant zwischen 6 und 8 m/s. Derart abweisend hat sich die Parseierspitze noch nie gezeigt. Dennoch blieb uns nur eines übrig, die Flucht nach vorne. Irritiert und leicht geschockt fanden wir uns schliesslich auf 1500 m über Landeck wieder. Der Rettungsanker erfolgte hierauf per Funk: „Genau über der Venetbergbahn hat es starken Hangwind!“ Bis wir jene Stelle erreicht hatten, zeigte der Höhenmesser nur noch 1400 m. Der Hangwind empfing uns aber mit kräftigem und konstantem Zug aufwärts. Nach einigen Achten war es möglich, über der Bergstation in den satten Aufwind einzudrehen. Etwas vorsichtiger und dennoch zuversichtlich flogen wir via Tschirgant zur Zugspitze, wo es tüchtig kumulierte und die Basishöhe auf etwa 3500 m lag. Indem wir Garmisch-Partenkirchen links liegen liessen, nahmen wir Kurs Richtung Achensee. Weil jedoch die Basis bald zu sinken begann und die Bewölkung stetig zunahm, entschlossen wir uns, zehn Kilometer vor der Nordspitze des Sees zu wenden. Über Seefeld in Tirol zurückfliegend war der Rosskogel der Stubai Alpen unser nächstes Ziel. Dort trug uns ein Aufwind auf knapp 4000 m, was uns anspornte, den Heimflug über das Engadin anzutreten. Via Ötz-, Pitz- und Kaunertal erreichten wir den Reschenpass. Obgleich es hier auf der Südkrete restlos blau geworden war, trug es recht gut. Unser Flugweg führte über den Piz Lischana zur Nuna, wo wir erstmals wieder mit der Kretenhöhe vorlieb nehmen musste, was uns stutzig machte. Bedenklicher war allerdings, dass uns die thermisch gute Nuna nicht einen Meter in die Höhe heben wollte. Daher blieb uns der



1995

platzes gewährleistet war. Als ich zu Marcel sagte, eine Übernachtung in Samedan wäre für mich durchaus vorstellbar, meinte er trocken, eine solche Übung würde ihm zu Hause mittleren Ärger bescheren. So überliess ich ihm das Steuer und er kämpfte mit Erfolg weiter: östlich von Samedan trug uns ein sanfter, abendlicher Aufwind auf 3600 m. In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit - es war unterdessen 18.30 Uhr geworden - war das aber nur ein kleiner Trost. Dennoch fassten wir den Entschluss, zum Piz Kesch zu fliegen. Genau westlich der Bergspitze bildete sich ein verdächtiges Wölklein. Nach einigen Kreisen wurde uns klar, dass dort ein Rotor stehen musste. Mit etwas Glück fanden wir die dazugehörige Welle. In laminarer Luft stiegen wir mit ungefähr 2 m/s. So langsam machte sich im Cockpit Erleichterung bemerkbar, obwohl uns immer noch 115 km von zu

Hause trennten und es inzwischen 19.00 Uhr geworden war. Die vom Rechner verlangte Abflughöhe wollten wir strikte einhalten, da klar war, dass die Welle die letzte Tankstelle auf dem Heimflug sein würde. Als wir dann theoretisch Mailand im Süden und München im Norden sehen konnten, fiel uns ein, dass wir immer noch die Ankunftshöhe von Samedan im Rechner hatten. Mit einer Reserve von 1000 m wurde damit der letzte Abschnitt des Fluges nicht mehr zu einer Zitterpartie. Nach einem wunderbaren, einstündigen Heimflug setzen wir kurz nach 20.00 Uhr im Speck auf.

In Anbetracht der beginnenden Sommerlager wünsche ich Euch allen schöne Ferien und tolle Erlebnisse im segelfliegerischen und familiären Bereich.

Samuel Siegrist

Auto-Elektro und Hydraulikschlauch-Service

Spezialisiert auf Zündung, Vergaser + Einspritzanlagen



W. Fischer • Ackerstrasse 43 • 8610 Uster • Telefon 01-942 15 17