

Inhaltsverzeichnis

Fliegen	3
Grundlage	4
Material	4
Ausbildung	4
Alleinflug	5
Pause	6
Neuanfang	6
Fortsetzung in Grenchen	7
Weitere Instruktionen	7
Ist das nötig?	8
250 Km	8
Beginn einer grossen „Freundschaft“	9
„Fliegen ohne gültigen Ausweis“	11
Erster Auslandflug	12
Flug Nizza-Bern	13
„Mit etwas Stolz“	15
Das „Präsidentenflugzeug“; mit Prüfungsdurchfall	16
„Bankbeziehungen“	17
„Schöne Biedermeierzeit“	17
Gruppenausflug nach Oesterreich	17
Elba	19
„Wartezeit“	21
Heimkehr	21
Bad Ragaz	22
Paris	22
Buschpiloten und Cessna	23
Grossflugplätze	24
Fluglärmverhütung	25
Taxiflug	25
„Rosenkavalier“	25
Streiks	26
Cabrio-Fliegen	27

Bewegte Lehrfahrkünste -	28
Lehrtochter Käthi	28
Starthilfe	29
PC 7 der Pilatuswerke	30
Geschäftsausflug	30
Medizinalflug	31
Mittagessen in Genf	31
4 Km über den Brissago-Inseln	32
Volle Benzintanks	32
CVFR-Lizenz	33
Taxi-Flug von Ascona nach Sitten	33
Lehrtochter Marianne	34
Presse-Mitteilung	35
Wetterumsturz	36
Englandflug	38
Alpenflug	53
Reisebericht (Gemeinderat Kleindietwil)	63

Fliegen

Am 19. April 1914 hat der Unteroffiziersverein Huttwil einen Flugtag auf dem Rüttistalden organisiert. Es muss ein voller Erfolg gewesen sein. Es seien „wenigstens 10'000 Personen herbeigeströmt“ meldet die Chronik von Huttwil. Was bis zum Jahre 1934 in dieser Richtung geschehen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Um die Zeit anfangs der Vierzigerjahre haben junge Leute aus Huttwil offenbar Luftzug um die Ohren festgestellt. Hans Mathys, Oberdorf, Hans Nyffeler, Bisegg, Ernst Flückiger, Brügglen und der Motorradmechaniker-Lehrling Max Dätwyler, wie auch Anton Burkhardt haben sich mit der Fliegerei befasst. Im Jahr 1934 wurde auf dem Huttwilberg erneut ein Flugtag durchgeführt. Da war ich siebenjährig. Ich mag mich noch gut erinnern wie ein „Hängegleiter“ im Rohbau auf dem Gelände aufgestellt wurde. Wenn ich heute ins Innere einer „Robin“ schaue, stelle ich fest, dass sich die holzkonstruktionsweise bisher gar nicht gross geändert hat. Die Fliegerei an und für sich hat eine grosse Entwicklung mitgemacht.

Eigentlich fast normal ist, dass ein Junge Lokomotivführer werden will. Bei mir war's nicht ganz so. Seinerzeit hiess es bei mir „Pilot“. In unserer Familie ist irgendwie eine Genstruktur, die im linken Augen eine Muskelschwäche beinhaltet, die das Schielen bewirkt. Ich selbst bin mit diesem Mangel behaftet und lebe seit früher Kindheit damit. Nicht dass meine Eltern diese Tatsache vernachlässigt hätten. Aus unserer Hausarzdynastie hat's beim Grossvater aus medizinischer Sicht geheissen, man solle warten mit korrigieren bis ich etwa 11-, 12-jährig sei. Eine Behandlung würde möglich werden. Der Nachfolger in der Dynastie, ein Mediziner und studierter Augenarzt hat alsdann, aus seinem Wissen schöpfend gefragt, warum man mit Therapie nicht früher begonnen habe. - Meine Mutter hat mich frühzeitig darauf hingewiesen, dass praktisch „Einäuger“ keine Chancen

haben, Pilot zu werden. Ich habe mich nicht weiter geirrt und die Tatsache hingenommen.

Grundlage

Im Alter von etwas über 30 Jahren habe ich mit einem wenig jüngeren Kollegen über die Fliegerei gesprochen und diesem erklärt, ich hätte gerne fliegen gelernt aber -, Etwa einen Monat nach diesem Gespräch hat mich dieser Kollege aufgefordert zum Vertrauensarzt des Luftamtes zu gehen. Er sei da gewesen und habe bereits die ersten Segelflüge geschnuppert. Gut, ich habe den Rat befolgt. Schwierigkeiten gab's keine und eine Fluglehrlizenz wurde mir erteilt.

Material

Auf dem Flugplatz Langenthal in Bleienbach waren bei der Segelfluggruppe ein „Grunau-Baby“, eine „Weihe“, ein „S 18“ und ein „S 25“ zur Verfügung. Als Schleppflugzeug diente ein Speziallizenzbau der Firma Max Dätwyler & Co, MDC in Form einer Piper L 4 . Ich wurde einem netten Fluglehreraspirant, E.Z., zugeteilt. Den Doppelsitzer „S 25“ mit seinen Tücken und Mucken lernte ich bald einmal kennen. Was aber noch faszinierender ist, ist der Teamgeist bei den Segelfliegern. Ohne Zusammenarbeit läuft nichts.

Ausbildung

Fliegen und vor allem landen wurde gründlich geübt. Die Eigenschaften des Segelflugzeuges S 25 versuchte man in den Griff zu bekommen. Wenn aus geradem Flug die Richtung geändert werden sollte flog der Apparat noch eine Ewigkeit nach seinem Willen. Oftmals hatte man das Gefühl ein stures Pferd bändigen zu müssen. Nach geraumer Zeit wurde ich zu einem Kontrollflug an Kurt Ryser, seines Zeichens Obmann der SGO gewiesen. Der Start war normal. Wir stiegen bis etwa 400 m über Platz. Plötzlich stieg das „S 25“ weg. Es zog das Heck des

Schleppflugzeuges mit der Ansteigelage nach oben. Die Lage wurde kritisch. Von hinten kam der Kommentar, „es gibt nichts mehr anderes als ziehen“; also ausklinken. Der Segler wurde stabilisiert, der Flug wurde fortgesetzt und die folgende Landung gelang recht gut. Mein Ausbildungsstand wurde oberamtlich begutachtet und als richtig befunden. Die Schulung ging weiter bis an einem Samstag im Oktober.

Alleinflug

Nun hiess es, morgen machst du den Alleinflug. Am Sonntag war ich schon recht früh auf dem Flugplatz. Ich half eifrig Flugzeuge herum zu stossen und Kollegen für Flüge vorzubereiten. Es war ein recht schöner Tag. Bei vier Uhr gab's Feierabend. Nun hiess es, Ernst macht noch den Alleinflug. Nachdem alle Flugzeuge, bis auf das Schleppflugzeug, versorgt waren, wurde das Grunau-Baby von der Hangardecke geholt. Der kleine Segler wurde an den Pistenanfang gebracht. Ich zog den Fallschirm während des Marsches zum Segler an. Hier wurde ich angeschnallt und verpackt. Das Schleppflugzeug ist inzwischen eingetroffen. Das Baby wurde angehängt. E.Z. machte mich noch darauf aufmerksam, dass, wenn die feuchte Luft einen Niederschlag aufs „Capot“ bilde, ich, zum Temperatúrausgleich, etwas schieben solle.

Der Niederschlag hat sich recht früh gebildet. Ich zog den Bauch ein und presste den Steuerknüppel recht stark nach hinten. Nun hörte das Rollen auf der Piste auf. Ich war in der Luft. Nach kurzem Moment schaute ich zum seitlichen Loch in der Kabinenhaube raus und stellte das Schleppflugzeug unter mir fest. „Es gibt nichts mehr anderes als ziehen“. Das Flugzeug begann zu vibrieren. Nachstossen. Mit Steuerintervallen nach rechts kurvte das Ding nach rechts bis es plötzlich, um 180 Grad gedreht, landete. Der Kopf hat mir nicht zugegeben, dass ich die Kabinenhaube abwerfen sollte. Flugdauer um eine Minute. Schleppflugzeug ca. 4 Minuten Flugzeit. Nach dem Öffnen des

„Capot“ standen bereits der Fluglehrer und der Materialverwalter vor mir. So leintuchbleiche Leute habe ich seither nie mehr gesehen. Nach näherem Hinsehen wurde festgestellt, dass ich in extrem naher Distanz neben den Projektprofilen des heute stehenden grossen Hangars der Firma MDC vorbei geflogen bin. Immer so disponieren im Leben, dass ein Schutzengel mitmachen kann. Am nächsten Tag wurde mir die ganze Sache erst bewusst. Fest entschlossen, den Alleinflug zu wiederholen, fuhr ich am nächsten Samstag wieder nach Bleienbach; wenn nicht, würde ich in meinem Leben sicher nie mehr in ein kleines Flugzeug einsteigen. Hier traf ich Kurt Ryser, Obmann der SGO. Das Grunau-Baby wurde bereitgestellt. Schon bald fing's an mit Fallschirm anziehen, einsteigen, Fallschirm ausziehen, Kissen einlegen, Kissen herausnehmen, Kissen verschieben bis ich mich im Cockpit wohl fühlte. Nach Prüfung der Sachlage durch Obmann, Fluglehrer, vielleicht noch verschiedene kompetente Personen, und nach Feststellung einer Persönlichkeit, dass ich fliegen könne, sonst wäre ich nicht mehr hier, wurde der Flugapparat an den Pistenanfang gestellt. Diesmal war der Alleinflug tadellos gelungen. Ich bin heute noch dankbar über die Bemühungen von Ernst Zynicker und Willi Kämpfer.

Pause

Meine fliegerische Tätigkeit war vorerst gering und dann wurde sie eingestellt. Der Grund hierfür war aber nicht auf dem Flugplatz zu suchen. Zu ungefähr gleicher Zeit habe ich mich selbständig gemacht. Erstens hatte ich keine Zeit und weiter mussten meine Mittel, vor allem finanzieller Art, ökonomisiert werden.

Neuanfang

Am 21. April 1970 beginnen die Eintragungen im Motor-Flugbuch. Als Fluglehrer ist Beat Bataglia verzeichnet. Das

Flugzeug ist eine C 150 mit Immatrikulation HB-CBX. Die wirtschaftliche Lage beurteile ich nun so, dass ich es für möglich halte, mich wieder fliegerisch zu betätigen. Leider nicht mehr auf dem Gebiete des Segelfluges. Die Zeit um Flugzeuge herum zu stossen kann ich schlecht aufbringen, so halte ich mich ans Motorfliegen. Die Ausbildung geht recht gut voran. Volten-Training, Fluglagenkontrolle, Seitenwinderfahrung. Bis 15. Mai war ich schon etwas über 5 Stunden in der Luft. Mein Fluglehrer B.B., seines Zeichens privat im Schuldienst tätig, hatte sich gemeldet bei der Swissair und wurde angenommen. Ab 1. Juli ging für ihn in der SLS die Ausbildung los. Plötzlich war ich verwaist, weil nur noch ein weiterer Fluglehrer seine Dienste anbot, jedoch sich zur Zeit im Ausland aufhielt.

Fortsetzung in Grenchen

An einem Sonntagvormittag habe ich mich in Grenchen eingefunden und den Flugbetrieb dort etwas in Augenschein genommen. Hier traf ich den Kollegen, der mich aufgefordert hatte, die Segelflugausbildung an die Hand zu nehmen. Wir genossen irgendwie im Restaurant Tranksame, da kam ein Herr vorbei. „Du Otti, er könnte doch hier in Grenchen weiter schulen“. Ich stellte mich vor, erklärte kurz diesem „Otti“, es war Otto Sallaz persönlich, dies und jenes über meine bisherige fliegerische Tätigkeit. Er notierte meine Adresse. Schlussendlich gingen wir alle Drei des Weges. Am nächsten Tag, es war der Montag, hatte ich sämtliche Unterlagen, Anmeldeformulare etc. der Flugschule Grenchen in meinem Besitze.

Weitere Instruktionen

Im Motor-Flugbuch beginnen die Eintragungen aus Grenchen am 11.11.1970; es ist seriös und nicht Fasnacht. -

Fluglehrer ist ein Herr Scheuber. Das Flugzeug hier ist ein „Beagle“ BT21; HB-NAD. Am 2.6.1971 ist verzeichnet „1. Alleinflug + 6“. An Notlandeübungen, Abkippübungen, Landetraining, Glissadenübungen, Schlechtwetter Navigations-training waren beteiligt die Herren Scheuber, Schärer, Ribl, Riedel. Mit Letzterem ging am 8.7.71 zur Alpeneinweisung, von Grenchen nach Lugano, von hier nach Locarno und weiter wieder nach Grenchen. Aufmerksam wird man gemacht, dass man möglichst nicht Mitte Tal fliegen solle, damit eine eventuelle Umkehr möglich wäre. Ein Pass so anfliegen, dass man schauen kann, wie's auf der andern Seite aussieht, dann entscheiden, ob hinüber oder umkehren.

Ist das nötig?

Ein eindrücklicher Flug war mit Fluglehrer Scheuber nach Schupfart-Frick. Vor dem Abflug wurde mir erklärt, dass sowieso Reklamationen seitens der Platzaufsicht zu erwarten seien. Tatsächlich war es so. Eine Begründung konnte nicht eruiert werden. Später einmal beobachtete ich in Beromünster zwei Jungpiloten. Der eine sagte zum andern: Wo wollen wir hinfliegen, nach Schupfart ? Der Andere erwiderte: Kannst hingehen wo du willst, aber nie mehr in meinem Leben nach Schupfart. - Muss das so sein ?; nein (Siehe nachstehend Sitten)

Ab 6.10.1971 flog ich unter Aufsicht von Otto Sallaz. Vorerst 6 Landungen ab 2000 ft. Am 7.10.71 fünf Landungen auf „fein“ und anschliessend nochmals vier. Am 20.10.71 Navigations-Uebung.

250 km

Am 21.10.71 ist der grosse Tag. 250 km sind angesagt. Von Grenchen ist der Standardflug: Grenchen-Yverdon-Birrfeld-Grenchen. Diesen Flug habe ich vorbereitet mit Abweichung

über Thun jedoch hier ohne Landung. Ich fand, Abwechslung muss auch einmal sein. Ich habe mein Vorhaben an Otto Sallaz kundgetan. Es wurde genehmigt.

Beginn einer grossen „Freundschaft“.

Nun aber holte ich weiter aus und erklärte O.S. ich hätte noch einen andern Vorschlag, der laute: Grenchen-Sitten-Lausanne-Grenchen. Nun wurde es für O.S. ausserordentlich. Er fragte B. Müller aus dem Komitee: Gibt es 250 km nach Sitten und Lausanne ?. B.M. nickte und sagte: ja, ja.- Ihm war ja gar nicht klar, was er gefragt wurde. Nach eidg. Recht liegt Sitten-Lausanne drin. Also fliegen sie los Richtung „Plaine morte“ nach Sitten. Nein, mein Flugplan lautet: Burgdorf-Thun-Frutigen-Gemmi-Sitten. Da ich in Radiotelefonie noch nicht ausgebildet war, dies war zu der Zeit noch nicht obligatorisch, fragte ich was „N“ heisse. O.S. erwiderte „November“. Auch hier hatte ich nun Hotel-Bravo-November-Alfa-Echo beieinander. Wissen Sie wie der Mixer funktioniert? Theoretisch glaube ich schon. Meteo-Erkundigungen, Brennstoffberechnung, - alles war, meines Erachtens, i.O. Um 11.05 Uhr ist die Startzeit vermerkt. Es wurde Höhe gewonnen. Ca 500 m über dem Niesen reduzierte ich die Gemischzufuhr über den Mixer. Nun wollte der Motor nicht mehr; offenbar war meine Bemühung zu gross. Ich schob nach und schon gab's einen Knall aus dem Auspuff. Ein erster Blick über die Gemmi stellte vorerst eine Dunstschicht im Wallis fest. Senkrecht unter mir war Sierre zu sehen. So vernichtete ich meine Höhe von irgendwo Richtung Sitten und rief über Funk irgendwie den Turm an. Vorerst in französischer Sprache. Dann versuchte ich es in deutsch. Die Ausbildung als „Radio-Operateur“ fehlte ja noch. Der nette Mann auf dem Turm sprach etwas von „QNH“ Pistenrichtung und Windrichtung, verstehen tat ich überhaupt nichts. Ich flog entlang der Piste, stellte zu meinem Schrecken Starts von Venom Flugzeugen fest und war ganz verzweifelt. Bei Ardon „fasste ich mir ein Herz“ und fragte den

Mann auf dem Turm in französischer Sprache, ob er mir ein wenig helfen könnte. Ich befände mich auf 2650 Fuss über Ardon. „Eh bien. Tournez a gauche. Traversez le valais“. Richtig, die startenden Venom-Flugzeuge taten mir auf dieser Höhe absolut gar nichts. So flog ich auf die andere Talseite hinüber, befand mich zu diesem Zeitpunkt bereits auf dem Left-Hand-Down-Wind, vollführte eine wunderbare Landevolte zu 26. Die Landung war geglückt. Irgendwie wollte ich mich nach rechts halten. Hier insistierte der liebe Mann auf dem Tower, ich solle weiterrollen - nach links halten. Ich konnte fast gar nicht verstehen, dass man da irgendwie zum Militär geraten sollte. So rollte ich voll durch die parkierten Hunter, Venom, etc. Flugzeuge bis zum Pistenanfang. Hier hatte ich zu stoppen. Ein anfliegender Venom-Flugzeug war über mein Verhalten nicht ganz sicher und startete durch. Zu diesem Zeitpunkt und in diesem Moment konnte ich wieder auf die Asphaltpiste, hatte weiter zu rollen bis zur Abzweigung nach rechts, und so befand ich mich auf dem zivilen Parkgrund des Flughafens Sitten. Ich stellte meine HB-NAE hin, stoppte den Motor, parkierte ganz korrekt und fand mich gleich darauf auf dem C-Büro ein. Im tiefsten Innern meines Egos war ich bereits vorbereitet auf einen richtigen „Anschiss“. Hier war ein netter Herr, der fragte mich: „Vous-êtes NAE?“ Er prüfte mich kritisch, stellte irgendwie fest, dass ich ein Flugschüler war, der es gewagt hat, über die Alpen zu ihnen zu gelangen. Da hiess es: „Alles in Ordnung, keine Einwendungen, wirklich alles in Ordnung. Wollen sie gleich wieder weiterfliegen?“ „Nein. Ich wünsche eben hier ein Walliser-Teller zu geniessen.“ Ich genoss dieses recht ausgiebig. Während des Essens änderte ich meinen Flugplan. Ich kontrollierte, ob Sitten-Yverdon-Grenchen im ganzen 250 km messe. Meine Prüfung war positiv. Nach dem Essen ging's dann talwärts zum Genfersee, nach Yverdon. Um 13.44 Uhr langte ich in Yverdon an. Beim Ueberflug über LSTY , was ist das ? Es war eine Herde Schafe. Ich überflog ein weiteres Mal den Flugplatz

und legte mir einen Landeplan fest. Er klappte wirklich. Um 14.00 Uhr öffnete Yverdon. Mein Flug wurde fortgesetzt über den Neuenburgersee, Bielersee nach Grenchen. Abschluss des 250-ers am 21.10.1971 14.44 Uhr. Ich stellte das Flugzeug HB-NAE ordnungsgemäss auf seinen Parkplatz und verliess Grenchen ohne irgend einen Rapport. Am 25.10.1971 habe ich mich wieder in Grenchen eingefunden und Otto Sallaz über den 21.10.71 rapportiert. Er hatte sichtlich Freude als ich ihm von meinen Abenteuern, „Klapf“ aus dem Auspuff, der Uebung mit der Venom-Begegnung erzählte. Hatten sie nicht Angst nach dem „Klapf“ im Auspuff? Die Flugplätze von Reichenbach und von Frutigen waren ja sichtbar -. An diesem 25. Oktober 1971 wurde mir, nach einigen Kontrollen im Flugzeug durch O.S. ein Stempel ins Flugbuch gedrückt: „Praktische Prüfung zum Erwerb des Führerausweises für Privat-Piloten bestanden. Der Sachverständige Otto Sallaz.“ Seither bin ich Sitten-Fan. Später einmal wurde ich gefragt, ob ich das Kontrollstellenmandat übernehmen würde für die Segel- & Motorflugschule Grenchen. Ich nahm an und übte dies bis zum Tode von O.S. aus. „Wissen sie wann ich auf sie aufmerksam geworden bin“? Ich vermutete durch meinen 250-er. O.S. hat's bestätigt.

„Fliegen ohne gültigen Ausweis“

Anfangs 1972 habe ich ein Gesuch eingereicht beim Vorstand der MFGL um Einweisung auf die Flugzeuge dieser Organisation. Mein Ausweis war am 21.4.72 verfallen. Genau an diesem Freitag habe ich einen Telefonanruf erhalten. Der Cheffluglehrer der MFGL orientierte mich, dass ich am 22.4.72 zur Einweisung antreten könne. Ich habe mich zum vereinbarten Zeitpunkt eingefunden und vorweg gerade erklärt, dass mein Ausweis abgelaufen sei. Dies werde sich schon regeln, war die Antwort des Cheffluglehrers. Die Einweisung habe ich bestanden. Wie's mit der Ausweiserneuerung gehe, habe ich nicht

mitbekommen. Ich bin dann, am Montag danach, nach Grenchen gefahren; die meisten Flüge habe ich ja dort geflogen. Herr Gfeller im C-Büro in Grenchen hat dann gewünscht, dass ich am nächsten Tag wieder kommen solle. Ich fand es als Zumutung einen Tag nachher noch einmal die neunzig Kilometer zu bewältigen. Im Flugplatzrestaurant traf ich J.P.Desgrandjean und erzählte ihm die Sache. Das gibt es auf der ganzen Erde nirgends - ! - Doch in Grenchen, war seine Antwort. Gehen sie doch zu Herrn Hofstetter auf dem Luftamt. Ich fuhr von Grenchen nach Bern. Herr Hofstetter erneuerte mir den Ausweis. Er fragte mich, ob er eine Fotokopie vom Flugbuch machen dürfe. Ich gab die Einwilligung. Er stellte weiter fest, dass ich ohne gültigen Ausweis geflogen sei. Ich würde eine Busse erhalten. Die Busse und die Schreibgebühren waren total Fr. 25.-- wert.

Erster Auslandsflug

Einmal muss es auch sein. Hie und da hat man schon von solchen Unternehmungen gehört.

Paul Nyfeler ist, wie viele andere, etwas jünger als ich. Es scheint, dass er schon Auslandsfahrt hat. Ich habe mein Interesse bei ihm angemeldet, er hat kurz überlegt und gesagt, dass da ein Berufskollege den Wunsch für einen Flug nach Nice erwähnt habe. Das Projekt wurde überdacht, meine Freundin war gewillt mit zu machen. Vorgesehen war das Flugzeug HB-OVY. Anfangs Oktober 1973 ist P.N. bei mir zuhause aufgekreuzt mit einem recht ansehnlichen Stoss von Unterlagen. Er hat alles mit mir durchgearbeitet. Zollflugplatz Bern, dann Richtung Genfersee, Rhonetal bis nach Nizza. Die Strecke wurde vermessen, der Benzinverbrauch berechnet, Flugfrequenzen heraus notiert, die Grosswetterlage scheint recht günstig, verschiedene Details bereinigt, so dass das Vorhaben in greifbare Nähe rückte. Am nächsten Tag wurde die Reservation des Flugzeuges an die Hand genommen und das Wochenende vom 6. auf den 7.10.73 endgültig fürs Unternehmen bestimmt. Am

Samstag den 6. Oktober 73 ging's los. Auf dem Pilotensitz war P.N. und als „Copilot“ figurierte ich, eigentlich aber eher als sehr aufmerksamer Schüler und Lehrling. Der Flug verlief ziemlich exakt nach dem aufgestellten Drehbuch. Anflug von Nizza von Norden über die Pisten auf die Anflugvolte hin zum Parking. Auf der Information am Aeroport wurde das Hotel organisiert und schon fuhr ein Taxi los Richtung Stadt. Ich war auch hier Neuling. Paul hat bereits geschwärmt von einer Pizza. Nach interessiertem Schlendern durch die Altstadt, sind wir bald einmal auf die „ersehnte“ Pizzeria gestossen. Das Treiben ums Geschäft mit den Backwaren war, sowohl im Lokal, wie auf dem Trottoir, wirklich recht unterhaltend und sehr verständlich für Pauls Stimmung. Grosse Sprünge wurden keine mehr gemacht. Baldige Nachtruhe war ebenfalls verständlich und für alle recht erträglich.

Flug Nizza-Bern

Wenn für mich der Schlaf etwa unterbrochen wurde beschäftigte ich mich mit Umkrempeln des Drehbuches; der Film hat rückwärts zu laufen. Am 7. Okt. 1973 fuhr ein Taxi schon recht früh mit uns zum Flugplatz. Nun musste ich besorgt sein ums Ausfüllen des Flugplans, organisieren des Flugbenzins, Beurteilung der Wetterlage. Hier zeigte sich ein Aufzug einer Front über Savoyen. Startzeit in Nizza ist mit 10.17 Uhr verzeichnet. Der Steigflug Richtung Sisteron wurde mit „Level Off“ auf ca. 9000 fts unterbrochen. Richtung Grenoble war die Warmfront sichtbar. Unsere Höhe war gerade über dem Frontsystem, wir befanden uns „On Top“- . Ein Loch, es war sicherlich das letzte, war unter uns. Mit einer Linksspirale wurde durch dieses unter die Wolken geflogen. Man mag mir verzeihen. Die vorgeschriebenen Wolkenabstände wurden nicht eingehalten. Von nun an habe ich mich gebessert. Der Abstand war vorläufig sicher 150 m. Mit dieser Flugart ging's natürlich immer bodenwärts bis Funkfeuer „La Tour du Pin“. Hier war eine

Kursänderung fällig. Vorerst Rückenpeilung zu letztgenanntem „NDB“ Richtung „St.-Prex“ (Genfersee). Beim „Lac de Bourget“, Ortschaft Lucey waren die Sichtverhältnisse etwas mies geworden. Umkehren, zurück nach Grenoble. Paul: „Warte, da ist nach Karte auch noch ein Flugplatz. Er liegt an einer Eisenbahnlinie“. Die Bahnlinie war gut in Sicht und so flogen wir dieser entlang. Die vier Ecken der Piste waren erkennbar. Ein Gutsbetrieb und ein Unterstand event. für Flugzeug. Irgendwie bastelte ich mir im Kopf eine Anflugvolte, flog diese und landete eigentlich recht „professionell“ in recht hohem Gras. Landezeit 12.31. Aussteigen. Überall hohes Gras. Die Mähmaschine mag sicher ein paar Wochen in Reparatur sein. Unser Weg ging Richtung Gutsbetrieb. Ein Telefon war an der Aussenwand des Hauses unter einem Brett, Schutz gegen Witterungseinfluss, montiert. Ob wir's benutzt haben, weiss ich nicht mehr. Plötzlich hatten wir Kontakt mit Leuten vom Bauernhof. Unsere Frage war nach einem Taxi. Ein junges Mädchen, so genannter „Teenager“ packte uns in seinen CV2 und fuhr mit uns etwa 5 km ins nächste Dorf, zum einzigen Gasthof. Dieses Taxi war eigentlich gratis. Unsere Erkundigung im Restaurant nach Essen und Telefon wurden prompt befriedigt. Fürs Essen: Sie hätten gleich eine Taufgesellschaft, wir könnten uns dem Menü anschliessen. Das Telefon war im Gang draussen. Ein Telefon nach Nizza, für Mitteilung des Flugabbruchs; ein Telefon nach Genf über Wetterbedingungen; und schlussendlich ein Telefon nach Bern wurden bewerkstelligt. Nizza war i.O.. Genf war etwas unverständlich und nicht richtig klar. Bern meldete, dass sie bereits vom Unterbruch des Fluges Kenntnis hätten. Wetter? Es seien zwei unabhängige Piloten von der Westschweiz eingetroffen. Konstanter Regen ab Genfersee bis Bern aber gute Sichtverhältnisse unter der Wolkendecke. Unser Vorgehen war folgendes: Essen nach Vorschlag der Gastwirtin jedoch etwas abgekürztes Verfahren. Es war herrlich. Frage nach einem Taxi. Kein Problem, die Gastwirtin zog ihre Schürze aus und

chauffierte uns im betriebseigenen Peugeot zum Flugplatz. Die HB-OVY bewältigte den Widerstand des „Rasens“ spielend und erneut flogen wir, hoch konzentriert, der Bahnlinie entlang nordwärts. Der Rhone entlang und nördlich am Ende des Lac de Bourget haben wir den Durchschlupf gefunden. Jetzt folgten wir der Bahnlinie Chambery nach Annecy. Plötzlich war die Bahn nicht mehr zu sehen. Sie verschwand in einem längern Tunnel. Anschluss suchen - wieder gefunden. Bei La Roch und Bonneville war's wieder etwas schwieriger. Wir erwischten den Fluss „Arve“ , jetzt geht's gut bis Annemasse. Die grauen Gehirnzellen wurden wieder etwas gefordert. Voltenplan war keiner zur Hand. Wir sind trotzdem fast wieder „professionell“ angekommen und ohne Probleme mit der Flugplatzleitung. Unsere Absicht war: Zollkontrolle weil Ausflug aus Frankreich. Für was, war die Frage der Flugdienstleitung. Ihr geht ja auch nicht zum Zahnarzt wenn ihr kein Zahnweh habt. Zum Andern hätten wir ja die Zollkontrolle in Nizza hinter uns gebracht. Nach Besichtigung des Flugplatzes, der Flugplatzeinrichtungen und der Flugzeuge folgten wir wieder unserem Drehbuch. Der Flugdienstleiter begleitete uns mit seiner Robin bis Richtung Evian. Das Wetter war wirklich, wie Bern avisiert hatte, regnerisch mit ausgezeichnete Sicht über mehr als 50 km. Die Funkfeuer St.-Prex und Freiburg wurden als Navigationshilfen und übungshalber benutzt. Nach Anmeldung des Fluges in Bern wurde gleich gefragt, sie sind jene die um 13.00 Uhr hätten in Bern sein sollen? Ja, durch die „Übungen“ und Vorsichtsmaßnahmen hat sich die Landung bis 16.55 Uhr verzögert. Bis Bleienbach hat dann Paul noch „chauffiert“. Für mich wars ein sehr lehrreicher Flug, dieser erste Auslandsflug.

„Mit etwas Stolz“

Am 20. April 1974 habe ich begonnen auf das Muster Piper J 3 C umzuschulen. Als Fluglehrer war Beat Schär, Fluglehrer in der Armee tätig. Mit etwas Stolz blicke ich heute zurück. Beat

avansierte bis zum Obersten im G.- Stab. Heute ist er als Leiter des Emergency Committee bei der „Swissair“ tätig.

Das „Präsidentenflugzeug“ ; mit Prüfungsdurchfall

Am 8.7.1974 habe ich mich bemüht auf das gruppeneigene Flugzeug HB-OKL umzuschulen. Es ist ein Piper Arrow IV BA28 200R. Vorerst 23 Landungen mit J. Kuhn. Dann 6 Landungen mit Peter Müller. Weitere 6 Landungen mit B. Bataglia. Wieder 4 Landungen mit P. Müller. Freilich das Flugzeug ist mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk ausgerüstet. Nach über 6 Stunden Schulung und Empfehlung von B. Bataglia, habe ich mich bei Mr. X, zum Umschulungsnachweis gemeldet. Der Kontrollflug wurde durchgeführt und ich wurde von Mr. X ohne Begründung fallen gelassen. Eigentlich recht seltsam. -

Als Zwischenbemerkung ist anzuführen, dass ich sowohl bei der MFGL und der Segel- und Motorflugschule als Aktivmitglied figurierte. Eine Aenderung habe ich bis 1997 nicht vorgenommen; per 31. Dezember bin ich nun in Grenchen ausgetreten. Ich war also immer „Doppelbürger“ beim Aero-Club.

Ich bin dann nach Grenchen gefahren und habe dort innert kürzerster Zeit den Umschulungsnachweis erhalten. Ein Jahr später habe ich einen Kontrollflug mit drei Landungen in Grenchen gemacht. Das „Präsidentenflugzeug“ wie es oftmals benannt wurde, war in LSPL offenbar nur für die „High Society“ bestimmt. Ich wusste dies zur Zeit nicht -.

Später, während meiner Tätigkeit in der MFGL, ist dann ein anderer Grund aufgetaucht. Beim Kauf des Flugzeuges HB-PBE habe Mr. X, ohne speziellen Grund, auch die Hand im Spiel gehabt. Bei seinem Arbeitgeber habe Mr. X. ebenfalls ähnlich gewirkt und er ist alsdann endgültig verschwunden. Leider gibt es auch solche Ausnahmefälle bei der Fliegerei. Auf alle Fälle, ich habe kein Erpressungsgeld bezahlt.

„Bankbeziehungen“

Am 17.5.75 sind zwei Flüge registriert nach Sitten und wieder zurück. Die Passagiere stammten aus dem Personal der Ersparniskasse Huttwil. Wir durften von LSPL aus einen Firmenausflug mit zwei Flugzeugen organisieren und durchführen.

„Schöne Biedermeierzeit“

Zwei Tage später, ich war offenbar zu der Zeit, nach moderner Terminologie, recht „fluggeil“, ist ein Flug nach Wangen-Lachen verzeichnet. Auch hier habe ich versucht, den Flugplatz, ohne spezielle Einweisung, zu erobern. Es hat mir Ueli Sohm lediglich einmal gesagt; nie die Piste verlassen, sonst ersäufst du. Ich hab dies beherzigt und das ganze Unternehmen gelang. Zusätzlich hatte ich eine interessante Begegnung. Nach Parkierung des „Präsidentenflugzeugs“ ist eine C 150 „eingetrudelt“. Auch diese Maschine wurde irgendwie korrekt parkiert. Der Kiefer fiel runter und die Augen sind zum Kopf hinausgegangen. Zwei ganz hübsche, junge Damen sind aus dem Flugzeug gestiegen. Die Attraktivität wurde sehr unterstützt mit deren „Outfit“, die zwei waren eingehüllt in Biedermeier-Kleider. Der nette Eindruck wirkt heute noch nach.

Gruppenausflug nach Oesterreich

Der Juni 1975 brachte für mich den ersten Ausflug mit verschiedenen Flugzeuge und Gruppen-Mitgliedern der MFGL. Wien war auf dem Programm. Aspern, ein ehemaliger Luftwaffen-Flugplatz, war Zielflugplatz. Organisiert wurde das Unternehmen von einem Kollegen, der auf einem Zeltplatz irgendwo einen Tramfahrer kennen gelernt hat, der während des Krieges sogar Me262 geflogen sei. Nach dem Auftreten des Wieners zu schliessen, könnte glaubhaft gewesen sein, dass er einen Abschuss überlebt hätte. Ursprünglich wurde beschlossen, dass jeder sein Leg vollständig unabhängig und selbständig zu fliegen hatte. Ich war dran von Bern bis Salzburg. Die Kontrolle in Zürich-Information war i.O. was mich in meinem Weiter-

fliegen bestärkte. München-Information funktionierte ebenfalls gut. Meine Flugabsicht mit Höhenangabe, Flugweg funktionierte gut. Plötzlich war am Funk eine Meldung über einen entgegengesetzten Flug zu hören mit gleicher Höhenangabe. München machte mich auf die Situation aufmerksam, ich versetzte meinen „Level“ um 1000 fts und bestätigte dies nach München. Neu für mich war in Salzburg, dass die Verkehrsleitung einer Caravelle Landefreigabe bewilligte und mir auf entgegengesetztem Kurs ebenfalls Landung frei gab. Die Caravelle war freilich schneller. Nachträglich habe ich herausgefunden, dass keine Jetblastwirkung zu erwarten war. Für den Hinflug hatte ich meine Pflicht erfüllt.

Für das nächste Leg wurde bereits wieder in Pilot und Radio-Operateur weiter geflogen. Wie sich alsdann herausstellte, war die Aufteilung hier nicht ungeschickt.

Etwa 100 km vor dem Zielflugplatz wurde versucht Radio-Kontakt aufzunehmen, und zwar in englischer Sprache. Antwort war keine zu bekommen. Unser Funker versuchte es mit Schwetach. Der Kontakt gelang. Die Frequenz wurde kontrolliert, alles schien in Ordnung. Schwetach bat um Kontaktaufschub, unser Flugzeug drehte verschiedentlich 360 Grad. Schwetach orientierte, sie hätten telefoniert, es scheine alles in Ordnung. Auf einen weitem erfolglosen Kontaktversuch hin gab uns Schwetach den Rat in Aspern „à discrétion“ zu landen. Der Wiener-Organisator war zur Stelle. Taxis waren bereitstehend. Die Fahrt zum Hotel war - Fredy Zbinden, seines Zeichens Fahrlehrer, meinte, „bis jetzt habe ich gemeint fliegen sei gefährlich -“. Wir machten uns etwas frisch und gleich einmal ging's Richtung Grinzing. Das Nachtessen war wunderbar. Nach ein paar Tropfen Wein war die Stimmung recht gehoben. Immer noch war unser Reiseführer zu Stelle und begleitete uns zum Hotel. Hier ging's doch etwas laut zu, aber immerhin in einem anständigen Rahmen, so dass eine ältere Dame, die ihre Bemerkung anbringen wollte, mit dem Ausdruck; entschuldigen sie

bitten, wir sind mit Trägheitsnavigation hierher gelangt, ruhig gestellt werden konnte. Am andern Tag, nach dem Morgenessen, war unser Freund schon wieder zur Stelle. Er hat bereits einen Ausflug nach Schönbrunn vorliegend. Auch dieser Tag war ein absoluter „Hit“. Der 16. Juni 1975 war Heimreise-Tag. Mein „Leg“ war Salzburg - Kempten. Hier waren die Wetterverhältnisse gar nicht unbedingt rosig. Swissair-Pilot, B. Bataglia, hat aber ein Loch gefunden. Die Gafor-Meldung für Bodensee-Basel war mit „OOO“ bezeichnet. Irgendwie konnten wir von Kempten bis Friedrichshafen durchschlüpfen und vom Bodensee, rheinabwärts und der Aare entlang, ab Aarburg wars kein Problem mehr. Über Grenchen gelangten wir nach LSPL und ein wunderbares Wochenende und ein schöner Gruppen-Ausflug war glücklich zu Ende.

Elba

Das Sammeln von Kontrollstempeln im Flugbuch wird bereits am 24. Juni 1975 fortgesetzt. Mit einem Kollegen aus dem Vorstand der MFGL, seit einem Jahr habe ich die Ehre in dieser Behörde als Sekretär tätig zu sein, und den dazu gehörenden „Schätzeli“ ging's nach Süden. Ab Lugano nach Saronno-Funkfeuer bis Genua-Funkfeuer. Diese Strecke hat mich sehr beeindruckt. Immer genau die vorgeschriebenen Höhen einhalten. - Ich war nicht unbedingt genau und exakt, schon hatte ich auf Gegenkurs ein Flugzeug, recht nahe in Sicht. Ich muss sagen, die Passage ist tatsächlich schnell. - Bei Genua, hat man mir gesagt, sei es immer recht dunstig. Auch dies wurde überwunden und nun ging's der Küste lang Richtung La Spezia - Livorno. Hier war ein Gefahrengbiet übers Meer zu umfliegen. Nach zwei Stunden und neun Minuten landeten wir im „Sackbahnhof“. Marina di Campo auf Elba ist zu der Zeit nur vom Meer her anzufliegen und der Start erfolgt ebenfalls Richtung Meer. Nach

einer Woche Ferien auf dieser schönen Insel, kam Aufbruchstimmung auf. Benzin war nötig. In Marina di Campo ist keines erhältlich. Nach 22 Minuten Flug war in Bastia-Poretta solches im Tank. Ich sass im Flugzeug links, mein Kollege bediente den Funk. Bastia-Tower from HB-OKL ging's los. Antwort ...How long will You stay in Bastia ? - Was hat er gesagt? Ich habe das Mikrofon genommen und geantwortet: About two hours. Heute habens die Leute fast ein bisschen besser. Fast jedes Kind hat schon englische Sprachkenntnisse - Eigentlich fast schade für eine schöne saubere Muttersprache. Fürs Englisch auf dem internationalen Flugparkett genügt das Phraseologiewissen schlecht. Der Flugdienstleiter hatte für uns fast keine Zeit. Es war im Fernsehen eine Fussbalmatchübertragung. Wir konnten doch herausfinden, dass wir auf max. 4500 fts nach Nizza fliegen sollten. Das Auge eines Tiefs sei über Manton. Bei höheren Höhen wäre ein Gegenwind fast zu stark. Los ging's, in der Gegend von Manton wurde Nizza aufgerufen. Über Cap Ferra war nächster Meldepunkt. Im Funk war eine Konkurrenz hörbar, es war eine Caravelle im Anflug. Über der Bucht von Nizza sahen wir das Kursflugzeug eindrehen auf Piste R. HKL, keep your speed, keep your speed. Volleleistung. Runway right or Runway left? Nach eigentlich recht langem Überlegen wurde schlussendlich „links“ freigegeben. Das Problem für die Kontrolle war, erstens der Jetblast und zweitens der Mistral. Lösung: Mit dermassen starken Seitenwind war keine Jetblasteinwirkung mehr. Unser „Präsidentenflugzeug“ setzte auf und, trotz Querlage, blieb es wie angenagelt am Boden. Mein Kollege wollte nun wissen: du hast etwas gemacht, was hast du gemacht, dass das Flugzeug am Boden geblieben ist? Nichts. Ich wurde mit dieser Frage nun den ganzen Abend bedrängt. Immer wieder hiess es: Nichts. Nichts. (Am Anfang meiner Ausbildung hatte ich einmal Probleme mit landen des C 150 = HB-CBX in Bleienbach auf der Rasenpiste. In meiner Verzweiflung, beim dritten Landeversuch, ging ich,

nach Bodenberührung, voll auf die Bremse und die Landung ist meines Erachtens gut geglückt.) Am andern Morgen ging die Fragerei wieder los. Es wurde mir nun doch zu bunt und ich antwortete, ich sei voll auf die Bremse getreten. Bei einem Heckradflugzeug hätte ich dies nie gewagt. Beim Check vor dem Weiterflug kam dann heraus, dass tatsächlich auf dem linken Pneu eine Schleifspur sichtbar war. Nach zwei Jahren bin ich dazugelaufen, als mein Kollege auf die Schleifspur hingewiesen hat und P.N. durfte erfahren, dass das E. Minder in Nizza gemacht habe.

„Wartezeit“

Am andern Morgen erklärte mein Kollege er werde weiterfliegen. Gut aber ohne mich. Zufolge des Tiefs über der Gegend waren wir blockiert. Ich bin der Auffassung, dass man immer das Beste aus solchen Situationen machen sollte. Rosmarie und ich fuhren zu Garibaldi und besichtigten des Meeres-Museum. So wurde die Wartezeit nicht langweilig. Zwei Tage später hat sich die Wetterlage gebessert. Das Tief ist ostwärts „abgewandert“.

Heimkehr

Mein Kollege wollte vorerst nach Grenoble. Er hat eine Flugvorbereitung erstellt bis Grenoble. Ich aber habe den Flugplan ausgefertigt bis Bern. Über Grenoble war immer noch eine Höhe von 2500 m zu verzeichnen. Als mein Kollege dies gemerkt hat, hat er festgestellt, er habe keine Flugvorbereitung von Grenoble bis Bern. Nach meinem ersten Auslandflug war ich absolut in der Lage mit unserer ICAO-Karte die Strecke zu bewältigen. Ankunft in Bern am 30.6.1975 um 12.48 Uhr.

Stempel von: Marina di Campo, Bastia-Poretta, Aeroport de Nice-Cote d'Azur, C AIS Bern sind neu vorhanden.

Bad Ragaz

Dies ist eine Gegend, von der wir in mitten unseres Landes recht wenig wissen. Es war am 1. Mai 1976 und es tummelten sich Leute herum die den Tag der Arbeit feiern. Für den Nachmittag war der Piper HB-OKL noch frei. Kurz entschlossen wurde ein Flug nach Bad Ragaz organisiert. Meine Freundin und zwei Nichten waren Passagiere. Wir starteten ordnungsgemäss ziemlich direkt ostwärts Richtung Wangen-Lachen Walensee.

Bei Walenstadt wurde Funkkontakt aufgenommen. Pistenrichtung 30 war angesagt. Der erste Anflug ist misslungen wegen des südlich gelegenen Hügels mit dem Restaurant drauf. Eigentlich hätte ich vor dem Berg seitlich zur Pistenachse fliegen sollen. Ich überflog den Platz und schon war am Funk etwas zu hören von fortschicken. Minder, nein so nicht.

Ich ging erneut auf die Volte und etwas höher über Bad Ragaz auf Pistenachse. Fahrwerk raus, Flaps raus, Propeller kleine Steigung und Leistung weg. Sturzflug vor den Pistenanfang, so dass die Geschwindigkeit sich bis Pistenanfang abbaute. Alles war in Ordnung. Die Landung gelang tadellos. Aus dieser Übung habe ich heute noch einen leichten Schreck, weil ich vor dem Anflug nicht kontrolliert hatte, ob alle Passagiere angebunden waren. Dies war glücklicherweise der Fall. - Nach einem halbstündigen Aufenthalt ging's wieder westwärts, eigentlich die gleiche Strecke; es gibt aber immer wieder etwas Neues zu sehen. Um ca 16 Uhr war dieser Flug doch glücklich abgelaufen.

Paris

Mitte Juni 1976 war wieder ein Gruppen-Ausflug im Programm. Ziel: Paris. Mein erstes „Leg“ war von Dijon nach Troyes. Von mir ist nichts erwähnenswertes zu vermelden. Westlich von Paris lag unser Zielflugplatz. Von da ging's mit der Eisenbahn in die Stadt, wo wir die üblichen Sehenswürdigkeiten angeschaut haben. Bei der Kathedrale „Notredame“ hat mich jemand gefragt:

Wegen diesem Scheisstempel sind wir nun hierher gefahren? - Ich hoffe, dieser Ausdruck sei nicht sehr ernst gemeint gewesen. Zwei Tage später flog ich von Reims nach Strassburg. Uninteressant an diesem Flug ist mir das Verhalten eines Reisemitgliedes aufgefallen. Dieser „Chap“ hat vom Sitz hinter mir fortwährend Weisungen erteilt und hat sich dabei immer vorwärts und rückwärts gelehnt. Ein Austrimmen war komplett sinn- und wirkungslos. Beim Anflug in Strassburg war die französische Luftwaffe sehr wirksam tätig. Wir wurden für recht lange Zeit in einen Warteraum verwiesen und hatten dort mit einem andern Flugzeug „Rösslispiel“ zu fliegen.

Buschpiloten und Cessna

Im Fernsehprogramm ist Fliegen in Kanada angesagt. Buschpiloten am Werk. Wie sieht dies alles aus? Vorwiegend sind Flugzeuge aus der „Cessna-Produktion“ zu sehen. Landeplätze; sie sehen zum Teil nicht unbedingt einladend aus, dies im Vergleich zu unsern Luxuspisten. - In LSPL steht eine „Cessna 170“ rum. Es war das firmeneigene Flugzeug der Gugelmann & Cie AG, Langenthal. Typ 1947. Jahrgang bei 1951. Umgerüstet auf Verstellpropeller. Irgendwie hatten Fluglehrer nicht unbedingt grosse Freude an den Federbeinen. Leute zu finden, die die Einweisung beaufsichtigten war schwierig. Unterm 24.7.1978 sind in meinem Flugbuch „die ersten Gehversuche“ mit einem Fluglehrer Hofmann eingetragen. Erst im September wurde die Ausbildung mit J. Kuhn fortgesetzt. Wiederum war „Funkstille“ bis Juli 1979. Nun war Eugen Utzinger von den Flugzeugwerken Emmen am Werk. Er bewerkstelligt, dass ich wirklich Freude an diesem Flugzeug empfand. Es wurden Abkippübungen mit Flaps, ohne Flaps usw. trainiert. Mit Vollklappen (Landekonfiguration) hängt der Auftrieb bei 39 m ab. Minimalfluggeschwindigkeit beim Anflug 60 m Vorschrift - mit 65 m i.O. Das Verhalten des Federfahrwerks ist aber bei dieser Geschwindigkeit unruhig.

Was ist los?- Ich nahm mir das Flugzeug in Gedanken vor. In schlaflosen Stunden; Geschwindigkeit 39 m -, 65 m ? Aha klar - Unter 60 m ist der Apparat nicht mehr steuerbar. Meine Überlegung: Ich will ja das Flugzeug zu Boden bringen, ich will ja keine Kurven mehr fliegen. In eventuell kritischer Lage ist ein Geradeausflug mit Geschwindigkeitserhöhung notwendig. Nun Landeanflug mit 55 m - Es funktioniert. Landeanflug mit 50 m - Es funktioniert.

Einwand von Eugen Utzinger: „Du gheisch no einisch uf d'Schnore“. Als gute Schweizer machten wir „Buschpiloten“ gegenseitig Zugeständnisse. Da war ein Fluglehrer und ein Flugschüler auf dem Platz. Ob sie bei Landungen mit Volllast mitmachen würden, fragte Eugen. Der Aufforderung wurde statt gegeben und alle waren über das geforderte und gelungene Prozedere zufrieden. Nachdem wir, Eugen und ich, uns über die Arbeit am Flugzeug und am Verhalten gefunden hatten, konnten wir soweit gehen, dass mit Nachstossen gestartet werden konnte. Es ging soweit, dass Beat Trösch „von deinem Flugzeug“ sprach. Nachdem ich die „CAX“ einige Zeit nicht mehr geflogen bin und ich Eugen fragte, ob er Savety-Pilot machen würde, meinte er: Was mues ig wieder cho lehre?

Grossflugplätze

Am 4.8.1976 bin ich das erste Mal nach LFSB (Basel-Mulhouse) geflogen. Hier war es möglich vor dem Abfertigungsgebäude zu parkieren. Es hat geändert; heute wird man ins GAC geschickt und von dort geht's mit „Bus-Service“ zur Abfertigung.

Erst zwei Jahre später hatte ich den Mut nach LSZH (Zürich-Kloten) zu fliegen. Hier war schon damals GAC aktuell. Zu Fuss ging's dann irgendwie ins Restaurant zu einem Mittagessen. Das Schauermärchen, man lasse einem warten beim Gaswerk oder beim Katzensee, bis man keinen Sprit mehr habe stimmt nicht. Ich bin am Ostermontag, 16.4.79, um 13.20 in Bleienbach gestartet und Landezeit war 13.45 Uhr. Ich weiss noch, ich hatte

sogar auf dem Downwind Funkfrequenz zu wechseln. Wenn die Verbindung Flugleitstelle und Pilot stimmt, gibts keine Probleme. Bis dann Slots verwendet wurden, war ich richtiggehend Fan für LSZH.

Fluglärmverhütung

Der Onkel meiner Nichte Regina war zu der Zeit in der Behörde in Bleienbach tätig. Ich flog mit Regini nach Zürich. Wir benützten die kleine Cessna HB-CXX. Auf dem Hin- oder dem Rückflug muss ich wohl erwähnt haben, dass wir da einwenig ausweichen würden. Um Lärm zu verhüten fliegen wir nicht über diese Ortschaft. Bei einem spätern Zusammentreffen mit Regini und seinem Onkel hat dieser, sicher nicht in böser Absicht, erwähnt: Onkel Bänz ist auch einer jener, die in Bleienbach Lärm verursachen. Regini hat sich dann sehr heftig gewehrt und das Beispiel vom Flug nach Zürich erläutert.

Taxiflug

Meine Nichte Christa hatte für Ferien in London am 28. Juni 1978 einen Flug gebucht. Ich hatte die Absicht, sie nach Kloten zu bringen. Statt nun direkt das Langetenthal runter zu fahren, bog ich ab Richtung Leimiswil. Auf dem Flugplatz angelangt fanden wir sämtliche Flugzeuge an einer Reihe ausgerichtet vor. Wir wählten den Archer HB-PBE aus, verfrachteten die Koffer und Taschen und ich markierte Flugtaxi-Unternehmer. Chrigi aber auch ich, wir hatten tatsächlich unsern Spass.

„Rosenkavalier“

In LSZH kann man „Rosenkavalier“ spielen. Man nehme einen Piper-Archer, zwei Frauen und fliege nach LSZH. Dies an einem Montag. Hier genieße man ein „schönes“ Mittagessen und nehme den Rückweg zum GAC unter die Füße. Unterwegs begegnet man einem kleinen Lieferwagen, System Kühlkasten.

Es sind darum herum uniformierte Personen irgendwie tätig. Was geht hier vor sich -? Sie verkaufen Baccara-Rosen, den Bund zu 25 Stück, Preis Fr. 3.-- pro Bund. Für jede Frau wird ein Bund beschafft. Ab GAC fliegt ein Flugzeug voller Rosen und Frauen wieder nach LSPL. Verspätete Kursflüge können auch Freude bereiten. Die Rosen seien am Samstag zu spät in Zürich eingetroffen. Für den Verkauf waren sie nicht verfügbar und die Gärtner hätten auf die Ware verzichtet. Solche Situationen würden dann, wie irgend möglich über die Versicherungen zu Gunsten von Sozialfonds liquidiert.

Streiks

Mit Bruno Keller, ebenfalls einem MFGL Mitglied, habe ich dies und jenes diskutiert und schlussendlich sind wir darauf gekommen ein „Auslandflügli“ zu machen. Am 4.9.1978 haben wir die „Cessna 152“ HB-CXX für den ganzen Tag reserviert. Wir waren entschlossen in Troyes-Barberey (LFSU) im Novotel mittag zu essen. Vorerst Flug bis Basel. Für Basel braucht man keinen Flugplan aufzugeben. Ankunft in Basel 10.44 Uhr. Flugvorbereitung für Frankreich. Alles schien i.O. Abflug nach Rolampon. Hier machten wir eine Zwischenlandung um bei eventuell weiteren Flugnachweisen Auslandslandungen vorweisen zu können. Wir kamen, sahen, und gingen wieder. Mit Funk war nichts zu machen. Der Flugplatz war nicht besetzt. Etwa 14.45 Uhr langten wir „Overhead“ Flugfeld Troyes an. Eine Funkverbindung herzustellen schien unmöglich. Was nun? - Einfach landen. So taten wir. Am Tor zum Abfertigungsgebäude stand ein Zöllner. Diesen fragten wir vorerst, quasi als Entschuldigung, ob etwa die Frequenz gewechselt hätte. Nach Rücksprache mit dem Turm verneinte er unsere Frage. Nun, wir gingen ins Novotel und genossen ein recht fürstliches Mittagessen. Eine Stunde später fanden wir uns auf dem Tower = C-Büro ein und vernahmen erst jetzt, dass die Flugkontrolle in Frankreich „On Strike“ sei. Wie können wir wieder nach Basel

gelangen? Die Antwort war kurz und bündig. Gehen sie wie sie gekommen sind. Auch sowas gibt's.

Cabrio-Fliegen -

Ursprünglich war auf dem Flugplatz LSPL eine Bucker-Maschine, ich glaube immatrikuliert mit HB-UTR, anzutreffen. Dieses Flugzeug hatte noch den Original-Hirth-Motor. Nach Vorschriften musste man dieses umrüsten oder nur noch als „Experimental“ fliegen. Nun wurden aber durch die Armee die letzten Bucker-Schulflugzeuge liquidiert. Im Vorstand der MFGL Langenthal wurde beschlossen, HB-UTR zu verkaufen. Zwei Jungpiloten aus Deutschland bezahlten und verliessen LSPL unter heimlich, wehmütigen Blicken unsern Luftraum. Ein Handel mit der Armee wurde perfekt gemacht. Das für Fr. 5000.- - erstandene Flugzeug wurde abgeholt, vorerst nach Bleienbach überflogen und dann ging's unverzüglich weiter nach Gruyères. Durch die Firma Morand wurde es dann umgerüstet auf den Boxer-Motor und erhielt die Immatrikulation HB-UUV. Die Rarität findet heute noch recht guten Anklang. Für mich begann die Einweisung am 27.6.1979, natürlich wieder mit Eugen Utzinger. Eine Woche später durfte ich über dieses Flugzeug verfügen.

Was einem alles zustossen kann -. Bei meinem Schwager hat sich eine Engländerin als „Aupair“-Mädchen aufgehalten. Dieses Mädchen hatte die Absicht eine Freundin, die im Burgerspital in Solothurn tätig war, zu besuchen. Mit ihren Schweizer-Kenntnissen kommt sie auf dem Weg von Huttwil nach Solothurn um oder geht verloren. Ich würde ohnehin nach Bleienbach fahren, so empfahl ich den Leuten in Nyffel, ich würde sie nach Solothurn bringen. Wir waren einig. Auf dem Weg nach der schönsten Ambassadoren-Stadt unterbrach ich die Fahrt und stellte der Patricia Grossan kurz den Flugplatz vor. Nach kurzer Zeit war alsdann mein Auftrag beendet. Am Sonntag darauf wurden mir Vorwürfe angelastet, was ich da

versprochen hätte, ich wolle mit dem Mädchen fliegen gehen. (Freilich: Altersunterschied ca 35 Jahre) Ich wisse von keinen Versprechungen und ich hätte kein Flugzeug reserviert. Einzig die HB-UUV würde jeweilen zu kurzen Flügen zur Verfügung stehen. Ob für das Mädchen mindestens eine Ski-Jacke verfügbar wäre und eine Ski-Brille - Aus der Familiegarderobe konnten diese Utensilien organisiert werden. Wir fuhren nach Bleienbach. Tatsächlich, nach einem Akro-Flug von Peter Flückiger war der Bucker verfügbar. Nun, ich machte den Check am Flugzeug, setzte die Engländerin auf den Vordersitz, organisierte mich hinten. Der ca. halbstündige Flug war wirklich faszinierend. Um 11.36 Uhr landeten wir, parkten das Flugzeug ordnungsgemäss, ich stieg aus und war meiner Passagierin beim Aussteigen behilflich. Sobald das Mädchen festen Boden unter den Füßen hatte reckte sie die Arme hoch, fiel mir um den Hals und verküsste mich. Am Montag hat mich prompt ein Huttwiler angehalten und gefragt, ob dies immer so verlaufe -. Cabrio muss man fliegen -.

Bewegte Lehrfahrkünste -

Ja diese Frauen! - Ungefähr zur gleichen Zeit hat die Tochter eines Gemeindebeamten von Huttwil Autofahren gelernt. Es war an einem Sonntag. Vater und Tochter wollten die Ausbildung sicher ganz korrekt zu Ende bringen. Sie waren vermutlich an diesem Vormittag recht gründlich unterwegs und gelangten auf den Flugplatz. Der Anblick der Beiden war bedenklich. Der Papa im Trainingsanzug noch fast locker, das Mädchen aber fix und fertig. Ich schaffte Abwechslung, lud die Beiden zu einem Kaffee in Basel ein. Nach Rückkehr hatte ich tatsächlich recht grosse Freude, die Welt ums Mädchen sah wirklich ganz anders aus -.

Lehrtochter Käthi

Am 30.8.1979 durfte meine Lehrtochter Käthi erstmals nach Bern mitfliegen. Im Verlaufe des Vormittags wurde sie jeweilen

aufgefordert, sie möchte um Erlaubnis fragen bei den Eltern und sie musste sich für das Mittagessen abmelden. Diese Aufforderungen sind nicht im Lehrvertrag verzeichnet, so habe ich mir jeweils vorgeworfen ich würde sie „missbrauchen“. Eigentlich „durfte“ sie mitkommen, um mir behilflich zu sein beim Flugzeugeschieben und -parkieren. Käthi hatte offenbar auch seinen Spass dabei. Im Oktober fragte es mich ob seine Schwester Therese einmal mitfliegen dürfe. Wir machten Rendez-vous ab, dies auf einen Tag, der wettermässig fürs Fliegen nicht unbedingt geeignet war. So gab's eigentlich nur einen Kaffee in Grenchen. Auf dem Rückflug, nach Kursstabilisierung Richtung LSPL, übergab ich Theres das Steuer. Das Verhalten des Mädchens war sensationell. Von mir aus gesehen: Ein Naturtalent.

Starthilfe

Am 10. August 1980 flog ich mit drei Passagieren nach Sitten. Das Wetter, die Flugvorbereitung, alles hat in LSPL gestimmt. Die Alpenüberquerung war wunderbar. Das Essen auf der Restaurant-Terrasse köstlich. Ca 14.30 war Abflug vorgesehen. Wir sassen alle im Flugzeug, drehten den Schlüssel zum Anlasser und - nix ging mehr. Am Flugzeug HB-OKL kann Starthilfe angeschlossen werden. Was machen? Nach gründlicher Ueberlegung forderte ich Starthilfe an. Es funktioniert, die Maschine läuft. Die Checks sind soweit in Ordnung. Funkverbindung i.O. Abflugprozedere i.O. Steigend ging's Richtung Westen. Bei St.Maurice waren wir bereits auf 8500 ft. Unten ist der Flugplatz von Bex. Gegen Montreux habe ich mich bei Genf-Info gemeldet, Flugabsicht, Position und Höhe. Natürlich kam die Meldung ich fliege zu hoch. Ich bestätigte, dass ich korrigieren würde. Nächster Flugplatz Lausanne oder Gruyères. Höhe korrigierend, Richtung Ecuwillens, dann Kontakt mit Bern. Durchflug bewilligt. Schlussendlich glückliche Landung in Langenthal. Etwas gestresst kam von mir der Vorwurf bezüglich

alte Batterien etc. Die Batterie war tatsächlich neu. Nach Kontrolle durch die Airla war ein Relais faul. Auch sowas muss man einmal erleben.

PC 7 der Pilatuswerke

Es war der 28. Juli 1981. Die Lehrtochter und ich haben die Cessna 170 HB-CAX aus dem Hangar geholt. Zielflugplatz war diesmal Basel. Im Anflug aufs NDB Hochwald überholte uns eine Viererpatrouille PC 7 der Pilatuswerke. Diese vier Maschinen werden wir nochmals sehen. Die Landung in Basel gelang gut. Wir rollten auf den Tarmak vor dem Abfertigungsgebäude zu und konnten tatsächlich neben den vorerwähnten vier Flugzeugen parkieren. Bei näherem Betrachten war festzustellen, dass die Beschriftung in spanischer Sprache war. Immatriculation in schweizerischen Hoheitszeichen. Die Flugzeuge waren mit Zusatztanks ausgerüstet. Wo geht's den hin? nach Amerika? - Keine Antwort. Offenbar „Top Secret“ - In Bern habe ich einmal eine ähnliche Situation angetroffen. Auf meine Anfrage, wohin des Weges? hiess es: Nach La Paz - Bolivien? Ja, und schon hier haben wir Schwierigkeiten. Den Flug der letztgenannten Piloten habe ich dann verfolgen können. Sie waren während 11 Tagen unterwegs. Flugroute: Bern, Stavanger in Norwegen, dann Island, Frobisherbay in Grönland, durch Kanada, die USA, Mexico, Mittelamerika, Ecuador nach Bolivien.

Die Flugzeuge waren mit Trägheitsnavigation und auf dem Rücksitz mit verschiedenen Sicherheitsutensilien ausgerüstet. In La Paz wurden die Zusatzausrüstungen in einen Container verpackt. Der Lufthansa zum Flug nach Frankfurt übergeben und dann zurück in die Schweiz.

Geschäftsausflug

Wenn man ein nicht all zu grosses Unternehmen sein Eigen nennen kann, so liegt es drin einen Geschäftsausflug besonderer

Art zu organisieren. Am 5. August 1981 war es soweit. Die ganze „Crew“ meines Unternehmens, der Boss, zwei Angestellte und eine Lehrtochter, genoss einen Matterhornflug mit anschliessendem Essen in Sion und zurück nach Langenthal. Es war ein schönes Unterfangen und alle hatten Freude. Ich als Chef fühlte richtige Dankbarkeit.

Medizinalflug

Medical-Flight. Auch das gibt's. In den Achtzigerjahren ging die Diskussion rum, ein Flug in recht grosser Höhe sei gut gegen Keuchhusten. Eine Bekannte, ursprünglich Krankenschwester, hat mich auf dieses Problem angesprochen. Ich habe mich über diese Art Fliegerei mit dem alten Routinier, Ernst Flückiger, unterhalten. Er hätte dies auch schon gemacht. Bleibst etwa eine halbe Stunde in recht grosser Höhe, beobachtest gut die Patienten und dann wird man sehen. Der 1.10.81 war für das Vorhaben bestimmt. Es war ein wirklich wunderbarer Tag. Die Mutter mit ihren zwei Kindern erschien auf dem Flugplatz. Mit dem Flugzeug HB-PEO flogen wir Richtung Berner-Oberland. Da, irgendwo im Haslital erreichten wir eine Höhe von ca. 15000 ft. Wir flogen westwärts über die wunderbare Alpenkette. Nach ungefähr einer halben Stunde auf dieser Höhe kehrten wir wieder zurück Richtung Bleienbach. Die Mutter, ehemalige Krankenschwester, hat ihre zwei Kinder gut beobachtet. Sie hat aber den wunderbaren Flug auch als solchen genossen. Die Kinder haben während dieser Zeit recht gut geschlafen und alsdann wieder weiter gehustet.

Mittagessen in Genf

Mit Käthi, der Lehrtochter, hatte ich vereinbart, dass sie nach ihrer Lehre noch bei mir als Angestellte tätig wäre. Mitte April 1982 war wirklich schönes Flugwetter. Ich habe da, eben nach der Winterpause, wieder einmal meine Flugakten konsultiert. Am Kalender stand: 16.4.1982. Ich habe Käthi auf die übliche

Vorflugzeremonie hingewiesen. Die Eltern haben das O.K. gegeben. Plötzlich erschien die junge Dame in beigefarbenen Hosen und einer schwarzen Jacke. Eine schicke Anhängetasche war umgehängt. Toll - Ich selbst habe zu dieser Zeit immer schwarze Kittel getragen. Der „Scheisser“ hatte nicht den Mut „Unisex“ anzutreten. Ich bereue dies tatsächlich heute noch. Auf meine Frage, ob es erwartet hätte, dass wir das Weite suchen würden hat Käthi frisch erklärt, so wie's sie gestern „herumgejagt“ hat war eine solche Vermutung nicht weit. Gut, wir fanden uns in Bleibach ein. Mit dem Flugzeug HB-PFD ging's Richtung Westschweiz. Nach Bern wurde die Funkverbindung mit Genf etabliert. Nach einem Flug von 54 Minuten landeten wir in Genf-Cointrin. Parking im GAC, dann Bus-Fahrt um die Piste und schon bald gab's Mittagessen. Erst während unserer Unterhaltung beim Essen, realisierte ich, dass dies der letzte Lehrtag von Käthi war. Gegen Vier- Halb fünf-Uhr waren wir wieder im Büro zurück.

Von nun an habe ich mit meinen Lehrtöchtern und Lehrlingen jeweils den letzten Lehrtag auf „Käthiart“ abgeschlossen.

4 KM über den Brissago-Inseln

Am 25. Mai 1982 war wieder ein Ausnahmetag. Um 17.08 startete ich Richtung Berner-Oberland. Mit dem Archer HB-PFD war ich übers Jungfraujoch hinauf auf 4500 m gestiegen. Fortsetzung des Fluges bis über die Brissago-Inseln. Heute, wenn ich mich im Tessin befinde, denke ich immer an diese Situation, hier warst Du einmal 4 km darüber. Ich hab's nachgeschaut. Mit der TMA Mailand hatte ich noch nicht Probleme. Es ging dann wieder zurück über Grimsel, Napf. Nach 76 Minuten war ich wieder „daheim“.

Volle Benzintanks

Am 1. August des gleichen Jahres habe ich mich schon am Vormittag auf dem Flugplatz rumgedrückt. Nach einem Telefon-

anruf kam E.Utzinger aus dem C-Büro und meldete. Ernst, das Flugzeug HB-PEO ist frei. L.S. fliege nicht ins Ausland. Zwei Segelfluggpiloten habens mitgehört. Es hat nicht lange gebraucht bis wir einig waren nachzusehen, was ihre Kollegen in einem Segelfluglager im Oberwallis täten. Gut, ich begab mich zur Flugzeuguntersuchung zu HB-PEO. Soweit alles i.O. aber halt. Was hat L.S. für Ueberlegungen gemacht? Ich konnte meinen Augen fast nicht glauben. Beide Tanks waren „platschvoll“. Wenn man ins Ausland fliegt, fliegt man vorerst mit einem Minimum an Brennstoff zum nächsten Zollflugplatz und füllt dann möglichst viel Sprit ein, weil für Flüge ins Ausland Benzin zollfrei bezogen werden kann. Was hat nun mit der HB-PEO zu geschehen? - T-Leitwerk, wegen Propellerluftstrom auf unserem Flugplatz eigentlich recht ungünstig. Ich wechselte einige Worte mit W.B. von der Airla. Effektiv guten Rat konnte ich nicht richtig erhalten. Den beiden möglichen Passagiere habe ich die Situation dargelegt. Ich habe mich ins Flugzeug gesetzt und mit Verabschiedung bei den ersten Aeren im Getreidefeld nach der Piste bin ich den Alpen zu geflogen. Nach mehr als zwei Stunden Flugzeit bin ich wieder in LSPL gelandet. -

CVFR-Lizenz

Die Zeit der CVFR ist angebrochen. (Kontrollierter Sichtflug -) Mit Ausbildung hatte ich, nach meinem Englandflug, keine grossen Probleme. Ich hatte bloss um eine Bestätigung eines Fluglehrers nachzusuchen. Am 15.8.82 flogen wir, Werner Kohler rechts, auf dem Rücksitz meine Freundin und ich, wie wär's anders, vorn links. Nach 2 Std 25 Min. Flug nach Genf und Basel erhielt ich den Eintrag im Flugbuch.

Taxi-Flug von Ascona nach Sitten

12.6.1984. Es gab meinen Geburtstag zu feiern. Solche Jubiläen geniesse ich eigentlich mehr in besinnlicher Richtung; es ist immer auch ein Schritt auf den „Point of no return“. Etwas nach

10.00 Uhr verabschiedete ich mich im Büro und fuhr auf den Flugplatz. HB-PFD ist frei. Flugwetterlage gut. Ich flog nach Ascona. Unter anderen war da ein Typ, Architekt Botta ähnlich. Er fragte mich: Sie kommen aus Langenthal? Fliegen sie wieder nach Langenthal zurück und wann? Gut, nach der Sperrzeit, nach 15.00 Uhr ungefähr. Ich ging in die Albergo Arcadia. Hier haben, meine Freundin und ich, auch schon Ferien verbracht. Ich fühlte mich immer recht untergebracht. Als Geburtstagsmahl gabs für mich „Kräuter-Ravioli“, etwas Eis zum Nachtsch und Mineralwasser. Die Wartezeit verbrachte ich mit einem Spaziergang an die Piazza. Nach 15.00 Uhr fand ich mich wieder in LSZD ein. „Herr Botta“ war wieder hier in einer Crossair-Uniform. Er stellte sich vor als Totaro, seines Zeichens Cheffluglehrer in Ascona. Er hätte seinen Dienst am Abend in Genf anzutreten. Wie wohl die Zugsverbindungen ab Langenthal wären? Weiter keine Probleme, ich würde ihn selbstverständlich nach Herzogenbuchsee fahren, etc. Schlussendlich starteten wir Richtung Monte Leone und landeten in Sitten. Das Taxi wurde bereits über Funk bestellt. Die Landetaxe wurde durch Herrn T. berappt und ich überquerte die Alpenkette über die Gemmi und war etwas nach Zvieri-Zyt wieder auf dem Heimweg nach Huttwil.

Lehrtochter Marianne

Der 18.4.85 war letzter Lehrtag meiner Lehrtochter Marianne Leuenberger. Ich hatte schon anfangs Woche das Flugzeug HB-CIA reserviert. Das Wetter war recht schöne. Im Mittelland waren Böen bis 35 Knoten aus einer Bisenlage avisiert. Gut, man sieht mal hin - Wir fuhren nach Bleienbach. Das Flugzeug war in Ordnung. Ich fand mich noch bei W. Bernhard ein und fragte nach seiner Meinung. „Gehst recht hoch über die Alpen, so könnte eigentlich wenig passieren“. Mit etwas mulmigem Gefühl starteten wir Richtung Alpen. Das Rütteln war teilweise recht heftig. 1500 m, 1600 m, 1800 m, was ist passiert. Einen

ruhigeren Flug kann man sich nur schwer vorstellen. Über Grimsel, Nufenen, Maggia-Tal war die Anflugroute. Nach einer Pizza an der Piazza, ging's nach 15.00 Uhr, Richtung Simplon, Gemmi zurück. Ab Flughöhe 1800 m wurden wir alsdann wieder wachgerüttelt und kurze Zeit später war ein wunderbares Unternehmen beendet.

Presse-Mitteilung

Im Herbst 1985 war ein grosses Flugmeeting vorgesehen. PR-Chef Peter Kurth hat mir übertragen, mich gegenüber einer Journalistin der „BZ“ zu äussern betreffend Flugzeugpark der MFGL und der übrigen, sich auf dem Flugplatz Bleienbach befindenden Motor-Flugzeuge. „Le Jour de gloire est arrivé“. Die „Marianne“ war ein recht nettes Mädchen. Da haben wir das „Präsidentenflugzeug“, Verstellprobeller und Einziehfahrwerk. Da sind Flugzeuge des Typs Piper-Archer. Ein „Bücker“ mit dem entsprechenden Kommentar. Weiter ist eine „Cessna“ vorgestellt. Der Piper L 4 oder Bezeichnung J 3 C ist kurz erwähnt worden, mit der Bemerkung, dass dieses Flugzeug ursprünglich eigentlich für Artillerie-Aufklärung während des zweiten Weltkrieges verwendet worden sei. Dass nach dem Kriege die Bestände liquidiert worden seien. Preis eines Flugzeuges vorerst Fr. 800.--. Nachdem die Luftwaffe unserer Armee Konkurrenz gerochen hat und der Bundesrat vor diesen angst oder - ich weiss nicht was, hatte, wurden die Preise rapide erhöht. - Zu dieser Story: Max Dätwyler hat mir einmal gesagt, es seien acht Piloten nach Neapel gefahren und hätten acht Piper dieses Typs gekauft und heimgeflogen. Nach Ankunft in Bologna wären acht Piper dieses Typs auf dem Flugplatz auf dem Rücken gelegen. Die Nacht hätte bereits Einzug gehalten und es sei inzwischen noch Schnee gefallen. Die Flugzeuge seien aufgestellt, die Schäden gerichtet worden und der Flug über die Alpen sei fortgesetzt worden.

Hierseits der Alpen hätten sowieso Generalüberholungen gemacht werden müssen. Diese MDC-Story habe ich dem Mädchen nicht erzählt. Zum Abschluss des Interviews habe ich mit dem Mädchen und Peter Kurth einen kleinen Rundflug übers Oberaargau gemacht. In den Veröffentlichungen meiner Aussagen wurde von einem Kriegsflugzeug gesprochen. Ich habe aber recht lange gebraucht bis ich den „Code“ hatte, über was ich eigentlich geschwätzt habe.

Wetterumsturz

Der 18.7.1985 war bei uns ein recht schöner Tag. Man sollte die Situation ausnützen. Nach recht heftigem Kampf mit sich selbst hat man sich dem Schicksal gefügt. Ein Telefon an meine Freundin: Kannst eine etwas längere Mittagspause einschalten. Würde eine Pizza in Ascona „drin liegen?“ - Die Cessna 172 P HB-CIA ist frei. Startzeit 12.22 in LSPL. Flug direkt nach der Grimsel. Militär Unterbäch etc. kein Problem. Nufenen i.O. Chrisallina nicht zuviel links Fusio Robiei mehr rechts. Durchs Tal hinunter absinken. Der Dunst wurde immer zäher. Im Maggia-Tal hats keine Bahnlinie mehr. Gut, da unten ist Domodossola. Bei dem Dunst fliege ich nicht durchs Centovalli. Gerade aus nach Verbania. Der Küste entlang bis Ascona. Für die „Mittagspause“ das übliche Procedere. Pizza etc. für mich immer Mineralwasser. Nach 15.00 Uhr den üblichen Start, diesmal nach Cannobbio ins Centovalli, Domodossola Richtung Simplon. Für den Simplon brauche ich nach Karte eine Höhe von 7800 ft. In 7000 ft bin ich aber bereits in Wolken. Ich habe aber die Geografie zu wenig gekannt. Rückflug nach Verbania der Küste entlang nach Ascona. Na, da sind wir wieder. Was nun? Wettermässig ist's besser über den San Bernardino nach Chur und durch's Mittelland zurück. Benzin fassen in Ascona -. Wir haben kein Benzin verfügbar. Sie müssen nach Locarno. Vielleicht ist's morgen besser. Wir entschlossen uns eine Zahnbürste zu kaufen und uns im Hotel Polo einzuquartieren.

Unsere Story wurde nach LSPL telefoniert. Am andern Tag war Eisenbahnfahren angesagt. Zu Fuss zu LSZD, Meldung über belassen des Flugzeuges in Ascona, weiter zu Fuss nach Locarno und mit der SBB nach Langenthal. Am Freitag war die Nachfrage nach dem Flugzeug nicht gerade gross. Am Samstag hat mich aber ein Kollege nach dem Flugzeug gefragt, er hätte Passagiere, was er tun solle. - Am Sonntag war's dann recht schön aber eine schlimme Föhnlage. Auf dem Flug von Raron zurück nach Langenthal hat eine Böe im Unter-Wallis an Geri Kunzens Eigenbau das Capot weggerissen. - Der Montag war aber wieder ein Suppertag. Für mich, ganz allein, war Eisenbahnfahren auf dem Programm. Als ich später Eugen Utzinger vom Flug nach Ascona erzählte war sein Ausdruck: „äso chunsch nie im Radio“. Frau Kurth habe meine Freundin gefragt, wie sie das bewerkstelligt habe, sie hätte sich mit ihrem Peter auch einmal eine solche Situation gewünscht.

ENGLANDFLUG

Von der MFGL aus machen wir alle Jahre, zum mindesten war es bisher so, einen Navigationsübungsflug ins Ausland. So besuchten wir dieses Jahr Paris, letztes Jahr Wien, vorletztes Jahr Elba, etc.

Die Gruppenbeteiligung ist jeweilen verschieden; manchmal geht's mit zwei Flugzeugen, manchmal mit drei. Ebenso ist das Gemisch der Charakteren; manchmal muss einer dem andern Weisungen geben, die vielleicht Reklamationen oder gute Ratschläge, Anerkennung für gutes Pilotieren, usw. sind.

Ich flog beispielsweise das eine Leg von Reims nach Strassbourg. Auf diesem Abschnitt hatte ein Kollege vom Fond des Flugzeuges aus Ratschläge erteilt, die die Grenzen der gutgemeinten Absicht überschritten. Schon durch das ewige Vor- und Rückwärtslehnen war eine genaue Austrimmung unmöglich.

Aus diesen letzten Erfahrungen wurde mir wieder einmal deutlicher bewusst, dass seit langer Zeit schon eine Schwester von mir in England wohnt, die ich eigentlich selbst mit dem Flugzeug besuchen könnte.

Ich fasste das Wochenende vom 7./8. August 1976 ins Auge, um mein Vorhaben zu verwirklichen. Meine Absicht war, ganz allein hinauszufahren; entweder kommst du zurück oder dann kommst du nicht zurück. Meiner Freundin tat ich dies kund und erwähnte nebenbei, dass es ihr komplett freistehe mich zu begleiten. Sie hatte wirklich Vertrauen genug zu mir, so dass sie einige Freitage auf dieses Wochenende im Monat August hin reservierte. Nach einigem Hin und Her wurde der Abflug, "if VMC" es erlaubt, auf den 4. August festgelegt.

Was brauchts eigentlich sonst noch? - Ah ja, zwei Schwimmwesten seien Vorschrift. Diese holte ich schnell in Grenchen als Leihgabe. Ein Anruf bei der Meteo am Dienstagabend vermittelte mir positive Aussichten für den morgigen Tag. Also Pluspunkt für die kommende Nacht.

Am 4. August morgens um 06.15 Uhr erfolgte der entscheidende Anruf bei der Meteo. Es wurde mir mitgeteilt, dass die Strecke nach England sich im bereiche von Rückseitenwetter einer Störung befinde, die zur Zeit über Stuttgart wegziehe. Sicht bei 8 bis 10 Km; Basis bei 4500 ft, Wind ca. 10 Knöfe auf die Nase, in höheren Regionen bis 35 Knöpfe aus gleicher Richtung. Nicht zu starke Beeilung, denn in Nordfrankreich werde das Wetter besser.

Ein Blick zum Fenster hinaus stellte einen wunderbaren Morgen über dem Mittelland fest. Die Reisetasche und die Mappe mit den Flugunterlagen wurden ins Auto gepackt und schon bald ging's Richtung Flugplatz. Unterwegs wurde meine Freundin mit ähnlichen Ausrüstungen verfrachtet. Im Hangar, wie konnte es anders sein, war der Piper Arrow PA 28 200 R, HB-OKL natürlich das hinterste Flugzeug. Wir beide hatten recht ordentlich zu tun, denn zuerst die Flugzeuge ausräumen und dann wieder hangarieren, gibt rechte Arbeit.

Benzin ist noch genügend darin bis Basel; also nicht tanken, damit möglichst viel zollfrei platz hat. Der Start erfolgte 08.15 Uhr. Der Flug nach Basel dauerte 18 Minuten. Hier in LFSB (Basel) galt unser erster Besuch der Meteo. Ich nahm Rosmarie überall hin mit, damit sie sich über alles ins Bild setzen und beruhigt sein konnte.

Die Aussagen der netten Dame stimmten fast verdächtig mit jenen aus der Meteo Zürich überein. Nicht grosse Eile; in

Nordfrankreich wird das Wetter besser. Also werden nun die ersten Entscheidungen getroffen. Mit 8500 ft Höhe fliegen hat keinen grossen Zweck. Der Gegenwind von 35 Kts vernichtet den einzusparenden Brennstoff. Mit 3000 ft, 10 Kt kann nicht Brennstoff gespart werden. Basis 4500 - 5000 ft. Vorläufig noch nicht so gutes Wetter in Nordfrankreich -

Entschluss: Volltanken des Flugzeuges, französischer Zoll passieren, weil vorerst Flug nach Troyes. Höhe 3000 ft. Route Hericourt, Luxeuil, Rolampont, Troyes. Anlässlich unseres Besuchs im C-Büro werden diese Daten zur Kenntnis genommen. Ein Flugplan auszufüllen war nicht nötig. 10.15 Uhr ist im Flugbuch als Startzeit notiert. In den Rücken wurde Hochwald genommen und das NDB Hericourt war vorn. Eine Umschaltung war für Hericourt nicht nötig. Ich nahm dieses Feuer in den Rücken und stellte bloss das VOR von Hochwald um auf 117.1 Luxeuil. Ueber Luxeuil hinaus wurde es dann "scheinbar schwieriger", weil der nächste Posten eben auch ein VOR in Rolampont ist. Beruhigend war bei der Umschaltung nach der Halbzeit, wenn der Zeiger auf dem Instrument nicht ausschlug sondern nur die Klappe von from auf to wechselte. Beklemmend für mich war "das fehlen des Juras; der Napf, der Niesen, unsere Seen kamen einfach nicht". Beklemmend: Erde und Himmel grau in grau - !!

Auf die Marschtabelle hatte ich ungefähr 5' Verspätung, als ich in Troyes landete. Die ersten Schritte führen auf den TWR. Hier habe ich mich mit den neusten Wettermeldungen eingedeckt. Auch über die FI-Regionen und deren Frequenzen wurde mir sehr bereitwillig Auskunft erteilt. Beim Betrachten der weiteren Flugroute war ersichtlich, dass das Flugplatzgebiet von Cambrai-Epinoy mit 4500 ft über oder die Anflugschneise mit 150 m über Grund unterflogen werden musste, wenn durch den Turm keine Durchflugsbewilligung erlangt werden konnte.

Also ich werde sehen. Vorerst war mir eine Bemühung um mein leibliches Wohl wichtiger. Der Flugplatz ist wirklich schön. Die

Gebäulichkeiten offenbar neueren Datums. Essen kann man glaube ich hier nicht. Es sind in der Aufenthaltshalle bloss einige Getränke erhältlich.

Ca. 300 m Richtung Stadt befindet sich aber ein neuerstelltes Motel der Novotel-Kette. Hierhin haben wir uns zu Fuss begeben. Die dargebotene Mahlzeit konnte schon fast als Schlemmerei übertitelt werden. Hier ergab sich ein Aufenthalt von ca. 2 Stunden. Um 14.40 Uhr ging's weiter Richtung Chatillon sur Marne; dem nächsten Funkfeuer. Hier war auch der Wechsel von Paris-Inf. sud auf Paris-Inf. nord. Nachdem ich mich bei Paris-Inf. sud habe abmelden wollen, hat mich der lustige "Chap" gefragt: "What is your routing?" -

Mit dem Flugplatz von Cambrai-Epinoy habe ich keinen Funkkontakt aufnehmen können, offenbar aus technischem Mangel an der Funkeinrichtung bei HB-OKL wie sich nachträglich heraus stellte. Wie die Meteo in Zürich richtig vorausgesagt hatte, wurde das Wetter besser und ich habe den Flugplatz von Cambrai-Epinoy überflogen. Ich flog dann das Funkfeuer St. Inglevert an und von dort rief ich den TWR von Calais auf. Die Antwort kam vom Turm her nach meiner Auffassung etwas zögernd, doch erhielt ich die Pistenrichtung 07 und das QNH, etc. korrekt übermittelt.

Nach der Landung stellte ich, nach Rücksprache mit dem Turm, das Flugzeug vor die Treibstofftanksäule und es wurde aufgetankt. Auch hier befand sich das C-Büro oben im Turm. Inzwischen ist das Wetter ganz wunderbar wolkenlos geworden und wir konnten uns auf den Weiterflug so richtig freuen. Der Flugplan wurde ausgefüllt. Destination Southend, Ausweich Elstree. Elstree ist der am nächsten beim Domizil meiner Schwester liegende Flugplatz. Die halbe Stunde Wartezeit nach Eingabe des Flugplans benützten wir zum Genuss von wirklich herrlichem Kaffee.

Als Zwischenbemerkung ist zu erwähnen, dass parallel dem Tarmacrand entlang, in gleichem Abstand vor der Tanksäule durch, in ca. 12 m Distanz ein ziemlich breiter weisser Strich verläuft. Nach meiner Auffassung erschien dieser Strich als Abgrenzung eines Rollweges. Vor der Tanksäule befand sich mein Flugzeug bereits auf dem vermeintlichen Rollweg. Nördlich dieser weissen Markierung waren Parkplätze gezeichnet, und zum Teil auch benützt. Von einem parkierten Robin ragte die Höhensteuerflosse etwas über den weissen Strich hinaus. Nachdem ich bewiesen hatte, dass ich mich über die Wetterbedingungen erkundigt hatte in Le Touquet und nachdem mir klar gemacht worden ist, dass ich zwischen 591 - 1500 oder 2500 oder 3500 ft. den Kanal überqueren müsse, Abweichungen dürften keine gemacht werden, machten wir uns startbereit und bewegten unsern Arrow auf dem, eigentlich schmalen Rollweg. Hinter dem vorerwähnten parkierten Robin war im Rasen draussen ein Feuerlöscher aufgestellt und so hatte ich die Distanz der beiden Hindernisse gut im Auge zu behalten. Auf meiner linken Seite war's kein Problem, - und auf der rechten? - Schon war's ein Problem. Ich touchierte den Robin etwas. Ich stoppte mein Flugzeug unverzüglich, stellte den Motor ab und ging den Schaden begutachten. Es war "Präzisionsarbeit", am Arrow HB-OKL war nichts anderes passiert, als dass das Glas des Positionslichtes zerbrochen war. Heute weiss ich ganz genau, dass das rechte Positionslicht grün ist. Am Robin gab's in übertuchten Metallrahmen eine der zerstörten Lampe entsprechende Druckstelle. Der Stoffüberzug war nicht beschädigt, nicht einmal geritzt. Bei der ganzen Sache waren natürlich sofort auch Zuschauer zugegen. Die waren gleich zur Stelle und waren eifrig damit beschäftigt, die Druckstelle am Robin zu betasten und sogar intensiv zu betasten, so dass bald grösserer Schaden sichtbar war. Ich verlangte den Präsidenten oder ein Vorstandsmitglied des Clubs, dem das Flugzeug F-B--- gehörte.

Der Obmann war anwesend. Ich entschuldigte mich für den Vorfall und bekannte mich als für den Schaden verantwortlich. Ich wurde ins Club-Lokal geführt. Dort befanden sich viele Leute, von mir aus gesehen offenbar Club-Mitglieder. Anstandshalber grüsste ich, aber ihre Höhenflüge waren dermassen, dass ich nicht bemerkt wurde. In einem hinteren Raum probierte ich einen Revers aufzusetzen und musste dabei spüren, wie klein ich in den Augen des Präsidenten war. Ich hatte noch nie sowas erlebt und bereits stiegen verzweifelte Gedanken auf. Nach 10 sehr langen Minuten traten zwei Herren in den Raum ein. Ihr Auftritt war wirklich etwasforsch. Beim näherem Hinsehen erkannte ich sie als zwei der drei, die auf dem Turm waren. Einer ging zum Herrn Präsidenten und fragte ihn, wo die Flugzeugakten seien, die ins Flugzeug gehörten. Der andere stand vorläufig neben mir und wir konnten zusehen, wie das chargierte Club-Mitglied in einem Gestell in der Ecke unter einem riesigen Stoss von Akten, Prospekten und Büchern zu wühlen begann. Nach rechten "Ermahnungen" des Beamten der Flugsicherung schien auch der vierte im Raum wirklich auf Bodennähe gekommen zu sein. Ich wurde mitgenommen von den beiden Herren. Beim Vorbeigehen an der "Unfallstelle", forderte mich der Einte auf, die Flugzeugpapiere mitzunehmen, und wir begaben uns auf den Turm. Dort eingetroffen verlangte ich vorweg eine Sistierung des Flugplans. Es wurde mir klar gemacht, dass dies bereits geschehen sei, doch in einer halben Stunde könnte ich meinen Flug ohne weiteres antreten. Welche Erleichterung. Der Vorfall, die Versicherungsbeschreibungen etc. wurden fernschriftlich irgendwohin geschickt und bald schien der Unterbruch in meinem Vorhaben dem Ende zuzugehen, da tauchte plötzlich ein Herr in einem grünen Trainingsanzug auf. Irgendwoher hiess es "Le Commandant". Die Beamten auf dem Turm warfen sich gegenseitig merkwürdig fragende Blicke zu. Der Kommandant stellte sich vor und so tat auch ich. Vorerst wurde mir gesagt, dass wir nochmals die Flugzeuge besichtigen

müssten. Wir zwei gingen hin und der Herr Kommandant stellte tatsächlich fest, dass die Schäden nicht gross seien. Er wolle dies noch für sich notieren. Der Ausdruck "es werde natürlich nicht mehr möglich sein, heute nach England zu gelangen" hat sämtliche in mir montierte Ventile mit Ueberdruck geprüft; sie haben aber stand gehalten. Wo wir übernachten wollten; beim Präsidenten des Clubs? Mag dies wohl ein Dreh sein? - Ja wissen Sie, er hat ein Hotel in der Stadt Calais. Ja sofort. Nun wurde noch ein Telefon gemacht mit "Henri". Er solle direkt zum Turm kommen mit dem Taxi. Wir holten unser Gepäck ab im Flugzeug und wollten es dann eben beim Turm verladen. Jetzt war der Moment wo der Zollbeamte in Bewegung kam. Wir verwiesen aber auf die Order des Kommandanten und so kam eben der Kommandant dran. Erst vor dem Hotel, als der Taxifahrer uns fragte, ob er uns am Morgen wieder abholen dürfe, wurde uns bewusst, dass die ganze Übung des Kommandanten mit dem Hierbleiben, Wirtschaftsförderung und absolut nichts anderes war. Wir haben dann auch das Beste aus der Sache gemacht und haben uns so gut es ging, die Stadt Calais angesehen. Nachträglich bin ich dem Flugplatzkommandanten dankbar.

Am 5. August wurde vorerst der Wetterbericht eingefordert, als Ausweis. Ohne bekommt man keine Starterlaubnis. Unsere Schwimmwesten waren da, aber zusätzlich benötigten wir noch ein Schlauchboot. Das haben wir vorher nicht gewusst. Also war noch ein Revers zu unterschreiben. Erstellen des Flugplans und bald einmal ging's los bei einer Sicht von um 10 Kilometer. Kurz nach dem Start hatte ich auf Calais-Approch umzuschalten. Eben gibt's des Rätsels Lösung. Als ich den Flugplatz anflog, bin ich ja in Verbindung mit dem TWR eingeflogen. Ich habe nun bemerkt, dass, im Gegensatz zu uns in der Schweiz, man hier, wie dann auch in England über Approch zu fliegen hat. Etwa 1/4 Stunde des Weges auf 122.7, eben Approch, befand ich mich, vermutlich über der Mitte des Kanals. Ich konnte hier weder die

einte noch die andere Küste sehen. Dass der Napf und so. nicht kamen, an das hatte ich mich bis jetzt schon gewöhnt.

Ringsum grauer Dunst und unter mir Wasser. Beruhigend waren die Schiffe, die ich von oben hie und da zu Gesicht bekam. Ich rief Calais auf und erhielt die Clearance für die Umschaltung auf Lydd-Approch. Lydd-Approch rief ich in üblicher Weise auf und setzte gleich am Schluss der Meldung an, sie möchten langsamer sprechen. Meinem Wunsch wurde in fantastischer Art und weise genüge getan. Via VOR Detling war obligatorisch. 117,3 bekam ich sehr schlecht herein und so flog ich zu diesem Funkfeuer auf Rückenpeilung zum NDB 561.5 St. Inglevert in Frankreich. At abeam Ashford hatte ich Lydd-Approch wieder aufzurufen. Ich tat auch so und wurde schon hier nach Southend-Approch verwiesen. Eine Flugzeit von ca. einer halben Stunde lag doch noch vor mir. Bein VOR Detling drehte ich auf Kurs 12 und hoffte, irgendeinmal nach Southend zu gelangen. Das NDB Southend war mit 362.5 notiert. Es kam herein und ich durfte zuversichtlich sein. Na, da scheint ja die Themse vor uns zu fließen. Links unter mir ist eine grosse Power-Station. Rosmarie stellte auf ihrer, der rechten Seite, sogar zwei solche Türme fest. Ein Vergleich mit dem Trac auf der Karte zeigte, dass wir "goldrichtig" flogen. Wir erschrakten, als es plötzlich hiess "HB-OKL can you see the Airfield?" Ich war zu der Zeit auf 1400 ft. Nein, war meine Antwort. 7 Miles ahead on one o'clock. Ich drehte etwas ab, dann hiess es, it is now on eleven o'clock can you see. Meine Antwort war "negativ". Desend to 1000 ft. Ich ging hinunter und sah den riesen grossen Flughafen. Ich meldete dies und wurde auf die Frequenz des TWR 119.7 verwiesen. Von hier weg habe ich nach der Landung immer Taxiinstructions verlangt. Nach dem Besuch im Eingangszollamt, ging's weiter ins C-Büro. Hier war ich erstaunt über die niedrige Gebühr, die ich habe bezahlen müssen. Die Fluganmeldung lautete ungefähr: Flugplatz Elstree über NDB Ongar. Nach Bekanntgabe der Taxiclearance und der Taxiinstructions ging's bald einmal

westwärts zu dem NDB Ongar. Hier rief ich den Flugplatz Elstree auf und verlangte Landeinstructionen. Die wurden prompt durchgegeben. Hierauf wurde ich an London-Approch gewiesen, wo ich mich auch sofort gemeldet habe. Inzwischen bin ich aber in der Nähe des Flugplatzes angekommen und habe gleich gemeldet: Position approaching Elstreeairfield. Die Antwort kam alsdann mit: So you don't need our help? Daraus habe ich mir erlaubt zu schliessen, dass vermutlich die Engländer sich im VFR sehr stark auf die Radarhilfen verlassen.

Ich habe den Flugplatz sehr gut gefunden, weil er an einem Pond, also einem Wasserreservoir liegt. Ich hatte offenbar Glück, dass ich nicht hineingefallen war. Solches sei schon vorgekommen. Vom Flugplatz Southend aus hatte ich meinen Schwager angerufen. Ein einmaliges Präzisionswerk gelang. Als wir nämlich die Tür des Flugzeuges öffneten, öffnete er die Tür des Autos. Wir waren also genau miteinander angekommen. Englisch-schweizerische Koordinationskraft - !

Am Montag, 9. August 1976, also nach vier schönen und ebenfalls interessanten Tagen ging's wieder heimwärts. Auch hier gab es einige Ueberraschungen und Neuigkeiten, die durch entsprechende Dispositionen und Ideen bewältigt und zur Kenntnis genommen werden mussten. Der Schwager hatte um acht Uhr morgens zu arbeiten, so dass er mich und meine Begleiterin vor dieser Zeit auf den Flugplatz führte. Der Flugplatz öffnete aber erst um neun Uhr. Ich sah mich in der Zwischenzeit etwas um und entdeckte eine Piper-Service-Stelle. Nachdem hier einige Leute "eingetrudelt" waren, drängte ich mich etwas vor und klagte ihnen mein Leid über den "verwundeten Flügel". Es hiess: Holen sie das Flugzeug hier vor den Hangar, dann werden wir sehen. Der Ingenieur kam, erstellte eine Planung über die vorzunehmende Reparatur. Ein Arbeiter wurde hergerufen und nach einigem Hin und Her und mit vereinten Kräften wurde der Schaden behoben. Die Schraube wurde herausgeholt und ein neues Glas wurde angeschraubt.

Eigentlich war ich angenehm überrascht über die Kosten. Umgerechnet hatte ich bloss Fr. 13.-- zu bezahlen. Inzwischen ist es auch neun Uhr geworden. Der Flugplatz bzw. das C-Büro wurde geöffnet. Ich ging hinein und tat meinen Wunsch kund. Ich erklärte so gut ich dies in englisch tun konnte, dass ich wieder abzureisen hätte. Die Rechnung für die Flugplatzbenützung und die Parkgebühren für das Flugzeug während 4 Tagen wurde gemacht und belief sich auf ca. Fr. 25.--. Nun zum Wetter: Auf meine Frage wie weit eigentlich die Sicht sei, wurde mir die Gegenfrage gestellt, wieviel Sicht ich brauchte. Ich erklärte mindestens 5 km. Soviel sind es nicht. Ich wartete eine Stunde und fragte alsdann den diensttuenden Beamten wieder. Nach meiner Auffassung hatte sich zwar noch nicht viel verändert, aber ich erhielt die Antwort, dass es nun über 5 km wären. So wurde nun gestartet, nachdem die Situation gründlich überdacht worden ist, in Bezug auf Topographie, Funkhilfe und Radar. Ueber NDB Ongar erreichte ich das NDB auf dem Flugplatz Southend. Ich habe mich rechtzeitig mit dem Approach und TWR in Verbindung gesetzt. Plötzlich konnte ich mitteilen, dass ich overhead der Piste sei, in der und der Höhe. Ich solle auf 06 eindrehen, was ich auch machte und als ich im Anflug war, ich konnte es fast nicht glauben, wurde die beinahe 2 km lange Pistenbeleuchtung angezündet. Auch das musste ich mal erleben. Nach der Zollabfertigung und nach dem Tanken von Treibstoff ging's bei einem Wind von ca. 25 Knoten aus 40 wieder ungefähr südwärts. Es entstanden natürlich sicher einige Hundekurven. Lydd-Approch habe ich aber offenbar zur rechten Zeit aufgerufen, denn über dem Kanal erhielt ich Weisung von 1400 ft auf 1000 ft abzusinken. Wie's meiner Art gezieht, gehorchte ich sofort und stellte fest, dass ich dicht unter einer Wolke durchflitzte. Die "Bodensicht" aufs Wasser war schon 5 km, gut, aber das Übrige war einfach grau in grau. Wie wirst wohl den Flugplatz von Calais finden - !?

Hälst dich vorweg peinlich genau ans NDB von St. Inglevert und dann 70, so sollte es gehen. Als ich die französische Küste überflog, war der Dunst wie abgeschnitten und nach nicht allzulanger Zeit konnte ich den Flugplatz von Calais bald schon realisieren. Diesmal verlangte ich natürlich Taxiinstructions und alles ging viel besser als das letzte Mal, als ich da war. Das Wetter bis Troyes war gut; also schön und problemlos, weshalb ich sofort weiter flog. Ich wählte die gleiche Route wie auf dem Hinweg. Um 15.18 Uhr landete ich in LFQB (Troyes). Hier gibt's nun etwas zu Mittagessen, sagte ich zu Rosmarie. Die Vorfreude war aber doch etwas übereilt. Nach dem obligaten Besuch auf dem TWR sah es etwas anders aus. Es wurde uns mitgeteilt, dass in Basel die Sicht über 8 km sei, in den Vogesen hätte es einige aufgelockerte Gewitter. Diese Gewitter sollte ich umfliegen. Es gehe gut. Nach den geübten Sichtbedingungen in England und über dem Kanal fand ich es nicht als schlechte Disposition einmal die bis Basel vorhandenen Flugplätze zu studieren und mögliche Änderungen des Flugunternehmens vor zu sehen. Offiziell verfügbar war eigentlich nur der Flugplatz von Rolampont. Hier befand sich ja auch das nächste Funkfeuer. Bei, ich würde fast sagen, ganz schönem Wetter und mit neugefülltem Tank, ohne Abgabe eines Flugplans; für Basel ist's von hier nicht nötig, und auch ohne jegliches Mittagessen startete ich sofort. Nach ungefähr 15 Minuten wechselte ich vom Funkfeuer Troyes auf das Funkfeuer Rolampont. Zu gleicher Zeit rückten Gewitterwolken in unser Blickfeld. Ueber Paris-Information hörten wir, dass bei Clermont-Ferrant auch um Gewitter herum geturnt wurde. Die ersten Regentropfen zerplatzten auf der Windschutzscheibe und schon sah man vorerst links und dann auf der rechten Seite, wie hie und da Blitze in alle möglichen Richtungen züngelten. Statt dass ich über dem VOR Rolampont Rückenpeilung einnahm, drehte ich genau nordwärts, suchte den Flugplatz und landete; fertig Punkt. In Troyes hat man mir auf der Meteo gesagt, dass ich am

Dienstag nicht weiter kommen würde. Am Mittwoch wäre es eigentlich wieder besser. Nach der Landung stellte ich fest, dass die Hangartore geschlossen waren und dass sich kein Mensch mehr auf dem Flugplatz aufhielt. Zwei ganz neue Kalberhalslig hatte ich vor meinem Abflug, in Huttwil gekauft. Diese wurden irgendwo aus dem Gepäck hervorgeholt. Glücklicherweise hatten die Leute eine Mauer eingerissen und den Schutt nahe beim Hangar deponiert, so war es mir möglich, zwei grosse Mauerbrocken zu dem sich im Windschatten befindenden Arrow HB-OKL zu schleppen. Durch die Löcher in den sichtbaren Ziegelsteinen, konnte das Flugzeug gut vertaut werden. Zu Fuss mit Schirm und Regenmantel ging's vorerst den Berg hinunter. Beim ersten Haus rechter Hand der Strasse waren viele Kleintiere, wie Kaninchen, Hunde, Hühner, Tauben, etc. zu sehen. Nach diesen Tieren, nach dem Umschwung ums Haus und dem Haus selber zu schliessen, mussten hier sicher gemütliche Menschen hausen. Zwei Häuser weiter trafen wir zwei Frauen im Garten, die miteinander plauderten. Diese fragten wir nach dem Flugplatzchef. Er wohnte etwa 2 Kilometer von hier. Wir sollten gleich ins Auto einsteigen, sie würden uns schnell hinfahren. Nachdem ich und Rosmarie das Gefühl hatten, ein nicht wunschgemäßes Verhalten würde als Beleidigung angesehen, stiegen wir ein. Der Frau des Flugplatzchefs, der Chef selbst war nicht zu hause, meldeten wir uns und fragten gleich, ob es hier ein Hotel gäbe.

Die Frage wurde bejaht, doch wurde uns empfohlen, wir sollten nicht hingehen, wir wären sonst verlaust. Nach dem sich die netten Französinnen noch kurz unterhalten hatten, nahmen uns die Chauffeusen wieder zurück und platzierten uns beim Haus des Kleintierbesitzers. Im Verlaufe der Zeit stellten wir fest, dass die Leute hier, es war ein Ehepaar, so ziemlich auf solche Fälle abgerichtet waren. Vorerst gingen wir in vorerwähntes Hotel und wollten im Restaurant etwas essen. (Das Essen wurde uns empfohlen.) Was uns aufgestellt werden konnte, waren bloss

zwei Sandwiches. Der Flug war für heute ja zu Ende und so tranken wir ein Bier dazu. Nach getaner Arbeit war auch dieses Mittag- und Nachtessen zusammen ganz herrlich. Auf dem Weg zurück zur Kleintierfarm kauften wir für das Morgenessen noch einige Früchte. Man konnte doch noch ganz gut schlafen nach all den interessanten Erfahrungen. Am Morgen brauchten wir eigentlich keine Früchte, denn plötzlich rief eine Stimme von unten der Treppe "was wir zu haben wünschen zum Frühstück". Herrlich war's. Nach dieser Mahlzeit zahlten wir die Pension; wir durften es fast nicht glauben, umgerechnet ungefähr Fr. 15.--, und begaben uns zum Flugplatz. Nun trafen wir einen Mechaniker, der an verschiedenen Robin Service-Arbeiten ausführte. Wir stellten uns vor und ich versuchte ihm klar zu machen, dass ich die Wetterinformation haben möchte bis Basel. Es wurde irgendwie telefoniert. Verstehen konnte ich nichts und zu guter letzt war ich gleich weit wie vorher. Wir packten unsere sieben Sachen zusammen und flogen weg Richtung Basel. Nach 15 Minuten Flugzeit stellten wir eine unüberwindliche Front fest und so kehrten wir nach Rolampont zurück. Beim Kleintierhalter wurden wir wieder freundlich aufgenommen. Nun wurde ein Plan zur Beschäftigung ausgeheckt für uns zwei Schweizer. Es stellte sich heraus, dass die Dame des Hauses von ihrem Schwiegersohn abgeholt würde. Sie ginge ein Hotel hüten, das im Besitz der Kinder sei. Die Kinder führen während dieser Zeit nach Paris zum Einkauf. Wir könnten dann die Stadt Langre besichtigen gehen. Wir fanden den Vorschlag der Leute nett und akzeptierten sofort. Nach nicht langer Zeit seit unserem Beschluss fuhr plötzlich ein Camionette vor. Es war der Schwiegersohn. Wir wurden vorgestellt und ihm wurde klar gemacht, dass er uns beide auch mitnehmen müsse. Das Wesen, das nun aufgezogen wurde, war rührend. Der Schwiegersohn machte Vorwürfe noch und noch, weil das Elternpaar nicht telefoniert und die Lage erklärt hatten, damit er das andere Auto hätte nehmen können. Er konnte fast nicht verwinden, dass wir

jetzt hinten im Fond auf der Brücke und noch ohne Kissen sitzen mussten während den zehn zurück zu legenden Kilometer. Wir genossen im Hotel ein ganz wunderbares Mittagessen. Anschliessend ging's hinauf in die wunderschöne römische Stadt, die auf einem Hochplateau liegt und ringsum mit alten Mauern umgeben ist. Eine richtige alte Festung. Es war eigentlich wieder gut, dass es Gewitterregen gegeben hat. Nur immer das Beste daraus machen Um ca. 17.00 Uhr wollte uns der Strohwitter beim Hotel abholen. Auf der anderen Seite teilte uns die Grossmutter des Hauses mit, sie müsse uns mit dem anderen Auto nach Rolampont führen. Zu guter letzt lud uns der Grossvater, wie wir endlich herausbrachten, zu einer köstlichen Hühnersuppe zum z'Nacht ein. Trotz ordentlich Flüssigkeit; Suppe, Rotwein, Weisswein, etc. konnten wir gut schlafen. Am Morgen waren die Köpfe klar. Offenbar war alles nur erstklassige Ware -

Das Wetterbüro von Dijon gab für Basel klare Sicht, einige Kumuli auf 5500 ft. als wichtigste Daten bekannt. Nun wurde wieder vollgetankt. Hier in Rolampont war schönes aber auch dunstiges Wetter. Sicht schwer zu schätzen für Fremde in einer komplett flachen Landschaft. Nach mir ca. 8 bis 10 Kilometer. Los gings auf 3000 ft. Genau auf das Funkfeuer Rolampont und von dort genau Kurs Luxeuil. Zwischen Luxeuil und Hericourt flogen wir über eine Nebelschicht, die da und dort doch durchlöchert war, so dass nach meiner Auffassung kein spezielles Risiko vorhanden war. Genau beim Funkfeuer Hericourt rief ich Basel auf und erhielt "Special-VFR". Hier ging ich nun auf 2500 ft. hinunter, meldete mich bei Altkirch, ich flog weiter und war plötzlich verunsichert. Hier verlangte ich das QDM. Ich wurde nun vom TWR auf die Approach-Frequenz verwiesen. Plötzlich sah ich aber den Flugplatz im Süden. Ich meldete meine Position und konnte auf den Turm umschalten. Hier erhielt ich die Bewilligung links in den Final zu drehen. Als ich mich auf die Pistenachse installierte, leuchtete plötzlich die

Pistenbefeuerung auf. Ganz wie in Southend. Da kommt man sich auch vor - . Diesmal ging ich vorerst auf die Meteo um zu vernehmen, wie's auf der anderen Seite des Jura aussehe. Gleich wie hier. Nächste Wettermeldung in 20 Minuten erhältlich. Ein Kaffee war inzwischen fällig.

Nach einer halben Stunde hiess es, dass das Wetter überall gleich sei, ich solle nun weiterfliegen. So meldete ich mich erst jetzt im C-Büro und erledigte da das ganze "Büro". 10.51 Uhr ging's Hochwald zu. Sofort stieg ich auf 5000 ft. um sicher zu sein, dass ich nicht stolpere. Bei 5 Km. Sicht konnte man sich gut orientieren. Wenn man das VOR Willisau drauf hat, muss ja einmal die Autobahn kommen. Sobald diese in Sicht war, wurde sie aus nicht allzu grosser Höhe zur Richtlinie. Als Bewohner des Oberaargaus kennt man sicher die Abzweigung Niederbipp und von da fliegt man eben dann der Strasse lang nach Aarwangen, Langenthal bis nach LSPL. Am 11. August 1976 Uhr um 11.11. Uhr war diese wunderbare und interessante Reise zu Ende. Von der "Gruppenverwaltung, Abteilung Versicherungswesen", konnte ich später noch in Erfahrung bringen, dass die Reparatur am Robin FF 288.-- gekostet habe. Das Flugzeug hätte nach Le Touquet gebracht werden müssen zur Reparatur und Kontrolle. Obwohl auch hier etwas Wirtschaftsförderung dabei war? - An dieser Stelle erlaube ich mir, einen Dank an all jene zu richten, die in irgend einer Weise beteiligt sind, die Fliegerei genussvoll und vor allem sicher zu gestalten.

ooOoo

HB-CAX

GEDANKEN EINES PRIVATPILOTEN UEBER EINEN ALPENFLUG

(Letzte Alpenüberquerung dieses Flugzeuges unter dem Besitztum der MFGL, Motorfluggruppe Langenthal. Das Luftfahrzeug, immatrikuliert unter HB-CAX, war ein Flugzeug des Konstruktionsjahres 1947 und wurde im Jahre 1951 durch die Firma Gugelmann und Co. AG in Langenthal erworben. Im Verlaufe der fünfziger Jahre wurde der Motor umgerüstet auf einen Verstellpropeller und diente der Firma als Geschäftsreiseflugzeug. Im Verlaufe der Zeit wurde das Flugzeug der Motorfluggruppe Langenthal als Geschenk überlassen. Herr Fritz Gugelmann, seines Zeichens Teilbesitzer der Firma, war später langjähriger Präsident der "Swissair"-Luftfahrtgesellschaft.)

Der 21. Juli 1983 war ein sonniger, wolkenloser, wunderbarer Tag. So bemühte ich mich einen lang ersehnten Wunsch in Erfüllung zu bringen, indem ich mit dem Flugzeug HB-CAX der Motorfluggruppe Langenthal nach Ascona zu fliegen wünschte.

Ich versuchte zu organisieren: Ich läutete Rosmarie Gerber an, ob sie bei einer solchen Expedition mitmachen wollte. Wir vereinbarten ein Rendez-vous auf dem Flugplatz Bleienbach um ca. 11 Uhr; auf diesen Zeitpunkt richtete ich meine Vorbereitungsarbeiten

Ich orientierte mich über das KOSIF, Koordinationsstelle für Flug- und Schiesswesen, über die Streckentätigkeit via Napf - Brünig - Grimsel - Maggiatal. Ferner orientierte ich mich anhand der GAFOR-Meldung, welche besagte, dass, 99, Oscar-Oscar-Oscar vorherrsche.

Der Groundcheck am Flugzeug wurde durchgeführt. Vollgetankt stand das Flugzeug für einen Alpenflug bereit. Inzwischen ist Rosmarie Gerber eingetrudelt und mit einem Blick auf ihre Expeditions-Montur stellte ich fest: "Stöckelschuhe", vermutlich verschiedene Stoffdreiecke an verschiedenen Orten, alles überdeckt mit "Rasurell" und eine Handtasche war dabei. Man kann frech feststellen "eine Augenweide für die Männerwelt". Praktische Gedanken, in bezug auf Sicherheit, konnten aber nicht mit den Tatsachen einiggehen. So war meine Reaktion etwas forsch, und ich stellte fest, dass das nicht gerade eine Montur wäre für eine Landung auf dem "Gauli"-Gletscher, z. B. Peter Dätwyler nähme jedesmal, wenn er in die Alpen ginge, eine Windjacke mit, oder auch wenn er eine Alpenüberquerung mache.

Nach dieser Standpauke setzten wir uns in das bereitstehende Flugzeug, und um 11.21 Uhr starteten wir Richtung Süden. Der Kompasskurs ging steigend über den Napf, Richtung Panorama-Strasse und Brünig. Hier befanden wir uns auf 9000 Fuss, sahen aber weder Berge und distanzmässig bereits den Brünigpass nicht mehr, zufolge des vorherrschenden Dunstes. Die Sicht war trotz wolkenlosem Himmel beinahe nur 2 km. Ich entschloss mich hier umzukehren, und über VOR-Willisau nach Langenthal zurückzufliegen und den Heimatflugplatz wieder zu finden. Statt an der Piazza in Ascona eine Pizza zu geniessen, fand ein richtiges Salat-teller in einem heimeligen Gasthof im Oberaargau Anklang.

Ziemlich genau ein Jahr später, es war der 17. Juli 1984, entwickelte sich nach Meteo-Sattelit eine Frontlage über der Schweiz. Es machte den Anschein, dass diese unser Land bis zum 18. Juli 1984 durchquert hätte, und dass sich ein Rückseitenwetter entwickeln würde. Auf Grund des zirkulierenden

Ammenmärchens, dass das Flugzeug C-170-A, „Hotel- Bravo Charlie Alfa X-Ray“ bei Seitenwind, bei Asphaltbelägen etc. ziemlich schlecht zu landen wäre, beschloss ich einen "Übungsgalopp" auszuführen, indem ich mich, es war nicht gerade unbedingt schönes Wetter, der Himmel war grau behangen, nach Bern begab um dort auf dem Asphaltbelag einen Landeversuch zu machen. Um ca. 11.30 Uhr verliess ich mein Büro, begab mich nach Bleienbach, unterzog das Flugzeug den verschiedenen Checks und orientierte mich über die Flugwetterlage in Bern. Auf der üblichen Höhe von 3500 Fuss flog ich via "Echo 1" zu "Echo 2", hatte über Left-Hand Down-Wind die Pistenrichtung 14 anzufliegen und richtete das Flugzeug so gut als möglich einer Asphaltlandung entgegen. Gefühlsmässig konnte ich sagen: "Die Landung war gelungen". Ich parkierte irgendwo auf blau 1, 2, 3, etc. Nach den Verschiedenen "Switch-offs" begab ich mich auf die Terrasse des Flugplatzrestaurants. Ich setzte mich ziemlich in der Mitte an einen leeren Tisch. Ein Blick in die Runde liess in der vordersten Ecke 4 Männer in Militärcombis feststellen. Bei näherem Hinsehen konnte hinter einer Silhouette ein Schnurrbart festgestellt werden. Einem der Männer deutete ich, dass ich Ueli (das war Ueli Sohm, seines Zeichens Militärinstructor im Rang eines Majors; Mitglied der Motor-fluggruppe Langenthal) einen guten Appetit wünschte. Durch einen "Ellbogenstuf" aufmerksam gemacht, rief Ueli plötzlich: "Ah, das ist dich. Hast eine wunderbare Landung vollbracht." Ich konterte ebenso laut, wie er dies gesagt hatte: "Ich danke für das Kompliment." Mein Salatteller wurde genossen und Ueli Sohm setzte sich zum Cafe an meinen Tisch. "Weisst du Ueli, wenn mir ein eventuelles Rückseitenwetter hilft, werde ich morgen versuchen mich mit der "CAX" nach Ascona zu begeben; weshalb ich heute eine Übung auf „Berners“-Asphaltbelag absolviert habe. Ich möchte nicht ein Kabarett anbringen in Ascona und entsprechende Folgen gewärtigen." Ueli Sohm kam mit seiner Crew von der Westschweiz her und erwähnte, dass er bei Genf

Vermessungsaufnahmen gemacht hätte. Er nutzte die restliche Zeit der Mittagspause, um mir sein zweimotoriges Flugzeug ganz neuster Bauart vorzuführen. Um ca. 13.30 Uhr flogen wir des Weges" ich Richtung Langenthal, Ueli vermutlich Richtung Dübendorf. Als ich über Langenthal zur gewohnten Landeprozedur ansetzte, flatterte plötzlich irgendwie die Cessna, und bald darauf erblickte ich die Zweimotorige Maschine des Ueli Sohm, der mich eine Abschiedsvorstellung fühlen liess. Ich empfand die Passage über dem Flugplatz durch das Vermessungsflugzeug als nette Geste. Die alte Cessna wurde ebenfalls nach einer gelungenen Landung auf unserem Bleienbacher Flugplatz weggestellt und verabschiedet

Der 18. Juli 1984 war angebrochen. Ich stand auf, begab mich zum Fenster meines Schlafzimmers und stellte tatsächlich einen wunderbar klaren Tag als Folge des Rückseitenwetters fest. Nach einem etwas kurzen und schnellen Morgenessen begab ich mich ins Büro und erkundigte mich über Meteo-Zürich Gafor über die Flugwetterlage nach dem Vogelflug in den Süden. Die Gaforstrecke 50 & 40 war Oscar, Oscar, Oscar. Zurück über 70 war ebenfalls Oscar, Oscar festzustellen. Über Telefon wurde Rosmarie Gerber befragt, ob eine Wiederholung des Vorjahres-Versuchsfluges mit absichtlicher Vollendung durchgeführt werden könnte. Ihre Zusage war spontan, und wir fanden uns nach nützlicher Zeit in Bleienbach ein. Sicht war O. K. Das Flugzeug war flugtüchtig, mit Brennstoff gefüllt. Der Bodencheck umgehend vollendet und ein Start, diesmal nicht Richtung Brünig, sondern Richtung Berner Oberland - Gemmi konnte vorderhand erfolgen. Dank der relativ kühlen Witterung war man schon bald einmal auf Steigflug über Mühleweg - Häusernmoos. Richtung Sumiswald wurde dann Zürich-Information aufgerufen mit: "Hotel Bravo-Charlie Alfa X-Ray we are on a flight from Langenthal to Ascona via Gemmi-Simplon-Centovalli". Die Antwort erfolgte "postwendend" und das "QNH" war ganz

erwartungsgemäss hoch, somit für einen Flug, wie vorgesehen, günstig. Links konnte Langnau festgestellt werden. Rosmarie stellte ihrerseits Zäziwil und Grosshöchstetten fest. Das Flugzeug stieg in den wunderbar blauen Himmel. Immer während Richtung der vor uns liegenden, klar sichtbaren Berner Alpen. Richtung links dem Niesen vorbei, konnte unter uns klar die Stadt Thun und das dunkelgrüne Wasser des Thuner-Sees beobachtet werden. Auf unserer "Flugbahn" wurde hier eine Höhe von 10'000 Fuss festgestellt. Das aufwärts fliegen setzten wir fort bis auf 13'000 Fuss. Finsteraarhorn, Eiger, Mönch, Jungfrau, Schilthorn, dann Blümlisalpmassiv mit Morgenhorn, Wilde-Frau, Blümlisalphorn, ferner Balmhorn, Altels, rechts Wildstrubel und ein Blick Richtung Gstaad, das Panorama - "war einzigartig". Inzwischen näherten wir uns, unter uns, Frutigen. Rechts Adelboden und links war bereits gut sichtbar der Einschnitt des Gemmipasses. Vorne links unten im Dunst ist Kandersteg, etwas weiter links Oeschinensee mit beinahe türkisfarbigem Wasser. Kurze Zeit später war das Gasterntal sichtbar. Beim Anblick dieses Naturphänomens denke ich immer an den Bau des Lötschbergtunnels, ob absichtlich oder nicht, es ist für mich eine Tatsache. Über dem Taubensee bereitete ich mich bereits auf die Überquerung der "Krete" vor. Absolut keine Turbulenz, das Wallis wunderbar wolkenlos. Ein Blick auf das Matterhorn war von hier aus bereits möglich. Eine kleine Kursänderung wurde vorgenommen, und Richtung Monte-Leone verlief unser Vorhaben. Hier ein Blick zurück nach Sitten. Dieser Flugplatz erweckt in mir immer wieder "Jugenderinnerungen". Anlässlich einer Flugausbildung hat jeder Pilot einen 250 km Flug zu absolvieren mit 2 Aussenlandungen. Die Mittellandflugschulen empfehlen jeweilen einen Anflug von Yverdon und Birsfeld und wieder zurück zum "Heimatflughafen". Als ich seinerzeit meinen Flugschein erwerben wollte, hatte ich ebenfalls diese Pflichtübung vor mir. Ich unterstand der Aufsicht von Otto Sallaz, selig, für diesen 250 km Flug. Über Meteo-Erkun-

digungen, Brennstoffberechnung lautete meine Flugroute Grenchen, Burgdorf, Thun, Gemmi nach Sitten. Ich weiss noch, als dazumal Otto Salaz Beni Müller fragte, der ebenfalls im Komitee in Grenchen sass, ob Grenchen, Sitten, Lausanne 250 km ergäben. Sagte dieser spontan: "Ja." Er realisierte aber nicht, was er eigentlich gefragt wurde. Die Frage lautete ja, kann man einen Flugschüler auf diese Route schicken. So wurde das "ja" ganz automatisch ausgesprochen. Nach irgendeiner Mixerübung 500 m über dem Niesen etc. gelangte ich ins Wallis, wo ich vorerst eine Dunstschicht feststellte, die mir den Ausblick nach Brig ins Oberwallis vermachte. "Freundliche Worte gegenüber dem Schicksal" waren nicht nötig, denn senkrecht unter mir war Sierre ganz gut sichtbar. So vernichtete ich meine Höhe von irgendwo Richtung Sitten und rief über Funk irgendwie den Turm an. Die Ausbildung, als "Radio-Operator" hatte ich zu dieser Zeit noch nicht absolviert. Der nette Mann auf dem Turm sprach etwas von "QNH" Pistenrichtung und Windrichtung verstehen tat ich überhaupt nichts, flog entlang der Piste, stellte zu meinem Schreck Starts von Venom Flugzeugen fest und war ganz verzweifelt. Bei Ardon fasste ich mir „ein Herz" und fragte den Mann auf dem Turm in gut deutscher Sprache, ob er mir nicht etwas mehr helfen könnte. Ich befände mich auf 2650 Fuss über Ardon. Est bien. Tournez a gauche. Traversez le valais." Richtig die startenden Venom-Flugzeuge taten mir auf dieser Höhe absolut gar nichts. Und so flog ich auf die andere Talseite hinüber, befand mich zu diesem Zeitpunkt bereits auf dem Left-Hand-Down-Wind, vollführte eine wunderbare Landevolte zu 26. Die Landung war geglückt. Irgendwie wollte ich mich nach rechts halten. Hier insistierte der liebe Mann auf dem Tower, ich solle weiterrollen - nach links halten. Ich konnte fast gar nicht verstehen, dass man da irgendwie zum Militär geraten sollte. So rollte ich voll durch die parkierten Hunter, Venom, etc. Flugzeuge bis zum Pistenanfang. Hier hatte ich zu stoppen. Ein anfliegendes Venom-Flugzeug war über mein Verhalten nicht

ganz sicher und startete durch. Zu diesem Zeitpunkt und in diesem Moment konnte ich wieder auf die Asphalt-Piste, hatte weiter zu rollen bis zur Abzweigung nach rechts, und so befand ich mich auf dem zivilen Parkgrund des Flughafens Sitten. Ich stellte meine HB-NAE hin, stoppte den Motor, parkierte ganz korrekt und fand mich gleich darauf auf dem C-Büro ein. Im tiefsten Innern meines Egos war ich bereits vorbereitet auf einen richtigen "Anschiss". Hier war ein netter Herr, der fragte mich: "Vous-êtes NAE?" Er prüfte mich kritisch, stellte irgendwie fest, dass ich ein Flugschüler war, der es gewagt hat, über die Alpen nach ihnen zu gelangen. Da hiess es: "Alles in Ordnung, keine Einwendungen, wirklich alles in Ordnung. Wollen sie gleich wieder weiterfliegen?" "Nein. Ich wünsche eben hier ein Walliser-Teller zu geniessen." Ich genoss dieses. Änderte mein Flugvorhaben aber soweit ab, dass ich nicht nach Lausanne sondern nach Yverdon flog. Seit diesem Kabarett, dass ich da in Sitten aufgeführt habe, und wie ich angekommen war beim "Publikum", seit dem bin ich ein "Sittenfan".

Mein Flug ging Richtung "Monte-Leone". Die Höhe war genügend, um diesen Alpenzug zu überqueren. Rechts war wiederum der Anblick des berühmten Matterhorns möglich. Das Monte-Rosa-Gebiet war ebenfalls zur rechten Seite festzustellen und schon ging's der Schlucht Richtung Domodossola entgegen. Weiter überquerte ich das breite Tal, fädelte absinkend ins Centovalli ein, wirklich hundert Täler, und mein Flug im wundervollen wolkenlosen Wetter endete um 12.00 Uhr, gleichfalls mit einer korrekten Landevolte Richtung 17 auf dem Asphalt-Flugplatz in LSZD = Ascona. Die Landung glückte, wie am Vortag in Bern. Zu diesem Zeitpunkt dachte ich an Ueli Sohm und war über meinen Erfolg in dieser Richtung zufrieden. Nach kurzem Rollmanöver war die HB-CAX korrekt neben zwei, drei andern Flugzeugen parkiert. Alle Stromverbraucher aus, Mixer gezogen, Zündungen aus, Hauptschalter aus. Nach diesen Manipulationen begann sich Rosmarie neben mir zu räkeln,

kramte ihre Plastiktüte hervor, zog irgend etwas schwarzes heraus. "Ah, das ist ja die Rasurell-Verpackung." Zum Vorschein kamen Stöckelschuhe. Sie entledigte sich im Flugzeug ihrer korrekten, währschaften Fussbekleidung, entfernte die Jeans und die Bluse. So änderte sich irgend etwas in der "Umkleidekabine" HB-CAX und das Resultat war = "schicke Dame". Ich meldete mich im C-Büro von Ascona, wurde recht freundlich empfangen und erklärte den Diensttuenden Tower-Beamten, dass ich nach 15.00 Uhr wieder Richtung Langenthal starten möchte. Wir schlenderten entlang der Via-Patrizia Richtung Lido und weiter dem See entlang zur Piazza. Nach einem kurzen Rundgang durch das faszinierende Dorf setzten wir uns an einen Tisch im La Torre. Wie anders: -Kurz zwei kleine gemischte Salate vorweg, zwei Pizzi's, ein Pocalino Chianti für Rosmarie und ein Mineralwasser für mich. - Herz, was begehrt du mehr. - Wir taten uns genüsslich und fühlten nach nicht gar zu langer Zeit bereits Ferienstimmung in uns.

Das gewisse etwas überfiel eben falls uns. Das Flugfeld Ascona ist von 13.00 - 15.00 Uhr gesperrt. So fanden wir Zeit, uns entlang dem See etwas zu amüsieren. Die Sicht nach Brissago war sehr gut. Es war möglich ziemlich genaue Feststellungen bis Richtung Cannobio zu machen. Auf der anderen Seite waren die Uferdörfchen Gerra, Ranzo und San Nazzaro auszumachen. Einfach herrlich. Auf der Fortsetzung unseres Rundganges entlang dem See wurde festgestellt, dass etwas Westwind aufgekommen war. Wir schlenderten wieder Richtung Flugplatz Ascona. Bereits um 15.00 Uhr war unser Check-In in vollem Gange, dass der Groundcheck bewältigt werden konnte, die "Verpuppung" meiner Begleitung fand statt. Plötzlich befand sich ein bejeanstes und beblustes Mädchen auf dem rechten Sitz im Flugzeug. Die Rollfreigabe wurde erteilt und am Anfang der Piste Richtung 17 wurde der Motoren-Check durchgeführt. Mit der Vergaservorwärmung stimmte etwas nicht ganz. Sie hatte die Eigenschaft, dass sie sich von Zeit zu Zeit selbst öffnete. Ich fand

die Sachlage nicht als "brekär" und setzte meine Flugvorbereitungen fort. Die Startfreigabe wurde empfohlen. So beschleunigte ich meine Fahrt zum Abheben, und im Schatten der Bäume empfand ich den Westwind als Turbulenz und Rüttelung am Flugzeug. Es schien mir fast, dass die HB-CAX eigentlich gar nicht mehr starten wollte. Es war irgendwie sonderbar. Das Flugzeug hob trotz strampeln und rütteln ab, setzte seine Startfase, über den Golfplatz hinweg, Richtung Lago Maggiore fort. Da; die Vergaservorwärmung öffnete sich. Ich hatte mit der rechten Hand den Knopf immerwährend zustossen. Der Flug wurde fortgesetzt am Ceneri entlang, Richtung Bellinzona, Leventina immer steigend und weiter steigend bis auf 10'000 - 11'000 Fuss. Biasca lag unter uns. Wir hatten die linke "Fahrbahn" (nicht Richtung Luco-Magno), unter uns konnten wir Faido feststellen. Bereits war sichtbar der Flugplatz von Ambri und weiter oben konnte Aiolo ausgemacht werden. Ich flog dem sonnenbeschienen Hang entlang und konnte schon bald einmal die Wendeplatte der Gotthardstrasse ausmachen. Hier befanden wir uns auf 12'000 Fuss. Eine recht ansehnliche Sicherheitshöhe über dem Gotthardpass. Vor uns lag das Urserntal. Wunderbare Sicht entlang dem Reusstal. Wir zogen es aber vor ziemlich direkt auf den Furkapass hinauszufiegen. Auf der Strecke zwischen Gotthardpass und Furkapass konnten wir weiter in der Ferne vor uns, einen ziemlich stattlichen "Kohl" feststellen. Je mehr wir uns dem Furka- und Grimselpass näherten, bemerkten wir, dass sich die Gewitterwolke über dem Gauligletscher befand. Das vor uns liegende Aaretal war offen und gut übersichtlich. Handegg, Innertkirchen war bereits im Dunst, der Brünigpass sichtbar. Links über der Panoramastrasse war ebenfalls ein "Kumulus-Nimbus" vorhanden. Ich versuchte den Brünig zu überqueren, gab aber bereits beim Lungernsee meine Flugrichtung auf und kehrte zurück ins Aaretal. Immer hatte ich mit der rechten Hand die Vergaservorwärmung zu stossen. Über die golden leuchtenden Seeflächen des Briener- und Thunersees hinweg,

sanken wir ab, Richtung Thun, und von dieser Seite gegen das Mittelland. Ab Thun wurden die Sichtflugverhältnisse immer besser und im Mittelland hatten wir wieder unsern wolkenlos, klaren Himmel vor uns. Links Konolfingen, weiter Grosshöchstetten, rechts Langnau. Wir flogen über Zäziwil, Richtung Schloss Trachselwald, und fühlten uns ganz recht wohl, was den Flug anbetrifft auf unserem Heimweg. Die Störung mit der Vergaservorwärmung war immer noch vorhanden. Um 18.17 Uhr landeten wir auf unserem Heimatflugplatz "Campo-Bleienbach" glücklich und zufrieden. Am darauffolgenden Samstag führte Max Lenz einen Flug aus, über den Sarnersee und Hallwilersee, wobei er nach seiner Landung festgestellt hätte, dass irgendwie eine Vergaservereisung stattgefunden hätte. Mir war nicht ganz klar bei diesem Wetterverhältnis, wie sich da eine Vergaservereisung einschleichen konnte. Die Angelegenheit wurde geprüft. Es wurde festgestellt, dass irgend mit einem Ventil im Motor etwas nicht in Ordnung war. Der Schaden wurde behoben, durch die Firma Airla, Willi Bernhardt, das Flugzeug stand im Hangar. Inzwischen wurde eine Cessna 172 P angeschafft. Vorerst wurde bestimmt, dass das Flugzeug vorläufig noch auf dem Flugplatz Bleienbach stationiert wäre. Plötzlich hiess es die HB-CAX sei verkauft worden. So war dieser vorbeschriebene Flug die letzte Alpenüberquerung des Flugzeuges HB-CAX, während des Besitzes der MFGL. Eine Epoche war zu Ende und somit abgeschlossen. -

ooOoo

Gemeinderat Kleindietwil,

Reisebericht

20. September 1971

Normalerweise tagt die Behörde 14-tägig.

Vor zwei Jahren hat Gemeindevizepräsident Dr. Fritz Wittwer anfangs September nach einer Sitzung ironisch triumphierend erklärt, er würde an der nächsten Sitzung nicht teilnehmen, er sei für drei Wochen im Engadin in den Ferien. Auf seine Äusserung hin wurde ihm entgegnet, dass Kleindietwil schlussendlich nicht weit vom Flugplatz Bleienbach liege und in Samaden seien genügend Lande- und Startmöglichkeiten für Flugzeuge. Nach diesen Feststellungen war auf den Köpfen der Beteiligten zu lesen, dass doch da „etwas drin liegen müsse“. Vielleicht begründet blieb für diesen Moment beim Geplänkel.

Dieses Jahr anfangs August wurde bekannt, dass Fritz Wittwer wiederum mit seinen Angehörigen ins Engadin fahre. Nachdem dies feststand schickte man eine diskrete Anfrage ans Eidg. Luftamtes, ob irgendwie eine Möglichkeit bestände, dass irgend ein Pilot mit einem Routineflug fünf Personen nach Samaden und zurück, und natürlich zu günstigen finanziellen Bedingungen, befördern könnte. Das Eidg. Luftamt stellte zwei Adressen-Listen III-10 + 11 zur Verfügung, mit ca. 60 Adressen von Lufttaxigesellschaften und Motorfluggruppen. Etwa 15-20 dieser autorisierten Gesellschaften waren angekreuzt und mit dem Vermerk versehen, dass sie eventuell für unser Vorhaben in Frage kämen.

An drei Unternehmen wurden Anfragen für Offerten gestartet. Bereits am 9. September läutete der Obmann der Motorfluggruppe Sektion Olten, Herr Lehmann, auf die Gemeindschreiberei an, mit der Bemerkung, er hätte soeben die schriftliche Anfrage erhalten und er wäre interessiert mit zwei Flugzeugen Cessna 182 einen Auftrag auszuführen. Innert einem minimalen Zeitaufwand kam eine provisorische Einigung zustande.

Am 10. September, nach einigen zähen Routinegeschäften im Gemeinderat, wurde den Behördemitgliedern die Situation um einen Flug nach Samaden und zurück in allen Details erläutert. Mehrheitlich lag grosse Begeisterung vor und ein Beschluss zu dieser Sache fiel nicht schwer. Der Motorfluggruppe Olten ist kurzerhand die Offerte bestätigt und ein Auftrag erteilt worden. Vorgesehen war eine Reise in der Woche vom 13. - 19. September. Wegen des überall herrschenden Zeitmangels wäre für die Behördemitglieder von Kleindietwil der Samstag der geeignete Tag gewesen. Der stabilen Wetterlage wegen wurde eigentlich ein Ausweichdatum schlecht ins Auge gefasst. Nachdem Herr Lehmann Kenntnis hatte von der beabsichtigten Durchführung des Fluges am Samstag musste er uns mitteilen, dass interne Klubmeisterschaften vorgesehen seien an diesem 18. September und daher von den Gruppenmitgliedern sämtliche Flugzeuge benützt würden.

Ich hatte wirklich Bedenken und sah ein Gelingen des Vorhabens bereits dahinsegeln. Der Gemeindepräsident wurde kurzerhand orientiert und dieser hat routinemässig in gewohnter Art und Weise schnell einen neuen Termin, und zwar den 20. September, ausgehandelt. Die Wetterlage für dieses Datum schien gut zu sein und so wurden sämtliche Vorbereitungen getroffen.

Am 20. September, schon um 07.15 gab Herr Lehmann die Meldung, in Olten können des dichten Nebels wegen nicht gestartet werden und der vorgesehene Abflug in Bleibenbach sei zeitmässig unbestimmt. Da wir beisammen waren, fuhren wir sofort nach Olten und vertrieben uns die Wartezeit von ca. 1 ½ Std. mit „Nationalsport“.

Um 10.30 Uhr holte uns Herr Lehmann im Restaurant Schützenmatte ab, führte uns zu den Flugzeugen. Es brauchte gar keine grossen Vorbereitungen mehr; alles war organisiert. Wir machten uns mit dem zweiten Piloten gegenseitig bekannt und schon führten die Herren Piloten, Lehmann und Schenker, unsern Gemeinderat bestehend aus Präsident Hans Mai und den Mitgliedern Ernst Herrmann, Paul Rutschmann, Tristano Geninazzi sowie dem Sekretär Ernst Minder und dem Gemeindegassier Willi Würzler, Richtung Samaden.

Über die Stadt hin Richtung Säälischlössli, Aarburg, war vorerst etwas Turbulenz vorhanden und die beiden Neulinge auf diesem Flug machten nicht unbedingt den freudigsten Gesichtsausdruck. Der Dunst war ziemlich dick und eine Frage war schon nahe liegend, ob eventuell das Unternehmen gestört würde durch wenig weite Sicht. Die ersten Eindrücke wurden fixiert. Die Lage des Flugplatzes Triengen, des Sendeturmes Beromünster und des Sempachersees wurde festgestellt. Der Pilot meldete dem nahe liegenden Militärflugplatz Emmen unsere friedliche Absicht. Plötzlich wurde ein Schichtwechsel in der Atmosphäre bemerkt. Über der Inversion kamen die Alpen gestochen scharf in unser Blickfeld und wir konnten ein Panorama betrachten wie dies ganz selten der Fall ist. Von einer Höhe von ca. 8000 Fuss konnten wir die Rigi beobachten und der Flug führte weiter über Schwyz, durchs Muotatal Richtung Klausenpass, Trun. Die Wechselwirkung der Blickwinkel, aus denen wir all die Silouetten und

Berggipfel besehen konnten, war dermassen eindrucksvoll, dass selbst die Neulinge im Flugwesen ihre Lufttaufe vergassen.

Die Reise ging weiter Richtung Thusis, Tiefenkastel und dann über den Albulapass, wo nicht einmal mehr die kurzfristige Höhenvernichtung auf Samaden hinunter den Magen verstimmen konnte, Nach 55 Minuten landete die Gesellschaft glücklich und zufrieden am Ende der ersten Etappe.

Gemeindevizepäsident Fritz Wittwer mit seinem Vetter markierten Empfangskomitee und um 12.00 Uhr fuhren wir an den Silvaplanersee zu einem wunderbaren Mittagessen, das von den beiden Frauen Wittwer, in nicht ganz üblicher Weise zubereitet worden ist. Die Grossmutter hat eines scheinbaren Platzmangels wegen mit der Jungmannschaft das Feld geräumt und einen Spaziergang unternommen. Während der Mahlzeit wurde eigentlich eine beabsichtigte Gemeinderatssitzung nur kurz tangiert.

Die ganze Gesellschaft fuhr auf Einladung von Herrn Dr. Wittwer auf den Piz Corvatsch und genoss hier während 1 ½ Stunden die Sonne und die Aussicht. Um 15.30 Uhr musste leider die Rückreise wieder unter die Füsse genommen werden. Nach der Talfahrt mit der Bahn genossen wir noch kurz einmal den Ausblick von Wittwers Ferienort am Silvaplanersee Richtung Maloja, die uns als einzigartig vorkam, und deren Existenz hoffentlich auf alle Zeiten bestehen wird.

Kurz vor 17.00 Uhr verabschiedeten wir uns von unseren lieben Gastgebern und bedankten uns für ihre grosse Mühe und Freundlichkeit, so gut es eben ging. Die Piloten machten ihre vorgeschriebenen und Routine-Checks und nochmals winkend verliessen wir in einem grossen Bogen vor St. Moritz, Richtung Muottas Muragl, entlang des Inns, über den Albulapass, das

Engadin. Der Flug führte weiter Richtung Chur, Calanda, Pizol, Walensee und im Spätnachmittagsdunst Wangen-Lachen, Hausen am Albis nach Olten.

Nach der Landung wurde der heutige Tag als ein gelungenes und unvergessliches Erlebnis von sämtlichen Teilnehmern bezeichnet. Nach Anfrage über Tilgung der Schuld gegenüber der Motorfluggruppe, hatte bereits Präsident Mai als Zahlmeister gedient. Drei von der Gesellschaft verabschiedeten sich von den Piloten und fuhren mit dem Auto durchs „Gäu“ über die Autobahn nach Kleindietwil. Die drei weiteren Mitglieder wurden mit dem Flugzeug nach Bleienbach verbracht, wo inzwischen Frau Mai mit ihrem Auto wieder eingetroffen war.

Ungefähr zur gleichen Zeit trafen wir uns zur Schlussbesprechung und finanziellen Abrechnung unter den Teilnehmern im Gasthof Bären, wo wir vernahmen, dass der Gemeindepräsident vor der Landung in Bleienbach eine Runde über seinem Dorf erleben durfte.

Um ca. 19.00 Uhr gingen die Reisemitglieder beeindruckt vom schönen Tag und nicht zu stark ermüdet auseinander. Sicher haben sie ihren Angehörigen viel Neues zu erzählen gewusst.

An dieser Stelle sei all den Anwesenden und Mitwirkenden dieser Reise, dem Luftamt, der Motorfluggruppe Olten, den Piloten Lehmann und Schenker, den Gastgebern im Engadin, den Gemeinderatsmitgliedern und ihren Angehörigen, der beste Dank ausgesprochen.

Ich glaube feststellen zu dürfen, dass diese Reise nicht unbedingt „Kleinlichkeit“ gefördert hat, weshalb andern Institutionen ähnliche Wege zu beschreiten empfohlen werden kann.