

Die Alpen, ein Robinson R44, drei tolle Reisebegleiter und Wetterbedingungen, wie sie besser nicht sein könnten; das waren die Zutaten für einen unvergesslichen Trip nach Frankreich und einen Höhepunkt meines Fliegerlebens.

Kurz vor Beginn meines CPL(H) Lehrgang hatten wir noch ein ganz besonderes Highlight geplant. Ich war mittlerweile schon einige Zeit bei HTC in Donauessingen und hatte auch das Glück schon einiges über den Gebirgsflug gelernt zu haben. Der nun geplante Flug war auf zwei Tage angesetzt; mit Start in Donauessingen EDTD und Übernachtung in Megève Frankreich. Der Hinflug sollte entlang Zürich East VOR, Wangen-Lachen, dem Zuger- und Vierwaldstättersee gehen, um schließlich über den Gottard- und Nufenenpass ins Rhonetal zu gelangen und in Sion zwischenzulanden. Danach ist es nur noch ein kleines Stück über Martigny, Chamonix und Sallanches Mt.Blanc zum Höhenflugplatz Megève. Für den Rückflug wählten wir eine direktere Route von Annemasse aus entlang des Genfer Sees und danach über die VORs Fribourg, Willisau und Trasadingen zurück nach Donauessingen.



*Eine gute Vorbereitung ist Pflicht*

Der Flug fand im Herbst statt, die Planung hatte zuvor schon einen ganzen Tag verschlungen; das zeigt den nötigen Aufwand. Wir studierten sowohl deutsche als auch



*Gut gelaunte Frankreichflieger*



*Der Rheinfall bei Schaffhausen*

schweizer und französische Kartenblätter, informierten uns über Kontrollzonen, Frequenzen und Sperrgebiete und berechneten Leistung, Kraftstoffverbrauch und Flugdaten unseres Hubschraubers. Selbst das Falten der Karte wurde zu einer Gesellenprüfung in Origami, da ich im Hubschrauber sehr wenig Platz für das große schweizer Kartenblatt hatte und auch nur mit einer Hand arbeiten konnte. Am Morgen vor dem Flug galt es dann noch die letzten Schritte der Vorbereitung zu

erledigen. Wir holten noch einmal eine aktuelle Wetterberatung ein, informierten uns über die KOSIF Gebiete in der Schweiz und gaben kurz vor dem Abflug telefonisch unseren Flugplan nach Sion auf.

Als wir dann abflugbereit vor dem Hubschrauber standen konnte ich kaum glauben, dass es tatsächlich los ging. Wir hatten diesen Flug schon so lange vorbereitet und nie einen passenden Termin gefunden. Neben Gebirgpilot Kai Naujokat begleiteten mich noch Franziska und Iris Heinisch, womit die R44 voll besetzt war.



*Zürich VOR*



*Flugplatz Hasenstrick*

Wir starteten und der Turm in Donauessingen öffnete unseren Flugplan. Es dauerte nicht lange, bis wir bei Thayngen die schweizer Grenze überflogen und den Rheinfluss in Schaffhausen überflogen. Bereits hier galt es sehr genau auf die verschiedenen TMAs von Zürich zu achten, was bedeutet die jeweils angegebene Flughöhe nicht zu überschreiten. Weiter ging es in Richtung Zürichsee und dem Flugplatz Wangen-Lachen. Die Kontrollzone Dübendorf unterflogen wir dabei im östlichen Teil. Entlang der Autobahn flogen wir zum Zuger-See und überquerten diesen in Richtung Süden, um auf Höhe Küssnacht Kontakt zur militärischen Kontrollzone Buochs aufzunehmen. Wir erhielten wie gewünscht die Freigabe den Vierwaldstätter See entlang des Nord/Östlichen Ufers zu überfliegen.



*Wangen-Lachen LSPV*



*Wädenswil*



*Wolkenfetzen in der Nähe von Küssnacht*



*Einflug in die Kontrollzone Buochs bei Weggis*

Ab Erstfeld begann der erste größere Steigflug des Trips. Wir hatten zu erst den Gotthard und danach den mit 8130ft MSL noch höher gelegenen Nufenpass zu überfliegen.



*Bei Zug*



*Küssnacht*

Unsere R44 Astro stieg dank der kühlen Luft sehr schnell und schon Querab von Airolo hatten wir die erforderlichen 9200ft MSL erreicht. Der Nufenpass war für Autos bereits gesperrt, wir konnten zwar die Passschilder nicht lesen, aber die Tatsache, dass eine meterhohe Schneeschicht die Straße in der Nähe der Passhöhe auf mehreren hundert Metern Länge versperrte ließ uns zu dieser Annahme kommen.



*Wir verlassen CTR Buochs bei Gersau*



*Beginn des Steigflugs über Flüelen*

Ich rief Zürich Information um Infos über das Schießgebiets LS-R9 direkt westlich des Nufenpasses zu bekommen und tatsächlich wurde uns die Inaktivität des Gebiets für die nächsten zwanzig Minuten bestätigt. Auf Grund der KOSIF-Karte hatten wir das Sperrgebiet in unserer Planung als aktiv angenommen, weshalb wir bei unserem ursprünglichen Vorhaben blieben und in einem schnellen Sinkflug Höhe abbauten um LS-R9A mit weniger als 6000ft MSL zu unterfliegen.



*Gotthardpass*



*Vor der Passhöhe des Nufenenpasses*



*Der Griessee am Nufenenpass vor Beginn des Sinkfluges ins Rhonetal*

Im Rhonetal befindet sich erstaunlicherweise ca. alle 5NM ein anderer großer Flugplatz. Allerdings ist die Hälfte davon mit großen XX auf der Bahn als geschlossen

markiert. Wir setzten unseren Weg fort und meldeten über der Ortschaft Sierre „Position E1“ für den Anflug auf Sion LSGS. Wir konnten direkt entlang der Heliroute in den Gegenanflug übergehen und nach einer anfliegenden Maschine die Piste kreuzen um auf dem Helipad Nord zu landen.



*Nach steilem Sinkflug unterfliegen wir das militärische Schießgebiet Ulrichen unterhalb 6000ft MSL*

Draußen herrschte hier fast Frühling mit 16°C sowie strahlendem Sonnenschein und das Helipad lag auch nur etwa 30m entfernt vom Terminal. Hinlaufen wäre also kein Problem gewesen, wir hatten keinen Rollweg oder andere sicherheitsrelevante Gebiete zu kreuzen.



*Brig*



*Flugplatz Raron (Bahn geschlossen)*

Trotzdem mussten wir das „40 Franken für 30 Sekunden Fahrzeit“ teure Flughafentaxi benutzen, da zu Fuß gehen streng verboten war.

Die Formalitäten hatten wir bald erledigt und waren mit frisch aufgetanktem Heli wieder startbereit, als sich uns noch ein weiters nich alltägliches Erlebnis bot: Nur 20 Meter von uns entfernt starteten zwei Jets der schweizer Armee; nun war mir klar, dass es laut werden würde, aber wie laut, das konnte ich mir nicht vorstellen.



*Sion Meldepunkt E2*



*Gegenanflug bis quer ab Tower Sion*

Na ja wir habens überlebt und ich dachte danach nur noch an die Kerosin und Geldmenge, die für diesen eindrucksvollen Start in den Himmel geblasen wurde.



*Eindreihen zum Kreuzen der Piste in Sion*



*Start auf der Heliroute entlang der Piste*

Trotz des nun sehr schweren Hubschraubers stellte der Start kein Problem dar. Sion liegt mit 1581ft MSL (482m) sehr tief. Wir flogen direkt vom Helipad in Richtung der Piste 25 ab ohne diese zu kreuzen.



*Endteil auf das Helipad Nord Sion LSGS*



*Ziemlich laut: Zwei schweizer F5E TigerII*

Wieder in der Luft sahen wir schon bald Chamonix und das gewaltige Mont Blanc Massiv vor uns. Fürs erste liesen wir den weißen Berg aber links liegen und flogen weiter nach Sallanches.



*Martigny*



*Chamonix*

Hier versuchten wir bei Genf Information unseren Flugplan, den wir in Sion für den Grenzüberflug nach Frankreich aufgegeben hatten, zu schließen, konnten aber keine Funkverbindung aufbauen, deshalb fuhr ich zunächst mit dem Landeanflug auf Megève fort. Auch dort meldete sich niemand am Funk weshalb ich Blindmeldungen absetzte und anhand der Sichtanflugkarte entlang der Anflugroute für Flächenflugzeuge anflug.

Megève LFHM besitzt wie viele Gebirgslandeplätze eine den Berghang hinunter abfallende Piste, mit einem Plateau am oberen Ende. Kai erklärte mir nochmals die Wichtigkeit direkt aus dem Übergangsauftrieb ins Bodenpolster zu landen und dabei möglichst direkt auf dem oberen Plateau im Schwebeflug zum Stehen zu kommen. Wir hatten noch relativ viel AVGAS an Bord und mussten deshalb nahe an die Leistungsgrenze gehen um auf dem 4700ft MSL hoch gelegenen Plateau zur Parkposition zu schweben.



*Die Stadt Megève*

Im Anflug auf Megève konnte ich am eigenen Leib erfahren, wie leicht man sich in der Höhe verschätzen kann, wenn die Bahn steil ansteigt. Ich hatte den Eindruck deutlich höher anzufliegen, kam in Wirklichkeit aber beinahe im Horizontalflug auf den Platz zu ... hier ist es wichtig den Instrumenten Glauben zu schenken.



*Langer Endteil Megève: Der Eindruck täuscht; schon hier sind wir fast auf Platzhöhe*



*Im Endteil kurz vor der Piste*



*Auf gleicher Höhe mit dem oberen Plateau*



*Vor dem Hangar in Megève bei strahlendem Sonnenschein*



*Mit leichterem Hubschrauber starten wir wieder*

Wir trafen doch noch Personal am Flugplatz und ließen uns auch gleich eine sinnvolle Heli-Anflugstrecke auf unser unser Kartenblatt einzeichnen. Kai hatte den Flugplan mittlerweile telefonisch geschlossen und so konnten ich mich unbesorgt auf den erneuten Start vorbereiten.



Unsere beiden Fluggäste ließen wir in Megève, da wir vorhatten an diesem Tag noch einige höhere Plätze anzufliegen, was mit voller Beladung nicht möglich gewesen wäre.

Mit einigen Inch mehr Reserve an der Ladedruckanzeige und einem Hauch von schlechten gewissen die Mädels auf dem verlassenen Flugplatz zurückgelassen zu haben flogen wir in Richtung Süd/West über Albertville nach Méribel LFKX. Hier machten wir zwei komplette Anflüge und kamen jeweils wieder auf dem Plateau zu stehen.



*Reko Meribel*

Nur wenige Flugminuten östlich liegt Courchevel LFLJ mit 6372ft MSL der höchste von uns für einen Anflug vorgesehene Platz. Von der Seite gesehen erinnerte mich die Piste stark an eine Skisprungschanze: Oben eine Ebene, dann steil abwärts geneigt und unten wie zum Absprung für Flächenflugzeuge wieder ein ebenes Plateau. Zum Glück waren wir in einem

Hubschrauber mit reichlich Leistungsreserven, was den An- und Abflug nicht weniger schön, aber auf jeden Fall weniger Nerven aufreibend machte.



*Endanflug Meribel 5600ftMSL ~1681müM*



*Kurz vor der Schwelle - 5550ftMSL*

Auch hier war der Tower nicht besetzt, aber Kai hatte uns im Vorfeld telefonisch angemeldet, weshalb wir unsere drei Anflüge auch hier mit Blindmeldungen durchführten.



*Im Schwebeflug über dem oberen Plateau von Meribel*



*Reko Courchevel LFLJ*



*Funk Blindmeldung wird abgesetzt*



*Endanflug*



*Abstellposition auf 6372 ft MSL*



*Start in Courchevel: Ein ganz besonderes Erlebnis*

Die Sonne stand mittlerweile tief, aber wir hatten uns als letzten Platz mit L'Alpe d'Huez LFHU noch ein besonderes Highlight vorgenommen. Bei Feissons Nord/Westlich von Courchevel bogen wir nach links ab und folgten der berühmten Tour de France Strecke über den Col de la Madeleine.



*Mont Blanc und Col de la Madeleine*



*Passhöhe Col de la Madeleine*

Wenn man so im Hubschrauber sitzt und die unglaublich steilen Serpentinwege unter sich hindurch rauschen sieht, möchte man wirklich nicht mit einem Rennradfahrer tauschen, der sich dort stundenlang hinauf quält. Trotzdem war es



*Alpe d'Huez mit seinen Betonblöcken und der Piste etwa 2 NM vor uns*

schön das ganze mal in Wirklichkeit und aus einer anderen Perspektive zu sehen. Wir setzten unseren Weg nach la Rivier fort und umflogen damit die aktiven Sperrgebiete LF-R222A und C. Hierzu mussten wir noch einmal stark an Höhe gewinnen, da das Sperrgebiet beinahe über das gesamte Tal reicht und wir nur entlang der Nördlichen Berghänge daran vorbeikamen.



*Im Anflug auf Alpe d'Huez 6102ft MSL (1849m)*

Auch Alpe d'Huez lässt als weitere bekannte Tour de France Etappe die Strapazen der Sportler erahnen, wenn man sich den Höhenunterschied zum danebenliegenden Tal ansieht. Außerdem konnte ich mir ganz gut vorstellen, wie viel hier im Winter los sein muss. Im Vergleich zu den mir bekannten Skigebieten in Österreich oder der Schweiz ist Alpe d'Huez eine riesige Hotel und Wohnblock Stadt, in der sich ein grauer Betonklotz an den anderen reiht; nicht unbedingt schön von hier oben gesehen, aber man kann viele Menschen darin unterbringen und die Tatsache ,die größten Skigebiete Europas ganz in der Nähe zu haben entschädigt sicher dafür.

Auf dem Rückflug bot sich uns ein weiterer toller Blick über den Col de la Madeleine auf den Mont Blanc und als der Rotor nach der Landung in Megève zum stehen kam war ich von ersten Tag der Reise schon restlos begeistert.

Franzi und Iris hatten in der Zwischenzeit einen kleinen Bergspaziergang gemacht und warteten gut gelaunt wenn auch etwas unterkühlt vor dem Flugplatzgebäude. Wir hatten Glück noch die Telefonnummer für ein Taxi herauszufinden, denn bis zu unserem gebuchten Hotel waren es doch einige Kilometer. Dafür überraschte uns das Hotel selbst sehr positiv, denn trotz seiner nur 2 Sterne war alles sehr gemütlich, sauber und das Abendessen übertraf ein deutsches durchschnitts Schnitzelrestaurant bei weitem.



*Morgens am zweiten Tag: Alles überprüft und bereit für den Start*

Am nächsten Morgen wurden wir von herrlichem Sonnenschein begrüßt. Nach einem kleinen Frühstück fuhren wir wieder zu Flugplatz und machten unseren Hubschrauber startklar. Es war kalt, was für unser Vorhaben - den Gipfel des Mont Blanc zu umrunden - aber gar nicht schlecht war. Wir tankten noch 70l nach und starteten dann direkt Richtung Norden. Über Chamonix hatten wir bereits 8000ft erreicht und hielten eine Steigrate von 500ft/min. Trotzdem schien das Felsmassiv zu unserer Rechten immer noch fast unerreichbar hoch.

An der Nordflanke erstreckte sich der gewaltige Glacier des Bossons, von weit oben bis fast ins Tal hinunter; wir folgten dem Gletscher Richtung Süd/Osten.



*Chamonix von weit oben (9600ft MSL)*



*Im Steigflug*

Mittlerweile konnten wir uns nur noch langsam nach oben schrauben und als wir uns auf der Südseite des Berges schließlich der 13000ft MSL-Marke näherten, war auch die Grenze der Leistungsfähigkeit unseres Hubschraubers nicht mehr weit. Dafür bot sich uns ein unglaublicher Ausblick. Wir konnten dem Gefühl nach die gesamten Alpen Überblicken. Unter uns immer noch der Mächtige Mont Blanc mit schroffen Felsen und steilen Abgründen.



*Anflug auf den Gipfel*



*Auf über 12000ft MSL*

Riesige Gletscherspalten sahen von hier oben aus wie Falten in der makellosen, weißen Schneedecke. Unglaublich, dass sich diese Eismassen ständig Bewegen.



Beim Blick aus dem Fenster offenbarte sich uns das ganze Panorama der französischen, schweizer und italienischen Alpen.



*Eindrücke vom Flug um den Mont Blanc: Der Glacier des Bossons und der schneebedeckte Gipfel*

Wir drehten wieder Richtung Norden und nach einem letzten Blick zurück fing ich schließlich mit dem Sinkflug Richtung Sallanches an. Um unsere Ohren und vor allem auch die Zylinder des Triebwerks zu schonen beschränkte ich mich auf eine Sinkrate von 500ft/min und achtete darauf den Manifold Pressure über 15inch zu halten.



*Sinkflug Richtung Sallanches*



*Die Graspiste von St.Roche Mayers*

An der Bergflanke westlich von Sallanches hatte Kai uns noch für einen Anflug auf den kleinen Gebirgslandeplatz St.Roche Mayers angemeldet. Nicht viel mehr als eine Wiese mit ein paar Dachreitern neben einem Bauernhof, wo man im Sommer auch übernachten kann. Vielleicht gerade deshalb war der Landeanflug ein schönes Erlebnis, auch wenn mir die gut 5000ft MSL Platzhöhe nach unserem vorausgegangenen Höhenflug wie ein Anflug mit leerem Hubschrauber auf Meereshöhe vorkam.



*Mitten auf einer Almwiese: St.Roche Mayers*

Die Strecke nach Annemasse LFLI war nun der reinste Genuss, navigatorisch einfach nur dem Tal nach Nord/Westen folgen, sich keine größeren Gedanken über die Leistungsgrenze machen zu müssen, die Bergwelt betrachten und die Sonne genießen.

Den Funkverkehr von Annemasse hatten wir schon eine ganze Weile mitgehört; es war relativ viel los und natürlich alles auf Französisch. Erst nach etlichen Anrufen und Blindmeldungen meinerseits auf Englisch erbatte sich die Dame im Turm uns eine Antwort zu geben, sie konnte schon Englisch, wollte wohl nur nicht so gern.



*Endteil St.Roche Mayers*

Einen kleinen Dämpfer unserer Euphorie bescherte uns ein Anruf in Donaueschingen. Offensichtlich lag der Platz komplett im Nebel und eine Landung wäre zu diesem Zeitpunkt nicht möglich gewesen.



*Wir verlassen die Alpen*



*Auf der Schwelle in Annemasse LFLI*

Glücklicherweise war der nahe EDTD gelegene Segelflugplatz Klippeneck frei von Wolken. Wir konnten also losfliegen und hoffen, dass sich der Nebel in Donaueschingen bis zu unserer Ankunft auflösen würde; falls nicht hatten wir immer noch einen sicheren Ausweichflugplatz.



*Vor der Tankstelle in Annemasse*

Einige Flüche und Beschimpfungen auf das Flugplanterminal, dass einfach nicht das machte was wir wollten, später, waren wir wieder in der Luft und folgten dem Ufer des Genfer Sees. Wir überquerten Èvian und Montreux, folgten dann der Autobahn nach Norden.



*Hubschrauberlandeplatz an Hotel in Evian*



*Montreux am Genfer See*

In der Nähe des Fribourg VORs meldete ich mich bei Genève Information ab und bei Bern Tower für die Durchquerung der Kontrollzone an. Zur Übung und um mehr vom Platz zu sehen blieben wir absichtlich unterhalb der Transit-Strecke und kreuzten die Piste in 3500ft MSL.



*Bern LSZB*



*Dunstige Aussichten im Norden*

Auf der Route von Wilisau nach Trasadingen VOR wurde das Wetter langsam schlechter; unter uns zeigte sich eine leichte Dunstschicht. Glücklicherweise blieb es bei nur leichtem Dunst, der starke Nebel hatte sich wohl mittlerweile verzogen.

Der Flugplatz EDTD war frei und nach einem letzten Überflug über die Bahn landete ich den Heli vor der Halle von HTC.



*Endteil in Donaueschingen*



*Der Tower schließt unseren Flugplan*

Ich glaube diese Reise war für alle Beteiligten etwas ganz besonderes; wir hatten unglaublich viel erlebt und gesehen in der kurzen Zeit und das sah man uns auch an, als wir aus dem Heli stiegen. Nicht nur fliegerisch werden diese zwei Tag etwas sein, wovon ich wohl noch meinen Enkeln erzählen kann.

Danke an die beiden Mitfliegerinnen und Kai, der das Ganze ermöglicht hat.



*Ein allerletzter Blick zurück nach Süden von Donaueschingen aus*



*Die Reise geht vorbei die unvergesslichen Eindrücke bleiben: Der Gipfel des Mont Blanc*