

Dem grauen Herbst entfliehen und aus einem tristen Nebeltag ein sonniges Erlebnis machen... meistens bleibt das ein frommer Wunsch. In manch seltenen Fällen aber passt alles perfekt zusammen und die Wunschvorstellung kann zur Realität werden. Das klappt besonders gut wenn man gerade einen Hubschrauber zur Hand hat.

Als ich morgens vor dem geplanten Flug aufstand und erstmal 5 Minuten mein Auto frei kratzen durfte, sah ich eigentlich schon fast schwarz; oder besser gesagt nebelgrau. Auch bei Ankunft auf dem Flugplatz Donaueschingen war noch kein einziger Sonnenstrahl zu sehen. Wir begannen trotzdem damit die Maschine durchzuchecken und zu tanken; eine Robinson R44 Astro. Nachdem alles erledigt war gingen wir nochmal ins gemütlich warme Büro von HTC Helicopter um unseren Flugplan aufzugeben, die letzten Vorbereitungen zu treffen und um zu warten.



*Blauer Himmel pünktlich zum Abflug*

Den allergrößten Teil der Flugvorbereitung hatten Fluglehrer Rouven Glaser und ich schon am Vortag erledigt. Obwohl ich mittlerweile kein vollkommener Neuling in Sachen Gebirgsflug mehr war und bald mit meinem CPL(H) Lehrgang beginnen wollte, hatte ich den Aufwand doch wieder deutlich unterschätzt. Nach etwa fünf Stunden Karten lesen, Anflugblätter suchen, Kurse, Zeiten, Höhen berechnen und Infos über Sperrgebiete einholen stand der Flug im großen und ganzen fest. Es sollte von Donaueschingen aus über Konstanz und St.Gallen Altenrhein gehen, danach südlich das



*Vorbereitung*



*Start auf der 18 in EDTD*

Rheintal entlang über den Julierpass nach Samedan. Neben Rouven und mir, sollten noch Praktikant Julian Kunz und der erfahrene Berufspilot Kai Naujokat mit uns fliegen; letzterer „begnügte“ sich diesmal allerdings mit der Rolle des Fotografen.

Wir wussten also, dass wir uns mit 4 Personen an Bord nahe an der Leitungsgrenze der R44 bewegen würden, denn der Engadin Airport Samedan bei St.Moritz liegt in einer dünn luftigen Höhe von 5600ft über dem Meeresspiegel. Trotzdem gaben uns die Weight&Balance und Hover Berechnungen grünes Licht. Nur volltanken war natürlich nicht mehr drin.

Den ganzen Morgen hatten wir in Metars, Tafs und Gafor gelesen wie schön doch das Wetter für die Flugstrecke sei, dabei aber dank des dicken Nebels noch keinen einzigen Sonnenstrahl gesehen. Trotzdem hatten wir auf den Rat von Kai, der das Wetter in EDTD mittlerweile gut kennt, vertraut und unseren Flugplan für 11.00Uhr Lokalzeit aufgegeben, in der Hoffnung, dass ein Start bis dahin möglich wäre.



*Nichts zu erkennen: Autobahnkreuz Hegau*



*Im Flug bei strahlendem Sonnenschein*

Tatsächlich geschah das kleine Wunder und pünktlich eine viertel Stunde vor 11 zeigte sich im Westen so etwas wie ein blauer Himmel und der Nebel verzog sich vom Schwarzwald her. Einen problemlosen Start später waren wir im schönsten Spätherbst angekommen, mit der Sonne über- und bunten Herbstwäldern unter uns. Die Sonne blieb bei uns, die schöne Herbstlandschaft wich jedoch schon nach 5 Flugminuten einer geschlossenen Wolkendecke in etwa 3300ft. Ich dachte daran wie wir selbst bis vor kurzem noch unter dieser Suppe fest gesessen hatten und wie viele Leute in der Region heute wohl keinen Streifen blauen Himmels sehen würden, während wir mit einer Horizontalsicht von geschätzten 100km in Richtung Alpen flogen... eigentlich gemein.



*Kleines Nebelloch über Konstanz*

So schön der Anblick auf den Nebel verhangenen Bodensee von Oben auch war, so ergaben sich daraus auch einige Probleme für unsere Flugplanung; wir hatten vorgehabt die Kontrollzone von St.Gallen Altenrhein entlang der Bodenseeküste nach Freigabe des Towers zu durchfliegen. Die Wolken machten dies jedoch unmöglich und wir beschlossen auf

Flightlevel 55 zu Steigen, nach den Halbkreisflugregeln unseren Weg nach Süd-Osten fortzusetzen und LSZR-Altentrhein mitsamt Kontrollzone zu überfliegen.



*Über Altentrhein LSZR lösen sich die Wolken langsam auf*

Die Alpen waren die ganze Zeit hinter dem Nebel sichtbar gewesen und tatsächlich löste sich der Nebel am Beginn des Rheintals auf der schweizer Seite des Bodensees allmählich auf. Wir kehrten zum ursprünglichen Plan zurück und folgten dem Rhein in 3000ft MSL nach Süden. Buchs, Sargans und Landquart überflogen wir noch in gleich bleibender Höhe, bis wir schließlich bei Chur mit dem Steigflug begannen. Vorgesehen war immerhin der Überflug von Lenzerheide und danach dem Julierpass.



*Brücke bei Oberriet*



*Sargans*

Mittlerweile hatten wir einiges an Treibstoff verbraucht und so kletterte unsere D-HHLA nach Verzögerung auf eine Geschwindigkeit von 55kt mit einer satten Steigrate nach oben.

Auf einer Höhe von 7000ft MSL konnten ich immer noch bis zu 21 inch Manifold Pressure Leistung am Pitch ziehen und das Erreichen von 8000ft MSL über dem berühmten Lenzerheide stellte kein Problem dar.



*Landquart*



*Chur*

Während man mit dem Auto von Lenzerheide zum Julierpass zuerst mal eine ganze Strecke nach unten bis Tiefencastel fahren muss nur um dann wieder endlose Serpentina nach oben zu kriechen, blieben wir über Tiefencastel einfach auf gleicher Höhe bzw. stiegen noch 600ft um die erforderliche Überflughöhe zu erreichen und waren damit nur gute 10 Minuten später auf der schneebedeckten Passhöhe.



*Lenzerheide: Im Steigflug zum Julierpass*

Ich rief Samedan Tower am vorgegebenen Punkt und begann mit dem Sinkflug richtung Silvaplana See; Rouven erinnerte mich nochmal an den Fahrtmesserfehler in dieser Höhe, und die aktuelle Vne von 100 Knoten.



*Bivio am Julierpass*



*Kurz vor der Passhöhe*

Im Tal lag noch kaum Schnee, nur vereinzelte weiße Fetzen hingen in ein paar schattigen Ecken. St.Moritz ließen wir links unter uns liegen als ich auf den Pflichtmeldepunkt Whiskey direkt über dem See zusteuerte. Außer uns waren noch zwei andere kleine Maschinen im Anflug und so flogen wir ein ganzes Stück im Gegenanflug die Piste entlang, bevor wir eine Freigabe zum kreuzen der Piste erhielten. Der Einweiser stand schon bereit und lotste uns direkt zur AVGAS Tankstelle auf dem Vorfeld, wo ich den Hubschrauber absetzte.



*Der gesamte Julierpass ab Bivio aus 8600ft MSL*



*Das Tal teilt sich: Wir drehen Richtung Osten zum Überflug der Julierpasshöhe*



*Abstieg ins Engadin, vor uns der Silvaplana See*

Wichtig bei Landungen in größeren Höhen und an der Leistungsgrenze ist immer direkt aus dem Übergangsauftrieb ins Bodenpolster überzugehen, da ein Schweben außerhalb des Bodeneffektes in den meisten Fällen nicht mehr möglich ist.



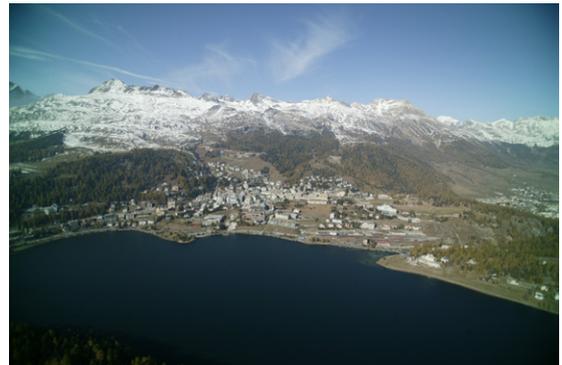
*Silvaplana See*



*Kurz vor Meldepunkt Whiskey LSZS*

In der Praxis bedeutet das, dass man mit einer Vorwärtsfahrt von mindestens 30kt bis kurz über Grund fliegt und erst dann in den stationären Schwebeflug übergeht. Obwohl das bei dieser Landung sehr gut klappte, kamen wir schon nahe an die Leistungsgrenze, und ich musste beinahe die kompletten Reserven ausschöpfen. Ich machte mir ernsthafte Sorgen über den späteren Start, aber zum Glück war unsere Rückflugstrecke nicht allzu lange und wir gaben dem Tankwart die Anweisung nur 30 Liter nachzufüllen, um das Gewicht niedrig zu halten.

Meine Bedenken vergaß ich aber zunächst als wir uns zu einem gemütlichen Mittagessen ins Flughafenrestaurant setzten. Zufälligerweise waren mein Onkel und meine Tante zu der Zeit gerade auf Wanderurlaub im Engadin, und so konnten wir beim wirklich leckeren und für St.Moritzer Verhältnisse auch günstigen Mittagsmenü gemeinsam quatschen.



*St.Moritz*



*Gegenanflug auf den höchsten Flugplatz Europas: Samedan 5600 ft MSL*



*Vor dem Kreuzen der Piste LSZS*

Nach der Landung hatten wir oben im Turm noch die Formalitäten erledigt, wobei der Zoll nichts von uns wissen wollte; sehr verdächtig sahen wir glaube ich auch nicht aus, wie wir grinsend durch die Gegend liefen.



*Landung*



*Beim Tanken*

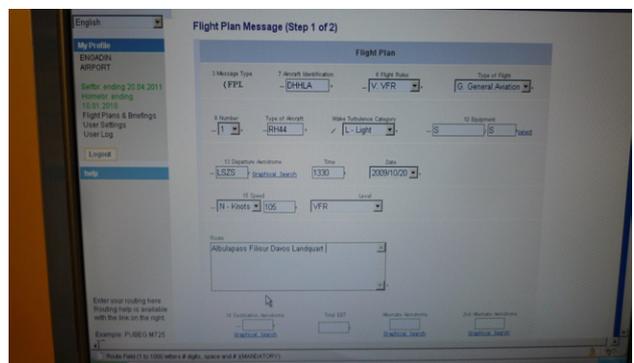
Um den neuen Flugplan aufzugeben, benutzten wir eines der gelben Terminals, wie sie mittlerweile fast überall zu finden sind, was überraschenderweise ohne jegliche Probleme funktionierte. Und wir freuten uns über unsere vernetzte Hightech-welt als Rouven die Bestätigung für den Flugplan Minuten später als SMS auf sein Handy bekam.



*Gute Stimmung im Tower*



*„Do it yourself“ Terminal*



*Flugplan*

Der Start verschaffte mir dann den größten Adrenalinschub des gesamten Fluges. Wir kamen zwar vollkommen sicher weg, aber wir waren so stark an der Grenze, dass schon beim ersten Pitch-anheben beinahe 25 Zoll Ladedruck der Anzeige standen.



*Innencheck vor dem Start*



*Aufstieg zum Albulapass*

Zwei ungünstige Faktoren waren zusammengekommen: Zum einen war es mit beinahe 15°C Außentemperatur geradezu unglaublich warm für diese Höhe und Jahreszeit geworden, zum anderen standen vor und hinter unserem Heli zwei Hallen, die den Wind kanalisiert und aus einem mäßig starken Gegenwind, einen kräftigen Seitenwind machten. Schwebend aus dieser Position zu kommen erwies sich als sehr schwer und als ich es endlich geschafft hatte und im Gegenwind und Übergangsauftrieb den Pitch senken konnte war mein Puls auf geschätzte 180 gestiegen.



*Traumhafte Aussichten über dem Albulapass*

Der weitere Rückflug war dafür ein pures Vergnügen; nach Erreichen des Pflichtmeldepunktes Echo bogen wir über den Albulapass nach Filisur und genossen das Traumwetter beim Überflug von Davos und Klosters.



*Davos bei schönsten Wetterbedingungen*

Bei Landquart waren wir wieder auf 3000ft MSL gesunken und drehten nun Richtung Norden um unserer bekannten Route entlang des Rheintals nach St.Gallen Altenrhein zu folgen.



*Klosters*



*Einflug ins Rheintal bei Landquart*

Der Nebel war größtenteils verschwunden und ein Durchqueren der Kontrollzone LSZR vom Wetter her ohne Probleme möglich. Leider erhielt ich von St.Gallen Tower nicht wie gewünscht eine Freigabe entlang der „Autobahn“ zu fliegen sondern bekam ein „crossing approved along the Freeway“ mit Betonung auf Freeway.



*Altenrhein LSZR diesmal wolkenlos*

Anstatt der Autobahn folgte ich also schweren Herzens dem Freeway um danach entlang der Bodenseeküste nach Victor zu fliegen und bei Konstanz die Grenze nach Deutschland zu überqueren.



*Romanshorn*



*Konstanz EDTZ*

Hier war es noch immer leicht dunstig wenn auch deutlich besser als noch am gleichen Morgen. Das Einordnen in die Platzrunde in Donaueschingen ging fast schon wie von selbst und nach der Landung hatte ich dieses schöne Gefühl etwas tolles erlebt zu haben. Und wer kann schon sagen: Ich war heute kurz mit dem Hubschrauber zum Mittagessen in St.Moritz.



*Abschlusslandung EDTD*



*Über der Passhöhe des Albulapasses in 8600ft MSL*