

FLIEGEN



Modellflugzeug (Symbolbild)

Wie alles begann: Mein Interesse am Fliegen geht ganz präzise auf ein Ereignis zurück. Mein Vater besuchte im **Winter 1948** die Olympischen Winterspiele in St. Moritz und brachte mir einen Baukasten für ein Modellflugzeug AERO 1 mit nach Hause. Wir wohnten damals im Bahnhof Zäziwil im Emmental. Ich hatte schon etwas handwerkliches Geschick und so war der Flieger bald einmal flugbereit. Die ersten Flugversuche waren nicht allzu erfolgreich, Bruchlandungen dämpften bald einmal die Freude und das Projekt verschwand in der Versenkung. Als ich Wochen später auf eine Platte dünnes Sperrholz stiess, beschloss ich das Modell ab Plan nochmals zu bauen und die vom ersten Mal gewonnenen Erfahrungen zu nutzen. Und diesmal flog der Segler wesentlich besser. An einem sonnigen Nachmittag begaben sich mein jüngerer Bruder und ich an einen Hang nördlich des Dorfes und wollten den Segler in der Ebene des Obertales landen lassen. Alles sah vorerst gut aus, aber das Modell begann eine leichte Linkskurve, welche Richtung Dorf führte. Dort war aber die Thermik derart deutlich, dass es ohne Höhenverlust in einem weiten Bogen weiterflog. Schlussendlich landete AERO 1 nach über einer Viertelstunde östlich der Gemeinde auf einem offenen Feld, hurra! Das war ein Rekordflug und jetzt war der Bann gebrochen.

Es folgte ein anspruchsvolleres Modell, das aber in den Flugeigenschaften kaum besser war. Dann kam unser Umzug nach Lausen in den Kanton Baselland, bekannt für seine vielen Kirschbäume und diese wurden auch zum Problem für mein segelfliegerisches Hobby. Wir versuchten noch Hangstarts vom Seltisberg aus, aber hier waren bald Kletterkünste im Wald gefordert. Als ich dann noch ein Motormodell zu Bruch führte, war aus mit Fliegen und der Motor wurde für das erste Modellauto verwendet. Zu jener Zeit gewann ich in einem Wettbewerb der Schülerzeitung einen Rundflug ab Kloten. Zum Termin fuhr die ganze Familie nach Zürich und zum Flughafen. Dort schleppte uns der Vater durch alle Räumlichkeiten und über alle Terrassen, offensichtlich um den Termin zu verpassen, denn er hatte Angst davor mich fliegen zu lassen. Ich habe ihm das nie vergessen.

Das Geschäftsflugzeug von BMM Weston: Die Cessna 414-A "Chancellor II" gehörte Colin Chapman, dem Lotus-Gründer



Ich begann eine Lehre als Kleinmechaniker, die für den Pilotenberuf als gute Voraussetzung galt. Bei der Aushebung meldete ich meinen Wunsch für die Fliegertruppen an. Das war aber ohne Vorunterricht chancenlos und ohnehin illusorisch mit dem Vermerk in Dienstbüchlein «muss mit Brille einrücken». Militärpilot als Brillenträger war damals undenkbar. Dann verlor ich vorerst dieses Ziel und widmete mich nach der Lehre der Weiterbildung und dem Beruf als Konstrukteur. Dort zog es mir den Ärmel rein in die Textilpflegebranche und bald war ich Geschäftsführer eines Start-up's in Bern. Die Firma entwickelte sich gut und erlaubte mir als Freizeitbeschäftigung Autorennen zu fahren. Das begann 1963 und dauerte bis und mit 1978. Mit dem Cresta hatte ich nur wenige Wochen im Winter ein neues Hobby, Fliegen blieb im Hinterkopf bestehen. Und wenn ich die Gelegenheit hatte, mit Freunden mitzufliegen, so benutzte ich sie. Ein Freund aus der Lehrzeit verfolgte den Weg zum Piloten zielbewusst und war bald einmal Berufspilot. Und als er auf dem Flughafen Basel-Mühlhausen anlässlich eines Flugtages Passagierflüge durchführte, liess ich mir die Gelegenheit nicht entgehen, mit ihm einen Rundflug zu absolvieren.

Im Frühjahr 1956 verdiente ich in Genf den UO ab. Einer der Instrukturen, immer mit Motorrad und Seitenwagen unterwegs, war auch Privatpilot und offerierte uns am Wochenende einen Rundflug, was zwei von uns gerne annahmen. Es wurde ein interessanter Flug mit einer Cessna über den Jura, ins Wallis und zurück über den See nach Cointrin. Anfangs März 1978 waren wir Skifahren in Grindelwald und assen auf dem Männlichen zu Mittag. Da landete der berühmt-berüchtigte Gletscherpilot Ty Rufer mit seiner Piper Cup vor unserer Nase und bot Rundflüge an. Margret profitierte davon alleine, weil nur 1 Passagiersitz zur Verfügung stand, und lernte den Eiger rundherum aus der Vogelperspektive kennen.

Im **April 1979** besuchte uns der Exportchef der englischen Firma BMM Weston, mit welcher wir seit einigen Jahren zusammenarbeiteten, mit dem zweimotorigen Geschäftsflugzeug. Dabei handelte es sich um die ehemalige, ganz schwarz lackierte Privatmaschine von Colin Chapman, Chef von Lotus. Bei der Landung in Belp geriet der Pilot neben die Piste und beschädigte das Fahrwerk, was den Kundenbesuch von Herrn Hargreaves um zwei Tage verlängerte. Im selben Jahr machte mir ein guter Kunde den Vorschlag, mit dem Flieger an den Bodensee zu fliegen, um dort einen Filialbetrieb zu besuchen. Gottlieb Naef wusste, dass ich Interesse am Fliegen hatte und so flogen wir eines Nachmittags mit einer Bravo ab Flugplatz Speck Richtung Altenrhein. Kaum in der Luft überliess er mir das Steuer und legte seine Hände in den Schooss. Und ich musste lernen, dass es gar nicht so einfach ist, eine Richtung



Cesna 172 (Symbolbild)

zu halten, ohne dabei zu steigen oder zu sinken. Ich bekam die Tricks mit, wie das geht und hatte sofort Freude am Pilotieren.

Später kaufte Naef eine Cessna 172 und hatte dann einigen Ärger, bis der Flieger in der Schweiz immatrikuliert werden durfte, denn er war zu laut. Und dies nicht wegen dem Motor, sondern dem Propeller. Da dessen Spitzen bei hohen Drehzahlen (wir sprechen von ca. 2'700 U/Min.) in den Überschallbereich kommen, erzeugen sie zuviel Lärm. Dem konnte abgeholfen werden, indem die Blattspitzen gekürzt wurden, aber dies ist in der Fliegerei eine kostspielige Angelegenheit, die nur von zertifizierten Betrieben ausgeführt werden darf und dynamisches Auswuchten bedingt, sowie einen riesigen Papierkrieg hinter sich herzieht. Als alles überstanden war, lud er mich für ein langes Wochenende in die Toskana ein, wo er ein Haus besass. Wir starteten wiederum von Speck aus, wobei die Zollformalitäten telefonisch erledigt werden konnten, mit Ziel Florenz. Er bat mich, beim Funkverkehr mitzuhelfen, da er eine Hörbeeinträchtigung habe. Ich musste bald einsehen, dass ich nicht gross helfen konnte, da mir die Funksprache nicht geläufig war. Wir schafften den Alpenübergang problemlos, trafen aber in der Poebene auf starken Dunst. Sicht voraus klar und Sonnenschein, aber kaum Bodensicht, ausser wenn man senkrecht nach unten schaute. Ich bekam den Auftrag zu melden, wann wir den Po kreuzen würden und musste mich ziemlich stark anstrengen, um den Zeitpunkt nicht zu verpassen. Die Sicht wurde besser, die vorausliegenden Berge boten keine Probleme und wir landeten kurz nach Mittag in Florenz. Dort ging es italienisch zu, wobei man unsere beschränkten Italienischkenntnisse ausnutzte. Zuerst hiess es Tankstelle geschlossen während der Mittagspause, dann kein Benzin. Es musste offensichtlich mit ein paar Lire nachgeholfen werden und bald hatten wir einen vollen Tank, aber keine Landekarte von Pisa, unserer Destination. Wir erhielten eine Kopie aus dem grossen Buch und konnten starten. Einmal in der Luft stellten wir fest, dass unsere Flugkarte bald nach Florenz aufhörte und nicht bis Pisa reichte. Kein Problem, da wir eine Strassenkarte an Bord hatten und Herr Naef die Gegend kannte. Wir meldeten uns bei der Familie mit einem tiefen Überflug über das Haus an, um dann zum Flugplatz Pisa zurückkehrten, um zu landen. Als wir geparkt hatten, kam ein hinkender Mechaniker, um Daten aufzunehmen. Er fragte uns, ob wir das Pitotrohr nicht abdecken wollten. Herr Naef meinte, dass er keinen Sand sehe, der Probleme machen könnte, und unterliess es.

Wir wurden abgeholt und verbrachten zwei erholsame Tage mit allem, was die Toskana zu bieten hat. Danach wurden wir zum Flugplatz gebracht und begannen

Die Privat-Pilotenlizenz musste her...

(IX) Gültigkeitsdauer des Führerausweises für Privatpiloten Validité de la licence de pilote privé		Stempel und Unterschrift Timbre et signature
erneuert am renouvelée le	bis jusqu'au	
27. JUNI 1984	1.0. JUNI 1985	Flughafen Grenchen
27. JUNI 1985	2.0. JUNI 1986	Flughafen Grenchen
02. JULI 1986	2.0. JUNI 1988	Flughafen Grenchen
05.07.90	03.07.92	Flughafen Grenchen
13.07.92	03.07.94	Flughafen Grenchen

(I) Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse	
(II) FÜHRERAUSWEIS FÜR PRIVATPILOTEN LICENCE DE PILOTE PRIVÉ	
Flugzeuge Avions	
(III) No	18924
(IV) Name des Trägers Nom du titulaire	Salomon Roland
Geburtsdatum und -ort Date et lieu de naissance	21.2.1935 Meiringen
Heimatort Lieu d'origine	Chevenez
(VI) Staatszugehörigkeit Nationalité	Schweiz
(V) Wohnsitz Adresse	3202 Frauenkappelen, Riedbachstr. 101
gültig bis valable jusqu'au	5.5.1984
(X) Stempel Timbre	(VIII) Bundesamt für Zivilluftfahrt Office fédéral de l'aviation civile
(X) Datum Date	17.05.1982
Ausgestellt nach den Normen der ICAO Délivré conformément aux standards OACI	

mit den Flugvorbereitung. Aber der Anlasser bewegte sich nicht, die Batterie war leer, weil der Hauptschalter nicht ausgeschaltet war (das sollte mir selber später auch einmal passieren). Nun verfügen Flugzeugmotore über Magnetzündung und arbeiten ohne Batteriestrom. Sie können deshalb von Hand angelassen werden, was wir auch machten. Wir liessen den Motor drehen und warteten, dass er die Batterie zu laden beginnt, um Strom für die Instrumente bereitzustellen, aber ohne Erfolg. Also Bitte an den Mechaniker, die Batterie zu laden, was er auch sofort in Angriff nahm. Taxi, um ins Haus zurückzukehren, um dort eine weitere Nacht zu verbringen.

Am nächsten Morgen wurden wir wieder zum Flugplatz gebracht, starteten die Flugvorbereitungen mit einer vollen Batterie, rollten zum Start und flogen los. Kaum in der Luft, Bemerkung des Piloten «ich habe keine Geschwindigkeitsanzeige», was wollen wir tun? Ich schlug vor, eine Volte zu fliegen und wieder hier zu landen, stand doch in Pisa eine Piste mit 4 km Länge zur Verfügung. Das wurde als logisch betrachtet, wieder gelandet und Richtung Werkstatt gerollt. Hinkebein grinste unverhohlen, holte eine lange Nadel und begann, eine Raupe aus dem Pitotrohr zu entfernen. Er sagte uns, dass dies hier im September sehr häufig vorkomme. Nun kamen wir definitiv weg aber nicht über die Bergkette, so dass wir bis Genua der Küste folgen mussten. Dann ging es Richtung Norden nach Lugano zum Zoll, alles bei prächtigem Wetter. Nach Einsicht der Meteo die schlechte Nachricht, Alpen geschlossen. Also übersiedeln auf die SBB und Herr Naef lud mich zum Nachtessen im Speisewagen ein. Dort bot er mir bei einem Glas Wein das «Du» an, was ich sehr schätzte. Als der Zug bei Airolo immer noch bei wolkenlosem Himmel im Tunnel verschwand sagte Godi (wie er sich selbst nannte) «das hätte doch gehen müssen». Bei Göschenen dann Nebel und Regen, eine typisch Nordstaulage. Ich begann zu begreifen, wie wichtig die Meteo für die Sichtfliegerei war. Godi fuhr ein paar Tage später mit der SBB nach Lugano, um die Cessna zurückzufliegen.

Nach Ostern 1980 fuhr Margret mit den drei Kindern für Zwei Wochen nach Spanien. Am Samstag, 12. April 1980 war ich allein zu Hause und las die Zeitung mit einem Inserat der Alpar, Flugschule in Belp: Neuer Kurs für Piloten, Beginn am Dienstag. Blitzartig ging der Gedanke durch den Kopf «wenn Du es jetzt nicht tust, machst Du es nie mehr». Ich sagte mir, vorerst kannst Du die Theorie machen und dann entscheiden, ob Du wirklich fliegen lernen willst. Die Praxis ist der teure Teil und nimmt Tageszeit in Anspruch, während die Theorie abends stattfindet. Also begann ich damit drei Tage später und nun ging es zweimal pro Woche abends nach Belp. Anfangs Juli bestand ich die Prüfung mit 93% und war bereit für die praktische Schulung.

Zu dieser Zeit hatte Andreas Hängärtner, mit dem ich anfangs Siebzigerjahre in der Formel 3 noch Rad an Rad Kämpfe ausgetragen hatte, bereits den Pilotenschein und war Miteigentümer einer Piper Arrow II. Ich durfte ein paarmal mitfliegen und als der Textilreinigerverband die GV in Agno ansetzte, vereinbarten wir, samt Ehefrauen ins Tessin zu fliegen. Am 13. Juli 1981 trafen wir uns am Flugplatz Grenchen, wo sein Flieger stationiert war und begannen mit den Flugvorbereitungen. Die Passagiere tranken noch einen Kaffee und entschlossen sich dabei, mit dem Auto nach Agno zu fahren. Also flogen wir zu zweit und machten auf dem Flugplatz Ascona, der für sein Ristorante bekannt war, eine Zwischenlandung und genossen die Crevetten vom Grill. Wir konnten dann aber wegen den Lärmvorschriften nicht vor 14 Uhr abfliegen. Unsre Frauen waren längst am Schwimmbad im La Perla und begannen, sich Sorge um uns zu machen. Die GV ging reibungslos von statten und der Rückflug am Sonntagnachmittag fand in gleicher Besetzung statt. Wir erlaubten uns zusätzlich, noch etwas die Alpenwelt aus der Luft zu betrachten. Ich ahnte damals noch nicht, dass ich später einmal Miteigentümer an diesem Flieger werden sollte.

Die praktische Schulung startete **Mitte 1981** bei der Maximair AG in Grenchen mit einer zweisitzigen Piper Tomahawk PA 38 und Fluglehrer H.U. Rothen. Anfänglich Volten und Volten und noch mehr Volten. Danach folgten Gefahreneinweisung, Stalls, Notlandeübungen und Volten mit abgedeckten Instrumenten, etc. Nach den Autorennen war ich vom Fliegen vorerst enttäuscht, denn es war alles andere als präzise. Während im Rennwagen millimetergenau gefahren werden konnte, waren es beim Fliegen oft Duzende von Metern, um die man versetzt wurde. Dazu kamen Winde und Böen, die einen beeinflussten. Mit der Zeit gewöhnt man sich jedoch daran und lebt damit. Anfangs September gings unter den Augen von Maximair Inhaber Max Hayoz auf den ersten Soloflug. Nach weiteren Volten, Spiralen und Ziellandungen fand eine Zwischenprüfung statt und dann gings über Land auf Navigationsflüge. Ab **März 1982** ging die Ausbildung weiter mit Aussenlandungen in Yverdon, Neuchâtel, Wangen-Lachen, Birrfeld, sowie Kloten(!), Ascona und Lugano. Es folgten Solo-Navigationsflüge und Alpeineinweisungen.

Ich hatte gehofft, das Brevet vor meiner Amerikareise Ende März in der Tasche zu haben, was aber vor allem wegen wetterbedingten Unterbrüchen nicht reichte. Also bat ich meinen amerikanischen Bekannten Bill Rhymer, einen Flugplatz in der Nähe von Charlotte ausfindig zu machen, wo mit der gleichen Piper PA38 geschult wird. Er wurde in Wilgrove fündig und schon sass ich dort im Flieger. Ich fragte meinen Instruktor Nelson Bailey nach dem Flugbuch, wie ich es von Grenchen her kannte.



Piper PA 38 Tomahawk, zweiplätziges Schulflugzeug

Antwort: gibt es nicht, alles, was Du benötigst, steht hier auf dem Armaturenbrett. Und ich genoss die lockere Atmosphäre und grosszügigen Verhältnisse, u.a. mit ein paar Volten und Landungen in Monroe und Charlotte.

Kaum zuhause, gings auf den 250 km Solo-Navigationsflug mit einer steifen Bise nach Neuchâtel und Wangen-Lachen. Bei letzterem ist Vorsicht geboten, weil für Piste 26 knapp über dem Jachthafen mit z.T. hohen Masten angefliegen wird. Im Gegenanflug erschrak ich nicht schlecht, als mir eine tiefer fliegende Maschine entgegenkam. Ich brauchte einen Moment, um zu realisieren, dass es sich um ein Wasserflugzeug handelte, welches im Final zur Landung auf dem See war. Es folgten Volten mit Durchstarten und Prüfungstraining. Am **13. Mai 1982** nahm Experte E. Gfeller meine Prüfung ab, welche ich mit Erfolg bestand. Ich holte mir noch einige Lektionen in Gefahrenmanagement, Fliegen mit Autopilot, bei starkem Regen, etc. um zusätzliche Sicherheit zu gewinnen. Ursprünglich hatte ich gehofft, mit dem Flieger an den Wochenenden nach Samaden zu fliegen, um dem Cresta zu frönen. Aber ich musste bald einsehen, dass die meteorologischen Verhältnisse im Winter dies nur ausnahmsweise zuließen. Es heisst nicht vergebens, dass Privatfliegen für Leute mit viel Zeit ist, während man eigentlich Zeitgewinn erwartet. Und Zeit war bei mir in jener Lebensphase eher knapp.



1983 begannen Ausflüge mit wechselnden Passagieren und die Einweisung auf Piper Archer PA 28 mit 4 Plätzen. Und es folgte die Umschulung in Buttwil auf eine Cessna 172 RG mit Einziehfahrwerk, womit ich die hauptsächlichen Typen fliegen durfte, die in Grenchen gemietet werden konnten. Bis dahin bestand meine Fliegerei hauptsächlich aus Rundflügen in die Alpen oder den Jura, mit nur wenigen Aussenlandungen, z.B. im Tessin. Fliegen unterscheidet sich aber auch in anderen Belangen vom Autofahren. Fliegen braucht umfangreiche Vorbereitung: Kartenmaterial für die Strecke und Anflugkarten für die in Frage kommenden Flugplätze und deren Funkfrequenzen. Aber auch Wetterinformationen und besondere Gefahren, Sperrgebiete etc. Beim Auto kann man bei Problemen anhalten und sich neu orientieren. In der Luft geht das nicht und besonders bei technischen Pannen muss man die Notverfahren kennen und auch auf eine Notlandung vorbereitet sein. Deshalb ist eine seriöse Flugvorbereitung besonders bei Auslandflügen dringend notwendig. Für alle derartigen Flüge habe ich im Vorfeld zahlreiche Stunden aufgewendet, bis alle Unterlagen zusammengetragen waren. Mit einwandfreien Unterlagen lässt es sich danach viel relaxter fliegen. Dank Internet sind diese Vorbereitungen heute bedeutend einfacher zu bewerkstelligen.

Piper PA 28 Archer, 4 Plätze, 160 PS



Piper Arrow II in Locarno, zusammen mit den Söhnen von Christoph Papritz

1984 stieg Andreas Hänggärtner aus der Haltergemeinschaft der Piper Arrow II, HB-OHS aus und ich konnte seinen Anteil übernehmen an der Seite von Dr.med. Dominik Weibel und seiner ebenfalls fliegenden Frau Ursula. Und jetzt begann der Spass am Fliegen erst richtig. Als Erstes musste ich auf die Piper Arrow umschulen und lernen, mit Verstellpropeller und RG (Einziehfahrwerk) umzugehen. Gleichzeitig lag eine Einladung von Trevor Baines für die Isle of Man vor. Also wurde alles kombiniert und mit André und Urs Aeschbacher, Berufspilot und Fluglehrer, anfangs Juni mein erster Auslandflug gestartet. Grenchen – Genf, das erste Leg. Dort Wetter konsultiert, Zoll erledigt und mit Ziel Calais gestartet. Noch vor Lyon trafen wir auf eine stärkere Front, als dies vorauszusehen war. Folglich Landung in Chambéry und Abwarten, auf dass sich das Wetter bessere. Nach zwei Stunden Entscheid, die Front nördlich zu umfliegen. Und so flogen wir 6 Stunden später wieder über Grenchen nach Strassburg, Tanken und Start mit Ziel Reims nach 20 Uhr. Aber in der Gegend von Metz wieder sich verschlechternde Wetterbedingungen. Wir musste tiefer fliegen und folgten einer Bahnlinie. Ich fragte Urs, ob wir umdrehen sollten, seine Antwort «Du bist der PIC» (Pilot in command), Du entscheidest». Als dann die Bahnlinie in einem Tunnel verschwand, drehte ich ab und bekam dafür ein Lob des Safety Piloten. Jetzt wurde das grosse Buch hervorgeholt, um den nächstgelegenen Flugplatz zu finden, das war Nancy, aber um diese Zeit auf dem Papier schon zu. Ich rief den Tower trotzdem auf und bekam zur Antwort, wir sollten kommen. Also Landung, Taxi, Hotel und am nächsten Morgen früh zum Flugplatz und Start mit Ziel Calais.

Die Front hatte sich über Nacht über uns hinweg nach Osten verzogen, so dass wir problemlos nach Calais kamen um dort zu Tanken. Von dort gings über den Kanal (Schwimmwesten Pflicht) und quer über England, nördlich an London vorbei, Richtung Liverpool und direkt nach Ronaldsway, dem Flughafen der Isle of Man. Nach der Landung ging's mit dem Taxi nach Port Erin, dem Ende der Schmalspur Bahnstrecke von Douglas. Dort trafen wir perfekt wenige Minuten vor dem Extrazug mit allen Gästen ein, und ein herrliches Wochenende begann.

Für den Rückflug am Pfingstmontag wählten wir eine Route südlich von London, Ziel Le Touquet und wurden wieder mit schlechtem Wetter konfrontiert. So mussten wir einmal durch die Wolkendecke hindurch «on Top» fliegen. Unsere Piper war für IFR (Instrumentenflug) ausgerüstet, aber ich hatte weder eine entsprechende Ausbildung noch die Berechtigung dafür. Aber unter Aufsicht von Urs durfte ich die geforderten Manöver ausführen. Fast an der Küste bei Brighton angekommen, mussten wir ein Loch suchen, in welchem wir wieder unter die Wolkendecke schlüpfen



Alpenrundflug bei schönstem Wetter und Umkreisung des Matterhorns

konnten. Das waren interessante Erlebnisse, die auch gleich die Grenzen der Kleinfliegerei aufdeckten. Mit dem Zwischenstopp in Le Touquet, wo wir im Restaurant einen köstlichen Turbot verzehrten (für den PIC stets ohne Alkohol), ging's dann auf das letzte Teilstück ohne Probleme direkt nach Grenchen. Ich hatte die Umschulung auf die Piper Arrow II und den ersten Auslandflug mit Erfolg hinter mich gebracht.

Anfangs **Mai 1985** besuchte mich Mike Edwards, ein Geschäftspartner und guter Freund und ich nutzte das schöne Wetter, um mit ihm einen Alpenrundflug zu machen. Wir umkreisten das Matterhorn, immer bedacht, nicht mehr als eine Viertelstunde über 3'000 m zu fliegen. Mike litt trotzdem an Sauerstoffmangel und fiel in einen tiefen Schlaf. Zurück im Wallis, lag über dem Genfersee eine dicke Wolkendecke. Darüber strahlender Sonnenschein, der blendete und darunter eine schwarze Höhle, in die wir eintauchen mussten. Das sah zuerst sehr kritisch aus, aber je mehr wir uns näherten, desto heller wurde die Höhle, bis wieder normale Sicht herrschte.

Im **Juni 1985** folgte ein zweiter Flug auf die Isle of Man mit Margret als einzigen PAX (Passagier) und ohne Pilotenhilfe. Auf dem Hinweg besuchten wir noch Mike Edwards in Banbury und flogen deshalb nach dem Zwischenstopp in Lydd für die Zollabfertigung zum kleinen Flugfeld von Wellsbourne-Mountford. Dieses war während des Krieges ein wichtiger Flugplatz gewesen. Heute ist dort noch ein mächtiger Vulcan Bomber ausgestellt. In England waren wir von der höflichen Hilfe der Fluglotsen überrascht, die uns auf der ganzen Strecke begleiteten, auf Verkehr und Hindernisse aufmerksam machten, z.B. «You have a high mast at 11 o'clock, 5 miles ahead». Man fühlte sich umsorgt und sicher.

Als wir zwei Tage später die Insel anfliegen wollten, erfuhren wir, dass wir uns zuerst einem Safety Check auf einem grossen Flughafen zu unterziehen hatten. Deshalb Zwischenlandung in Coventry, nach einem Flug von 9 Minuten, wo der Beamte das Formular stempelte, ohne sich von seinem Bürostuhl erheben zu haben. Diese Checks dienten dazu den Schmuggel von Waffen, etc. nach Nordirland zu verhindern, der oft über die Isle of Man führte. Bis Ronaldsway waren es dann noch 75 Minuten, wo uns wieder interessante Tage erwarteten. Zurück flogen wir nachmittags, wieder mit Zwischenhalt, aber diesmal mit Übernachtung, in Le Touquet.

Über Frankreich erwarteten uns am nächsten Tag Wolkenformationen, wie ich sie vorher und nachher nie mehr gesehen habe. Viele grosse Säulen und darüber ein lockerer Himmel, alles bei bester Sicht. Wir mussten aber diese Säulen umfliegen,

was zu einem richtigen Slalom führte. Leider hatten wir keine Kamera dabei, um dieses einmalige Schauspiel zu filmen.

Als nächstes konnte ich erstmals einen Geschäftsflug nach Melle durchführen, wobei auf Hin- und Rückflug der Zoll in Münster-Osnabrück erledigt wurde. Alles an einem Tag mit 5 Stunden Business vor Ort. Das wäre mit der Linie, der Bahn oder mit dem Auto kaum zu schaffen gewesen. Dieselbe Reise fand einen Monat später nochmals statt, wobei nachmittags gestartet, und übernachtet wurde. Damit stand vor Ort ein ganzer Tag fürs Geschäft zur Verfügung.

Ende Juli flog ich Eliane, Bettina und eine Freundin in die Ferien nach Saintes-Maries-de-la-Mer mit Zoll in Genf und Ziel Nîmes-Garon. Nach dem Tanken in Genf stellte ich beim Check Wasser im Benzin fest und musste einige Liter ablassen, bevor das Benzin leicht bläulich floss. Beim Start bei grosser Hitze hatten wir Mühe, auf dem Grasplatz abzuheben und Höhe zu gewinnen. Nicht auszudenken, was hätte passieren können, wenn der Motor in der Steigphase wegen des Wassers ins Stottern geraten wäre. Rückflug am späten Nachmittag allein in zwei Stunden und bei schönstem Wetter direkt nach Grenchen. Einige Rundflüge mit Freunden, Angestellten und deren Kinder beendeten die Saison.

Im **Frühjahr 1986** flogen Margret, Nico, Bea und ich für ein Wochenende nach Nizza, dabei folgten wir praktisch der Route Napoleon entlang und meldeten uns früh beim Tower von Nice an. Die Fluglotsin fragte, ob wir für einen direkten Anflug bereit wären, d.h. ohne praktisch vorher eine Volte fliegen zu müssen, was ich bejahte. Nun flogen wir also mit unserer kleinen Piper auf die Piste 05L des betriebsamen Flughafens Nice Côte d'Azur zu, während ein Jumbo-Jet der Air France am Holding Point warten musste. Wir landeten kurz und nahmen den ersten Exit, um dem Riesen sofort Platz zu machen. Wir genossen die Côte und deren Sonne, u.a. mit einem Lunch im La Gougouline in Gagnes-sur-Mer, nahe am Flughafen.

Auf dem Rückflug wurde es etwas holprig und der gute Nico wollte irgendwo landen, was der PIC nicht zuließ. Den Übergang Richtung Grenoble, dem Col de la Criex-Haute, liess eine Wolkendecke nur ein relativ kleines Dreieck offen. Wie ich es gelernt hatte, flog ich nicht direkt darauf zu, sondern entlang der Bergflanke, um am Pass die Wahl zu haben, über den Pass oder aber sicher zurückzufliegen. Dies war aber meinem Nico nicht verständlich zu machen und er begann durchzudrehen. Einmal den Pass hinter uns ging's bei schönstem Wetter nach Grenchen.



Piper PA 28 Arrow II, Einzieh-Fahrwerk, Verstellpropeller, 200 PS

Ein weiterer Geschäftsflug mit unserem Betriebsleiter Ende Mai führte nach Hildesheim mit Zwischenlandung in Baden-Baden. Am späteren Nachmittag des folgenden Tages flogen wir mit Zwischenhalt in Paderborn nach Grenchen zurück.

Gegen Ende Juli ging es mit Frank und Ann Hofmann für einige Tage in die Camargue. Dabei wählten wir als Zielflughafen Nîmes-Garon, den wir direkt ab Grenchen anfliegen. Rückflug wieder direkt nach Grenchen, was eine Flugzeit von genau zwei Stunden ergab.

Ein fliegerisches Highlight, allerdings ein Passives, stand uns noch bevor. André Hängärtner, Nico Cutedchia und ich beschlossen, mit einer Deutschen Reisegruppe **Oshkosh** zu besuchen, das Mekka der Privat- und Selbstbaufliegerei, eine Riesveranstaltung die jedes Jahr Ende Juli / Anfangs August in Oshkosh, etwa drei Autostunden nördlich von Chicago, stattfindet. Leiter war der Flugjournalist und Ferry-pilot Michael Schultze, der ein Jahr später mit einer Mooney M20, befeuert vom neuen Porsche Flugmotor PFM, die Erde umflog. Am ersten Tag in Oshkosh tankten wir in der Anflugschneise der Piste 27, als eine Piper tief und mit stotterndem Motor über uns hinweg flog. Wir fuhren sofort in deren Richtung und stiessen als Erste auf die verunglückte Maschine, welche mit dem Motor voran in der Erde steckte, dessen beide Insassen jedoch nur leicht verletzt waren. Bald waren Ambulanz, Feuerwehr und Ermittlungspersonen vor Ort und wir gaben unsere Beobachtungen zu Protokoll. Dem Piloten sandte ich später meine Videoaufnahmen (wir hatten ein grosses Aufnahmegerät mit separater Kamera dabei).



Oshkosh EAA Fly In, 10 Tage Treffpunkt für 15'000 Privatflieger

Wir besuchten mehrere Tage die Convention mit unzähligen Flugzeugen, zahlreichen Ständen, wo alles für die Fliegerei zu finden war und die Flugshows, die jeden Nachmittag stattfanden. Dabei wurde z.B. auch Pearl Harbor nachgestellt und jede Art Akrobatik, Parade von Veteranen und den neuesten Jägern und Bombern, Fallschirmspringen, etc. vorgeführt. Wir waren auch am Lake Winnebago, wo die Wasserflugzeuge ankerten. Während den zehn Tagen der Fly In Convention des EAA sind bis zu 15'000 Flieger vor Ort und viele campieren unter deren Flügel. Spätnachmittags sassen wir auf einem kleinen Hügel mit Pub am Ende der Piste 27 und beobachteten die abfliegenden Maschinen. Dabei war eine beim Beschleunigen anfangs Piste, die Zweite mittig beim Abheben und die Dritte am Ende der Piste bereits in beachtlicher Höhe, um dann in verschiedene Richtungen auszuschwärmen. Und dies bis Spätabends, da das normale Brevet in den USA auch Nachtflug umfasst.



Oshkosh Airshow, hier FA 18 Hornet und FA 86 Sabre (Koreakrieg)

Wir trafen Louis La Roche, den ich von den Autorennen her kannte, mit einem Kollegen, welche gerade zwei Flieger gekauft hatten und einen davon in die Schweiz fliegen wollten, während der andere die Reise demontiert in einem Container zurücklegte. Zuhause erreichte uns die Hiobsbotschaft. Louis und sein Freund überquerten den Atlantik mit Erfolg, gerieten aber über Schottland in schlechtes Wetter. Beim Versuch zu landen, vereiste die Maschine und sie stürzten ab.

Eine Anekdote am Rand: Bei den Flugrennen in der Vorwoche im nahegelegenen Fond-du-Lac verunfallte der berühmte Steve Wittmann, der dem Flughafen Oshkosh seinen Namen gegeben hat, als an seiner Maschine der Propeller brach und er in einem Kleefeld notlandete, wo er sich überschlug. Die Ambulanz war in weniger als drei Minuten zur Stelle und brachte den nur schwach Verletzten ins Spital. Die Pointe? Steve war gerade 80 Jahre alt geworden.

Später erfuhren wir die Unfallursache der verunfallten Piper: Ein verstopftes Belüftungsröhrchen(!) am Tank hatte zur Folge, dass dieser zusammengedrückt wurde und nicht mehr das normale Fassungsvermögen hatte. Obwohl der Pilot vollgetankt hatte und der Vorrat leicht für den Flug nach Oshkosh hätte reichen sollen, ging ihm das Benzin wenige Meter vor der Landebahn aus.

Im **Frühjahr 1987** wurde nach einigen Trainings- und Rundflügen Ende Mai Ascona angeflogen und von dort ein Rundflug ausgeführt. Ascona ist von Norden her recht schwierig und steil anzufliegen, wobei man nicht zu viel Ausgangshöhe haben darf. Sonst ist man zu schnell und ein Durchstarten notwendig. Auf dem Hinflug wählten wir Grimsel und Nufenen und beim Rückweg dann Simplon und Genfersee.

Ende Mai folgte wieder die Camargue, wobei diesmal Montpellier als Zielflughafen gewählt wurde. Der Hinflug war problemlos aber beim Rückflug musste bei Voiron ein Gewitter umflogen werden, was eine um 10 Minuten längere Flugzeit ergab.

Ende August war ein Geschäftsflug mit Margret und Roger Geissbühler, unserem Techniker, zu der Jensen Vertretertagung in Kopenhagen vorgesehen. Erstes Ziel war Roskilde aber nördlich von Frankfurt mussten wir einer Front nach drei Versuchen nach Westen ausweichen. In der Gegend von Düsseldorf verschlechterten sich die Verhältnisse erneut, so dass wir uns zur Landung entschieden. Im Dunst unter uns sahen wir einen Flugplatz und suchten im grossen Buch nach der Frequenz. Als ich funkte, meldete sich Köln. Was wir aufgerufen hätten, sei ein Militärflugplatz aber wir sollten doch zu ihm kommen. Er half uns mit Vektoren und zündete im Final sogar die Pistenbeleuchtung an, obwohl es erst Mittag war. Wir logierten im Holiday



Unsere verunfallte Piper PA 28 Arrow II, HB-OHS, zwei Erwachsene sind gestorben, zwei Jugendliche haben überlebt



Inn am Flughafen und konnten am nächsten Morgen wegen Nebels nicht einmal den Tennisplatz vor dem Fenster sehen. Jede Stunde ging ich zur Meteo, um den Weiterflug abzuklären. Dort erfuhr ich auch, dass am Vortag zu der Zeit, als wir dreimal vergeblich versuchten, über das Rothaargebirge zu kommen, ebendort eine deutsche Maschine mit vier Insassen abgestürzt war. Das Wetter besserte erst nachmittags, so dass wir um 16 Uhr starten konnten, Ziel immer noch Roskilde. Aber bald wurde es ruppig und die Sicht verschlechterte sich. Nach Hamburg war für mich die Grenze wieder erreicht und wir landeten auf dem regionalen Flugplatz von Neumünster. Da wir die Tagung nicht verpassen durften, mieteten wir ein Auto und legten die letzten 300 km auf der Strasse zurück. Am nächsten Tag war prächtiges Wetter und ich überlegte mir, den Flieger zu holen. Da aber wichtige Besichtigungen auf dem Programm standen, habe ich verzichtet. Schweren Herzens, denn danach gings auf die Insel Bornholm, wo die Firma Jensen, unser wichtigster Lieferant, das fünfzigjährige Bestehen feierte. Drei Tage später fuhren wir zurück nach Neumünster und am gleichen Nachmittag mit einem Tankstopp in Hannover zurück nach Grenchen.

Da ich relativ wenig flog, Ursula Weibel schwanger war und Dominik Weibel auf IFR schulte, vermieteten wir die HB-OHS einem Bekannten von Weibels. Dieser hatte ein US-Brevet für IFR und flog anfangs Oktober mit Gemahlin, der Tochter von Weibels und deren Freund auf die Balearen. Am 11. Oktober 1987 flogen sie zurück und von Genf aus rief der Pilot an, dass man sie in einer Dreiviertelstunde in Grenchen abhole. Patrik und Ursula waren pünktlich vor Ort und warteten und warteten. Auf die Nachfrage hin erfuhren sie, dass die Maschine in Genf gestartet sei. Eine Weile später kam die Nachricht, dass sie verunglückt sei. Was war passiert? Bald nach dem Start in Cointrin gerieten sie in Bewölkung und flogen bei Gex, am Col der la Faucille in den Wald. Dabei rissen die Tannen die Flügel weg, während der Rumpf relativ intakt blieb, aber beim Aufprall in Brand geriet. Glück im Unglück war, dass eine Gruppe französische Jäger in unmittelbarer Nähe war und die beiden Jugendlichen auf den Rücksitzen bergen konnten, während das Ehepaar verbrannte. Die Tochter wurde mit der Ambulanz nach Genf ins HUG gefahren, während ihr Freund mit dem Helikopter geborgen wurde. Ich besuchte mit Dominik ein paar Tage später das Wrack und wir konnten nicht verstehen, wie der Flugweg rechtwinklig zum Verlauf des Jura gebirges verlaufen konnte. Ich war etwas später bei der Bergung des Wracks dabei und habe einen Höhenmesser als Souvenir demontiert. Die jungen Leute sind genesen und wir waren überrascht, wie schnell die Versicherung die Angelegenheit geregelt hatte. Da die Aufprallstelle auf französischem Hoheitsgebiet lag, waren die Franzosen für den Unfallbericht zuständig. Das war aber nur eine



Die von uns erworbene Piper Turbo Arrow III, N 35650 in den USA



Die neu lackierte Piper Turbo Arrow III, noch mit der US-Immatrikulation

I. UNITED STATES OF AMERICA Department of Transportation - FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION						
THIS CERTIFIES		IV. ROLAND RENE SALOMON				
THAT		V. REIDBACHSTRASSE 28, CH-3202 FRAUENKAPELEN SWITZERLAND				
999783690						
DATE OF BIRTH	HEIGHT	WEIGHT	HAIR	EYES	SEX	NATIONALITY VI.
02-21-35	70 IN.	180	GRAY	BROWN	M	SWITZ
IX. HAS BEEN FOUND TO BE PROPERLY QUALIFIED TO EXERCISE THE PRIVILEGES OF						
H. PRIVATE PILOT		III. CERT. NO.		2400462		
XII. AIRPLANE SINGLE ENGINE LAND						
ISSUED ON BASIS OF SWITZERLAND PILOT LICENSE						
NO. 18924 NOT VALID FOR AGRICULTURAL						
XIII. AIRCRAFT OPERATIONS						
VII. SIGNATURE OF HOLDER						
X. DATE OF ISSUE: 08-04-88						
AC Form 8060-1 (8/87) Supersedes previous edition						

Meine amerikanische Privatpiloten-Lizenz

knappe Unfallmeldung, während in der Schweiz jeweils ausführlich eruiert und umfangreich berichtet wird.

Wir waren nun aber ohne Flieger. Wir wandten uns an Michael Schultze, den ich von Oshkosh her kannte und der den amerikanischen Markt dank seinen Beziehungen zu Porsche und deren Unterhaltsbetrieb in den USA bestens kannte. Er sagte, dass man in den USA einen Flieger nicht in Inseraten finde, sondern dass man gemäss dem öffentlichen Register alle Halter des gewünschten Typs anschreibe und ein Interesse zum Kauf anmelde. Wir wünschten neu einen Piper Turbo Arrow III, Michael schrieb alle Eigentümer eines solchen Fliegers an und hatte innert kürzester Zeit ein Dutzend Angebote. Daraus machte er uns drei Vorschläge und begann, die Flieger zu besichtigen. Ein günstiger fiel weg, weil er Hagelmarken hatte, ein anderer hätte bald eine Motorrevision benötigt. So wurden wir uns einig für eine Piper, die gerade Motor- und Propellerrevisionen hinter sich hatte, eine rudimentäre Ausrüstung aufwies und deren Farbschema uns aber nicht gefiel. Dominik bat mich, die Neumalerei zu entwerfen und die ging dann zusammen mit ein paar Wünschen betreffend Ausrüstung an den Unterhaltsbetrieb in den USA. Im **Frühjahr 1988** musste ich beruflich in die USA und da der Unterhaltsbetrieb «am Weg» lag, schloss sich Dominik an um den Flieger in den neuen Farben und der neuen, aber abgedeckten Schweizerischen Immatrikulation HB – PMB mit Checkflug vor Ort abzunehmen. Mit einigen Nachrüstungen sollte die Maschine von Michael nach Europa geflogen werden. Als regelmässiger Ferrypilot besass er die entsprechende Ausrüstung und Erfahrung.

Mitte **Mai 1988** hatte ich einen Termin in Hildesheim und 3 Tage vorher rief Michael an, dass er sicher in Hamburg gelandet sei und wann er uns den Flieger bringen dürfe. Ich sagte ihm in ein paar Tagen aber mit Zwischenlandung in Hannover, weil er mich da an Bord nehmen müsse und ich cancelte meinen Rückflug mit der Linie. Das Wetter war nicht eben rosig aber als IFR Pilot war das für Michael kein Problem. Wir mussten recht hochsteigen, um Vereisungsprobleme zu vermeiden und dort benötigten wir Sauerstoff. Dafür war die neue Maschine ausgerüstet aber noch nicht befüllt. Aber Michael hatte ein kleines Fläschchen mit Sauerstoff dabei mit einem kleinen Schläuchlein und genehmigte sich von Zeit zu Zeit «einen Schluck» und auch ich wurde zwischendurch versorgt. Als wir über den Jura kamen, lag das Mittelland unter einer geschlossenen Wolkendecke. Anhand des Pilzes vom Kühlturm des AKW's Gösgen konnten wir uns präzise orientieren und den Abstieg durch die Wolken beginnen. Jetzt konnte ich zum ersten Mal sehen, wie Vereisung funktioniert. Plötzlich war die Flügelvorderkante wie mit einer Farbpistole weiss bespritzt, aber



Unsere neue Piper Turbo Arrow III, HB-PMB in der Schweiz

sobald wir in klare Luft kamen, ebenso schnell wieder weg. Am Boden entfernten wir die amerikanische Immatrikulation N6535Q und der Flieger Piper Turbo Arrow III HB – PMB stand zur Taufe bereit.

Die «neue» Piper hatte einen fortschrittlicheren Flügel, dank Turbo bessere Steigleistung, höhere Reisegeschwindigkeit und gestattete dank der Sauerstoffausrüstung längere Flüge in grösserer Höhe, denn für mehr als eine Viertelstunde in über 3'000 m Höhe war Sauerstoff vorgeschrieben. Das Höhenleitwerk im Propellerstrom hatte gegenüber dem T-Leitwerk der Piper Arrow IV Vorteile. Letzteres stellte sich eher als Modemerkmal heraus. Mit dem neuen Flieger erhielten wir auch einen zusätzlichen Mitinhaber, Hanspeter Krummen aus Kerzers. Und gleichzeitig zogen wir in den neuen Rundhangar nach Biel-Kappelen um. Die Einweisung durch Urs Aeschbacher auf dem Turbo Arrow erfolgte noch Ende Mai und nach einigen Rundflügen ging's Ende September nach Spanien. Hanspeter hatte in Ampuriabrava am Meer, nahe der französischen Grenze ein Haus und wir waren für ein Wochenende dorthin eingeladen. Zuvor wollten wir noch Valencia besuchen und flogen mit Zwischenhalten in Genf und Gerona dorthin. Nach zwei Tagen flogen wir über Gerona auf den kleinen Flugplatz von Ampuriabrava, der vor allem den Fallschirmspringern diente. Hanspeter war mit seiner zweimotorigen Maschine ebenfalls vor Ort und wir wollten am Sonntag zusammen nach Hause fliegen. Zuerst ging's nach Gerona, um den Zoll zu erledigen und um das kritische Wetter zu studieren. Letzteres war nicht verheissungsvoll, was aber Hanspeter mit IFR Lizenz und der Zweimotorigen nicht beeindruckte. Da Margret am Montag Termine hatte, stieg sie zu Krummens um und überliess mich meinem Schicksal. Während sie gut nach Hause kamen, blieb ich bereits vor Montpellier an einer Front hängen und musste in Perpignan landen. Ein kleines, aber feines Restaurant und ein kleines Hotel halfen mir in den Montag. Dort zum Flugplatz und intensives Wetterstudium. Bei Montpellier sass immer noch ein Hindernis. Um dieses zu erkunden, flog ich der Küste entlang und traf auf die Front. Jetzt erfolgte der Versuch diese über das Meer zu umfliegen, aber sie erstreckte sich zu weit entlang der Küste. Zurück, dasselbe kleine, feine Restaurant und kleine Hotel zum Dienstag. Dort wiederum zum Flugplatz und Wetterstudium. Die Front bei Montpellier hatte sich nicht bewegt, aber ein Umfliegen westlich schien möglich. Also Start und ins Massiv Central, über Flugplatz und Rennstrecke von Albi, wo ich 1973 mit dem Formel 2 einen Motorschaden erlitten hatte. Ich hatte eine kompakte Videokamera dabei und filmte jede Flugphase und auch den Vollkreis über Albi. Es herrschte eine aufgelockerte Bewölkung auf mehreren Ebenen, die mich zwang, mehrmals die Flughöhe zu wechseln. Bei Valence erreichte ich das Rhonetal und



Oshkosh, jede Menge P51 Mustangs (war auch in der Schweiz im Einsatz)



Oshkosh Airshow, hier der riesige Transporter C 5 Galaxy

von da an kannte ich den Weg nach Genf wie meine Hosentasche. Vor Genf musste ich wieder einmal tiefer hinunter, so dass ich offensichtlich in den Funkschatten des Salève geriet. Ich hörte den Tower von Genf, während sie mich offensichtlich nicht hörten und nach einer Weile nervös wurden. Doch nach wenigen Minuten war die Verständigung wieder da und ich konnte über den Jet d'Eau und den Flughafen in die Volte einfliegen. Zoll vor dem Heimflug nach Biel war Routine. Zuhause wollte ich sofort die Filmaufnahmen ansehen und drückte beim Zurückspulen in der Eile den falschen Knopf und löschte das Ganze, ich hätte mich ohrfeigen können.

Im Spätsommer 1988 ging es nochmals nach Oshkosh und da Margret kurzfristig ausstieg, kam Eliane mit. Diesmal nicht mit einer Reisegruppe, sondern selbst organisiert. Wiederum ein gigantisches Erlebnis mit dem Besuch der Confederate Airforce als Höhepunkt. Die CF ist eine riesige, über die ganzen USA verstreute Organisation, welche sich dem Unterhalt von Fluggerät aus dem 2. Weltkrieg widmet. Als Mitglied kann man sich eine Uniform anmessen lassen, wobei der niedrigste Grad ein Major ist. Diese Confederate Airforce defilierte mit 110 Flugzeugen, alle mit Sternmotoren ausgerüstet, ein überwältigender Eindruck. Daneben führt die heutige Airforce jeweils ihre neuesten Flugzeuge vor, seien es Transporter, Überschalljäger, Stealthbomber oder Gefechtschikopter. Basis der Veranstaltung ist aber die EEA, Experimental Aircraft Association, in der die Selbstbauer organisiert sind. Und deren Ideen und Angebote sind schlechthin grenzenlos. Eine kleinere Variante, ebenfalls von der EEA organisiert, findet jeweils im Frühjahr in Lakeland, Florida statt. Im Anschluss an Oshkosh führten wir noch etwas Sightseeing durch, mit Besuchen von New Glarus und anderen Landmarks, etc.

Das **Flugjahr 1989** begann mit einigen Volten und Rundflügen, bis anfangs Mai die Côte d'Azur mit Margret an der Reihe war, wobei wir diesmal den Zoll in Grenchen machten und als Ziel Cannes wählten. Auf dem Heimflug wurde der Zoll in Genf erledigt und heim nach Biel geflogen.

Mitte Mai folgte ein Geschäftsflug mit Eliane zur Vertretertagung nach Rönne auf der dänischen Insel Bornholm in der Ostsee. Von Grenchen ging's problemlos nach Bremen, wobei einzig das Umfliegen von Frankfurt erhöhte Aufmerksamkeit erforderte. Ich flog sehr gerne mit Eliane, da sie selbst viel Interesse zeigte und aktiv Hilfe leistete. Sie hatte auch einen Radiokurs absolviert, so dass sie begriff, was am Funk lief und war in der Lage Frequenzen zu rasten. Obwohl wir erst nachmittags gestartet waren, kamen wir noch bis Roskilde und von dort ging's am nächsten Morgen nach Rönne. Da wir Zeitreserve hatten, machten wir einen Rundflug über die Insel mit Nils



Die Haltergemeinschaft HB-PMB: Dr. D. Weibel, R. Salomon und P. Krummen

Trudsoe, einem Kontaktmann bei Jensen. Auf dem Rückflug via Roskilde und Grenchen nahmen wir noch Ruedi Kobel, den Geschäftsleiter von Jensen Schweiz als Passagier mit.

Ende Juli besuchten Margret und ich Nico und Bea in ihren FKK-Ferien in Jugoslawien und flogen mit einer Zwischenlandung in Samedan via Venedig und Ostküste der Adria nach Split. Auf dem Rückweg überflogen wir zuerst die Adria, von wo wir aus der Luft die enorme Meeresverschmutzung entlang der italienischen Adriaküste deutlich erkennen konnten. «An Land» kamen wir bei Ancona, folgten der Küste, umflogen Mailand und landeten in Lugano. Dort entschlossen wir uns, in Ascona zu übernachten und flogen in 14 Minuten dorthin. Der Nachhauseflug am nächsten Tag führte über den Simplon und die Gemmi nach Bern Belp, da wir tags darauf nach England und auf die Isle of Man fliegen wollten.

Von Bern aus ging's direkt nach Lydd in England und direkt weiter nach Douglas, Isle of Man, wo wir Baines und die TT besuchten. Drei Tage später flogen wir nach einem Rundflug über die Insel Richtung Wellesbourne-Mountford zu Mike und weiter nach Bournemouth, von wo wir während einer Woche unser Cottage bei Duncan genossen. Der Rückflug erfolgte ab Bournemouth wieder direkt nach Bern. Ein ausgedehnter Alpenrundflug beendete die Saison. Unter meinen Flugkollegen war ich eher als Langstreckenflieger bekannt. Während viele von ihnen vor allem in der Schweiz herumflogen, oder vielleicht nach Annecy, etc., um zollfrei zu tanken, nutze ich den Flieger meistens, um Distanzen zu überbrücken, die mit dem ÖV oder dem Auto umständlich oder zeitraubend zu erreichen waren.

1990 begann wie üblich mit Rund- und Freundschaftsflügen, um wieder in Übung zu kommen. Dabei ging es meistens in die Alpen oder den Jura, aber auch bis an den Bodensee oder nach Vorarlberg. Der Ferienflug im August mit Margret führte zuerst von Biel über Genf nach Arcachon, an der Atlantikküste westlich von Bordeaux. Dort werden die besten Austern gezüchtet. Zwei Tage danach führte uns der Flug der Küste entlang nach Norden und an den Kanal nach Dinard bei St. Malo. Von dort aus machten wir einen Landausflug zum Mont St. Michel und flogen am nächsten Tag nach einem Vollkreis um diesen nach Bournemouth. Dort mussten wir den Flieger (über West Compton) nach Exeter überfliegen, da am Wochenende eine grosse Flugshow stattfand. Nach ein paar erholsamen Tagen ging's von Exeter mit Zwischenhalt in Dinard nach Limoges. Dort wiederum wurde unser Geschirrvorrat an



Der eindrucksvolle «Uhrenladen» unserer Turbo Arrow III HB-PMB

der Quelle ergänzt und über Genf nach Biel eingeführt. Von dieser Flugreise verbleiben viele schöne Erinnerungen.

1991 begann wieder mit Soloflügen, bei denen ich zum Training und meist über dem Bielersee, verschiedene Übungen flog. Steilkurven, Stall's, simulierte Notlandungen, etc. Nach ein paar Aussenlandungen folgten im August einige Ferientage in West Compton. Der Flug dazu führte von Biel und Zoll in Grenchen mit Zwischenlandung in Cherbourg nach Bournemouth und 10 Tage später von Bournemouth direkt nach Grenchen und Biel. Fliegermässig alles ohne besondere Vorkommnisse. Ein Flug mit Eliane nach Locarno und dann nach Samedan und zurück nach Biel schloss das Flugjahr ab.

1992 war nicht allzu beschäftigt. Die üblichen Trainingsflüge im Frühling und Rundflüge mit Bekannten zum Auftakt. Ende Juni wollte ich ein paar Stunden hamstern und ging nach Biel-Kappelen. Dort traf ich auf einen Clubkameraden mit beidseitigem «was hast Du vor?». Er wollte eine Bekannte in den Tessin fliegen und ich war offen für alles. Also beschlossen wir, zu dritt nach Lugano zu fliegen zu Coniglio e Polenta in einem Grotto. Alles verlief nach Plan. Für den Rückweg schlug ich vor, noch Zwischenlandungen in Samedan und Sion einzulegen, um noch etwas Zeit und Übung dazu zu gewinnen. Nach dem Start in Lugano ging ich in einen steten Steigflug über, worauf mein Kamerad meinte, wir haben doch noch viel Zeit, um die notwendige Höhe zu erreichen, weshalb steigst Du schon? Ich antwortete, dass ich gerne früh genügend Höhe hätte aus Sicherheitsgründen. Vor Chiavenna waren wir bei viel Gegenwind auf der Höhe, welche für den Maloya notwendig war. Landung in Samedan ok. Danach der Flug nach Sion über Julier, Oberalp und Furka nach dem gleichen Prinzip nach Sion und über Genfer- und Bielersee nach Hause. Am Montag erfuhr ich, dass am Maloya in etwa der Zeit, als wir uns dort befanden, ein Kleinflugzeug abgestürzt war. Die Unfalluntersuchung ergab, dass der Pilot den Maloya zu tief angeflogen hatte und die Maschine zu wenig Leistung hatte, um gegen den starken Fallwind anzukommen. Meine Taktik wurde auf tragische Weise als richtig bestätigt. Anfangs August folgten wieder 10 Tage Ferien in Dorset mit Hinflug von Biel via Grenchen nach Bournemouth und dem Rückflug in umgekehrter Reihenfolge.

Im **April 1993** flog ich meine portugiesischen Freunde Bruno und Joanna, Schwester von Wendy zum Flughafen nach Genf und allein, mit Übungen über dem Neuenburgersee, zurück nach Biel. Dann folgte eine interessante Geschäftsreise an die Algarve in Portugal. Ausgangslage; Wir hatten für Swisshotel eine Wäscherei in Faro eingerichtet und unser Chefmonteur Fritz Liechti sollte diese auf Abruf in Betrieb

nehmen, aber die Installationen waren bei seiner Ankunft bei weitem nicht abgeschlossen. Unser Angebot an Swisshotel: Entweder die Wartezeit des Monteurs oder einen zusätzlichen Flug übernehmen. Als letzteres gewählt wurde, entschied ich mich mit dem Monteur und dessen Freundin selbst nach Faro zu fliegen. Gleichzeitig liess sich eine alte Idee «Landen in Gibraltar» verwirklichen. Also starteten wir Mitte Juni mit Zoll in Genf auf einen über fünf Stunden dauernden Flug entlang der spanischen Küste nach Alicante, wo wir die Nacht verbrachten. Fritz zeigte sich sehr interessiert an der Fliegerei und erhielt alle Instrumente und Verfahren erklärt. Einmal waren wir derart in die Instruktionen vertieft, dass wir uns trotz Autopilot bis auf 100 ft. (30m) Höhe den Wellen näherten.

Von Alicante aus durften wir Gibraltar aus politischen Gründen nicht direkt anfliegen und mussten vorerst ausserhalb Spaniens, in unserem Falle in Tanger, Marokko zwischenlanden. Dort nahmen wir ein Taxi mit dem Ziel Fischrestaurant und der fuhr uns zum Yachtclub. Der Fahrer wartete, bis wir gegessen hatten und diesmal baten wir ihn für eine Stadtrundfahrt. In Erinnerung blieb mir, dass er uns neben der Innenstadt unbedingt den grossen Tierfriedhof auf dem Weg zurück zum Flughafen zeigen wollte. Dann folgte der halbstündige Flug nach Tanger, für den wir im Vorfeld eine Bewilligung einholen mussten und dafür ein Zeitfenster mit «Pin» erhalten hatten. Kaum in der Luft rief ich den Tower auf und jetzt wurden wir von einer Lotsin ganz präzise mit Headings und Flughöhen über den Yachthafen auf die Piste 09 geführt. Wegen der nahen spanischen Grenze muss präzise geflogen werden. Der Flughafen ist auch bekannt für die Böen, welche durch den Affenfelsen verursacht werden. Wir kamen problemlos auf der 1,8 km langen Piste an. Nach dem Besuch des Affenfelsens und einem Kurzshopping machten wir uns bereit für den Weiterflug nach Portugal. Alle Vorbereitungen waren getroffen und die Rollerlaubnis war erteilt, bloss bewegte sich der Flieger nicht, ich hatte vergessen, die Keile zu entfernen! Also Motor abstellen, Vergesslichkeit korrigieren und zurück zum Startprozedere. Der Tower fragte uns, ob wir mit 900 m Startstrecke auskämen, was ich bejahte. Dadurch musste er die viel befahrene Churchill Avenue nicht sperren, welche die Piste kreuzt. Wir machten uns nahe an den Strassenverkehr heran, drehten und starteten Richtung Osten mit dem Ziel Faro. Dieser Flug dauerte knapp anderthalb Stunden und in Faro konnten wir «straight in» anfliegen. Da es knapp vor 21 Uhr war, hatten wir die untergehende Sonne voll im Gesicht und da sich im Anflug zahlreiche reflektierende Wasserflächen befinden entstand der Eindruck, direkt in die Sonne hineinzufiegen. Die Landung war dementsprechend schwierig. Die folgenden vier Tage

Flugart / Nature du vol: N = Nacht / nuit
D = Dpst. / D.C., etc.

Flugart Nature du vol	Laufende Flugzeit Temps de vol courant		Aufteilung der Flugzeiten / Répartition des temps de vol						Seite / page	
	Dauer / Durée	Ldg / Alt	Bei Tag / de jour			Bei Nacht / de nuit				
			Solo	Dpst. / D.C.		Solo + Dpst. / D.C.	Solo + Dpst. / D.C.			
	325:15	695	255 ^h 34	Ldg/Alt 321	69:41	Ldg/Alt 364	h	Ldg/Alt	VISA	
			Bemerkungen / Observations							
VP	0:46	1	23	via Wallenried + Pont la Ville				23		
i	0:41	1	05	direct				23		
^	2:21	1	05	MTL - Pineda - Funks - Decau - Emplo - Sauri				5		
^	0:37	1	23	Korridor - Echablen - Nostumber - direct				23 Gras		
^	5:11	1	23	Luchette - CBY - MTL - Papiquan - Künke				10		
^	2:51	1	10	Künke - Marbella - Punta Alena - über Tanger				08		
^	0:28	1	08	direct PPR No. 64/93				09		
^	1:23	1	09	Künke				direct 29		
^	3:30	1	11	Künke, Gibraltar inland, 1P. 22 KT. Buvard				28		
^	1:46	1	10	Künke				Best landing ever 25		
^	3:53	1	07	Korridor A - Künke - Vor MTL - CBY - S-S				05		
✓	0:38	1	05	Gras direct				05		
	342:20	697	279:39	353	69:41	364			Übertrag Report	

24:05

Seite aus meinem «Flugbuch» mit Eintrag Gibraltar

waren Fritz und Yvonne damit beschäftigt, alle Maschinen zu programmieren und das Personal zu instruieren, während ich mich im Hotel in Homeoffice übte.

Auf dem Rückflug liessen wir Gibraltar rechts liegen und flogen Richtung Alicante, meist in sehr unruhiger Luft. Ich fragte meine Passagiere, ob sie noch bis Valencia durchhielten, was verneint wurde. Also Anflug auf Alicante, Flughafen mit nur einer Piste, und die lag genau quer zum Wind. Beim Aufrufen des Towers erhält man u.a. Angaben zu Richtung und Stärke des Windes. Nachdem diese Werte in meiner bisherigen Fliegerei kaum von Bedeutung waren, schenkte ich ihnen auch diesmal kaum Aufmerksamkeit. Die Wirkung war jedoch bereits beim Eindrehen auf Piste 28 zu spüren, denn wir wurden mächtig «verblasen» und wir mussten zurück auf die Centerline. Ziemlich querfliegend ging's hinunter zur Landung. Dort nutzten wir über die Hälfte der Piste, um einen Moment mit weniger Querwind zu finden, an dem die Maschine aufgesetzt werden konnte. Es wurde die kritischste Landung in meinem Leben und ich hatte nasse Handrücken. Bei der Meteo, wo ich mich für den Weiterflug schlau machte, konnte ich feststellen, dass der Querwind mit 22 kt blies, während unsere Piper nur für 18 kt Querwind zugelassen war. Ich hätte durchstarten und nach Valencia weiterfliegen müssen, denn dort standen gekreuzte Pisten zur Verfügung. Nach 3 Stunden Erholung und abflauendem Wind folgte nochmals ein «Leg» bis nach Reus in der Nähe von Barcelona. Dort gelang mir, praktisch bei Sonnenuntergang und ruhiger Luft meine «best ever» Landung, indem keiner der Insassen das Aufsetzen spürte. Damit war meine Fliegerseele wieder im Gleichgewicht und wir gönnten uns ein angemessenes Nachtessen. Tags darauf ging es in knapp vier Stunden nach Genf und in weiteren 40 Minuten problemlos nach Biel.

Die Flugsaison **1994** begann im April mit dem üblichen Warmfliegen, bis Ende Mai mit dem Ziel Isle of Man gestartet wurde. Dabei ging es mit dem VR-Präsidenten Theo Läderach vorerst über Grenchen nach Bournemouth für ein paar Tage West Compton. Dann flogen wir nach Wellsbourne-Mountford für einen Geschäftstermin mit Supertrack und am nächsten Tag nach Manchester. Dort stieg Eliane zu, die mit der Linie direkt aus der Schweiz angekommen war und wir erreichten die IOM in einer guten Stunde. Am Sonntag ging es direkt von Douglas nach Bern in 4h39'. Bern, weil Grenchen wegen einer Flugshow geschlossen war, was aber vor Abflug nicht zu erfahren war.

Es sollte nochmals einen Flug über den Kanal und sogar bis nach Irland folgen, da eine Einladung zum runden Geburtstag von Derek Macky (meinem Cresta Götti) eingegangen war. Wir, d.h. Theo und ich flogen Ende Juli von Grenchen nach

Mit meinem VR-Präsidenten Theo Läderach auf der Isle of Man





Mein Cresta «Götti» am Tag nach seinem 60. Geburtstag in Irland (Spass)

Bournemouth. Dort stieg Duncan Stewart zu und unser nächster Flug führte uns direkt nach Londonderry, ganz im Norden von Nordirland. Die Feier fand jedoch in der Republik Irland statt, so dass wir die Grenze überqueren mussten und das war ein Erlebnis mit mulmigem Gefühl. An der Grenze fuhr man durch einen Betonkanal der am Ende Zick-Zack weiterführte und wo man aus gepanzerten Fenstern beobachtet wurde. Die Pässe mussten anonym abgegeben, und wurden ein Stück weiter wieder anonym zurückgegeben. Alles gepanzert, gesichert und mit viel Stacheldraht versehen. Wir waren jedenfalls froh, als wir diese Zone verlassen konnten. Vor Ort gab es ein grosses Fest mit vielen Essensspezialitäten und mit noch mehr Getränken. Tags darauf erfolgte eine Einladung zum Lachsfischen.

Wir zogen es jedoch vor, der Isle of Man einen kurzen Besuch zu abstatten und flogen von Londonderry nach Ronaldsway und am folgende Tag nach Bournemouth. Dort wurden wir von der Polizei erwartet und bis auf die Knochen untersucht. Wir hatten vor dem Abflug von der Insel vergessen, den speziellen Sicherheitscheck zu absolvieren. Nachdem wir Duncan verabschiedet hatten, folgte der Direktflug nach Grenchen und weiter nach Biel. Fliegen durch Europa wurde langsam zur Routine. Die Saison wurde abgeschlossen mit einem Flug nach Samedan. Von dort mit dem Passagier Dr. Fritz zum Essen nach Locarno und danach zurück nach Samedan und weiter nach Neuchâtel, wohin die HB-PMB zur Inspektion musste.

Wie üblich, startete die Saison **1995** mit Übungen und kleineren Rundflügen. Mitte Juni führte ein erster Ausflug zum Lunch nach Lugano und dann nach Samedan. Dort wollten Denise und ich uns wenig die Füsse vertreten und am Golfplatz einen Kaffee trinken. Wir waren überrascht, dabei auf James Sunley und die übrigen Golfer vom SMTG zu treffen. Wir hatten komplett übersehen, dass es das Golf / Auto Weekend des Cresta war.

Anfangs Juli folgte ein Geschäftsflug nach Hamburg mit meinem Serviceleiter Peter Stähli. Zoll in Basel und mittags Landung in der Hansestadt. Business bis spät abends und am folgenden Vormittag. Rückflug nach Grenchen in 3h43'. Ein weiterer Geschäftsflug mit Peter Stähli führte vierzehn Tage darauf nach Samedan, um dort unsere Baustelle «Wäscherei Textil Service» zu besichtigen und zurück nach Neuchâtel.

Ein weiterer Auslandsflug, halb geschäftlich, führte anfangs August mit Denise und Eliane nach Prag. Ich flog zur geschäftlichen Tagung solo weiter nach Brunn und vier Tage darauf bei bestem Wetter nach Wien. Welch ein Erlebnis, solo entlang der

Donau über die Millionenstadt zum Flughafen zu fliegen und unter lauter Airlinern zu landen und zu parken. Die Damen waren inzwischen per Nachtzug ebenfalls in Wien angekommen, wo wir von unserem Geschäftsfreund Wolfgang Hula zum Wochenende ins Weingebiet von Hollabrunn eingeladen waren. Der Rückflug fand bei etwas kritischen Wetterbedingungen von Wien nach Basel statt. Beim Umfliegen des Flughafens Kloten bekamen wir Probleme mit dessen Tower. Die uns zugewiesene Flughöhe war mitten in einer Wolkenbank, so dass ich mich ein paarmal hinausmogeln musste. In Basel entliessen wir Eliane zu einer Verpflichtung in Freiburg i.Br. während ich mit Denise nach Biel zurückflog.

1996 startete etwas verspätet. Anfangs Juni versuchte ich mit Eliane auf die IOM zu fliegen. Bei etwas kritischer Wetterlage starteten wir Richtung Genf, machten Erkundungen im Westen und landeten schlussendlich, um die Zollabfertigung zu machen und mit Ziel England zu starten. Bereits vor Lyon gerieten wir an starkes Gewölk und versuchten, dieses zu umfliegen, was nicht gelang und eine Landung in Grenoble-St. Géoirs empfehlenswert machte. Eine Nacht in einem Dorfgasthaus, am nächsten Morgen zum Flugplatz, dort war auch der Experte, der meine Flugprüfung abgenommen hatte mit einem Schüler gestrandet. Meteo vernichtend. Ins Hotel mit TV am Flugplatz umgezogen, um wenigstens den GP von Spanien verfolgen zu können. Am späteren Nachmittag Auto gemietet und nach Bern gefahren. Am Dienstag per Auto nach Grenoble und mit der HB-PMB über Le Touquet nach Bournemouth geflogen und in West Compton ausgeruht. Da zu wenig Zeit zur Verfügung stand, haben wir das Ziel IOM aufgegeben und sind danach direkt nach Grenchen und Biel zurückgeflogen.

Mitte Juni ereignete sich eine Katastrophe. Hanspeter Krummen vereinbarte mit einem Bekannten einen Alpenflug mit seinem Motorsegler Stemme. Als dieser nicht am Flugplatz eintraf, bat er seine Frau, die ihn mit dem Auto nach Kappelen gebracht hatte, doch an dessen Stelle mitzukommen. Sie starteten gemeinsam, um im Wallis zu segeln. Dabei stürzten sie aus geringer Höhe in einen Wald ab und beide wurden dabei tödlich verletzt. Sie hinterliessen zwei noch nicht 20 Jahre alte Söhne und ein bedeutendes Logistikunternehmen und wir verloren wertvolle Freunde und Partner. Flüge nach Samaden und Altenrhein sowie ein Alpenflug mit meinem Bruder Roger und seiner Ann mit Lunch in Locarno und Rückflug mit Variante nach Biel beendeten Ende September diese tragische Flugsaison.

Im **April 1997** begann die neue Saison wieder mit einigen Solo- und Rundflügen. Erstmals habe ich dabei Ecuwillens (Fribourg) und Les Eplatures (La Chaux-de -



Mein Bruder Roger mit seiner Ann vor einem Alpenrundflug in Kappelen

Fonds) angefliegen. Im August war mein Bruder wieder in der Schweiz und wir vereinbarten einen Flug nach Nizza. Denise und ihre jüngere Schwester Glorinia hatten die Wiederöffnung der Tende Bahnstrecke benutzt, um mit der Bahn über diesen Pass nach Nizza zu fahren und wir wollten sie dort abholen. Der Hinflug führte über Genf und der Route Napoleon entlang nach Nizza ohne Probleme. Für den Rückflug zu viert sah die Meteo für die Gegend um Nizza etwas problematisch aus. Gleich nach dem Start gerieten wir in starken Regen und ich forderte Roger auf, die Anflugkarte von Cannes und die entsprechenden Frequenzen bereit zu stellen. Wir waren bereits an Cannes vorbei, als wir an die Sichtgrenze kamen und ich im Begriff war abzdrehen, als eine Aufhellung sichtbar wurde und wir plötzlich im wolkenlosen Himmel flogen. Wir folgten der Küste bis zur Rennstrecke von Le Castellet und drehten dann Richtung Rhonetal, Valence und Genf, wo der Zoll erledigt wurde und uns das letzte «Leg» nach Biel führte.

Ende August waren wir von der Firma Jensen an deren Golfturnier auf die Insel Bornholm eingeladen. Ein paar Jahre zuvor hatte ich begonnen, Golf zu spielen, wurde Mitglied in Wallenried und spielte regelmässig mit einer Kundin, Christine Hauswirth, Wäschereileiterin im Lindenhospital. Wir entschlossen uns der Einladung Folge zu leisten und starteten Ende August zusammen mit Denise von Biel nach Altenrhein und nach der mittäglichen Flugsperre Richtung Leipzig, das wir nach etwa 3 Stunden erreichten. Nach einem kurzen Zwischenhalt ging's in zwei weiteren Stunden nach Roskilde, von wo aus wir per Bahn nach Kopenhagen fuhren und u.a. das Tivoli besuchten. Zwei Tage später flogen wir über die Ostsee nach Rönne auf Bornholm und danach auf den kleinen Grasplatz Rö, wo gerade einmal 30 m zum Abschlag Nr. 1 des Golfplatzes führten. Dieser wurde von einem ehemaligen SAS-Kapitän geführt und Flieger zahlten keine Greenfees. Auf der Insel wurden wir per Bus verschoben und nach dem letzten Turniertag kam ein alter Bekannter und ebenfalls Jensen-Vertreter zu mir und dankte für meine Teilnahme herzlich, denn zum ersten Mal sei er jetzt nicht Letzter geworden. Mein Schlusslichtplatz trug mir immerhin noch eine «Kurpackung» Golfbälle und eine Kiste Zigarren ein.

Der Rückflug führte von Rö nach Rönne und von dort in 2½ h nach Kassel, wo wir tankten. Als der Tankwart bemerkte, dass ich einen Check des Benzins vornahm (Erfahrung aus Genf 1985) fühlte er sich beleidigt und meinte, ob ich das Gefühl hätte, dass er mir Wasser geliefert habe. Meine Antwort: Ich bin verantwortlich für meinen Flieger und er solle sich um seinen eigenen Job kümmern. Nach weiteren 2½ h

waren wir in Grenchen und 10 Minuten später in Biel, um etliche interessante Erfahrungen reicher.

Im **Juni 1998** ging's wieder los mit Soloflügen, Training und einigen Rundflügen. Ende Juli folgte ein Geschäftsflug mit zwei Herren von der ZW Bern nach Österreich. Flug am Nachmittag von Grenchen nach Salzburg, wo tags darauf eine hochmoderne Sortieranlage von Jensen besichtigt wurde. Rückflug am Nachmittag mit Umweg über Sargans, da die Meteo über Zürich nicht klar war, nach Grenchen. Ein Flug in den Tessin mit einem anderen Kunden, Christoph Papritz und seinen zwei schulpflichtigen Söhnen konnte auch als Geschäftsflug bezeichnet werden und schloss die relativ kurze Saison.

Nebst den üblichen, nationalen Flügen stach **1999** ein auf die Isle of Man geplanter Flug besonders hervor: Passagiere Franco Bernhard, ein Crestianer, und meine Tochter Eliane als bewährte Copilotin. Start Ende Mai in Biel, Zoll in Genf und als Ziel Bournemouth. Vor dem Kanal trafen wir auf eine Front, die zu durchfliegen ich mich nicht getraute, folglich Landung in Beauvais, ca. 70 km nördlich von Paris. Übernachtung in einem kleinen Hotel und Abendessen in einer Perle für «Fruits de Mer», ein Hochgenuss.

Am nächsten Tag vorerst ein Problem, meine französischen Franken waren abgelaufen und wir mussten warten, bis die Banken öffneten. Dann zum Flugplatz und wegen ungenügender Meteo warten. Jede Stunde in den Tower, um die neuesten Wettermeldungen einzusehen. Das Warten wurde dadurch verkürzt, dass alle drei neue Organisiers hatten, die wir nun mit allen möglichen Daten fütterten und diese auch untereinander drahtlos austauschten. Beauvais ist übrigens ein wichtiger Flugplatz für Rennpferde, wie an den speziellen Laderampen und Transportflugzeugen zu erkennen war. Am späteren Nachmittag sah es danach aus, dass wir mindestens bis an den Kanal fliegen könnten, was wir dann auch taten und bis nach Cherbourg flogen.

Dort entluden wir das Gepäck, deckten den Flieger und begaben uns an den Taxi-stand, als ich bemerkte «lass uns doch noch das Wetter über dem Kanal ansehen» und dieses war verheissungsvoll. Also zurück zum Flieger, abdecken, Gepäck verstauen, Motor starten und Starterlaubnis einholen. Dreiviertel Stunden später landeten wir in Bournemouth, von wo es per Taxi zur Übernachtung nach West Compton ging.



Meine Tochter Eliane, zuverlässiger Co-Pilot, hier in Hamburg

Tags darauf Start mit Ziel IOM, aber mit Vorbehalt, da Ronaldsway wegen Nebels noch geschlossen war. So flogen wir vorerst bis Liverpool. Von dort riefen wir Trevor Baines an und fragten nach dem Wetter, was er mit «kein Problem, wolkenfrei» beantwortete. Gemäss Meteo war jedoch der Flugplatz immer noch nicht VFR. Also übernachteten wir in Liverpool und bestiegen am nächsten Morgen eine Supercat zur IOM, nachdem die Meteo nicht besser gemeldet wurde. So hatten wir unser Ziel doch noch erreicht und bekamen einige TT Motorradrennen mit.

Allerdings mussten wir aus Termingründen schon bald den Rückweg antreten. Also Supercat (diese schnellen Katamarane kamen aus Italien und waren nur während der TT dort im Einsatz) und Start in Liverpool mit Ziel Grenchen. Aber unsere Hinderisfront vom Hinweg hatte sich erst wenig ostwärts bewegt und kaum über Frankreich begannen die Probleme. Wir mussten wieder runter und wählten Reims, aber dort bekamen wir keinen Funkkontakt und auch die übergeordnete Leitstelle war wohl bereits im Wochenende. Erst als wir auf wenige Minuten am Flughafen waren, kam eine Meldung vom Band «Flugplatz wegen Veranstaltung geschlossen». Also zur nächsten Landegelegenheit und das war wiederum Beauvais. Wir landeten wieder im selben, kleinen Hotel und in unserer Perle fürs Nachtessen.

Am Samstag starteten wir erst am Nachmittag, wiederum mit dem Ziel Grenchen. Aber unsere Front war immer noch im Weg. Wir versuchten, im Regen in Dijon zu landen und sahen, dass auf der nahegelegenen Rennstrecke ein Sportwagenrennen im Gang war, wobei die Fahrzeuge lange Gischtfahnen hinter sich herzogen. Im Anflug, wo wir bereits die Landeerlaubnis hatten, trafen wir auf so viel Gewölk, dass die Landung riskant gewesen wäre. Also Kartenstudium und neuen Flugplatz gesucht, wobei eine asphaltierte Landebahn Bedingung war. Wir wurden fündig und landeten nach über drei Stunden in Autun, nicht allzu weit weg von Beaune. Dort wurden wir freundschaftlich empfangen, denn unsere Maschine war dort bekannt, weil (was ich nicht wusste) Autun mit Biel-Kappelen verbrüdet war. Der Präsident, seines Zeichens Anwalt, war anwesend und sorgte für ein Hotel, was nicht leicht war, da die Tour de France ihren Etappenort dort hatte. Da er so hilfsbereit war, luden wir ihn und seine Gattin zum Nachtessen ein, was er wiederum mit einer etwas langen Besichtigung der Stadt und Umgebung verdankte. Im Restaurant fragten wir nach einer lokalen Spezialität, was dann etwas mit verlorenen Eiern in Rotwein zu tun hatte und uns nach dem vorangegangenen Dinner nicht zu überzeugen vermochte.

Am nächsten Morgen das nächste, selbstverschuldete Problem: Leere Batterie, ich hatte beim Schlusscheck vergessen, den Hauptschalter zu kippen. Jetzt Batterie



Die gestrandeten Franco Bernhard und Eliane in Paris–Beauvais

ausbauen und warten bis jemand mit dem Schlüssel zur Werkstatt auftaucht, wo ein Ladegerät verfügbar war. Dann laden, Batterie einbauen und starten, diesmal mit Ziel Genf, das besser auf unserem Weg lag. Nach einer Stunde landeten wir diesmal am vorgesehenen Ziel, machten den Zoll und waren 35 Minuten später in Biel. Es war ein ereignisreicher Flug, Franco war ein verständnisvoller Passagier, Eliane die gewohnt versierte Copilotin und gleichzeitig war es der Letzte in diesem Jahr.

Im **Jahr 2000** wurde der Flieger auch von Weibels wenig benutzt. Bei mir gab es mit einer Ausnahme ausschliesslich Inlandflüge mit relativ wenigen Aussenlandungen. Der allerletzte Flug am 8. August 2000 kann nochmals als Geschäftsflug bezeichnet werden, denn es handelte sich um einen ausführlichen Alpenrundflug mit K.H. Stoll, mit dem ich jahrelang vorzüglich zusammengearbeitet hatte. Beim Nachessen hat er immer noch vom Flug geschwärmt und sich geöffnet: «Sehen Sie, ich bin sehr reich, verfüge über Liegenschaften und kann mir heute alles leisten, was ich möchte aber Sie sind Autorennen gefahren, haben den Cresta erlebt und können fliegen, das alles ist für mich heute zu spät.» Das hat mich aufgestellt und darüber getröstet, dass ich nicht so viel zur Seite gelegt hatte. Ende Jahr entschloss sich die Haltergemeinschaft, die Piper HB-PMB dem Club zu verkaufen und die Gemeinschaft aufzulösen. Die Piper Arrow würde uns so weiterhin zur Verfügung stehen.

Es kamen neue Vorschriften für Privatpiloten, welche eine zusätzliche Ausbildung erforderten. Da ich zu jener Zeit andere Prioritäten hatte, verpasste ich die Termine und danach wäre praktisch eine vollständige neue Theorie fällig geworden, um weiterzufliegen. Nach 20 interessanten Jahren gab ich Ende 2000 auf und die Lizenz lief im Juli 2002 ab. Das war das Ende des Fliegens, oder doch nicht ganz?

Im **September 2013** kamen wir auf einer USA Reise in Salt Lake City vorbei und wollten die riesige Kupfermine in der Nähe besuchen, die ich 1973 und 1996 besichtigt hatte. Als wir dort ankamen, war das Tor geschlossen, ohne dass wir einen Grund ausfindig machen konnten. Auf der Rückfahrt in die Stadt kamen wir am Flugplatz Salt Lake City II vorbei und sofort kam der Gedanke, die Grube aus der Luft zu betrachten. Wir trafen einen Fluglehrer und fragten, ob er einen Rundflug mache. OK ich muss nur noch meinen Flugschüler verabschieden, aber wir nehmen meine vierplätzigste Maschine. Als wir etwas später in einer ziemlich alten Piper sassen, gelang es unserem Piloten nicht, diese zu starten. Da wir Zeit hatten, verabredeten wir uns für den nächsten Nachmittag. Als unser Mann da nicht zu finden war, tranken wir im Büro eines Unterhaltsbetriebes einen Kaffee und kamen mit den Leuten ins Gespräch, das mit der Frage endeten, ob sie auch Rundflüge machten. Ja, verfügbar



Die Spruce Goose von Howard Hughes, 1947, 8 x 3'000 PS, 98 m Spannweite

sofort und eine Viertelstunde später sassen wir mit einem jungen Fluglehrer in einer neuen Cessna 172. Als er erfuhr, dass ich das Brevet hatte, hiess er mich zu fliegen. Es war uns leider nicht möglich, direkt über die Kupfermine zu fliegen, da sie in einem Sperrgebiet lag aber aus der Luft hatten wir trotzdem Einsicht in den riesigen Tagebau. Zurück zum Flugplatz wollte ich das Steuer abgeben, auch mit der Begründung, dass mein Brevet abgelaufen sei. Unser Pilot entgegnete, dass er Fluglehrer sei und ich mit ihm absolut legal fliege. Er liess mich auch landen und kurz nach dem geglückten Aufsetzen schob er den Gashebel wieder nach vorn mit der Bemerkung, dass er dies noch einmal sehen wolle. Nach einer Volte folgte eine zweite Landung mit Bravour. Der junge Mann hat mich glücklich gemacht.

Als Eliane davon erfuhr schenkte sie mir einen Flug mit Fluglehrer zum Geburtstag, was auch im heimischen Himmel Glücksgefühle generieren sollte. An einem schönen Tag gings mit einer Piper Archer in die Alpen und jetzt konnte ich erfahren, wie vieles sich seit meiner aktiven Zeit verändert hatte. So durften wir z.B. nicht mehr ohne vorherige Bewilligung um das Matterhorn herumfliegen. Die Landesgrenze durfte nicht überflogen werden, etc. Es hat trotzdem Spass gemacht, wieder einmal pilotieren zu dürfen und die Freiheit am Himmel zu geniessen.

Ich hole aus: Im Jahre **1980** kamen wir auf einer USA Reise in Los Angeles vorbei. In der Nähe, in Long Beach, wo die RMS Queen Mary vor Anker liegt, sollte inzwischen die berühmte Spruce Goose von Howard Hughes ausgestellt sein. Das wollte ich nicht verpassen, aber als wir im Hafen ankamen, teilte man uns mit, das Flugboot sei nach Oregon verfrachtet worden, wo ein neues Fliegermuseum gebaut werde. Über die Jahre verfolgte ich die Geschichte dieses Fliegers, der endlich im Jahre 2001 im Space Museum von McMinville OR eine feste Bleibe bekam. Übrigens, Spruce Goose ist mit «Fichten Gans» zu übersetzen, da der Flieger grösstenteils aus Holz konstruiert war, weil Aluminium während des Krieges knapp war.

Es dauerte bis **2014**, bis ich in diese Gegend kam. Ich besuchte meinen Bruder in Vancouver und wollte anschliessend den Yellowstone Park und Mt. Rushmore besuchen. Da war Portland und McMinville nur ein kleiner Umweg, auch weil ich dem Columbia River entlangfahren wollte. Das Hughes Flying Boat füllt praktisch die grösste Halle des Space Museums, unter den Flügeln haben jedoch zahlreiche weitere und sehr interessante Flugzeuge Platz. Da während des Krieges im Atlantik zahlreiche Schiffe versenkt wurden, plante man den Transport in die Luft zu verlegen. Man gab den Auftrag an Howard Hughes für das Riesenflugboot mit der Bezeichnung H-4. Spannweite 97, 5 m, Antrieb durch 8 Sternmotoren mit je 28 Zylindern(!) und je 3'040



Lancair ES, 4 Plätze, 200-310 PS, Fixed Gear, 310-360 km/h, Range 2'500+ km

PS. Gebaut vor allem aus laminiertem Fichtenholz, da Aluminium knapp war. Vorge-
sehen für 18 Crewmitglieder und bis 750 ausgerüstete Soldaten. Der Flieger wurde
aber erst nach Kriegsende fertig und absolvierte seinen Erstflug erst 1947 mit Ho-
ward Hughes im Pilotensitz. Da er hoffte, weitere Flüge zu unternehmen, unterhielt
er die Maschine bis zu seinem Tod 1956 in flugbereitem Zustand.

Fliegen hat mich eigentlich immer interessiert. Besonders der Kontakt mit Rudi
Kurth aus Busswil hat mein Interesse warmgehalten. Rudi hatte ich anlässlich des
ACS Ausbildungskurses von 1965 kennen gelernt, wo er mit einem genialen Eigen-
bau Rennwagen antrat. Gemeinsam fanden wir den einsitzigen Eigenbauflieger
BEDE 1 fantastisch, aber auch das Interesse an Citroen war gemeinsam. Rudi fuhr
mit seiner späteren Frau Dane Rowe Seitenwagenrennen. Und er baute einen strom-
linienförmigen Transporter auf Basis einer DS 21. Danach baute er nach Plänen des
Amerikaners Burt Rutan einen einsitzigen Entenflügler «Very Easy» und machte den
Pilotenschein. All das und seine stets neuen Ideen gaben immer viel Stoff für inte-
ressante Diskussionen. Dann kam Lance Neibauer mit einem fantastischen Zweisit-
zer «Lancair 200», und das wollte ich mir einmal ansehen. Im September 1993 wurde
ich von meinem Bruder zum GP von Vancouver für Indycars eingeladen und nutzte
die Gelegenheit, anschliessend nach Redmond, OR zu fahren, um den Lancair Be-
trieb zu besichtigen. Das Gesehene war beeindruckend und der Gedanke, einen Lan-
cair zu bauen wurde immer stärker. 1996 war ich wieder in der Gegend unterwegs
(GP Vancouver und GP Laguna Secca) und besuchte Lancair erneut. Die waren da-
bei, einem zertifizierten Flieger zu bauen, der dann als fertiges Flugzeug verkauft
werden konnte. Der Prototyp flog bereits und ich bekam die Gelegenheit, damit ei-
nen Flug zu machen. Das Steuern mit dem «Sidestick» verlangte Angewöhnung, was
aber bald einmal funktionierte. Zurück am Boden lernten wir die beiden Spezialisten
kennen, welche extra für die Zertifizierung eingestellt worden waren, beide Deutsch
sprechend, und viel Erfahrung mit Kunststofffliegern. Und wie es so geht, bald hat-
ten wir einen gemeinsamen Bekannten eruiert, Urs Gfeller aus Basel, Crestafahrer
und Fallschirmspringer. Dieser hatte einmal erklärt, er hätte in Südafrika einen Zwi-
schenfall gehabt mit einem Fallschirm, der sich nicht öffnete und den er dank bu-
schigen Bäumen schwer verletzt überlebt habe. Unser neuer Freund korrigierte die
Aussage: Sie seien damals zu zweit für eine südafrikanische Erdölgesellschaft ge-
sprungen, welche laufend Tankstellen eröffnet habe, und sie dabei jeweils den
Schlüssel aus der Luft überbracht hätten. Bei einem dieser Sprünge habe sich Urs
verrechnet und sei bei der verpatzten Landung erheblich verletzt geworden.



Lancair 320, 2 Plätze, 160 PS, Cruise 390 km/h, Range 2'330 km, 8 l/100 km
«Until Ferrari builds an airplane, this is it»

Detailliert aufgezeichnete Flüge im Flugbuch und die nötigen Papiere



Mit viel Verspätung erlangte die Lancair Legacy die Zulassung, und die Produktion begann im nahegelegenen Bend OR. Für die Amateurbauer kam das Modell Lancair 320 heraus und dieses wollte ich bauen.

Von Lancair wurde es wie folgt angepriesen: «Until Ferrari builds an Aeroplane, this is it». Da ich nicht genügend Zeit für ein solches Projekt hatte, brauchte ich Helfer und fand zwei junge Flugbegeisterte. Nach deren RS und nachdem sich beide feste Freundinnen zugelegt hatten, starb das Projekt. Lancair geriet mit der Serienproduktion in Schwierigkeiten und verkaufte die gesamte Produktion an Cessna. Die kamen dadurch zu einem erstklassigen Kunststoffflieger, aber der Umzug der Produktion in deren Stammwerk brachte nicht den erhofften Erfolg. In der Schweiz flogen etliche Lancairs, u.a. gebaut von Swissair Piloten und der Flieger wurde weiterentwickelt auf 4 Plätze, Druckkabine und sogar mit Gasturbine als Triebwerk. Lancairs verfügen über eine hervorragende Aerodynamik und sind dadurch schnell und kraftstoffsparend, was in zahlreichen Wettbewerben bewiesen worden ist. Bei den Flugzeugrennen von Reno landeten Lancair Legacys einen Vierfacherfolg mit über 300 mph.

Blick zurück: Das Fliegen hat mir über viele Jahre Aufgaben gestellt und viel Befriedigung verschafft, die ich nicht missen möchte.

Links:

www.lancair.com

www.evergreenmuseum.org