

Von Buttwil zum westlichsten Punkt von Europas Festland

Reisebericht Mit einer Vans Aircraft RV-10 um das Cabo da Roca – Teil 2



Abenteuer im Eigenbauflugzeug: Mit der Vans RV-10 HB-YNN von Buttwil an den Atlantik und wieder zurück. | Aventure dans l'aéronef-amateur: Avec le Vans RV-10 HB-YNN de Buttwil vers l'Atlantique et retour.

Auf den EAS-Seiten in der AeroRevue Nr. 3/2017 haben Fabian Hummel und Michael Wellenzohn in einem ersten Teil von ihrer Flugreise mit der selbstgebauten Vans Aircraft RV-10 nach Cabo da Roca in Portugal berichtet. Lesen Sie nun den zweiten Teil dieses spannenden Abenteuers und begleiten Sie die beiden Piloten bis zur Atlantikküste und zurück nach Buttwil. Startpunkt ist Casarrubio del Monte.

Die Zeit drängte schon wieder und Fabian bereitete die RV für das nächste Leg nach Sabadell (LELL) bei Barcelona vor. Da wenig Verkehr herrschte, konnten wir schnell starten und der «Ritt» nach Sabadell begann. Der Luftraum ALPHA zwang uns, tief zu bleiben. Daher flogen wir teilweise auf 500 ft über Grund. Endlich durften wir steigen. Als sich die Landschaft vor uns ausbreitete, spürten wir deutlich die sich entwickelnde Thermik: Die Turbulenzen schüttelten uns durch, aber alles noch im erträglichen Bereich. Trotz dieser dauernden Störungen steuerte der Autopilot brav gegen das ständige Steigen und Sinken. Einmal erwischte uns dann doch ein starker Abwind: Mit einem Schlag drückte es das Flugzeug nach unten und uns entsprechend in die Gurte nach oben – alles in einem Bruchteil einer Sekunde. Eine Situation, die bestätigte, wozu das Gurtzeug gut ist. Wir zogen jedenfalls die Gurte anschliessend noch fester an. Die Turbulenzen hielten an bis in den Endanflug auf Sabadell. Auch hier führte unser erste Weg nach dem Ausrollen zur Tankstelle. Als die RV verzurrt und abgedeckt war, genossen wir in der Sonne ein kühles «Landebier», während wir auf unser Taxi warteten. Mittlerweile war das Zeitverständnis verflossen

und wir waren gefühlt schon drei, vier Tage unterwegs, da so viele Eindrücke und verschiedene Orte in so kurzer Zeit auf uns einwirkten.

Am nächsten Morgen war die Fahrt mit dem Taxi nach Sabadell gemischt mit Freude auf den Flug und Wehmut, bereits wieder auf dem Rückweg zu sein. Vorgesehen war, dass unser Flugweg an Montpellier vorbei über Grenoble und Genf nach Bern führt, wo wir den Einfluggzoll in die Schweiz erledigen sollten. Doch zuerst bezahlten wir die Lande- und Parkgebühren, ehe wir den Zoll angingen. Die Zöllner waren freundlich und mit Händen und Füßen verständigten wir uns, um das Formular auszufüllen und das Gepäck zu scannen. Es war abzusehen, dass wir unsere geplante Abflugzeit nicht würden einhalten können. Fabian verschob den Flugplan grosszügig nach hinten, was sich als weise Voraussicht herausstellen sollte.

Die Vorflugkontrolle war schnell erledigt und bald sassen wir in der HB-YNN «ready for taxi». Eine Rollfreigabe wurde vom zuständigen Controller nicht erteilt, also hiess es warten, da es einen «emergency in progress» gab. Parallel fand nämlich ein Flugtag für historische Flugzeuge statt. Als die Rollfreigabe kam, waren wir froh, bald in kühleren Höhen steigen zu können. Nach dem Run-up standen wir in der Abflugwarteschlange als Nummer 3. Die Öltemperatur stieg etwas schneller als gewünscht und mental setzte ich mir schon ein Limit, ab dem ich wieder zum Standplatz zurückgerollt wäre, doch als sie bei 197 Grad Fahrenheit war, bekamen wir die Freigabe, um auf die Piste zu rollen. Der Abflug erfolgte in nördlicher Richtung und führte dann



EXPERIMENTAL AVIATION OF SWITZERLAND

AERO-CLUB



Bilder: zvg

Oben: Wieder zurück auf dem Flugplatz Buttwil (der Autor Michael Wellenzohn (links) und Fabian Hummel). Unten: Über Portugal. | En haut: De retour sur l'aérodrome de Buttwil (l'auteur Michael Wellenzohn (g.) et Fabian Hummel). En bas: Au-dessus du Portugal.

Oben: Blick ins Cockpit der Vans RV-10. Unten: Tanken in Casarubio. | En haut: Coup d'œil dans le cockpit du Vans RV-10. En bas: Plein de carburant à Casarubio.

nach Nordosten weiter. Bald schon waren wir aus der Kontrollzone, durften aber noch nicht auf unsere gewünschte Höhe von FL95 steigen. Zumindest war es wie berechnet schon mal vier Grad weniger heiss als am Boden und der Fahrtwind, der die Luft durch die Lüftungsdüsen drückte, tat sein Übriges, um den Kabinenkomfort zu heben. Auch die Öltemperatur war schnell wieder im Idealbereich. Endlich kam die Freigabe, und wir stiegen über die Küste Frankreichs. Wie auf der gesamten Reise wurden uns ohne Probleme Freigaben durch Lufträume erteilt. Bald verloren wir in einem Links-Turn das Meer aus den Augen. Unser Weg führte das Rhonetal entlang.

Mit der Kaltfront zurück in die Heimat

Unser Meteobriefing zeigte eine Kaltfront mit Höhenwinden und dann Bewölkungsabsenkung an, die über den Westen Richtung Schweiz zog. Noch schienen wir klar vor der Front zu sein. Wir spürten zwar schon den zunehmenden Wind, der mit etwa 15 kt von Westen her wehte. Doch der Autopilot flog souverän mit einem 5-Grad-Vorhaltewinkel und kompensierte das Abdriften. Als wir den Luftraum Genf hinter uns gelassen hatten, mussten wir den Sinkflug zügig einleiten, um unter die Maximalhöhe von 4500 ft am Meldepunkt S1 zu kommen. Rechtzeitig war uns vorher noch aufgefallen, dass Bern für Flugzeuge unter 3,5 t eine vorherige Genehmigung verlangt. Da wir auf der Funkfrequenz niemanden erreichten, telefonierte Fabian kurzerhand, um die Freigabe zu erhalten, welche auch erteilt wurde. Noch einmal schüttelten uns

auf dem Anflug in die Platzrunde leichte Turbulenzen, die auf die höheren Windgeschwindigkeiten über uns schliessen liessen. Der Anflug für meine letzte Landung auf diesem Flugtrip war jedoch solide und so rollten wir auf unseren Standplatz, ohne wie gewohnt zur Tankstelle zu müssen. Zoll und Landegebühren waren schnell erledigt und bezahlt. So traten wir das letzte Leg unserer «Far West»-Reise an. Fabian flog wie den ersten nun auch den letzten Flug der Reise – im Vergleich zu den anderen Legs war dieser aber mit seinen 20 Minuten Dauer eher ein kurzer Sprung. Dennoch arbeiteten wir die Checks und Briefings genauso ab wie vor jedem anderen Flug. Nach dem Start Richtung Osten schob uns ein kräftiger Rückenwind mit 31 kt an, so dass wir mit 178 kt in 4500 ft unserer Destination entgegenrasten. Da die Piste in Buttwil mit 340 Grad nördlich ausgerichtet ist, blies derselbe Wind, der uns so beschleunigt hatte, nun voll von der Seite. Wir mussten mit bis 15 Grad aufkreuzen, um die Pistenachse im langen Endanflug zu halten. Wie erwartet, liess der Wind im Windschatten des Lindbergs, in dem der Flugplatz Buttwil liegt, nach und die Windsäcke am Boden hingen schlaff herunter. Nach der nun letzten Landung konnten wir auf 14:37 Flugstunden zurückschauen.

Die RV-10 hat ihre Qualitäten einmal mehr bewiesen. Ich entsinne mich, wie ich Nieten um Nieten geschossen hatte, wochenlang die optimale Instrumentierung gesucht, Stoffe vernäht, Glasfaser verklebt und geschliffen hatte. Es hat sich so was von gelohnt! **Michael Wellenzohn**
www.experimental.ch