

# Schöner Jura Tag mit anschliessender Aussenlandung bei Gontschenwil

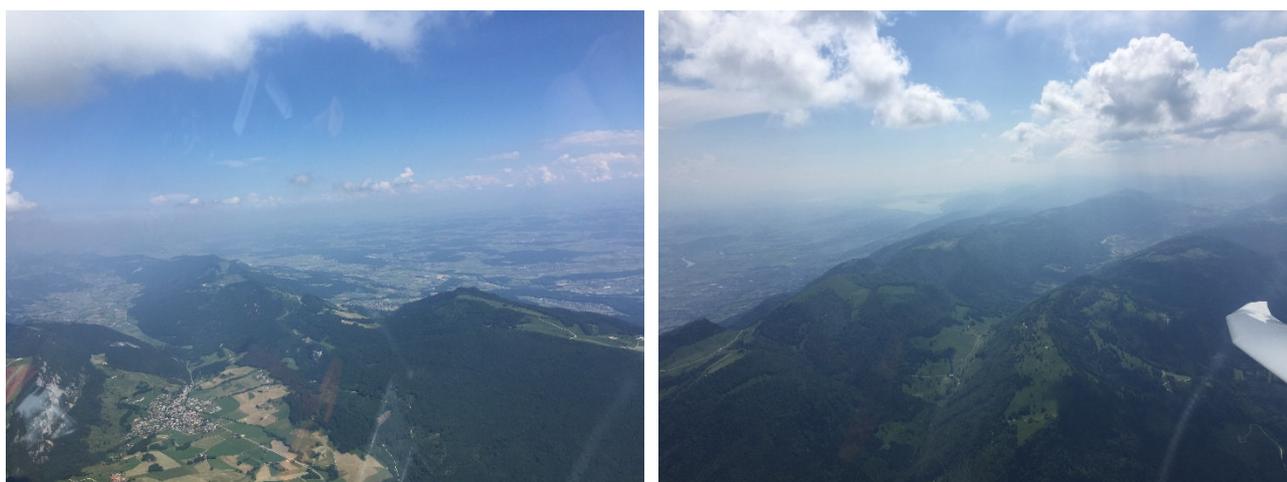
Segelflug zum Jura und der Versuch zurück nach Buttwil zu kommen mit Aussenlandung in Gontenschwil

Der kürzlich eingerichtete WhatsApp Chat Weekflyer hatte am Donnerstag und Freitag zum Wochentagsfliegen aufgerufen. Am Freitag waren Heinz Etterli, Claudio Etterli, Ernst Anrnold, Marc Dürr und Thomas Rathmann als Segelflugpiloten am Start. Roger Klausner hat uns in die Luft geschleppt.

Von Buttwil aus flogen wir mit dem Schlepper in Richtung Lenzburg und haben auf einer Höhe von 1600m geklinkt um über Aarau direkt in den Jura einzusteigen. Wir haben uns schon vor dem Start mental darauf vorbereitet, dass wir in Birrfeld landen, falls uns der Einstieg nicht gelingt. Beim Anflug in den Jura gab es wenig sichtbare thermische Aktivitäten.

## Der Jura

Der Einstieg in den Jura gelang auf Anhieb. Wir haben gleich zu Beginn Anschluss gefunden und konnten entspannt in den Jura einsteigen. Als wir uns den Lufträumen TMA LFSB T1 und T2 vom Flugplatz BALE näherten, habe wir sofort auf Thomas' Initiative hin auf das Infoband 134,675 gewechselt und waren erfreut, als „not active“ gemeldet wurde.



Wir konnten dann weiter an Höhe gewinnen und bis auf ca. 2500m steigen. Dabei hatten wir Schläuche von 2 – 3 Meter/s, teilweise hat das integrierte Vario auch 4 – 5 Meter/s angezeigt. Das Cockpit war von Glücksgefühlen geprägt, wir haben uns gegenseitig immer wieder das Ruder zugespielt.

Mit zunehmender Zeit wurde immer deutlicher, dass der östliche Jura abtrocknet und kaum noch Cumili zu sehen waren. Wir entschieden uns somit gegen 16:30 Uhr den Rückweg kurz vor dem Weissenstein anzutreten und versuchten westlich von Aarau unter dem 2000m-Luftraumdeckel nochmals Höhe zu machen.

## Der Rückweg

Jetzt standen uns 2 Möglichkeiten für den Rückweg zur Verfügung. Die erste war, Richtung Birrfeld zu fliegen und dann rechts weg nach Buttwil zu halten, mit der Möglichkeit in Birrfeld zu landen. Die zweite Möglichkeit sollte uns über Triengen, Beromünster zurück nach Buttwil führen. Auf beiden Routen waren kaum Wolken zu sehen.

Wir haben uns dann für die 2. Route entschieden und sind in Richtung Atomkraftwerk geflogen, um dort nochmals Höhe zu machen. Leider war das Kraftwerk nicht in vollem Betrieb (wahrscheinlich gab es am 05.06.2015 zu viel Solarstrom). Links neben Aarau hatten wir dann den letzten kleinen Schlauch und konnten uns auf knapp 1800m arbeiten. Dann ging es los in Richtung Beromünster mit der Option, in Triengen zu landen, falls wir unterwegs nichts mehr zum Steigen finden würden.

## Keine Thermik mehr

Durch Einkreisversuche bei Möglichkeiten zum Steigen, haben wir immer wieder an Höhe verloren. Die angetroffenen Steigwerte waren jedoch für uns zu gering. Mit mehr Erfahrung und Ruhe hätten wir eventuell mehr herausholen können.

Beim Rückflug nach Beromünster mit der Möglichkeit nach Triengen haben wir einen Fehler gemacht, der später zu Aussenlandung geführt hat. Wir haben uns in der Topographie getäuscht, dachten wir doch, dass wir ein Tal neben Triengen sind. Dies war uns spätestens nach dem überqueren der ersten Krette bewusst. Wir sind dann weiter in Richtung Triengen geflogen, haben uns aber schon auf eine Aussenlandung eingestellt.

## Suche nach Aussenlandemöglichkeiten

Während Thomas geflogen ist, hat Marc nach einem Aussenlandeplatz Ausschau gehalten. Nachdem uns der Überflug der nächsten Krette als zu riskant erschien, beschlossen wir, aussen zu landen.

Ab diesem Moment übernahm Marc das Steuer und leitete nach dem Abkreisen den Anflug auf das Maisfeld (Pflanzen waren ca. 15 cm hoch) ein. Die Kommunikation im Cockpit war hervorragend. Thomas hat sofort mögliche Hindernisse gemeldet, Marc hat den Anflug eingeleitet. Die Landung war Save, es gibt aber sicher Verbesserungsmöglichkeiten. Alles andere wäre wohl gelogen. Marc hat die ZL souverän zu Boden gebracht. „Hut ab!“



Nachdem wir uns auf der Karte über unseren aktuelle Standort schlau gemacht haben, hat Marc bemerkt, dass er ja Verwandtschaft (Onkel und Gotte) in Gontenschwil hat. Wir haben in der Zwischenzeit Kontakt mit Ernst Arnold aufgenommen, er war mit Claudio Etterli unterwegs in der ZU. Marc hat den Bauer telefonisch über unsere Aussenlandung informiert und mit Ihm vereinbart, dass er sich melden kann, wenn es einen Landschaden zu begleichen gibt. Den Bauer konnten wir leider nicht persönlich treffen, da er nicht aus der unmittelbaren Gegend war.

## Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft

Während die Kollegen in Buttwil die Segelflieger abgebaut und verstaut haben, konnten wir in Gontenschwil den Abend bei Most, kalter Platte und einem Schluck Wein aus Italien geniessen. Bruno und Annemarie haben uns dabei auf ihre Terrasse eingeladen. An der ZU haben wir einen Zettel mit Thomas' Telefonnummer angebracht, dies nur für den Fall, dass Jemand die Polizei, Feuerwehr usw. informiert hätte.



## Aufräumen und ab nach Hause

Der Abbau war dann Dank der Hilfe von Bruno und Ernst schnell erledigt, der Bauer von nebenan (nicht der Feldbesitzer) kam auch noch vorbei um sich ein Bild zu verschaffen. Im Gespräch realisierten wir rasch, dass kürzlich schon mal ein SGZ-Flieger in der Gegend gelandet sei, allen Vermutungen nach war dies Claudio Etterli mit der Z4, welcher ein Feld weiter südöstlich gewählt hatte.





Herzlichen Dank an Ernst für die Rückholaktion!– Es ist schön, wenn man sich auf die Kollegen im Verein (resp. auf seinen Schwager) verlassen kann.

## Debriefing

- Einstieg in den Jura: Dank der Tipps von Ernst mit mental vorbereiteter Landung in Birrfeld funktionierte diese Route stresslos und ist somit sehr zu empfehlen. Es macht einem den Einstieg aus unserer Sicht einfacher, wie bei einem Start in Buttwil.
- Lufträume: Die Prüfung der Lufträume und Abfrage der Info hat uns einen wunderbaren Jura Tag beschert.
- Wetterveränderung (Abtrocknung): Die Unsicherheit der Rückflugroute war wohl der erste Indikator für die Aussenlandung.
- Kartenstudium: Das ungenügende Kartenstudium hat dazu geführt, dass wir uns im Tal geirrt haben, womit wir die Distanz nach Triengen unterschätzt haben.
- Verstrickung: Die Suche nach Aufwinden hat eher zum Verlust als zum Gewinn an Höhe geführt. Während dem Rückflug auf der Route Triengen/Beromünster sind wir nicht zielstrebig, sondern in Schlangenlinien geflogen.
- Wir waren uns bewusst, dass der Rückweg mit unserer Erfahrung schwer würde. Im Nachhinein wäre eine sichere Landung in Birrfeld zu bevorzugen gewesen.
- Die Aussenlandung hat in beiden Piloten einen Knopf gelöst und uns daran erinnert, dass man von super Bedingungen in sehr schlechte kommen kann und immer auf eine Aussenlandung vorbereitet sein muss.
- Die Landung hätte in folgenden Punkten verbessert werden können.
  - Wir sind am Hang abgekreist, ähnlich wie bei einer alternativen Volte in Buttwil. Die Folge war, dass wir zu Hoch angeflogen sind,
  - Die Länge der Base war zu kurz, was ein klassischer Fehler bei Aussenlandungen ist.
  - Ein bewachsenes Feld vor der Landezone resp. nach dem letzten Hindernis erlaubte uns in diesem Fall einen langen Final, womit die Höhe mit den Bremsen genügend abgebaut werden konnte.
  - Eine Glissade im Endanflug hätte die Höhe viel besser vernichten können. Marc ist damit aber weniger geübt und hat sich darum auch entschieden, dieses Verfahren in einer ersten Aussenlandung nicht anzuwenden.
  - Hauptmängel: Abkreisraum gemäss Platzverhältnisse wählen (in diesem Falle als Rechtsvolte) und Glissade mehr trainieren.

## **Fazit**

Es war ein wunderschöner Flugtag, an welchem wir wieder einen sehr grossen Schritt nach vorne gemacht haben. Dies hat Lust auf mehr Streckenflug gemacht. Wir verbuchen diesen Tag als positive Erfahrung und sind zuversichtlich, solche Situationen in Zukunft besser meistern zu können.

## **Schlusswort**

Wir möchten mit diesem Beitrag den Piloten unsere Erfahrung teilen und den einen Mut zum Streckenfliegen mitgeben und die anderen dran erinnern, wie es am Anfang einer Segelflugkarriere war.

**Mit herzlichen Fliegergrüssen**

*Marc Dürr & Thomas Rathmann*