

Aspres-Lagerbericht 2023

8.7.2023 Anreisetag

Zusammen mit Loïc habe ich die Ehre, die erste grosse Lagerfahrt mit dem neuen AFG-Fahrzeug zu machen (2012 Mazda 6 Kombi). Wir freuen uns auf eine funktionierende Klimaanlage und komfortable Leistungsreserven, um mit unserem Standardklasse-Flugzeug «AK» im Schlepptau zügig die Steigungen zu überwinden.

Dieses Jahr hat die anderen Asprerianer der Frühaufsteher- und Frühfahrer-Virus gepackt: Die AM-Crew trifft sich schon um 7 Uhr im Birrfeld, wir erwischen sie gerade noch vor ihrer Abfahrt, als wir kurz nach 8 eintreffen. Acki fährt auch unabhängig um 8 los, und Max ist in einem ähnlichen Zeitplan wie wir.

Für uns gilt es zunächst aber, im Birrfeld noch einige Vorbereitungen zu machen und Hürden zu überwinden. Also erstmal den Linden-Schmutz vom Auto entfernen, und noch eine schnelle Fahrt zum ARAR-Campingbedarf, um den passenden Elektro-Adapter für den AK-Anhänger zu kaufen. Dann sorgfältig die Transport-Checkliste abarbeiten, und noch die grosse Sauerstoffflasche im Wagen unterbringen und für den Transport sichern.

Endlich Abfahrt, jetzt geht es richtig los! Bis wir merken, dass wir noch keine Vignette haben, und dass das Kabel zum Anhänger in einer der ersten Kurven wieder herausgefallen ist. Also nochmal anhalten, Kabel etwas mehr Lose geben, und an der ersten Tankstelle anhalten. Jetzt aber wirklich! Nächster Stop: La Côte.

Dort treffen wir gegen 13:10 auch wieder auf Max, kurz vor seiner Weiterfahrt. Wir machen eine kurze Mittagspause und Fahrerwechsel. Die Verkehrssituation ist insgesamt gut, nicht immer komplett flüssig, aber kein grosser Zeitverlust. Gegen 17:10 kommen wir in Aspres an. Schnell den Wagen entladen und unsere Zelte an einem guten Ort aufstellen. Etwas später am Abend geht es noch mit den anderen ins *Café du Commerce*, etwas nach 22 Uhr sind wir zurück. Die Wettervorhersage für morgen sieht gut aus, ab ins Bett!



Erfolgreiche Anhänger-Jungfernfahrt für den Mazda

9.7.2023 Erster Flugtag

Die Vorhersage erhärtet sich beim Briefing, welches vorne bei Cécile stattfindet, wo wir unser Zmorge gebucht haben. Ziemlich gute PFDs! Also schnell im Büro einschreiben und den Papierkram in Ordnung bringen, dann die Flugzeuge parat machen. Alle wollen fliegen, alle gehen in die Luft. Die Doppelsitzer haben noch die Komplikation, dass die *Rallye* einen Landeunfall hatte und nicht zur Verfügung steht. Es muss die *Dynamic* aus Serres aufgeboten werden.

Ich habe keinen grossen vordefinierten Plan, ausser vom Platz wegzukommen und den Sprung über die Durance Richtung Osten zu machen. Das klappt auch recht einfach und ich geniesse die guten Bedingungen und die Flugeigenschaften von AE – schön, wenn man eine ASG bekommen kann an der Flugzeugverteilung! Ich besuche mal wieder den herzförmigen See an der italienischen Grenze und fliege danach in den Süden Richtung Pui. Ungefähr so ähnlich auch zurück nach Norden, nochmal Höhe an der Dormillouse tanken, und wieder nach Aspres.

Ich habe nicht einmal annähernd das Maximum herausgeholt aus Wetter und Tageslänge (etwas über 400km und etwas unter 6 Stunden), aber es ist ja auch ein Angewöhnungsflug. Hoffentlich verschiesse wir nicht das ganze gute Wetter gleich zu Beginn!



Der herzförmige See an der italienischen Grenze – «Lac des Neuf Couleurs» nach einiger Recherche

Was möglich gewesen wäre, zeigt die Crew von AM (ums Matterhorn und bis kurz vor Raron) und auf noch grösserer Skala Baptiste Innocent (an Samedan vorbei bis ins Etschtal nordwestlich von Bozen – dank der Krümmung des Alpenbogens ein 1000km FAI-Dreieck!).

10.7.2023 Zweiter Flugtag

Météo France meldet *même type de temps que hier*. Also wieder hervorragend! An das Aufbauen des Küchenzelts ist also gar nicht zu denken, Cécile kann weiter auf Umsatz beim Zmorge bauen.

Heute nehme ich mal den Duo, um einen Flug zusammen mit Loïc machen zu können. Zu zweit ist es ja oft lustiger. Also Schlepp, am La Piarre hoch, Nachtanken an Apôtre und Ceüse. Dann etwas nach Norden, um einen kürzeren Sprung an die Écrins zu haben. Wir steigen im Korridor die Treppe hoch, sind bald auf der anderen Seite und kreuzen das Tal von Saint Crépin. Ein wenig umherfliegen und auf dem gleichen Weg wieder zurück. Am Pic de Bure wieder hoch und ein paar Photos machen. Ich überrede Loïc, den Einstieg in den Vercors noch kurz zu testen, auch wenn die Basis in die Richtung zunächst absinkt. Im Geradeausflug kommt man gut hinüber und kann in der Nähe der Glandasse wieder gut steigen. Ein kurzer Jojo nach Norden, dann reicht es uns doch und wir nehmen wieder Kurs auf Aspres.



Wieder an der italienischen Grenze, das Wetter ist gut

Nachdem wir gestern im *l'Ilôt* gewesen waren (sehr gut, nur recht warm im Innenbereich...), wird heute die Flugplatzbeiz getestet. Beim Gespräch dort zeigt sich: AM hat noch einen draufgesetzt im Vergleich zu gestern – diesmal bis an die Furka!

11.7.2023 Erster Bodentag

Noch einmal Zmorge bei Cécile! Aber das wollen wir heute ändern. Das Wetter ist zwar nicht unfliegbar, aber doch deutlich schwächer als die letzten zwei Tage. Loïc und ich holen das AFG-Material vom Clubhaus/Tower ab, sowie Stühle, Tische und Kühlschrank von unserer Gastgeberin. Der Mazda bewährt sich auch hier als glaubhafte Alternative zu einem VW-Bus: Mit umgeklappten Sitzen kann man ordentlich transportieren! Nach etwas Studium der Anleitung und ein paar Versuchen steht dann das Küchenzelt.



Das AFG-Hauptquartier Südfrankreich hat den Betrieb aufgenommen

Am Nachmittag machen wir noch einen kurzen Abstecher zum Super U, um den neu gewonnenen Kühlschrank zu füllen (thermische Masse ist dort fast so wichtig wie die Flächenbelastung beim Fliegen) – viele Getränke, und Material für das erste *Zmorge à la AFG*.

Abends geht es wieder ins *l'Ilôt*, diesmal mit einer Reservierung und damit einem der begehrten und komfortablen Aussentische. Es ist wieder hervorragend!

12.7.2023 Zweiter Bodentag

Nach getaner Boden-Arbeit nun das Boden-Freizeitprogramm: Wandern auf die Charajaille! Von den Bauarbeitern und den Schildern *route barrée* lassen wir uns nicht aufhalten, um zu unserem Ausgangspunkt zu kommen. Heiss ist es schon, und auf dem ersten Teil der Wanderung auch nicht vor der Sonne geschützt. Später spenden Bäume etwas Schatten, dafür treten aber auch die Fliegen auf den Plan. Trotzdem eine schöne Runde. Auf dem Gipfel geniessen wir die Aussicht und den Windzug. Wir sehen auch noch einen Fliegerkollegen leicht über Gipfelhöhe, der hier versucht zu Steigen. So richtig viel haben wir in der Luft glaube ich heute nicht verpasst!



Gipfel der Charajaille, Pic de Bure im Hintergrund. Schon etwas schweisstreibend!

Da es ein Bodentag ist, und wir noch nicht so extrem viele Lagerteilnehmer sind, hatte sich Loïc bereit gemeldet, den Hauptgang des Nachtessens zu kochen. Oliver Riccius steuert das Entrée bei. Es gibt einen leckeren Tomaten-Mozzarella-Salat gefolgt von einer hervorragenden Spaghetti Bolognese, alles aus frischen Zutaten. Das Dessert steuert der Super U bei, aber gibt sich auch keine Blöße – ein feines Tiramisu, sehr gut für Supermarktware.

Das Timing dieses Nachtessen stellte sich auch als exzellent heraus – während des Geschirrspülens nach dem Dessert verdunkelte sich der Himmel zunehmend und Wind kam auf. Und dann begann es recht heftig zu regnen. Wir waren bei den Waschbecken eingesperrt, während die Küchenzelt-Crew dort die Elektroinstallation rettete und regelmässig das Ballastwasser des Vordachs abliess. Flächenbelastung ist doch nicht immer gut!

13.7.2023 Dritter Bodentag

Das Wetter ist immer noch nicht so gut, vor allem herrscht ein strammer Nordwind, welcher den Start in Aspres verunmöglicht. Heute heisst das grosse Abenteuer darum nicht Alpensegelflug, sondern Elektromobilität! Genauer gesagt, wir möchten Sisteron besuchen, und Oliver Riccius hatte freundlicherweise angeboten, die Anreise mit seinem Elektro-VW

durchzuführen. Eine Recherche auf Google Maps ergab auch Premium-Parkplätze direkt am Eingang der Altstadt, vom gleichen Ladenetz wie dem der vorhandenen Karte. Perfekte Voraussetzungen – würde man denken... Am Ende dauert es doch ein paar Minuten, den Wagen anzuschliessen und das Laden zu starten – mit der Kreditkarte, nicht der eigentlichen Karte des Netzwerks. Aber gut, los geht's!



Premium-Parkplatz am Eingang der Fussgängerzone

Sisteron ist ein wirklich pittoreskes Städtchen in einer schönen Umgebung. Wir geniessen den Bummel und machen Pause für ein Kaltgetränk und ein Sandwich.

Danach steigen wir noch hoch zur *Citadelle*, entscheiden uns aber gegen den Eintritt und geben uns mit der Aussicht zufrieden. Von hier aus ist auch unser Premium-Parkplatz wieder leicht durch eine Abkürzung zu erreichen – nur kurz diesen steilen Hang herabklettern.

Auf dem Rückweg wollen wir noch zwei Aussenlandfelder inspizieren. Aber stopp, so schnell geht es natürlich wieder nicht weiter. Die Ladesäule hält unser Kabel in Geiselhaft. Wie beenden wir das Laden? Ladekarte? Die Kreditkarte von vorher? Einfach am Auto entriegeln? Nichts funktioniert so richtig – am Ende entriegelt es der Telefonsupport aus der Ferne. Immerhin waren sie sehr freundlich und konnten hier auch tatsächlich helfen.

Also los zum Landefeld von Laragne – es ist wirklich hervorragend, gross und eben. Noch ein paar Photos machen. Das zweite Feld sparen wir uns dann doch, da uns Google Maps dort in die Irre geführt hatte mit einer nicht vorhandenen Strasse. Für so etwas schaut man doch

besser die offiziellen Karten an (z.B. IGN-Karten auf www.geoportail.gouv.fr). Wieder etwas gelernt!

Diesmal beglückt uns die AM-Stammcrew, also Olivier und Martin, mit einem selbstgekochten Gericht. Es gibt fein gekochtes Poulet (mit Ingwernote) an Safran-Risotto. Danach Patisserie aus der Bäckerei. Exzellent!

14.7.2023 Dritter Flugtag

Quatorze juillet! Fête nationale! Da ist klar, es muss geflogen werden! Bei der Flugzeugverteilung bekomme ich wieder AE, sehr gut. Es soll blau werden, aber nicht schlecht. Unten Südwind, weiter oben stärker und westerlicher, aber laut SkySight nicht wirklich Welle. Schade... aber dies sollte nicht das letzte Wort sein.

Ich fange im Hang am Apôtre an, arbeite mich dann langsam Richtung Norden von Spitze zu Spitze vor und höher. Dort bin ich auch jeweils nicht allein, was es manchmal nicht einfacher macht. Ich bewege mich zur Obiou-Krete vor. Es trägt alles ganz OK, aber nicht grossartig. Unten sehe ich Alpinisten an den Gipfelkreuzen und auf Gratwanderungen. Sieht schon stark aus!

Am Obiou selbst erreiche ich dann das erste Mal knapp die 3000m. Was tun? Ich will doch wieder an die Écrins, denke ich. Also eine Krete nach Osten verlagern, dort wieder hoch, und wieder durch den Korridor zum Pas de la Cavale. Es funktioniert. Weiter nach Norden, in der Nähe vom Sirac kann ich wieder eine Höhenstufe erklimmen, jetzt über 3700m. Also weiter nach Norden. Eine Thermik nahe Les Bancs bringt mich über 4000m. Als ich aus dem Kreis ausleite, bleibt ein leichtes Steigen auf dem Vario stehen, hier gibt es also laminaren Aufwind. Ist das noch Hangwind über dem Col du Clot, oder geht das weiter hoch?



Etwa hier ist der Einstieg in die Welle gelungen. Eine schöne Aussicht!

Ich entscheide, dieses Steigen zu erforschen und etwas drin zu bleiben. Die Breite des Steigens ist etwa 5km, die wirklich gute Zone vielleicht 2km. Ich bleibe drin, im besseren Bereich hat man doch knapp über 1m/s Steigen. Es ist entspannt und die Sicht ist super. Das neue EDS tut seinen Job, bisher habe ich keine Probleme mit Warnungen. Also einfach sitzenbleiben im Aussichtsstuhl, in-flight Catering genießen, und mal kurz aufs WC. Es geht stetig weiter hoch, das Steigen wird nicht schwächer, aber auch nicht stärker. Meine Position über Grund im besten Band verschiebt sich aber langsam Richtung Lee, nicht wie üblich, wo die Welle mit der Höhe etwas gegen Luv geneigt ist. Ich beschliesse, bis FL190 zu steigen, um etwas Abstand zum Deckel bei FL195 zu halten. Die kalibrierte Anzeige vom Transponder hilft hier auch, dass alles gut kontrolliert ist. 5870m ist die höchste Anzeige im LX, die ich wahrnehme. WeGlide zeigt später 5914m als Maximum an. Das sollte reichen, um wieder heimzufliegen! Ich finde eine gute Linie, am Pic de Bure habe ich noch 4400m, der Gegenwind scheint der Gleitzahl nicht sehr weh zu tun. Zur Überprüfung der LX-IAS-Anzeige gegenüber dem pneumatischen Fahrtmesser habe ich auch noch gut Zeit und Höhe, dazu ist die Luft auch recht ruhig.

Ich überschiesse bei Aspres noch ein kleines Stück zum Ausnutzen der Höhe und drehe noch ein paar Runden am Apôtre, um mir noch kurz das Abendfliegen der Gleitschirme und Drachen anzuschauen. Ein schöner Tag! Über 7 Stunden Flugzeit, aber dank der entspannten 1,5 Stunden in der Welle kommt es mir gar nicht so lang vor. Man könnte leicht noch etwas länger weiterfliegen, aber die Flugplatzbeiz ruft!

15.7.2023 Vierter Flugtag

Heute ist ein richtiger Wellentag angekündigt. Mit mehr Wind, und auch mehr Wolken, die uns bei der Visualisierung helfen. Weiter unten regiert trotzdem noch die Thermik – wie also am besten einsteigen?

Ich habe einen ähnlichen Plan wie AM – am Apôtre und La Piarre hochmachen, dann die Welle erfühlen hinter dem Col de Cabre. Auch schwaches Steigen mitnehmen beim Stockwerkübergang, egal ob es Thermik oder Rotor ist – packen muss man es! Wir helfen uns gegenseitig, ein paar Steigkerne zu nutzen. Ab 2600m fühlt man definitiv den Wellenanteil, bei 2800m fühle ich mich in der Welle etabliert. Zeit zum Aufkreuzen, Erkunden der Welle, und weiterem Steigen. Verlagern zum Pic de Bure, um über 4000m zu kommen. Dort halte ich mich etwas zu lange auf und verliere auch einmal bei einem Versuch wieder deutlich an Höhe. Mit Geduld komme ich beim Pic de Bure wieder auf knapp über 5000m, aber langsam.



Verschiedene Stockwerke an Wolken, AM etwas höher

Erst etwas später folge ich dem Rat von AM, noch einen Wellenbalken weiter nach Osten zu verlagern, hinter den Col de Noyer. Dort ist das Steigen stärker, und ich komme schnell wieder über 5000m – aber etwas hat sich geändert, insgesamt wird das Steigen schwächer, die Wolken am Pic de Bure lösen sich auch auf.

Ich gehe zurück zur ersten Welle bei Aspres und verlängere nach Süden Richtung Sisteron. Das funktioniert viel besser als gedacht, es gibt gute tragende Linien, und etwas tiefer auch wieder sehr gutes kreisbares Steigen. Ich habe dann trotzdem irgendwann genug, und das Nachessen ruft auch wieder!

Zunächst gibt es aber noch ein Apéro am Hangar, für das unsere Biervorräte als Beitrag geplündert werden. Es ist grosse Prominenz da, Klaus Ohlmann persönlich ist zum Aspreyaner mutiert und nimmt jetzt auch an den lokalen Bräuchen teil. Interessant!

16.7.2023 Fünfter Flugtag

Es ist mal wieder Zeit für einen Doppelsitzertag. Diesmal bin der Passagier im Duo, Loïc übernimmt das Kommando. Es fängt etwas zäh an am Apôtre, auch dank des starken Verkehrs. Wir beharren nicht auf unserer «Vorfahrt» und verlieren immer wieder einiges an Höhe dadurch. Mit 1800m verlagern wir einmal etwas und versuchen unser Glück woanders. Langsam geht es hoch, aber etwas mühsam. Irgendwann bekommen wir dann doch an der Charajaille (kennen wir ja vom Boden) einen guten Aufwind, der uns über 2800m bringt. Weiter an den Pic de Bure! Nach etwas Suchen kommen wir dort auch endlich über 3000m.



Sieht gar nicht schlecht aus, aber so richtig rund lief es für uns nicht.

Eigentlich genug, um weiterzufliegen und den Sprung an die Écrins zu versuchen. Trotzdem verlässt uns etwas der Mut, der Tag gibt uns bisher auch nicht das Gefühl, dass es richtig gut

funktioniert. Wir müssten auch gegen den Wind zurück... daher entscheiden wir uns zur frühen Landung und freuen uns auf Kaltgetränke am Boden.

Abends ist es mal wieder Zeit für das l'Îlot – noch haben wir nicht alle Hauptgerichte durch, auch wenn es nur deren 5 sind (Burger und Salate einmal ausgeklammert). Wir werden auch immer wieder durch die exzellenten *suggestions du jour* abgelenkt von unserer Aufgabe, die Karte abzuarbeiten!

17.7.2023 Vierter Bodentag

Zeit für eine Pause! Das Wetter ist zwar gar nicht so schlecht, aber schon deutlich schwächer als die Vortage. Es ist aber kein kompletter Bodentag – Dani Schöneck ist neu dabei und nutzt den Tag für einen Eingewöhnungsflug in Aspres, mit Oliver Riccius als Begleitung im Duo. Sie werden später berichten, dass es heiss und nicht einfach war: gutes Einstiegstraining, aber wir haben auch nicht viel verpasst.

Unsere Bodentruppe verbringt stattdessen die Zeit bis zum Nachmittag mit Lesen und dem Verzehr von Kaltgetränken und *crème forestière*. Nach dem solaren Maximum geht es dann zum Baden an die Buëch. Erfrischend!



Abends geben wir dem Café du Commerce noch einmal eine Chance – diesmal ist es nicht der *crowd favourite* wie sonst, aber etwas Abwechslung tut gut.

18.7.2023 Fünfter Bodentag

Fast eine Kopie vom Vortag – wieder entspannen, wieder ein Bad in der Buëch. Im Sinne der Leser schmücke ich diesen Eintrag nicht weiter aus.

19.7.2023 Sechster Flugtag

Auf Vorschlag von Klaus gibt es heute gibt es mal etwas anderes: ASH 25! Mit Olivier Liechti als fachkundige Begleitung. Hört sich gut an! Ich muss mir dieses Privileg mit Loïc teilen, aber das macht nichts. Wir hatten auch schon zusammen die Umschulung begonnen. Etwas warten ist noch angesagt wegen der Doppelsitzer-Schleppsituation. Loïc geht als erstes, um mir mit dem geübteren Sitzfleisch den wahrscheinlich längeren zweiten Flug zu überlassen.

Nach etwa einer Stunde sind sie wieder da, zufriedene Gesichter, eine schöne Landung. Schnell den Heckballast modifizieren – in diesem Fall brauche doch einmal ich ein paar Kilo mehr Blei. Los geht's! Gut anbremsen. Verriegeln. Handwechsel auf Wölbklappe. Heckrad entlasten, Flügel mit Seitrudder gerade halten. Speed check. Voll umwölben auf 5, um abzuheben. Kurz darauf wieder etwas zurück. Alles funktioniert, aber wir gehen schon ziemlich tief raus. Bereit zum Landen im Feld. Der Schlepper fliegt eine Kurve nach links an den Hang, dann wieder nach rechts um den Solarhügel herum. Langsam gewinnen wir Höhe, 1000m auf der Uhr. An der Krete vom Aujour klinken wir auf 1400m, fliegen einmal hin und her. Dann packe ich dort einen Schlauch, der uns auf deutlich über 2000m bringt.

Also los, an der Petite Céüse sieht es nach Thermik aus. Ich nehme dort zwei Aufwinde, je etwa 1m/s, und wir sind auf 2500m. Die ASH 25 fliegt sich gut – in der Luft eigentlich einfacher als der Duo, vielleicht auch durch die Gewöhnung an die ASG mit ihren Klappen. Die gut eingestellte Schwerpunktage trägt wahrscheinlich auch bei.

Weiter an die Krete östlich des Pics de Bure. Es gleitet gut. Als ich einen starken Schlauch spüre, packe ich ihn mir – endlich richtig gutes Steigen, mehr als 2m/s, ziemlich rund. Jetzt sind wir über 3600m und spüren den Westwind hier oben. Rüber an die Écrins, die Welle suchen. Wir suchen uns eine Linie und steigen über 4000m. Dort wird es aber schwieriger, höher zu kommen, und es gibt auch Wolken. Wir wollten erst hoch zur Meije, aber lassen das dann doch sein.

Also zurück nach Aspres via Pic de Bure. Ich finde eine gute Linie, trotz Gegenwind sinken wir nur langsam. Die Gleitleistung der ASH ist natürlich auch nicht schlecht. Alles im Geradeausflug, natürlich, und nicht zu langsam. Sollfahrt! Jawohl. Wir gleiten noch an einigen Kreten entlang und kartografieren das Steigen. Sehr schön.

Dann ist es Zeit für die Landung, relativ langsam mit der ASH 25. Deutlich vorhalten gegen den Wind, die Ecke am Flugzeugträger hoch nehmen, nicht nach Osten treiben lassen. Aufsetzen vor dem Pistenkreuz, es wird eine schöne Landung. Das hat Spass gemacht!

Wäre schon cool, häufiger mal mit diesem Vogel unterwegs zu sein...

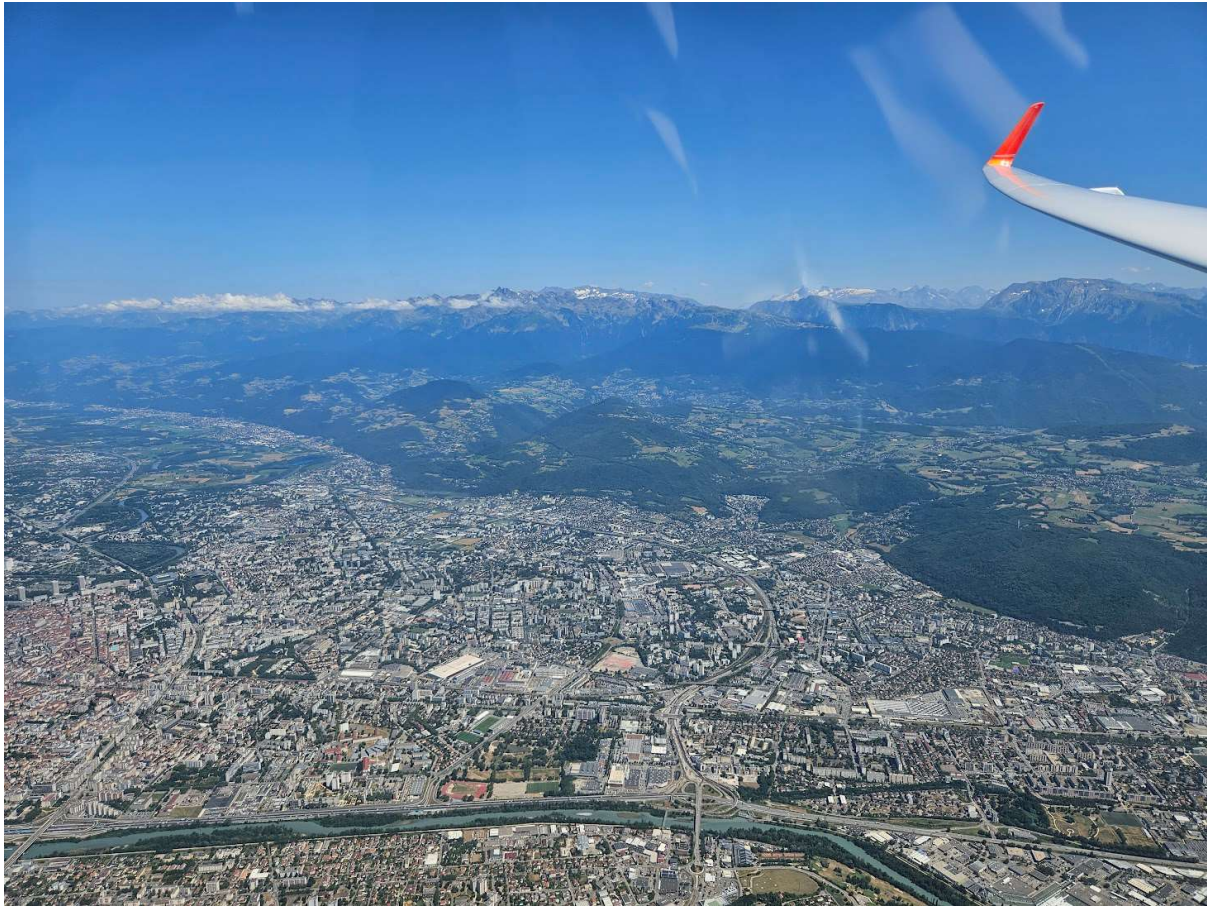


Glückliche ASH-25-Piloten

20.7.2023 Siebter Flugtag

Nach dem AM-induzierten High von gestern ist die Motivation heute wieder hoch, fliegerisch etwas zu versuchen und konsequent vorzugehen. Das Werkzeug der Wahl heisst dabei wieder AE. Ich würde gern einmal wieder den Vercors ganz hochfliegen nach Grenoble (wo ich 2008/2009 im Studentenaustausch gewohnt habe), und diesmal den Sprung an die Chartreuse wagen. Bei meinem ersten Aspres-Jahr 2019 war die Gelegenheit dazu gewesen – und die Idee war auch als Task-Vorschlag von Oliver Riccius gemacht worden – aber ich hatte den Sprung damals nicht gewagt. Mit einigen Jahren mehr Erfahrung und ASG statt ASW sollte das doch einmal möglich sein!

Der erste Schlauch am La Pierre ist auch gleich ziemlich gut und bringt mich zügig auf 2800m. Das Rennen ist eröffnet! Max am Funk hat auch zuerst einen ähnlichen Plan Richtung Norden. Der erste Abflug gelingt aber doch nicht so recht und ich kehre noch einmal um und tanke am Nordwest-Ende vom Apôtre. Jetzt aber! Der Vercors-Einstieg gelingt, die Basis liegt bei 2600m am Südende. Also los, Kreisverbot, Sollfahrt! Es läuft, kreisen hätte auch nichts gebracht, da die Basis langsam absinkt. Am Nordende bei Grenoble ist sie auf 2100m. Nicht so üppig, aber mit einer ASG sollte das schon gehen für den Chartreuse-Einstieg? Wenn man es nicht versucht, wird man es nicht wissen, also los!



Sicht auf die Stadt Grenoble, im Hintergrund Wolken an der Belledonne-Kette

Ich steuere die Krete des Charmant Som an, es hat dort ein paar Wolken, und es sieht OK aus von Sonnenstand und Windrichtung her. Es funktioniert aber nicht, das geringe Steigen am Hang kann ich nicht recht nutzen. Was nun? Genug Sicherheitshöhe auf *Le Versoud* habe ich, aber ich will ja lieber wieder hoch, zur schönen Wolkenlinie über der Chartreuse! Ich fliege vor zum Kopf der ersten Krete, wo man das *Fort du St-Eynard* sieht, und komme gerade über Gipfelhöhe an, knapp 1400m.

Hier fliegen auch einige Krähen oder Alpendohlen und scheinen Aufwind zu haben. Es ist kein starker Aufwind, aber immerhin ein knapper Meter pro Sekunde. Ich komme immerhin wieder auf 1800m, noch nicht genug für der Übergang auf die Hauptlinie, aber genug zum Weitersuchen. Ich folge der Krete nach Norden und hoffe auf einen guten weiteren Schlauch in einer Runze oder einem Kessel, oder einfach zufällig. Ich komme mit der Zeit aber eher tiefer und damit in der flacheren Teil des Hangs zwischen Hauptkrete und Vorhügeln. Vielleicht also doch vom Hang weg und lieber die Ablösung der Vorhügelkante suchen? Tatsächlich, es funktioniert! Mit drei Schläuchen relativ nahe beieinander schaffe ich den Treppenaufstieg. 1300m auf 1650m, 1650m auf 1750m, 1750m auf 1950m, damit auf der Hauptkrete. Endlich! Dort erreiche ich kurz danach auch die Wolkenbasis von 2200m.

Also, was jetzt? Wie komme ich zurück? Weit in den Norden ausholen möchte ich eigentlich nicht, auch wenn die Wolken am *Roche du Guet* gut aussehen. Auf der anderen Talseite sehen der Wolken an der Belledonne-Kette eigentlich auch ganz gut aus. Die Basis sieht für

den Moment noch zu tief aus, um dann weiter nach Osten ins höhere Relief vorzustossen, aber vielleicht steigt sie ja an, oder ich kann über den Col des 7 Laux ins Tal von l'Alpe d'Huez wechseln? Aus der Gegend kamen hoffnungsvoll hohe Positionsmeldungen von W22 im Funk. Ansonsten kann ich vielleicht von der Chaîne de Belledonne aus wieder auf den Vercors aufgleisen.

Leider gelingt weder das mit dem Flug über den Pass noch der Sprung zurück an den Vercors. Ich komme langsam immer tiefer und stütze mich bald auf die Landefelder von Vif, in der Nähe vom grossen Strassenkreisel. An den Hügeln und Kreten dort in der Nähe versuche ich noch einmal, den Aufstieg zu schaffen. Ich finde schon immer wieder etwas, aber über 1500m komme ich nicht mehr hinaus. Am Funk informiere ich W22 und Team AI (Acki & Dani) darüber, dass ich bald in Vif landen werde – reines Herauszögern bringt ja nicht, lieber um 8 abgeholt werden als um 10. Im Gegenzug bekomme ich noch die Nummer des Landefeldes geliefert und schaue mir alles im Buch noch einmal genau an.

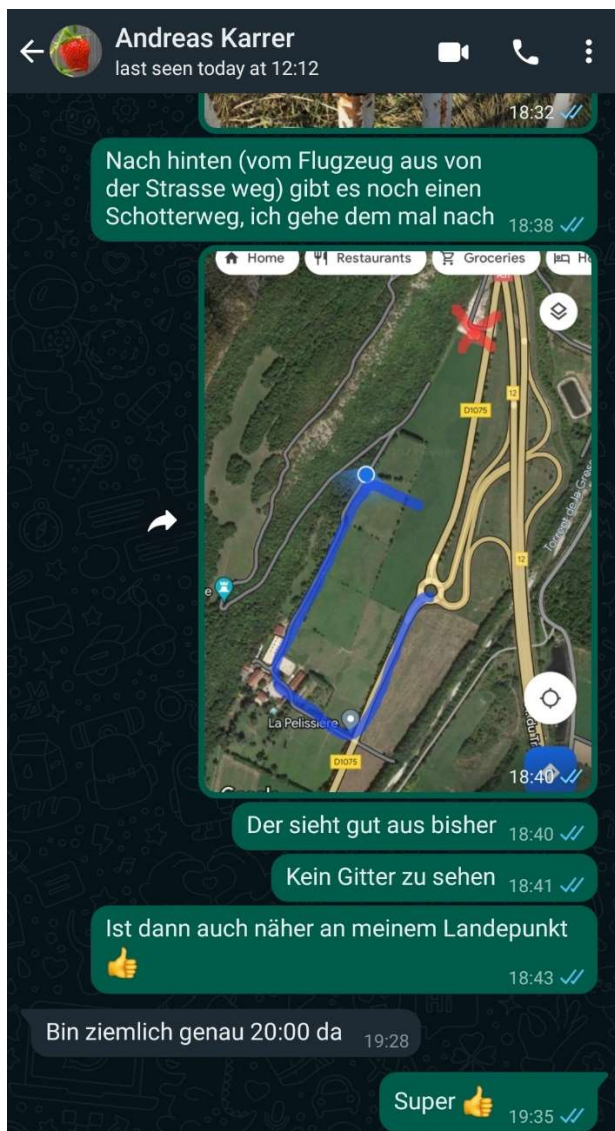
Aufgrund der Windrichtung, der Grösse und dem Bewuchs entscheide ich mich unter den 4 Optionen für das längliche Feld, vom Kreisel aus gesehen am nächsten Richtung Grenoble. Noch einmal die Baumreihe und die kleinen Stromleitungen anschauen. Fahrwerk raus, Beckengurt gut strammziehen, Schultergurte nachziehen. Anfluggeschwindigkeit 110km/h, das Feld ist gross, genügend Höhe über die Bäume nehmen. Anfang Final wölbe ich um auf L, brauche noch etwa 1/3 Bremsklappen für einen guten Gleitpfad, 110km/h Fahrt sind stabil, relativ ruhige Luft. Es wird eine ganz normale Landung wie auf dem Flugplatz – ganz am Ende bei etwa 30km/h wird die rechte Fläche doch etwas gebremst durch etwas höheres Unkraut, ich mache noch eine ungewollte 60-Grad-Kurve nach rechts auf den letzten Metern. Alles gut, schöne und sichere Landung. Ich steige aus und trinke kurz etwas.



Landeposition im Feld

Da klingelt auch schon das Telefon: Andi Karrer ist dran und bietet direkt proaktiv an, mich zurückzuholen. Super, danke! Ephraim und er hatten meinen Flug schon seit einiger Zeit getrackt, und das Ergebnis hatte sich wohl abgezeichnet...

Während mein Rückholer sich bereitmacht und bald losfährt, habe ich auch ein paar Punkte zu tun. Der erste und wichtigste: Den Eingang zum Feld für den Anhänger finden! Ich versuche als erstes die nächstgelegene Ecke des Feldes Richtung Kreisel – *no joy*, es ist überall ein Graben zwischen Feld und Strasse. Ich gehe zur anderen Ecke Richtung Strasse, dort hat es ein Tor und eine Schotterzufahrt. Leider auch kein Glück, es ist alles fest abgeschlossen und mit Ketten gesichert. Was also tun? Ich öffne Google Maps und sehe, dass dort ein Feldweg eingezeichnet ist, der vom Feld aus zunächst in den Wald führt, und erst später wieder Richtung Strasse geht, durch ein Gehöft. Zu Fuss erkunde ich das Gebiet, und den Weg scheint es wirklich zu geben. Nicht wirklich gut befahrbar, schon mit hohem Gras und tiefen Spuren. Aber mit Vorsicht und niedriger Geschwindigkeit sollte es gehen. Also rasch die Informationen an Andi weitergeschickt.



Zugang zum Feld wird an den Rückholer kommuniziert

Jetzt habe ich noch genug Zeit für andere Vorbereitungen. Alle Klebebänder abziehen, Flug auslesen, Batterien schon einmal ausbauen. Cockpitmaterial organisieren. Flug und ein paar Bilder auf WeGlide hochladen. AE noch etwa 50m schieben, um näher an den Eingang des Feldwegs zu kommen. Den letzten Riegel essen. Capottuch drauf, Musik hören, warten.



Am Eingang zum Feldweg bereit zum Rückholen

Andi kommt fast perfekt pünktlich an, um kurz nach 8. Am Gehöft musste er noch kurz erklären, warum er in das private Grundstück fahren wolle. Der Abbau geht speditiv voran, wir waschen noch kurz das Flugzeug (mir war das Wasser ausgegangen, und ich hatte auch kein gutes Tuch dabeigehabt). Also zurück nach Aspres!

Auf dem Weg entscheiden wir, noch etwas essen zu gehen, da wir zum gemeinsamen Pizzaessen wohl zu spät sein werden. Wir gehen in das erste Restaurant am Weg, *Le Sineipy* mit schöner Sicht auf die Obiou-Krete im Abendlicht. Im Nachhinein stellt sich das als Glücksfall heraus: Das Pizza-Restaurant hatte bei der AFG-Reservation statt 14 Personen nur 4 verstanden. Also gut, dass wir zwei nicht dabei waren, und auch Max (ebenfalls Aussenlander) sowie Beat und Ruedi (Rückholer) fehlten. 9 Personen konnten dort noch gut versorgt werden. Um kurz nach 11 kommen wir auf dem Campingplatz an und reden noch kurz mit den Teilnehmern der anderen Rückholaktion, die es mittlerweile auch heim geschafft haben – für sie gab es noch kalte Pizza, die aber sehr genossen wurde.

Was ist also das Fazit von diesem Tag? Eigentlich ein sehr positives: Endlich die vierte Aussenlandung am Ende eines Streckenfluges geschafft (Voraussetzung für die Arcus- & ASH-Streckenberechtigung), Kameradschaft genossen, Grenoble wiedergesehen, zum ersten Mal an der Chartreuse geflogen. Hat sich gelohnt!

21.7.2023 Achter Flugtag

Am Morgen beim Briefing bekomme ich von Olivier noch ein paar Tips zum gestrigen Flug: Beim Sprung vom Vercors an die Chartreuse lieber direkt den «K13-Berg», die Chamechaude, anfliegen. Ein paar Meter mehr Höhe vor dem Sprung wären auch gut gewesen, die Basis gestern war eigentlich nicht so gut für dieses Vorhaben. Der beste Weg zurück nach Aspres wäre einfach der Retourweg gewesen, Sprung von der Chamechaude (eventuell mit noch einer weiteren Thermik) wieder an der Vercors, aber auf der Nordwestseite der Krete (Westseite der Moucherotte), am Eingang des Hochtales. Jetzt weiss ich es fürs nächste Mal!

Für heute gibt es ein paar Gründe, es etwas ruhiger angehen zu lassen. Morgen soll AE ins Birrfeld zurückgehen, und der vorgesehene Transporteur meldet schon selbstbewusst seine Wünsche bezüglich Anhängervorbereitung an. Diese lassen sich natürlich leichter erfüllen, wenn man nicht der Letzte am Boden ist, oder gar wie gestern von einem Aussenlandefeld zurückkommt. Ausserdem ist für heute Abend das Nachtessen im *La Source* reserviert, ein Leckerbissen, den man sich erfahrungsgemäss nicht entgehen lassen sollte. Also heute mal konservativ fliegen und nicht zu spät landen!

Entsprechend ist der Bericht für diesen Tag nicht ganz so spannend wie der für den Vortag. Es geht klassisch nach Osten an den Parours, nach Süden Richtung Pui, und ähnlich wieder zurück. Dann noch einmal etwas Richtung Mont Ventoux (nicht allzu nah, aber für ein paar Zoom-Photos reicht es), den Vercors-Übergang noch einmal demonstrieren (ohne ihn dann zu nutzen), und wieder heim. Schöner entspannender Flug, noch einmal geniessen und ein paar Stunden aufs Currency-Konto buchen.



Mal wieder am Parcours, nahe dem Cheval Blanc

Nach der Landung sind alle Kameraden sehr hilfsbereit und machen das Abrüsten und Versorgen von AE zu einer leichten Übung. Danke, Jungs! Kaum zu glauben, dass es das für mich fliegerisch schon war, in Aspres für dieses Jahr. Es fühlt sich eigentlich so an, als würde es einfach immer weiter gehen.

Am Boden folgte aber selbstverständlich noch ein Highlight: *La Source* enttäuschte auch dieses Mal nicht. Exzellentes Thunfischsteak mit einem frischen Salat, hört sich ganz einfach an, aber die Zutaten und wie es zubereitet war machten es zu einem Erlebnis. Das Dessert ist ebenfalls exquisit, für mich ein Cheesecake mit einem Hauch weisser Schokolade – aber alle Optionen sahen gut aus und mundeten erkennbar den anderen Piloten.



Schöner Abschluss in La Source

Also heim, noch einmal am Küchenzelt verweilen und sich am Kühlschrank bedienen, noch einmal eine Nacht im Zelt...

22.7.2023 Rückreisetag

Nach der Arbeit kommt das Vergnügen, heisst es – was aber nicht alle wissen, nach dem Vergnügen kommt auch wieder die Arbeit! So gilt es auf jeden Fall für mein grosses Zelt und meine Menge an Gepäck. Während des Lagers super, aber beim Auf- und Abbau schon etwas mühsam. Also Gas geben und meinen Reisepartner nicht unnötig lange aufhalten. Wir hatten ausgemacht, zwischen 10 und 11 abfahren zu wollen – also schonmal vor dem Zmorge das meiste parat machen und das Zelt leeren, und sich danach um das Zelt kümmern.

Eine weitere kurze Verzögerung ergibt sich aus einer speziellen Transportanfrage. Der langjährige Asperianer Werner Bucher hatte leider dieses Jahr nicht mehr kommen können, und es sieht auch nach einer permanenten Änderung aus. Die Buchers haben aber noch einiges an Campingmaterial bei Cécile eingelagert, welches am besten irgendwie den Weg zu ihnen nach Genf finden sollte. Da wir nach einer Abstimmung mit dem Münsterlager auf unserer Fahrt doch kein Flugzeug transportieren müssen, und der Mazda auch mit unserem Gepäck an Bord noch über eine Menge zusätzlichen Platz verfügt, bieten wir unsere Hilfe an.

Also ab zu Cécile und alles Einladen! Loïc übernimmt dies dankenswerterweise, während ich die letzten Aufräum- und Einpackvorgänge für mein Zelt vornehme. Noch schnell zahlen (mit bei Ephraim ertwinteten Euros), ein allerletztes Kaltgetränk aus dem Kühlschrank ziehen, und dann los!

Loïc hat Spass, die französischen Landstrassen ohne Anhänger zu bezwingen – nur die Bucherschen Campingmöbel klappern dabei leicht und reduzieren das Premium-Fahrzeuggefühl etwas. Das Wetter sieht während der Fahrt auch wieder majestätisch aus. Die Wolken über der Chartreuse und später entlang des Jura sehen sehr, sehr gut aus. Starkes Steigen und hohe Basis, so unser optischer Eindruck. Das ist ja meistens so, wenn man einen Transporttag hat. Da wir aber in unseren zwei Lagerwochen schon so sehr profitiert haben, sind wir nicht allzu betrübt, diesen Tag zu verpassen, und gönnen den anderen die hoffentlich guten Flüge heute.



Typisches Reisetag-Wetter an der Chartreuse. Am Jura später sah es sogar noch besser aus...

Unser Rendezvous mit Heike Bucher findet auf einem kleinen Autobahnparkplatz kurz vor La Côte statt, der *Aire de repos Pierre Féline*. Die Übergabe dort geht reibungslos vonstatten, Heike begrüsst uns herzlich, Werner ist selbst nicht dabei. Wir reden noch etwas... Werner hatte meine Aussenlandung von Vorgestern wohl auch im Tracker mitverfolgt bzw. sich anbahnen sehen («Ob das gut geht, um die Zeit auf der Seite!»), und war dann auch froh über den schnell hochgeladenen Flug und die Bilder im WeGlide. Und ja, schon traurig, wenn es mit dem Fliegen plötzlich vorbei ist und man nur noch als Zuschauer dabei ist.

Wir verabschieden uns und gönnen uns noch einen Mittags-Kebab hier. Fahrerwechsel, ich darf den Rest absolvieren, nicht ganz so spannend wie die französischen Landstrassen – aber immerhin recht wenig Verkehr, und wir kommen flüssig durch. In Mägenwil tanken wir noch voll und gönnen dem Mazda eine Reinigung vom Aspres-Staub.

Schön ist's gewesen, das Aspres-Lager 2023! Es hat sich mal wieder voll gelohnt, zu Lande, zu Wasser, und natürlich in der Luft!