



Von Buttwil zum westlichsten Punkt von Europas Festland

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



Endlich war es soweit: Nach zwei erfolglosen Versuchen konnten wir –Fabian Hummel und Michael Wellenzohn – Anfang September letzten Jahres unsere Flugreise antreten. Ein Reisebericht, der Sonne in die Schweiz bringt. Unser Ziel war es, Cabo da Roca in Portugal, den westlichsten Punkt Kontinentaleuropas, mit der selbst gebauten Vans Aircraft RV-10 zu überfliegen. Wir hatten lediglich drei Tage Zeit und brachen am Freitag in der Früh zu unserem ersten Leg auf, das uns quer durch die Schweiz und Frankreich nach Biarritz an die Atlantikküste bringen sollte.

Wie immer zeichnete sich die RV als zuverlässiges, komfortables, schnelles und effizientes Reiseflugzeug aus. Der Flug in 8500 Fuss Höhe liess uns bei bestem Wetter die Weiten Frankreichs erfassen, kleinste Ansiedlungen oder einzelne Häuser in einem Meer von Feldern, ausgewaschene Flussläufe, die canyongleich durch die Landschaft mäandrieren. Wieder einmal wurden wir verzaubert von der Welt, die wir überflogen. Das erste Leg legten wir in rund drei Stunden zurück. Der Tankstop in Biarritz verlief zügig und war günstiger als in der Schweiz. Nach einem kurzen Mittagessen im Flughafenterminal ging es weiter quer durch Spanien in südwestlicher Richtung. Unser Zielflughafen hiess Cascais und war nur wenige Meilen vom Cabo da Roca entfernt. Im Reiseflug auf 9500 ft flogen wir mit 155 bis 160 Knoten bei einem Treibstoffverbrauch von 38 bis 39 l/h. Dank elektronischer Zündung und einem abgestimmten Einspritzsystem konnten wir Lean of Peak (LOP) und somit effizient und motorschonend fliegen. Das Kap selber liegt in einem Sperrgebiet. Cascais Tower bot uns einen

«straight in»-Anflug an, den wir ablehnten. Stattdessen baten wir um Einfluggenehmigung in das Gebiet Sistra, in dem das Kap liegt. Wie auf dem ganzen bisherigen Flug erwiesen sich die Fluglotsen als hilfsbereit und ermöglichten uns den Einflug. Schon Meilen vorher erkannten wir eine helle weisse Schicht direkt an der Küste. Je näher wir heranflogen, desto klarer liess sich die kompakte Nebeldecke erkennen, die etwa 1000 bis 1400 ft über dem Meer lag. Schon im Anflugblatt von Cascais war erwähnt, dass der Flugplatz innerhalb von Minuten vom Nebel verdeckt werden kann.

War unser eigentliches Ziel, das Kap zu umfliegen, gefährdet? Zumindest sah es danach aus. Der Controller gab uns die Freigabe, auf 1500 ft abzusinken. In 1500 ft sausten wir nun wie über einer geschlossenen Wolkendecke auf den GPS-Punkt zu, der das Kap signalisierte. Man sah schön, wie der Hügel, der das Kap bildete, vom Nebel umhüllt war. Mit einer Linkskurve umflogen wir das Kap und genau darüber riss der Nebel auf, und das Kap sowie der Strand waren in vollem Sonnenschein zu sehen. Die Aussentemperatur betrug um die 30 Grad Celsius, was den Nebel umso absurder erscheinen liess. Cascais Tower wies uns an, zum Reporting Point Alpha zu fliegen, der genau über der Rennstrecke Estoril liegt. Wenige Minuten später berührten die Räder der RV zum ersten Mal den Boden Portugals.

Nach der Landung tankten wir das Flugzeug wieder voll, da ja schon am nächsten Morgen ein weiterer Flug anstand. Mittlerweile beherrschten wir auch den «Hot Start» des IO-540 sehr gut und so blieb uns das langwierige Starten des Triebwerks nach dem Tanken



erspart. Das C-Büro gab uns den Tipp, im Flugplan nächstes Mal den «Type of Flight» mit «X» statt «G» zu deklarieren, um uns Gebühren und Steuern auf das Benzin zu ersparen, die fast doppelt so hoch wie in Biarritz ausfielen.

Überwältigt von den vielen Eindrücken liess auch die Anspannung nach. Was für ein Erlebnis! Gerade noch, so schien es, hatten wir Gipfeli in Muri gekauft, dann in Biarritz zu Mittag gegessen und jetzt genossen wir schon ein kühles Bier bei Lissabon mit Blick auf die verzurte und abgedeckte HB-YNN. Mit dem Taxi fuhren wir nach Lissabon zum Hotel, welches wir von Biarritz aus gebucht haben. Obwohl wir schon hungrig waren, mussten wir noch die Flugplanungen für den nächsten Tag machen. Da Flugplätze manchmal Anmeldungen mindestens 24 Stunden im voraus haben möchten oder andere bürokratische Hürden überwunden werden müssen, ist die Vorbereitung sehr wichtig. Nachdem alles erledigt war, traten wir hinaus auf die schön gepflasterten Gehwege Lissabons.

Ein Lowpass sorgt für ein Schmunzeln

Nach einem guten Frühstück brachte uns das Taxi wieder nach Cascais zum Flugplatz. In Teamarbeit wurde das Flugzeug vorbereitet, wurden Landetaxen bezahlt, Flugpläne geprüft/bestätigt. Die publizierte Abflugroute führt über den Meeresarm und folgt der Küste Richtung Süden, um dann die gewünschte Richtung Osten einzuschlagen, ein Sperrgebiet umgehend. Nach dem Start flogen wir in 1500 Fuss über den Nebel. Wie schon am Tag zuvor hatte er sich plötzlich aufgelöst und wir sahen die Strände sich ausbreiten, während wir mit 150 Knoten darüber hinweg flogen. Der Abflugkorridor zwang uns, auf 1500 ft zu bleiben, was einen wenig ökonomischen Reiseflug zur Folge hatte, dafür aber eine tolle Sicht auf den Strand und die Umgebung. Schon bald überflogen wir den Punkt «Venda Nova Dam» und konnten auf unsere gewünschte Höhe, Flightlevel 95, steigen. Im Flug konzentriert man sich ja hauptsächlich auf Navigation, Funk und Motormanagement und natürlich das Fliegen. Dank des sehr präzisen und zuverlässigen Autopiloten ist die Kapazität nicht durch Heading und Höhehalten gebunden.

Casarrubio del Monte (LEMT) ist ein kleiner Platz vor den Toren Madrids. Der Funk am Platz war nicht besetzt, und da kein Windsack auszumachen war, gab ein Flugzeug in der Platzrunde die Landerichtung vor. Nach der Landung rollten wir gleich zur Tankstelle. Sehr freundliches Bodenpersonal betankte die HB-YNN, während wir uns schon auf ein gutes Mittagessen freuten.

Die Mitarbeiter erklärten uns die Geschichte des Platzes. Obwohl um die 300 Flugzeuge hier stationiert sind, ist am Samstag nichts los. Es sei zu heiss, war die lapidare Antwort auf die Frage nach dem Warum. In der Mittagshitze liessen wir uns das Essen schmecken, und auf eine Cola folgte schnell eine zweite. Uns war ein tief fliegender Jet aufgefallen, und als er schon fast der Erinnerung entschwunden war, flitzte er plötzlich knapp über der Landebahn von rechts nach links an uns vorbei. Dieser Lowpass hinterliess ein Lächeln auf unseren Gesichtern: Das gäbe es Zuhause wohl nie... Michael Wellenzohn
→ Fortsetzung auf den EAS-Seiten in der AeroRevue Nr. 5/2017.



Oben: Der Autor Michael Wellenzohn (rechts) und Fabian Hummel. Mitte: Eine Sehenswürdigkeit: die Tramlinie 28 in Lissabon. Unten: Westlich von Sabadell Muntanya de Montserrat. | Franz. Legende