

# Courchevel Altiport (LFLJ)

## Mountain Clinic\* mit Markus Walz

### Vom Rücksitz (von Barbara Kehl)

Jeder Flug ist einzigartig! Da ist die Landung, die manchmal wunderbar gelingt, ein anderes Mal könnte sie besser sein. Ihr kennt das alle. Kein Flug lässt sich wiederholen. Als Passagierin (mit ein paar Hundert Flugstunden auf dem Nebensitz inkl. PPL-Theorie und Voice) und Fotografin kann ich ebenfalls ein Lied davon singen. Man hat etwas im Kopf und genau dann liegt dieser leichte Dunst oder gar Nebel über dem Flachland.



An einem nebligen frostigen Morgen ging es uns genauso. Bereits um sieben Uhr standen wir auf dem Flugplatz. Im frühen Januar war es stockdunkle Nacht und nur gerade das Hangarlicht brannte und gab Licht in die eisige Kälte. Zu unserem Erstaunen waren wir aber doch nicht ganz alleine und erste Jogger waren unterwegs. Eigentlich waren wir felsenfest überzeugt, dass nichts aus dem Flug werden würde und doch begannen wir den Flug weiter vorzubereiten, das Wetter zu checken und Markus Walz aus dem Bett zu läuten, leicht verzweifelt, wie weiter und ob er kommen würde an diesem grauen Tag. Selbstverständlich meinte er, es würde machbar sein, davon war er überzeugt. Wir begannen den Motor vorzuwärmern, die Karte noch einmal durchzugehen, den Anflug nach Sion und Courchevel zu studieren. Der Tag brach langsam an, diese blaue wunderbare Stunde bevor es richtig hell ist. Mittlerweile war auch Markus bei uns und wir gingen das Wetter noch einmal exakt durch, schauten uns die Web Cams an: Le grand bleu im Wallis und bereits im Glarnerland lösten sich die Nebelschichten auf. Let's do it!

Das Flugzeug aus dem Hangar ziehen, durch den Schnee zur Tankstelle rollen lassen, Aussencheck. Wir sahen aus wie auf einer Nordpol-Expedition, ausgerüstet mit Handschuhen, Halstuch, gutem Schuhwerk, Skijacke, Stirnband, Sonnenbrille.

Irgendwann nach neun Uhr starteten wir durch den Schnee, melden uns bei Dübendorf Tower für den Durchflug und fürs Steigen. Es ist neblig und doch weit weniger „gespenstig“ als wir dachten. Wir fliegen Richtung Walensee, gewinnen an Höhe und gerade wenn man glaubt es wird nichts mehr, dann bricht man leise durch den Nebel und erlebt Bilder, die man nicht mehr so leicht vergisst. Zuerst hängen noch feine Nebelfetzen an der Scheibe, dann aber sticht man heraus, ist an der Sonne, der Himmel ist dunkelblau, man erkennt die ersten Skigebiete, sieht die Leute Skifahren, ganz klein sind sie und haben offenbar Spass wie wir. Markus denkt ans „Gletschern“ und ob wohl jemand





gerade am Landen sei. Er kennt sie alle, diese Gletscherplätze, und auch jeden Berg, jeden Felsen, jeden Pass. Ich glaube wir haben sie fast alle wieder vergessen ☺ aber einige sind uns doch geblieben. Die Berge sind tief verschneit, man meint, man sei mutterseelenallein hier oben. Die vielen Lawinenverbauungen fallen auf, aber auch die Seilbahnen auf den scheinbar letzten Hügel unserer Schweiz, dann aber wieder lauter nichts, nur Schnee und Eis, wie es immer war. Wir sehen das Matterhorn von weit weg, dann die ersten Walliser Ferienhäuser, die

vielen Rebhänge, die sich wie ein Teppich ausbreiten. Da kommen sie also her, die edlen Tropfen! Die ersten Funksprüche werden abgesetzt, es wird mit Sion Tower kommuniziert, die Ruhephase ist vorbei, das Fliegen wird präzisier. Immer wieder erstaunlich wie schnell man in eine andere Welt kommt, es wird französisch kommuniziert oder ein Mix aus allem, Kraut und Rüben meint man, und doch sprechen die Piloten fast die gleiche Sprache (was ist denn schon wieder ein „contre vent“). Wir landen, suchen uns ein Platz für einen kurzen Zwischenhalt, zum Auftanken und zum Planen von Courchevel Altiport.

Um sich für Courchevel vorzubereiten, lohnt es sich, auf U-Tube „mitzufliegen“ (zum Beispiel [dieser Link](#)). Seit vorsichtig und macht solche Flüge NICHT alleine. Nur ein lizenziert Fluglehrer, mit ausdrücklicher Bewilligung von Courchevel, darf Euch auf diesen Flugplatz einweisen. Ihr seid gut bedient, Euch daran zu halten. Immer wieder passieren blöde Unfälle, zwei drei Mal im Jahr ist leider normal. Die Flugplatzkarte spricht denn auch von „preferential crashing zone“ (lustig übersetzt) oder besser „zone préférentielle de LDG forcé“. Spass beiseite, die Landung ist sehr wohl machbar, benötigt aber Erfahrung und den nötigen Respekt. Wir starten, tauchen wieder ein in diese intensive Bergwelt, sehen Gletscherlandemöglichkeiten, erkennen Stauseen und erneut diese Bergstationen, die auf Felsen „kleben“. Nach 20 Minuten Flug bereitet uns Markus auf die Landung vor, gibt genaue Anweisungen wie sie sein soll und was nicht gemacht werden darf. Die Piste geht den Hang hinauf und muss mit Power angeflogen werden. Man darf auf keinen Fall am Pistenanfang landen, sonst rollt man allenfalls zurück - und weg ist man. Ferner gibt es keine Chance für ein Durchstarten. Wenn man sich entschieden hat, dann muss die Landung sitzen. So beginnen wir den Landeanflug, man sieht Méribel, die vielen Skilifte, wir fliegen über die Skifahrer hinweg, sehen die Piste unter uns, gehen in den Downwind, in den Final. Markus gibt exakte Anweisungen. Wir sind da, rollen aus, ein Mann steht schon auf dem Parkplatz und winkt uns eifrig herbei. Auf der Piste sehen wir ein Dutzend Skifahrer, die das Manöver beobachtet haben. Für alle eine spannende Situation. Wir parkieren gleich neben der Skipiste. Ein Bus bringt uns über die Rollbahn auf die andere Seite zum kleinen Tower (man darf nicht zu Fuss die Piste überqueren). Wir bezahlen die Taxen, die nicht schlecht und trotz





allem jeden Cent wert sind für diese spezielle Landung. Mit dem Bus geht es wieder hinüber auf die andere Seite und ab ins Restaurant, wo wir einen Hamburger essen, ein paar Fotos schiessen, und dann liegt der Start wieder „in der Luft“, dieses Kitzeln, man kann nicht sagen „als sei es das erste Mal“, aber immerhin ein erster Start von der „Sprungschanze“ aus. So kommt es uns vor. Man rast das Loch hinunter, zieht und weg ist man, gleich über dem Tal.

Und dann wieder diese Verwöhnpackung, das Mont-Blanc-Massiv direkt vor den Augen, später das Matterhorn von „hinten“, weit weniger spektakulär als von vorne um ehrlich zu sein. Eine Frage der Perspektive ... wie immer im Leben. Speziell dann wieder das Eintauchen in die Zürcher Nebelsuppe. Wir landen, rollen an den Hangar, es beginnt zu schneien. Das nennt man Timing.

### Vom linken Sitz (von Benno Breit)



*Da ich fünf Monate Flugpause hinter mir hatte und wir sowieso während der schwierigeren Jahreszeit eher in Begleitung eines CFI unterwegs sein wollten, bot es sich an, einen Flug zu unternehmen, den ich nicht gerade als erstes wieder alleine unternehmen würde. Gedacht hatte ich dabei jedoch eher an Sion. Markus aber meinte, warum nicht Courchevel, das sei interessant und lehrreich... Ich war dafür zu haben und der Entscheid löste eine ziemlich intensive Phase der Vorbereitung aus, war es doch schon sehr lange her, seit ich das letzte Mal überhaupt*

*ins europäische Ausland geflogen war, letztmals bei meiner CPL-Ausbildung. Da mir nebst der dazu notwendigen Routine meist auch der Zeitpuffer fehlt, den es vielleicht braucht, um unter VFR auch mal nicht nach Hause zu kommen, sondern erst ein paar Tage später einzutreffen.*

*So verbrachte ich einige Abende und den einen Samstag mit dem Studium der französischen NOTAM, VAC und den möglichen alternativen Routen, die es auch zu planen galt, falls die Armeen (KOSIF), die Winde oder Wolken einen Flug über die geplanten direkten Routen nicht zuließen. Im Falle von Frankreich war dies sehr praktisch, da die Informationen auch ohne Bottlang über Internet zur Verfügung stehen. Zwar bin ich als Zivilist des Französischen einigermassen mächtig, doch in der Aviatik steht bei mir unter anderem wegen der vielen Flüge in Nordamerika und Australien der Zeiger auf Englisch nicht aber zwingend bei den Franzosen. Schon die Hinweise auf den VAC ermuntern zum Schmunzeln (LFLJ: ,preferential crashing(!)*



zone: 020°/2,7NM/AD, at the bottom of the valley...) und der Lotze später in Courchevel wies mich auf französisch nochmals darauf hin, dass der Funkverkehr eigentlich in der Landessprache abgewickelt werden müsste. Doch zurück zu den Vorbereitungen. Es ging nun ans Ausarbeiten und Drucken der verschiedenen Betriebsflugpläne (Benutzer von Navbox ProPlan der ersten Stunde) sowie der Markierung der verschiedenen geplanten Flugwege auf der ICAO-Karte. Die NOTAMS von Frankreich und der

Schweiz gaben schlussendlich Auskunft darüber, ob die Routen in Bezug auf gesperrte Gebiete wirklich zu fliegen waren oder vermutlich gar nicht in Frage kommen würden. So plante ich grob eine Route direkt über hohes Gelände sowie eine Alternative über Bern für eine windigere Situation bei vermutlich schlechterem Wetter, natürlich jeweils für alle Flugabschnitte hin- und zurück.

Doch wie in der Fliegerei üblich, kommt es oft anders als geplant. Nach meinem Gusto schaute am Tag des geplanten Fluges die Vorhersage GAFOR nicht vielversprechend aus: Viele M und X. Doch die Erfahrung von Markus erlaubte uns, über das Glarnerland eine Lücke zu finden, die uns den Aufstieg zu CAVOK auf der Alpensüdseite ermöglichte. Dies bot uns einen Flug der unvergesslichen Art über die Furka, Leuk und Echo nach Sion. Nach der Betankung, Aufgabe des Flugplanes sowie dem Grenzübertritt nahmen wir gegen Mittag die zweite Etappe in Angriff. Mit einem Steigflug über Martigny, Chamonix und Megève (Markus brauchte noch Bilder von diesem Altiport) ging es mit Heading 180 auf 10'500 ft AMSL Richtung Anflug auf Courchevel Whiskey (Moutiers). Der Ausweichzollflugplatz wäre Grenoble. Selbstverständlich hatten wir die Abläufe des Anflugs minutios vorbesprochen, da er keine Verzögerungen, Missverständnisse oder Fragen zuliess; einen Go-Around gibt es ab Mitte Final nicht mehr. Markus würde mir die Befehle für das Power Setting geben, da die effektive Landung mit viel Leistung, später mit Vollgas erfolgt, damit die Steigung der Landpiste von 19% überwunden werden kann.

Der Anflug erfolgte über gemäss VAC Overhead, da das AFIS über Mittag nicht in Betrieb war, dann in einem Dreieck über 30° nach links in right hand downwind, base und final RWY22, alles nicht zu tief, mindestens auf 7'000 ft MSL. Aiming point ist die Basis des Walls, auf dem die Piste errichtet ist, ähnlich dem Schanzentisch einer Sprungschanze, die man von unten her anfliegt. Die Steigung ist zuerst 12,5%, dann 18.66% und zuoberst auf dem Vorfeld noch 0.45%. Dank der verbalen und auch etwas „mechanischen“ Führung von Markus gelang die Landung und wir konnten auf dem schneebedeckten und verwaisten nord-westlichen Parkfeld ausrollen; ein zweiter Anflug war wegen der Mittagspause leider nicht möglich: Auch die Anflug, Handling und Landegebühren von €84 für MTOM < 1,5T nahmen einem etwas die





Lust dazu. Da sich im Norden bereits eine Störung angekündigt hatte und die Tage im Januar sehr kurz sind, mussten wir nach der Begleichung der saftigen Gebühren und dem schriftlichen Ausfüllen des ICAO-Flugplanformulars sowie der Übermittlung des Flugplans per FAX nach einem kurzen Mittagessen im angrenzenden Skirestaurant den Flugplatz schon wieder verlassen; der Flugdienstleiter und Teilzeit-Lotze hätte mich über Mobilfunk informiert, falls der Flugplan nicht bei der ATS angekommen wäre. Markus informierte derweil noch pflichtgemäß den Flugdienstleiter in LSZK über unser ETA für die Grenzkontrolle.

wie unseren CFI – annehmbare Sichtweiten via Furka, Glärnisch und Absinken hinunter ins Glarnerland. Über das Linthal und Echo fanden wir so zurück zur Speck, für die Grenzkontrolle praktisch auf die Minute pünktlich. Nach nur rund 100 Minuten Flug galt es nun noch den VFR-Flugplan zu schliessen und, nach total 218 Minuten Tagesgesamtflugzeit, endlich wieder durchzuatmen. Danach nur noch den üblichen Papierkram. Markus hangarierte derweil die HB-PHG, da es mittlerweilen zu schneien begonnen hatte.

\* US-Amerikanische Bezeichnung für eine professionelle Einführung in die hochalpine Fliegerei (z. B. Colorado).

