

# Gärn ab Bärn

An aerial photograph taken from a train window, showing a vast valley with a city and a river. The train's window frame is visible in the bottom left corner. The city below is densely packed with buildings, and a river winds through the valley. The background shows rolling hills and a clear blue sky.

**Rolf Honnigfort**

# Gärn ab Bärn

Copyright by Rolf Honnigfort

Ende Januar 2006. Das ausgedehnte Hoch sorgt mit seinen Inversionsschichten für Sonne und Dunst am Boden. Trotzdem oder gerade deshalb ausgezeichnete VFR-Verhältnisse und ein Grund ließ sich schnell finden: Geschäftstermin in Bern.

Montags noch schnell ein Flug nach Braunschweig, nachmittags dann die Entscheidung, morgen früh geht es los.

Ausland bedeutet nach wie vor Aufregung und Bauchgrimmen. Die Charterflüge in Schweden im August 2005 hatten zwar für den Einstieg gesorgt, ein Mooney-Mitflug auf dem rechten Sitz nach Arhus hatte neues Feuer entfacht.

In Freiburg war ich im letzten Herbst, Durchflug durch Lufträume Frankfurt also kein Problem mehr und das letzte Stück von Basel nach Bern sollte ja auch zu schaffen sein. Wenn da nicht das Wetter wäre, egal welche Vorhersage, Overcast in und um Bern herum.

Schauen wir mal morgens, das wird schon. Sonne in Kassel wie an den Vortagen, aber diese Metar / TAF blieben unverrückbar bei overcast 1900ft wie schon am Tag zuvor. Zwei Profis waren gerade mit einer King Air aus Donauwörth in EDVK reingekommen.

„Wie sieht es da unten aus?“

„Im Prinzip gut aber völlige Bedeckung im äußersten Süden.“

Wollen wir? Sollen wir nicht? Mittwoch würde es schlechter werden, also los. Flugplan aktivieren und unseren ganzen Prödel wieder auffindbar verstauen.

Meine Gudrun auf dem Rücksitz der PA-28 D-ELDC als Photographin und Luftraumbeobachterin. Uwe rechts, er übernahm den Funk, so konnte ich mich auf den Flug konzentrieren.

Vorbei an ED-R96 bei Romrod direkt auf VOR CHARLY, schön unter 3500ft bleiben. Ein tolles Bild mit den Airlinern über uns.

Und schon stiegen wir wieder über dem Odenwald auf FL65 mit Kurs auf VOR Karlsruhe.

Langen Information lag der Flugplan vor, es blieben uns nur kurze Anrufe. Hatte er für uns bessere Aussichten für Bern? Nein.

Über dem Hochschwarzwald noch einmal. Nein immer noch nicht.

Übergabe an Zürich Information. Nein, auch nicht, overcast blieb overcast.

Das Oberrheintal liegt im Dunst, bei der Inversion ja auch völlig normal, es sieht alles noch so toll aus.



Im Bereich des Feldbergs werden so langsam die Wolken-/Nebelschichten der Schweiz erkennbar.  
Was tun? Freiburg landen, tanken und zurück, oder Bremgarten. Die Charts hatten wir auf den Knien. Basel liegt vor uns.



Nächster Kontakt mit Bale-Information, ein schwieriges Unterfangen. Wir hatten den Lotsen mit Good Morning begrüßt statt Bonjour Monsieur und so kam mehr oder weniger für uns unverständliches Zeug durch den Äther. Zurück zu Zürich.

Die Entscheidung mußte jetzt fallen.

Also Bern Approach anrufen. Zürich- und Bale-Information hatten offensichtlich unseren Flugplan nicht vorliegen, Langen und Bern jedoch waren informiert.

Von unserer Position sei ein VFR-Anflug unterhalb der Decke nicht möglich, südöstlich im Raum Thuner See habe ein Hubschrauber gerade eben jedoch scattered gemeldet und von dort sei der Einflug gewährleistet.

Sprit plus Reserve hatten wir um nachzuschauen, der Rückweg oder das Ausweichen nach Westen war gewährleistet.

Entscheidung, wir sehen uns das an, IFR- Pick-Up machen wir nicht! Wenn es nicht geht, zurück nach Bremgarten.



Motorausfall. Lieber nicht daran denken sondern den schönen Anblick mit dem Alpenhauptkamm bewundern.

Outbound VOR HOC zunächst an Grenchen vorbei und dann Eindrehen Richtung Alpenhauptkamm. Von Bern bekamen wir zusätzlich Vektoren. Ausgesprochen hilfsbereite Leute auf dem Turm.

Oh wie gut, daß ich mein geliebtes Garmin 296 dabei hatte, das machte die Navigation noch etwas einfacher, natürlich arbeiteten wir gleichzeitig mit VOR und NDB.

Dann plötzlich, war da nicht ein Loch? Und noch eins, hin und schauen



Der Weg zum Thuner See blieb uns erspart, vor allem aber die umgebenden Berge. Meldung an Bern und der Abstieg erfolgte mit gut 1000ft/min in einem einzigen Turn.



Der Platz liegt noch etwas südwestlich, also weiter drehen direkt auf den VFR-Pflichtmeldepunkt.



Da unten rechts im Dunst liegt der Platz. Rein in die Platzrunde und dann eindrehen ins final.





Warum nun >gärn ab Bärn<? Die Regierung überlegt offenbar, den Flugplatz ihrer Hauptstadt zu schließen und da gründete sich eine Bürgerinitiative mit dem vorgenannten Slogan.

Was läßt sich über den Rückflug sagen. Die Bewölkung riß zunehmend auf, wir konnten direkt nach VFR-Bedingungen über die Meldepunkte bis über die noch vorhandene Restbewölkung steigen und hatten wieder Sonne satt.



Bale-Information war nun eine Bonjour Madame, die ganz ausgezeichnetes Englisch sprach, aber keinen Flugplan hatte, Zürich hatte ihn auch nicht, dafür dann Langen und Kassel.

Im Luftraum Frankfurt dann „unknown traffic 12°clock position“. Ein offenbar mit Transponder aber ohne Funkkontakt mit Langen fliegender VFR-Heroe kam uns in einer Cessna entgegengeschossen, annähernd gleiche Höhe. Da wir halbwegs aus der Sonne kamen, sah er uns bestimmt nicht vorher, wir sahen in zwar, aber bei exakt gleichem Kurs sicherlich zu spät. Unser eingeschalteter Landescheinwerfer hätte da wohl auch nicht geholfen.