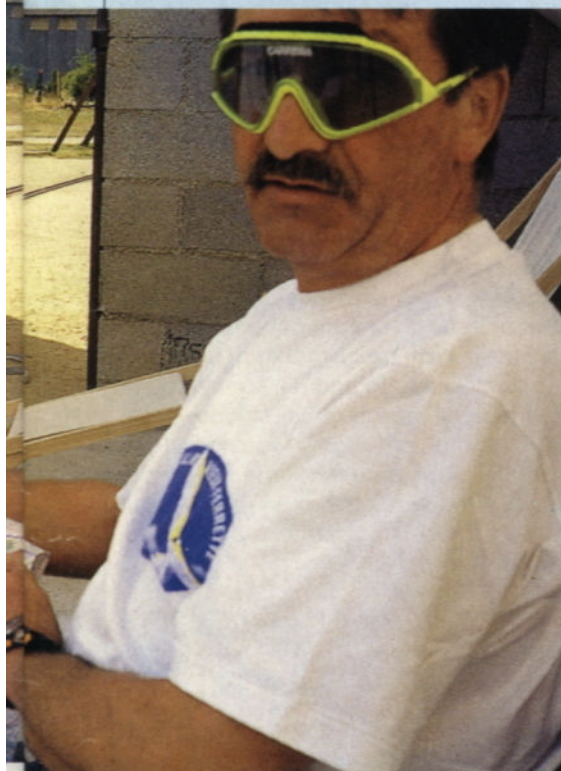


26. 8. 93

Um 9 Uhr sind wir wieder auf dem Flugplatz. Die auf Platz anwesenden Firmen haben keine passenden Dichtungen und Simmerringe. Wir bekommen den Tip, uns an die Firma Avirex (Rotax-Importeur) in Dreux zu wenden. Nach einem einstündigen Hexenritt landen wir um 12.15 Uhr in Dreux. Der Rotax-Importeur repariert die Wasserpumpe. Um 16.30 Uhr macht Jo den ersten Probeflug. Immer noch



Jo Humbel prépare la route à Vieux-Ferrette

Wasserverlust. Die Wasserpumpen-Drehschieberwelle scheint ausgeschlagen. Es wird Freitagmittag, bis die Reparatur ausgeführt ist. Jo ist betrübt, ich lache. Schicksal und Glück liegen doch nahe beieinander. Beim Nachtessen planen wir eine neue Route: Dreux-Richtung Loire-Tal.

27. 8. 93

Nach einem gemütlichen Morgens gehen wir auf Tankdeckelsuche. Jo liess ihn vor lauter Wasserverlustprobleme in Falaise liegen. Auf dem Flugplatz ist der Rotax-Mechaniker an

der Arbeit. Gegen Mittag wird Jo's Maschine fertig, doch ans Weiterfliegen ist nicht zu denken. Der Windsack von Dreux steht steif und waagrecht. Kaum ein Sportflieger in der Luft. Vom ULM-Club Paris Ouest werden wir zum Mittagessen eingeladen. Es gibt Bagette, Crevetten-Thon- und Poulet-Salat. Den ganzen Nachmittag feilt Jo Humbel an seinem neuen Tankdeckel. Endlich passt er. Um 17 Uhr beschliessen wir in Dreux zu bleiben, da der Wind immer noch mit mindestens 40 km/h bläst.

28. 8. 93

Jacques, der Inhaber der ULM PO versicherte uns am Vortag, er sei spätestens um 9.30 Uhr auf dem Platz. Um 9 Uhr sind wir vor seinem Hangar und warten bis 10.30 Uhr. Endlich kommt er. Wir packen unsere Esel und starten – wieder einmal bei starkem Wind – Richtung Bailleau. Dort werden wir, obwohl es ein Segelflugplatz nur für stationierte Flieger ist, herzlich empfangen. Ein riesiger Platz mit sechs Riesenhangars; beeindruckend. Man spürt die Nähe von Paris. Jede Menge Top-Segelflugzeuge. Wir warten, beobachten den Segelflugbetrieb und starten um 16 Uhr Richtung Buno-Bonnevaux. Dort werden wir anfänglich ebenfalls freundlich empfangen. Dann jedoch plaut mich der Chef-Pilot an, wie wir dazu kämen, auf einem Segelflugplatz zu landen, ohne dass wir uns per Funk angemeldet haben. Hätten wir dies getan, hätten wir keine Landeerlaubnis erhalten. Wir starten kurz darauf nach Montargis. Dort können wir unsere Maschinen wieder hangarieren. Wir werden ins Hotel gebracht und am andern Morgen um 9.30 Uhr wieder abgeholt.

29. 8. 93

Nach langen Vorbereitungen, Laden und Betanken, starten wir erst um 11.30 Uhr bei immer noch kräftigem Wind, Richtung Cosne. Dies zuerst mit Kurs 240 Grad, um das Val de Loire zu erreichen. Landschaftlich super; wir überfliegen einige Schlösser, die wir jedoch wegen der Turbulenzen kaum fotografieren können. Um 12.30 Uhr landen wir in Cosne, einem absoluten Prärieplatz. Zum Glück befindet sich in der Nähe eine kleine Tankstelle.

Wir kaufen die Tankstelle leer. Zwei Mars und eine Schachtel Biscuits sind unser Mittagessen. Wir ruhen uns bis 15 Uhr aus und starten nach Nevers. Nach weiteren eineinviertel Stunden Rumpelflug landen wir in Nevers. Jo steigt total «ilt» vom Trike.

Bei ruhigem Wetter fliegt sich ein Trike ohne jeglichen Kraftaufwand. Bei mittelmässigen Turbulenzen ist ab und zu ein kleiner Kraftstoss nötig. Bei sehr turbulentem Wetter, wie wir es auf unserem Trip bis anhin leider oft hatten, ist Trike fliegen ein absoluter Kraftsport, vor allem wenn man Etappen von mehr als zwei Stunden fliegt und sich keinen Augenblick ausruhen kann. Jo Humbel bekommt's zu spüren.

Wir werden von Michel Leger und seiner Frau, welche in Nevers auch eine Flugschule betreiben, herzlich empfangen. Michel bringt uns nach dem Einstellen unserer Trikes mit seinem Kastenwagen zum Hotel. Jo sitzt im Laderaum auf der Bank und fällt bei der ersten Kurve fast zu Boden, da die Sitzbank nicht angeschraubt ist. Da soll noch einer sagen, Ultraleichtfliegen sei gefährlich.

30. 8. 93

Jo hat einen verkrampften Nacken und Muskelkater in den Armen. Wir besichtigen die Altstadt von Nevers und begeben uns um 15 Uhr auf den Flugplatz.

Michel, der Air-Creation-Vertreter ist, macht einen Probeflug auf meinem COSMOS Phase II mit Chronos-14 m²-Flügel und ist hell begeistert. Hätten wir beide keine Chronos 14 gehabt, hätten wir oft nicht fliegen können, da der Chronos 14 der handlichste, und von den erforderlichen Steuerdrücken der leichteste ist, der zurzeit auf dem Markt erhältlich ist.

Um 18 Uhr starten wir nach Avallans. Dank der späten Stunde machen wir einen schönen, erholsamen Flug. Wir landen um 19.15 Uhr in Avallon.

Kurz vor uns landet ein Sportflugzeug. Wir sind schon lange von unseren Trikes gestiegen, als der Pilot des Sportflugzeuges endlich seine Maschine verlässt. Er kommt uns entgegen: ein 82jähriger, schwerhöriger Mann, der heilfro ist, dass wir ihm seinen Flieger in den Hangar ziehen. Auch wir können unsere Maschinen einstellen. Er offeriert uns ein Bier im Clubhaus.