

Jungfrau-Stafette Andreas Wimmer fliegt mit einer Stampe fürs Team «Spirit of Albis»

Das ist wie Fliegen mit dem

Krachend hustet der Motor der Maschine zwei-, dreimal und stirbt wieder ab. In dem Augenblick klatschen die ersten Regentropfen aus dunklen Wolken auf den Flugplatz Birr nieder. René Rohner packt den Holzpropeller erneut und reisst ihn herum. Knallend zündet der Motor; die vier Zylinder beginnen unter ohrenbetäubendem Krach zu arbeiten. Der Copilot schiebt die zwei Bremsklötze vor den Vorderreifen weg, klettert an Bord und schnallt sich an. Andreas Wimmer drückt vom hinteren Sitz aus den Steuerknüppel behutsam nach vorne. Denn: Immer steuert der hintere Pilot den Doppeldecker, da er besser sieht, wie die Flügel zum Horizont stehen. Langsam rollt die alte Stampe, Baujahr 1948, mit hoch erhobener Nase übers Gras auf die Startbahn zu und nimmt dann Fahrt auf.

Andreas Wimmer blickt nach links, dann nach rechts, kontrolliert den Abstand der Maschine zu den Pistenrändern, da ihnen die Schnauze des Flugzeugs die Bodensicht vor ihnen verdeckt. Die Tachonadel klettert höher und erreicht die 60er-Marke. Andreas Wimmer hat keine Zeit, auf die Instrumente zu achten; er konzentriert sich einzig darauf, den Doppeldecker auf Kurs zu halten. Der Wind zert an der alten Fliegerhaube aus Leder, verfängt sich in seinen Kleidern, jault und wimmert. Der Regen sticht wie tausend Nadeln in sein Gesicht. Andreas Wimmer achtet auf jedes Geräusch, aufs Brummen des Motors und darauf, ob alles wie immer klingt oder ob ein Zylinder Aussetzer hat. Und er registriert jede Vibration, die ungewöhnlich ist. Eine solche Maschine zu fliegen sei ein Fliegen «mit dem Füdli», sagen die Piloten. Die Stampe zu fliegen, das ist Töfffahren am Himmel.

Mit rund 160 km/h brummt der Doppeldecker an diesem Morgen über die Felder und Wiesen des Mittellands mit Kurs auf die Alpen. Andreas Wimmer und sein Copilot sind unterwegs zum Jungfraumassiv – genauso wie sie am kommenden 2. Juni mit ihrer Kiste auf diesem Kurs fliegen werden, wenn sie mit der Stampe für das Team «Spirit of Albis» an der Jungfraustafette starten. Die Wolkendecke reisst auf – vor ihnen spannt sich der Himmel tiefblau bis zu den schneebedeckten Alpengipfeln.

Andreas Wimmer ist gleich neben dem Flugplatz aufgewachsen; deshalb wohl träumte er bereits als Bub davon, selbst einmal eine dieser Maschinen zu fliegen. Doch erst nach Abschluss seines Ingenieurstudiums verdiente er genug, dass er sich Flugunterricht leisten konnte. Eines Tages entdeckte er dann eine Piper Supercup der Schweizer Armee, die das Flugzeug an Private vermietete. Mit dem ersten Flug in dieser Maschine erwachte sein Faible für alte Kisten, sodass er sich später der Fluggruppe Albatross anschloss. Diese be-

sitzt vier Veteranenflugzeuge, zu denen eben die Stampe gehört.

Der Doppeldecker, mit dem Andreas Wimmer auch einen Looping, also einen Salto über den Rücken, oder eine Längsrolle drehen kann, steigt weiter. Tausend Meter über Boden ist die Luft dünn geworden. Die Piloten atmen gepresst, der Renault-Motor der Stampe hat fast die Hälfte seiner Kraft eingebüsst und schafft statt der 145 PS noch knapp 90. Auf Höhe der Sphinx steuert die Maschine auf das Jungfraujoch zu. Vor den beiden Piloten türmt sich die Felswand schwarz und bedrohlich auf: 1500 Meter steil abfallend. Dann liegt der Gletscher wie ein weisses Tuch vor ihnen, fällt langsam ab. Rundum nur noch Schnee. Streikt der Motor, wirds gefährlich für die Männer – sie können hier oben nirgends landen.

Der Wind, der fast unablässig über das Jungfraumassiv pfeift, schüttelt die Maschine arg durch. Der vordere Pilot muss am 2. Juni den Stafettenstab dem Skifahrer ihres Teams aus fünfzig Metern Höhe vor die Füsse werfen. Die beiden wissen, wie schwierig das werden wird, denn immerhin brausen sie mit rund Tempo 150 über den Kollegen hinweg, der mit dem Stab auf seinen Brettern hinunter zum Konkordiaplatz saust, der noch immer auf etwa 2400 Metern über Meer liegt. Von dort wird an der Stafette ein Läufer über den Aletschgletscher hinunter zum Märjelsee spurten. Das Team jagt danach mitten durch die Alpen:

Füdli

Ein Bergläufer steigt gut 2700 Meter zum Eggishorn hoch, wo eine Downhill-Bikerin übernimmt; diese stürzt sich in atemberaubendem Tempo auf ihrem Zweirad zur Fiescheralp hinunter. Ein Gleitschirmflieger schwingt sich hoch in die Luft, dass der Wind ihn bis nach Fiesch im Oberwallis tragen möge, wo

ein BMW-Motorrad aus dem Jahr 1928 steht, um nach Sion zu donnern. Ein Alfa Romeo 6C 1939 fegt nun zum Flughafen Lausanne Blècherette. Von hier aus schrauben sich René Rohner – jetzt als Pilot – und Andreas Wimmer mit ihrem Doppeldecker in den Himmel und nehmen mit dem Stafettenstab an Bord Kurs auf Birrfeld. Und zum Schluss werden eine Velofahrerin den Stab zum Kloster Fahr und ein Läufer zum Landesmuseum in Zürich bringen. Aber das wird erst am 2. Juni sein.

Zurück zum Doppeldecker und dem Flug von Lausanne. Wenn die Stampe an jenem Junitag Birrfeld überfliegt, wird Andreas Wimmer mit dem Stafettenstab aus fünfzig Metern Höhe und mit Tempo

150 das Ziel treffen müssen – einen zwanzig Zentimeter grossen Kreis. Danach wird der Pilot Quer- und Seitenruder so gegeneinander stellen, dass der Doppeldecker die Landebahn leicht schräg anfliegt und sie diese sehen können. Gut zehn Meter über Boden richtet er das Flugzeug gerade zur Piste aus.

Jetzt können die beiden nur schätzen, wie hoch die Maschine noch über der Piste ist. Sobald die Räder aufsetzen, versucht die Stampe nach rechts oder links auszubrechen. Mit den Füssen steuern die Piloten die Seitenruder, drücken sie nach rechts und links, den Steuerknüppel ganz zu sich gezogen, da die Maschine keine echte Bremsen hat und sie das Flugzeug ausrollen lassen müssen.

Rolf Haecky



Andreas Wimmer nimmt mit einer alten Stampe, Baujahr 1948, an der Jungfrau-Stafette teil. (zvg)

Die alte und die neue Stafette

Die «Spirit of Albis» – das ist eine Handvoll Frauen und Männer aus der Region, die sich in den Kopf gesetzt hat, am 2. Juni an der Jungfrau-Stafette als Team zu starten. Ein mutiger Entscheid, der für die Crew bedeutet, als einziges privates Team gegen die Equipen grosser Konzerne und entsprechende Athleten anzutreten. Nun – eines sind die Hiesigen auf keinen Fall, nämlich Greenhorns. «Ich fahre ja am Klausenrennen mit und siegte in meiner Kategorie am ersten Memorial-Lauf 1993», stellt Karl Traber vorweg klar, treibende Kraft hinter dem Team.

Pionier- und Teamgeist prägen die Geschichte dieser weltweit einzigartigen Stafette über die Alpen, an der sich in den Jahren 1931 bis 1939 Läufer, Radfahrer, Skifahrer, Gletschrläufer, Piloten mit ihren Flugzeugen, Motorrä-

dern und Sportwagen beteiligten und auf der insgesamt rund 550 Kilometer langen Strecke um den Sieg kämpften.

Ein Motorradfahrer, dessen Maschine streikte, schob sein Gefährt kilometerweit über den heissen Asphalt, ein Team gab seinen ersten Rang an das zweite weiter, da dieses eigentlich gewonnen hatte – und statt in einem Sportauto soll Gottfried Duttweiler 1936 persönlich in einem Lieferwagen an der Stafette um die Wette gebolzt sein. Viele Geschichten und Anekdoten ranken sich um die Stafette, auch solche, die von bitteren Momenten zeugen. Wenn am kommenden 2. Juni der Startschuss zur Neuauflage fällt, werden zahlreiche Sportlerinnen und Sportler um die Trophäe des Silberadlers aus den dreissiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts mit ihren Teams antreten. (hy)