Anfang März 2013

Der März ist zu kalt für die Jahreszeit, tief hängende Wolken und Hochnebel. Elvira schickt mir eine Einladung des Luftsportverbandes Rhein-Pfalz e.V. für ein „Deutsch-Französisches Flugsicherheitstraining GAP/Seealpen“ im Mai oder September. Der Septembertermin fällt in meinen geplanten Urlaub – Glück gehabt – direkt angemeldet und ein Fliegerle reserviert.

Samstag 10. August

Flug nach Bad Sobernheim, Landung mit feinstem Seitenwind, während der Vorbereitung in den Räumen des Luftsportverbandes Rhein Pfalz e.V. lerne ich die ersten Teilnehmer kennen. Ein umfangreicher Informationsordner mit Routen, Frequenzen, Anflugblättern und die Jeppensen Karten aus 2012 werden verteilt, die 2013er gibt’s nur noch digital ☹. Die Strecke und Alternativstrecken werden erklärt und zum Funk gibt es gute und detaillierte Informationen. Zum Mittagessen am Platz gibt es weitere Gelegenheit einige künftige Mitreisende kennen zu lernen.
Der September naht, das Wetter wird schlechter – war ja klar – die Spannung steigt. Ich entscheide mich schon am Samstag nach Bremgarten zu fliegen.

Samstag, 7. September

Der Wetterbericht „empfiehlt“ den Samstagmorgen, also bin ich um 9:00h am Platz und checke die MOFI. Mitten im Platzregen wird es ganz plötzlich für ganz kurze Zeit ganz hell und dann ganz laut. War das ein Blitz? Willst Du bei diesem Sauwetter wirklich fliegen? Abmarsch in den Tower, im Vorbereitungsraum sitzt bereits eine verzweifelte Gruppe von Fliegern die sich in die Gaststätte zurückziehen, PC-Met bestätigt meine Beobachtung. Gut ich bin noch nicht blind, aber wie komme ich hier weg? Das Regenradar zeigt ein dickes Gewitter südlich Walldürn bis zum nördlichen Spessart.
Inzwischen ist es 11:30h eine kleine Regenlücke könnte eine Chance sein, soll ich wirklich? Auf geht’s um 12:15h hebe ich ab, über dem Ringheimer Wald stehen noch Thermiksäulen aus Wasserdampf, Slalom statt Platzrunde in Richtung Westen ist angesagt. Ab Dieburg geht’s on Top weiter, gute Sicht mit vielen Wolkenlücken, leider ist zunächst ein zweites Wolkenstockwerk sichtbar, später wird der Himmel blau, das ergibt echtes Jetfeeling.

Über den Odenwald geht es in den Rheingraben, später an den Hockenheimring und weiter in Richtung Karlsruhe, hier muss ich unter die Wolkendecke um unter der CTR Karlsruhe hindurch zu kommen, dafür hat es im Osten hohe Berge, zum Glück habe ich das GPS dabei und kann gaaaanz dicht neben der CTR bleiben. Nun noch tanken, die MOFI abstellen und verzurren, das ist kein Spaß unter der fünf Zentimeter dicken Grasnabe ist reiner Schotter.

14:50h Landung in Bremgarten, die Kollegen aus Bad Sobernheim treffen kurz nach mir ein. Die Tankstelle ist blockiert – von einer sagenhaft silbern glänzenden Mustang P-51 Lucky Lady – die darf das –. Bis die voll ist habe ich meine Landegebühr bezahlt und eine Bleibe für die Nacht samt Fahrdienst organisiert.
Jetzt noch kurz in den Hangar, da stehen noch andere Raritäten.
Dann klingt der Abend in Toni’s Tenne in Eschbach gemeinsam mit den bereits angekommenen Fliegerkollegen aus.

Sonntag, 8. September

Sonntagmorgen, der Wetterbericht verheißt nichts Gutes, niedrige Wolkenbasis, Regen und ab Nachmittag von Bourg-en-Bresse bis zur Küste Gewitter! Das wird heute wohl nix? Am Flugplatz Bremgarten eingetroffen hoffe ich das die MOFI noch da steht wo ich sie abgestellt hatte, in der Nacht tobte ein kräftiges Gewitter, Glück gehabt alles noch da wo es sein soll, aber das nächste Mal frage ich lieber nach einem Hangarplatz, dann schläft es sich ruhiger. Ich checke die MOFI und verstaue mein Gepäck. Abwarten! Die Gruppen formieren sich, das Startpocedere und die Landung in Bourg wird noch einmal besprochen. Die Wetterexperten sehen gute Chancen nach Bourg-en-Bresse zu kommen. Die ersten Gruppen starten in Richtung Süd-Westen. Nun sind wir dran, ungewohnt mit sechs Flugzeugen gleichzeitig auf der Bahn zu stehen und im vier Sekunden Abstand loszufliegen, die MOFI steht an Position Nr. 4. In der Luft sieht das schon besser aus.

Die deutsch-französische Grenze, der Rhein ist gut zu sehen und nach der Rechtskurve Richtung Westen scheinen die vorderen drei schon viel mehr Abstand zu haben, nach der Kurve wird es klar ich muss schneller als die besprochenen 150km/h fliegen. Über Mulhouse wird mir dann allmählich klar, das auch die anliegenden 180km/h nicht reichen die Lücke zu schließen. Montbéliard kommt in Sicht, das höhere Gelände in Richtung Besançon auch. Der Raum zwischen Wolkenunterseite und der Gelände wird enger, aber ich kann die vorausfliegenden noch gut sehen. Ich muss mich darauf konzentrieren, die vorausfliegenden Maschinen nicht zu verlieren sonst muss ich noch selbst navigieren. Im Augenblick wüsste ich nicht so ganz genau wo ich bin, nicht das beste Gefühl.

Als der Freiraum wieder wächst, sind es nur noch wenige Minuten bis Bourg-en-Bresse. Endlich Auftanken, es gibt sogar UL91 Treibstoff, Landegebühr bezahlen und eine Kleinigkeit zum Essen um den Blutzucker wieder in das Gleichgewicht zu bringen. Der Aufenthalt vermittelt die ersten französischen Urlaubsgefühle.

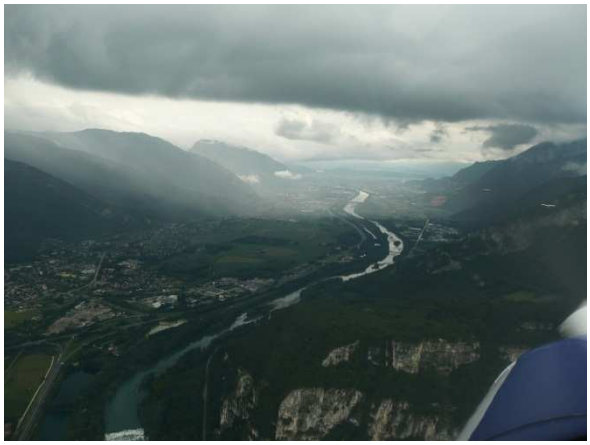
Bourg-Departure, die Wetterexperten sehen ein kleines Zeitfenster, wenn nicht all zulange pausiert wird. Alternativrouten werden besprochen, ein kurzes Briefing im Flugplatzrestaurant mit dem Ergebnis, das man sich unterwegs für die jeweilige Route entscheidet, je nach aktuellem Wetter-geschehen. Also wird schnellstens aufgebrochen. Zunächst sieht alles recht gut aus, diesig aber gute Sicht in der Näher der Atomkraftwerke wird es zunehmend bewölkter, wir umfliegen Regenschauer.

Über Grenoble sieht man schon die Regengrenze, wir halten uns im westlichen Tal und folgen der A51 Richtung Gresse-en-Vercors. Die Wolkenbasis ist hoch genug um der Autobahn zu folgen. Am Lac du Sautet gibt es kräftigen Seitenwind aus den Seitentälern, den Golfplatz Golf de Gap-Bayard kann man trotz des einsetzenden Regens gut sehen (bei dem Sauwetter sind doch wirklich Leute auf dem Platz), kurz danach geht es bei Les Bassets in dichtem Regen bergab. Jetzt heißt es dran bleiben und die Vorderleute nicht aus den Augen verlieren. Uups, was ist das denn auf meinem linken Arm, ist das etwa Wasser, die linke Türe ist doch etwas undicht.

Montag, 9. September

Schönster Sonnenschein begrüßt uns zum Frühstück. Um 9:00CET Briefing in einem dafür reservierten Briefing-Raum. Es wird kurz etwas zum Thema Gebirgsfliegen erklärt und das Thema Dichtehöhe erklärt (durchaus wichtig in diesem Gelände). Verschiedene Flugziele werden angeboten und besprochen.

Die ULer fliegen in Richtung Süd über SIERRA1, SIERRA, Sisteron, den Lac de Sainte-Croix, Fréjus in Richtung St. Tropez an der Küste entlang und landen danach in Fayence, hier ist französisch funken in.

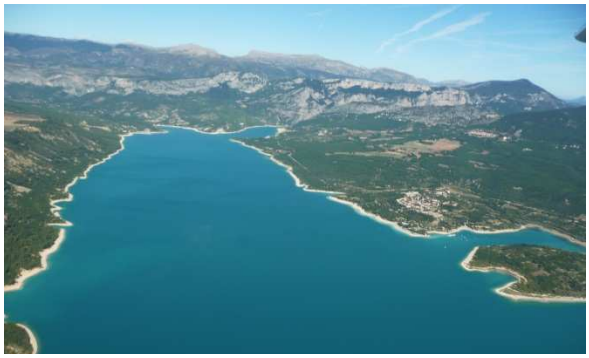


Als wir dann aus dem Regen heraus sind, kommt der Flugplatz Gap-Tallard in Sicht, der Türmer ist da und wir können englisch funken (guter Anfang). Flugzeug tanken, abstellen, verzurren, entladen und im Hotel einchecken.
Am Abend gibt es noch ein gemeinsames Drei-Gänge-Menü mit Vin Rouge und der Abend endet mit neuen Bekanntschaften und Fliegergeschichten, ein Abenteuer hatten wir den ganzen Tag über.

Die Gruppen sammeln sich, wir wollen an die Küste und haben uns den Flugplatz Fayence als Ziel vorgenommen.

Das Städtchen liegt auf einem Hügel und sieht ganz beschaulich aus, leider ist es schon 14:00h und die Restaurants haben nichts mehr für uns zu essen. Nach längerer Suche finden wir ein Restaurant in dem man bereit ist uns Getränke zu servieren. Aus den umliegenden Bars besorgen wir uns Snacks.

Zum Abschluß ein Rundgang durch Fayence bevor es wieder zurückgeht. Wegen der starken Turbulenzen schenken wir uns den Rückflug durch den Canyon du Verdon – schade – , aber der Lac de Sainte-Croix ist ja auch schön anzusehen.
Der Abend klingt im Hotelrestaurant bei mediterranem und warmem Wetter aus, im Kopf noch die Bilder der türkisfarbenen Bergseen, des blauen Mittelmeers, der schönen Strände und des netten Städtchens.

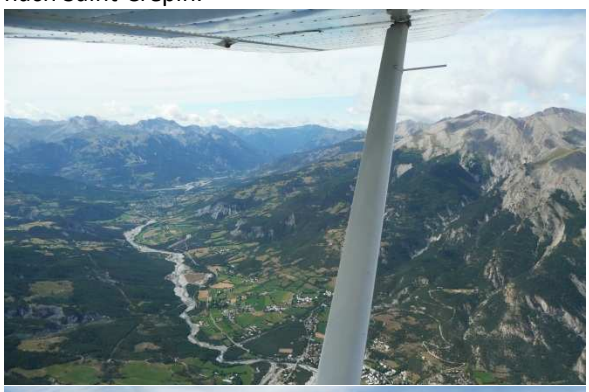


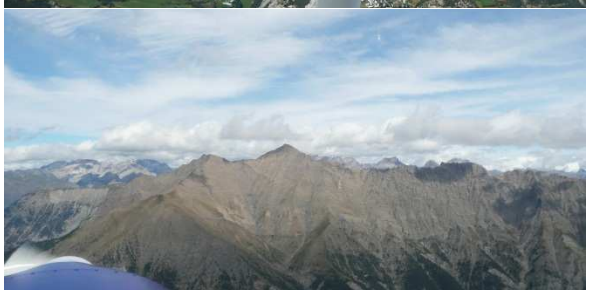
Dienstag, 10. September

Schon wieder schönster Sonnenschein, im Briefing einige Worte zum Landen auf hoch gelegenen Flugplätzen und etwas Kultur und Historie zu Barcelonette, das einst vom Grafen von Barcelona gegründet wurde. Die heutige Tour wird ein Zweistopflug über Barcelonnette und Mont-Dauphin / Saint-Crépin zurück nach Gap-Tallard.

Wie im Briefing besprochen steigen wir zunächst an der Nordseite des Tals um dann nach einer Linkskurve auf der Südseite Höhe zu machen. Der zu überfliegende Pass Vars ist fast 1900m hoch, also folge ich dem Führungsflugzeug. Als ich in 9500ft Höhe Schlangenlinien fliegen muss um nicht in das Leitwerk meines Führungsflug-zeugs zu geraten begreife ich endlich, dass der Pilot vor mir wieder vom Segelflugvirus infiziert ist und hier bei Meyronnes, am Vallon Grand Höhe macht. Also weiche ich aus und suche meine Mitflieger, die PA-18. Weit unter mir entdecke ich einen gelben Punkt auf dem Weg zum Col de Vars, ich nehme das Gas heraus und beginne den Sinkflug in Richtung Vars. Über Mont-Dauphin habe ich immer noch 5500ft und kreise meine Höhe über der Festungsanlage allmählich ab.

Unsere heutige Gruppe besteht nur aus drei Flugzeugen eine Super Dimona, eine PA-18 und die MOFI. Es geht über Echo1, Echo, zur Staumauer des Lac de Serre-Ponçon, and der Südseite des Sees entlang nach Barcelonnette. Eine wunderschöne Kulisse! Ich kann mich nicht entscheiden, was mir besser gefällt, die türkisfarbenen Seen oder die hohen und steilen Berge. In Barcelonnette gelandet kann ich nur sagen, die Franzosen sind echt super drauf. In der Hütte mit dem gelben **C** findet sich eine Kladde in die man seine Landezeit und geplante Startzeit einträgt, daneben ist eine Schublade in die man die Landegebühr legt, das nenne ich ´mal unkompliziert! Die Piloten der voraus-fliegenden Super Dimona waren über zehn Jahre hier als Segelflieger zu Gast und berichten uns an welchen Hängen es am besten geht. Nach einem Kaffee und einem Snack (im Briefing wurde das Thema Unterzuckerung angesprochen ☺) geht es weiter nach Saint-Crépin.





Oben Col de Vars, unten Vallon Grand

Nach einer gefühlten Ewigkeit kann ich meinen Landeanflug beginnen und schwebe bei kräftigem Talwind ein, meine beiden Begleiter haben Ihre Höhe deutlich schneller abgebaut, beide stehen schon an der Parkposition. Im Örtchen Saint-Crépin finden wir ein nettes Restaurant mit Tischen in der Sonne und Tagesmenü. Köstlich versorgt machen wir einen kleinen Zug durch die Gemeinde, die Super Dimona ist schon zum Segelfliegen aufgebrochen. Zu zweit geht es dann über Embun, das Nördliche Ufer des Lac de Serre-Ponçon, ECHO und ECHO1 zu unserer Homebase. Ausklang im Hotelrestaurant.

Mittwoch, 11. September

Wieder schönster Sonnenschein, im Briefing das heute im Foyer des Hotels stattfindet, weil eine andere Gruppe im Briefingraum ist, einige Worte zum Wetter: Heute starker Mistral, die Route soll nach Cannes führen und mit Taxi soll es in die Stadt gehen. Ich schaue mir heute Tallard an, in der Platzrunde steht ein Hügel mit Burg und Wald daneben liegt das Städtchen. Ich laufe in das Städtchen, staune über manches und besichtige die Burg, leider nur von außen weil die Hauptsaison schon vorüber ist. In der Stadtmitte gibt es ein nettes Restaurant und eine Bar die zum Verweilen einladen, der Stadtkern ist historisch zu nennen. Alte Häuser zieren enge Gassen.

Donnerstag, 12. September

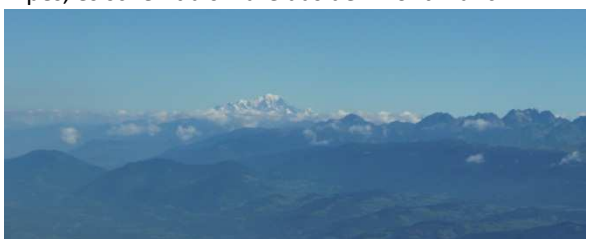
Wieder schönster Sonnenschein, das Briefing findet heute im Foyer des Hotels statt, weil eine andere Gruppe im Briefingraum ist. Einige Worte zum Wetter, als „Altiports“ werden Aubenasson und La Motte Chalancon angeboten und die jeweiligen Anflüge werden besprochen. Ich entscheide mich auf eigene Faust nach Barcelonnette zu fliegen, der morgige Tag wird anstrengend genug. Auf dem Flugplatz angekommen wandere ich in die Stadt und schaue mir die hübschen Häuser an. Zurück am Platz treffe ich andere Teilnehmer die sich auch gerade für den Rückflug rüsten. Am Abend gibt es ein kurzes Briefing für den nächsten Tag, das auf den nächsten Morgen verschoben wird, weil die Wettersituation unklar ist. Danach gibt es einen Imbiss vom Hotelbesitzer und Getränke.

Freitag, 13. September

Wieder schönstes Wetter, während des Briefings im Briefingraum kommen wir zur Ansicht, die Ecke bei Besançan abzuschneiden und nahe am Jura zurück zu fliegen, weil vom Westen schlechte Sicht und hochreichende Bewölkung hereinkommt.

Um 10:00CET wollen wir starten, neben mir flucht es während des Vorflugchecks. Günter der PA-18 Eigner hat einen Riss an der Unterseite seines Höhenleitwerks entdeckt, wahrscheinlich vom Vortag in La Motte Chalancon von einem Stein verursacht, aber mit Klebeband ist das schnell wenn auch vorläufig behoben. Da meldet Jürgen mit seiner Sky Arrow das nächste Problem, seine Batterie ist alle und anlassen ist nicht möglich. Zunächst findet sich nur ein Ladegerät, aber nach längerem Suchen ist eine Startbatterie aufgetrieben und wir sind alle startbereit.

Nun geht es zurück auf der Standardroute. Endlich sehe ich auch diesen Teil der Reise im Sonnenlicht mit 3/8 Bewölkung. Hohe Berge, grüne Wiesen und türkisfarbene Seen bis Grenoble. Östlich von Grenoble sieht man in großer Entfernung die Haute Alpes, es scheint als wäre das der Mont Blanc.



Nordwestlich von Grenoble fliegen wir das Tal entlang in Richtung Bourg-en-Bresse, die Lanschaft wird hügelig und grün. Eine gute Sicht macht den Flug interessant und kurzweilig, alle Augenblicke gibt es etwas Neues zu sehen. In Bourg-en-Bresse ist mal wieder französischer Funk angesagt.

Eine gut erhaltene und gepflegte Fouga Magister steht auf dem Vorfeld von Bourg-en-Bresse und startet während ich tanke, einfach ein atemberaubender Sound. Vom Restaurant können wir den Flug der Fouga Magister verfolgen.

Nach dem Auftanken des Flugzeugs und des Piloten und einem kurzen Briefing zum Wetter und zur Route geht es weiter entlang des Jura. Die Landschaft ist hügelig mit grünen Wiesen und Wäldern. Über den Lac de Vouglans bei Moirans-en-Montagne führt uns der Weg geradewegs nach Montbéliard und Mülhausen. Querab kann man die Landebahnen von Bale erkennen.

In Bremgarten gibt es wieder etwas zu bestaunen. Die Wartungshalle neben den Warbirds ist offen, die Mechaniker arbeiten an der Tragfläche einer Mustang und nebenan ist eine V1 mit Cockpit aufgebaut. Im Cockpit sind noch die „Jutegurte“ zu sehen, das Typenschild zeigt die Lfz.Nr. 127 und die Anzahl der Instrumente ist schon sehr übersichtlich.

Nach einem kurzen Blick ins Wetter geht es auf die letzte Etappe, jetzt nach Hause. Über den Kaiserstuhl, Baden-Baden, Karlsruhe, den Hockenheimring, Heidelberg, Schloß Reichenberg, Veste Otzberg nach EDFC.

Das war einfach Spitze!