

# Ein Hauch von James Bond!

*September 2014*

Mein ehemaliger Flugschüler Olaf, welcher vor einem Jahr erfolgreich die Ausbildung zum Sportpiloten in unserer Flugschule ASAD Aero Service Albert Dietrich absolviert hat, und ich fassten vor einem Jahr den Entschluss, die Breezer der Flugschule für eine Tour nach Frankreich zu chartern. Am 02.09.14 ist es endlich soweit! Nach über einem halben Jahr Planung und drei Monaten Warten wegen schlechten Wetters klappt es nun endlich! Anke, die Flugplanerin und Sekretärin der Flugschule, hielt uns diese Tage im Kalender frei und unser Techniker Eddy hatte die Maschine extra für unsere Tour noch einmal gründlich durchgecheckt. Um 09.00 Uhr treffe ich mich mit Olaf in Landshut am Flugplatz. Wir machen die Breezer startklar, tanken auf und beladen sie mit allem, was wir unterwegs benötigen.



Albert, der Chef der Flugschule, kommt sogar noch persönlich vorbei, gibt uns die Originalpapiere der Maschine und einen Reservekanister für alle Fälle mit. Er wünscht uns einen schönen und erfolgreichen Flug. Dann geht es los. Um 09.30 Uhr schiebt Olaf den Gashebel auf Vollgas und wir heben mit Westkurs ab.

Zunächst halten uns tiefe Stratuswolken auf 2500ft fest. Im Verlauf des Fluges hebt sich die Wolkendecke immer weiter an und reißt schließlich auf. Es wird sonnig. Langsam zieht Augsburg und Ulm an unserer rechten Tragfläche vorbei. Kurzes Frühstück zwischendurch auf 2800ft und schon befinden wir uns in der Schwäbischen Alb.



Mittlerweile ist es überwiegend sonnig und nur mehr Quellwolken verziehen den blauen Himmel. Ein tolles Gefühl, nach monatelanger Wartezeit endlich fliegen zu können! Unter Aufsicht der FIS München erreichen wir den Schwarzwald und überqueren diesen. Saftig grüne Wiesen und Wälder präsentieren sich unter uns. Immer wieder schöne Schwarzwaldhäuser dazwischen.



Es dauert nicht lange, dann ist der Schwarzwald auch schon durchflogen und wir erreichen Freiburg. Höchste Zeit, sich auf die Landung in Bremgarten vorzubereiten. Dort erwartet uns eine 1650x45m große Piste und bestes Wetter.



Nach nur 2h27min Flugzeit setzen wir die Breezer sanft auf die große Piste.

Nachdem das Auftanken erledigt ist, machen wir uns an die Flugvorbereitung für den Grenzüberflug nach Frankreich. Ein letzter Wettercheck und dann gebe ich den Flugplan auf. Nun heißt es 30min warten, bis dieser aktiv wird.



Um 13.21 Uhr Lokalzeit beschleunigt Olaf die Breezer erneut auf Vollgas und hebt ab. Sogleich aktiviert der Turm unseren Flugplan und ich melde mich bei den französischen Lotsen an. "Bale Information, D-MMJJ, Bonjour!" Der Rhein als Grenze ist schon kurz nach dem Start zu sehen und bald befinden wir uns in Frankreich.



Da die Flugzeit mit 15min sehr kurz ist, melde ich mich nach dem Grenzübertritt auch schon wieder bei Bale Information ab. Da fragt mich der Lotse: "Do you speak French on the radio for landing?" Ich überlege kurz und bestätige dann mit positiv. Schließlich habe ich mir das Funken auf französisch vor dem Flug beigebracht. In diversen Foren für Piloten raten sie das einem jeden Piloten, der nach Frankreich fliegt.

Wir befinden uns im Landeanflug auf den Flugplatz von Mulhouse-Habsheim. Ich versuche, eine Funkverbindung mit dem Turm herzustellen. Doch keiner antwortet. Ein Problem? Nein! Nicht in Frankreich. Die meisten der Plätze sind sog. Auto-Funkplätze. Das heißt, dass alle Piloten Blindmeldungen abgeben und jeder hört auf jeden. So ist auch ohne Flugleiter am Boden ein sicheres Fliegen möglich. Ich gebe daher auf französisch meine Positionsangaben durch und schließlich landen wir auf Piste 02. Wir rollen zum Vorfeld. Doch kein Mensch ist da. Der Flugplatz scheint menschenleer zu sein.



Schließlich finde ich doch noch eine Dame und frage sie, wo man denn die Landegebühr bezahlen müsse. Sie fragt mich, wie lange wir hier bleiben wollen. Ich erkläre ihr, dass wir den Flugplatz nur als Zwischenstop für den Grenzüberflug brauchen. "Ach, dann müsst ihr gar nichts bezahlen, das passt dann schon!", meint sie auf französisch. Ich bedanke mich ganz herzlich und kurze Zeit später starten Olaf und ich wieder.



Nun geht es endlich südwärts. Zunächst unterfliegen wir die Kontrollzone von Basel-Mulhouse auf Mindestflughöhe, dann steigen wir höher und passieren die ersten Ausläufer der Alpen auf französischer Seite.



Unsere Flugroute verläuft immer entlang der Schweizer Grenze. Wir passieren Pontarlier mit seinem großen Flugplatz. Einer unserer Ausweichplätze auf der Strecke. Dann steigen die Berge immer weiter an. Wir müssen unsere Flughöhe auf knapp 7000ft anheben. Und dann taucht er auf einmal auf zehn Uhr auf - der mächtige Mont Blanc mit seinen 4810m! Höchster Berg Europas! Was für ein Anblick!



Der Auslöser meiner Kamera klickt unzählige Male. Je näher wir kommen, umso klarer wird der Blick, und umso größer wird der Berg. Das Panorama wird perfekt, als auch noch der Genfer See mit der Stadt Genf zwischen uns und dem Mont Blanc auftaucht.

Wir sind so fasziniert, dass wir fast vergessen, unter den knapp vor uns liegenden Luftraum Delta abzusinken. Der Flughafen Genf ist nicht mehr weit und zwingt uns wieder in Bodennähe. Kaum sind wir unten, taucht auch schon die Rhone vor uns auf und signalisiert uns, dass wir fast am Ziel sind. Eine 180°-Umkehrkurve und schon befinden wir uns im Anflug auf den Flugplatz Bellegarde. Auch hier handelt es sich wieder um einen Auto-Platz. Also gebe ich wieder meine Blindmeldungen auf französisch durch und fliege in den Queranflug auf die Piste 01 ein. Da permanenter Nordwind weht, entscheiden wir uns, in Richtung Norden zu landen. Es ist die richtige Entscheidung, allerdings erfassen uns im Endanflug heftige Böen und Scherwinde. Ich habe alle Mühe, die Breezer auf Kurs zu halten. Der Steuerknüppel schlägt wild in alle Richtungen aus, während ich weiter auf zur Piste sinke. Einen kurzen Moment ohne Turbulenzen nutze ich aus und setze die Breezer sanft auf die Piste. Olaf betätigt sofort die Bremse - geschafft, wir sind unten! Wir rollen zum Vorfeld und stellen die Maschine ab.



Im Gebäude befinden sich mehrere Personen. Doch keiner scheint sich für uns zu interessieren und keiner kommt zu uns. Also gehen wir rein und stellen uns vor. Wir werden nett begrüßt, aber man merkt doch, dass man hier immer etwas mehr auf sich allein gestellt ist. In Deutschland wird man sofort gefragt, was man hier macht und ob man Sprit und Hotel braucht. Hier muss man erst danach fragen. Kurze Zeit später tauen die Franzosen dann doch noch auf und es wird etwas familiärer. Uns wird Kaffee und Sprit (...für die Breezer!) angeboten. Wir erkundigen uns nach dem Wind. Die Piloten meinen, der Wind wäre die Bise, ein ähnlicher Wind wie der Mistral, nur leicht schwächer und in einer anderen Form. Er entstehe durch die Ventilfunktion des Genfer Tals bei Nordostwindlage. Doch ob der Wind nachlassen würde oder wie es am nächsten Tag aussehe, vermochte uns keiner vorherzusagen. "Das weiß keiner so genau". Eigentlich wollen Olaf und ich noch einen abendlichen Rundflug zum Mont Blanc unternehmen, doch der Wind wird immer stärker. Ich entscheide, dass wir nicht mehr fliegen. Zu riskant ist es, noch einmal zu starten und zu landen. Als Fluglehrer bei ASAD habe ich immer die Verantwortung und ich möchte nichts riskieren. So verzurren wir die Maschine mit drei Spanngurten sicher auf dem Vorfeld.



Per Telefon reservieren wir uns ein Hotelzimmer, in nur 750m Entfernung vom Flugplatz. Dort ziehen wir uns erst einmal zurück und versuchen, im Internet irgendwie das Wetter und den Wind für den nächsten Tag vorherzusagen. Doch keine Chance, jede Wetterseite sagt etwas anderes! Wir müssen also abwarten und das Beste hoffen...  
Am Abend gehen wir fürs Abendessen ins Zentrum der ganz schön hässlichen Industriestadt Bellegarde.



Nichts besonderes gibt es hier zu sehen, aber zugegeben dient uns die Stadt ja nur als Zwischenstop auf unserer Tour.

In der Nacht dreht der Wind bis zu geschätzten 80km/h auf! Ein richtiger Sturm! Das kann doch gar nicht wahr sein - sternenklarer Himmel und dazu der Sturm. Mit so etwas haben wir nicht gerechnet. Sitzen wir hier nun mehrere Tage fest, bevor wir wieder ans Fliegen denken können?! Mit etwas sorgenvollen Gedanken schlafe ich schließlich ein, während der Wind draußen an den Fenstern rüttelt.

Der nächste Morgen - 06.30 Uhr klingelt der Wecker. Sofort öffne ich das Fenster und schaue nach draußen: windstill und klarer blauer Himmel!!! Ich kann es kaum glauben und freue mich wie ein kleines Kind.

Schnell machen Olaf und ich uns fertig, nehmen von der Bäckerei unterwegs Frühstück mit und sind um 07.30 Uhr am Flugplatz.



Wir sind die einzigen. Keiner da. Aber man macht ja sowieso alles selbst. Maschine startklar gemacht und um 08.00 Uhr geht es los. Take off! Zunächst müssen wir nach dem Start zwei große Vollkreise fliegen und Höhe gewinnen, um die Wolkendecke, die etwas weiter südlich von uns beginnt, überfliegen zu können. Wir erreichen 5300ft, das reicht gerade so, um über die Wolken zu kommen, aber noch unterhalb des Luftraums Delta zu bleiben. Bis kurz nach dem Lac du Bourget kratzen wir an der Wolkenoberkante.



Danach wird es zum Genuss - die Wolkendecke sinkt tiefer und wir können aufgrund des Luftraums höher steigen, auf unsere geplante Reiseflughöhe von 7500ft. Ein gigantische Panorama liegt vor uns. Die französischen Alpen, frei von jeglichen Wolken und in der Mitte thront der mächtige Mont Blanc. Wir nehmen Kurs auf diesen.



Links von uns zieht die Stadt Annecy mit dem schönen See Lac d'Annecy vorbei. Nach weiteren 10min die Stadt mit dem Flugplatz Albertville. Auch dieser ist einer unserer Ausweichflugplätze, sollte hier in den Bergen irgend etwas passieren. Ein beruhigendes Gefühl, mitten in den Bergen eine Notlandemöglichkeit zu haben.



Nachdem wir Albertville passiert haben, heißt es nun höchste Konzentration. Wir wollen auf einem der offiziell gefährlichsten Flugplätze der Welt landen: Courchevel. Dieser Flugplatz liegt mitten in den Bergen, auf einer Höhe von 6584ft/2007m! Seine 537m lange und 40m breite Piste hat eine Steigung von satten 18,7%! Man landet also stark bergauf. Für diesen Altiport gibt es genau festgelegte Anflugverfahren. Eigentlich benötigt man für diesen Platz eine Einweisung oder muss ein französischer lizenziertes Bergpilot sein - doch für Ultraleicht gelten diese Vorschriften nicht! Berühmt wurde dieser Flugplatz durch die James Bond-Filme "Der Morgen stirbt nie" und "Goldeneye" mit Pierce Brosnan.

Am Meldepunkt Whiskey melde ich mich beim Turm in Courchevel an. Keine Antwort. Ich probiere es noch weitere drei Male, doch keiner spricht mit mir. Eigentlich müsste der Platz auf haben, doch es scheint, als wäre keiner da. Daher fliege ich das spezielle Anflugverfahren ab, das vorgeschrieben ist, wenn der Turm unbesetzt ist. Ich überfliege den Platz in 500ft in einer Linkskurve, checke Pistenzustand und Windsack.



Kaum Wind, freie Piste - perfekt! Dann entferne ich mich zunächst 180° vom Platz, wieder genau Kurs auf den weißen Mont Blanc. Eindrehen in den rechten Queranflug in 7000ft, dann Endanflug auf Piste 22 und leichtes Sinken. Aber nicht zu viel, denn der untere Teil der Piste liegt auf 6372ft. Sieht wirklich krass aus, manchmal hat man den Eindruck, senkrecht den

Berg hinauf landen zu müssen. Im kurzen Endteil entspannt sich die Situation wieder etwas und die Perspektive täuscht einen normalen Eindruck vor.



Zunächst steigt die Piste mäßig an, dann folgt ein Knick und es geht steil bergauf. Die schwächere Leistung aufgrund der großen Flughöhe berücksichtigend gebe ich kurz vor dem Aufsetzen noch einmal viel Gas. Zugleich ziehe ich viel stärker als bei einer normalen Landung nach oben. So setzten die Räder sanft auf der Piste auf! Olaf geht gleich an die Bremse, doch das wäre nicht nötig gewesen. Kurz bevor die ansteigende Piste in einem Knick auf das waagrechte Plateau des Vorfelds übergeht, muss ich noch einmal 60% Gas geben, um nicht rückwärts die Piste hinunterzurollen. So extrem ist die Steigung!  
Wir stellen unsere Maschine auf dem Plateau ab. Geschafft! Ziel der Reise erreicht!!



Es ist schon interessant, in der abgestellten Maschine den Zeiger des Höhenmessers auf 6584ft zu sehen...





Eine Stunde lang genießen wir das gewaltige Panorama. Dann müssen wir wieder los. Es wartet noch eine weitere Herausforderung auf uns. Da immer noch keiner im Turm ist, wollen wir uns vergewissern, dass die Piste frei von Hindernissen ist und nicht noch ein Bagger oder eine Person auf die Piste gefahren bzw. gelaufen ist. So rollen wir an den Knick der Piste und schauen hinunter. Alles frei! Also schnell umgedreht und Vollgas. Wir rasen auf den Knick zu. Ein komisches Gefühl, nicht zu sehen, was dahinter auf einen wartet. Dann geht es rasant

nach unten und die Breezer beschleunigt merkbar schneller. Wir heben ab und schon überfliegen wir das Pistenende. Danach geht es ein paar hundert Meter steil nach unten. Was für ein Abflug!



Es dauert nur wenige Minuten und wir müssen nur einen Berg umfliegen, dann heißt es wieder volle Konzentration. Landeanflug auf den Altiport Meribel. Auch hier meldet sich

wieder kein Mensch am Funk. Ist wohl die Sommersaison hier schon vorbei und keiner fliegt mehr?! Also wieder Blindmeldungen abgegeben und das Anflugsverfahren genauestens abgeflogen. Zunächst überfliegen wir die Schwelle der Piste 15 in 6200ft. Der Platz selbst liegt auf 5636ft/1718m. Soweit alles frei und der Wind ist minimal. Alles klar zu Landung. Wir fliegen in einen Gegenanflug und drehen dann in einiger Entfernung zum Platz gleich in den Endanflug ein.



Auch für diesen Platz wäre eine Einweisung nötig bzw. müsste man ein lizenziertes französischer Alpenpilot sein, doch wieder einmal gilt dies nicht für Ultraleicht. Die Piste ist mit 400m etwas kürzer und mit nur 15m Breite erheblich schmaler als in Courchevel. Die Steigung beträgt "nur" 11%, allerdings kommt hinzu, dass der Platz in einer schmalen Waldschneise liegt. Werden wir also mit starken Turbulenzen zu kämpfen haben? Ich sinke herab auf die Piste. Klappen Stufe 1, Geschwindigkeit 110km/h. Alles passt. Keine Turbulenzen, der Wind ist still. Ich setze die Breezer sanft auf die Piste und schon rollen wir die steile Piste hinauf. Diesmal brauchen wir leicht die Bremse. Die Steigung ist nicht zu steil, aber die Piste kürzer. Neben der Bahn stellen wir die Maschine ab. Auch das zweite Ziel der Reise ist erreicht!!



Meribel ist bekannt als französischer Wintersportort. Traurige Berühmtheit erlangte der Ort durch den Skiunfall von Michael Schumacher 2013. Heute ist alles wie ausgestorben. Alle Hotels werden gerade renoviert und keiner erwartet uns am Flugplatz. Wir vertreten uns die Beine und machen Fotos. Dann starten wir wieder. Olaf gibt Gas und wir rollen auf den Knick der Piste zu. In Meribel ist dieser stärker ausgeprägt als in Courchevel und so kommt es, dass wir beim Hinunterfahren den Sitz nur noch mit der Hälfte unseres Gewichts belasten. Ein erhebendes Gefühl... Dann flacht die Piste wieder leicht ab und wir heben ab. Gleich nach der Piste fällt das Gelände wieder steil nach unten. Ein Take off wie auf einem Flugzeugträger!



Wir haben noch Zeit und das Wetter ist perfekt. So machen wir noch einen kurzen Abstecher nach Bourg-St-Maurice und den hochalpinen See Lac de Roselend, von wo sich ein gigantisches Panorama auf den nur noch knapp 20km entfernten Mont Blanc eröffnet. Wahrlich atemberaubend!





Doch wir wollen nicht zu viel Treibstoff verbrennen. Wissen wir doch nicht, ob wir in Bellegarde noch einmal auftanken können. Im Notfall müssen wir bis nach Pontarlier kommen, wo es wieder Sprit gibt. Daher schlagen wir Direktkurs nach Bellegarde ein, Reise Flughöhe 8500ft.



Je näher es Richtung Genf geht, desto tiefer müssen wir wieder sinken und so kommen wir doch noch zu einem schönen tiefen Sightseeingflug über der Rhone. Diesmal verläuft die Landung in Bellegarde ohne Probleme. Der Wind ist still und es gibt keine Turbulenzen. Zum Glück ist ein Pilot vor Ort, der uns auch Sprit geben kann. Wir tanken auf und checken das Wetter. Doch was ist das? Laut GAFOR ist der komplette Luftraum im Süden Deutschlands X-Ray! Entgegen jeglicher Vorhersage der letzten Tage! Hochnebel und tiefe Stratuswolken haben sich ausgebreitet und vermiesen einem jeden Piloten das Vergnügen. Auch für den nächsten Tag ist die Vorhersage nicht besser. Was also tun? Eigentlich wollen wir noch einen Tag länger in Frankreich beleiben, doch bei dieser Vorhersage können wir diesen Plan gleich wieder vergessen. Wir müssen versuchen, heute noch nach Hause zu kommen. Denn jetzt am Nachmittag und Abend ist die Wolkenbasis am höchsten. Am nächsten Tag in der Früh haben wir keine Chance, über den Schwarzwald und die schwäbische Alb zu kommen. Also sofort starklar gemacht und Richtung Norden gestartet.



Das Genfer Tal ist heute voll von Wolken, die wie ein Schaum über den Bergkamm, der als Trennwand nach Westen fungiert, herunterlaufen und sich dann auflösen.



Wir folgen der Schweizer Grenze nach Norden, passieren Pontarlier. Dann wird es immer bewölchter und wir müssen immer tiefer herabsinken. Es beginnt auch leicht zu nieseln. Was ist das nur für ein Wetter heute?! Keiner hat dies vorausgesagt! Schließlich werden die Berge der Alpenausläufer immer kleiner und wir erreichen nach 1h27min Flug den Flugplatz Montbéliard. Zu unserer Überraschung ist der Turm diesmal besetzt und wir können sogar auf englisch kommunizieren.



Nach der Landung checken wir noch einmal das Wetter und rufen in Bremgarten an. Die Wolken dort sind OK, es ist fliegbares Wetter. Also geben wir bei den französischen Losten unseren Flugplan auf und starten nach 45min Aufenthalt erneut. Wieder melde ich mich bei Bale Information an. Interessanterweise funken hier auch die großen Linienmaschinen, die im Anflug auf Basel-Mulhouse sind, so z.B. Lufthansa und Turkish Airlines. Wir fliegen also wahrlich international! Unsere Flugroute verläuft über Mulhouse und den Rhone-Rhein-Kanal. Nach etwa 40min erreichen wir die deutsche Grenze und ich melde mich bei den Franzosen ab. Au-revoir, la France! Nach der Landung in Bremgarten tanken wir wieder einmal voll und checken das Wetter. Die Vorhersagen sind sehr schlecht und ein Überflug des Schwarzwaldes und der Schwäbischen Alb scheint nicht möglich. So ein Mist! Wir entscheiden uns, nach Norden bis Karlsruhe zu fliegen und dann die beiden Gebirge nördlich von Stuttgart zu umfliegen. Das müsste gehen. Zusätzlich telefoniere ich noch mit Marco, welcher ebenfalls Fluglehrer bei der Flugschule ASAD und zugleich Flugleiter ist, und heute im Turm in Landshut sitzt. Ich beantrage für alle Fälle PPR, um noch nach 19.00 Uhr in Landshut landen zu können. Vielleicht schaffen wir es ja. Es ist knapp. Im Notfall müssen wir halt wo anders landen und noch einmal übernachten.

Um 17.15 Uhr starten wir wieder. Gleich nach dem Take off sehe ich, dass die Wolken über dem Schwarzwald gar nicht so tief hängen und die Sicht nicht so schlecht ist. Ich suche mir auf der Karte ein Tal, das den Schwarzwald von West nach Ost vollständig durchquert und schlage Olaf vor, es im Tal zu probieren. Das müsste von den Wolken her heute funktionieren. Und tatsächlich - es klappt. Die Wolken lassen das Tal in Ruhe und so können wir das Gebirge ungehindert passieren.

Auch bei der Schwäbischen Alb versuchen wir das gleiche. Doch hier ist es nicht mal so schlecht und so können wir gleich direkt queren. Bei der FIS München erfrage ich, ob irgendwelche Sperrgebiete oder Kontrollzonen auf unserer Route aktiv sind. Zum Glück nicht. So können wir Direktkurs nach Landshut fliegen. Der Gegenwind von konstant 30km/h bremst uns ständig aus. Aber wir können 170km/h halten. Nach längerer Zeit passieren wir Augsburg. Ein Blick aufs GPS zeigt, dass es knapp wird mit der Ankunft in Landshut. Die maximal erlaubte PPR-Zeit ist heute 19.50 Uhr (Sonnenuntergang). Laut GPS liegen wir wenige Minuten drüber.

Doch im letzten Streckenabschnitt holen wir mit guter Navigation und 170km/h noch ein paar Minuten heraus und so schaffen wir es doch tatsächlich, genau auf die Minute um 19.50 Uhr bei fortgeschrittener Dunkelheit in Landshut aufzusetzen! Was für eine Präzision!

Ein krönender Abschluss einer fantastischen Flugtour nach insgesamt nur 10,6 Flugstunden. Mein spezieller Dank gilt allen Verantwortlichen der Flugschule ASAD Aero Service Albert Dietrich für die Tour, insbesondere Albert für die Bereitstellung der Breezer, Marco fürs Tanken und Unterstützung bei der Wetterberatung und Gewährung von PPR, Anke für die Termin- und Kalenderplanung und Eddy für die perfekte technische Unterstützung! Ohne sie und die Flugschule ASAD wäre diese Tour nicht möglich gewesen.

