

Ausflug nach Vichy, Frankreich

Vom 19. bis zum 21. Juli besuchte ich mit meiner MVEK das Euro Fly-In der RSA. Die RSA ist eine Vereinigung von Amateurflugzeugbauern und entspricht der deutschen OUV. Im Laufe der Jahre hat sich dieses Treffen zu einem Fly-In aller möglichen und auch unmöglichen Flugzeuge gemauert. Dabei sind auch UL's in großer Zahl vertreten, die speziell in Frankreich oft im Eigenbau entstehen oder aber zum Experimental „umgemodelt“ werden.



Der offizielle Name des Flugplatzes ist Vichy le Charmeil und hat die ICAO-Kennung LFLV. Er liegt rund 6 km von der Stadtmitte entfernt und ist nur mit dem Taxi (24 € die einfache Fahrt) zu erreichen. Zum Glück hatte zu dem Treffen die RSA einen kostenlosen Shuttlebus eingerichtet, denn ein Taxi in Frankreich zu ergattern, ist aufregender als der Flug dorthin. Eigentlich funktioniert das nur von einem Hotel aus gut!

Leider gibt es im Bereich des Flugplatzes kein Hotel, dafür aber zahlreiche in der Stadt, die ja auch als Kurort (Mineralwasser) gilt. Vichy war übrigens auch für ein paar Jahre die Hauptstadt des von Deutschen besetzten Teil Frankreichs.

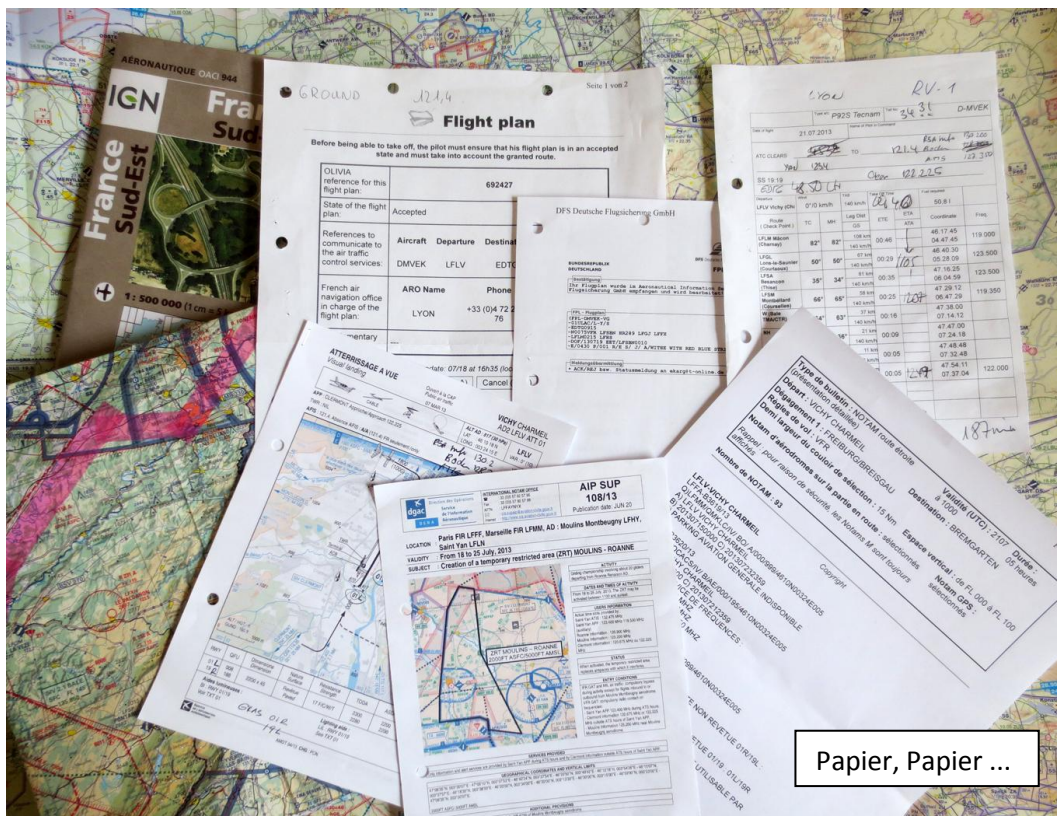
Meine Flugroute für den Hinflug am 19. Juli, einem Freitag, war mit einem Tankstopp in Bremgarten (EDTG) und Macon (LFLM) geplant. Zeitlich habe ich dabei den Abflug in Bremgarten so gelegt, dass zumindest die auf der Route liegenden Tiefflugstrecken nicht mehr aktiv waren. Ein Check über die Aktivität ist ein Muß und sollte zeitnah erfolgen – die entsprechenden Informationen finden sich hier: http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/asp/frameset_uk.asp?m=39.

Den Rückflug am 21. Juli hatte ich von Vichy aus direkt über Bremgarten als Tankstopp geplant. Da dies ein Sonntag war, sind zumindest die meisten militärisch bedingten Luftraumbeschränkungen nicht aktiv.

Für den Ein- und Ausflug fordert Frankreich noch immer einen Flugplan. Ich habe den Flugplan für den Einflug über das DFS-Portal (<https://secas.dfs.de/pilotservice/home.jsp>) und für den Ausflug aus Frankreich über das OLIVIA-Portal (<http://olivia.aviation-civile.gouv.fr/index.php?lang=en&ref=olivia>) schon einen Tag vor dem Abflug aus EDFC aufgegeben. Das ist problemlos, nur muss man sich vorher (kostenlos)registrieren. Bei OLIVIA kann man sich auch das Streckenwetter und die Notams ansehen.

Ich hatte auf dem Hinflug zwei AIP-Supplements zu beachten, die zeitlich beschränkte ZRT's (Zone Restricted Temporary) enthielten. Solche Supplements sind unter http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/asp/frameset_uk.asp?m=1 zu finden und unbedingt zu beachten. Ich hatte z. B. eine ZRT gleich hinter Montbeliard zu umfliegen und dann nochmals eine kurz vor Vichy wegen eines Segelflugwettbewerbs..

Im Gegensatz zu Deutschland gibt es die aktuellen Anflugblätter (VAC, Visual Approach Chart) ebenfalls kostenlos im Netz (https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/html/frameset_aip_uk.htm). Auch die AIP selber ist da zu finden. Darin finden sich beispielsweise Informationen über Sperr- und Beschränkungsgebiete. Denn auch in Frankreich gilt: Nur der Pilot ist für die Beachtung dieser Gebiete verantwortlich – je nach SIV (entspricht dem FIS in Deutschland) wird man da nicht immer vor dem Einfliegen gewarnt!



Papier, Papier ...

Doch nun zum Flug selbst!

Das Flugwetter für die Strecke bis Bremgarten ist als „Charly“ und ab Bremgarten als OSCAR mit lokalen Schauern vorhergesagt. Auf dem Flug sollten also wettertechnisch keine Probleme zu erwarten sein. Der Start in Aschaffenburg erfolgte um 08:45 LT und führte unter dauerndem FIS-Kontakt an Heidelberg, Karlsruhe, Baden-Baden und Lahr vorbei nach Bremgarten. Die Flugzeit bis Bremgarten betrug 1:52 Stunden. Leider gibt es in Bremgarten noch immer kein Restaurant, das alte wurde abgerissen und wird nun neu aufgebaut; ein Öffnungstermin ist aber noch nicht abzusehen. Dafür ist aber das Super Plus mit 1,71 Euro für eine Flugplatztankstelle sehr günstig.

Nachdem die Karten und das Streckenprotokoll neu geordnet sind, geht es gleich weiter Richtung Macon, meinem nächsten Tankstopp. Macon deshalb, weil die MVEK da schon ein alter Bekannter ist und weil bei einer Vollbetankung der Kraftstoff nach Vichy und von da aus auch wieder zurück bis Bremgarten im Normalfall gut reicht.

Um 11:12 LT stehe ich mit meiner MVEK am Rollhalt; diesmal mit Flugplan für den mit 2:04 Stunden berechneten Flug nach Macon. Schon vor dem Start habe ich die Bale Info Freq. 130.900 als Standby gerastet und auf dem Transponder sind im STBY-Fenster auch schon die 3400 eingestellt – mit 34 beginnen die für VFR-Flieger vergebenen Codes. Das hilft ungemein, denn gleich nach dem Start wird es gerade im Einmanncockpit etwas hektisch, da hilft nur die gute Vorbereitung. Denn kaum hat man sich bei Bremgarten verabschiedet, ist man schon fast an der Grenze, ich benutze als Point of Entry „November“ (LFSBN im Flugplan). Ich rufe Bale Info auf der 130.900 und erbitte ein Transit in 2500 ft via LFSBN direkt nach HR289, einem NDB nördlich Montbeliard, das ich natürlich mit dem GPS anfliege.

Eigentlich flog ich bis jetzt immer am Flugplatz Montbeliard vorbei und dann mehr oder weniger der Doubs folgend nach Besancon. Doch heute ist eine ZRT in Kraft – wegen einer militärischen Übung war dieser Weg versperrt. Aber die Route über das NDB ist sogar etwas niedriger fliegbar und bietet mit einer TGV-Trasse und dann mit dem Verlauf der Ognon (dieses Flüsschen verläuft nahezu parallel zur Doubs) auch eine gute Orientierung.

Leider darf ich wegen „heavy approach traffic“ nur in 2000 ft fliegen, aber das ist kein wirkliches Problem. Als Transpondercode bekomme ich die 3431 zugewiesen. Da bin ich echt froh, vorher schon mal die 34 eingestellt zu haben, zumal der Code mehr in Französisch als in Englisch im Kopfhörer ankommt. Generell lohnt sich, schon mal Kugelschreiber und Papier zum Mitschreiben bereitzuhalten, bevor man Info ruft! Auf der Höhe von Belfort steige ich dann auf 2500 ft, mehr ist im Moment, und wie sich später zeigt, auch auf der weiteren Strecke bis Macon nicht drin. Die 4 bis 6/8 Basis ist mal bei 2500 ft, mal bei 3000 ft; ab und an gilt es sogar noch tieferen Wolkenfetzen auszuweichen.

Ich fliege in rund 2300 ft: Der Vorteil dabei ist, dass die Horizontalsicht in dieser Höhe ganz akzeptabel ist, während ein paar hundert Fuß höher die Sicht rapide abnimmt. Kurz hinter Besancon werde ich von Bale Info auf die 135.850 geschickt, der neue Squawk ist 3452.

Langsam wird es jetzt Zeit, sich das Anflugblatt von Macon am Panel zu befestigen. Macon ist ein Platz, an dem alle Meldungen für den An- wie auch den Abflug in Französisch zu erfolgen haben. Dies wird durch die Anmerkung „A/A FR only“ im Anflugblatt deutlich. Die Praxis sieht dann in der Regel so aus, dass man sich 5 Minuten vor dem Platz meldet und dieser dann rechtwinklig zur Bahn in

1200 ft über Platzhöhe in Bereich des Windsacks (dieser ist auf dem Anflugblatt entsprechend eingezeichnet) überflogen wird. Dieser Überflug wird wieder gemeldet und auch die gewählte Landerichtung mitgeteilt. Achtung: Oft steht im Anflugblatt, dass eine „preferred QFU“ (QFU ist die Bahnrichtung) gilt, das ist die vorzugsweise zu benutzende Lande- bzw. Startrichtung.

Ich habe mir eine kleine Liste der Meldungen in Französisch zusammengeschrieben, die ich dann fallweise mehr oder weniger herab stottere. Das hat bis jetzt immer gut geklappt; nur wenn auf der Frequenz zu viel los ist, warte ich eben etwas mit dem Anflug. Auch diesmal hat es in Macon mit den Meldungen scheinbar geklappt, zumindest hielten zwei UL's brav ihre Position am Rollhalt, als ich nach 2:08 Stunden Flugzeit in den Queranflug zur Landung auf der 08 drehte. Der nur französisch sprechende Platzwart scheint meinen Flieger nach dem jetzt 4. Anflug auf Macon innerhalb eines Jahres schon zu kennen. Er eilte schon auf die Tankstelle zu und hatte auch schon den Flugplan telefonisch geschlossen, bevor ich ausgestiegen war.



Schnell waren die beiden Tanks wieder gefüllt (der Liter UL91 kostet hier 1,96 Euro, die Landegebühr beträgt 8 Euro) und das Wetter für den knapp einstündigen Sprung nach Vichy gecheckt. Mit Hilfe meiner Vokabel-Karte rollte ich wieder zur 08 und war dann auch schnell wieder in der Luft – bei 35 Grad und einer Luftfeuchtigkeit von 80% am Boden tut etwas Fahrtwind wieder echt gut.

Leider ist auch auf dem weiteren Streckenverlauf die Sicht nicht berauschend; ab und an schaffe ich es gerade so über einen der zahlreichen Hügel zu kommen, ohne die Wolkenbasis zu treffen, ab und an ist dazu aber auch ein kleiner Schlenker nötig. Immerhin ist die Basis hier etwas höher, dafür ist aber auch der Grund bis zu 3000 ft hoch. Von Clermont Info werde ich gleich nach dem Erstanruf wegen eines zwischen Roanne und St-Yan stattfindenden Segelflugwettbewerb auf die Frequenz von

St-Yan Approach geschickt. Aber außer einer allgemeinen Warnung vor starkem Segelfluggetrieb gibt es nichts aufregendes auf dieser Frequenz, obwohl ich mich hier in einem D-Luftraum befinde – Ryan Air lässt grüßen. Gerade als ich um Verlassen der Frequenz für den Anflug auf Vichy bitten wollte, wurde ich aufgefordert, „Vichy in Sicht“ zu melden. Das tat ich dann auch schnell, zumal ich hinter einem Bergrücken schon den Flugplatz erkannt hatte.

Für das Treffen war ein umfangreiches AIP-Supplemental veröffentlicht worden, das die Anflugprozedur für Flugzeuge mit Funk und für Flugzeuge ohne Funk beschrieb. Für aus Osten kommende Flugzeuge war ein Meldepunkt kreiert worden, der sich 5 Minuten im Nord-Osten des Platzes befand. Zudem waren spezielle Frequenzen vergeben worden, die ich schon bei der Flugplanung auf der Anflugkarte notiert hatte. Nach meiner Meldung mit Kennzeichen, Type und Farbe des Flugzeugs bekam ich dann auch die Landebahn 01 Asphalt zugewiesen. Um zumindest etwas Aufmerksamkeit zu erregen, schaltete ich das Landelicht ein. Dauernd wurde ich gefragt, wo ich mich denn befinde bis dann die Frage kam, ob ich das Flugzeug wäre, das sich im Downwind befindet. Dummerweise war zu allem die sich überschlagende Damenstimme im Funk nahezu unverständlich, worüber sich auch der andere anfliegende Verkehr nicht gerade erfreut zeigte.

Nachdem ich meine Position im Gegenanflug bestätigt hatte, bekam ich dann auch die Freigabe zur Landung. Im Endanflug wurde mir dann auch klar, warum die Dame so aufgeregt im Funk war: Die Kunstflugstaffel der französischen Luftwaffe stand abflugbereit am Rollhalt! Na ja, ich machte eine lange Landung und meldete auch das Verlassen der 2 km langen Bahn. Ich war in Vichy!



Der Rückflug von Vichy erfolgte am 21. Juli unter wettertechnisch wesentlich besseren Bedingungen direkt über Bremgarten nach Aschaffenburg.

Auf den folgenden Seiten sind noch einige Bilder vom Treffen und dem Rückflug.

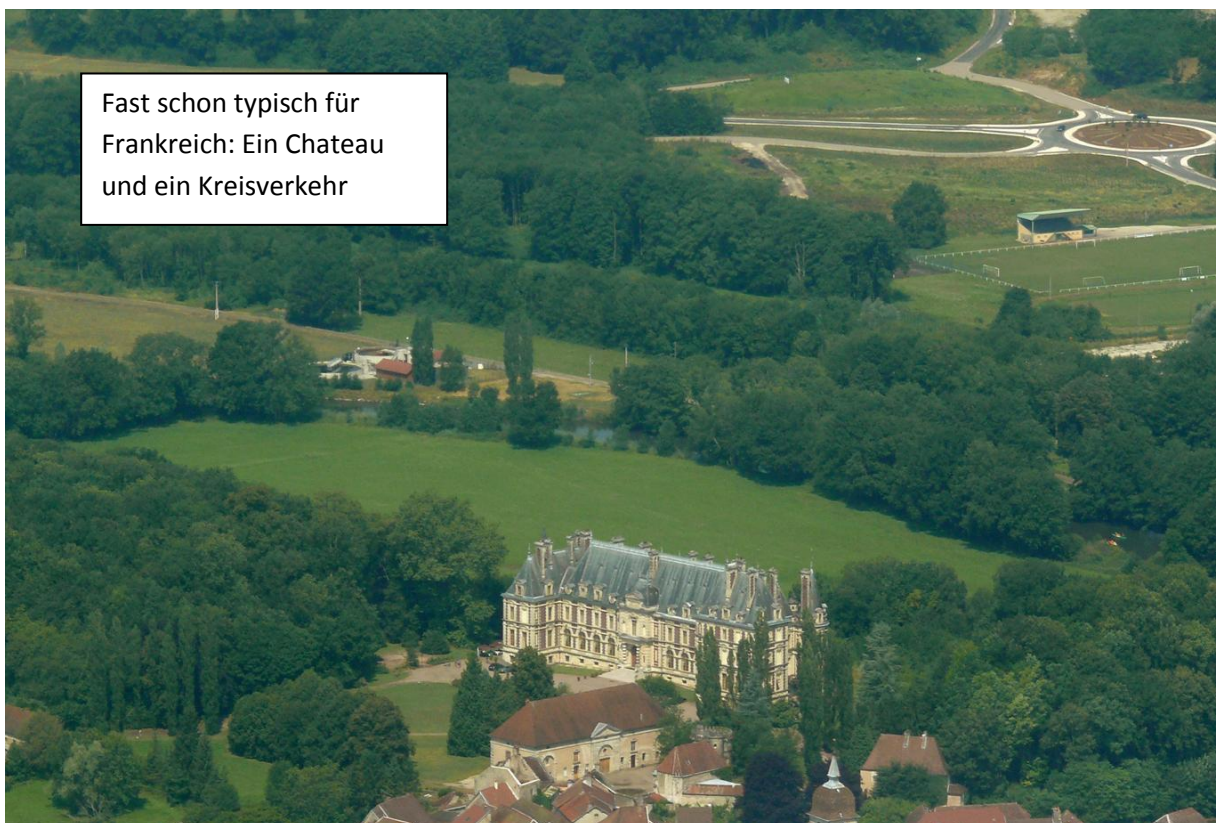




„Unbekannte Konstruktion“



C47





Vichy



Besancon



Karlsruhe