

ALLGEMEINES SEITE 4

CHANCE FÜR VEREINE

DAEC BIETET SPORT-AUDIT LUFTSPORT AN – BWLV FÖRDERT VEREINE MIT ZUSCHÜSSEN

MOTORFLUG SEITE 25

ZWISCHEN ALB UND TAUBERTAL

56. SWDR UND 21. MILITÄRISCHER MOTORFLUGWETTBEWERB IN NIEDERSTETTEN

TITELTHEMA SEITE 29

AKROBATEN DER LÜFTE

DM im Segelkunstflug in Hayingen – erstmals mit Freestyle-Wettbewerb



UL-FLUGLAGER DES LUFTSPORTVEREINS HOHENASPERG IN SÜDFRANKREICH

BERGE, MEER UND WEIN

Die Idee vom Leben im Hier und Jetzt kommt im berühmten Ausspruch des Konfuzius zur Geltung: „Der Weg ist das Ziel.“ Was hat das mit dem Fluglager der UL-Gruppe des Luftsportvereins Hohenasperg zu tun, das im Juni dieses Jahres nach Südfrankreich führte? Viel, bedenkt man den komplizierten Weg, den die Reise nach Frankreich gleich zu Beginn nahm.

Doch der Reihe nach: Mit den zwei vereinseigenen Flight Design CT und einer zusätzlich gecharterten Maschine gleichen Typs machten sich sechs Piloten vom Heimatplatz Pattonville (EDTQ) aus auf, eine erlebnisreiche Woche in Südfrankreich zu verbringen. Begleitet wurden sie von zwei Pilotinnen mit ihrem Dimona-Motorsegler. Als Stationierungsort wurde Avignon-Caumont (LFMV) gewählt, da dort Hangarierungsmöglichkeiten für alle Maschinen bestanden und ein Best-Western-Hotel direkt am Platz verfügbar war. Am Abflugtag wurden die Flugpläne aufgegeben, und nach einem letztmaligen Auftanken in Bremgarten ging es über die Grenze – jedoch nicht für alle.

STARTSCHWIERIGKEITEN FÜR EIN TEAM

Ein Team erfuhr vom freundlichen, aber bestimmten Controller von Bâle-Info, dass kein Flugplan für die Maschine vorhanden sei. Er versicherte, dass er mehrfach

nachgesehen habe, aber bei ihm nichts vorliegen würde. Die vorsichtige Frage, ob man ausnahmsweise auch ohne Flugplan nach Frankreich durchgelassen würde – sinnlos. „You are not allowed to land in France“ war die eindeutige Antwort auf die anmaßende Frage. Also zurück nach Bremgarten, wo es nun an der DFS (Deutsche Flugsicherung) war, ihrerseits zu versichern, dass der Flugplan in Ordnung gewesen sei und selbstverständlich an alle FIR (Flight Information Region) in Frankreich gegangen sei. Ein neuer Plan

wurde aufgegeben, nochmals gestartet, und der gleiche Controller quittierte die over-the-border-Meldung schmunzelnd mit einem „Bon voyage“. Wo Konfuzius recht hat, hat er recht.

Über eine Zwischenlandung in Mâcon (LFM) erreichten wir Avignon. Der Platz ist für unsere Verhältnisse ein Hybrid. Kontrollzone, Linienverkehr mit Bombardier Canadair Regionaljets – vor allem nach Großbritannien –, UL und Gyrocopter fest stationiert am Platz, und wenn gerade

Die Calanques, steilwandige Küsteneinschnitte bei Marseille

Die UL-Piloten des Luftsportvereins Hohenasperg (v. l.): Martin Kraus, Hans-Jürgen Reichardt, Tobias Witten, Markus Kuhnla, Christian Görg, Hartmann Rupp





Das Mittelmeer über La Ciotat zeigte sich von seiner charmantesten Seite

wenig Verkehr ist, machen Kunstflieger Turnübungen vom Feinsten – wo gibt es das bei uns? Und das alles in eindeutiger, aber entspannter Kommunikation mit den Controllern. Leider gibt es dort nicht den günstigen UL-Sprit, den wir gerne getankt hätten, nur das edle Avgas ist verfügbar. Mit täglich zehn Minuten Flug nach Carpentras (LFNH) im Osten lösten wir das regelmäßig wiederkehrende Problem, dort gibt es unsere Marke. Mit dieser Infrastruktur konnten die Erkundungsflüge beginnen.

STEIL ABFALLENDE KÜSTEN-ABSCHNITTE, WEISSE INSELN IM AZURBLAUEN MEER

Der erste hatte es gleich in sich: Von Carpentras, das praktisch auf Meereshöhe liegt, ging es nach Nordosten zum

Mont Ventoux auf fast 6.300 Fuß. Was für die Teilnehmer an der Tour de France jedes Jahr schweißtreibend ist, war für uns nur eine Frage der richtigen Motordrehzahl, bis dieser beeindruckende, abgeholzte, kahle „Berg des Windes“ unter unseren Tragflächen erschien. Unsere Begleiterinnen im Motorsegler, die nicht über so viel Motorpower verfügten, glichen dieses Manko durch persönliches Können aus und schraubten sich geübt mit Thermikhilfe in fast der gleichen Zeit nach oben.

Von hier ging es zur ersten Zwischenlandung nach Le Castellet (LFMQ) nördlich von La Ciotat. Hätten wir gewusst, dass die Landegebuhr pro UL bei 27 Euro liegt, wären wir als gelernte Schwaben vielleicht weitergeflogen. So hatten wir jedoch die Gelegenheit, den Aéroport International du Castellet zusammen mit der Rennstrecke Circuit Paul Ricard schon aus der Luft zu besichtigen. Der Circuit Paul Ricard ist eine hochmoderne Renn-, Test- und Versuchsstrecke, die von vielen Racingteams sowie Auto- und Motorradherstellern genutzt wird. Damit war uns auch die branchenbedingt angemessene Landegebuhr verständlich.

Der Höhepunkt des Tages war jedoch der Flug über dem Mittelmeer von La Ciotat, an den Calanques südlich von Marseille vorbei, über die Insel Riou, die Bucht von Istres, die Camargue bis nach Candillargues (LFNG) bei Montpellier. Steil abfallende Küstenabschnitte, weiße Inseln im azurblauen Meer, weitläufige Strände, pittoreske Hafenstädte, Salzseen mit den berühmten rosafarbenen Flamingos – das alles im brillanten Licht der Provence, das berühmte Maler wie Cézanne, Picasso oder Vincent van Gogh für ihre Werke inspirierte.

EIN OLDTIMER AN EINEM ABGELEGENEN ORT

In Candillargues gelandet, stellte sich indes die Frage, was wir hier eigentlich wollen. Staubtrocken, das Gras braun verbrannt, kein Restaurant, keine Erfrischung, kaum Schatten. Mit den wenigen einheimischen Piloten kamen wir ins Gespräch. Plötzlich wurde gefragt, ob wir „die Blériot“ sehen wollen. Ein Flugzeug aus den Anfängen der Fliegerei, ein berühmter Oldtimer an diesem abgelegenen Ort? In der Hallen-

ecke stand in der Tat ein flugfähiger Nachbau der Blériot XI, handwerklich perfekt von einem österreichischen Ingenieur hergestellt und, wie man uns glaubhaft versicherte, mit einem originalen Umlaufmotor aus dem Jahr 1912 angetrieben. Für die technikbegeisterte UL-Truppe war das ein Augenschmaus und ein weiterer Beweis, dass Konfuzius uns ein guter Reiseleiter war.

Landegebuhren wurden nicht verlangt, wie überhaupt oft auf unserer Tour. Unser Tankplatz Carpentras war sonntags gebührenfrei, viele kleine Plätze kennen gar keine Landegebuhren, und sogar auf dem Verkehrsflugplatz Carcassonne, der insbesondere von Ryanair angefliegen wird, mussten wir nur aus statistischen Gründen ein Formular ausfüllen. Carcassonne war nämlich für einen weiteren Flugtag unser Ziel, um die mittelalterliche Festungsanlage, die von ihrer Größe und ihrem Erhaltungszustand her einzigartig in Europa ist, zu besichtigen. Dafür bot es sich an, von Avignon aus nun den westlichen Küstenabschnitt über das Meer bis Béziers zu fliegen, um somit fast den gesamten französischen Bereich der Mittelmeerküste aus der Luft kennenzulernen.

DETAILREICHE FOTOS DER HAFENSTADT SÈTE

Allerdings gab es auf dem Weg dorthin eine Hürde zu überwinden bzw. zu unterfliegen. Gemeint ist eine der Tiefflugg Routen für das französische Militär, die sich als nordsüdlich verlaufender Riegel auf der Luftraumkarte darstellte. Wir nahmen die Option wahr, diese unterhalb 800 Fuß über dem Meer zu unterfliegen und levelten uns bei 700 Fuß ein. Die ungewöhnlich niedrige Höhe ermöglichte erstaunlich detailreiche Fotos der Hafenstadt Sète. In Carcassonne angekommen, zogen allerdings bedrohliche Gewitter aus den Pyrenäen auf die Stadt zu. Ein Wettercheck legte den sofortigen Rückflug und damit einen Verzicht auf die Stadtbesichtigung nahe. Wir wussten gleich, Konfuzius ...

Um wenigstens etwas Kultur zu genießen, beschlossen wir, den Rückflug über Nîmes zu machen und das dortige römische Amphitheater zu besichtigen. Innerhalb der Kontrollzone Garons liegt am Stadtrand

von Nîmes der kleine Platz Courbessac (LFME), da wollten wir hin. Nach Anmeldung bei der Kontrollzone Garons wurden wir angewiesen – eigentlich eher gebeten – midfield zu melden. Noch bevor wir über dem Platz waren, bekamen wir mitgeteilt, dass die Piste in Courbessac soeben gesperrt worden sei, da eine Maschine mit Fahrwerksschaden die Runway blockieren würde. Also wurde der Kurs geändert und Richtung Avignon weitergeflogen. Konfuzius begann, lästig zu werden.

FLUG ÜBER DEN PONT DU GARD

Wenn schon nicht Carcassonne oder Nîmes, dann sollte es wenigstens möglich sein, bei diesem Flug den berühmten Pont du Gard zu überfliegen. Er liegt nur wenige Kilometer nord-westlich von Avignon. Es erfolgte eine erneute, schnelle Planänderung, eine Freigabe vom Garons-Controller für einen Kurs nach Norden wurde erteilt, und unmittelbar an der Kontrollzone leuchtete in der Abendsonne schon das römische Aquädukt. Die Brücke ist von beeindruckender Höhe und beinhaltet einen der am besten erhaltenen Wasserkanäle aus der Römerzeit in Frankreich. Der Pont du Gard war Teil einer fast 50 Kilometer langen Wasserleitung, mit der Wasser von den Quellen nahe dem heutigen Uzès zur Stadt Nîmes transportiert wurde. Ein 360-Grad-Kreis links über der 49 Meter hohen Brücke bot gute Fotoperspektiven und brachte den Ausflug zu einem schönen Ende.

Es gab auch einen Tag, an dem nicht geflogen wurde. Mit einem Mietwagen fuhren wir nach Saintes Maries de la Mer, die malerische Stadt in der Camargue, die wir zwei Tage zuvor auf unserem Küstenflug schon von oben bewundert hatten. Im Juni gab es kaum Touristen, keine Hektik, es war sehr entspannend. Der Strand war leer, das Wasser prickelnd, der Wein kühl. Savoir vivre ...

UNTERWEGS ÜBER DEM ZENTRALMASSIV UND DER ARDÈCHE-SCHLUCHT

So schön das Baden im Meer auch war, wir wollten lieber fliegen, leider ab diesem Zeitpunkt ohne die Motorseglerinnen, die geplant vorzeitig zurück mussten. Nach viel Meer und Küste war das Massiv



Central an der Reihe. Eine lohnende Sehenswürdigkeit war auch dort gleich gefunden – die Gorges de l’Ardèche. Wir flogen die Ardèche-Schlucht von ihrem Ausgang her an, der einige Kilometer westlich von Orange liegt. Aus Norden hatten wir kräftigen Wind, der über den Hügeln des Massivs starke Abwinde verursachte. Zeitweise konnten wir nur mit Vollgas und reduzierter Geschwindigkeit die Höhe halten, die wir natürlich ausreichend bemessen hatten. Unter uns die roten Kajaks und Kanus der Wassersportler auf der Ardèche, die sich tief in das Gestein eingegraben hat, und über uns nur der blaue Himmel.

Unser Landeziel war Ruoms (LFHF), wo wir vor Abflug zuvor eine Landegenehmigung eingeholt hatten, die aber telefo-

nisch problemlos erteilt wurde. Der Anflug war höchst attraktiv, der Platz selbst liegt buchstäblich „in the middle of nowhere“, kein Mensch war weit und breit zu sehen. Nach einem weiteren Abstecher in das Zentralmassiv, nach Le Puy (LFHP), flogen wir zurück nach Avignon.

Die Fliegerei in Frankreich ist geprägt von einer Vielzahl ineinander verschachtelter Lufträume, insbesondere in der Nähe der Verkehrsflughäfen. Gerade südlich von Avignon waren wir ständig gefordert, uns Einfluggenehmigungen in die Lufträume D geben zu lassen. In allen Fällen wurde das gewährt und wir bekamen oft Freigaben für ganze Routenabschnitte und wurden so von Frequenz zu Frequenz weiterge-

Bild oben: Über dem Mont Ventoux, dem „Berg des Windes“ – bekannt für schweißtreibende Auffahrten bei der Tour de France

Bild unten: Flug über den 49 Meter hohen Pont du Gard



Blick auf die Ardèche, die sich tief ins Gestein eingegraben hat

reicht. Zusätzlich sind es die militärischen Restriktionszonen, die, wenn sie aktiv sind, ebenfalls nur mit Freigaben durchfliegen werden dürfen. Die Kommunikation mit den Controllern lief auf Englisch einwandfrei. Besonders pragmatisch fanden wir den Fall, in dem um 17 Uhr Lokalzeit der Controller pünktlich zu Beginn seines Feierabends die automatische Bandansage anschaltete. Darauf hieß es, dass ab jetzt die Zone nicht mehr aktiv sei.

Auf vielen Plätzen, auch größeren mit Linienverkehr wie zum Beispiel in Le Puy, ist niemand da, der einem vom Tower aus Informationen gibt, weder über die aktive Piste, den Wind oder den Verkehr. Frankreich ist nicht das einzige Land, das so verfährt – in vielen nordischen Ländern ist es so üblich. Es erzieht zur Disziplin, dem Funk der Piloten air-to-air zuzuhören, eigene klare Positionsmeldungen zu machen und vor allem ständige Luftraumbeobachtung durchzuführen. Wir hatten uns

auf die französischen Verhältnisse gut vorbereitet, die Besonderheiten am Boden und in der Luft akzeptiert, und konnten so die Schönheiten dieses Landes und die Gastfreundschaft der fliegenden und nicht fliegenden Bevölkerung genießen. Pas de problème, merci beaucoup!

Text: Hans-Jürgen Reichardt
Bilder: Hans-Jürgen Reichardt,
Christian Görg

VERLÄNGERUNG C42 ZU SONDER- KONDITIONEN



Die DAeC-Edition der C42B ist noch bis Ende September zu vergünstigten Konditionen erhältlich

Die DAeC-Edition der C42B kann noch bis zum 30. September 2014 bestellt werden. Das vereinbarte der UL-Hersteller COMCO IKARUS mit dem DAeC und der Bundeskommission UL. Eigentlich sollte die Aktion am 30. Juni 2014 auslaufen, etliche Vereine hatten aber um etwas mehr Entscheidungszeit gebeten.

Das UL ist in einer festgelegten Konfiguration mit einem garantierten Leergewicht von 287 kg zum Bruttopreis von 59.900 Euro ab Werk erhältlich. Die Ausstattung beinhaltet auch 8,33-kHz-Funk und Kopfhörer. Für Segelflugvereine ist die optionale Schleppausrüstung zum Paketpreis von 5350 Euro inklusive Mehrwertsteuer interessant. Dazu gehören der 100 PS Rotax 912 ULS, die komplette manuelle Schleppausrüstung mit Spiegel, der große Wärmetauscher sowie der Propeller Kievprop 1800 mm. Die Schleppausrüstung hat ein Mehrgewicht von 7,3 kg.

 Weitere Informationen unter <http://www.daec.de/news-details/item/vereine-aufgepasst-c42-zu-sonderkonditionen/> und im UL-Referat, Tel.: 0531 23540-54, j.leukefeld@daec.de. Für technische Fragen steht auch Joachim Kreuzer, Tel.: 0173 6674444, E-Mail: j.kreuzer@comco-ikarus.de zur Verfügung.

Text und Bild: DAeC