

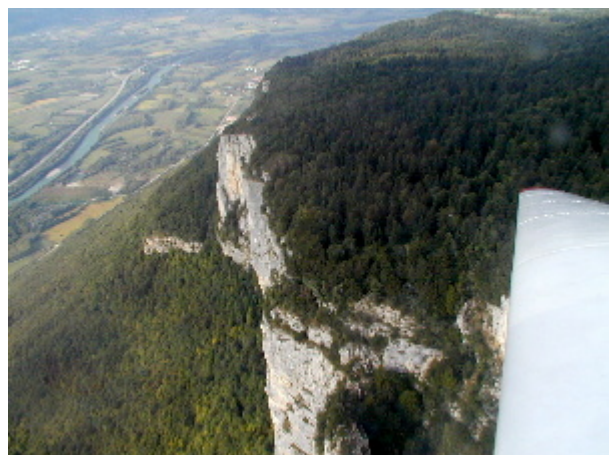
Montag, 6.9.99 in Egelsbach

Die gute alte EDOH war reserviert, Seitenwindlandungen auf Asphalt aufgefrischt, die Rucksäcke für 1 Woche knapp bepackt – Jeppesen-Charts und Bottlang würden wohl gerade noch reinpassen. Morgens um 6.00 UTC in Halle 5 lachte uns ein klares NoGo-Item an – ohne Generator wird halt auch die EDOH-Batterie net so rischdisch geladen – und die Franzosen sollen ja schonmal'ne Mirage schicken. Den Gedanken an einen ICOM-Einsatz verwarfen wir schnell wegen des gnadenlosen overweight mit dem für eine Woche nötigen Dutzend Ersatzbatteriesets.

Nach einem kurzen Telefonat mit einem KSDL-Kameraden –vielen Dank nochmal, Peter– war's auf einmal eine KSDL-Tour. Alles eingepackt, unseren Referenten informiert und Gas rein waren eins – und das alles, bevor die bekannten Personen im Clubheim des FVL auftauchten. Das Frühstück im Lindbergh's (EDFM) war wie immer suppä, der Flugplan nach Besancon aufgegeben – von wegen Europa und Schengen und überhaupt, da könnte ja jederkommen.

Zeit, dem Land der Vignette zu entfliegen mit minutiöser Abstimmung des Grenzüberflugs mit Colmar. Scheinbar haben wir nicht zuviel rumgestümpert, denn die Flächenenden blieben frei von den schnellen Maschinen mit Kokarden auf dem Rumpf. Ins immer dunkler werdende Wetter hinein gings im long final von Bale-Mulhouse nach Montbeliard. Der Gleitpfad paßte noch unter die Basis, im Westen war die Burgundische Pforte einfach zu, und so wurde der Vivat von LFSM mal wieder magnetisch angezogen. 25 Liter vollgetankt, une Espresso double pour les aviateurs, und weiter gings ins trotz Streik von MeteoFrance unvermittelt aufgezugene CAVOK-Wetter. Der Gegenwind ließ uns im Doubstal nach Groundspeed suchen – in 500 ft MSA gings dann echt flott.





Bei Grenoble ging das Vario im Idle an den oberen Anschlag – echt rentnerjetmäßige Steigraten bis 1000fpm sollten uns noch mehrmals überraschen. Das ursprüngliche Ziel Carpentras verbarg sich hinter der aufliegenden Basis, die ersten Entladungen zeigten sich – also rechtsrum, Valence angefunkt und aterissage sur piste 19. Leider entpuppte sich der zunehmende linke Bremsbedarf beim Geradeausrollen als gerissenes linkes Spornradseil. Unsere Reparaturversuche blieben erfolglos, und in Rechtskreisen am Boden kommt man doch nur langsam voran. Gerade wollte eine Depression zwischen unseren Ohren beginnen, als uns aus der hinteren linken Ecke der Halle von Valence Aviation die PA28-181 F-GSVA unwiderstehlich anlächelte. Der lokale Schrauberstar und Charterunternehmer M. Francois Vincent wollte wissen, ob wir uns mit dem Apparat auskennen, Geschwindigkeiten und Uhren und Knöpfe und so. Nach Schilderung mehrerer Flugversuche in diesen Apparaten und Vorlage der roten FVL-Karte mit der Signatur des europaweit bekannten Instruktors M.Didier Simon tankte er sie uns voll, murmelte was von ff456 par heure et bonne journee. Den Vivat, den würde er uns bis morgen Abend repariert haben mit den zu bestellenden Ersatzteilen. Am Telefon riet uns die weiseste Ehefrau von allen, es mit der Zeit in Frankreich nicht so genau zunehmen. Wir sollten die Reparatur doch am besten am Strand von Arcachon abwarten. Es gibt einfach unwiderstehliche Ratschläge, und so fanden wir uns in einem Cockpit mit 2-Achsaautopilot, RNAV, GPS, 2 VOR,G/S,ADF in 7000ft on Top im Descent auf LFCH wieder. Leider fanden wir – wohl wegen mangelnder Französischkenntnisse – die Autothrottle nicht, so daß wir bei der Landung doch noch Hand anlegen mußten. Am zweiten Tag hatten wir Dank immer flotterer Apparate (EDOH 60 kts vs. KSDL 90 kts vs. GSVA 120 kts) alle Komplikationen

ausgleichend das Bassin d' Arcachon erreicht – incroyable !

Der Mittwoch, 8.9. sah uns auf Velos um das Bassin flitzen, auf die höchste Düne Europas (330ft) klettern und das wohlverdiente Bad im Atlantik nehmen. Abends wollten wir dann doch wissen, wie alles aus der Luft aussieht. Nach Preflight mit Arcachon und Cazaux Approach führte unser vol touristique die F-GSVA über einen der schönsten Küstenstreifen Frankreichs. Um Jets brauchten wir uns nicht zu sorgen, die hatte Cazaux schon in den Hangar geschickt. Wir kehrten erst nach Schließen des Towers nach LFCH zurück – auch bei tiefstehender Sonne und Dunst klappte die A/A ganz leger – die lokale TB10 ließ uns netterweise den Vortritt, als wir über Funk den "troiscentsoixante a droit" ankündigten. Eine rasche Landung – flaps are for kids ! – den Flieger aufgeräumt und abgeschlossen und auf die Velos zum Dinner in die Stadt. Der Ausklang des Tages war dann doch a bisi hätter , und am Donnerstag, 9.9. kühlten wir unsere Köpfe und vier Buchstaben im Bassin d'Arcachon.



Freitag, 10.9. hatten wir einen akuten Anfall von präseniler Bettflucht – Kurzstart vor dem hereinziehenden Strahlungsnebel in LFCH um 6.15 UTC. Alle Uhren eingestellt, Autopilot eingeschaltet und bei der Landung nach 2:20 in Valence wieder nicht die Autothrottle gefunden. Die Bahn war lang genug, M.Vincent froh seine F-GSVA wiederzusehen und der

Vivat hatte ein neues linkes Spornradseil. Die Rechnung war moderat, so recht geradeaus wollte unser Vogel aber noch nicht rollen. Nach Bremsenjustierung drehte er plötzlich wieder im Walzertakt auf dem Vorfeld auf der Stelle linksherum wie rechtsherum – die Freude der Aviateure war riesig. Auf nach Besancon, getankt und weiter nach Colmar zum bekannten novotel mit gutem Restaurant direkt neben dem Platz. Bei einer herrlichen Aussicht auf die Vogesen und die französischen Flugmaschinen wunderte uns nur eins: Nirgends eine Chance auf fachkundige Begutachtung der Flugversuche durch die Terrassenbesatzung – alle waren einfach am Fliegen – aber wie lernen die Franzosen dann bloß das Fliegen ??



Mit diesem ungelösten Rätsel im Kopf am 11.9. zurück nach Deutschland, nach 2 Stunden über FIS den Flugplan geschlossen und Gas raus in Siegerland – die Euroglide mit Stemme-S10VT – Probeflug konnten wir uns nicht entgehen lassen (Danke Jochen). Der Rückflug nach EDFE im zugegeben etwas gemütlicheren Vivat dauerte dank geschickter Ausnutzung der orographischen Grenzschicht der Frankfurter Hausberge keine ganze Stunde. Im FVL-Clubraum saßen gerade die richtigen Leute, und so kam es zu einer Spontanverkostung des eingeflogenen Calvados. Der Vivat neun Flugstunden und ein Spornradseil, die Crew 1 Woche älter – was die Bilanz positiv macht ist das Erlebnis, eine Woche in Frooongreiiisch in der Luft und am Boden nur richtig gut gelaunten Menschen begegnet zu sein.

Thomas Geib & Martin Zaun



[Trips for a \\$100 Hamburger](#)

Flugplatz
63329 Egelsbach
Fon: 06103 49254
Fax: 06103 45151

[\[FVL-Home\]](#) [\[Motorsegler\]](#)

fvl@altavista.net