

MIT DEM BREEZER ZU DEN FRANZÖSISCHEN ALTIPORTS

Vor etwa einem Jahr entstand der Plan, in die französischen Alpen zu fliegen und dort auf verschiedenen Altiports zu landen. 2014 waren Olaf und ich zum ersten Mal dort und sind auf den Altiports Courchevel und Méribel gelandet. Doch es gibt dort noch jede Menge andere schwierige und spektakuläre Bergflugplätze. Die meisten sind für unseren Straßenkreuzer, die Breezer, leider nicht geeignet. Zu kurze Bahnen, zu hoch gelegen oder zu unebenes Terrain. Doch ein paar sind machbar. Und genau diese wollen Olaf und ich auf dieser Tour anfliegen.

Das Wetter spielt dabei eine entscheidende Rolle. Nur jetzt im Herbst ist die Tour durchführbar. Im Winter und Frühling liegt in den großen Höhen Schnee und im Sommer ist das Wetter mit heißen Temperaturen und Gewittern zu dynamisch. Heute ist es soweit und ein zweitägiges Fenster mit gutem Strecken- und Bergwetter öffnet sich.



Sobald sich der Nebel aufgelöst hat, starte ich um 09.45 Uhr mit Olaf in Ampfing. Sobald wir die Reiseflughöhe und -geschwindigkeit erreicht haben, können wir unsere Ankunftszeit in Freiburg genau abschätzen und ich schicke mit meinem Handy unseren Flugplan für den Weiterflug nach Frankreich an die DFS. Nur wenige Minuten später bekomme ich die Email, dass er bearbeitet und genehmigt wurde.

Unser Flugweg ist fast eine gerade Linie von Ampfing nach Freiburg. In der Schwäbischen Alb beeindruckt die noch kleine Donau mit ihrem geschwungenem Lauf.

Seite 1 von 52





Bis kurz nach Mengen ist Langen Information für uns zuständig, dann übernimmt Zürich Information. Im Unterschied zu den Deutschen wollen die Schweizer auch immer den genauen Flugweg bis zum Ziel wissen. Und sie geben einem Wegpunkte, wann man sich wieder bei der FIS melden soll: "D-MFSM, next report Feldberg!" Nicht das erste Mal fragen wir uns, welcher Punkt damit gemeint sein könnte. Schon letztes Jahr, als wir in die Schweiz geflogen sind, hatten wir mit den geografischen Meldepunkten Schwierigkeiten, da wir nicht ortskundig waren. Die Schweizer setzen dies aber anscheinend voraus. Da wir uns aber unmittelbar vor dem Schwarzwald befinden, nehmen wir an, dass der Feldberg ein markanter Berg dieses Gebirges sein muss. Ein Blick in unser SkyDemon bestätigt es. Mit knapp 1500m ist er der höchste Berg Baden-Württembergs.





Kurz vor Freiburg verlassen wir die FIS-Frequenz und welchseln zu Freiburg (EDTF). Heute ist die 34 in Betrieb. Das verspricht einen schönen Anflug mitten über die Stadt. Doch vorher müssen wir erstmal stärker absinken, denn die Stadt und der Flugplatz liegen direkt am Fuß der Schwarzwaldberge, die man kurz vorher noch in größerer Höhe überflogen hat. Das Panorama ist echt toll. Auf der einen Seite der Schwarzwald, dann das flache Elsass und auf der anderen die aufsteigenden Berge der Vogesen in Frankreich.





Nach genau zwei Flugstunden landen wir in Freiburg. An der Tankstelle treffen wir zufällig auf unsere Vorgängermaschine, die D-MTTT, welche immer noch die gleiche Lackierung trägt, aber mit neuer Kennung. Zufälle gibts! Ich spreche auch kurz mit dem Eigentümer. Er ist sehr zufrieden mit ihr. Hat sie auch auf 600kg aufrüsten lassen. Es wäre schon seine zehnte Breezer und aktuell hätte er drei aktive in seiner Flugschulflotte.







Seite 5 von 52

Bankverbindung VR-Bank Taufkirchen-Dorfen e.G. IBAN DE10 7016 9566 0101 8015 03 BIC GENODEF1TAV



Das Wetter ist mit wolkenlosem Himmel und 24°C perfekt. Doch Zeit zum genießen haben wir nicht. Zumindest nicht am Boden. Zwischen Landung und Start unseres Flugplans liegen nur etwa 30min. Also nur schnell tanken, Boxenstopp und weiter.

Um 12.37 Uhr sind wir wieder in der Luft und der Freiburger Flugleiter hat unseren Flugplan geöffnet. Da ich in dieser Region schon einmal geflogen bin, weiß ich, dass Langen Information hier nicht erreichbar ist. So funke ich gleich nach unserem Start auf der 130,900: "Bale Info, D-MFSM bonjour!" Bale, oder zu deutsch Basel, ist für den Luftverkehr im Dreiländereck zuständig.

Der Lotse hat einen starken französischen Akzent und die Qualität des Funks ist nicht gerade berauschend. Da muss man schon genau hinhören und einmal muss ich auch nachfragen, weil es tatsächlich nicht verständlich war. Auf dieser Frequenz ist viel los, länger still ist es nie. Nicht nur unser Luftraum wird von ihr betreut, sondern auch die darüber liegenden und der Anflug von Basel. Auf Höhe Chalampé passieren wir die Grenze und den mächtigen Rhein. Nun sind wir in Frankreich.



Vom Lotsen werden wir angewiesen, die Stadt Mulhouse im Norden zu passieren und unter 3500ft zu bleiben. Im selben Moment dreht 1800ft über uns eine Falcon in den Endanflug auf die RWY 15 von Basel



ein. Dann funkt eine Maschine der Turkish Airlines im Abflug und eine von Easyjet meldet sich zur Landung in Basel an.

Etwa 20min nach dem Überflug der Grenze haben wir den vollgepackten Luftraum von Basel verlassen und befinden uns kurz vor Montbeliard. Danach steigen wir höher, denn vor uns liegen die Berge des Jura. Dieses Faltengebirge weist meist längliche von Nord nach Süd ausgerichtete Verwerfungen auf.

Ab Pontarlier müssen wir noch etwas mehr Höhe aufbauen, da die Berge weiter ansteigen. Südlich der Stadt sehen wir das schöne Schloss Château de Joux, wenig später beeindruckt der See Lac de St.-Point mit seinem grün-türkisen Wasser.







Kurz vor Genf kommt der höchste Berg Europas, der mächtige Mont Blanc, in Sicht. Mit seinen 4810m eine beeindruckende Erscheinung.

Auf Höhe Genf schickt uns Bale Info auf die Frequenz von Geneva Information. Dort ist weniger los und der Akzent der Lotsin ist nicht so stark wie in Frankreich. Mit etwa 100kts Ground speed fliegen wir weiter nach Süden.

Ab Oyonnax werden wir weitergereicht zu Lyon Info. Auf dieser Frequenz bleiben wir aber nicht lange, denn schon bald werden die Berge des Jura niedriger und laufen in eine flache Ebene aus. Es wird Zeit, unseren Zielflugplatz Bourg Ceyzériat (LFHS) zu kontaktieren. Auf dessen Anflugskarte steht "french only". Naja, mal sehen, vielleicht kann ja wer englisch. "Bourg, D-MFSM, bonjour! Do you speak English?" Zunächst keine Antwort, doch dann meldet sich ein anderer französischer Pilot aus seinem Flugzeug: "Yes, I speak a little English, but we are a French airport!" Ah ja, alles klar. Ich erfrage noch schnell die Pistenrichtung auf englisch, dann packe ich mein Französisch aus. Zum Glück war ich in der Schule damals vor vielen Jahren nicht schlecht und vor der Tour habe ich etwas den französischen Flugfunk gelernt.



Der Tower ist wie auf vielen Plätzen hier nicht besetzt, die Piloten funken untereinander und man muss selbst mithören. Gewöhnlich überfliegt man den Flugplatz vor der Landung zuerst und schaut sich den Zustand und Windsack an. Doch da mir von dem besagten Piloten die Piste 18 mitgeteilt worden war, fliegen wir direkt in den Queranflug ein: "Bourg, D-MFSM étape de base piste 18!" Dann in den Endanflug auf die 1139x30m lange RWY: "Bourg, D-MFSM finale piste 18!"



Der Belag ist rau und uneben, aber akzeptabel. 1h49min waren wir in der Luft seit Freiburg. Wir haben uns eine Pause verdient. Meine Frage am Funk, ob wir auftanken können, wird nicht beantwortet. So rollen wir einfach zur Tankstelle. Ich gehe ins Towergebäude und versuche jemanden zu finden. Im "bureau de piste" treffe ich auf eine charmante nette Dame, die sogar ein paar Sätze deutsch kann. Sie geht gleich mit mir zur Tankstelle und schaltet diese frei. Es gibt UL91 zum Preis von 2,47€/l inkl. Steuer. Zurück im Gebäude erfolgt die Datenaufnahme und Rechnungsausstellung in Mischsprache. Ich versuche mich in meinem Schulfranzösisch, die Dame probiert ihr Schulenglisch aus.







Seite 10 von 52

Bankverbindung VR-Bank Taufkirchen-Dorfen e.G. IBAN DE10 7016 9566 0101 8015 03 BIC GENODEF1TAV



Wieder draußen beim Flieger schauen wir uns das Wetter genau an und besprechen den nächsten Flug. Dieser wird es in sich haben. Es geht in die hohen Alpen. Da muss das Wetter, speziell der Wind, passen. Deswegen haben wir uns dafür den späten Nachmittag und Abend ausgesucht. Wir wollen nicht zu früh starten, aber auch nicht zu spät, sonst kommen wir in die Nacht hinein.

Kurz bevor wir loslegen, landet ein großer AS532 Cougar der Armée de Terre. Er bleibt auf dem Taxiway stehen, setzt einen Soldaten mit Marschgepäck ab und startet wieder. Scheinbar wohnt der Soldat hier in der Gegend und wurde nach Hause geflogen. Eine schöne Fotogelegenheit.

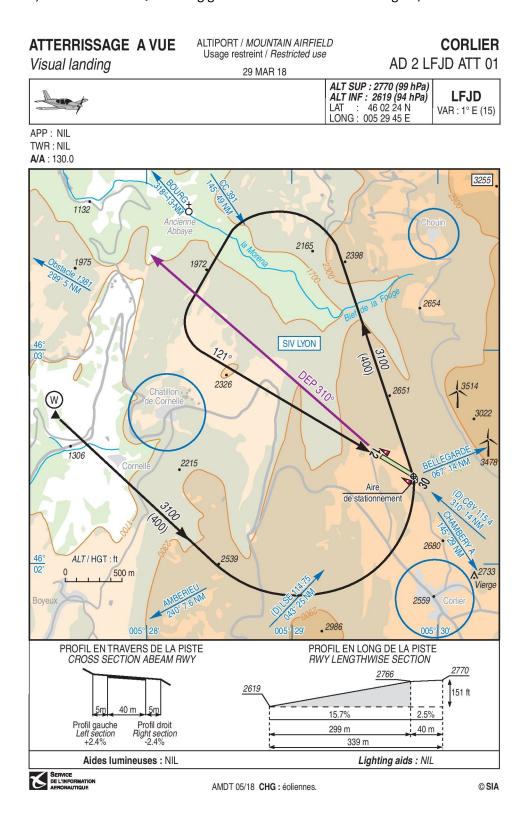


"Bourg, D-MFSM je roule au point d'arrêt de la piste 18" (ich rolle zum Rollhalt Piste 18). Während des Rollens und des Motorchecks hören wir ganz genau auf den Funk, um keinen Flieger im Anflug zu verpassen. "Bourg, D-MFSM decollage piste 18" (Start Piste 18). Um 16.20 Uhr heben wir ab.

Nur knapp 10min entfernt liegt unser erstes Ziel, der Altiport Corlier (LFJD). Es ist unser "Einsteiger-Altiport", zum üben und warm werden sozusagen. Dieser Flugplatz liegt auf (nur) 2770ft, in den Ausläufern des Jura. Seine Grasbahn misst 300x40m und hat eine Steigung von 15,7%. Am Funk meldet sich natürlich keiner, man gibt wieder Blindmeldungen auf französisch durch. Das Anflugsverfahren



schreibt vor, den Platz über den Meldepunkt W anzufliegen. Anschließend erfolgt ein gekurvter Überflug der Piste in 3100ft, bevor es in den Queranflug geht. Gelandet wird immer bergauf, also auf der 12.





"Corlier, D-MFSM 3min au sud de terrain, je rappelle en verticale terrain" (3min südlich des Platzes, ich werde Überflug melden). Als wir uns über dem Platz befinden und Piste mit Windsack checken, bemerken wir, dass Südwind herrscht. Das stimmt mich nicht wirklich entspannt, denn im Anflugsblatt steht, dass genau bei Südwind mit stärkeren Turbulenzen zu rechnen ist. Und die Windräder auf den Bergen in der Nähe drehen sich auch ganz schön schnell.

Mein Plan ist daher, etwas höher anzufliegen und die Schwelle aufgrund möglicher Abwinde oder Turbulenzen nicht zu tief zu überqueren. Im Anflug liegt die Breezer ziemlich stabil und wir erfahren kaum Turbulenzen. Ich fliege über die Schwelle und nehme das Gas etwas zurück, um weiter abzusinken. Nehme es jedoch nicht ganz heraus, da die Piste ja ansteigt. Im Gegenteil, kurz vor dem Aufsetzen gebe ich noch etwas mehr Gas, so wie ich es bei meinem Bergtraining mit einer Savannah in Südtirol gelernt habe. Doch da ich beim Aufsetzen schon die Hälfte der Bahn hinter mir gelassen habe und die Breezer im Vergleich zu einer Savannah deutlich schneller ist und viel langsamer bremst, wird es nun knapp mit der verbleibenden Bahnlänge. Gas raus und voll in die Bremse. Wir verzögern, aber immer noch mit beachtlicher Geschwindigkeit rollen wir auf das Plateau, welches sich an die 15,7% Steigung anschließt. Erst kurz vor dem aufsteigenden Hügel am Ende der Bahn haben wir Rollgeschwindigkeit.







Wir sind die einzigen am Platz. Hier gibt es einen Hangar, eine Rumpfsektion einer Sud Aviation Caravelle (vermutlich ein Museum oder Aufenthaltsraum) und einen tollen Ausblick auf die Berglandschaft. Den ersten Altiport haben wir gemeistert.



Seite 14 von 52







Seite 15 von 52



Kurze Zeit später vernehmen wir ein Motorgeräusch am Himmel. Eine Savannah des Aeroclubs aus Mâcon fliegt das Anflugsverfahren ab und landet dann. Sie braucht nur einen Bruchteil unserer Landestrecke. Die beiden Piloten sind nett. Man tauscht sich aus und fachsimpelt.



Da ich die Landung der Savannah gefilmt habe, bietet mir einer der Piloten das gleiche an. Er wird unseren Take off filmen und mir dann schicken. Sehr nett.

Um 16.57 Uhr starten wir wieder. Da wir noch fast maximales Abfluggewicht haben, nehmen wir jeden Meter mit und rollen ganz an den Beginn der Startbahn 30. Um mögliche Luftbläschen im Sprit zu vermeiden, machen wir einen steady take off. Also Vollgas bei gesetzter Bremse. Nach etwa 20 Sekunden sind wir uns sicher, dass keine Luftbläschen mehr vorhanden sind und lösen die Bremse. Die Breezer beschleunigt gut. Am besten natürlich im Gefälle. Nach etwa 2/3 der Bahn lösen sich die Räder vom Boden. Nur Augenblicke später endet die Piste unter uns und das bergige Gelände fällt ab. Erinnert an den Start auf einem Flugzeugträger.









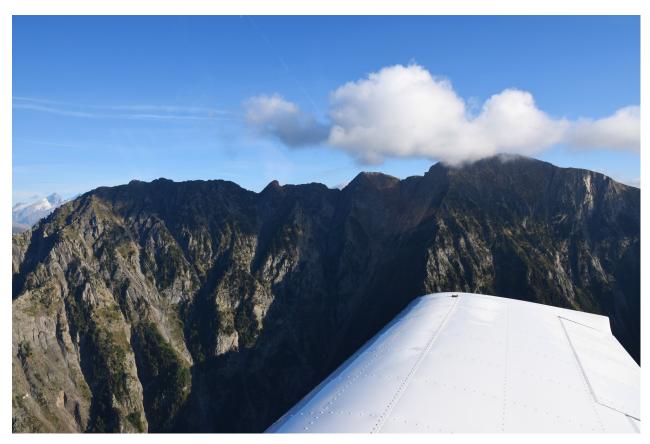


Dann geht es nach Süden. Mit der FIS Lyon Info kann ich wieder auf englisch kommunizieren. Auf unserem Flugweg zwischen den Kontrollzonen Lyon und Chambery befinden sich viele verschiedene TMAs. Da wir aber bei Lyon Info angemeldet sind und unter 4500ft fliegen, kein Problem. Nun kommen wir den Bergen der Alpen immer näher. Unser nächstes Ziel, der Altiport L'Alpe d'Huez (LFHU) liegt auf 6103ft. Wir müssen daher noch etwas steigen. Über der Großstadt Grenoble erlaubt dies der Luftraum und wir gehen auf FL71.

Nun wird es spannend. Wir fliegen in ein Talsystem ein, das am Ende geschlossen ist. Es gibt nur einen schmalen Weg, über den hinein- und auch wieder hinausgeflogen werden muss. Die Szenerie ist beeindruckend. Rechts von uns türmen sich 8000-9000ft hohe Berge auf, links von uns der 9767ft hohe Grand Pic de Belledonne.







Seite 19 von 52



Nachdem wir diesen engen "Eingang" passiert haben, öffnet sich das Talsystem wieder und verschafft uns Luft. Hier vermutet man normalerweise nicht wirklich einen Flugplatz. Ich frage mich, auf welchem der Berge wir L'Alpe d'Huez finden werden.

Als nächstes fliegen wir den Meldepunkt W an. An diesem beginnt das vorgeschriebene Anflugsverfahren. Im selben Moment erspechten wir auch den Platz. Mit seiner ansteigenden Bahn unmittelbar vor dem 11.368ft (3465m) hohen Pic Bayle flößt er uns ordentlich Respekt ein. Höchste Konzentration ist nun gefragt. Auf 6700ft nähert man sich dem Flugplatz. Zwei Gleitschirmflieger sind auch unterwegs, da müssen wir aufpassen. In einer fast 270°-Kurve überfliegen wir den Platz. Die Piste ist frei und der Windsack steht ziemlich stramm waagrecht. Zum Glück zappelt er nicht.



Nach der Kurve über dem Platz befindet man sich auch schon mehr oder weniger im rechten Gegenanflug auf die Piste 06. Wieder meldet sich keiner am Funk, ich sende blind. Im Endanflug fahre ich früh die Klappen auf Stufe 1 und halte mich immer über der Schwellenhöhe. Denn auch hier steigt die Piste an. Zunächst leicht mit 7-9%, dann steiler mit 15,5%. Ihre Länge beträgt nur 448m. Bei dieser Steigung aber kein Problem.





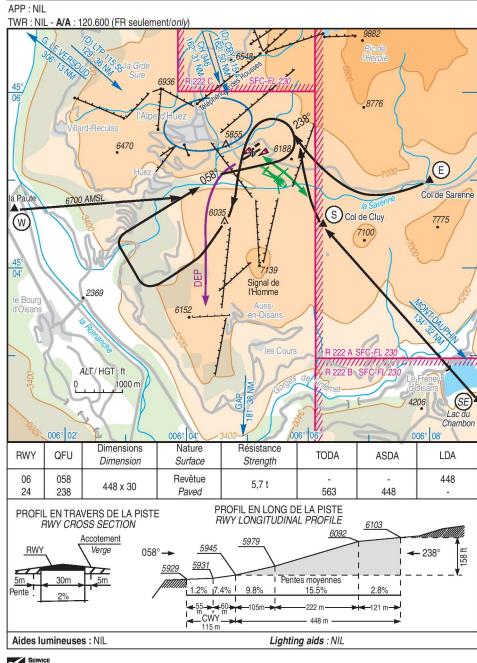
Visual landing

ALTIPORT/MOUNTAIN AIRFIELD Usage restreint /Restricted use 28 JAN 21 L'ALPE D'**HUEZ** AD 2 LFHU ATT 01



ALT SUP: 6103 (218 hPa) ALT INF: 5945 (213 hPa) LAT: 45 05 15 N LONG: 006 05 01 E

LFHU VAR : 2°E (20)





AMDT 02/21 CHG: VAR, orientations, points VFR, tableau RWY.

© SIA



Das Gefühl, nicht durchstarten zu können, ist schon etwas erdrückend und für uns "Flachlandpiloten" nicht alltäglich. Die Landung muss also sitzen. Denn hinter der Piste steigt das Gelände stark an und auch auf beiden Seiten links und rechts befinden sich Hindernisse in Form von Bergen. Zudem bringt es unser Rotax auf über 6000ft aufgrund der Dichtehöhe auf nur mehr etwa 70% Leistung. Da bleibt nicht viel Reserve.



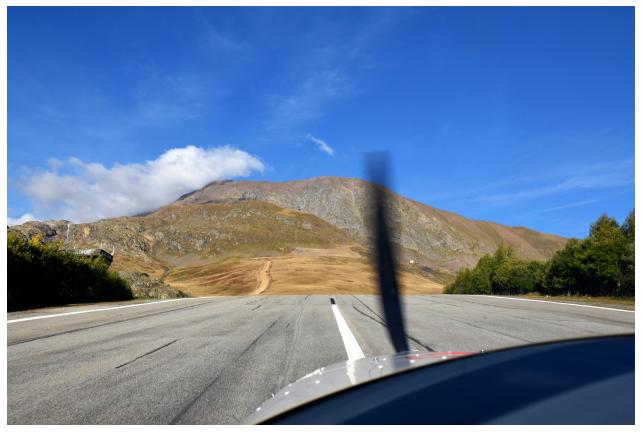
Die Turbulenzen halten sich in Grenzen und wir passieren die Schwelle. Diesmal gebe ich kein Gas mehr, sondern bringe den Motor auf Leerlauf. Das passt perfekt und wir verzögern bergauf wie gewünscht. Nach den 15,5% Steigung folgen flache 2,8% und das Vorfeld beginnt. Erst dort brauchen wir minimal die Bremse.











Es ist nichts los und wir stellen die Maschine einfach auf dem Gras ab. Man merkt, dass man in einem Winterskiort gelandet ist. Viele Skihütten und was dazu gehört ringsherum, jetzt im Herbst natürlich geschlossen. Das Panorama hier wirklich beeindruckend.











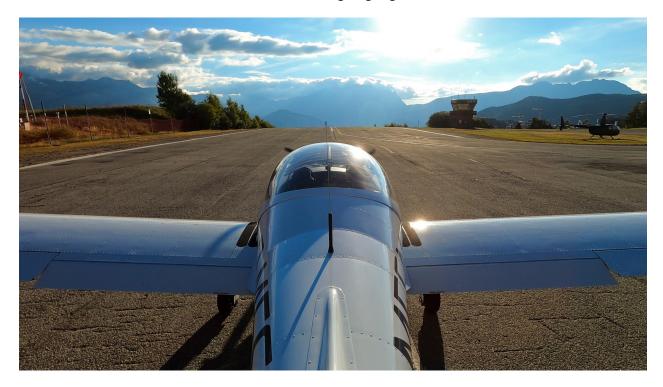


Seite 26 von 52



Lange haben wir leider keine Zeit, denn wir wollen noch einen weiteren Flugplatz anfliegen und der Sonnenuntergang wartet nicht auf uns. Also rollen wir zum Startpunkt, nachdem wir uns am Funk vergewissert haben, dass kein anderer im Anflug ist. Am Startpunkt sieht man lediglich etwa 100m Startbahn vor sich, bevor diese nach unten abknickt. Dahinter öffnet sich das Bergpanorama.

Um 18.01 Uhr schiebt Olaf den Gashebel nach vorne und wir rollen los. Trotz der Höhe von 6103ft beschleunigen wir gut, im abfallenden Terrain dann exzellent. Nach dem Abheben hält Olaf die Maschine bewusst noch knapp über dem Boden und baut Geschwindigkeit auf, um möglichen Turbulenzen vorzubeugen. Denn nur 120m nach dem Ende des Asphalts fällt das Gelände steil nach unten ab. Wieder überkommt uns das Gefühl eines Starts auf einem Flugzeugträger.





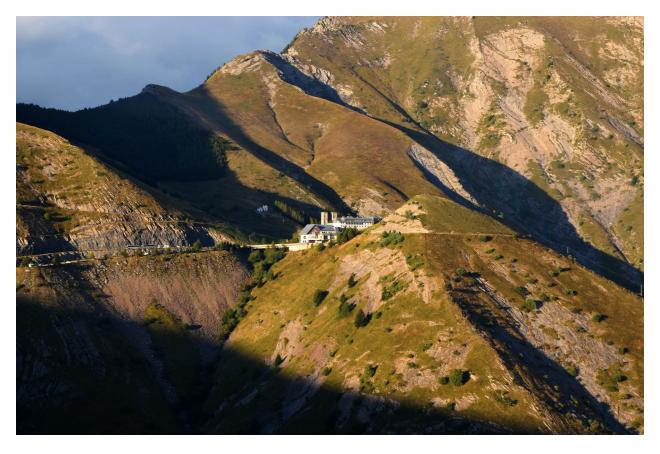


Das Talsystem verlassen wir wieder auf dem gleichen Weg und drehen dann nach Süden. Marseille Info auf der 124,500 teile ich unser nächstes Ziel mit: La Salette Les Opinions. Ich bin nicht überrascht, als der Lotse nachfragt, da er diesen Platz nicht kennt: "Is this a mountain airfield, because I don't know this place?" Ich bestätige und er möchte wissen, wo er liegt. "Affirmative, this is a mountain airfield and the location is near the city of Corps", erkläre ich ihm. Jetzt kennt er sich aus und empfiehlt uns, gleich auf die Frequenz von La Salette zu gehen, da die Kommunikation zwischen ihm und mir in diesem Bereich aufgrund der Berge kaum möglich sein wird.

So machen wir es auch. 130,00 ist die allgemeine Frequenz für die Mountain Airfields hier. Die Berge werden etwas sanfter und die Vegetation mediterraner. Lediglich 160km trennen uns vom Mittelmeer an der Côte d'Azur, als wir nach etwa 20 Flugminuten La Salette erreichen. Ich kenne diesen Platz von diversen YouTube-Videos und fasste den Entschluss, diesen Platz einmal selbst anfliegen zu wollen. Im Prinzip ist es eigentlich nur eine Bergkuppe in 5184ft mit Windsack oben drauf. Die "Piste" 19 wird aufgrund der umgebenden Berge leicht schräg angeflogen. Es ist höchste Präzision angesagt, denn mit nur 8m Breite, 150m Länge und einer satten Steigung von 20% ist die Grasbahn nicht wirklich großzügig dimensioniert. Ans Ende der Piste schließt sich das nur 50m kleine Plateau mit Windsack an, bevor die 150m kurze Abflugpiste mit wieder 20% Gefälle nach rechts in Richtung 210° abknickt. Bei einem Durchstartmaneuver muss man also auf der 19 bergauf landen, auf dem Plateau die Nase um 20° nach rechts drehen und auf der 21 bergab wieder starten. Ändert man die Richtung nicht, rollt man in Büsche und abfallendes Gelände.



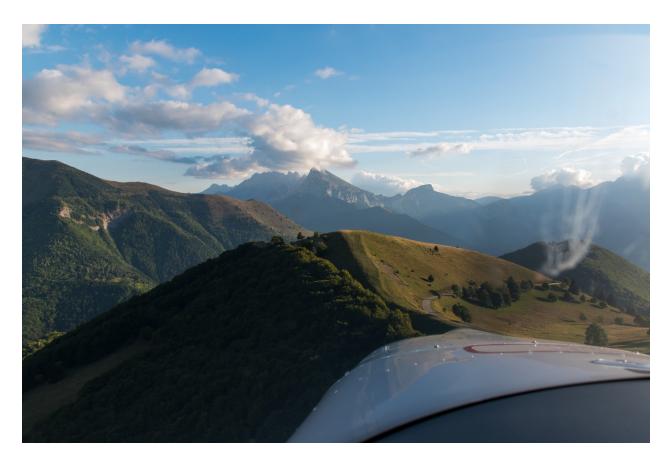
Mir war bereits bei der Planung klar, dass dieser Platz die Leistungsfähgkeit unserer Breezer übersteigen würde. Aber ein kurzes Touch and Go auf der Kuppe sollte ohne Probleme möglich sein. So bekäme man zumindest ein Feeling für den Platz. Im Vorbeiflug beobachten wir zuerst den Windsack: Westwind, mittelstark. Wir müssen also mit Leeturbulenzen rechnen, da wir uns im Endanflug zuerst im Windschatten eines Berges befinden und später im kurzen Endteil aus diesem herausfliegen werden. Ich fliege in die Platzrunde ein und taste mich langsam heran. Im Gegenanflug auf 5400-5500ft fliegt man direkt auf einen Berg zu, auf dem das mächtige Kloster Notre-Dame de La Salette thront. Daher rührt auch der Name des Flugplatzes. Eine beeindruckende Lage. Kurz vor dem Berg dreht man dann schräg in den Endanflug auf die 19 ein.



Bei der ersten Runde behalte ich zunächst meine Platzrundenhöhe bei und schaue mir die Leeturbulenzen und den Wind an. Bei der zweiten überfliege ich das Plateau in etwa zehn Metern. Die Turbulenzen halten sich in Grenzen und auch der Wind ist nur leicht zu spüren. Nun also ein Touch and Go. Die Klappen auf Stufe 1 gesetzt befinde ich mich wieder im Endanflug auf die 19. Mehr Klappen möchte ich nicht setzen, um genügend Reserve für den Wind zu haben. Mit ihrer Kürze und Steigung flößt einem die Piste ordentlichen Respekt ein. Schnell merke ich, dass die Breezer tatsächlich nicht für eine vollständige Landung hier geeignet wäre, denn die knapp 100km/h Anflugsgeschwindigkeit sind für diesen Platz einfach zu viel. Naja, evtl. würde es schon klappen, aber ein Start wäre sicher nicht mehr möglich aufgrund der kurzen Startbahn und herabgesetzten Leistung wegen der Dichtehöhe.

Seite 29 von 52





Ich peile also auf die Kuppe oben. Kurz vor dem Beginn der Bahn hält mich aber ein Aufwind hartnäckig oben und ich schaffe es trotz Leerlauf nicht, die Räder auf dem Gras aufzusetzen. Nur wenige Zentimeter fehlen. Dann ist die Kuppe auch schon wieder zu Ende und das Gelände fällt ab. Ich gebe Vollgas und fliege wieder in die Platzrunde. Nächster und letzter Versuch. Diesmal nehme ich das Gas im Endanflug eher heraus, doch wieder hält mich der Wind oben. Immerhin rasiere ich diesmal die Grashalme auf der Kuppe. Ein wirklich beeindruckender Platz!







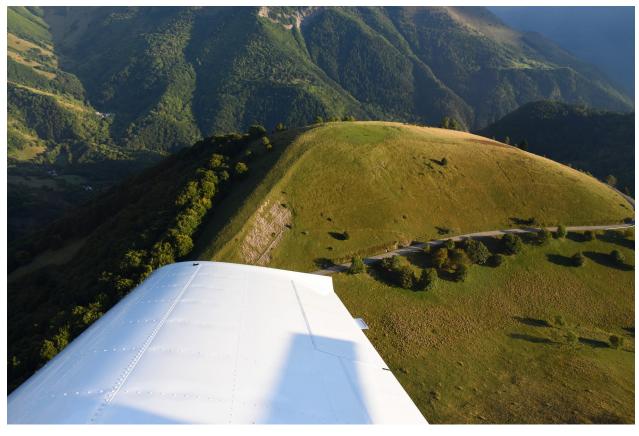
Seite 31 von 52



Es folgt noch eine kleine Fotorunde um die Kuppe herum, dann fliegen wir weiter. Denn das GPS sagt uns, dass wir unser Ziel gegen Sonnenuntergang erreichen werden.







BASULM°

LF3826 Notre Dame de La Salette

AltiSurface en service

LAT: N 44 50 31

LONG: E 005 57 46 ALT: 5184 ft

Radio: 130.00

PISTE(S) QFU Surface Dimensions 01-19 180x8 terre Piste préférentielle : 19

Gestionnaire terrain: Aéro-club Dauphiné +33 4 76 77 28 46

att 19 (180m)- dec 24 ou 21 (150m) - pente 20% - TdP Main G - région ventée - fortes turbulences été et hiver / Altisurface très difficile, grande précision nécessaire forte déclivité aux abords de la bande stationnement possible sur le dôme



Fiche créée le : 8/03/2011 dernière modification le : 30/08/2017

Gestionnaire : Aéro-club Dauphiné

Contact : Tél : +33 4 76 77 28 46

mail : Site :

Observations: Avions: Qualification Montagne requise.

ULM: Libre d'accès.

PILOTES ULM: Pour votre sécurité et pour obtenir les dernières consignes, veuillez contacter le PNVM (Pôle National Vol Montagne) au 0698282850 ou 0683512668.

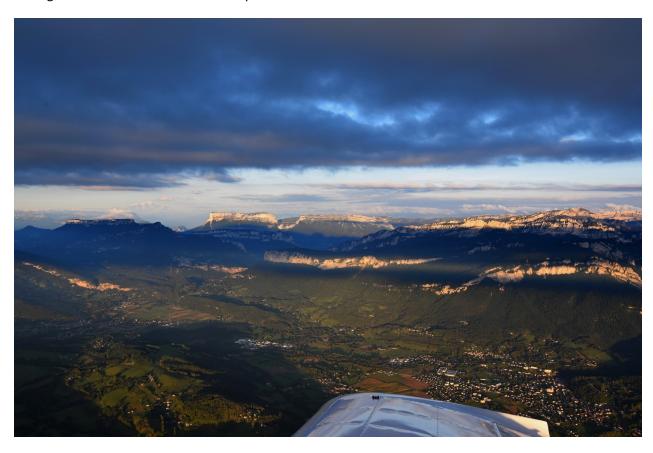


Seite 33 von 52

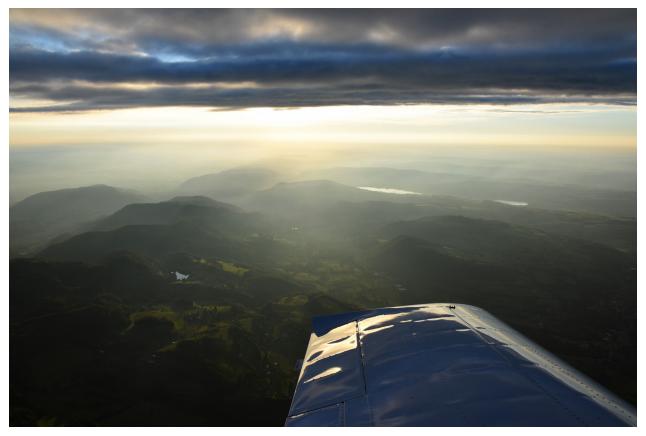


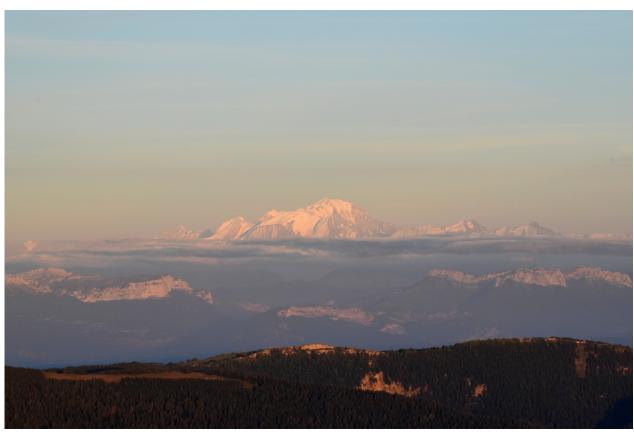
Es geht zurück nach Grenoble. Dort melde ich mich wieder bei Marseille Info an. Der Lotse ist noch der gleiche und fragt, ob unser Ziel noch Oyonnax wäre. Ich bestätige und teile ihm mit, dass wir die CTR von Chambery westlich auf gerader Linie bis zum Ziel passieren werden.

Das Massif de la Chartreuse beeindruckt mit seinen knapp 7000ft hohen Bergen im Licht der untergehenden Sonne. Ebenso etwas später der Mont Blanc.









Seite 35 von 52



Kurz vor Chambery schickt mich der Lotse auf die Frequenz von Chambery Approach. Dort gibt man uns frei für den Durchflug sämtlicher TMAs auf der Strecke. Wenige Minuten vor dem Ziel wechseln wir noch hinüber auf Geneva Information. "D-MFSM, next report when Oyonnax in sight!" Das ist auch schon bald der Fall und ich verabschiede mich wieder mit "bonne soirée".



Mit Blindmeldungen überfliegen wir Oyonnax (LFLK). Da der Windsack schlaff herabhängt, entscheiden wir uns für eine Landung auf der Piste 22, denn dann müssen wir nicht die komplette Bahn zum Vorfeld zurückrollen. Die Sonne geht gerade unter, als wir nach einer guten Stunde Flug seit La Salette in den Endanflug eindrehen.





Eigentlich erwarten wir hier ein verwaistes Gelände, doch beim Gebäude sitzen fünf junge Leute auf Liegestühlen. Da sich zunächst keiner für uns interessiert, parken wir die Breezer einfach auf dem Vorfeld. Erst als ich die jungen Leute auf französisch anspreche, entfaltet sich ihre volle Gastfreundschaft. Sie sind Mitglieder des Aéroclubs Jean Cutty und hatten heute zufällig eine Sitzung am Flugplatz. Sonst wäre hier kein Mensch. Zwei von ihnen sprechen gutes Englisch. Der Vorsitzende des Clubs ist Copilot bei Easyjet in Genf.

Man kümmert sich bestens um uns. Sei es beim Festzurren der Maschine oder beim Tanken. Da es hier an der Flugplatztankstelle nur AVGAS gibt, haben Olaf und ich Faltkanister mitgebracht. Direkt neben dem Flugplatz befindet sich eine Tankstelle, bei der wir unsere Kanister mit knapp 60 Litern Super füllen. Da es mittlerweile schon ziemlich dunkel geworden ist, stellen die Jungs eines ihrer Autos mit eingeschalteten Scheinwerfern vor die Brezzer, um auszuleuchten. Um den Sprit schneller in den Tank zu bekommen (einen Trichter haben wir leider nicht dabei), schenken sie uns sogar noch eine kleine Handpumpe. Wir sind begeistert. So stellt man sich Gastfreundschaft unter Piloten vor!





Während der Sprit in die Tanks läuft, leuchtet am Himmel bereits der Jupiter und Fledermäuse drehen über unseren Köpfen ihre Runden. Kurz vor 21.00 Uhr ist der letzte Tropfen endlich im Tank und wir sind ready to go. Die Jungs helfen noch mit der Hotelreservierung und fahren uns dann sogar ins 4km entfernte Hotel Mélodie. Was für ein Service! Doch für sie ist das selbstverständlich. Im Hotel werden wir bereits erwartet und wir schaffen es sogar noch für ein vorzügliches Abendessen ins Hotelrestaurant. Die Stadt Oyonnax ist eine reine Industriestadt, sie wird auch Plastic Valley genannt. Zu besichtigen gibt es nichts, aber wir wollen eh nur schnell ins Bett.

Um 06.00 Uhr läutet der Wecker. Ausschlafen ist leider nicht, denn wir haben wieder volles Programm. Doch der Blick aus dem Fenster ist erstmal ernüchternd: Nebel! Wir hatten extra das 1000ft höher liegende Oyonnax dem tiefer und meist im Nebel liegenden Bourg vorgezogen. Zum Glück ist er nicht allzu dicht, denn im Zenit sind Sterne erkennbar. Schnell noch zum Frühstücksbuffet und dann kommt auch schon das vom Aéroclub für uns bestellte Taxi. Kurz nach 07.00 Uhr sind wir am Flugplatz. Trotz des Nebels bereiten wir die Breezer für den ersten Flug vor. Da wir vom Aéroclub sogar den Code für den Schlüsselsafe und somit den Zugang zum Gebäude mit Toilette, Küche etc. bekommen haben, können wir nicht benötigtes Gepäck da lassen, um die Maschine nicht allzu schwer zu machen. Nach der ersten Runde werden wir nämlich wieder in Oyonnax landen.





Während der Nebel sich mit Sonnenaufgang so ganz allmählich auflöst, checke ich nochmal die Flugplätze im Internet. So auch die Webcam des Altiports Megeve. Zu meinem Entsetzen sehe ich dort Fahrzeuge und Hütchen auf der Landebahn! Dann sticht mir ein NOTAM ins Auge: der Platz ist ausgerechnet heute bis 13.00 Uhr lokal gesperrt! Das ist mir bei der Planung gestern wohl entgangen. So ein Mist! Wirklich schade, denn diesen Altiport hätten wir gerne angeflogen. Zum Glück ist er einer der weniger spektakulären. Er liegt auf nur 4830ft und seine Asphaltbahn weist mit 7-9% weniger Steigung auf als die gestrigen Plätze.







Seite 40 von 52

Bankverbindung VR-Bank Taufkirchen-Dorfen e.G. IBAN DE10 7016 9566 0101 8015 03 BIC GENODEF1TAV

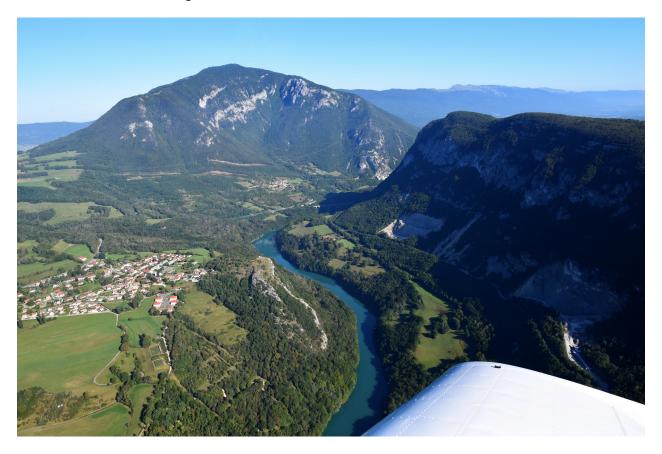


Nachdem uns der Chef des Aeroclubs gestern empfohlen hatte, nicht auf dem Altiport St Roch Mayères zu landen (die 330m kurze Grasbahn wäre sehr uneben und evtl. weich durch vorangegangene Regenfälle) und wir nicht sicher sind, ob die Motorleistung der Breezer für einen Start auf dem Altiport Valloire ausreicht (dieser liegt auf 5512ft, hat eine 360m kurze Asphaltbahn und nur 9% Gefälle), werden wir auf dieser Bergrunde nun leider keine einzige Landung haben. Aber Sicherheit geht vor. Hier in der Gegend gibt es noch die berühmten Altiports Méribel und Courchevel, aber auf denen sind wir 2014 schon gelandet. Als Ausgleich wollen wir daher für Sightseeing möglichst nahe an den Mont Blanc heranfliegen.





Endlich brennt die Sonne den Nebel weg. Es hat doch deutlich länger gedauert als gehofft. Kurz nach 09.00 Uhr starten wir auf der 22. Mit dem Verschwinden des Nebels ist auch Leben in den Flugplatz eingekehrt. Mehrere Mitglieder sind erschienen und starten nun ebenfalls mit ihren Maschinen. Sobald wir den Platzbereich verlassen haben, melde mich wieder bei Geneva Information an. Unsere Flugroute führt uns vorbei an Bellegarde-sur-Valserine mit dem Flugplatz, auf dem wir 2014 Station gemacht hatten. Dort verläuft auch das schöne Vallée du Rhône, das Rhonetal. Etwas östlich der Stadt durchbricht der Fluss im Tal Défilé de l'Écluse die erste und höchste Bergkette des Jura. An der engsten Stelle befindet sich die schöne Burg Fort l'Ecluse.



Jetzt müssen wir auf Anweisung der FIS unter 3500ft sinken, denn wir durchqueren im nächsten Abschnitt den Abflugsbereich des Genfer Flughafens. Bei einer letzten Anhebung des Jura reicht das gerade so. Dann fällt das Gelände ab und wird flach. Zwischen Jura und den Bergen der Alpen liegt auf unserer linken Seite die Stadt Genf mit dem Genfersee.





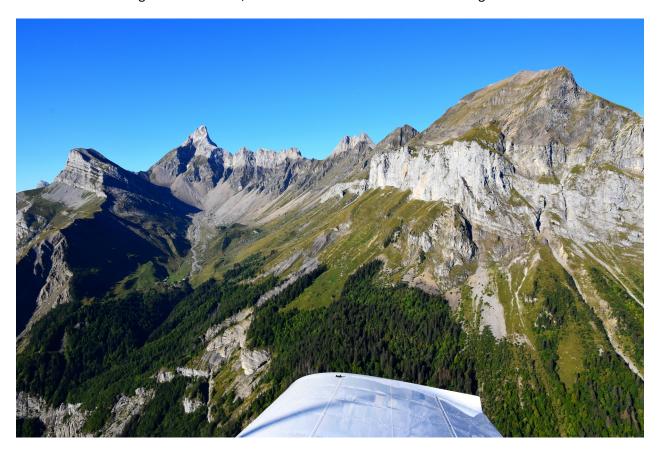
Auf Höhe von Genf dürfen wir wieder steigen. Das müssen wir auch, um die immer höher werdenden Berge der Alpen überfliegen zu können.



Seite 43 von 52



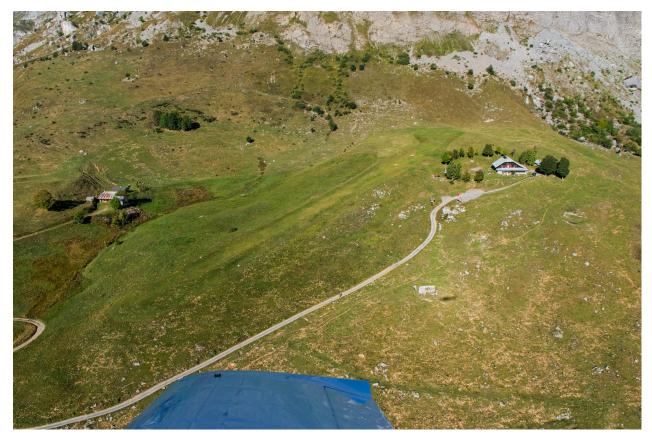
Über Bonneville und Cluses halten wir uns an der Autobahn A40 und folgen dieser nach Süden Richtung Sallanches. Die Berge schirmen den Funk immer mehr ab und der Lotse empfiehlt uns, ihn erst wieder auf unserem Rückflug zu kontaktieren, da in Kürze kein Funkkontakt mehr möglich sein werde.



Unser erstes Ziel ist das Mountain Airfield St Roch Mayères. Dieses liegt unmittelbar vor der beeindruckenden Bergkette Chaîne des Aravis mit dem 9022ft (2753m) hohen Pointe Percée. Auf 5118ft befindet sich die 330x15m kurze Grasbahn. Leicht bergauf, aber für den Start nicht genügend Gefälle für unsere Breezer. Dennoch wollen wir uns den Platz näher anschauen und fliegen von der Seite kommend zwei tiefe Anflüge über und entlang der Startpiste 14. Neben dieser befindet sich die schöne Hütte Refuge de Mayères, welche Restaurant, Bar und Schlafhütte zugleich ist. Gerne wären wir hier gelandet. Aber Sicherheit geht vor. Immerhin bekommen wir bei den zwei tiefen Überflügen in nur wenigen Metern über der Piste ein bisschen ein Feeling vom Platz. Startet man auf der 14, schaut man direkt auf den mächtigen Mont Blanc. Dort wollen wir als nächstes hin.







Seite 45 von 52







Etwas südlich von Chamonix befinden wir uns direkt am Fuße von Europas höchstem Berg. Obwohl wir uns auf FL72 befinden, überragt der 15.781ft (4810m) hohe Mont Blanc unsere Flughöhe bei Weitem. Nur gut 5nm liegen zwischen unserer größten Annäherung und dem Gipfel. Bei bestem wolkenfreien



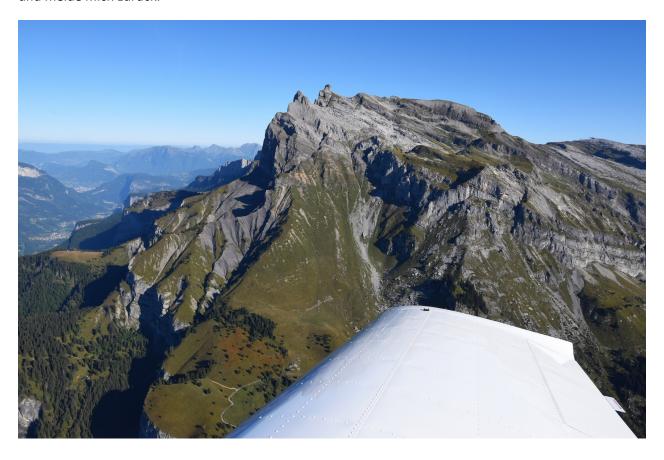
Wetter blicken wir ehrfürchtig hinauf auf eine gigantische Schnee- und Gletscherlandschaft. Da kommt einem unsere heimische Zugspitze richtig klein vor.







Dann fliegen wir wieder zurück. Über Cluses bekomme ich wieder Funkkontakt mit Geneva Information und melde mich zurück.



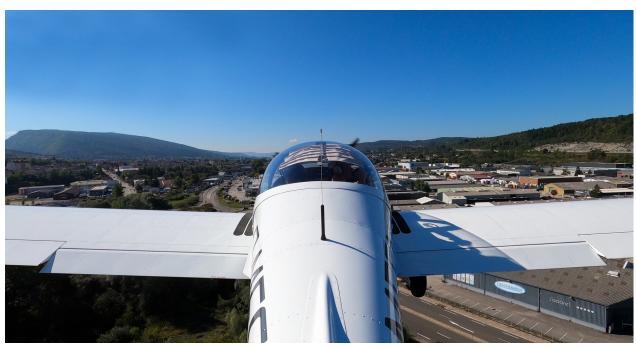
Der Flugweg wird der gleiche wie auf dem Hinflug sein. Wir sollen uns das nächste Mal melden, wenn wir den Mont Salève erreichen. Den Namen des Berges verstehe ich natürlich nicht sofort, insbesondere auch deswegen weil ich ihn noch nie gehört habe. Der Lotse merkt es und erklärt: "the highest mountain South of Geneva!" In diesem Moment sehe ich ihn auch im SkyDemon und kann bestätigen. Während des Fluges schätzen wir die Ankunftszeit in Oyonnax ab und ich gebe bei der DFS per Handy unseren Flugplan für den Rückflug nach Deutschland auf.

Nach 1h34min landen wir wieder in Oyonnax auf der 22. Das französische Funken ist mittlerweile zur Gewohnheit geworden und man versteht nun auch die anderen Piloten ziemlich gut.





Wir holen noch einmal Sprit mit dem Kanister von der Tankstelle nebenan und kaufen uns diesmal auch gleich einen Trichter. So ist der Treibstoff schnell im Tank. Dann suchen wir unsere im Gebäude deponierten Sachen zusammen und machen die Breezer abflugbereit. Viel Zeit bleibt uns nicht, wir haben mit dem Flugplan knapp kalkuliert. 25min nach der angegebenen EOBT stehen wir an der RWY. Während eine andere Maschine nach der Landung auf der 04 noch auf der Bahn zurückrollt, rollen wir bereits auf zum Backtrack für einen Start auf der 22. Um 11.44 Uhr schließlich heben wir ab.



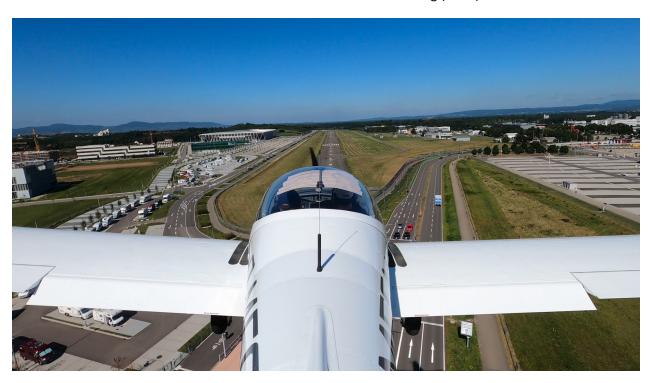
Seite 49 von 52



Geneva Information öffnet unseren Flugplan. Zurück nach Freiburg geht es auf dem gleichen Weg wie auf dem Hinflug gestern.

Unterwegs lasse ich mir meine mit Hühnchen gefüllten Teigtaschen schmecken, welche ich vor dem Abflug noch schnell in einem Supermarkt gekauft habe.

Heute ist etwas weniger Verkehr um Mulhouse herum und wir bekommen keine einzige Anweisung am Funk. Bald darauf sind wir wieder in Deutschand und landen in Freiburg (EDTF).









Seite 51 von 52

Bankverbindung VR-Bank Taufkirchen-Dorfen e.G. IBAN DE10 7016 9566 0101 8015 03 BIC GENODEF1TAV



Noch einmal Auftanken, dann geht es zurück nach Ampfing. Aufgrund des stärkeren Westwindes brauchen wir dafür nur 1h48min. Um 16.10 Uhr sind wir schließlich zurück in der Heimat.

Wir sind erleichtert, dass die Tour nun endlich geklappt hat und das auch noch bei bestem 24°C warmem und wolkenfreiem Spätsommerwetter. Insgesamt waren wir die letzten beiden Tage 11h22min in der Luft und haben 1099nm (2035km) zurückgelegt. Die Tour wird uns noch lange in positiver Erinnerung bleiben. Aber wie immer gilt bei Olaf und mir: nach der Tour ist vor der Tour! Die nächste liegt schon vorbereitet in der Schublade...



Schlagworte: Altiports, EDTF, LFHS, LFJD, LFHU, La Salette les Opinions, LFLK, St Roch Mayeres, Mont Blanc.