

VFR-Tour durch den Osten Frankreichs

An dem vergangenen langen und wettermäßig sehr schönen Himmelfahrtswochenende ging es VFR zu einer kleinen Erkundungstour durch den Osten Frankreichs. Auch ohne allzu weit zu fliegen

finden sich aus Deutschland in Richtung Südwesten einige herausragende Flugziele. Eine Ermunterung, die Grenzen des Heimatlands zu verlassen und die Vorzüge der Grande Nation zu erleben.



Der traumhafte Anflug auf die Piste 36 von Chambery Aix Les Bains (LFLB)

Diese gesamte Tour umfasste, von Mainz-Finthen aus startend, mit einer gemütlichen 105-Knoten-Maschine gerade mal acht Flugstunden, also nichts, was man nicht unter Umständen mal stemmen kann, ggf. unter Aufteilung der Flugstunden unter zwei Piloten. Dafür wurden einige absolut wundervolle und hochkarätige Flugziele erreicht. Da alle angeflogenen Flugplätze keinerlei PPR erforderten (auch nicht zum Parken) umfasste die Flugplanung dieses Mal nicht eine einzige E-Mail! Lediglich für den Einflug nach und den Ausflug aus Frankreich wurde jeweils einmal ein schneller Flugplan gemacht; das war es. Einfacher geht es kaum.

Das Flugzeug

Da diese Tour mit einem nicht ganz alltäglichen Flugzeug geflogen wurde, folgen an dieser Stelle ein paar Worte dazu. Es handelte sich um die Fuji FA-200-180 „Aero Sub-

aru“ (ICAO-Designator: SUBA), also den kunstflugtauglichen und in Japan entwickelten Metallviersitzer mit der großen Schiebetaube, die im Flug auch geöffnet werden darf.

Nun ist dies für mich ein eher ungewöhnliches Flugzeug, denn ich bin ein reiner Reiseflieger, den eigentlich vor allem das Verhältnis von Treibstoffverbrauch/Kosten zu Reisegeschwindigkeit interessiert. Mit Kunstflug habe ich nichts am Hut. 105 bis maximal 110 Knoten TAS bei einem Verbrauch von 37 Litern 100LL (oder UL91) ist jetzt überhaupt nicht das Effizienteste und Günstigste. Und dennoch: Ich mag dieses Flugzeug! Es ist unheimlich solide gebaut und vermittelt dies dem Piloten auch. Die Sitzposition ist angenehm, die Sicht nach draußen ist sehr gut und die Ruder sind leichtgängig sowie hervorragend abgestimmt. Es ist einfach eine Freude, dieses Flugzeug zu fliegen, gerne auch mal länger



Das wunderbare Voralpenland
zwischen Lyon und Grenoble



Die „Fuji“ (eigentlich „Aero Subaru“) in Lyon Bron. Das Panel ist nicht IFR, aber für VFR-Flüge optimal (sogar mit Autopilot). Sehr praktisch für Frankreich-Touren ist ein Faltrad. Das Kwiggle passt sogar in das Gepäckfach.



von Hand. Mit 180-PS IO-360, CS-Prop und einem MTOW von 1150 kg ist der Flieger eckdatenmäßig am ehesten mit einer Lycoming-angetriebenen DA40 zu vergleichen, aber vom Wesen ist es natürlich etwas ganz anderes. Sicher, man hinkt einer DA40 im Reiseflug um gut 20 Knoten hinterher, aber in diesem Fall ist die Mehrzeit wirklich Genuss pur. Das Tankvolumen beträgt ca. 200 Liter, so dass man knappe fünf Stunden plus VFR-Reserve fliegen kann. Das Leergewicht von 710 kg zeugt von der soliden und etwas großformatigen Bauweise; es bleiben bis zum MTOW dennoch stolze 440 kg, so dass man mit vollen Tanks noch 300 kg zuladen darf. (Eine mit wenig Avionik ausgestattete

DA40 wiegt mit demselben Motor eher 750 kg.)

Nach Deutschland kam die FA-200 (die es seltener auch mit 160-PS Vergaser gibt) durch den damaligen Importeur Panoramaflug in Egelsbach erstmalig 1970. Die auf dem Seeweg gekommenen Maschinen wurden von der Firma Röder Präzision montiert. Im gesamten Produktionslauf von 1968 bis 1986 wurden allerdings nur ca. 300 „Fujis“ gebaut. Gemäß Info des Fuji Club Germany e.V. fliegen in Deutschland davon heute nur noch 48 Stück. Auch in UK und in Japan gibt es einige. Weltweit mögen es vielleicht insgesamt noch ca. 100 sein, denn so einige

sind verunfallt. Auch Manfred Strößenreuther flog 1986 bei seinem tödlichen Unfall (Kollision mit einer C150) eine Fuji.

Glücklicherweise hat der Winx Flying Club in Mainz (EDFZ) eine schöne FA200-180 (<https://winx-flying-club.com/flugzeuge/fuji-200-d-eaip>), die zum einen ein Rückenflugsystem, zum anderen aber sogar einen simplen, aber zweiachsigen Autopiloten hat. Also los! Mit dabei: mein Faltfahrrad vom Typ „Kwiggle“. Dieses stellt aufgrund der notorisch schlechten Verfügbarkeit von Taxis in Frankreich eine Riesenerleichterung dar und gibt außerdem Anlass zu sportlicher Betätigung.

Die Genussregion Burgund

Das erste Leg sollte von Mainz-Finthen südwestwärts zunächst zum Flugplatz Vesoul-Frotey (LFQW) führen. Dies nur als erster kurzer Zwischenstopp, um den Flugplan loszuwerden und diesen Flugplatz einmal kennenzulernen. Dank Christi Himmelfahrt, also einem Tag, der auch in Frankreich Feiertag ist, ging es ab Grenzüberflug bei Zweibrücken ohne Einfluss irgendwelcher Restricted Areas in FL65 direkt zum Ziel. LFQW ist ein hübsch auf einem Hügel gelegener Flugplatz mit langer Asphaltbahn, der aber nur eher wenig Flugbetrieb aufweist und ohne Bodenfunkstelle, also mit „Auto-Info“ (A/A) Verfahren arbeitet. Dieser Platz ist übrigens auch auf dem Papier nur „FR-only“ zugelassen, d. h., hier muss man seine Positionsmeldungen nicht nur aus praktischen Gründen, sondern eben auch qua Reglement auf Französisch abgeben. Aber versprochen: Kein einziger weiterer im Rahmen

dieses Berichts behandelte Platz ist streng „FR-only“.

Übrigens entspringt ganz in der Nähe von Vesoul der Fluss Saône, welcher auch auf den kommenden Flügen mein ständiger Begleiter bleiben würde. Die Landung auf dem morgens um 10:30h noch verwaisten Flugplatz zeigte mir einmal mehr auf, was für eine fantastische fliegerische Infrastruktur die Franzosen auch in der Provinz haben: lange Piste, großzügige Asphaltflächen zum Parken und dank PCL sogar grundsätzlich 24h-Betrieb. Sonst aber ist der Platz jetzt nicht allzu „nützlich“, denn es gibt keine Tankstelle mit Self-Serve-Abwicklung und die außerdem knapp sieben Kilometer (bergab!) entfernte Stadt ist auch kein so großes Highlight. Immerhin: Mit Voranmeldung beim Zoll darf man hier auch aus der Schweiz kommend landen.

Die Landung erfolgte nach dem obligatorischen Überflug des Platzes („verticale terrain“). Nach dem telefonischen Schließen des Flugplans und kurzer Pause ging es aber schon weiter, um nun wirklich in die historische Region Burgund (die es politisch ja so nicht mehr gibt) zu gelangen. Westwärts ging es – und zwar nun low-level, um die Landschaft zu genießen – vorbei an dem Saône-Städtchen Gray, das natürlich ebenfalls einen großzügigen Flugplatz (sogar IFR) hat, und dann erstmal in Richtung der Hauptstadt des Burgunds, Dijon. Diese habe ich in der Vergangenheit bereits zweimal besucht; daher blieb sie dieses Mal nur ein Navigationspunkt für mich. Die Stadt ist aber ebenfalls im Hinblick auf ihre Flugplatzinfrastruktur sehr gut ausgestattet, mit den gleich zwei Flugplätzen Longvic (LFSD) und Darois



Flugleiterloser Flugplatz Vesoul-Frotey (LFQW) – warum tun wir uns in Deutschland so schwer damit?



Hauptstadt des Burgunds: Dijon



Der Flugplatz von Nuits-Saint-Georges (LFGZ) und das daneben liegende Schlosshotel „La Berchère“

(LFGI). In Longvic muss man aber aufpassen, denn dort wird für sämtliche internationale Flüge, selbst innerhalb von Schengen, vorab eine Personenanmeldung gefordert. Dafür kann man dort mit dem während der Öffnungszeiten ständig anwesenden AFISO auf Englisch funken. In Darois gilt zwar auf dem Papier ebenfalls KEIN „FR-only“, aber es macht praktisch gesehen trotzdem Sinn, bei A/A-Plätzen wie diesem etwas auf Französisch funken zu können.

Über Dijon bog ich nach Süden ab, folgte also weiter der Saône sowie den berühmten Weingebieten des östlichen Burgunds, der Côte d'Or, vorbei an Nuits St. Georges in Richtung Flugplatz Beaune (LFGF); dies ist ebenso ein Aeroclubplatz ohne ATS, aber auch ohne besondere fliegerische Herausforderungen. Beaune ist wohl die hübscheste Stadt des Burgunds und daher einen Besuch unbedingt wert. Für die vier Kilometer vom Flugplatz sollte man sich rechtzeitig ein Taxi bestellen, falls man nicht wie ich mit dem Faltrad mobil ist. Es gibt trotz des recht stark ausgeprägten Tourismus zahlreiche lauschige Ecken in der Altstadt und natürlich überall Weinverkostungen sowie das berühmte Boeuf Bourguignon (zu humanen Preisen).

Nach dem Mittagessen ging es mit dem Rad noch ein paar Kilometer nach Nordwesten, in das hübsche Weindorf Savigny. Dort befindet sich das gleichnamige Château aus dem 14. Jahrhundert, welches für sich gesehen schon sehenswert ist, aber vor allem mehrere Museen umfasst, und zwar unter anderem in seinem Garten die größte Kollektion von Jagdflugzeugen weltweit beheimatet (MIGs, Dassaults etc.). Die Kombina-



Beaune lädt zum Verweilen ein (oben). Unten: Das Château de Savigny-les-Beaune mit seiner Kollektion aus über 80 Jagdflugzeugen. Die Sammlung tausender Modellflugzeuge enthält sogar auch eine kleine Fuji!



tion erscheint zunächst etwas kurios, aber letztlich: warum nicht? Dazu kommt eine riesige Kollektion an Flugzeugmodellen, aber auch an Motorrädern, Autos, Traktoren etc. Kurzum: Das Museum wird Piloten und Mechanik-Liebhaber gleichsam begeistern. Link: <https://www.chateau-savigny.com/>

Am späten Nachmittag folgte der letzte Flug des Tages, von Beaune aus noch ein Stück südwärts nach Chalon (LFLH). Dieser Platz

hat Instrumentenanflüge und von mittwochs bis sonntags einen AFIS und somit englischen Funk. Dann ist es ein ganz einfacher Anflug und das Personal ist freundlich. Von dort bis ins Stadtzentrum von Chalon-sur-Saône (die zweitgrößte Stadt des Burgunds) sind es immerhin sieben Kilometer. Auf einer Insel auf der Saône gibt es zahlreiche gute Restaurants und somit nochmals die Möglichkeit, die burgundischen Leckereien zu probieren. Insgesamt aber waren meine

Erwartungen an Chalon etwas höher. Dennoch, als Nightstop passte es gut.

Lyon

Die zweitgrößte Stadt bzw. Metropolregion Frankreichs hatte ich doch tatsächlich knappe 15 Jahre lang nicht besucht; dort sollte es nun also mal wieder für einen Tag hingehen. Also, weiter südwärts, erneut der Saône folgend, nach Lyon Bron (LFLY), einem der am stärksten frequentierten und größten GA-Plätze Frankreichs. IFR-Anflüge sind dort komplett „standard“ und unproblematisch. Beim VFR-Anflug sollte man wissen, dass aus Lärmschutzgründen nur die Ostplatzrunde genutzt wird und man also, wenn man aus westlichen Richtungen anfliegt, vom TWR oft zunächst über den Platz hinweg und dann in die Platzrunde auf der anderen Seite geschickt wird. Das alles bei meist ziemlich viel Verkehr. Zum Thema Parken: Gäste mit Einmots werden meist entweder auf Apron Sierra (ganz im Süden, aber immerhin Asphalt und teilweise mit Ösen versehen), meist aber auf das Apron Golf (Gras) geschickt. Tipp: bei Bron Ground

freundlich und unschuldig um das Parken auf Apron Charlie bitten; das ist dem Terminal am nächsten gelegen (allerdings dort keine Ösen zum Verzurren). Das funktioniert vermutlich oft, denn es gibt dort reichlich Platz. Achtung: Bei jeglichen internationalen Flügen möchte auch Lyon Bron eine Voranmeldung haben.

Es gibt zwei Restaurants am Platz: das direkt am Rand der Airside liegende „L'Aéro“ ist optisch nett gemacht und eher informell. Exakt gegenüber des Terminalgebäudes gibt es noch ein weiteres Restaurant („Howard House“), das ein wenig feiner ist (kleine Karte), aber nur wochentags geöffnet hat.

Die Landegebühren sind moderat und für das Gebotene mehr als in Ordnung: nur ca. 34 Euro mit einer Übernachtung und auch weiteres Parken ist nicht teuer. Die Gebühren kann man allerdings nicht mehr vor Ort bezahlen, sondern bekommt im Anschluss eine Rechnung zugeschickt. Erst ab 3,5 Tonnen wird Handling obligatorisch; dann wird es leider sehr teuer.

Chalon-sur-Saône und ihre Île St. Laurent und die Altstadt von Chalon



Das Personal im GAT ruft auf Wunsch ein Taxi. Aber Achtung: Lyon ist wirklich eine Riesenstadt; obwohl der Platz gemäß Blick auf die Karte nicht weit vom Stadtzentrum entfernt zu sein scheint, sind es in Wahrheit doch 10 Kilometer bis dorthin, so dass für das Taxi (wenn man eins bekommt) am Schluss locker 40 bis 50 Euro pro Strecke zusammenkommen. UBER ist etwas günstiger. Man kommt auch per Bus und Bahn in die City; es ist aber etwas komplizierter und dauert etwas länger. Die entsprechende Bushaltestelle heißt „Normandie Niemen“ und liegt ca. 500 Meter vom Terminal entfernt. Die Buslinie ist die 26 in Richtung Lycée Lumière; diesen Bus nimmt man so weit, bis man in eine Straßenbahn oder Metro in Richtung City wechseln kann.

Lyon hat wirklich eine monumentale Innenstadt, die sehenswert, wenn auch natürlich nicht so atemberaubend schön wie Paris ist. Ein großer Teil der Halbinsel, auf der sich die Altstadt befindet, ist UNESCO-Weltkulturerbe; ein Tag ist eher nicht genug zur Besichtigung. Die westlich der Altstadt auf einem Hügel gelegene Kathedrale Notre-Dame de Fourvière zählt zu den Wahrzeichen der Stadt. Man hat von dort einen tollen Blick, den man sich allerdings auch mit einer Vielzahl anderer Touristen teilen muss. Eher ein Kuriosum ist nebenan eine Miniaturversion des Eiffelturms („Tour Metallique“ genannt); er ist aber nicht öffentlich bestiegbar. Auch das Rathaus der Stadt ist monumental, das nahezu daneben liegende Opernhaus modern. Auch die Kathedrale Saint-Jean ist ein Muss. Natürlich gibt es viele hochkarätige Museen. Eher sparen kann man es sich, den Ort des Zusammenflusses von Rhône und Saône zu besuchen; er liegt bereits



Der Anflug auf der Piste 34 von Lyon Bron (LFLY)



Das Saône-Ufer in Lyon



Morgendlicher Weg mit dem Fahrrad aus der Altstadt von Lyon zum Flugplatz



Tankstopp in Grenoble Le Versoud (LFLG) vor einer wunderbaren Kulisse. Ein guter Einstiegspunkt für die Französischen Alpen

deutlich außerhalb der Altstadt und ist nichts Besonderes. Was ist die beste Reisezeit für Lyon? Nun, wie in vielen mitteleuropäischen Städten gilt: den Hochsommer sollte man aufgrund drückender Hitze eher meiden; im Winter gibt es relativ viel Nebel und klamme Kälte. Daher würde ich sagen: Ende März bis Anfang Juni sowie Mitte September bis Anfang November. Es lohnt sich unbedingt!

Die Alpen und Chambéry / Aix Les Bains (LFLB)

Am nächsten Morgen ging es früh raus zum Flughafen, denn an diesem Tag sollte das fliegerische Highlight, ein Flug durch die französischen Alpen mit der einen oder anderen Zwischenlandung anstehen. Nach dem Start in Lyon Bron kreuzte ich die beiden parallelen Pisten des Airline-Flughafens Lyon St. Exupéry (LFLL) und dann in ein wirklich sehr schönes Voralpenland hinein. Dort steht die VOR mit dem wohlklingenden Namen „La Tour du Pin“ (LTP). Erster Stopp war auf dem GA-Platz von Grenoble, Le Versoud (LFLG). Dieser Platz an der Isère ist fliegerisch unproblematisch, liegt aber schon recht spektakulär von hohen Bergen eingeraht. Hier tankte ich die Fuji das einzige Mal auf dieser Tour auf (100LL erfordert ohne BP-Card Hilfe vom Personal zur Freischaltung und Abrechnung, UL91 geht gänzlich selbstständig auch per Kreditkarte).

Beim folgenden Alpenrundflug wurden u.a. die Altiports L'Alpe d'Huez (LFHU), Méribel (LFKX) und Courchevel (LFLJ) überflogen. Hier sollte man unbedingt darauf achten, diese mindestens 2.000 Fuß oberhalb der jeweiligen Platzhöhe zu überfliegen, um nicht etwaige An- und Abflüge zu stören. Anfang

Mai war nach dem kalten und nassen April noch sehr viel Schnee zu sehen. Noch ein Hinweis: Leider ist recht häufig der hier eigentlich zuständige FIS (Marseille) nicht in Betrieb, so dass man keinen regulären Ansprechpartner im Funk hat. Zum Teil kann man sich mit den FIS-Stellen Genf, Lyon und Chambéry behelfen, aber man muss trotzdem damit rechnen, zeitweise ohne Funkverbindung fliegen zu müssen, und im Notfall direkt auf der 121.5 rufen.

Nach ca. 50 Minuten landete ich in Albertville (LFKA), einem Platz, der im Tal liegt und fliegerisch eigentlich auch unproblematisch ist. Leider ist er dennoch offiziell in gewissem Maß nutzungseingeschränkt. Wer hier landen will, braucht vorab eine Freizeichnung durch einen Fluglehrer (man beachte allerdings: es ist nicht unbedingt ein Checkflug vorgeschrieben) oder eine Bergflugberechtigung oder muss selbst eine Fluglehrerberechtigung haben. Das alles wird wohlge-merkt vor Ort nie kontrolliert, sondern kommt nur zum Tragen, wenn etwas schiefgeht (was natürlich ausreicht, um ernstgenommen zu werden). Aber wie gesagt: Es sollte, wenn man etwas Bergflugerfahrung aufweist, nicht schwierig sein, sich von einem beliebigen FI oder CRI die Freizeichnung für LFKA zu holen. Es lohnt sich, denn der Platz ist durchaus schön gelegen. Es gibt auch ein (einfaches) Restaurant am Platz. Bis 1,2 Tonnen MTOW ist die Landegebühr sehr gering, darüber leider etwas arg überhöht.

Von Albertville aus ist es nur ein kleiner Sprung dem Isère-Tal entlang nach Chambéry/Aix Les Bains (LFLB), also an den Lac du Bourget. Der Anflug auf die in aller Regel in Betrieb befindliche Piste 36 ist einfach



Reichlich Schnee im Mai am Vanoise-Massiv nahe Courchevel. Im Hintergrund ist Italien. Dank guter Leistungsdaten und guter Rundumsicht ist die Fuji auch für Alpenrundflüge gut geeignet. Unten rechts: Albertville (LFKA).



traumhaft! Gastflugzeuge parken, wenn sie nicht tanken müssen, in der Regel auf dem nördlichen Teil des Vorfelds. Von dort kann man zu Fuß zum etwas versteckt liegenden, aber modernen GAT gehen. Auch an diesem Ziel ist ein Faltrad ideal, denn Taxis sind rar und teuer. Es sind ca. drei Kilometer vom

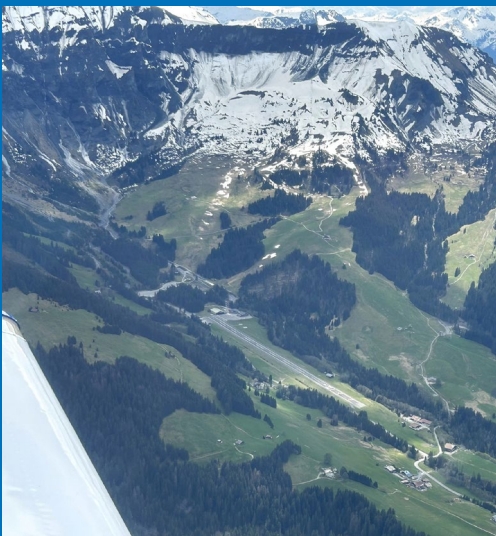
GAT bis an das südliche Ufer des Sees. Dort ist es herrlich, mit zahlreichen Grasflächen zum Sonnen, mit Stränden, Restaurants etc. Schon am 11. Mai zog es zahlreiche Besucher hier ins Wasser. Lediglich die angrenzend verlaufende und viel befahrene Straße stört ein wenig. Sehr empfehlen möchte ich



Freizeitoase Lac du Bourget. Es ist der größte See, der vollständig innerhalb Frankreichs liegt



Vorbeiflug an Annecy



Flugplatz (Altiport) Megève (LFHM) in den Savoyer Alpen

(noch weitere zwei Kilometer das östliche Seeufer hinauf) das Restaurant „Le Lido“. Die Landegebühr in LFLB betrug übrigens nur ungefähr 6 Euro (!) und auch Parken ist nicht allzu teuer. Insgesamt ist dieser Flugplatz und seine angrenzende Umgebung am Lac du Bourget für mich **die** Entdeckung dieses kleinen Trips. Gefühlt fliegen dennoch im Sommer deutlich mehr Piloten nach Annecy (LFLP) als nach Chambéry, und zugegeben, dort lockt natürlich die recht nahe und attraktive Stadt (welche man eben in unmittelbarer Nähe von LFLB nicht hat), aber in jeder anderen Hinsicht ist LFLB das schönere Flugziel. Übrigens gibt es am Flugplatz von Annecy dieses Jahr ein größeres Bauvorhaben, somit derzeit kein Restaurant am Platz etc.

Erneut durch die Alpen und nach Genf (Flugplatz Annemasse, LFLI)

Die reizvoll am südwestlichen Ende des gleichnamigen Sees gelegene Schweizer Stadt Genf wird nur selten von Privatpiloten besucht. Dies natürlich vor allem, weil der Flughafen Genf (LSGG) seit einigen Jahren keine kleine GA mehr haben will (eine Landung kostet ab ca. 500 Euro aufwärts ...), und außerdem, weil es an anderen netten Zielen in der Region wahrlich nicht mangelt. VFR gibt es innerhalb der Schweiz stattdessen die Möglichkeit, z.B. in Lausanne (LGL) zu landen und dann von dort mit dem Zug nach Genf zu fahren (er gibt sehr häufige Verbindungen und die Fahrt dauert nur ca. 40 Minuten). Deutlich näher liegt aber auf französischer Seite (d. h. auch mit dem Vorteil, keinerlei Zollthema zu haben) der Flugplatz Annemasse (LFLI), und zwar exakt 10 Kilometer südöstlich der City von Genf. Also

wurde dieser angefliegen, um den Nachmittag und Abend in Genf zu verbringen.

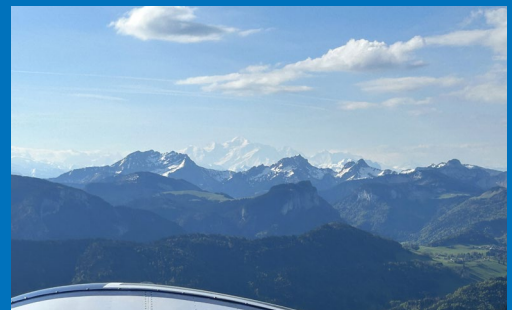
Der Flug führte erneut durch die Savoyer Alpen, und zwar nach dem Start auf der Piste 36 von Chambéry zunächst in nordöstliche Richtung an Annecy vorbei und dann dem gleichnamigen See ostwärts folgend in Richtung Megève (LFHM), des Mont-Blanc-Massivs und des Altisurface von Saint Roch Mayères (LF7430) mit seinem Refugium neben der Piste. Dann ging es weiter via Cluses nach Annemasse. Dieser Platz ist wohl einer der betriebsamsten GA-Plätze ganz Frankreichs. Dies hängt vor allem mit der Nähe zur Schweiz zusammen – viele Westschweizer Piloten fliegen von hier wegen der besseren fliegerischen Bedingungen, der geringeren Charter- und Landegebühren etc. Dennoch gibt es keinen TWR und nicht mal eine AFIS-Stelle, sondern nur „A/A“. Allerdings – und das ist ein Unikum für Frankreich – macht der lokale Aeroclub hier eine Art inoffiziellen „radio service“, teilt also anfliegenden Maschinen die Betriebspiste mit und erteilt hier und da weitere Informationen. Es gibt somit nicht das sonst in Frankreich übliche „verticale terrain“-Verfahren, was im Sinne der hier sehr dichten Besiedlung und des Lärmschutzes auch Sinn macht. Bei der Abstimmung mit den anderen Piloten (die zum Teil nicht Englisch sprechen!) hilft die Person am Funk allerdings nicht, weshalb man gut aufpassen muss. Dieser Platz ist aber dennoch offiziell NICHT „French-only“. Wer IFR kommt, kann zunächst das ILS in Genf abfliegen. Auch für Abflüge nach IFR gibt es ein festgelegtes Verfahren; siehe dazu die Infos dazu im Textteil der Sichtanflugkarte (VAC).



Mit dem Fahrrad durch die französisch-schweizerische Grenzstelle nach Genf



Der berühmte Jet d'Eau auf dem Genfer See



Letzter Tag und Abflug aus Annemasse – ein letzter Gruß an den Mont-Blanc

Ich persönlich habe mir erneut das Faltrad geschnappt sowie ein Hotelzimmer auf halber Strecke nach Genf, direkt an der französisch-schweizerischen Grenze. Wer lieber ein Auto nehmen möchte: Fünf Minuten zu Fuß vom Flugplatz Annemasse gibt es eine Europcar-Station (allerdings samstags nachmittags und sonntags geschlossen); wenn man es vorab organisiert, wird der Wagen womöglich sogar bis zum Platz gefahren.

Auch Genf erwies sich als sehr sehens- und erlebenswert, aber es war eben auch wettermäßig ein traumhafter Samstagnachmittag. Daher waren am gesamten Seeufer des Stadtgebiets die Menschen unterwegs und genossen die zahlreichen Attraktionen wie den berühmten Jet d'Eau, das Riesenrad,

den ganz wundervollen „Parc des Eaux Vives“ und die verschiedensten Bootsfahrtangebote. Positiv überrascht war ich davon, dass Genf sogar eine hübsche und teils sogar gemütliche auf einem Hügel gebaute Altstadt hat, was ich so gar nicht erwartet hatte. Mit diesem Besuch Genfs schloss sich übrigens ein wenig der Kreis, denn dort verlässt die Rhône den Genfer See und in diese Rhône mündet im zuvor besuchten Lyon die Saône, welche mich seit Vesoul bis ins besagte Lyon begleitet hatte.

Rückflug nach Mainz

Am folgenden Sonntagmorgen ging es zunächst wieder zum Flugplatz von Annemasse. Der Club öffnet dort täglich bereits

Einer der schönsten Parks, die ich je gesehen habe: der Parc des Eaux Vives



Pilot und Flugzeug

Engagierter Journalismus aus der Sicht des eigenen Cockpits

43. Jahrgang

HERAUSGEBER

Airwork Press GmbH
Kaiserstraße 118
61169 Friedberg
HRB 10302 Amtsgericht Friedberg

Geschäftsführer Jan Brill

Telefon: +49 6031 9648 425

CHEFREDAKTEUR

Jan Brill

jan.brill@pilotundflugzeug.de

+49 6031 9648 369

REDAKTION

Klaus Schulte

klaus.schulte@pilotundflugzeug.de

Prof. Dr. Martin Maslaton

martin.maslaton@pilotundflugzeug.de

Philipp Tiemann

philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de

Prof. Dr.-Ing. Bernd Hamacher

bernd.hamacher@pilotundflugzeug.de

Peter Klant

peter.klant@pilotundflugzeug.de

ABOSERVICE

abo@pilotundflugzeug.de

+49 6031 9648 425

ANZEIGENSERVICE

anzeigen@pilotundflugzeug.de

+49 6031 9648 425

BUCHHALTUNG

fibu@pilotundflugzeug.de

UNSERE REDAKTIONSFLUGZEUGE



PA-31T2 Cheyenne II XL
D-INFO

Foto: Crew D-FSBG

Beech Bonanza D35
N710AM

Foto: Peter Thomas

**Das Verlagsbüro ist Montag bis Freitag von
9.00 bis 13.00 Uhr für Sie da!**

Pilot und Flugzeug ist ein Fachmagazin für engagierte Flugzeughalter und Piloten von Singles, Twins, Turboprops und Businessjets. Es erscheint monatlich. Nicht gekündigte Abonnements verlängern sich um ein Jahr. Das Abonnement ist kündbar sechs Wochen vor Ablauf. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Anzeigenverträge kommen vorbehaltlich unserer Allgemeinen Geschäftsbedingungen zustande. Einsehbar im Internet unter www.pilotundflugzeug.de/agb oder auf Wunsch per Fax. Der Verlag behält sich das Recht vor, Leserbriefe gekürzt oder korrigiert zu veröffentlichen.

Wir nutzen in der **Pilot und Flugzeug** aus Gründen der besseren Lesbarkeit bei Personenbezeichnungen vorwiegend die männliche Form. Die entsprechenden Bezeichnungen gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Nachdruck, Weiterverbreitung oder Veröffentlichung nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

Copyrights by Jeppesen Airway Manual Services & Flight Information, Frankfurter Straße 233, 63263 Neu-Isenburg.

Copyrights non-navigational maps by Central Intelligence Agency, Office of Public Affairs, Washington, DC 20505.

Bankverbindung: Wiesbadener Volksbank • IBAN: DE48 5109 0000 0021 2696 03 • BIC: WIBADE5W • Ust.-Id. Nr.: DE 26807541

Abonnement und Archiv: www.pilotundflugzeug.de/shop

um acht Uhr seine Tore. Der Flugplan für den Heimflug wurde zunächst mit dem Zwischenziel Winzeln-Schramberg (EDTW) im Schwarzwald aufgegeben, für einen etwaigen kurzen Tankstopp. Nach dem Start ging

es den Genfer See entlang in ca. 5.000 Fuß via Lausanne in Richtung Biel (knapp an der TMA Bern vorbei) und dann das Jura und die Basel TMA kreuzend über das Dreiländereck nach Deutschland hinein. Da die Groundspeed bis dahin besser als erwartet war und somit genügend Reserven für einen direkten Flug nach Mainz gegeben waren, informierte ich Langen FIS zur Weitergabe an den AIS über den Wechsel des Flugziels und flog via Straßburg, Schweighofen und den Pfälzer Wald direkt zurück zum Heimatplatz.

 philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de

Basel, mit dem Flughafen (LFSB) im Hintergrund (unten), und Straßburg, mit dem Flugplatz Neuhof (LFGC) im Vordergrund

