

Reise-Spezial

Fliegen „wie Gott in Frankreich“



Schon seit geraumer Zeit war Frankreich auf meinem fliegerischen Wunschzettel ganz weit oben. Doch je mehr „frankreicherfahrene“ Pilotenmeinungen ich dazu hörte, desto mehr Fragen blieben bei mir offen. Hier sind die wichtigsten Antworten.

Altiport La Motte.

Ja, ich hatte schon viel darüber gehört, wie léger die UL-Fliegerei in Frankreich sein kann, gleichzeitig aber auch schon einiges erfahren über saftige Strafen bei Nichtbeachtung von Flugregeln und Vorschriften. Deshalb schien es mir besonders wichtig, mich vorher mit den dortigen Regeln und Gepflogenheit umfassend vertraut zu machen, um zu wissen, worauf es ankommt.

Flugvorbereitung

Es ist zwingend erforderlich, sich die passenden Unterlagen zu besorgen damit man sich keine Sorgen während des Fluges machen muss. Doch was wird wirklich benötigt? Hier gehen die Meinungen doch etwas auseinander.

Auf Empfehlungen hin habe auch ich mir die Documents VFR besorgt, sie können direkt bei SIA über das Internet bestellt werden. Sie kosteten mich 22 Euro und sollen jetzt 39 Euro teuer sein. Dieses VFR-Info-Set enthält zwei Büchlein, einen „VFR Guide“ zweisprachig Französisch und Englisch und „Complément aux cartes aéronautiques“ (Beschreibung der Flugbeschränkungsgebiete). Was soll ich sagen, wer's braucht. Vergleichbar im Nutzen und der Handhabung irgendwie mit meinem Druckerhandbuch: schön umfangreich und es steht sicherlich viel Wissenswertes darin. Auch sind noch zwei Papierkarten France Nord und Süd im Maßstab eins zu einer Million dabei; ich denke, die sind als Sonnenschutz in einem Tiefdecker ganz gut brauchbar.

Kartenmaterial

Bei der SIA (Adresse siehe unten) erhält man viele nützliche Informationen zum Fliegen in Frankreich. Das ist wirklich vorbildlich.

Auch können alle Anflugblätter der französischen Flugplätze kostenlos im Internet bei der SIA abgerufen werden. Das ist praktisch und günstig. Doch wer druckt da schon alle Plätze raus, denn bei einer notwendig werdenden Routen-Änderung fehlt sicherlich das extra benötigte Anflugblatt. Ich habe mir deshalb den Guide VFR France AVION-ULM zugelegt. Das ist quasi die AIP mit allen französischen Plätzen (siehe Bild: Flugunterlagen Frankreich).

Auch für Frankreich gibt es unterschiedliche Flugkarten. Es heißt, unsere ICAO Karte entspricht dort der OACI Karte. Mir liegen diese Karten jedoch nicht, da sie in der Darstel-



Flugkartenvergleich: Achtung, es sind nicht alle Information auf der deutschen ICAO-Karte enthalten.

lung doch stark von unseren ICAO Karten abweichen und gewöhnungsbedürftig sind. Die beschränkten Lufträume sind nicht so markant farblich voneinander abgesetzt. Aus diesem Grund bevorzuge ich die Jeppesen Kartendarstellung.

Wer glaubt, mit der ICAO Deutschland Karte in den angrenzenden französischen Gebieten fliegen zu können, kann damit ganz böse baden gehen, denn teilweise fehlen wichtige Informationen (siehe Bild Flugkartenvergleich, unten).

Kartentipp

In Frankreich besteht ähnlich wie in Italien kein Flugplätzzwang. Das hat dazu geführt, dass es sehr viele UL-Flugfelder dort gibt. Deshalb empfehle ich zusätzlich unbedingt die beiden „OACI UL-Karten VFR France“, Maßstab 1: 1.000.000. So ist die eine Karte mit den geltenden Lufträumen für die Woche (incl. der militärischen Luftraumkorridore) da und die andere für das Wochenende, da samstags und sonntags einige Korridore nicht aktiv sind und somit auch nicht dargestellt werden. Fast noch wichtiger ist, dass darin alle ULM- und Private-Flugplätze enthalten sind. Denn diese über 800 privaten Plätze Frankreichs finden sich nicht auf den offiziellen amtlichen Karten.

Einflugverfahren

ULs aus den Schengen Staaten, die den französischen Anforderungen an Microlights genügen (für Einsitzer 300 kg max. Abfluggewicht und



Bei Saint Tropez.

Reise-Spezial

Hilfreiche Internetseiten

Allgemein:

http://www.ultralight.at/html/ul_fiegen_in_europa.html

Internetseiten, Beschaffung Kartenmaterial, VFR Dokumente, OACI

http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/asp/frame-set_fr.asp?m=9

Französische UL-Karten

<http://www.dassault-aviation.com/en/passion/news/archives/2007/carte-vfr-france.html?L=1&cHash=8328870e9f>

Tipps zum französischen Sprechfunk:

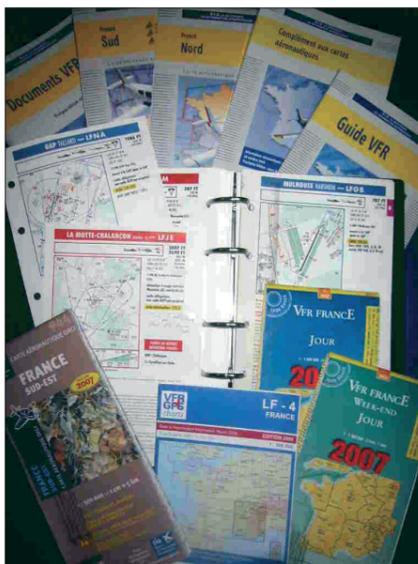
<http://flyinfrance.free.fr/radio/radio.htm>

<http://www.gesipa.com/aavll/funksprech.htm>

max 45 kW und für Doppelsitzer 450 kg bzw. 65 kW), dürfen in Frankreich ohne gesonderte Erlaubnis fliegen. Sie müssen den allgemeinen Regeln für den Sichtflugverkehr folgen. Für Schengen-Staaten-ULs ist für den Grenzüberflug nur ein Flugplan vorgeschrieben. Flugzeuge, die von außerhalb des Schengengebietes kommen, beispielsweise aus Großbritannien und Irland, müssen beim Einflug und vor der Abreise eine Zollklärung vorlegen. Nicht alle Flugplätze sind für Microlights geöffnet. Informationen über die meisten Flughäfen und Landeplätze sind auf der Website www.nav2000.com veröffentlicht und natürlich im Bottlang Airfield Manual. Viele Flugplätze sind in privater Hand; hier ist eine Landeerlaubnis vom Eigentümer einzuholen. Transponderpflicht besteht im Luftraum D. Vermieden werden sollte unbedingt der Einflug in die vielen Beschränkungsgebiete und die Nähe zu militärischen Luftsätzen. Microlights funken unter der Frequenz 123.50 MHz (zitiert aus www.ultralight.at).

Praxistipp

Wenn ich zum Beispiel über Bremgarten einfliege, öffne ich dort meinen Flugplan und lasse ihn 15 Minuten später am Platz in Habsheim



Kartenfülle: Eine gute Flugvorbereitung spart das Suchen im Flug.

durch einen „touch and go“ durch die dort immer freundlichen Flugleiter schließen. Gerade bei dieser Einflogroute –schmalen Korridor zwischen zwei Kontrollzonen – ist absolute Korrektheit dringend geboten. Deshalb nicht die deutsche ICAO sondern die französische OACI-Karte konsultieren.

Funk

Natürlich wird in Frankreich auch französisch gefunkt, in der Regel wird aber durchaus auch englischer Funk verstanden und beantwortet. Es ist ratsam, sich für die Platzrunde die wichtigsten französischen Phrasen einzuprägen, aber das ist nicht zwingend erforderlich. Hier besonders zu empfehlen ist das Büchlein von Rainer H. Meth, Flugfunk Deutsch-Französisch (siehe auch Internetadressen).

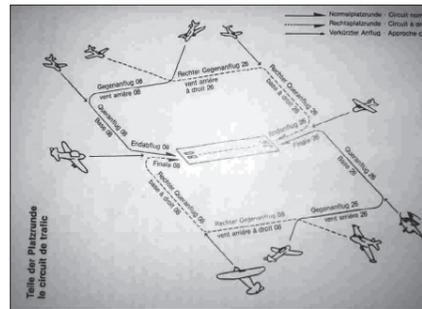
Wetterinformationen

Wer möchte, kann sich unter der angegebenen Adresse mit Namen und Scheinnummer anmelden, er bekommt dann einen kostenlosen Internetzugang zu Meteo France und hat somit französisches Wetter online.

<http://olivia.aviation-civile.gouv.fr/index.php?lang=en>

Gebirgsflug

Das Landen auf Gebirgslandeplätzen ist natürlich ein ganz außergewöhnliches Erlebnis. Im Gegensatz zu Flugzeugführern der Allgemeinen Luftfahrt müssen hier UL-Piloten keine gesonderte Gebirgsflugnachweis erbringen. Trotzdem empfehle ich dringend, sich von einem erfah-



Hilfreich zu wissen: Das Anflugverfahren in französischer Sprache.

renen Bergpiloten in diese phantastische Art der Fliegerei einweisen zu lassen.

Bei Berücksichtigung aller notwendigen Erfordernisse steht dem ungetriebenen Flugsport in Frankreich nichts mehr im Wege.

Besondere Reiseziele

Blois: Wie jedes Jahr ist auch heuer wieder in Blois am 30. und 31. August großes UL-Treffen. Letztes Jahr waren es ca. 500 Flugzeuge, rund um die ultraleichte Fliegerei gibt es viele Angebote. Näheres unter <http://www.ulmblois.com/frame-idx-all.html>

Gap: Der Flugplatz liegt inmitten der herrlichen französischen Alpen. Hier macht der Luftsportverband Rheinland-Pfalz jährlich jeweils im Mai und September ihr deutsch-französisches Flugsicherheitstraining. Die Termine sind sehr gefragt, deshalb rechtzeitig anmelden.

Leon-Alexis Schweizer



Das schmeckt: Sicher gelandet, gut angekommen - so speist es sich dann auch wie „Gott in Frankreich“.