

Chartern in Südfrankreich – PPL-A nach JAR-FCL macht's möglich!

Norman Orłowsky im September 2006

norman(at)orłowsky(dot)org



Der alte Kern von Gruissan

Alle Jahre wieder sollte unser Jahresurlaub in Südfrankreich bei meinen Schwiegereltern stattfinden. Diese leben den Großteil des Jahres in der Nähe von Narbonne komfortabel in der „eigenen Hütte“ und lassen es sich dort mit „Rotwein und gebratenen Tauben“ gut gehen.

Da ich nun im Juni 06 endlich die Lizenz erhalten hatte und eine fluglose Zeit von drei Wochen nicht auszuhalten schien, machte ich mich im Vorfeld auf die Suche nach einer Chartermöglichkeit bei der „Grande Nation“.

Das Internet war dabei, wie zu erwarten, eine große Hilfe. Nach einigem Googeln machte ich dann die Firma „Air Occitanie“ ausfindig. Ansässig in Lezignan (LFMZ), ca. 15km von unserem Aufenthaltsort entfernt und somit vor Ort schnell zu erreichen.

Das Internet spuckte eine Emailadresse aus, der Herr Piloteur packte sein gesammeltes Französisch in die Mail (na ja, ergänzt um einen deutlichen Teil Englisch) und ab mit der Mail nach Frankreich.

Nach ein paar Tagen dann die Antwort. Ein Herr Yannick Morizot meldete sich, wie sich später herausstellte ein sehr angenehmer Zeitgenosse und zudem ausgestattet mit respektablen Englischkenntnissen und bot mir eine Cessna 172 für 139,-€ Nasscharter an.



Die „Thielert-Cessna mit der todesmutigen Schwiegermutter

Dabei handelt es sich um den Traum einer jeden Motorfluggruppe, einer Thielert-Diesel befeuerten Variante!

Wie zu erwarten, müsste ich im Vorfeld einen Checkflug machen, nach dessen erfolgreichem Bestehen aber dem Flugvergnügen in Südfrankreich nichts mehr im Wege stünde. Auch hätte er einen deutschsprachigen Fluglehrer zu diesem Zwecke an der Hand, was ich sehr erleichtert zur Kenntnis nahm!

Also in Vorfreude zu Hause schon mal das Flughandbuch zur Thielert-Cessna aus dem Internet gesaugt und entsprechend studiert, eine Jeppessen Karte besorgt und meinen „Flugrucksack“ griffbereit hergerichtet.

In Südfrankreich angekommen dann erst mal die Ernüchterung. Strahlender Sonnenschein, blauer Himmel aber ein brutaler Wind über etliche Tage. Dabei in Spitzen immer so um die 40 Knoten. Telefonisch habe ich mit Hr. Morizot gemeinsam feststellen müssen, dass das nicht die Bedingungen für sorgloses Fliegen darstellt.

Nichts desto trotz vereinbarte ich über ihn einen Termin mit dem deutschsprachigen Fluglehrer. Dann also erst mal die theoretische Einweisung! Am Platz wurde ich schon von Charly erwartet. „Exil-Belgier“. Er war wohl mal Berufspilot und in dem Zusammenhang auch mehrere Jahre in der Umgebung von Hannover tätig, dann ein paar Jahre in Afrika unterwegs, um schlussendlich auch in Süddeutschland zu landen. Im Rentenalter zog es ihn nun in den südfranzösischen Raum, um dort seinen Knochen durch die günstigen klimatischen Bedingungen Wohlgefallen zukommen zu lassen.

Ein sehr witziger und charmanter älterer Herr, mit dem es sich dann im Verlauf der nächsten zwei Stunden hervorragend über Gott und die Welt und natürlich auch über das „Objekt der Begierde“ plaudern ließ.

Unterm Strich lassen sich die gewonnenen Kenntnisse unter dem Motto „Easy-Flying“ zusammenfassen. Die Thielert-Cessna muss man wie ein Auto vorglühen; das geschieht durch das Umlegen des Schalters Ignition automatisch und das Ende des Vorganges wird durch das Verlöschen einer gelben Lampe signalisiert. Gestartet wird mangels eines Schlüssels per Knopf und dann, frei nach Grönemeyer, „wird's Zeit das sich was dreht!“ Kein Primen oder Gashebel dreimal hin und her. Danach sieht man auf den beiden FADEC-Mäusekinos des elektrischen Motormanagements, links und rechts des Steuerhorns, alle wesentlichen Motorparameter. Auf einen Blick.



Das aus zwei Bildern „zusammengestückelte“ Cockpit

Trotz Dreiblatt-Verstellpropeller sucht man vergebens nach dem Verstellhebel, auch die Vergaservorwärmung ist nicht zu finden (Aufwachen, ist ein Diesell!), Gemischverstellung auch nicht da. Geht alles von Geisterhand automatisiert und zwar redundant sich gegenseitig selbst überwachend und alarmierend. Für den Standlauf wird mir bei diesem Briefing schon das nächste Highlight angekündigt.

Der elektronische Gashebel (da sitzt nur eine elektronische Wegsensorik drinnen) bleibt auf Leerlauf und der Check erfolgt durch Drücken eines Knopfes. Dann soll angeblich die Drehzahl hochgefahren werden, der Verstellprop getestet werden etc. pp. Das ganze soll zweimal passieren, da ja redundant. Wir werden sehen.



Flug über die Etangs « direction » Port la Nouvelle

Nach ungefähr 2 kurzweiligen Stunden war dann die sehr ausführliche, im Übrigen kostenlose, Einweisung am Boden beendet.

Die Wege trennten sich, aber nicht ohne Vereinbarung des Checkflug-Termins.

Bis dahin lag allerdings noch ein wenig Arbeit vor dem Charterkunden. Ein Blick auf die Anflugkarte zu LFMZ offenbarte die grausame Wahrheit.

„fr seul“!

Will heißen: „france seulement“, also Funkverkehr lediglich in Französisch. Charly versprach mir ein paar Seiten eines Standard Ab- und Anfluges auf LFMZ in französischer Sprache zu faxen.



LFMZ – Lezignan Corbières

Diese paar Seiten kamen dann kurze Zeit später und ich möchte mir es nicht nehmen lassen hier einen kurzen Teil wiederzugeben:

AU PARKING (A =AVIGNON, T=TOUR)

A	LEZIGNAN INFORMATION F-GKVY BONJOUR	Lezignan Info F-GKVY Guten Tag
T	F-GKVY LEZIGNAN INFORMATION BONJOUR	F-GKVY Lezignan Info Guten Tag
A	F-VY, UN CESSNA 172 AU PARKING AIR OCCITANIE, JE ROULE POUR LE POINT D'ARRET 26 POUR UN VOL A DESTINATION CARCASSONE, JE RAPPEL AVANT DE PENETRER, LES PARAMETRES SVP (s'il vous plait)	F-VY, ein C 172 auf der Parkfläche Air Occitanie, ich rolle zum Rollhalt der Piste 26 für einen Flug nach Carcassonne, ich melde mich vor dem Einrollen in die Piste, die Daten (QNH etc.) bitte
T	AVEC LA 26 EN SERVICE, VENT DU 280° POUR 10KT, QNH 1015, QFE 1008, UN DR400 EN VENT ARRIERE	Mit der Piste 26 in Betrieb, Wind aus 280 mit 10, QNH 1015, QFE 1008, eine DR400 im Gegenanflug
A	J'AI PRIS LA 26 EN SERVICE, VENT DU ...	Ich nehme die 26 ...

Zu bemerken ist hierbei, dass Zahlen nicht wie bei uns nacheinander ausgesprochen werden, z.B. 26 als zwei sechs, sondern als sechszwanzig, also quatre vingt six. Genauso beim QNH, eintausend fünfzehn, un mille quinze.

Ich spare mir an der Stelle die weitergehende Wiedergabe des Sprechfunkverfahrens. Der geneigte Leser mag sich vertrauensvoll an mich wenden, um diese paar gefaxten Blätter bei Bedarf in Kopie zu bekommen. Auch könnte ich mich für die Mitglieder der www.mfgwhv-fri.de für ein kurzes Briefing „Sprechfunk Französisch, vom Dumme für Dummies“ anbieten.

Erschrecken muss man nach dieser kurzen Exkursion in den französischen Sprechfunk aber nicht:

- Ich spreche wirklich bescheiden Französisch und habe das nach rund zwei Tagen sehr unregelmäßiger Beschäftigung mit den gefaxten Blättern, zwischen dem Verzehr von Schwiegermutter's Rotwein und Lammkoteletts, hinterher ganz gut im Flieger umsetzen können (zumindest das Sprechen, Verstehen war nicht ganz so einfach). Man lernt das halt auswendig!
- Zwar nicht erlaubt, aber geduldet wird schlussendlich doch auch die Englische Variante

Dermaßen vorbereitet und gebrieft ging es dann wenige Tage später endlich zum Checkflug. Die GZYM fliegt super, Charly macht das klasse und das Programm kommt mir irgendwie aus EDWI bekannt vor:

- Platzrunden mit touch and go's
- Stall
- Steilkurven
- Ziellandeübung
- Landen mit und ohne Klappen
- ...



Die F-GZYM in ihrem Element!



Salzfelder von Gruissan

Also alles wohl bekannt und auch für den etwas grüneren Piloteur gut machbar. Nach knapp einer Stunde gab es dann offiziell das Go von Charly: „cleared for solo“.

Also gleich bei Hr. Morizot die Maschine für einen drauf folgenden Tag gebucht und einen sehr schönen Rundflug über Südfrankreich erlebt:

Dauer war ungefähr eine Stunde, von LFMZ über Port la Nouvelle den Strand entlang Richtung Narbonne Plage und von dort über Narbonne ins hügelige Hinterland die Montagne Noire. Ein paar Kreise über Minerve und retour nach LFMZ.

Traumhaft.

Ausgesprochen reizvolle Landschaft, Flamingo-Schwärme unter einem hindurch ziehend, sanfte Hügel, das Meer, schroffe Felszüge und die auf den Lauf der Sonne ausgerichteten Weinfelder.

Ein besonderes Erlebnis, weil so aus dem GAFOR-Gebiet 01 noch nicht gekannt, war die brutale Thermik über den Montagne Noire. Der Leistungshebel stand bei 100KT und immer noch vorhandenem Steigen bei 30%!

Weitere Ausflüge waren mir dann leider wegen des schlechten Wetters und einer mittelprächtigen Rippenprellung nach dem „Formations-Flugversuch“ mit einem Mountainbike nicht mehr beschert. Sehr schade, aber der nächste Urlaub kommt bestimmt!



Flugweg

Mein Fazit:

Der neue PPL nach JAR-FCL ist prima. Völlig problemlos gibt es, zumindest dort unten in Südfrankreich, modernes Material zu einem angemessenen Preis. Die Beschäftigung mit den flugrechtlichen Gepflogenheiten des Gastlandes und deren eigentümlichen Sprechfunkverfahren sind durchaus „bewusstseinsweiternd“.

Auch festzustellen, dass die Ausbildung nun offensichtlich europaweit zu einem großen Teil einheitlich ist, macht Freude.

Schlussendlich habe ich auf die Art und Weise auch neue Fliegerfreunde gefunden, wobei man nebenbei auch noch Land und Leute aus erster Hand kennen lernt. Super.

Also für mich ist diese Geschichte uneingeschränkt empfehlenswert und ich kann nur jedem raten – so werde ich es zumindest versuchen - bei einem Urlaub im europäischen Ausland eine Maschine zu chartern und zu fliegen.

Kontakt:

Internet: <http://www.air-occitanie.com>

Yannick Morizot

Fondateur et Gérant d'Air Occitanie
ATPL(A) Pilote professionnel Avion
Qualifié vols aux instruments et Multimoteurs
MCC Instructeur expérimenté
Responsable pédagogique



Koenraad "Charly" Meganck

Pilote de ligne
Instructeur très expérimenté totalisant plus de 17000 heures de vol
Patient, rigoureux, polyglotte, un savoir-faire incontestable, toujours de
bonne humeur: il est un atout majeur de notre école
Ancien membre du jury des examens



Unterkunft:

Internet: <http://www.suedfrankreich-haus.de>

Ich geb es zu, es gibt noch andere Unterkunftsmöglichkeiten, aber wenn Ihr bei der Buchung den Buchungscode « EDWI » angebt, krieg ich von meinem Schwiegervater eine schöne Provision ;-)