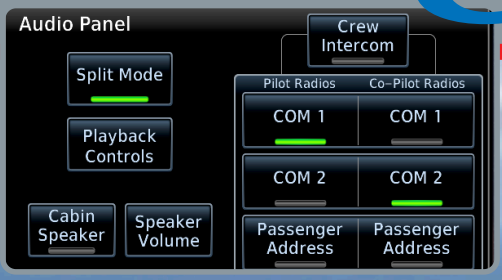
Heft 2020/10 · ISSN 0175-0143
€ 7,40 · USD 8.90 · CHF 9,10

D 4910 E

Pilot und Flugzeug

www.pilotundflugzeug.de



Wartung:
Das Audiopanel – Arbeit im Hintergrund

Wann man „nein“ zu ATC sagen sollte

IFR-Praxis: Direct to Confusion

Lithium-Schwefel-Akkus

Reisen in Europa, trotz Corona:

Saint Malo & Tour de Suisse

Die GA zeigt ihre Vorteile als individuelles Reisemittel

Ein Vollkreis in 1.200 Fuß um die historische Altstadt von Saint-Malo. Die Stadt liegt in der Kontrollzone von Dinard, aber die freundlichen Tower-Lotsen genehmigen auch solche Sonderwünsche.

Sonne, Sand und Meer … in Saint-Malo

Nach Frankreich ohne Französisch

Wenn sich Ihr französischer Wortschatz – wie der meine – im Wesentlichen auf „Baguette“ und „Camembert“ beschränkt, dann ist ein Flug nach Frankreich genau das Richtige für Sie. Anders als viele befürchten, kann man mit dem Flugzeug ganz gut ohne die Landesprache nach Frankreich reisen. Zwar bleiben einem dann viele „French only“-Flugplätze verschlossen, aber es gibt genug Plätze, an denen Englisch verstanden wird. Ein Ziel, das man so erreichen kann, ist Saint-Malo in der Bretagne. Der zugehörige Airport heißt Dinard (LFRD) und er ist VFR und IFR bequem von Deutschland aus erreichbar.

Zu einem langen Wochenende nach Frankreich

Es war meine Frau Martina, die vorschlug, sich spontan von ein paar Terminen um das Wochenende zu befreien und die Arrow für eine Spritztour nach Saint-Malo rauszuholen. Gemeinsam waren wir zuletzt mit dem Auto in Saint-Malo, es ist mindestens 15 Jahre her. Meine blaue Arrow kennt den Weg: Mit dieser Maschine war ich des Öfteren in Le Touquet am Strand und zuletzt 2015 in Dinard (*Pilot und Flugzeug* 2015-07, „Rund um den Ärmelkanal – Maximum Sightseeing mit der blauen Arrow“).
Diesmal sollte es ein einfacher, entspannter Wochenendausflug werden: Freitag hin, Montag zurück. Zwischenlandung zum Tanken in Le Touquet, weil es ein so schöner Platz am Strand ist.

Die Flugplanung für diesen Trip war denkbar einfach: Das Wetter war stabil schön vorhergesagt. Die Flugrouten wollte ich recyceln und einfach Strecken abfliegen, die ich schon mal geflogen war. Theoretisch hätten wir nonstop fliegen können, etwa 1.000 km in 4,5 Stunden. Aber das ist unbequem ohne Bordtoilette. Auch hätten wir unser Mittagessen im Flug verputzen müssen. Zudem wollten wir ein wenig Sightseeing an den Stränden machen.

Meine Mindestreserve auf allen Flügen ist Sprit für eine Stunde. Schon aus diesem Grund war eine Zwischenlandung unumgänglich. Für Le Touquet gab es allerdings ein NOTAM: Wegen Corona war die Kontrollzone bis Ende September deaktiviert. Eigentlich nicht schlimm, in Frankreich kann man an unkontrollierten Plätzen sogar IFR fliegen. Aber dann das böse „French Only“ im NOTAM. Damit war der Platz für mich zu. Ein Baguette würde ich über Funk bestellen können, aber für Downwind, Base und Final Report reichen meine Französischkenntnisse nicht.
Macht nichts. Ich plante nun mit Albert Bray (LFAQ), den ich auf IFR-Flügen nach Le Touquet jeweils als Alternate geplant hatte. So könnte ich mir den Platz bei schönem Wetter mal ansehen.
Von Albert Bray aus ging der Plan direkt ans Meer bei Dieppe, dann an der Küste lang über Le Havre zu den historischen Invasions-

Vor der Halle in Worms. Reisen mit leichtem Gepäck: Für jeden ein Rucksack und eine Reisetasche. Dazu zwei Schwimmwesten mit PLBs für die Überwasserstrecken. Und natürlich das obligatorische Picknick für die Zwischenlandung.

stränden in der Normandie und von dort über den Mont-Saint-Michel nach Dinard.

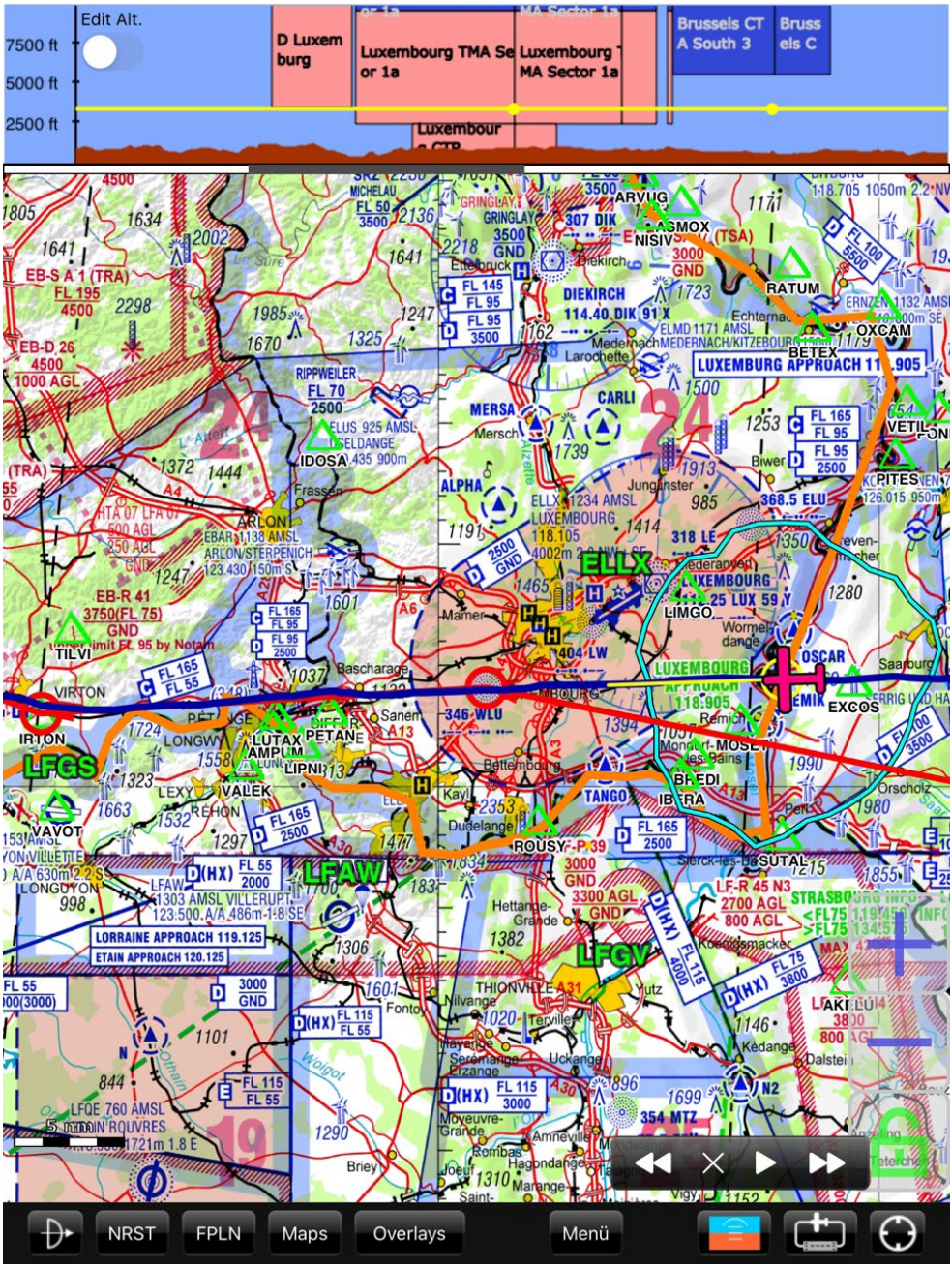
Zwei Tage vor dem Flug hatte ich die Arrow schon mal warmgeflogen, den Reifendruck korrigiert, die Databases geladen, vollgetankt und die Scheiben gewaschen. So brauchten wir am Flugtag selbst nicht mehr viel zu machen.

Die erste Strecke: Worms – Albert Bray

Der Abflug war für 9 Uhr local geplant, zur Öffnungszeit von Worms. Mein Flugbuch zeigt, dass wir um 0655 UTC Off-Block gegangen sind. So waren wir die Ersten, die in Worms gestartet sind, daher konnten wir uns die Bahn aussuchen. Angeboten wurde die 06, aber ich entschied mich, mit leichtem Rückenwind auf der 24 zu starten. Kurze Rollzeit, ein Abflug ohne jede Hindernisse, Start in die richtige Richtung und mit der Sonne im Rücken. Besser ging es nicht.
Nach dem Start war nur eine 20°-Kursänderung erforderlich, und wir waren unterwegs nach MAPIG, einem IFR-Wegpunkt am Segelfluggelände Marpingen. Dieser Kurs sollte uns südlich am Beschränkungsgebiet Baumholder ED-R 116 vorbeiführen. Ich nutze auch auf VFR-Flügen oft IFR-Wegpunkte, weil sich diese sowohl auf dem iPad in Sky-Map als auch auf dem Bord-GPS GTN 650 programmieren lassen. Zwischen Start und Ziel auf dieser Zwei-Stunden-Strecke hatte ich nur vier Wegpunkte geplant: MAPIG, WLU (das Luxembourg NDB), IRTON (Belgien) und LFSJ (Der Flugplatz Sedan in Frankreich).

Auf den ersten Blick scheint ganz Frankreich mit Beschränkungsgebieten durchsetzt zu sein. Das mag manche Piloten abschrecken. Diese Gebiete sind jedoch nicht immer aktiv. Es gibt sogar eine Webseite, auf der man den Status der Beschränkungsgebiete einsehen kann. Als bequemer Mensch gebe ich mich – wenn es nicht nötig ist – mit diesen Beschränkungsgebieten gar nicht ab und plane drum herum. Daher führen meine VFR-Flugpläne in den nördlichen Teil Frankreichs immer über Luxemburg. Dort gibt es eine Lücke in den Restricted Areas von Frankreich und Belgien. Vermeintlicher Nachteil dieser Strecke: Es geht durch den Class D Luftraum von Luxemburg. Aber das ist kein Problem. Es gab bisher immer eine Durchflugfreigabe von Luxemburg Approach. Die sind manchmal froh, wenn überhaupt jemand vorbei kommt.

Auf der ersten Strecke des Tages flog ich in 4.500 Fuß, eine den Halbkreishöhen entsprechende Reiseflughöhe. Die Luft war wie Samt und mit der Sonne im Rücken die Landschaft wie eine leuchtend grün gescheckte 3D-Karte unter uns. Die Sicht war ausgezeichnet, die Arrow flog von Hand gesteuert wie von selbst. Langen Information meldete, dass die ED-R 116 Baumholder nicht aktiv sei. Also konnten wir direkten Kurs zum Luxembourg NDB setzen. Ich bat rechtzeitig um die Luxembourg Approach Frequenz und fragte nach der Crossing Clearance „via direct WLU, then IRTON at 4.500 ft“. Wir erhielten die Freigabe wie gewünscht. Dann gab es eine kleine Airshow für uns: Wir konnten im Vorbeiflug einigen Frachtmaschinen in Luxemburg bei Start und Landung zusehen. Einmal wurden wir



Um den Luftraum von Luxemburg zu durchfliegen, bedarf es einer Freigabe, die bisher immer gewährt wurde. (rot – Flugplan, blau – geflogene Strecke)

kurz auf ein Heading gebeten, als eine Maschine vor uns in den Anflug ging.

Nach dem Verlassen des Luxemburger Luftraums ist man in Belgien. In wenigen Minuten hat man den belgischen Südzipfel überflogen, daher habe ich dort niemanden gerufen. Gleich an der französischen Grenze ging es weiter mit Paris Info. Es dauert immer

etwas, bis eine Antwort kommt. Vielleicht müssen die erst einen aus der Pause holen, der Englisch kann. Aber dann kam ein guter Kontakt zustande und wir erhielten Verkehrsinformationen. Die französische Landschaft auf dieser Route sieht wunderschön aus: große Felder, gewundene Flussläufe, Schlösser und Teiche. Wenige Städte. Man merkt, dass man auf dem Land ist, auch im Funk ist nicht viel los.

Der nächste Informationsbezirk auf der Strecke war Lille Info. Hier gibt es eine angenehme Besonderheit in Frankreich. Auch wenn das Callsign auf der VFR-Karte „Lille Info“ ist, so spricht man doch – anders als in Deutschland – direkt mit dem zuständigen Radarlotsen. Die Frequenz (134,825) ist gleichzeitig „Lille Approach“. Das ist sehr praktisch. Egal, ob man einen IFR-Pickup möchte oder eine Freigabe zum Steigflug in einen Class D Airspace: Man ist auf der richtigen Frequenz. Langwieriges Telefonieren wegen einer Freigabe wie bei den deutschen FIS-Lotsen entfällt hier einfach. Bei Lille erfragte ich die Runway-in-use für Albert Bray (der Platz hat keine ATIS), es war die Bahn 09 in use.

Der Flughafen Albert Bray

Albert Bray hat eine 2.200 x 45 Meter große Runway 27 - 09. Daneben gibt es im Süden des Platzes noch eine 1.000 Meter Graspiste. Am Platz wird auch Segelflug betrieben. Natürlich hätte mir für die Arrow auch eine kürzere Bahn ausgereicht. Aber die Runway ist nicht für Arrows ausgelegt, sondern für den fetten Airbus Beluga, der hier aus einem Airbus-Werk regelmäßig Teile abholt. Ich hätte gerne mal einen Beluga an- oder abfliegen sehen, aber der Taxiway E zum Airbus-Hangar war per NOTAM geschlossen – es würde also keiner vorbeikommen.

Vor dem Flug – von Deutschland aus kommend – musste ich noch die nötigen Hausaufgaben machen: Die AIP verlangt für „All INTL flights departing and arriving“ eine E-Mail an den Zoll und den Flughafen mit den Daten des Fluges sowie Namen und Passnummern der Insassen. Muss man bei Schengen-Flügen zwar nicht verstehen, aber ich habe die E-Mail trotzdem verschickt. Das muss mindestens acht Stunden vorher passieren, am Wochenende 24 Stunden vorher. In Albert Bray – das Callsign ist einfach nur „Albert“ – hat der Tower nur Montag bis Samstag auf. Sonntags gibt’s keine Flugsicherung, dann ist der Platz „French only“.

Von Lille habe ich mich rechtzeitig verabschiedet, um die Anflugfreigabe von Albert Tower einzuholen. In die Kontrollzone gibt es die üblichen VFR-Anflugstrecken nur aus dem Süden und aus dem Norden. Wir kamen aus dem Osten und so habe ich nach einem direkten Anflug gefragt. Kein Problem, es gab außer uns keinen Verkehr und wir erhielten die Freigabe „fly direct to the field, report downwind 09“. Die Platzrunden-Richtung ist in Frankreich auf der Rollkarte (visual landing chart) eingezeichnet. Für die 09 war dort eine Rechtsplatzrunde vermerkt. Ich bestätigte das noch mal mit dem Tower und schon waren wir im Anflug. Die Landebahn 09 geht im ersten Teil ziemlich bergauf, sodass man nach der Landung nicht bremsen muss. Abrollen geht nach Norden auf den kleinen Taxiway B. Vorsicht: Es ist nicht der erste Taxiway nach links, sondern der zweite. Der

erste hat keine Bezeichnung und ist mit gelben Kreuzen als gesperrt gekennzeichnet. Nach dem Abrollen geht es zum Tanken nach links Richtung Tower, wo man schon die Selbstbedienungs-Tankstelle sieht.

Tank- und Picknickpause in Albert Bray

Selber tanken in Albert Bray geht nur, wenn man a) eine Air BP Tankkarte hat und b) wenn man Französisch versteht. Denn alle Anleitungen und auch die Menüs auf dem Bezahlbildschirm sind nur in der einzig wahren Sprache auf diesem Planeten verfasst.
Am einfachsten ist aber das Tanken, wenn man keine Air BP Card hat. Das sagt man dem Towerlotsen beim Reinrollen und der schickt einem einen Feuerwehrmann, der die Bedienung der Tankstelle für einen übernimmt. 73 Liter habe ich nachgetankt, dann waren die Tanks wieder voll. Der Sprit 100LL kostet mit Steuern angenehme 1,74 Euro/Liter. Zum Bezahlen begleitet man den Feuerwehrmann in die Feuerwehrhalle unter dem Tower. Zahlung mit EC- oder Kreditkarte. Die Landegebühr habe ich bar bezahlt: 10 Euro. Toiletten gibt's im leeren Mini-Terminal hinter der Feuerwehrhalle, der Feuerwehrmann zeigt einem den Weg und öffnet die Tür für hin- und zurück.

Nun stand die Arrow in der warmen Sonne an der Tankinsel. Eine französische Crew machte vor einer Halle ihren Flieger klar. Ich ging hin und fragte, ob sie tanken wollten – wollten sie nicht. So konnten wir den Flieger stehen lassen. Wir setzten uns mit unserem Picknick auf den Betonsockel der Tankinsel und machten es uns gemütlich: Brötchen, Trauben, Nüsse und Ei. Dazu Mineralwasser. Nur Würstchen grillen wäre an der Tankstelle etwas uncool rübergekommen.

Für alle Flüge hatte ich über RocketRoute-Flugpläne aufgegeben. Für Albert Bray hatte ich eine Pause von einer Stunde eingeplant. Aktuell hat die Arrow nur 50 Minuten an der Tankstelle gestanden. Kommt man nur zum Tanken hierher, ist man in 30 Minuten locker wieder weg. Als wir fertig waren, holte ich die Rollfreigabe. Von der Tankstelle aus geht

Flugweg entlang der Küste von Albert Bray nach Dinard …

es mit einer 180-Grad-Kurve auf einem befestigten, gut markierten Gras-Taxiway zurück auf den Taxiway B. Nach fünf Minuten Rollen standen wir auf der Runway 09 fertig zum Start.

Die zweite Strecke: Albert Bray – Dinard

Nach dem Start in Albert konnten wir wie requested mit einer Rechtskurve gleich Kurs auf Dieppe am Meer nehmen. Wir wechselten zu Lille und wurden dann später zuverlässig nach Rouen, Deauville und Rennes weitergereicht. Wir waren immer in Kontakt mit den zuständigen Radar-Lotsen. Ab Dieppe folgten wir der Kanalküste bis zum „Omaha Beach“, der auch mit diesem historischen Invasions-Namen auf der VFR-Karte eingezeichnet ist. Über Land flog ich in 4.500 Fuß, um dann an der Küste für eine Weile auf 2.000 Fuß runterzugehen. Zum einen wollten wir was sehen, zum anderen brauchten wir so keine Freigabe zum Flug durch die TMA Deauville, die als Class D Airspace in 2.500 Fuß begann. An dem ersten Küstenabschnitt Richtung Le Havre kann man sich unbeliebt machen, wenn man die beiden Prohibited Areas an der Küste nicht beachtet. Die gehen bis 3.500 Fuß um zwei Atomkraftwerke, also Augen auf. Man kann die Kraftwerke im Vorbeiflug gut sehen.
Ziemlich bald wurde es uns in 2.000 Fuß zu turbulent und wir requesteten 4.500 Fuß, um über die Inversion zu kommen. Da oben hatten wir dann wieder einen ruhigen Flug.
Im Anflug auf Le Havre wurde es für den Fluglotsen etwas schwierig. Er musste uns auf Englisch verklickern, dass über dem Airport eine Absetzmaschine manövrierte. Es

Von Le Havre aus flogen wir eine Abkürzung über das Meer. Da ist es schon gut, die Schwimmwesten mit PLB anzuhaben …

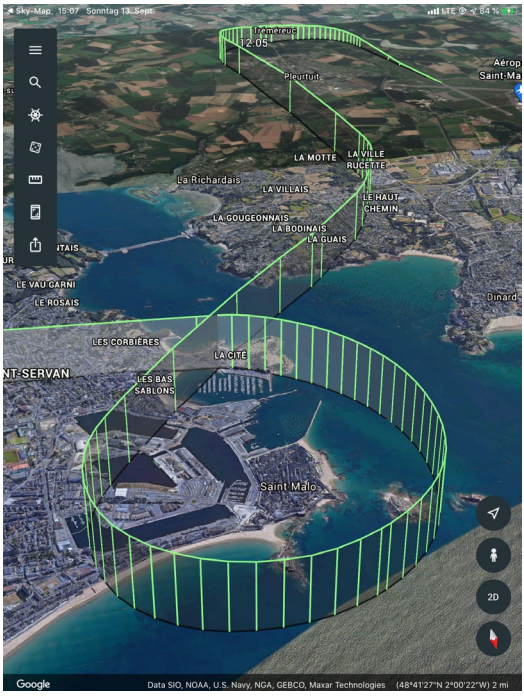
Ein außergewöhnlicher Berg im Wattenmeer – der Klosterberg Mont-Saint-Michel

gelang ihm aber, sich verständlich zu machen, und ich flog einfach ein wenig weiter auf das Meer hinaus. Auf dem Power-Flarm konnten wir zumindest die Höhe der Maschine sehen, die nach dem Absetzen rapide durch unsere Flughöhe stürzte. Meine Frau versteht etwas Französisch und so konnte sie mir soufflieren, was die Lotsen so mit den anderen Piloten besprachen.

Für das letzte Stück über Land stiegen wir auf FL 065, weil wir ansonsten zu dicht über den Wolken geflogen wären. In dieser Höhe konnte ich auch die ATIS von Dinard empfangen: Schönstes Wetter, 20°C, Landebahn 35, scattered in 1.300 ft. Ein letzter Sightseeing-Punkt lag noch vor uns, der Mont-Saint-Michel im Wattenmeer. Der Klosterberg ist mit einer Restricted Area bis 3.000 Fuß vor allzu viel Verkehr geschützt. Rechtzeitig vorher suchte ich also eine Lücke in den Wolken für den Abstieg auf diese Höhe. Die Landschaft vor dem Meer war flach, der höchste Hügel 664 Fuß hoch. Als wir in 3.000 Fuß immer noch nicht unter den Wolken waren, sank ich weiter auf 1.300 Fuß. Nun hatten wir die Wolken über uns, vor uns das Wattenmeer und eine hervorragende Sicht. Direkt auf Kurs lag noch der kleine Grasplatz Avranches (LFRW), den ich als Wegpunkt gewählt hatte. Den musste ich nun umfliegen, weil ich nicht durch die Platzrunde brettern wollte. Dann klarte der Himmel auf und er lag vor uns, der Mont-Saint-Michel. Drüberfliegen ging nicht, dafür waren wir zu tief. So flog ich südlich daran vorbei, gerade am Rand der Restricted Area, die bis zum Besucherzentrum reicht, ca. drei Kilometer süd-

lich der Insel. Mit der Sonne im Rücken konnte meine Frau ein Foto machen.
Nun war es an der Zeit, sich vom Fluglotsen in Rennes zu verabschieden und den Tower in Dinard zu rufen. Ich hatte meiner Frau angeboten: Entweder direkt anfliegen und landen oder vorher eine Foto-Runde um die Altstadt von Saint-Malo. Sie wollte die Altstadt sehen. Wunderbar, das wollte ich auch. Also fragte ich nach: „D-EGKK, before landing request a 360 around oldtown Saint-Malo for some photos at 1.200 feet.“ Offenbar sprach nichts dagegen und wir bekamen sofort die Freigabe. So konnten wir entspannt dem Strand weiter folgen Richtung Stadt. Die Luft war klar wie Glas und nun wieder sehr ruhig. Kurz vor der Altstadt kam noch mal ein Funkspruch: „Do not overfly, no overflights allowed below 5.000 feet.“ Nun, das war gut zu wissen, hatten wir aber auch nicht vor. Sonst hätten wir die Stadt nicht so schön sehen können. Die Aussicht war spektakulär, das Foto am Anfang des Artikels hat meine Frau auf diesem Flug gemacht.

Fliegt man Saint-Malo an, ist es gut, die Sichtanflugkarte griffbereit zu haben, am besten auf der moving map. Ich hatte die Karte in Sky-Map vor der Nase. Denn die Karte enthält nicht weniger als acht visual reportig points, die auch benutzt werden. Als ich meldete „ready for approach“, kam sofort die Freigabe „D-EGKK, fly direkt ‚NBD‘ and report right downwind 35.“ Mit der Karte auf dem iPad war das nun kein Problem, den Platz selbst hatten wir die ganze Zeit in Sicht, er liegt nur ca. 8 km Luftlinie südwestlich der Altstadt.



Einmal rund um die berühmten Stadtmauern von Saint-Malo, ein Fliegertraum. Und das noch innerhalb einer Kontrollzone im Tiefflug. Schöner geht’s nicht.

Unser Track in Google Earth

Bodenabfertigung in Dinard

Nach der Landung braucht man die Rollkarte: Dinard-Saint-Malo hat zwei sich kreuzende Landebahnen, da sollte man wissen, wo man hin will. Wir wollten tanken, wie ich das immer gleich nach der Ankunft mache. Dann hält einen das bei der Abreise nicht auf. Also nach „taxi to fuel station“ gefragt.

Gleich nach dem Abstellen an der Tankstelle trennten wir uns: Ich würde das Tanken und Parken übernehmen, meine Frau im Terminal den Mietwagen klarmachen. Wer vor dem Flug nach dem International Airport Dinard auf die Flughafen Webseite guckt, findet dort mindestens drei Autovermietungen. Alles klar, war meine Überlegung bei meinem ers-

ten Flug nach Dinard. Wir würden hinfliegen und uns dann was Günstiges aussuchen. So funktioniert das hier aber nicht. Wenn man dort ankommt, ist das Terminal meistens menschenleer und verlassen und alle Autovermietungen geschlossen. Daher hatte ich von zu Hause aus einen Wagen bei Avis gebucht. Deren Büro sollte lange genug geöffnet sein. Für Tanken, Parken, Flieger verzurren und Entladen hatte ich eine Stunde eingeplant, dann blieben bei pünktlicher Ankunft noch 30 Minuten bis Avis schließen würde. Aber schon über Luxemburg klingelte mein iPhone mit einer Nummer aus Saint-Malo. Ich hatte schon befürchtet, es sei der Airport und es gebe Probleme z.B. mit meinem Flugplan. Also hatte ich gleich von Albert aus zurückgerufen. Es war das Avis-Büro in Dinard: Ob ich nicht etwas früher kommen könnte. Nach der Ryan Air sei ich der letzte Kunde und man würde gern fürs Wochenende Feierabend machen. Ich erklärte, dass das nicht möglich sei, ich müsste erst mit meinem eigenen Flugzeug hinfliegen… Ich habe mich danach wirklich gefragt, wer hier der Service Provider ist. Offenbar wir. Wir waren für deren Feierabend zuständig. Okay, also ist meine Frau nach der Landung in Dinard schnell ins Terminal gehuscht und hat die Dame im Büro von ihrer schweren Arbeit erlöst.

Vorfeld in Dinard-Saint-Malo mit Tankstelle und Gras-Parking „P2“ sowie dem Abfertigungscontainer bei der Feuerwache
Google Maps mit kleinem Tippfehler

Tanken geht In Dinard wie in Albert: Selber machen mit Air BP Card oder die Feuerwehr holen. Hier in Dinard macht das nicht der Tower. Man stellt den Flieger an der Zapfsäule ab und geht am Terminal vorbei zur Feuerwehr (beim Tower). Links neben der Feuerwache ist ein kleiner Container, hier zahlt man auch nach dem Tanken und bei Abreise die Landegebühr. Als ich dort ankam, war niemand da, das ist aber immer so. Es gibt eine Klingel und bald kam ein Feuerwehrmann, der kein Wort Englisch sprach. Er hatte aber schon verstanden, dass ich keinen Brand melden wollte.

Das kleine Hotel „L'Artimon" in Strandnähe war unser Domizil in Saint-Malo.

Der Feuerwehrmann bedeutete mir, schon mal zum Flieger zu gehen, er würde gleich nachkommen. An der Tankstelle warf er für mich die Pumpe an und bat mich, nach dem Parken wieder ins Büro zu kommen, um zu bezahlen. Als die Arrow wieder aufgefüllt war, ließ ich dem Motor an und fragte nach Taxi zur großen Gras-Abstellfläche „P2". Diesen Parkplatz sollte man bevorzugen, wenn man nicht mit seinem Flieger auf Asphalt parken muss. P2 ist direkt gegenüber dem Abfertigungs-Container und nahe am Terminal. Mit Hilfe von oben (dem Tower-Lotsen) fand ich eine gute Stelle zum Parken für drei Tage.

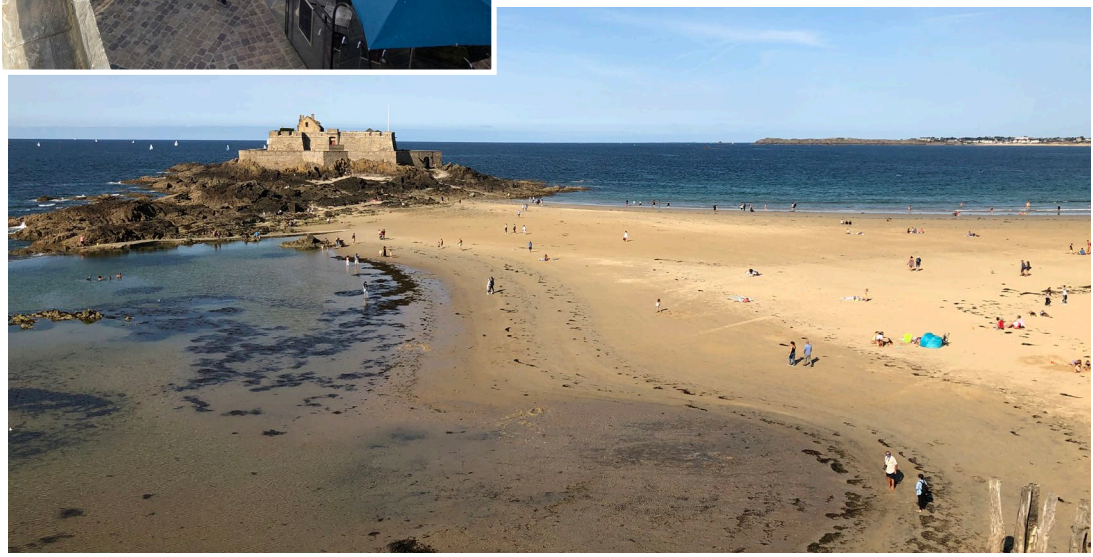
Meine Arrow war das einzige Flugzeug auf P2. Es war wenig los am Platz. Den Sprit habe ich dann im Container bezahlt. Noch billiger als in Albert: 1,65 Euro/Liter.

Unser Ziel: Saint-Malo in der Bretagne

Mit dem Mietwagen ist man in knapp 20 Minuten in der Hafenstadt Saint-Malo. Meine Frau wollte diesmal nicht in der Altstadt, also innerhalb der historischen Stadtmauern wohnen, sondern möglichst direkt am Meer. Gleich östlich der Altstadt gibt es einen kilometerlangen, breiten Sandstrand mit mehreren kleinen Hotels. Wegen des Wochenendes war fast alles ausgebucht. So fuhren wir auf gut Glück hin, fanden eine Parklücke am Straßenrand und besuchten drei Hotels. Das erste sah heruntergekommen aus und das zweite war ausgebucht. Aber dann fanden wir in der zweiten Reihe, wenige Minuten vom Strand ein kleines Hotel in einem alten bretonischen Steingebäude. Wir besichtigten ein gut renoviertes Zimmer mit Blick in den Garten und zogen gleich ein. 85 Euro die Nacht, nicht schlecht. Ein einfaches Frühstück kam extra: Baguette mit Butter und Marmelade, O-Saft, Joghurt und dazu ein ausgezeichneter Kaffee.

Saint-Malo ist eine wunderbare Stadt. Egal, ob man an den Stränden flaniert oder die Altstadt besucht. Es wird nicht langweilig. Die Stadt beherbergt den bedeutendsten Hafen an der bretonischen Nordküste, was leider im 2. Weltkrieg zu ihrer Zerstörung geführt hat. Die Amerikaner wollten den Hafen, und die Deutschen wollten nicht kapitulieren. Also wurde die Stadt bombardiert und beschossen. 85 Prozent der Innenstadt wurden zerstört. Was Saint-Malo aber von anderen im Krieg zerstörten Städten unterscheidet: Nach dem Krieg wurden die Altstadt und die historische Stadtmauer nach alten Plänen weitgehend originalgetreu wieder aufgebaut. Und so präsentiert sich heute die Altstadt innerhalb der Mauern als ein historisches, wunderschönes Bau-Denkmal. Wegen ihres besonderen Charmes, den Festungsanlagen und Stränden ist Saint-Malo heute einer der meistbesuchten Touristenorte Frankreichs.

Die Touristen übervölkern hauptsächlich die Altstadt, daher war es eine gute Idee meiner Frau, eine Unterkunft außerhalb der Stadtmauern zu suchen. Dennoch wollten wir natürlich auch die Stadt besichtigen. Am ersten Abend sind wir dort essen gegangen, das Stadttor war nur 20 Minuten zu Fuß von unserem Hotel entfernt. Und am Samstagnachmittag haben wir dann den obligatori-



Links: Blick von der Stadtmauer in die Gassen von Saint-Malo. Unten: Ebenfalls ein Blick von der Stadtmauer hinüber zur Festung „Fort National“, die bei Flut völlig vom Land abgeschnitten ist.

schen Rundgang gemacht: Man kann die gesamte Altstadt oben auf der Stadtmauer umrunden. Dabei gibt es spektakuläre Ausblicke auf Stadt und Meer.

Corona

Interessant war, wie die Franzosen mit dem Corona-Problem umgingen. Klar, auf den Flugplätzen hatten wir nur mit den Feuerwehrleuten Kontakt, natürlich mit Maske. Aber wie würde das in Saint-Malo sein und erst recht auf dem Mont-Saint-Michel, den wir ebenfalls besuchen wollten? Mein Eindruck war, die Franzosen gehen sehr pragmatisch mit dem Problem um. Es gibt etliche Maßnahmen, wie das Maskentragen, aber der Tourismusbetrieb bleibt nahezu unbeeinträchtigt. Die Regeln waren wie folgt: Im Hotel und den Restaurants bestand Maskenpflicht, außer man saß am Tisch zum Essen. Im Supermarkt und den Geschäften wurde ebenfalls die Maske verlangt. Zusätzlich gab es aber auch im Freien an einzelnen touristischen Hotspots Maskenpflicht. So bestand in der gesamten Altstadt von Saint-Malo und auf den Stadtmauern generelle Maskenpflicht. Große Warnschilder an den Stadttoren wiesen darauf hin. Ich habe niemanden gesehen, der sich nicht daran gehalten hätte. War wohl auch besser so. In den Gassen und auf der Mauer war schon ordentliches Gedrängel.

Auf dem Mont-Saint-Michel, den wir am Samstag besucht hatten, bestand ebenfalls Maskenpflicht. Und zwar auf der gesamten Klosterinsel, egal ob im Freien oder in den Gebäuden. Zusätzlich gab es für die (kostenpflichtige) Besichtigung der Klostergebäude Zugangsbeschränkungen, damit sich drinnen nicht zu viele Menschen gleichzeitig aufhielten. Auch hier haben sich die Besucher weitgehend an die Vorgaben gehalten.

Auf der Stadtmauer ist es schwierig, die erforderlichen Corona-Abstände einzuhalten. Aber hier tragen alle Mund- und Nasenschutz, auch im Freien.

Der Berg der Berge – Mont-Saint-Michel

Wer noch nicht da war, sollte sich den Klosterberg im Wattenmeer nicht entgehen lassen. Der Mont-Saint-Michel liegt etwa 60 Auto-Kilometer östlich von Saint-Malo. Fährt man von Saint-Malo aus hin, sollte man nicht die Schnellstraße nehmen, sondern lieber der Küstenstraße im Norden folgen, die entlang wunderbarer Strandabschnitte über Felder und durch kleine Dörfer führt. Man parkt auf gut organisierten Parkflächen am Besucherzentrum, etwa drei Kilometer südlich der Insel.

Die spektakuläre Abtei auf dem 78 Meter hohen Granitfelsen einer kreisrunden Insel hat Ihren Ursprung als Pilgerstätte vor über 1000 Jahren. Mit dem Bau der heutigen

Der Mont-Saint-Michel ist seit 2015 über eine moderne hölzerne Brücke zugänglich. Bei Flut ist der inselseitige Fuß der Brücke für jeweils eine Stunde überflutet. In dieser Zeit ist die Insel von der Außenwelt abgeschnitten.
Rechts: Das mittelalterliche Dorf innerhalb der Mauern am Fuß des Mont-Saint-Michel.

Klostergebäude wurde um das Jahr 1200 begonnen. Der Bau der auch als Festung genutzten Abtei dauerte nahezu 500 Jahre und wurde auch während des Hundertjährigen Krieges nicht unterbrochen. Die Abtei widerstand im Mittelalter mehreren Belagerungen. Heute zählen der Berg sowie die umgebende Bucht zum UNESCO Weltkulturerbe.

Bis Anfang der 2000er-Jahre konnte man den Berg sogar mit dem Auto über einen 1879 errichteten Damm erreichen. Dieser Damm hatte die Strömungsverhältnisse in der Bucht bei Ebbe und Flut so beeinträchtigt, dass die die Insel nach und nach versandete und verlandete. Daher wurden in einem immer noch andauernden Projekt Maßnahmen ergriffen, um die natürlichen Strömungsverhältnisse wieder herzustellen. Dazu zählten das weitgehende Abtragen des alten Damms sowie der Bau einer modernen, hölzernen Brücke durch das Wattenmeer.

Am Besucherzentrum kann man wählen, wie man auf die Insel kommt. Entweder mit einem kostenlosen Shuttlebus oder zu Fuß. Wir haben uns entschieden, zu laufen. Es sind gut drei Kilometer, zum Teil auf einem Damm, das letzte Stück auf einer wunderbaren geschwungenen Holzbrücke. Der Vor-

teil der Wanderung zur Insel ist, dass man sie in Ruhe langsam größer werden sieht. Das Gesamtbauwerk ist wirklich beeindruckend.
Auf der Insel angekommen, geht es durch ein mächtiges Tor durch die Befestigungen in das mittelalterliche Dorf am Fuß des Berges, heute voller Souvenirläden und Restaurants. Erst oben auf dem Berg wird es ruhiger. Durch die spektakulären Klosteranlagen führt ein festgelegter Rundweg, der zum einen sicherstellt, dass sich die Besucherströme (wegen Corona) nicht begegnen, aber auch garantiert, dass man keine der sehenswerten Gebäudeteile verpasst.
Nach der Besichtigung der Insel, für die man sich ein paar Stunden einplanen sollte, haben wir an einem besonders schönen Strand bei der Rückfahrt Picknick gemacht.

Oben: Mont-Saint-Michel: Kloster und Festungsbau zugleich. Mitte: Blick von der Abtei hinaus auf das Wattenmeer. Unten: Strandpromenade in Saint-Malo, nur 15 Minuten zu Fuß von der Altstadt entfernt.

Das Meer bei Saint-Malo

Unsere Unterkunft lag am Meer. Denn wir wollten auch ausgedehnte Strandspaziergänge machen. Dafür ist Saint-Malo das richtige Ziel. Es gibt kilometerlange, breite Sandstrände. Die Gegend gehört zu den Küstenabschnitten auf der Welt mit dem größten Tidenhub. Der Unterschied zwischen Ebbe und Flut kann hier bis zu 12 Metern betragen. Weil die Küste eher flach ist, ist der Strand bei Ebbe sehr breit. Wie in Le Touquet gibt es hier Strandsegler, aber inzwischen auch Fahrzeuge, die von Fallschirmen über das Watt gezogen werden. Schnelle Gefährte, stören aber kaum, der Strand ist groß.

Am Sonntag wurde es über 25°C warm und es war ein durchgehend sonniger Tag. Wir haben eine sehr lange Strandwanderung

Oben: Weite Strände mit viel Platz zum Flanieren, Wandern und Schwimmen finden sich direkt an der Promenade von Saint-Malo. Unten: Auch Badebuchten wie diese sind zu Fuß von Saint-Malo aus zu erreichen.

gemacht und waren in einer Bucht Schwimmen. Das Wasser war angenehm erfrischend und es gab auch kein Gedränge am Strand. Als der Tag mit einem wunderbaren Sonnenuntergang zu Ende ging, haben wir uns gefragt: Wann fliegen wir wohl wieder hier her?

Flug zurück nach Worms

Der Heimflug – wieder mit Tankstopp in Albert Bray – war so entspannt und unkompliziert wie der Hinflug. Am Flugplatz Dinard war die Abfertigung schnell und einfach. Autoschlüssel in den Briefkasten bei Avis werfen, Gang zur Sicherheitskontrolle. Da war – wie im Rest des Terminals – alles leer und verlassen. Aber es gab eine Klingel für die General Aviation an der Tür. Nach wenigen Minuten öffnete eine Dame, auch zwei Zollbeamte waren da. Die interessierten sich aber nicht für uns, als sie erfuhren, dass wir zu einem Ziel innerhalb Frankreichs abflogen. Vorzeigen musste ich lediglich meine Lizenz und den Personalausweis, danach wurden wir ohne weitere Gepäckkontrolle auf das Vorfeld gelassen. Für Landen und Parken für drei Tage zahlte ich 40 Euro. Danach verpackten wir unser Gepäck, ich checkte das Flugzeug und es ging los.

Für den Abflug requestete ich „Direct Saint-Malo oldtown, then along the beach to the east at 1.000 ft.“ Der Abflug wurde so genehmigt und bald konnten wir einen letzten Blick auf die Stadt und den Strand werfen. Wir wurden gebeten, das Verlassen der Kontrollzone zu melden, danach rief ich Rennes Info, die ziemlich genau wissen wollten, wo wir langfliegen würden und in welcher Höhe. Die Informationen gab ich gerne weiter, entsprechend bekamen wir später genaue Verkehrshinweise, als wir in 1.000 Fuß am Flugplatz Grandville vorbeiflogen, wo wieder Fallschirmspringer abgesetzt wurden.

Unsere Strecke ging von Saint-Malo wieder am Mont-Saint-Michel vorbei, dann weiter in 1.000 Fuß an den Stränden lang nach Norden, bis wir hinter Grandville wieder stiegen und auf annähernd derselben Route nach Albert flogen. Der Tankstop war ebenso unkompliziert wie später der Durchflug durch den Luxemburg Class D Luftraum. Nach zweimal zwei Stunden Flugzeit stand die Arrow wieder im Stall in Worms.

Fazit

Entspannter geht's nicht! Auch für Französisch-Verweigerer wie mich lässt sich die Schönheit Frankreichs mit dem eigenen Flugzeug unkompliziert erschließen. Die Fluglotsen und Fluglotsinnen sind hilfsbereit und man kommt mit Englisch gut durch, wenn man „French only"-Airports vermeidet. Tanken geht an geeigneten Plätzen auch ohne spezielle Tankkarte.
Saint-Malo und seine Strände sind definitiv einen Besuch wert, ebenso der Mont-Saint-Michel. Und wer ohne Französischkenntnisse einmal etwas erleben möchte, dem empfehle ich ein abendliches „Blind Date" in einem Restaurant mit ausschließlich französischer Speisekarte: Einfach irgendwo drauf zeigen und gucken ob's Fisch oder Fleisch wird! Muss aber nicht sein. Oft haben die Kellner Verständnis dafür, dass es außerhalb Frankreichs noch anderssprachige Länder gibt. Manche können ein wenig Englisch.

Wir haben es in diesem Corona-Zeiten selbst in der Hand, wenn wir wollen, dass unsere fliegerische Infrastruktur weiter erhalten bleibt. Wir müssen mehr fliegen! Dazu möchte ich mit diesem Artikel ermuntern.

PeterKlant@Lindbergh-aviation.de

Links

[1] Webseite des Flughafens Albert Bray
https://www.aeroportalbertpicardie.com/en/home/

[2] Webseite des Flughafens Dinard-Saint-Malo
https://www.dinard.aeroport.fr/en

[3] Informationen zu Saint-Malo
https://de.wikipedia.org/wiki/Saint-Malo

[4] Informationen zum Mont-Saint-Michel
https://de.wikipedia.org/wiki/Le_Mont-Saint-Michel
https://de.wikipedia.org/wiki/Mont-Saint-Michel_(Abtei)

Nachtrag zum Dinard Airport

Nach der AIP werden die Betriebszeiten der ATS (Air Traffic Services, hier die Kontrollzone und der Tower) als NOTAM veröffentlicht. Im NOTAM steht: mon-fri 0615-1845, sat-sun 0700-1800. Außerhalb dieser Zeiten ist die Kontrollzone deaktiviert und der Luftraum Class G.
Nun haben sich offenbar nach unserem Flug die Regeln für Dinard geändert, ohne dass dies in der AIP oder im NOTAM ersichtlich ist: Auf der Webseite des Airports steht nun prominent unter Covid-19:

„Due to french authority instructions, Dinard airport is opened from 10 am to 5 pm until further notice."

Wahrscheinlich bedeutet das, dass außerhalb dieser Zeiten keine Flugbewegungen stattfinden dürfen – auch nicht unkontrollierte VFR-Flüge. Das steht aber nirgends. Es wird dann wohl auch keinen Sprit geben und keine Möglichkeit, auf das Vorfeld und wieder runter zu kommen. Warum diese Änderungen nicht als NOTAM veröffentlicht wurden, weiß ich leider nicht. Dennoch, nichts wie hin! Man muss ja nicht nachts fliegen, und ausschlafen vor dem Flug ist auch ganz schön…