

“Flucht in den Süden“ – Die Dimona auf den Balearen 2009



27.6. - 04.07.2009 Peter Stahl und Hans Schreck
Geflogen auf der freundlicherweise zur Verfügung
gestellten Super Dimona TC100 der SFG Siemens
München e.V.

Nachdem wir in den letzten Jahren mit dem Motorsegler längere Strecken in teilweise exotischen Gegenden geflogen sind, sollte es dieses Jahr wieder gemütlicher zugehen, mit mehr Zeit zum Relaxen und mit Tanken am Flugplatz anstelle aus einem improvisierten Kanister von der Autotankstelle. Zudem war der Sommer 2009 am Alpenrand bis Juli schlichtweg be... interessant gewesen, also wollten wir dahin wohin die Deutschen am liebsten fahren: auf die Balearen!



Piemont - Umfliegen oder Alpenquerung per VFR ausgeschlossen. Da keimt schon mal die Idee auf, kurzfristig umzuplanen und Richtung stabiles Skandinavienhoch zu fliegen, was dann aber an dem verfügbaren Kartenmaterial scheitert.

Also geben wir den Tag drein, und beschließen erst am Sonntagmorgen abzufliegen. Kurzerhand wird “Urlaubsflair“ gezaubert, zumindest beim Grillen zuhause mit südländischer Paprika, Wurst und österreichischen Rotwein.

Tag 2: Unterwössen – Grenchen (CH) – Avignon (F)

Am nächsten Morgen regnet es nicht mehr. Das Radarbild schaut deutlich besser aus, zumindest westlich von Kempten. Auch die GAFOR Vorhersage verspricht schwieriges aber fliegbares Wetter mit tiefen Untergrenzen bis zum Bodensee. Also beladen wir die D-KYSI und machen uns fertig... bis um 08:30 die nächsten Schauer ins Achtental ziehen. Aber dann endlich gibt es eine Lücke, und wir nutzen die Chance zur ‘Flucht’: Flugplan aufgeben mit Ziel Grenchen in der Schweiz und los geht’s. Dort wollen wir auftanken und erneut das Wetter prüfen.



Im Tiefflug bei dunstigen Sichten und niedrigen Basen folgen wir der A8 bis nach Holzkirchen, und steigen zwischenzeitlich mal auf 3.000 ft und fliegen zwischen zwei Wolkenschichten hindurch. Wir haben etliche Flugplätze ins Routing mit aufgenommen sollte sich das Wetter verschlechtern, doch westlich des Fünf Seen Landes Richtung Allgäu wird es zunehmend besser.



Über Leutkirch geht es nördlich am Bodensee vorbei, und endlich kommt die Sonne heraus. Kurz vor Schaffhausen passieren wir die Schweizer Grenze, und wir wechseln die Frequenz auf Zürich. Vorbei am Rheinfall unterfliegen wir die CVFR von Zürich nördlich und folgen ab Brugg der Aare nach Solothurn.



Nach 2:30h landen wir bei bestem Wetter in Grenchen. Es ist viel los auf den zwei Pisten mit VFR-, Segelflug- und Fallschirmsprungbetrieb. Zügig haben wir mit Selbstbedienung aufgetankt, und planen die weitere Strecke. Das Wetter sollte

über die Seen-Route in die Provence kein Problem sein, und wir planen in Avignon zu übernachten. Den Flugplan geben wir per Terminal bei Skyguide auf, und in den 30 min bis zur Abblockzeit klopfen wir die Route ins GPS. Einzig die Schweizer Zollformalitäten sind für uns Transittflieger ein unnötig erscheinender Bürokratieaufwand, welcher auch noch Gebühren kostet. Warum man trotz des Wegfalls der „Schlagbäume“ durch Schengen sowie des „Airport of Entry“-Zwangs (seit November 2008) darauf besteht, ist nicht ganz verständlich.

Von Grenchen aus gehen wir auf Südwestkurs und folgen ab Aarberg der Saane zum Schiffenensee, dann weiter zum Lac de la Gruyère. Zwischen Lausanne und Montreux erreichen wir das Nordufer des Genfer Sees.

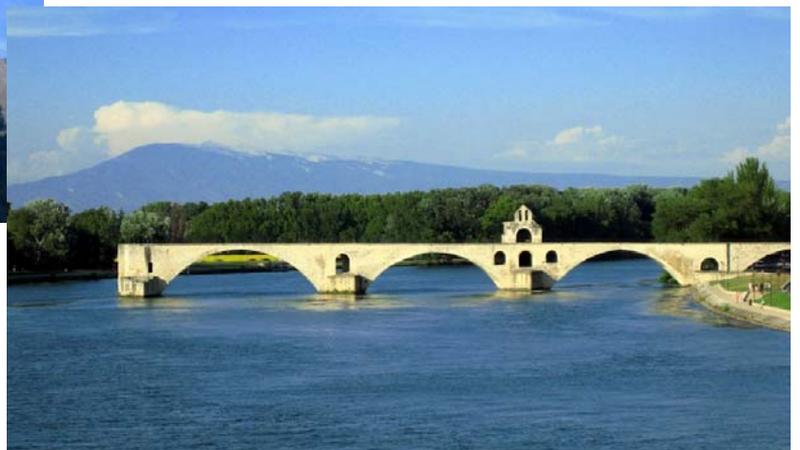


Im Osten ist der Zufluss der Rhone gut zu sehen, die von Martigny herunterkommt. An Evian auf dem Südufer vorbei fliegen wir die VFR Route bis zum Lac d'Annecy. Am Massif des Bauges kommen uns die ersten Segelflugzeuge entgegen, wir queren bei Chambéry hinüber zur Südostflanke der Chartreuse und passieren



Grenoble. An den Stauseen oberhalb der Drac vorbei geht es zum Col de Croix Haute, und über die Segelflugplätze von Aspres und Serres direkt zum Mt. Ventoux.

Nun bauen wir unsere Höhe ab, wechseln die Frequenz von Marseille auf Avignon und folgen der angegebenen VFR Route bis zur Bahn. Der Flugplatz „Caumont“ liegt ca. 7 km außerhalb an der Durance, welche hier in die Rhone mündet. Nach der Landung tanken wir auf, laden aus und verzurren die Dimona. Hier ist es fast 20°C wärmer als in Unterwössen – endlich Sommer!



Leider gibt es keine öffentlichen Verkehrsmittel, also bestellen wir ein Taxi, welches uns zur Île de la Barthelasse bringt. Vom dortigen, zentrumsnah gelegenen Campingplatz hat man einen wunderbaren Blick auf die Altstadt.

Dorthin ist es nur ein kurzer Fußweg über eine Brücke. Unter der berühmteren Pont d'Avignon aus demselben Lied (Pont St Bénézet) war früher das Rotlichtviertel: daher auch der Originaltext des Liedes "Sous (nicht Sur) le pont d'Avignon". Nach einer Flut war damit Schluss, und heute sind nur noch vier Brückenbögen erhalten.

Wir machen einen Rundgang durch die Altstadt, der natürlich den Papst-Palast mit einschließt. Ausgehend von König Philipp IV im 14. Jahrhundert gab es hier sieben Päpste. Diese Gegenveranstaltung zu Rom wurde erst mit dem Konzil von Konstanz 1417 wieder eingestellt. Nach ein paar Tapas zur Einstimmung essen wir zu Abend, heute unter blauem wolkenlosen Himmel.



Tag 3: Avignon – Ampuriabrava (SP) – Son Bonet (SP)

Am Morgen planen wir bei Café au Lait und Croissant die Strecke nach Mallorca. Ein Taxi bringt uns zum Flughafen, und nach Zahlung der Lande- und Parkgebühren gehen wir zu Fuß zum Flugzeug. Den Flugplan nach Ampuriabrava bei Rosas gibt Hans telefonisch auf (so macht er dies am liebsten), und 30 min später sind wir in der Luft.



Es geht zuerst aus der Kontrollzone hinaus nach Westen, dann nach Südwesten nördlich an Nîmes vorbei weiter nach Montpellier. Bei Sète folgen wir dann der Küstenlinie auf Südkurs, lassen Bézier und Narbonne nordwestlich liegen, und erreichen Perpignan. Bei Banyuls queren wir die spanische Grenze und haben das Cap de Creus in Sicht.

Dahinter liegen Rosas und die Stadt Ampuriabrava mit ihren künstlichen Kanälen. Der Anflug auf den Flugplatz erfolgt heute aus Norden, wie an den meisten Tagen ist Hochbetrieb der Fallschirmspringer.

Auftanken und Parken sind kein Problem, leider hat seit dem letzten Besuch der AVGAS Preis deutlich aufgeschlagen:

€2,62 sollte der Preisrekord auf der Reise bleiben. Bei einem (selbstgebastelten) Eiskaffee planen wir das nächste Teilstück nach Son Bonet bei Palma, telefonieren den Flugplan durch, und mit angelegten Schwimmwesten geht's wieder in die Luft.

Ein kurzes Stück folgen wir der Küstenlinie bevor es bei Palafrugell auf das Meer hinaus geht. Die 3.500 ft dienen nur zu unserer Beruhigung für die kommenden, eher unspektakulären 1:15h über Wasser, bis wir die Nordostecke Mallorcas bei Pollenca erreichen.



Die Flugsicherung will uns auf 1.500 ft haben, und so fliegen wir über Inca Richtung Palma. 5 min vor Son Bonet wechseln wir von Palma Approach auf die Platzfrequenz. Kein Tower im Funk (es ist halt auch Siesta), also Air/Air. Es ist nur eine Maschine in der Platzrunde. Wir landen und suchen uns einen Stellplatz. Das Tanken müssen wir auf Morgen verschieben, da der Tankwart erst ab 17:00 wieder im Dienst sein soll.

Also legen wir unsere Schwimmwesten ab, die orangenen Autozubehör-Signalwesten an (ja, das ist Spanien!) und verzurren die D-KYSI.

Bei der Flugleitung spricht man nur Spanisch, irgendjemand möchte uns aber dringend am Telefon sprechen: am anderen Ende ist Palma International und fragt, warum wir unseren Flugplan nicht „auf der bekannten Frequenz“ geschlossen haben. Tatsächlich hängt ein Zettel an der Wand, es gibt eine Frequenz für Palma Operations zu diesem Zweck - wieder etwas gelernt. Wir radebrechen mit dem Mann hinter dem Tresen weiter und erfahren, dass in der Nähe eine Zughaltestelle ist. Netterweise nimmt uns jemand mit dem Auto kurz dahin mit, und mit der S-Bahn sind wir kurz danach im Zentrum von Palma.

Per Telefon haben wir uns schon ein Zimmer im Zentrum gesucht, zu Fuß sind es von der Plaza Espanya ca. 15 min dahin. Die Pension ist ein ehemaliges Herrschaftshaus, mit Innenhof, riesig hohen Zimmern und Deckengebälk. Nicht neu, aber sauber.

Wir machen uns auf zu einem Stadtrundgang durch Palma. Prominent ist die Kathedrale, aber auch die Altstadt und der Hafbereich sind sehenswert. Nachdem der Abend noch jung ist, wollen wir mit dem Bus hinaus an einen der Stadtstrände. Die Qual der Wahl: nach Westen (Palmanova) oder Osten (Maravillas, S'Arenal)? Wir wollten doch den berühmten ‚Ballermann‘ (Balneario 6) selbst aus der Nähe besichtigen. Nachdem Peter als Belohnung ein Doppelliter Sangria ausgelobt wird, geht es nach Arenal. Die Realität ist dann weniger (negativ) beeindruckend als erwartet.

Wir lassen die Sonne bei einem Bier am Strand untergehen, vermeiden dass Peter im „Oberbayern“ eine Haxe und eine Maß bestellt, und essen dann einige Balnearios entfernt eine ganz hervorragende Paella zu Abend. --der Eimer Sangria mit Strohalm steht bis heute noch aus



Tag 4: Mallorca (flugfrei)



Da das Wetter stabil schön ist, beschließen wir eine weitere Nacht zu bleiben und heute einen flugfreien Tag zu machen.

Wir mieten uns einen Motorroller, und fahren Richtung Sollèr nach Norden in die Berge. In Serpentinien geht es hinauf auf den fast 600 m hohen Coll de Sollèr und hinunter in den Ort. Eine alte, von Siemens gebaute Straßenbahn verbindet Sollèr mit dem Hafendörfchen Port de Sollèr.

Nach einem kurzen Stopp geht es weiter nach Nordosten, und wieder in die Berge. Die Kurvenstrasse windet sich über Fornalutx durch die Serra de Tramuntana an Stauseen vorbei bis zum Tunnel von Monnaber.



Dann geht es hinter nach Lluc und weiter nach Pollenca. Beim Einflug haben wir gestern schon die schöne Bucht von Cala Sant Vicenc gesehen, und dort legen wir auch eine Mittagsrast ein, baden und machen Siesta.

Danach fahren wir hinüber nach Alcudia, und nach einer weiteren Pause gehen wir den Rückweg an. Wir fahren quer durch das Landesinnere über Can Picafort, Sineu und Santa Eugenia zurück nach Palma. Bei einem Abendessen mit Fisch und Muscheln lassen wir den Tag zu Ende gehen.

Tag 5: Mallorca – Ibiza (SP)

Bei einem Frühstück mit Café con Leche und Enseimadas (balearische „Auszogne“) planen wir die Strecke nach Ibiza.

Mit der S-Bahn geht es dann hinaus nach Pont d'Inca, und zu Fuß hinüber zum Flughafen. Brav wie wir sind ziehen wir unsere Warnwesten über und passieren den Einlass.



Heute Morgen sitzt jemand anderes hinter dem Tresen und es entspinnt sich folgender Dialog:
"Who are you?" – "We are private pilots, we have landed here the day before yesterday" – "This cannot be, I have never seen you" – "But our aircraft is parked outside" – "This cannot be. I would recall you, and I am always here" – "But we are here and want to fly out" – "?!!"



Danach folgt eine ausführliche Belehrung, dass wir vergessen hatten, seinem Kollegen zu bitten (!) uns bei der Grenzpolizei nach der Landung zu melden. Aha! Einverstanden. Schließlich dürfen wir doch die enormen Lande- und Parkgebühren für zwei Tage i.H.v. €7,69 bezahlen, und hinaus zur Maschine gehen. Auf das Tanken verzichten wir ganz, wir haben noch reichlich Sprit für die 40 min nach Ibiza. Beladen, Flugplan telefonisch aufgeben, Route ins GPS tippen und dann legen wir los.

Nach dem Start fliegen wir über Port d'Andratx nach Westen, und nehmen Kurs nach Ibiza. Aus der Ferne sehen wir bald Land und dann den Leuchtturm von Portinatx.

In Ibiza ist heute viel los, die Dame im Approach lässt uns aber netterweise in der Kontrollzone an einem anderen VFR Flieger vorbei, der schon über der Nordküste im Holding ist. Dann werden wir gebeten nördlich der Bahn einen Vollkreis zu fliegen. Brav halten wir inne, sind doch mehrere Verkehrsflugzeuge am Start und zwei weitere im Anflug. Nach fünf Minuten im Holding gibt es eine Lücke und „cleared for short final“. Nach der Landung rollen wir gleich zur Tankstelle, aber dort ist diesmal Warten angesagt. Der Tankservice hat alle Hände voll zu tun mit Ryanair, Easyjet & Co, und erst 45 min später bekommen wir Sprit. Dann parken wir die Dimona, vertäuen sie und werden zum Terminal gefahren.

In der Ankunftshalle bekommt man einen ersten Eindruck wie unterschiedlich das Publikum von Ibiza im Vergleich zu Mallorca ist: ein großer Teil ist *hip*, *trendy* und *unter 25* (oder versucht es zumindest – wir auch). Entgegen unserer Wunschvorstellung gibt es weder eine Rollervermietung, noch sind Autos zu bekommen – alles aus. Wir haben aber Glück, es gibt tatsächlich eine Buslinie vom Flughafen bis nach Es Canar bei Santa Eularia im Osten der Insel, und an deren Endhaltestelle den wohl schönsten Campingplatz Ibizas.

Nach einer Stunde warten auf den Bus, 30 min Fahrzeit und einem kurzen Fußmarsch steht unser Zelt im Schatten des Campingplatzes, unweit einer Bucht mit Sandstrand. Wir legen erst einmal die wohlverdiente Siesta ein, das Wasser ist kristallklar und

der Sandstrand wirklich hervorragend – ganz so wie bestellt.

Anschließend nehmen wir den Bus retour in die kleine Hauptstadt Eivissa (Ibiza Stadt). Die Altstadt ist UNESCO Welterbe und liegt malerisch am Fuß eines Kastells.

Aus der Hippiebewegung der 70er Jahre hat sich die in den Achtzigern die Rave und Party Szene entwickelt, die heute eine echte Industrie ist. Clubs wie das Pacha haben mittlerweile Ableger in der ganzen Welt.

Nach einem ausgezeichneten Abendessen am Hafen profitieren auch wir davon: nachdem wir uns den Schaum der Party aus den Haaren entfernt haben stellen wir fest, dass der Discobus nämlich die ganze Nacht fährt. Dieser bringt uns dann nach Canar zurück.

Tag 6: Ibiza (flugfrei)

Da es uns auf Ibiza gut gefällt, beschließen wir noch einen Tag zu bleiben. Heute fällt das Fliegen aus, wir mieten wieder einen Roller und umrunden die Insel. Zuerst geht es Richtung Nordosten, hinauf nach Sant Vincent de sa Cala. Die Insel macht den Eindruck stärker bewaldet zu sein als Mallorca. Die Buchten sind nicht so stark verbaut wie auf der Nachbarinsel, und die Wasserqualität ist Spitze.





Später fahren wir zurück nach Eivissa und dann nach Es Canar. Die Flugplanung für morgen ist schnell gemacht, dann lassen wir uns das Abendessen an der Promenade schmecken. Danach gibt es noch ein Absacker-Bierchen im Ort, gefolgt von einem allerletzten Kräuterschnaps am Campingplatz, welcher toll geschmeckt hat – an den Namen können wir uns aber nicht mehr erinnern.

Tag 7: Ibiza – Lesignan (F) – Annecy (F)

Heute stehen wir früher auf, denn wir wollen noch vor dem Charter-Trubel aus Ibiza abfliegen. Also schlagen wir zeitig das Zelt ab und steigen um 07:00 in den Bus zum Flughafen, wo es doch so praktisch ist. Doch nach 500 m Fahrt die Überraschung: Getriebepanne. Also zurück zum Taxistand in Canar und damit dann zum Flughafen. Die Abfertigung im Flughafen geht reibungslos. Die Gebühren sind echt freundlich und nachdem uns eine nette Dame vom General Aviation Service (ja so was gibt es und ist inklusive) zur KYSI gebracht hat, machen wir uns abflugfertig. Den Flugplan haben wir schon morgens telefonisch aufgegeben, und somit sind wir bald in der Luft.

Nach dem Abflug geht es dann auf der VFR-Route nordwärts und wir verlassen Ibiza mit Kurs 360. Diesmal geht es ca. 200 km über das Meer, und wir bleiben in 2.000 ft über der morgendlichen Seebewölkung. Unsere Route führt uns bei Tarragona westlich an Barcelona vorbei zurück aufs spanische Festland, und weiter nördlich in die Pyrenäen. Die Flugsicherung lässt uns nur langsam unter dem CVFR Gebiet und der TMA Barcelona heraufsteigen, bis wir endlich frei sind. Stetig bis 8.500 ft steigend folgen wir dem Tal des Rio

Segre, erst nach Urgell (von hier aus sind es nur 8 km nach Andorra), dann Richtung Osten nach Cerdanya und Sailagousse. Bei Puigcerdà überfliegen wir die Grenze nach Frankreich. Die Berge sind eine Wetterscheide, die Basis sinkt deutlich ab, aber aufgrund der großen Lücken können wir gemächlich hinterhersinken.

Anstelle der Küstenroute wollen wir das Zentralmassiv etwas näher anschauen, und so bleiben wir auf Nordostkurs. Als Tankstopp bietet sich der kleine Platz von Lézignan in der Corbières an, welcher zwischen Carcassonne und Narbonne liegt. Im Funk hören wir schon einen deutschen Akzent, und im Anflug sehen wir drei ULs an der Tankstelle stehen. Die Gruppe kommt von Gap und macht einen Tagesausflug. Gut dass wir so früh aus Ibiza losgekommen sind, denn

Wir fahren weiter die Berge hinauf nach Sant Joan, und dann über kleine Nebenstrassen hinunter nach Portinatx mit dem berühmten Leuchtturm.

Dann bringt uns eine weite Schleife in den Westen via Sant Mateu, Santa Agnes hinüber nach Sant Antoni de Portmany. Die Stadt ist bekannt für seine hohe Konzentration an englischen Touristen, was aber auch kein Problem ist, wir fahren nämlich weiter auf die Halbinsel Cala Bassa. Bei einem Glas Tinto de Verano (Rotweinschorle) kühlen wir uns am Nachmittag am Strand ab.





nach dem wir aufgetankt und bezahlt haben, macht der Turmwächter kurz vor 12:00 schon Mittagspause. Für das nächste Teilstück brauchen wir weder Schwimmwesten noch Flugplan, denn heute wollen wir nur noch bis an die Schweizer Grenze. Von dort aus sollten wir morgen bei der immer noch sehr gewitteranfälligen Wetterlage nur noch ca. 3,5h zurück nach Unterwössen brauchen.



Der Kurs führt uns an Millau vorbei, bekannt durch die mit 342 m höchste Brücke der Welt über dem Fluss Tarn.

Auch aus der Luft sieht diese spektakulär aus, der Eiffelturm würde selbst mit Antenne nicht mal an das Gelände reichen. Dann sehen wir auch die Cevennen, deren Plateau sich sichtbar vom tieferen Umland abhebt.



Wir fliegen über den Fluss Lot, der sich tief in den Fels eingeschnitten hat. An Aubenas und südlich an Valence vorbei geht es zur Westseite der Chartreuse. Nach Chambéry gehen wir auf die Frequenz von Annecy Meythet, wo wir heute übernachten wollen. Stadt und See lagen auf dem Hinflug so wunderbar zwischen den Bergen, das sollte ein Besuch wert sein.



Der Anflug erfolgt direkt und mit "long final" auf die 04, dann tanken wir auf und stellen die Dimona auf einem Grasplatz ab, da es keine Befestigungspunkte gibt. Für diesen Fall haben wir Erdanker dabei, Gewitter gibt es ja täglich.

Eine äußerst nette Dame an der Information in der Ankunftshalle versorgt uns mit Stadtplan, Busfahrplan, und der Lage der Campingplätze. Die Flughafenbuslinie bringt uns dann an das Südufer des Sees, und nach einem kurzen, aber steilen, Fußmarsch stehen wir auf einem schön gelegen Campinggelände mit Blick über den See auf den Mont Veyrier. Das Zelt steht in wenigen Minuten, und dann geht es zurück an das Seeufer und hinein ins Wasser. Nachdem wir uns abgekühlt haben, erkunden wir die Hauptstadt des Départements Haute-Savoie. Die Altstadt liegt am Fuß der Burg von Annecy, und bildet ein hübsches Ambiente für unser Abendessen.

Tag 8: Annecy – Kempten (BY) – Unterwössen (BY)

Nach einem zeitigen Frühstück mit Café au lait und Pan au chocolat sind wir früh am Flugplatz. Das Wetter soll in der Schweiz gut werden, dafür müssen wir in Süddeutschland ab dem frühen Nachmittag wieder mit Gewittern rechnen. Wir planen deshalb eine Route durch die Zentralschweiz und den Bregenzer Wald, mit Zwischenlandung in Kempten, um bis 14:00 lokal zuhause zu sein.



Nach dem Start geht es 20 km nach Norden, dann biegen wir ins Tal der Arve nach Osten ab und fliegen über Cluses und Sallanche nach Chamonix. Der Mont Blanc kommt gerade aus den Wolken hervor, und zeitweise ist sogar der Gipfel sowie die Bergstation Aiguille d' Midi zu sehen. Über den Col de la Forclaz geht es in das Schweizer Wallis, wo wir bei Martigny wieder auf die Rhone treffen. Die Wolkenbasis steigt hier auf 9.000 ft und wir genießen eine der wohl schönsten Flugstrecken in den Alpen.





Über Sion und Birg geht es nach Münster, vorbei am Aletschgletscher und Schreckhorn (kennt nicht jeder!) zum Grimselpass. Hier passieren wir den Rhonegletscher, und überfliegen den Furkapass.

An dieser Schlüsselstelle mit knapp 8.000 Fuß haben wir ausreichend Höhe, dann geht es hinab ins Urserental nach Andermatt und zum Oberalppass. Via Disentis und Laax nehmen wir Kurs auf das Churer Becken, überfliegen Bad Ragaz, Lichtenstein, den Bregenzer Wald und queren bei Oberstaufen die deutsche Grenze.



Nach 2:21 h Flugzeit landen wir in Kempten-Durach, mit 2.340 ft Deutschlands höchster Verkehrslandeplatz, jedoch nicht ohne einen gehörigen Schrecken: im Queranflug zur Bahn 35 kommt uns eine Maschine frontal entgegen. Die Erklärung: während auf der 25 eine Luftrettungsstaffel Übungsstarts macht, wird ein Teil des Verkehrs auf die 35 gebeten, jedoch unter Beibehaltung der gleichen Platzrunde – keine gute Idee wie wir finden.

Wir beruhigen uns mit dem bekannten Kemptener Schnitzel, bevor wir das letzte Stück zum Chiemsee angehen. 56 min später setzen wir Samstags kurz vor 14:00 in Unterwössen auf.

Über Rosenheim steht schon wieder der nächste CB und am Platz regnet es gleich wieder. Wirklich schauerliches (Segel)Flugwetter dieses Jahr.

Statistik

Gesamtstrecke (ca.)	3.100 km
Gesamtflugzeit	17:44h
Reiseschnitt	170 km/h
Verbrauch	19,7 L/h oder 11,5 L/100km

Ausrüstung

Jeppesen Trip Kits, VFR Karten Schweiz, Frankreich 4 + 7, Spanien 1, ICAO Blatt München, Stuttgart sowie VFR Low Level RNAV Charts.

Schwimmwesten, Zelt, Schlafsäcke, Isomatten.



Unsere Erfahrungen beim Fliegen in der Schweiz, Frankreich und Spanien

- Der Liter AVGAS kostete €1,64 in Grenchen, €1,72 in Avignon, €2,62 in Ampuriabrava, €1,73 in Ibiza, €1,95 in Lezignan, €1,77 in Annecy und €1,52 in Kempten (Superplus)
- Lande/Parkgebühren: Grenchen €29,79 (incl. Zoll), Avignon €28,20, Ampuriabrava €10,00, Son Bonet €7,69, Ibiza €9,26, Lezignan €4,76, Annecy €21,58
- Signalwesten (Auto) sind für das Vorfeld auf manchen spanischen Flugplätzen Pflicht
- Ein Smartphone/PDA mit vernünftigem Internetzugang und pc_met Account ist für die Flugwettervorbereitung extrem praktisch
- NOTAMs und KOSIF beachten, es gibt auf dieser Route viele Sperr- und Gefahrengebiete
- Eine Landung in der Schweiz zieht auch bei Transitflügen (gebührenpflichtige) Zollformalitäten nach sich. Der Zoll mag ja die genauen Zollvorschriften kennen – im (per Abonnement gepflegten) AIP haben wir dazu nichts gefunden, im Nachhinein dann auf der Homepage des Flugplatzes Fricktal-Schupfart (LSZI): siehe Zollverfahren und Anflug-Info/Gebühren!
Trotz Schengen (Aufhebung der Passkontrolle) und des Wegfalls des Zoll-Flugplatzzwanges (Airport of Entry) seit 01.11.2008 besteht weiterhin die Pflicht zur Zolldeklaration.

Nützliche Links

- Wetter/GAFOR Österreich: Austrocontrol mit Login (kostenlos)
- Wetter/GAFOR Frankreich: Aeroweb mit Login (kostenlos) aviation.meteo.fr/login.php
- Wetter/GAFOR Schweiz: über DWD pc_met (natürlich auch für andere Gebiete)
- NOTAMS/KOSIF: VFRBulletin DFS mit Login (kostenlos)
- PIREPS u.v.m: www.eddh.de/info/pireps.html
- AIPs: viele internationale AIPs online bei EAD mit Login (kostenlos)
- www.ead.eurocontrol.int/publicuser/public/pu/login.jsp
- Zollverfahren Fricktal Schweiz: www.aecs-fricktal.ch/5392179ac00fee003/index.html

