

# “Tour de Bretagne“ - Mit der Dimona an die Bretonische Atlantikküste 2011



9.–15.07.2011 Hans Schreck und Peter Stahl

*Geflogen auf der freundlicherweise zur Verfügung gestellten Super Dimona TC100 der SGSM München e.V.*



Bretagne/Finistère – das westlichste Eck Kontinental-Frankreichs ist ein faszinierendes Flugziel, welches schon länger auf unserer Wunschliste stand. Die Bretagne bietet mit ihrer wild zerklüfteten Atlantikküste landschaftlich eine tolle Kulisse und wird kulinarisch geschätzt für Austern und fangfrische Meeresfrüchte, ist aber auch bekannt für das oftmals sehr wechselhafte Wetter.

Mit dem Motorsegler ist es aus Unterwössen/Oberbayern ja nicht gerade ein Katzensprung. Deshalb wollten wir nicht ohne eine wettertechnische Alternativroute im Gepäck die Bretagne ansteuern. Peter wollte ja schon immer in die Hafenstadt La Rochelle. So war es naheliegend beides zu verbinden und gleichzeitig eine wettertechnische Alternative Richtung „Galizien“ zu haben.



## **Tag 1 Unterwössen – Bremgarten – Auxerre– Saumur (Loire)**

Geplant war am Samstag möglichst früh zu starten um die Atlantikküste zu erreichen. Fast schon traditionell prasselt um 06:00 der erste Regen auf das Unterkunftsdach und bremst unsere Startvorbereitungen jäh aus. Die Gewitterfront ist doch nicht so schnell durchgezogen als erwartet. So kommen wir erst um 11:00 (local) los und fliegen mit Blick auf die schnell abziehende Front westwärts mit Ziel Bremgarten. Der Peissenberg zeigt sich noch mit feuchtem Wolkenfetzen verhangen, ab dem Allgäu klart es immer mehr auf. Bei bestem Flugwetter überfliegen wir den Scharzwald von Titisee-Neustadt nach Kirchzarten. Kurz darauf melden wir Bremgarten Long-Final und setzen nach 2:05 Stunden Flugzeit auf. Wir kommen gerade richtig um den Zimmermannsspruch bei Richtfest des neuen Towers mitzubekommen.



Der Service - Tanken und die Flugplanabgabe im provisorischem Container - ist schnell erledigt. Wie der Controller erklärt, können wir eine Strafe bis zu 50000.- EUR umgehen, wenn wir das Sperrgebiet um den Atommeiler Fessenheim großräumig umfliegen. Nördlich von Basel geht es weiter durch die Lufträume nach Frankreich und über die Vogesenaufläuffer zu unserem Zwischenstop Auxerre südöstlich von Paris.





Jetzt genügt ein kurzer Blick auf das Satellitenbild um uns klar zu werden, daß wir heute nicht mehr bis zum Atlantik kommen werden, denn von Westen zieht eine starke Regenfront heran. Unser Entschluß ist es entlang der Loire zu fliegen und die bekannten Schlösser von Chambort und Chaumont sowie die Stadt Tour von oben zu besichtigen. In Saumur landen wir bei leichten Regen und auffrischem Wind. Die D-KYSI wird gut vertaut. Ein lokaler Pilot erklärt uns dass es mit dem Tanken heute nichts mehr werden würde, fährt uns dafür netterweise direkt zum Campingplatz auf der Loireinsel. Nach einem kurzen Stadtrundgang durch die Altstadt und hinauf zum Schloss im leichten Nieselregen beenden wir den Tag bei französischer Pizza und einem Glas Wein.



## Tag 2 Saumur (Loire) – La Rochelle

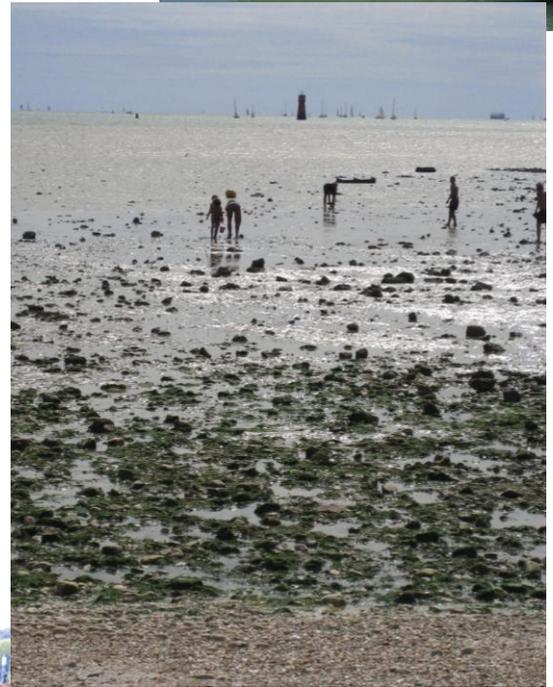
Am nächsten Morgen zeigt der Blick aus dem Zelt - das Wetter ist wieder CAVOK. Nach der Flugvorbereitung bei Croissant und Cafe au Lait geht es per Taxi direkt zum Flugplatz. Ab Saumur sind es weniger als 60 Minuten Flugzeit bis zur Atlantikküste, die uns mit Königswetter empfängt. Entlang der VFR Route geht es durch die Kontrollzone. Die Landung in La Rochelle gestaltet sich dank dem professionellen Controller problemlos. Da wir einen Tag bleiben bekommen wir gleich den Zugangscode für den General Aviation (GA) Zugang gültig auch für den nächsten Tag.

Gleich hinterm GA-Eingangstor fährt die Buslinie vom Flughafen zur Innenstadt ab, welche praktischerweise auch nahe am Campingplatz vorbeikommt; „très bien“. Den Nachmittag nutzen wir zum Bummeln durch die schöne Altstadt, mischen uns unter die Einheimischen am Stadtstrand, schauen zu wie die Gezeiten das Meer verschwinden lässt und schlendern danach noch um den Hafen mit seinen Leuchttürmen und imposanten Befestigungsanlagen. Historisch war La Rochelle eine der wichtigsten Hugenottenstädte, bis im 17. Jahrhundert Kardinal Richelieu die Stadt nach einer furchtbaren Belagerung bezwang. Heute ist La Rochelle die Hauptstadt des Departments Charente Maritime und ein Urlaubermagnet an der Atlantikküste.

Für Hans gilt es sich hier zu entscheiden – Peter ist ja bereits an seinem Wunschziel - ob es weiter nach Süden Richtung Spanien oder nach Norden gehen soll. Schlussendlich verspricht das Wetterorakel PC-MET für die nächsten Tage gutes Wetter in der Bretagne. So planen wir der Küstenlinie rund um die Bretagne zu folgen und dabei einige der Atlantikinseln kennenzulernen.

Die vielzähligen Restaurant rund um die Hafenterrasse laden uns zu Muscheln mit Fritten und Weißwein ein. Der laue Sommerabend macht den Rückweg zum Campingplatz zu einem angenehmen Abendspaziergang.





### Tag 3 La Rochelle – Île d'Yeu

Erst nach einigen Irritationen wie man den Busfahrplan nun zu lesen hat, kommen wir vormittags am Flughafen an. Der Zugangscode funktioniert und die Startvorbereitungen sind schnell erledigt. Heute soll es in nur 1:05 h Flugzeit zur Insel „Île d'Yeu“ gehen, nahe der Küste südlich von Nantes. Laut AIP ist für alle Flüge zu den Inseln (über's Wasser) ein Flugplan vorgeschrieben.

Da wir uns nicht auf den PC im General Aviation Office verlassen wollen, planen wir kurzerhand unsere Route auf der D-KYSI Fläche und telefonieren den Flugplan zum Tower durch.

Gegen 09:00 (local) heben wir ab. Mit Blick auf die Île de Ré, die vorgelagerte Halbinsel bei La Rochelle, geht es unterhalb 2000 ft Höhe mit Kurs Nordwest aus der CTR, direkt über die Bucht. Querab der Küstenstadt Les Sables d'Olonne sind es dann noch 45 min bis die Île d'Yeu in Sicht kommt.

„Île d'Yeu“, die 10x4 km große Insel liegt ca. 20 km vor der Küste der Vendée. Der Flugplatz Grande Phare ist durch den weithin sichtbaren, gleichnamigen Leuchtturm gut zu finden.

Laut AIP wird hier der Funkverkehr nur auf französisch durchgeführt. Hans ist gut vorbereitet und zieht zu Peter's Überraschung einen Spickzettel mit den Platzrundenbezeichnungen hervor.



Aber für die ausführlichen Toweranweisungen sind Hans' Sprachkenntnisse nützlicher – die Franzosen reden halt gerne, schnell und viel.

Nach der Landung erfahren wir von der freundlichen Dame am Tower, daß es nur nach telefonischer Vorbestellung möglich wäre Fahrräder zu bekommen. Uns bleibt aber der Inselbus ins Städtchen Port Joinville um dort Fahrräder zu mieten (ca. 12 EUR/Tag). Südlich des Orts am Strand liegt ein hübscher Campingplatz wo wir unser Zelt aufschlagen. Mit den Fahrrädern ist es leicht an einem Tag die gesamte Insel zu erkunden, dabei in gemütlichen Buchten zu sonnen und an den herrlichen Stränden sehr erfrischend zu baden. Abends wird es ohne Pullover ungemütlich frisch; man merkt eben doch daß man auf einer Atlantikinsel ist. Dafür ist der Fisch fangfrisch und mundet uns am Hafen umso mehr.



## Tag 4 Île d'Yeu – Belle-Île

Anderntags bringt uns der Bus wieder zum Flugplatz. Schnell ist die D-KYSI beladen und der Flugplan aufgegeben. Nach dem Anlegen der Schwimmwesten sind wir startklar zur nächsten Atlantikinsel Belle-Île. „Die Schöne“ liegt knapp ½ h nördlich und ist die größte und wegen der vielen Künstlerresidenzen wohl auch die bekannteste der bretonischen Inseln. Der Flugplatz befindet sich im weniger besiedelten Teil der Insel, nahe der Kreuzung der beiden Hauptstrassen. Telefonisch hatten wir schon tags zuvor einen Mietwagen bestellt. Wie abgesprochen reicht ein kurzer Anruf beim Vermieter, der uns am Flugplatz abholt und uns dann den Wagen in der Hauptstadt Le Palais übergibt. Wir nutzen die Mittagszeit um die Festung von Le Palais zu besichtigen und am Hafen einen Happen zu essen, bevor es auf eine ausgiebige Erkundungsfahrt quer durch die recht fruchtbare Insel geht. Im Osten der Insel sind wunderbare, seicht abfallene Sandstrände, im Westen dominieren die schroffen und beeindruckenden Felsformationen wie z.B. „die Nadeln von Port Coton“ (gemalt von Monet) oder das grandiose Kap Pointe de Poulain (Residenz der frz. Schauspielerin Sarah Bernhardt). Auch fotogene Ensembles werden sofort auf Zelluloid..äh!!..auf Magnetkarte festgehalten. „Die Schöne“ hat ihren Namen zurecht.

In der Bucht von Sauzon, im Norden der Insel, stellen wir unser Zelt für die Nacht auf. Bei exzellentem Fruit de Mer am Hafen, welchen die Ebbe spektakulär trockengelegt hat, klingt der Tag aus.





## Tag 5 Belle-Île – Quiberon

Den Mietwagen können wir nach einem kurzen Anruf einfach am Flugplatz stehen lassen. Für den „Hüpfen“ hinüber auf die Halbinsel Quiberon mit dem südlich der Stadt gelegenen Flugplatz ist eine Flugvorbereitung kaum nötig. Voll aufgetankt verzurren wir die D-KYSI nach der Landung, bevor es zum Frühstück ins Flughafenbistro geht. Bei Café au Lait erfahren wir, daß der Flugplatz Fahrräder vermietet was wir gerne annehmen. Zur Übernachtung bieten sich gleich mehrere Campingplätze in Flugplatznähe an. Entlang der großen Sandstrände – hier ist das Strandsegeln populär – radeln wir auf den ausgeschilderten Radwegen von der Halbinsel Richtung Festland um die Menhire im 30 km entfernten Carnac zu besichtigen.



Die 3000 Menhire, deren Ähnlichkeit mit Obelix's Hinkelsteinen wohl eher zufällig ist, sind über mehrere Megalithfeldern verteilt und wurden schätzungsweise zwischen 4.500 – 2000 v.Chr. errichtet. Wer, warum, wieso weiss bisher keiner so genau, aber Asterix und Obelix wie auch Merlin und der Ritter Artur sollen hier in der Gegend gelebt haben.

Entlang der Westküste geht es wieder zurück „gegen den Wind“. Jetzt zur Sommersaison bietet der atlantische Ferienort ein umfangreiches Kultur- und Musikprogramm am Stadtstrand. Plötzlich, an der Hafemole, schwärmt Hans von Languste Mayonaisse – die gibt's heute fangfrisch. So lassen wir uns die vorzüglichen Langusten und andere Meeresfrüchte schmecken, können nochmal den Tag revue passieren lassen und planen gedanklich schon unsere Flugroute für morgen.



## Tag 6 Quiberon – Ile d'Quessant – Lannion

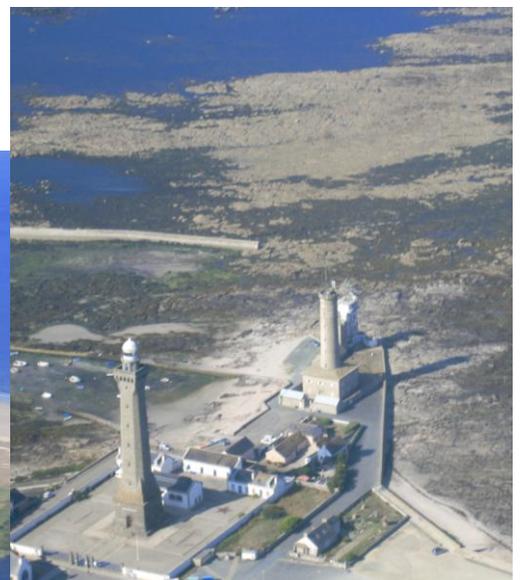
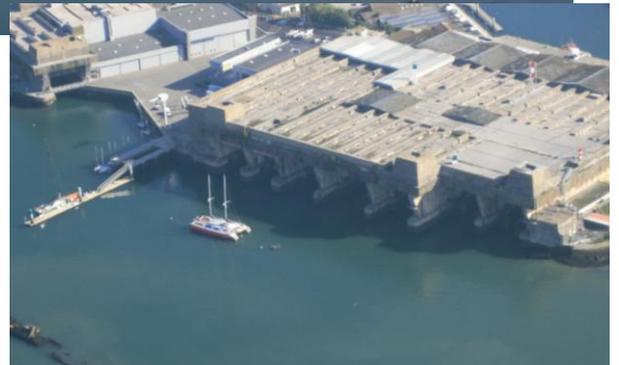
PC-Met, unser Wetterorakel, verspricht den Fortbestand der Hochdrucklage. Die Chance zum westlichsten Punkt Frankreichs, der Insel Ouessant zu fliegen, nehmen wir gerne an und geben den notwendigen Flugplan auf. Mit Kurs 310 geht es entlang der südbretonischen Küste. Die VFR Transitroute durch die Kontrollzone von Loirent führt uns direkt über das Stadtzentrum und den gut erhaltenen U-Boot Bunker aus dem zweiten Weltkrieg hinweg. Wir nutzen den Leuchtturm Phare d'Eckmühl bei Penmarch als Wegpunkt zum leicht vom Seenebel umhüllten Kap Pointe de Raz und queren direkt hinüber zum Pointe de Saint-Mathieu mit seinem markanten, in einem ehemaligen Kloster erbauten Leuchtturm. Hier endete früher die Römerstraße "De Fine Terrae" welche der Gegend auch den Namen „Finistère“ gab.

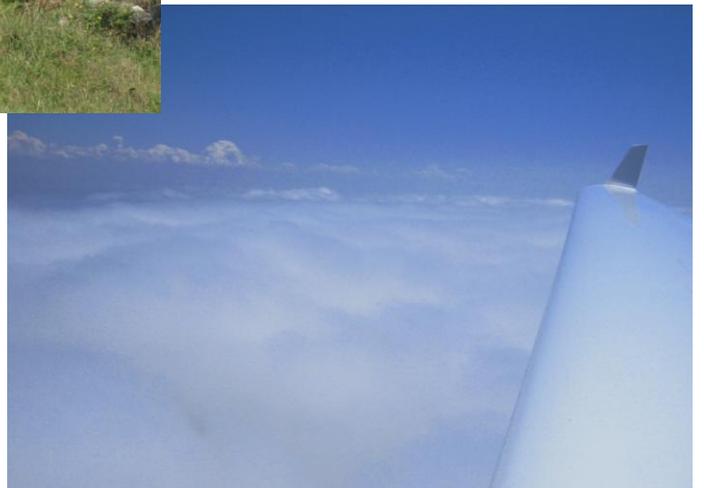
Nach 1:30h kommt die Île d'Ouessant in Sicht. 20 km vom Festland entfernt ist die kleine Insel den Naturgewalten des Atlantiks ausgesetzt, bekannt für ihr raues Klima, das schnell wechselnde Wetter und den plötzlich aufziehenden Seenebel. Heute zeigt sich das Wetter gnädig - wir haben einen sonnigen und windstillen Tag erwischt, eher eine Rarität auf der sonst windumtosten, baumlosen Insel. Bei unserer Landung auf dem kleinen Flugplatz ist nichts los. Wir verzurren die D-KYSI am vorhandenen Stahlseil und sind nach einem halbstündigen Fußmarsch im Hauptort Lampaul. Zuerst ein zweites Frühstück bevor unsere Wanderung zum Phare du Créach führt, dem wohl bekanntesten und stärksten der fünf Leuchttürme auf Ouessant, markiert er doch die westliche Einfahrt in den Ärmelkanal.

Der aufkommene Wind und die niedrigen Wolken mahnen uns zum Aufbruch Richtung Festland. Auf den Anflugkarten vieler Insel- und Küstenflugplätze wird vor unerwartetem Seenebel gewarnt. Auch an diesem Schönwettertag ist der Rückweg in niedriger Flughöhe auf einmal blockiert, können aber die Nebeldecke problemlos übersteigen.

Via Penfoul, La Demeure, der Île de Vierge und Île de Batz erreichen wir unser Ziel Lannion an der Côte de Granit. Auf dem kleinen Regionalflughafen gibt es AVGAS, einen Abstellplatz und einen Flughafenbus nach Lannion Stadt. Weiter fahren wir mit dem Linienbus nach Perros-Guirec, einem typischen Seebad am Ärmelkanal. Der weite Strand und der rosafarbene Granit erinnern uns an Brighton, dem Seebad auf der südenglischen Kanalseite.

Am Campingplatz Trestraou stehen die Hortensien in voller Blüte und wir flanieren an der mit Toursiten vollen Seepromenade. Es ist Hauptsaison und morgen ist der 14. Juli – Tag der Bastille.







## Tag 7 Lannion – Avranches – St. Malo/Dinard

Der 14. Juli überrascht uns morgens damit, daß sowohl die Busse wie auch die Ruftaxis stark eingeschränkt verfügbar sind, was den Weg zum Flugplatz nicht einfacher macht. Ruhig bleiben und frühstücken ist angesagt, bevor wir in den Bus zurück zum Flugplatz einsteigen können.

Einmal in der Luft geht es mit Ziel St. Malo ostwärts via Paimpol und Saint-Brieuc.

Da gestern telefonisch am Flughafen von St. Malo kein Mietauto zu bekommen war – alle vier Autovermieter haben am 14. Juli geschlossen – muß der Besuch des Klosters Mont-St. Michel ausfallen. Wenigstens einen Abstecher zwecks Besichtigung aus der Luft wollen wir machen. Die Idee auf den Flugplatz Avranches zu landen, welcher St. Michel gleich gegenüber liegt, hatten wir bereits bei der Vorbereitung der Tour. Der Flugplatz Avranches darf aber nur angefliegen werden wenn wir eine schriftliche Genehmigung von der DGAC (französisches LBA) haben – 24 h nach der e-mail Anfrage war diese da (top!!) – und nach vorheriger Anfrage (PPR) ob der Grasplatz nicht überflutet ist. Dieser historische Flugplatz ist seit 1934 in Betrieb und wird bei Springfluten regelmäßig überflutet, liegt er doch im Mündungsbereich des Flusses Sée und der Bucht von Mont-St. Michel.



Bei Sonnenschein umfliegen wir die Schutzzone des Mont-St. Michel, der Sehenswürdigkeit in der Normandie. Eindrucksvoll ragt der Kegelberg samt Klosterbau bei Ebbe aus dem Watt. In Avranches antwortet niemand im Funk. Kurzer Check der Platzrunde anhand des Windsacks, der Landrichtung und mit Blindmeldungen auf französisch drehen wir ins Endteil ein. Der kurze Asphaltstreifen in der Grasbahn fordert von Hans eine saubere Punktlandung (Spruch des Tages: „Landen darf hier nicht jeder, nur Hans der kann's“ !!). Der Empfang durch ein Clubmitglied ist herzlich, und bei einem Kaffee tragen wir uns stolz in die überdimensionale Landekladde ein, welche seit 1934 dort ausliegt und erst halb gefüllt ist. Noch ein Foto mit dem Klosterberg im Hintergrund bevor es über die Bucht zurück nach St. Malo zum Flughafen Dinard Pleurtuit geht. Der Anflug führt uns über Cancale (bekannt für seine Austern) und die Staumauer des größten Gezeitenkraftwerks der Welt. Nach dem Auftanken und Verzurren nehmen wir ein Taxi in die Stadt, denn alle Autovermietungen und Busfahrer befinden sich heute im Feiertag.

Der Campingplatz im Stadtteil Saint Servan liegt sehr schön auf einer Anhöhe nahe der Zitadelle mit Blick auf die Altstadt Intra-Muros. In den Gassen hinter der imposanten Stadtmauer geht es recht umtriebig zu. Für einen Tagesausflug bieten sich die Kanalinseln und die nahe englische Südküste an. Historisch war St. Malo im 16. Jahrhundert die Heimat wilder Korsaren und zeitweilig sogar eine eigene Republik. Wir gesellen uns zu den vielen Einheimischen an den schönen Stadtstrand bis die Flut diesen wieder zurückerobert. Nahe des Campingplatzes im Stadtteil Saint Servan finden wir ein kleines Hafenrestaurant. Bewaffnet mit einem Cidre steigen wir danach zur Zitadelle hinauf um das traditionelle Feuerwerk zum 14. Juli zu bestaunen.



## Tag 8 St. Malo/Dinard – Deauville

Auch heute müssen wir ein Taxi nehmen da es keine Buslinie zum Flughafen gibt. Wie so oft bezahlen wir die Tankrechnung und die Lande-/Parkgebühren bei der Feuerwehr, hier im Container gleich neben dem GA-Vorfeld. Unser heutiges Ziel ist der Flugplatz Deauville in der Normandie. Wir passieren nochmals den Mont-St. Michel, heute bei leicht feucht dunstigem Sonnenschein, bevor wir nordostwärts Richtung Caen weiterfliegen. Erst östlich von Caen bei Cabourg treffen wir wieder auf die Küstenlinie, überfliegen die bekannten Strandbäder Deauville und Trouville und landen kurz darauf am nahegelegenen Flughafen Deauville St.Gatien. Tanken und Maschine verzurren ist jetzt schon Routine. Ein Ruftaxi bringt uns in das historische Städtchen Honfleur (ein Tipp eines frz. Arbeitskollegen).

Bis zum 16.Jahrhundert wurde der französische Überseehandel vom Hafen von Honfleur aus betrieben bevor Le Havre nebst großen Hafen am anderen Seineufer gebaut wurde. Aus dieser Zeit sind noch viele pittoreske Fachwerkhäuser und Fassaden rund um das alte Hafenbecken Vieux Bassin erhalten. Im 19.Jahrhundert zog Honfleur viele Maler an, und gilt als eine Keimzelle des Impressionismus. Nach dem Stadtbummel durch die und mit den doch zahlreichen Tagestouristen gönnen wir uns ein letztes Abendessen und einen Cidre am Strand mit Blick auf's Meer. PC-MET wie auch die aufkommende, sich verdichtende Cirrenbewölkung kündigen für den nächsten Vormittag eine Schlechtwetterfront an, vor der wir hoffen noch Richtung Deutschland starten zu können.



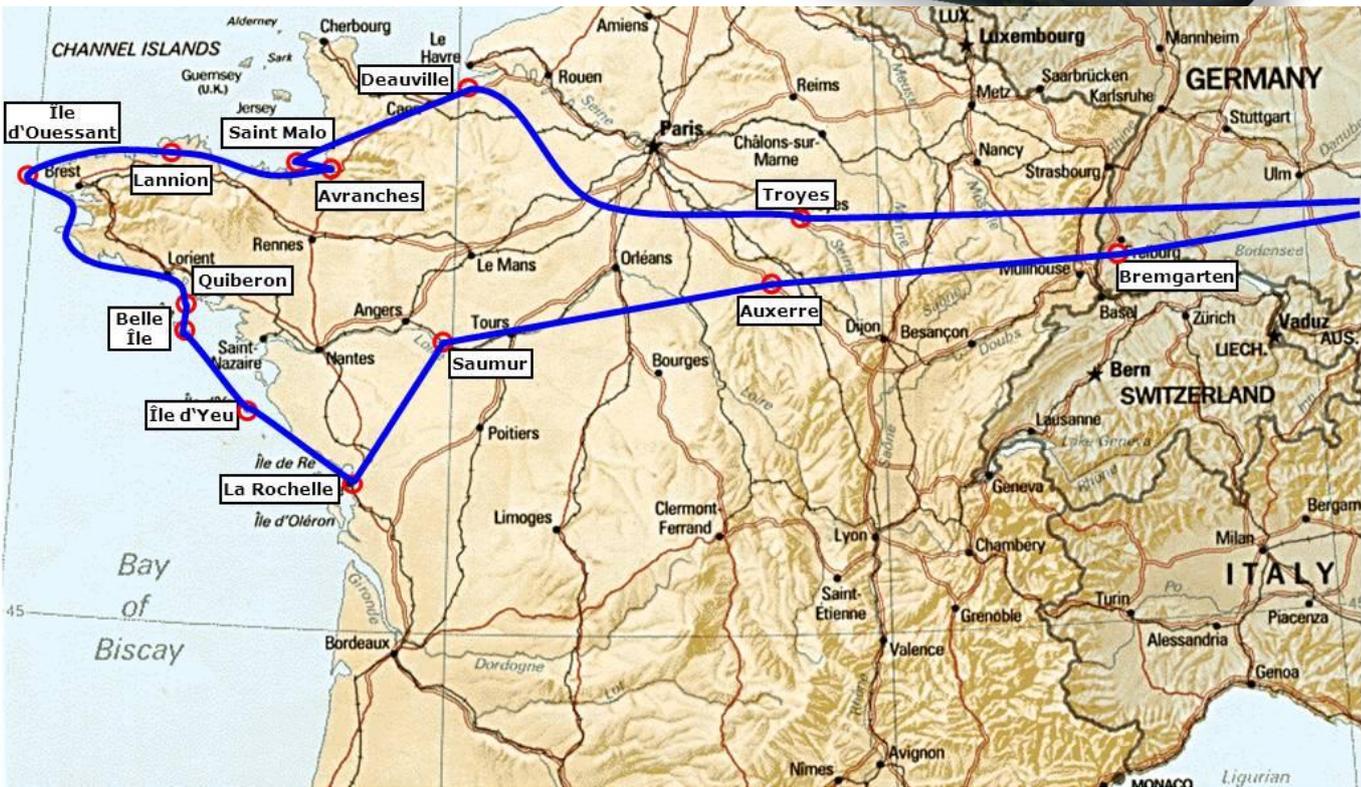
## Tag 9 Deauville – Troyes – Unterwössen

Geweckt werden wir von den ersten leichten Regentropfen die auf das Zelt klopfen. Tatsächlich ist die Front schneller als erwartet hereingezogen und es regnet schon tüchtig als wir am Flughafen aus dem Bus steigen. Die Wolkenuntergrenze ist bis auf 1200 ft AGL abgesunken, doch die Sicht ist noch ausreichend gut und das Radarbild zeigt weiter südlich zudem geringere Niederschläge an. Schnell machen wir uns startklar um die Kontrollzone mittels Sonder-VFR verlassen zu können. Die nächsten 90 Minuten verlangen unsere gesamte Aufmerksamkeit (daher gibt's keine Fotos). Stets bei VMC Bedingungen basteln wir uns Richtung Südost durch, vermeiden Erhebungen mit stärkerem Niederschlag, nutzen bevorzugt Taleinschnitte und folgen tief mancher Autostrasse bis Chartres.

Das Wetter wird zwar immer besser, aber erst bei Fontainebleau südlich von Paris entkommen wir der Front gänzlich und landen bald darauf bei wolkenlosem Himmel in Troyes.

Schätzungsweise würde uns die Front in der Nacht während des geplanten Stop-over in Colmar wieder einholen, wodurch wir dann im Rheintal gefangen wären. Unser Beschluß Colmar auszulassen ist gefallen und wir planen einen Direktflug von Troyes nach Unterwössen. Rechnerisch reicht der Tank nur sehr knapp, aber mit 20 kt Rückenwind aus Südwest könnte es klappen. Unser Flugplan führt via Epinal, dann über die Vogesen nach Colmar. Irgendwie hat die gute Controllerin unser Transpondersignal vorübergehend nicht auf den Schirm und nervt uns ein wenig mit häufigen Anfragen zu unserer Position, die aber sofort aufhören als wir eine größere Flughöhe erreichen. Am Kaiserstuhl vorbei queren wir den Rheingraben hinüber zum Schwarzwald, weiter geht es über Sigmaringen und Lagerlechfeld ins Chiemgau. Sparsames Fliegen und die knapp 20 kt Rückenwind strecken die Reichweite der D-KYSI ohne Probleme und so setzen wir nach 4:15 h wieder in Unterwössen auf. Die Sonne scheint; ....zumindest noch.





## Statistik

Gesamtstrecke (ca.)	3300 km
Gesamtflugzeit	19:58 h
Reiseschnitt	165 km/h
Verbrauch	17.8 L/h oder 10.8 L/100km oder 5.4 L/100km/Sitzplatz

## Ausrüstung

Jeppesen Karten LF-1-5/LO-1, ICAO Blätter München, Stuttgart, Schwimmwesten, Signalaraketen, Zelt, Schlafsäcke, Isomatten, Erdanker, Gurte, Werkzeug, Flickzeug, Plane.

## Unsere Erfahrungen beim Fliegen in Frankreich

- Frankreich verfügt über eine gute luftfahrttechnische Infrastruktur. Einige ehemalige Militärplätze sind jetzt kleine regionale Flughäfen, oft in Stadtnähe. Viele kleinere VFR/UL-Plätze erweitern die Landemöglichkeiten
- Bei kleineren Plätzen sollte man vorher in der AIP prüfen ob diese allgemein offen sind („Ouvert à la CAP“), für beschränkte Plätze ist manchmal eine (schriftliche) Genehmigung vorab zu beantragen.
- Für Inselflüge besteht Flugplanpflicht.
- Auf TWR Frequenzen spricht man mit kontrollierten Plätzen, welche in der Regel gutes Englisch sprechen. Auf AFIS/INFO Frequenzen (unkontrolliert) wird manchmal nur Französisch gesprochen, dies ist auf der Anflugkarte meist ausgewiesen („FR only“).
- Außerhalb der Öffnungszeiten oder bei Plätzen ohne Flugleitung gilt zudem „Auto Annonce“ in Französisch (Blindfunk, Unicom), man sollte seine Sprechgruppen vorher ein wenig geübt haben (Trainingsunterlagen unter [www.sia.aviation-civil.gouv.fr](http://www.sia.aviation-civil.gouv.fr))  
Falls keine andere Frequenz vermerkt ist gilt die 123,5MHz.
- Transponder vorausgesetzt, bietet die FIS eine Art Flight Following an.
- Smartphone/PDA mit Internetzugang und PC-MET Account sind für die Flugwettervorbereitung ausgesprochen praktisch.
- **Tanken:** AVGAS 1,88 bis 2,10 EUR/ltr. (Quiberon 2,60 EUR/ltr.)  
Tankkarte von Total scheint die am häufigsten akzeptierte zu sein.
- **Lande-/Parkgebühren:** Landegebühren 8-12 EUR, Parkgebühren 4-17 EUR/Tag
- Zum Tanken und oftmals auch für die Bezahlung der Lande- und Parkgebühren ist die Feuerwehr zuständig.

## Nützliche Links

Meteo France (Aeroweb):	<a href="http://www.aviation.meteo.fr">www.aviation.meteo.fr</a>
AIP France (online):	<a href="http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr">www.sia.aviation-civile.gouv.fr</a>
OLIVIA (Flugplan/Wetter/Notam):	<a href="http://www.olivia.aviation-civile.gouv.fr">www.olivia.aviation-civile.gouv.fr</a>
Flugplätze/Fliegen in Frankreich:	<a href="http://www.nav3000.free.fr">www.nav3000.free.fr</a> <a href="http://www.flyinfrance.free.fr">www.flyinfrance.free.fr</a>
PC-MET/GAFOR:	<a href="http://www.flugwetter.de">www.flugwetter.de</a>
PIREPS u.v.m:	<a href="http://www.eddh.de/info/pireps.html">www.eddh.de/info/pireps.html</a>
Avranches Club-Homepage:	<a href="http://www.aeroclub-avranches.org/index.html">www.aeroclub-avranches.org/index.html</a>