

BURGI Int. Airport 11.03.2015

## **LFQM Besancon La Veze – oder die Jagd nach dem verlorenen Flugplan**

Hi Leute, damit Ihr vielleicht ein bisschen die Bedenken, vor einem Flug mit Flugplan abbaut, stichpunktartig meine Geschichte zu dem gestrigen Flug nach Frankreich LFQM Besancon La Veze. Bitte fasst den Reisebericht nicht als Selbstbeweihräucherung auf, sondern als lockeren Austausch zwischen Piloten, der Euch unterhalten, vielleicht sogar etwas helfen und Eure Bedenken zerstreuen soll, denn ich könnte Euch von viel gefährlicheren Abenteuern von mir erzählen und zwar, wie ich ganz alleine meine Sockenschublade aufgeräumt habe! ☺ Viel Spaß beim Lesen.

- **Montag, 09.03.2015:** die karge Restfrisur sitzt und Flugvorbereitung läuft.
  - **Wetter** Anruf beim DWD und Flugdatum und Route angegeben – soweit alles gut, jedoch soll es am Dienstag gegen Abend schlechter werden.
  - **Notam:** Homepage DFS AIS oder Anruf bei AIS Flugberatung. Irgendein komisches Notam von kurzfristig eingerichteten Lufträumen für Luftkampfübungen über Besancon tauchen auf – fängt ja gut an. Die Lufträume stellen sich jedoch, nach Rücksprache mit DFS, erst ab 6.500 ft beginnend heraus – also Entwarnung.
  - Die Leute von der DFS sind sehr hilfsbereit und unterstützen bei der Vorbereitung.
  - **Flugplan:** man geht ja mit der Zeit und gibt den Flugplan via Internetportal der DFS auf – wird sich als kleines Highlight des Tages herausstellen.
  - **Anruf:** LFQM La Veze – nette Leute; Anflug, Landung Schließen des Flugplans; Spirit, Parken – alles kein Problem (War auch wirklich so!)
  - **BURGI Int. Airport:** Abends noch Intensiv-Fliegercheck und Tanken
  
- **Dienstag 10.03.2015 Flugtag:**
  - Eintreffen 05.30 UTC in Burgi; Flieger raus, einladen und Warmlaufen lassen
  - Wie im Flugplan angegeben, soll es um 6:00 UTC losgehen. Mit leichter Verspätung heben wir um 06.10 UTC (nach 30 Minuten ohne Startmeldung würde Flugplan verfallen) ab und rufen, nachdem wir etwas gestiegen waren, München Information, um die Startzeit durchzugeben und den Flugplan öffnen zu lassen. **HA!** Spürbare Ratlosigkeit bei FIS München. Nicht, weil die nicht wissen, wo BURGI Int. Airport verdammt nochmal liegt, sondern einfach, weil schlicht und ergreifend keiner meinen aufgegebenen Flugplan findet.
  - Wurscht - Die nette Dame von FIS geht per Funk die einzelnen Felder eines neuen Flugplans durch und ich mache die notwendigen Angaben. Dann noch kurz auf der Frequenz bleiben, bis das OK kommt, dass Flugplan eingestellt und aktiviert wurde – Super Service vom FIS.
  - Weiterflug und Weitergabe an Langen Information, die den brandaktuellen und tauf frisch eingestellten Flugplan bereits haben und uns mit neuem Squawk bis kurz vor die französische Grenze begleiten. Auf der FIS Frequenz ist absolut nichts los, das sollte sich in Frankreich ändern!
  - Der ganze Flug ist relativ öde, da die Landschaft, bedingt durch die Jahreszeit, noch Braun in Braun ist und beim Rückflug die Sichten auch noch schlechter wurden.
  - Jetzt Weitergabe an Strasbourg Information und der weitere Funkverkehr in Englisch. Henning wo bist Du, wenn man Dich braucht, denn ich hatte den Eindruck, dass man hier bei den Franzosen massiv Punkte sammeln könnte, wenn man den Funkverkehr in französischer Sprache abwickeln würde. Häste, Könnte, Sollste – Englisch muss reichen!
  - Controller sprechen schnell aber relativ gut verständliches Englisch – zur Not tut es ein „say again“, um alle Unklarheiten auszuräumen.
  - Da noch ein Anflugverkehr mit auf der Frequenz gehandelt wird, ist es vorbei mit der Ruhe. Ich höre Anfluganweisungen für Linienmaschinen, die ganze DIN A4 Seiten füllen könnten und erschauere in Ehrfurcht vor den Linienpiloten als wahre Könige der Lüfte. ☺ - ich verneige mein kahles Haupt vor den Berufspiloten unseres Vereins.
  - Bei uns wird der Funkverkehr einfach und knapp gehalten und so muss ich nicht viel antworten, zurücklesen und/oder bestätigen.
  - Noch zweimaliger Weitergabe zwischen den französischen FIS Stellen jeweils mit der Info, dass Flugplandaten vorlägen.
  - Davon einmal von Bale fälschlicher Weise an Luxeuil TWR, weil wir auf deren Luftraum zuflogen. Da wir aber vorher nach Süden in Richtung Besancon abdrehen, werden wir von Luxeuil TWR sofort wieder zurück an Bale gegeben.

- Die Luftraumgrenzen entlang der gewählten Flugroute lassen ein relativ entspanntes Fliegen zu und auch die für die Luftkampfübungen eingerichtete Lufträume fangen weit über uns an, sodass eigentlich kein Stress im Flieger aufkommt.
- Letztmaliger Wechsel auf Frequenz LFQM La Veze - die Jungs sprechen sehr gutes Englisch und sind wirklich tiefenentspannt. Direktanflug auf die Piste 23 und eine ewig lange Asphaltpiste lassen alte BURGI Kurzplatzlander schon gähnen. ☺
- Handling vor Ort einfach – Nix von wegen arrogante Franzmänner. Zumindest nicht hier am Platz. Im Gegenteil, alle Leute sind offen, freundlich und sehr hilfsbereit. Wenn wir bei einem unserer anstehenden Flüge noch unseren Henning als französisch sprechender Botschafter des BURGI Int. Airport dabei haben, dann gibt es sicher Fraternité (Brüderlichkeit) und „de l'eau française“ – französisches Wasser = Rotwein.
- Gegen Nachmittag gebe ich für den Rückflug einen neuen Flugplan in Papierform im Turm von La Veze ab. Die schicken ihn jetzt mit dem guten alten FAX an Bale – basst!
- 30 Minuten auf Kontrolle/Einstellung des Flugplan ins System warten
- In der Zeit tanken, zahlen (sehr angenehme Preise), Vorflugcheck, Warmlaufen, noch kurz den am Platz stationierten Rettungsheli rauslassen und ab geht's auf die Piste 05 zum Direktanflug in Richtung Heimat.
- Nach Ausflug aus dem Platzbereich werde ich von La Veze informiert, dass der Flugplan unter Angabe der Startzeit bereits per Telefon bei Bale geöffnet wurde. Für den Service schnell noch bedankt und auf Bale Information gewechselt.
- Bale hat die Flugplandaten und will eigentlich nur wissen, wie hoch wir steigen/fliegen wollen. 5.000 ft lässt nach oben Abstand und sichert einen gefahrlosen Überflug des Grand Ballon.
- Flug an sich nix Berausches, da wir durch die Inversion schlechte Sicht nach unten hatten. Lediglich über dem Grand Ballon konnten wir auf ein Skigebiet runtersehen und mein Copilot sagt plötzlich – „Autsch, da unten hat es gerade einen Skifahrer in die Landschaft gesteckt, das sah von hier oben noch schmerzhaft aus“.
- Wie bereits beim Hinflug, erfolgte die Weitergabe zwischen den einzelnen FIS Stellen ohne Probleme – immer schön Frequenzen und Squawks mitnotiert, dann geht das schon.
- Grenzüberflug querab Colmar über Vater Rhein – Überflugzeit Grenze gemeldet und wieder mit FIS Langen auf Deutsch gefunkt.
- Sicherheitshalber wurden wir noch auf das sich verschlechternde Wetter hingewiesen, doch da mussten wir eben durch und wir wussten ja, dass es machbar war.
- Der Flug erforderte nordöstlich von EDDS Stuttgart Wetter- und Sichtbedingt etwas höhere Aufmerksamkeit. Gut, wenn die Mama von FIS mit aufpasst!
- Die Wetterfrösche des DWD behielten Recht, denn nur unterhalb von 4.000 ft MSL war es fliegbar. Zwar diesig und es tröpfelte, jedoch machbar.
- **Keines Intermezzo mit FIS Langen**, denn zwischendurch wurden wir plötzlich angefunkelt, wir wären vom Radar verschwunden! Was? 4.000 ft MSL, angeschalteter Transponder und kein Radarkontakt? – die sollen Ihr Radar nicht immer aus russischen Militärrestbeständen kaufen! Stelle sich jedoch als eine Kennzeichenverwechslung heraus, denn das eigentlich gemeinte Flugzeug war in einer anderen Richtung wetterbedingt im extremen (legalen?) Tiefflug über der Autobahn unterwegs und löste jedes Mal bei Unterschreiten einer gewissen Höhe, einen Alarm am Display bei FIS aus – **Wir lernen:** fliege mit FIS und unterschreite ab und zu einfach mal die Radarerkennungshöhe. Dann bist du sofort der Star am Bildschirm und hast die volle Aufmerksamkeit.
- Landung am BURGI Int. Airport um 15:53 UTC bei leichtem Regen. DFS angerufen und telefonisch den Flugplan geschlossen und gut war es.

#### Fazit:

- Frankreich mit Flugplan fliegen erfordert etwas Vorbereitung ist aber machbar.
- BURGI Int. Airport kennt keine Sau, weder FIS im Inland, geschweige denn irgendwer im Ausland – hier ist Günther gefordert, damit wir endlich unseren ICAO Locator EDBU bekommen ☺.
- Jetzt im Ernst, im Flugplan wird unter DEP (Departure) und DEST (Destination) statt BURGI Int. Airport jeweils ZZZZ angegeben und in Feld 18 hinter DEST / DEP und dann jeweils

danach die Koordinaten (ohne Zeichen für Grad; Minuten, Sekunden als ein Zahlenblock) und das Wort BURGEBRACH angegeben. Bsp: **DEST 495024N 104648E BURGEBRACH**. Im Flug mit FIS kann man sich auf EDQA Bamberg beziehen und angeben, dass BURGI querab davon liegt.

- Eine gute Flugvorbereitung und der Kontakt mit den FIS Stellen erleichtern den Flug und helfen bei Fällen wie meinem „Raiders of the lost Flugplan“ – Debakel
- Man soll/kann durch eine überlegte Flugwegwahl im Vorfeld bereits vermeiden, nicht in eine „Luftraumfalle“ zu geraten, da hier die Franzosen sehr scharf regieren.
- Im Flug empfiehlt es sich, die von FIS vorgegebenen Frequenzen zum Wechsel oder die Transpondercodes auf einem kleinen Schmierzettel erst mit zu notieren, bevor man sie zurückliest.
- Englisch funken ist notwendig und wird erwartet
- Französisch Funken wäre natürlich die Kür, sollte jedoch nur von Leuten versucht werden, die Französisch fließend sprechen. Ein paar Sätze aus dem Internet auf einem Zettel helfen nicht wirklich weiter und würden schnellstens zu ungewollter Heiterkeit oder zu deutlichem Verdruss führen. Also lieber gleich nur mit Henning fliegen!
- Ich hoffe, ich konnte Euch unterhalten und dabei etwas helfen, um vielleicht sogar ein paar Bedenken abzubauen.

***Bienvenue  
en France***

