

# Flug von Pont-Saint-Vincent zur Hahnweide Grenzüberschreitender

## Überland-Einweisungsflug

**Fluglager in Frankreich: Romantische Abendstimmung**

**Einweisungsflug auf die ganz besondere Weise: Flugschüler Tobias Moritz (vorne) zusammen mit seinem Fluglehrer Henrik Wächter kurz vor dem Start zur Hahnweide**

**H**ahnweide – In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg war das private Fliegen in Deutschland verboten. Jedoch fanden unsere alten Vereinshasen im ehemals zu Deutschland gehörigen Elsass-Lothringen eine Alternative. So entstand eine nunmehr seit Jahrzehnten dauernde Freundschaft der deutschen Fliegergruppe Wolf Hirth von der Hahnweide zum Aéro Club Albert Mangeot in Pont-Saint-Vincent bei Nancy. Diese Freundschaft hat sich insbesondere mit dem Besuch einer stattlichen Anzahl von Vereinsmitgliedern der Fliegergruppe

Wolf Hirth an dem verlängerten Pfingstwochenende etabliert. Die französischen Fliegerkameraden kommen im Gegenzug meist zum Hahnweide-Segelflug-Wettbewerb und zum Oldtimer-Treffen.

Petrus hatte uns in Frankreich drei herrliche thermikreiche Flugtage ermöglicht und die französischen Fliegerfrauen haben uns kulinarisch vom Feinsten versorgt. Am Wochenende ist der Luftraum in Frankreich wenig reglementiert und so konnten wir das obere Moseltal und die großflächige Stadt Nancy ausgiebig aus der Vogelperspektive betrachten.

Als Flugschüler habe ich gleich bemerkt, dass die Uhren in Frankreich etwas anders ticken. Mit Thermikbeginn kurz vor Mittag wurden die Flugzeuge zwar alle an den Start gebracht, jedoch war ich der Einzige, der vor dem Mittagessen noch einen Schnupperflug machen durfte. Vor dem eigentlichen aviatischen Höhenflug kommt nämlich erst noch der kulinarische in Form einer mehrgängigen Mahlzeit – ganz egal wie stark die Cumulanten sich gerade entwickeln. Hier wird Gemeinsamkeit noch sehr groß geschrieben. Die richtige Thermik fängt zwar recht spät an, hält dafür jedoch oft bis abends nach 20:00 Uhr an, so dass nach dem kulinarischen Vergnügen das fliegerische auf keinen Fall zu kurz kam.

In der Fliegerhalle sind neben vielen alten Liebhaberstücken auch noch zwei ehemals auf dem

Hornberg beheimatete ASK13-Segler mit deutschem Kennzeichen zu finden. Ich habe mir sagen lassen, es sei in Frankreich billiger und verwaltungstechnisch einfacher, die Segler weiter deutsch registriert zu lassen. Neben dem riesigen Hangar, der einst von den Deutschen als Reparationsleistung nach dem Krieg erbracht worden ist, gibt es auch noch ein kleines heruntergekommenes Schlafhäuschen, welches liebevoll als Elysée, zu Deutsch „Palast“, bezeichnet wird. Hier in Frankreich is(s)t man niemals alleine, es wird immer zusammen geflogen, gefeiert und eben auch gegessen. Ein besonderer Anlass an diesem Wochenende war der Geburtstag eines Vereinsmitgliedes. Der kulinarische Teil wurde grillender Weise abends gemütlich bis in die Nacht hinein fortgesetzt.

Am Pfingstmontag stand dann die Rückfahrt wieder bevor. Jedoch war das Wetter so viel versprechend, dass sich nach kurzfristiger Überlegung für die Heimreise per Segelflugzeug entschieden wurde. Mein Fluglehrer – Henrik Wächter – war die letzten 25 Jahre an Pfingsten hier in Frankreich und wollte schon immer mal die Reise hoch über der Straße zurücklegen. Der Rückholer konnte ja gleichzeitig starten.

Die einfache Distanz zur Hahnweide beträgt zwar nur 250 Kilometer, jedoch sind die zwei Mittelgebirge Vogesen und Schwarzwald und auch das



Rheintal, welches als „Thermikbremse“ bekannt ist, zu überqueren. Unser ehemaliger Vorstand hat sich für den Hängerrücktransport schnell bereit erklärt. Einen leeren Duo-Anhänger lässt sich ja auch viel leichter ziehen.

Als wir dann im Flieger saßen und auf das Schleppflugzeug warteten, war uns dann doch bei der eigenen Courage etwas mulmig zu Mute. Doch im Handyzeitalter kann man ja alle Stunde seinen Standort und Höhe durchgeben oder sucht sich einen schönen Acker zur Außenlandung. Der Rückholer hatte in unserem Fall das gleiche Endziel. Nach dem Ausklinken vom Schleppflugzeug erreichten wir gleich gute Thermik und flogen nordöstlich der Stadt Epinal in die Vogesen. Dort konnten wir nach einem tiefen Flug in den etwas wärmeren Luftschichten dann doch noch mit mehreren Drachenfliegern und Gleitschirmen die Ausgangshöhe für den langen Gleitflug über das Rheintal bekommen. Hätten wir nicht im Rheintal selber noch einmal 300 Höhenmeter erobert, hätten wir vermutlich am Rand des Schwarzwaldes den Sprung in den Schwarzwald nicht mehr geschafft.

Im Schwarzwald selbst flogen wir unsere Höhe einmal bis auf etwa 200 Meter über Grund ab. Die nächsten Bergrücken waren schon höher als wir. Das war eine unschöne Szene mit einem Hauch von Aussichtslosigkeit, jedoch immer in Reichweite von möglichen Außenlandeäckern. Unsere letzte Chance war ein sonnenbestrahlter Hang. Wir kamen dann knapp unter der Hangkante an und atmeten erleichtert auf, als wir die ersten Aufwinde spürten. Binnen einer ewigen Zeit haben wir uns dann langsam über den Gleitpfad von Winzeln-Schramberg gebastelt und sind dann zu den Wolken am Klippeneck geflogen und konnten dort unsere Ausgangshöhe für den sehr langen Endgleitflug bis zur Hahnweide erkämpfen. Vielen Dank an meinen Fluglehrer für den grenzüberschreitenden Überland-Einweisungsflug. Vor lauter Aufregung sowohl Erregung aufgrund der fantastischen Landschaftsaussichten, hatte mein Magen keine Zeit, mir den Flug zu verderben.

Text und Fotos: Tobias Moritz



Aéro Club Albert Mangeot in Pont-Saint-Vincent bei Nancy: Gelebte deutsch-französische Fliegerfreundschaft



Wieder im deutschen Luftraum: Der Sprung über den Rhein ist geschafft

## Wartung historischer Flugzeuge

Für Besitzer und Liebhaber von historischen Flugzeugen hat das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. September 2010 Glücksbotencharakter – bringt es doch deutliche Erleichterungen bezüglich der Wartung historischer Fluggeräte: Ist die Wartungsstätte einmal CAMO-zertifiziert, bedarf es nun künftig keiner weiteren nationa-

len Überprüfung durch die zuständige Luftfahrtbehörde mehr. Diese Regelung gilt selbstverständlich auch für Segelflugzeuge älterer Bauart (siehe Annex 2).

In aller erster Linie ist diese Vereinfachung dem langjährigen VGC-Mitglied Gerhard Allerdissen zu verdanken, der sich hier an den entsprechenden Stellen tatkräftig engagiert hat.

Text: Stefanie Gester



Historische Segelflugzeuge wie die Gö3 Minimoa profitieren von der neuen Wartungsregelung

