



REIF FÜR DIE INSEL

Mit dem Segelflugzeug über den Atlantik

Selten war ich so glücklich nach einem Flug wie an diesem Freitagabend.
Ich sitze am Strand der Trauminsel Île-d'Yeu im Atlantik.

AUTOR: YVES GERSTER

Die Geschichte beginnt am Vorabend. Bereits seit dem Morgen sitze ich im Homeoffice und wäre lieber an der frischen Luft. Am Abend wage ich einen sehnsüchtigen Blick aus dem Fenster. Draussen stehen wunderschöne Cumuli, welche durch die Abendsonne speziell gut zur Geltung gebracht werden. Verträumt wandert mein Blick zur Europakarte, welche zugegebenermassen etwas ablenkend über meinem Bildschirm aufgehängt ist. Unbewusst ist die Entscheidung längst getroffen: ich muss irgendwo hinfliegen. Mein Bildschirm beginnt sich mit Wettermodellen und Thermikprognosen zu füllen. Der Freitag sieht grossflächig gut aus. Man kann überall hinfliegen.

Planung

Frankreich sieht am besten aus, um am Samstag wieder zurückfliegen zu können. Speziell der Weg in den Westen sieht attraktiv aus, weil der Weg durch das Wettbewerbsgebiet der anstehenden Weltmeisterschaft in Montlucon führt. Somit wird es ein zweitägiger Wandersegelflug werden. Natürlich muss man irgendwo hinfliegen, wo man baden kann. Swim-

ming-Pools müssen bei der Flugplanung unbedingt berücksichtigt werden.

Der Traum vom Strand

Wieder wandert mein Blick über die Europakarte an der Wand. Die Westküste von Frankreich sieht spannend aus. Ich möchte nicht nur zu einem Pool fliegen, sondern ans Meer. Ja genau, ich möchte möglichst nahe ans Meer fliegen. Mit diesem Ziel beginne ich in Google Maps die Küste nach Flugplätzen abzusuchen. Es muss kein Segelflugplatz sein, weil ich selbst starten kann. Von nahem sieht die Küste viel verwinkelter aus, als auf der Europakarte. Es gibt einige Flugplätze in Küstennähe, jedoch nicht so nahe, wie ich das gerne möchte. Ich suche ein bisschen nördlicher und sehe, dass es auch einige kleinere Inseln und Halbinseln gibt. Aus reiner Neugier zoomte ich näher an eine dieser Inseln heran. Sie heisst Île-d'Yeu und es scheint einen Flugplatz zu geben. Ich zoomte wieder weiter weg und messe die Distanz. 20 km zwischen Insel und Küste. Ich spüre sofort, dass ich unbedingt dahin will. Der Flugplatz scheint in Betrieb zu sein. Die einzige Einschränkung: French only. Das kann ich zum Glück.

Kein zurück mehr

Um 20 Uhr an diesem Donnerstag suche ich im Internet nach einer Unterkunft auf der Insel. Gar nicht so einfach. Alle Hotels sind voll, aber ich finde ein hübsches Zimmer über Airbnb und schliesse die Buchung ab. Ich kann es kaum glauben. Ich habe gerade 60 Euro bezahlt für ein Zimmer auf einer Insel, welche 720km weit weg liegt von Courtelary, meinem Startflugplatz. Ich suche mir noch die Anflugkarten für den Flugplatz heraus und gebe den Flugplan auf. Es kann losgehen.

Am Freitag bin ich vor 08 :00 Uhr auf dem Flugplatz und baue die DG-400 „VY“ in der 17-m-Version auf. Die DG-400 war bereits ein treuer Begleiter für viele verrückte Projekte und hat in letzter Zeit durch die Anwesenheit der JS1 ein bisschen zu wenig Aufmerksamkeit bekommen. Das ändert sich nun. Sauerstoff raus, Flipflops & Badehose rein. Fertig. Auf der Insel wird es am Flugplatz keine Tankmöglichkeit geben. Deshalb ist mein Plan einen F-Schlepp zu machen, um mit einem vollen Tank auf der Insel zu landen.

Kurz nach 10:00 Uhr bin ich bereit und starte. Die Wolken über dem Jura sind noch tief, sehen jedoch vielversprechend

aus. Nach drei Minuten Schlepp bin ich auf Bergkantenhöhe und klinke aus. Der Spass kann beginnen.

Der Jura läuft wie erwartet gut. Ich wähle nicht die übliche Jura-Route entlang der ersten zwei südlichen Rippen sondern lasse mich stattdessen immer weiter in den Norden versetzen.

Neue Wege

Nach etwas über einer Stunde Flugzeit muss ich mich vom Jura trennen. Das schmerzt ein bisschen, weil ich die schönen Wolken verlassen und in die tote Luftmasse über der Saône-Ebene gleiten muss. Dieser Teil bietet selten bis nie Thermik, weil die Luftmasse von Westen übers Zentralmassiv fließt und sich beim Absinken erwärmt. Diese wärmere Luftmasse ist meistens eher mühsam zu fliegen.

Ich kurble zum letzten Mal so hoch wie möglich und fliege in 1900 m ab. Nach einem 50 km langen „Todesgleiten“ spüre ich auf 340 m über Boden wieder leichte Bewegung und finde schwaches Steigen.

Langsam arbeite ich mich ins höhere Terrain vor und freue mich auf das Wetter vor mir, welches vielversprechend aussieht.

Der Mont Soleil wird seinem Namen gerecht. Der Sonnige Jura bietet beste Bedingungen beim Start in Courtelary



Der Brenne Regional Natural Park dämpft die Thermik. Dahinter wird es wieder besser





Oben links: Anflug auf die Insel. Oben rechts: Westseite der Insel mit dem Flugplatz. Mitte: Eine sehr schöne Küsten- und Strandregion rund um die Insel sorgt für den speziellen Charm und das gewünschte Urlaubsgefühl. Unten: Port-Joinville im Osten der Insel mit Hafen und dazugehöriger Promenade

Lufträume

Aus kleinen Fetzen werden Cumuli und aus Cumuli werden grosse, schöne Wolken, welche bereits teilweise ausregnen. Während ich versuche das Steigen neben dem Regen zu finden, habe ich eine interessante Diskussion mit der Kontrollerin des Luftraumes von Saint-Yann. Ich bitte um eine Freigabe nach Moulins, welche sie mir nicht geben will. Ein Umweg um die TMA bedeutet eine Verlängerung von mehr als

100km. Das liegt heute nicht drin. Somit sage ich ihr, dass ich unter dem Luftraum, also unterhalb 600m über Boden bleiben werde. Auf ihre Frage, ob das denn überhaupt möglich sei mit einem Segelflugzeug antworte ich, dass es eher unangenehm wird, jedoch meine einzige Option ist, um ans Ziel zu kommen. Nach einer kurzen Schweigeminute erteilt sie mir die Freigabe durch die TMA.

Es läuft




Von da an kann ich einen schönen Rhythmus fliegen. Das Wetter ist sehr homogen und erlaubt mir schnell voranzukommen. Dank Transponder und ständigem Kontakt zur Flugsicherung stellen die Lufträume kein größeres Problem dar. Die Flugsicherung versteht wie Segelfliegen funktioniert und informiert mich proaktiv über Lufträume auf meinem Weg. Teilweise darf ich durchfliegen und einmal muss ich ausweichen. Der Umweg von 10 km ist verkraftbar.



Installieren Sie den kostenlosen SeeYou Navigator und schalten Sie Premium Funktionen mit dem SeeYou Abo frei



www.SeeYou.Cloud

-  Navigations Apps
-  Aufgabenplaner
-  Logbuch
-  Lernen & Teilen
-  Wetterintegrationen
-  Gerätekopplungen



navTer
Enabling pilot excellence.

Die letzte Hürde

Nach ein paar Stunden bin ich unter dem Luftraum von Nantes. Es gibt nur noch wenige Wolken weit weg, jedoch stehen diese genau da, wo ich sie brauche. Kurz vor 18 Uhr kann ich von 500 m über Boden noch einmal auf 1500m steigen. Zum ersten Mal sehe ich das Meer. Es sind noch 45km bis zur Küste. Mit dieser Höhe könnte ich zumindest bis ins Meer fliegen. Vor mir gibt es noch eine Wolkenformation. Wie gewünscht liefert die letzte Wolke anständige 1,5 m/s.

Der Kontroller in Nantes erlaubt mir netterweise bis auf 1700 m unter die Basis zu steigen. Zeit zu rechnen. Ich bin 55 km vom Flugplatz entfernt und 25 km von der Küste. Das gibt eine benötigte Gleitzahl von knapp 30 bei leichtem Wind von der Seite. Das muss einfach funktionieren. Als ich die Küste erreiche beträgt die benötigte Gleitzahl noch 28.

Über dem Meer

Sehr zuversichtlich nehme ich Kurs auf die Insel, welche in der Ferne im Dunst doch noch relativ klein aussieht. Der Gleitflug über den Atlantik ist überwältigend. Das Meer ist tiefblau und unter beiden Flügeln gibt es Wasser soweit das Auge reicht. Ich mache viele Fotos und versuche die GoPro mitlaufen zu lassen ([Link zum verwackelten YouTube Video am Artikel-Ende](#)). Um das korrekte Anflugverfahren einzuhalten, fliege ich im Norden an der Küste entlang. Der Kontroller informiert mich, dass ich die Nummer drei bin zur Landung. Zum Glück habe ich genug Höhe, um mich hinter der Mooney, welche eine riesige Platzrunde fliegt, einzuordnen. Der Anflug parallel zur Küste über dem offenen Meer sowie der Endanflug über den Strand ist äußerst beeindruckend.

Île-d'Yeu

Nach der Landung ziehe ich das Flugzeug von der Piste und verzurre es. Danach werden die Flipflops montiert und ich bin bereit für den Insel-Rundgang. Mit einem gemieteten Fahrrad erreiche ich problemlos meine Unterkunft, welche 5km außerhalb der Stadt Port-Joinville liegt. Da ich in den Westen geflogen bin bleibt mir genug Tageslicht, um eine ausgedehnte Runde Schwimmen zu gehen, an den Strand zu liegen und danach in die Stadt zu fahren für ein leckeres Abendessen am Hafen. Ich bin überglücklich und schwebe den ganzen Abend auf Wolke 7. Bis zum Einschlafen kann ich es kaum fassen auf dieser Trauminsel gelandet zu sein.

Rückflug

Am nächsten Tag hat die DG-400 noch eine Überraschung für mich bereit. Nach dem Start in ca. 500 m Höhe stellt der Motor ab. Das ist mir bis jetzt noch nie passiert und ich gebe einen leicht verärgerten Seufzer von mir. Das nützt nichts. Diverse Anlass-Versuche mit dem Starter und Windmilling sind ebenfalls erfolglos, so dass ich 15 Minuten nach dem Start wieder auf der Insel sitze. Das ist eher unangenehm. Ein paar nette Piloten am Boden helfen mir das Problem (die Generator-Sicherung ist kaputt) zu lösen, so dass ich 45 Minuten später einen weiteren Start machen kann, bei welchem mir der Motor erlaubt bis unter die Thermik über dem Festland zu fliegen.

Obwohl ich gerne auf die technischen Probleme beim Rückflug verzichtet hätte, bin ich extrem glücklich, dass ich dieses Abenteuer erleben durfte. Ich freue mich bereits jetzt auf die nächsten verrückten Flüge. ♦



Letzter Blick auf die Nordseite des neu entdeckten Paradies



PowerFLARM Fusion

Einfach sicher.



Das neue PowerFLARM Fusion

- Das PowerFLARM der nächsten Generation, weltweit einsatzbereit
- Verbindung mit Wi-Fi oder Bluetooth
- FLARM Hub Web-App für einfache Konfiguration und Wartung
- Kompatibel mit ForeFlight, SkyDemon, EasyVFR und anderen Apps
- Maximale Abdeckung durch doppelten FLARM Funk und 1090 MHz Empfänger für ADS-B, ADS-R, TIS-B und Mode-S
- IGC Flugwegaufzeichnung mit Motorlaufsensor (Kolbenmotor)

