

SÜDFRANKREICH-TOUR ' 94

Ein Erlebnisbericht von Bruno Löbig

Liebe Freunde,

ich berichte über eine Reise, die wir gemeinsam von 17. bis 22. Juli 1994 nach Südfrankreich unternommen haben.

Ein glücklicher Umstand war es, Kai Naujokat 1991 bei der Deutschen Hubschraubermeisterschaft in Berlin-Schönhagen kennen gelernt zu haben. Im darauf folgenden Jahr waren wir gemeinsam Teilnehmer an der Weltmeisterschaft in Wroughton in England und 1993 auf der DM, wiederum in Berlin, stellte Kai sein Konzept der außergewöhnlich interessanten HTC-Reisen vor. Die Nordkaptour 1993 seines Programms begeisterte mich, fand jedoch mangels Teilnehmer nicht statt. Bei der Urlaubsplanung für 1994 wollte ich etwas besonderes einbauen, ein Erlebnis, weit weg vom Apothekenalltag und so stimulierend, dass die Begeisterung darüber mir für lange Zeit wieder Kraft zur Ausübung meines Berufes geben sollte. Was war hier idealer als bei Kai die "Süd-Frankreich-Tour" zu buchen?

Ein weiterer glücklicher Umstand war es (und ist noch bis heute), dass ich vor etwas mehr als einem Jahr ANNE kennen gelernt habe: Eine lebenswerte Frau und Partnerin, die neben vielen anderen Vorzügen begeisterte Hubicopilotin und außerordentlich flugtauglich ist, Das Team, das später in EDFB starten sollte, war somit perfekt.

An Vorbereitungen für diese Reise war, außer persönlichen Sachen, nicht viel zu tun. Kai übernahm professionell die gesamte fliegerische und Unterbringungsorganisation. Nach Beantragung im Januar erhielt ich Anfang Mai mit einem netten Begleitschreiben von der prefecture de police aus Paris eine generelle Außenlandgenehmigung für ganz Frankreich - kostenlos!... Fliegen wie Gott in Frankreich!

Die Urlaubswoche rückte in greifbare Nähe und erst zwei Wochen vor Abreise stand es fest, wer außer Kai und uns daran teilnehmen sollte. Drei Teams kamen zusammen: Kai und Hartmut, zwei ausgesprochen sympathische junge Männer auf D-HYNO; Christiane und Stefan, ein sehr angenehmes und lustiges Ehepaar auf D-HFFH; Anne und Bruno, das Speisekartenübersetzerteam auf D-HP/P. Eigentlich war diese Reise im vorhinein nicht nur ein fliegerisches Abenteuer, auch menschlich hätte sie eines werden können: Wir kannten uns alle zum Teil nur flüchtig. Dennoch, um meinem Bericht resümierend etwas vorzugreifen: Zwischen uns allen bestand von Anfang an ein großartiges, harmonisches Verhältnis; gegenseitige Unterstützung in schwierigen Situationen, Spaß und Fröhlichkeit bei allem, was wir gemeinsam unternahmen. Was sich im Gespräch ergab, um auch dies vorwegzunehmen, war die Erkenntnis, solche Erlebnisreisen mit maximal sechs Teilnehmern, sprich drei Hubschraubern, zu machen. Diese Gruppe ist von der Größe her überschaubar und findet immer an einem Tisch im Restaurant Platz. Es kommt nicht zur Grüppchenbildung, Wünsche einzelner können leichter umgesetzt werden und vor allem, das Formationsfliegen ist einfacher und sicherer.

Starttag war Freitag, der 17. Juli 1994 in EDFB.

Anne und Bruno waren bereits um 8.15 Uhr auf dem Flugplatz Reichelsheim, da um 9.00 Uhr take-off sein sollte. Reserviert war für uns ein R 22/3 mit dem Kennzeichen D-HTIK, in futuristischer airbrush Lackierung: Auf sternüberzogenem Hintergrund zog zwischen leuchtenden Planeten ein space-shuttle seine Bahn. Bruno unterzog die Maschine der Vorflugkontrolle, Anne räumte das Gepäck unter die Sitze. - Mittlerweile waren auch Christine und Stefan aus Siegerland eingetroffen. Nach einigen informativen Absprachen über den gemeinsamen Flug nach Mosbach-Lorbach, wo Kai und Hartmut auf uns warteten, sollte es losgehen. Die "TIK" sprang problemlos an, der Motor lief rund, doch beim Magnetcheck zeigte der linke Magnet einen Leistungsabfall auf 80% RPM. Trotz einiger Tricks der herbeigerufenen Mechaniker war der Hubi nicht startklar zu machen. Störungssuche an den Kerzen, den Zündkabeln und den Magneten brachte keinen Erfolg. Schließlich stand die Maschine in der Werft. Enttäuscht packten wir unsere maßgeschneidert verstaute Utensilien aus den Gepäckräumen der TIK in die eines anderen Hubis um, der uns jetzt zur Verfügung gestellt wurde- D-HPEP, ein von Radio FFH gecharterter R 22 beta, lackiert in dem für diesen Sender charakteristischen grün-weißen Streifenmuster. Alle Checks ok, nur was war das? Beim Einschalten des Funkgerätes ertönte ein unerträglicher Pfeifton in den Kopfhörern. Dieses Pfeifen war durch nichts zu beseitigen, da in diesem Hubschrauber eine Vorrichtung für ein Fug 8 Verkehrsfunkgerät eingebaut war und irgendwie eine Rückkopplung zustande kam. Zornig verließen wir das Cockpit, wir hatten nunmehr schon drei Stunden Zeit verloren; mit diesem Hubi, sechs Tage lang solch einen Pfeifton auf den Ohren, wollten wir unsere teure Urlaubsreise nicht machen! Nach einigen Telefonaten - der Treffpunkt Mosbach-Lorbach war bereits nach Karlsruhe verlegt worden - packten wir unsere Sachen zum dritten Mal um. Der uns jetzt zur Verfügung gestellte Robi war ganz weiß lackiert und trug das Kennzeichen D-HPIP. Endlich, es war bereits 13.00 Uhr, diese Maschine funktionierte einwandfrei und unsere Abenteuer-Reise konnte beginnen.

Das Wetter war nicht besonders, tief hängende schwarze Wolken und ein spürbarer Südwestwind, aber problemlos fliegbar. Anne und Bruno flogen vorne weg. Christiane und Stefan folgten mit gebührendem Abstand. Der Autobahn entlang war Karlsruhe in knapp einer Stunde erreicht. Kai und Hartmut warteten schon ungeduldig auf uns, denn die Zeit drängte. Der Flugplatz Macon hatte nur bis 19.00 Uhr geöffnet und hier sollte unser erster Tankstopp sein. Bis dorthin waren gut drei Stunden zu fliegen. Nach kurzem Briefing, Verteilen der Anflugblätter und ICAO-Karten sollte es weitergehen. Hunger und Durst quälten uns seit Stunden; das Flughafenrestaurant in Reichelsheim hatte geschlossen. In Karlsruhe gab es zwar einen modernen Tower, doch etwas eß- und trinkbares war hier nicht zu finden. So begnügten wir uns mit ein paar Bifi-rolls, einer Banane und einigen Schlucken Leitungswasser.

Um 14.40 Uhr hoben wir ab. Kai und Hartmut übernahmen die Führung, Anne und Bruno waren die zweiten, gefolgt von Christiane und Stefan. Nach Süden hin wurde das Wetter besser, die Wolken verschwanden. Die Sonne heizte unsere Hubis mächtig auf und sorgte für ordentliche Turbulenzen. Bis zu unserem ersten geplanten Etappenziel, dem Flugplatz von Macon an der Saone gelegen, waren gut drei Stunden zu fliegen. Bis Mulhouse folgte unsere

Route in etwa dem Verlauf der Autobahn nach Basel! Wir überquerten den mit seinen terrassenförmig angelegten Weinbergen sich markant aus dem Rheingraben hervorhebenden Kaiserstuhl, ein Weinanbaugebiet, dessen Weine ihre Herkunft von vulkanischem Urgestein im Bukett verraten. Beeindruckend die Größe der verlassenen Flugplätze von Lahr und Bremgarten, die nach der Wende ihre Aufgabe verloren haben. Kai kontaktierte Mulhouse-Info und erbat Überflug über den Platz für unsere "three helicopter formation". Den Rhein kreuzten wir bei Müllheim-Neuenburg, überflogen Mulhouse, um dann etwa parallel des Flusses Doubs Kurs auf Besancon zu nehmen.

Beim Grenzüberflug gibt es im Gegensatz zu den Autofahrern für uns keine Hinweisschilder auf die Grenze. So stellt sich immer die Frage, wie merke ich beim Fliegen, dass ich z.B. gerade die Landesgrenze BRD/FR A überflogen habe. Das eindrucksvollste beim Flug nach FRA ist das veränderte Aussehen der Hochspannungsmasten. Sind sie in der BRD spitz mit zwei oder drei beidseitigen Auslegern, haben sie in FRA die Form eines großen Ypsilon. Das Auftauchen dieser Masten signalisiert den Grenzüberflug.

In der hügeligen Landschaft der Freigrafschaft (Franche comtes) Burgund mit den wenigen verstreut liegenden Ortschaften lässt sich nach Sicht doch recht schwierig navigieren, will man einen vorgegebenen Kurs einhalten. So war es gut, daß Kai in seinem Hubschrauber ein GPS eingebaut hatte, das uns sicher zum Ziel führen sollte. Wir passierten Montbelliar, später Besancon, wo wir durch die burgundische Pforte - Trouee de Beifort - in das Weinland Burgund einflogen. Hier bei Besancon nähern sich Vogesen und Jura auf etwa 20 Kilometer. Arbois und Lons waren die nächsten Überflugpunkte. Nach einer Flugzeit von 2:56 war endlich Macon erreicht. Mittlerweile war es bereits 17.36 Uhr; der Flugplatz hatte gerade noch 24 Minuten geöffnet. Wir beeilten uns den Durst unserer Hubis zu stillen, um dann den unsrigen mit fast allem Trinkbarem, das der Aeroclub de Macon zu bieten hatte, zu löschen. Das Schlimmste für Stefan jedoch: Hier gab es immer noch nichts zu essen! Seinen Mayday-Ruf "Hunger", der des öfteren unterwegs auf der Frequenz 123.45 zu hören war, hatte wohl keine Bodenstation empfangen. Nach einer gut einstündigen Pause, die wir auch dringend nötig hatten, verließen wir Macon ohne die Möglichkeit, auch nur einen der Weine aus diesem großen Anbaugebiet verkostet zu haben.

Unser Tagesziel Pierrelatte und die alte Postkutschenstation "Domaine du colombier", die für die nächsten vier Tage unsere Unterkunft sein sollte, lag noch ca. eineinhalb Stunden Flugzeit vor uns, Die Route folgte jetzt der Saône bis Lyon, wo sich dieser Fluß mit der aus dem Genfer See kommenden Rhone vereinigt. Eine traumhaft schöne Abendstimmung ohne Turbulenzen begleitete uns auf dieser Strecke. Aus der Ruhe und Gleichförmigkeit der Flußniederungen der Saône dann sich plötzlich erhebend die gigantisch wirkende Stadt Lyon, die wir in 2000 ft überflogen. Riesige Industrieanlagen links und rechts des Flusses störten unsere Fliegeridylle. Wir folgten dem Flußlauf der Rhone, überflogen Vienne und Valence. Zeitweise verläuft parallel zum alten Flußbett der Rhone ein für die Schifffahrt gebauter Kanal. Ein Atomkraftwerk der französischen Elektrizitätswerke steht rechts des Flusses vor Montelimar. Die übergroße Abbildung eines fröhlich spielenden Kindes auf einem der Kühltürme erweckte in uns Unverständnis und das Gefühl von Geschmacklosigkeit.- Nun waren es nur noch wenige Meilen bis zum Ziel, zu welchem uns Kai und Hartmut souverän

führten.

Ein zauberhaft schönes Anwesen lag vor uns, eine frisch gemähte, danebenliegende Wiese war unser Heliport. 18:12 local war touch-down. Was Kai da ausgesucht hatte, gibt am besten die wörtliche Beschreibung des Hausprospektes wieder:

Etwas abseits von den großen Verkehrsachsen, eine der ehemaligen Postkutschenstationen, die von Pilgern gerne besucht wurden und Jahrhunderte hindurch eine religiöse Bedeutung hatten. Die meisten verfielen, andere überlebten und dienen heute den Pilgern der Gaumenfreude. Die Domaine du Colombier ist eine mit Leidenschaft renovierte Postkutschenstation. Die Einrichtung wird durch Pflanzen aufgelockert und bildet einen charmanten Kontrast zu dem, wie einst, weiß gekalkten Gewölbe.

Nachdem wir unsere Hubis von der Last des Gepäcks befreit, sie mit Blattfesseln und Schutzhaube für die Nacht gesichert, unsere Zimmer bezogen und uns frisch gemacht hatten, nahmen wir, ausgehungert und halb verdurstet, inmitten elegant gekleideter Gäste an einem runden Tisch im wunderschönen Innenhof der Postkutschenstation Platz. Jetzt sollte uns ein gaumenfreudenspendendes Mahl vergönnt sein. Doch zunächst war die Speisekarte zu studieren und zu übersetzen. Bruno, der recht brauchbar französisch spricht, war hier als Übersetzer gefordert. Allerdings mußte er bei der blumigen Beschreibung der Speisen beim Übersetzen viel improvisieren. Dennoch kam jeder zu seinem gewünschten Menue, bis auf Stefan, der gerne eine schöne Gemüsesuppe vorne weg verzehrt hätte. Leider stand aber keine Suppe am heutigen Abend auf der Karte. (Der Kellner, der uns diesen und die nächsten Abende bedienen sollte, war aber ein sympathischer und aufmerksamer Mann, der die Wünsche seiner Gäste stets registrierte.) So verzehrte Stefan die doppelte Vorspeisenportion, um seinen Hunger zu stillen.

Dieser Hüne ist schon ein Phänomen sowohl in fliegerischer Sicht als auch im Kalorienverbrauch. Aber ein noch größeres Phänomen muß seine charmante Christine sein: Wie schafft es diese Frau, diesen Mann und ihre fünf Kinder satt zu bekommen? Das ist wohl das Geheimnis dieser Ehe.

Bei einigen Flaschen Wein aus der Region um Montelimar ließen wir den Abend unseres ersten Reisetages angenehm und harmonisch ausklingen.

Samstag frühstückten wir bei strahlendem Sonnenschein so gegen 9.30 Uhr im Innenhof unserer Unterkunft. Heute wollten wir nur einen kleinen Tagesausflug machen, nachdem der erste Flugtag doch recht anspruchsvoll war. Einen Durchflug durch den Canyon der Ardeche, die bei Pont St. Esprit in die Rhone mündet, bot sich dazu an. Es ist das landschaftlich schönste Tal am Ostabhang des französischen Zentralmassives. Steil abfallende weiße Kalkfelsen, waldreiche grüne Höhen und das starke Gefälle des Flusses ließen das Tal der Ardeche zu einem Paradies für Wildwasserfahrer werden. (Das wir das in Kürze auch werden sollten - Wildwasserfahrer - war uns an diesem Tag noch nicht bewußt). Wir bauten die Türen unserer Hubis aus und starteten um die Mittagszeit. Die Rhone ein Stück abwärts, war das zunächst breite Tal der Ardeche schnell erreicht. Dem Fluß aufwärts folgend, verengte sich das Tal sehr bald zu dem berühmten Canyon, dem wir in gebührender Höhe - er ist in der Karte als Naturschutzgebiet ausgewiesen - unseren Kurs angingen. Beeindruckend aus unserer Perspektive, wie sich vor Tausenden von Jahren der kleine Fluß in den Kalkstein eingegraben hat. Unter uns Scharen von Wildwasserfahrern in roten, gelben und blauen Booten. Es war Wochenende und der Fluß daher stark befahren. Heftige Turbulenzen im Canyon beutelten unsere Hubis.

Mit Überfliegen der Pont d'Arc, einer natürlich entstandenen Felsbrücke, war das Ende des Ardeche-Canyons erreicht, und wir nahmen Kurs auf die Stadt Ruoms mit einem kleinen Flugplatz, der vom Aeroclub de l'Ardeche unterhalten wird. Freundliche Begrüßung nach der Landung durch einen älteren Herren, der hier Flugleiter, Tankwächter, Kassierer und noch weitere Funktionen erfüllt. Im Schatten hoher Bäume, die das Flugplatzgebäude umrahmten, stärkten wir uns bei reichlich belegten Baguettes und der erfrischenden Limonade Orangina. Wir verbrachten gut 2¹A Stunden am Platz, Zeit zum Fachsimpeln und Sprücheklopfen. Irgendwie hatten die mit Hühnchenfleisch gut belegten Baguettes Stefan dazu inspiriert, uns die Geschichte mit den Hanghühnern zu erzählen. Diese Sorte Hühner gäbe es nur bei ihm zu Hause im bergischen Sauerland. Da das Federvieh dort ständig am Hang laufen müsse, besäßen die Tiere ein kurzes und ein langes Bein. Die Lacher hatte er auf seiner Seite und wir das Wort des Tages.

Kai, Uwe und Stefan nahmen noch ein Bad in der Ardeche, die in der Nähe des Flugplatzes vorbeifloß; Anne, Christiane und Bruno zogen eine angenehme Unterhaltung im Schatten dem Bade vor. Christiane klagte ein wenig über Unwohlsein und Übelkeit, doch im Laufe des Nachmittages ging es ihr wieder besser.

Von Ruoms aus flogen wir durch den Canyon zurück, um auf dem Flugplatz von Pierrelatte zu landen und zu tanken. Ein großer Platz, leicht zu finden, da er von doppelgleisiger Eisenbahntrasse, Autobahn und Rhönekanal eingefafßt wird. Nach dem Auftanken unserer Hubis verbrachten wir noch einige Zeit vor dem kleinen Flugplatzcafe bei herrlichem Spätnachmittagsonnenschein. Kurz nach 18.00 Uhr landeten wir auf der Wiese unserer Postkutschenstation und trafen uns später zum gemeinsamen Abendessen. Zwischenzeitlich war Hartmut der einzige, der seine Bahnen im Swimmingpool, vor dem großen Eingangstor, zog. Ein abgehärteter Bursche, uns anderen war das Wasser zu kalt. Stefan, fasziniert von dem Durchflug durch den Ardeche-Canyon, wollte unbedingt nochmals und besonders jetzt in der beginnenden Abend-dämmerung dorthin fliegen. Mit Kai zusammen machte er sich auf den Weg. Wir Daheimgebliebenen saßen bereits am Tisch, als die beiden nach rund einer Y₄ Stunde etwas verschwiegen an unserer Seite Platz nahmen. Die Speisekarte war uns vom Vortag vertraut, unsere Bestellungen wurden von dem netten Kellner bereits erwartet. Und er hatte Stefan's Wunsch nicht vergessen: Er brachte ihm doch tatsächlich eine volle Terrine Gemüsesuppe, speziell für ihn zubereitet. War das eine Freude! Während des ausgezeichneten Essens erzählten Kai und Stefan von ihrem Canyon-Ausflug; wie ruhig es jetzt dort war und welche romantische Stimmung die flackernde Lagerfeuer der Camper verbreiteten. Und sie sprachen noch von einem anderen Erlebnis, das Kai mit den Worten kommentierte, Stefan sei ein hervorragender Pilot. Um welches Erlebnis es sich dabei handelte, sollten wir spätestens am folgenden Montag erfahren. In netter Atmosphäre beendeten wir unseren zweiten Reisetag.

Für Sonntag war der große Flug an die Côte d'Azur geplant; er sollte uns bis nach Monaco führen. Wie sich jedoch herausstellte, war dies nicht möglich, da wir unser Ziel nicht direkt der Küste entlang, vielmehr nur über weite Strecken über Wasser erreichen konnten. Dazu waren Schwimmwesten vorgeschrieben und diese hatten wir nicht an Bord. Auf Vorschlag von Bruno, dessen

französischer Freund mit seiner Familie in einem Vorort von Cannes wohnt, wählten wir den Flugplatz Cannes-Mandelieu als Etappenziel aus.

Nach ausgiebigem Frühstück machten wir uns und unsere Hubis startklar und flogen zunächst zum Tanken nach Pierrelatte. Es war sehr schwül an diesem Tag und die Wetterinformation, die Kai noch einholte, sagte auch Gewitterbildung zum Abend nördlich von Montelimar voraus. Anne schien die Wetteränderung Probleme zu machen; ihr Kreislauf war an diesem Tag nicht der stabilste - und es sollte verdammt bockig werden. Gegen 11.00 Uhr Ortszeit hoben wir von Pierrelatte ab. Kai und Hartmut übernahmen souverän die Führung, die Reihenfolge der Formation war bekannt. Unser Südkurs lehnte sich bis Avignon an den Flußlauf der Rhone. Zirka 3 Meilen südlich des Flugplatzes von Pierrelatte passierten wir in gebührendem Abstand eines der größten Atomkraftwerke Frankreichs, in welchem das Land seine Kernwaffen produziert.

Beim Einflug in die Kontrollzone von Avignon mußten wir uns an die Vorgaben des Kontrolleurs halten, der uns midfield-crossing erlaubte, um unseren Flug südöstlich, dem Fluß Durance folgend, fortzusetzen. Dies war insofern schade, als wir hierdurch keine Möglichkeit hatten, einen Blick auf die geschichtsträchtige Stadt Avignon zu werfen. Die vielbesungene "Pont d'Avignon" blieb uns bei der immer dießiger werdenden Sicht verborgen, ebenso der gewaltige Palast, den die Päpste sich in ihrer "babylonischen Gefangenschaft" von 1309 bis 1378 erbauen ließen. Die Hitze in unseren Kabinen und die heftigen Turbulenzen machten unseren Flug so langsam zur Schwerarbeit. Wir waren bereits eine Stunde unterwegs, gut eine weitere hatten wir bis Cannes vor uns. Das Flußbett der Durance, das fast vollständig trocken gefallen war, machte bei dem Ort Pertuis eine Biegung nach Nordosten. Hier verließen wir das Tal, nahmen Kurs auf Aix en Provence, um im weiteren Verlauf unserer Route südlich der Autobahn nach Cannes das Gebirge in Richtung St. Tropez zu überqueren. Riesige Wolken, die sich aus der von der Küste her aufsteigenden feuchten Luft bildeten, türmten sich über den Gebirgskämmen auf. Oftmals schien es, als hätten wir, unseren Kurs haltend, gerade noch einen kleinen Spalt zwischen Bergkuppe und Wolkenuntergrenze, um mit unseren Hubis hindurchfliegen zu können. Die Mittagshitze, ein stärker werdender Südostwind und die durch die Bergformationen heftigsten Turbulenzen brachten die Governors unserer Hubis gleichfalls zum Schwitzen. Pitch und Throttlegriff waren, wie von Geisterhand getrieben, ständig in Bewegung. Es war schon großartig, welche harte Belastungen die kleinen Robis durchstanden! Auch harte Belastungen hatte Anne auszuhalten, deren Befinden schon vom Start in Pierrelatte nicht das beste war. Irgendeiner der vielen Schläge, die unseren Hubi trafen, drang bis in ihr Innerstes vor. Geschickt öffnete sie die Tür im Flug, um sich des Quälenden zu entledigen. Kai suchte daraufhin einen Landeplatz aus - eine nicht ungefährliche Wiese mit hohem, trockenem Gras - die er dann mit den Koordinaten aus seinem GPS in die Karte einzeichnete (N 43 28' 37" E 05 45' 94"). Wir gaben der Wiese den Namen "Anne-Wiese". Uns allen tat diese Pause trotz der großen Hitze und ohne einen kühlenden Schatten ganz gut. Anne erholte sich bald und Stefan beschloß, den weiteren Weg nur noch in der Unterhose zu fliegen. Über uns zogen zwei Löschflugzeuge in Richtung Norden ihre Bahn und kurz darauf sahen wir beim Weiterflug nördlich unseres Kurses mächtige Rauchwolken über brennendem Waldgelände.

In den heißen und trockenen Sommermonaten kommt es in Südfrankreich immer wieder zu verheerenden Waldbränden, die teilweise absichtlich gelegt werden. Bruno's Freund Patrick, der schon viele Jahre mit seiner Familie in Cannes wohnt, erzählte vor einigen Jahren eine durch die Presse gehende Geschichte: Es gab da Leute, die nachts an der Autobahn Hunde mit Benzin übergossen, sie anzündeten und in dem angrenzenden Wald aussetzten. Die in Panik geratenen Tiere rannten dann durch das Gestrüpp und entfachten riesige Waldbrände. Unglaublich!

Allmählich näherten wir uns der Küste. Im Golf von St. Tropez hatten wir sie erreicht. Unter uns lag einer der bekanntesten Orte der französischen Mittelmeerküste mit einem hübschen Jacht- und Fischerhafen, einer malerischen Altstadt, einer hochgelegenen Zitadelle und einem der bedeutendsten Kunstmuseen des Landes. Bei immer schlechter werdender Sicht - es war, als schaufelte jemand vom Meer zu den Bergen nicht enden wollende Wolkenmassen - hielten wir uns im Weiterflug an den Verlauf der Küste. Wir passierten die Stadt Frejus, ein Ort, der 49 v. Chr. von Julius Cäsar als Forum Julii an der von Italien nach Spanien führenden Straße, der späteren Via Aurelia, gegründet wurde.

Manchen von uns ist vielleicht das schwere Unglück, das die Stadt Frejus am 2. Dezember 1959 ereilte, noch in Erinnerung: An diesem Tag brach der 10 km nordwestlich gelegene Staudamm von Malpasset. Die westlichen Stadtteile von Frejus wurden verwüstet und 421 Menschen fanden den Tod.

Jetzt waren noch knapp 10 Minuten zu fliegen; auf der linken Seite sahen wir noch St. Raphael, das Cap Roux, ein Teil des Estereigebirges, das hier von rotem und blauem Porphyr durchbrochen wird und bogen dann in den Golf von La Napoule ein. Nach 2:16 h Flugzeit setzten wir unsere Hubis auf drei nebeneinanderliegenden, runden Helipads in Cannes-Mandelieu ab. Eine tropische Schwüle empfing uns, als wir die Türen öffneten. Unsere Shirts waren bis auf den letzten Flecken durchgeschwitzt. Kai organisierte das Betanken, Anne und Bruno machten sich derweil auf, ihre Freunde zu treffen. Es war ein herzliches, wenn auch nur halbstündiges Wiedersehen. Nach einem kurzen Trink in der Cafeteria des Flughafengebäudes bestellten wir uns zwei Taxen, die uns zu einem Restaurant an den Strand von Napoule brachten. Wir hatten eine ungünstige Zeit ausgesucht. Dieses Strandrestaurant servierte uns allen noch einen Salat und genügend Wasser, um unsere durstigen Kehlen zu stillen. Wir blieben knapp zwei Stunden am Strand, ständig das sich rasch ändernde Wetter im Auge behaltend. Die hohe Luftfeuchtigkeit und der Dunst über dem Wasser ließen die Weite des Mittelmeeres nur erahnen. Realistisch war hingegen das wolkenverhangene Gebirge im Norden von uns, das wohl keine Überquerung wie beim Hinflug mehr möglich machte. So empfahl uns auch der Wetterfrosch vom Flugplatz Cannes-Mandelieu, den Heimflug an der Küste entlang bis Marseille zu nehmen und dann das Rhönetal aufwärts. Ab dem Rhönedelta sollte es problemlos fliegbar sein; eventuell Gewitter um Montelimar. Mit dieser Wetterinformation machten wir uns um 18.03 Uhr local auf den Heimflug. Für unsere Leadercrew begann jetzt eine harte Knochenarbeit, besonders für Kai, der diese Route für den Rückflug nicht vorbereitet hatte. Da wir nicht genau der Küstenlinie folgen konnten, vor allem im Bereich um Toulon und Marseille, führte unsere Strecke über mehrere Pflichtmeldepunkte, die weit draußen im

Meer lagen. Präzise führte Kai den Sprechfunkverkehr zwischen den einzelnen Kontrollstellen aus; keinerlei Hektik, echte Routine war im anzumerken.

Hektik wäre auch das Schlimmste gewesen, denn was die Wetterentwicklung anbelangte, sollte es uns doch manchmal über Wasser recht mulmig werden. Bis zum Golf von St. Tropez und um das Cap Camarat war es noch problemlos zu fliegen. Dann brauten sich schwarze Wolken zu gigantischen Wänden zusammen. Unsere Route führte vom Cap Benat bis Bandol 30 Meilen über Wasser, im Schnitt 5 Meilen von der Küste entfernt. Der Himmel verfinsterte sich immer mehr, die rechts von uns liegende Küste war nicht mehr zu erkennen. Toulon war nur im Dunst zu vermuten. Nach dem Passieren der Stadt Toulon mit Frankreichs wichtigstem Kriegshafen, flogen wir bis Cap Croisette wieder in Küstennähe, um anschließend über mehrere Pflichtmeldepunkte an Marseille vorbeigeleitet zu werden. Auf dieser Strecke, so schien es, stellte sich eine pechschwarze Wolkenwand, die just aus dem Meer aufstieg, uns in den Weg. Wolke und Meer verschmolzen zu einer dunklen Fläche. Kai und Hartmut, denen wir in kurzem Abstand folgten, steuerten direkt auf diese Finsternis zu. Über Funk ließ uns Kai wissen, daß nach der schwarzen Wand das Wetter besser wird. Wir hätten dann das Gebirge hinter uns, an welchem sich die Wolken stauten. Er hatte recht!

Das Fliegen über Wasser, zumal noch bei so schlechtem Wetter, hat etwas besonderes an sich. Da fliegt man Hunderte von Meilen über dicht besiedeltem Gelände, über schier endlosen Waldgebieten und denkt, im Vertrauen auf die Technik, nie so ernst über eine Notlandung nach. Was hätte man hier für Probleme, wenn man aus 500 ft kein sicheres Notlandefeld finden würde. Schlimmstenfalls könnte es, neben anderen schrecklichen Dingen, das persönliche Aus der Fliegerei bedeuten.

Über Wasser, und hier über dem eigentlich angenehm temperierten Mittelmeer, allerdings bei den beschriebenen Wetterbedingungen, bricht einem schon ein wenig der Heldenschweiß aus. War es, weil wir keine Schwimmwesten an hatten; weil sich die Horizontlinie zu verlieren schien oder war es weniger Vertrauen zu unseren schnurrenden Motoren, die eben über Wasser und nicht über Land unsere Hubis vorwärts trieben? Es mögen die verschiedensten Gründe sein, die das Überwasserfliegen zu einem spannenden Erlebnis im Leben eines Hubipiloten machen. Eines haben wir jedoch erfahren: Daß optische und akustische Wahrnehmungen beim Fliegen über Wasser Änderungen aufweisen können. Bruno berichtete am Abend, daß jedesmal, wenn er die Fahrt verlangsamte, ein Geräusch zu vernehmen war, das sich wie ein Drehzahlabfall anhörte, EngineRPM und RotorRPM waren aber stets deckungsgleich und im grünen Bereich. Da war es dann: Das Rutschen auf dem Sitz, das Unbekannte, die Vertrauensfrage. Kai, der erfahrene Pilot, löste später das Problem. Beim Fliegen über Wasser kommt es in niedrigen Höhen zu Reflexionen der vom Rotor ausgelösten Schallwellen. Interferenzen können die fremden Geräusche hervorrufen. Wir haben etwas dazugelernt!

Wir hatten mittlerweile die schwarze Wolkenwand passiert und erreichten rechts vom Kurs liegend Marseille, Frankreichs drittgrößte Stadt mit dem größten Hafen des Landes. Leider blieb uns ein sicherlich imposanter Blick auf die fast 1 Mill. Einwohner zählende Stadt durch den Dunst vorenthalten. Endlich

waren wir am Rhonedelta angekommen; der Himmel klarte zu einer farbenprächtigen Abendstimmung auf. Entspannt folgten wir der Rhone flußaufwärts, überflogen Arles. Der berühmte Maler Vincent van Gogh ließ sich 1888 für über ein Jahr hier nieder, um die Landschaft um Arles zu seinen Bildern in höchster Vollkommenheit darzustellen. Hier war es auch, wo sich der Maler ein Ohr abschnitt und es der Prostituierten Rächet ins "Maison de Tolerance" brachte. Ab Tarascon, mit seinem mächtigen Schloß aus dem 14./15. Jahrhundert, mit Wassergräben und Türmen uneinnehmbar für die damalige Zeit, und bekannt durch Daudets Romanfigur des großsprecherischen Tartarin, flogen wir direkt Nordkurs bis Pierrelatte. Wir genossen das turbulenzfreie, ruhige Fliegen, das nur einen noch zu Kapriolen herausforderte: Stefan (und Christiane) waren hinter uns, vor uns, über uns, weit weg von uns. Der FFH-Pilot mußte sich noch einmal richtig austoben. Um 20.45 Uhr landeten wir auf der Wiese unserer Unterkunft. Ein anstrengender, aber erlebnisreicher Flugtag war zu Ende. Abendessen und Resümee unseres Ausfluges beendeten den dritten Reisetag.

Montag, der vierte Tag unserer Frankreichtour, sollte uns, besonders in körperlicher Hinsicht, das aufregendste Abenteuer bescheren. Anfangs dieses Berichtes wurde schon erwähnt, daß es bei einer solchen Reise besonders von Vorteil ist, wenn die Gruppe sechs Personen nicht übersteigt; Wünsche einzelner Teilnehmer können so besser in die Tat umgesetzt werden. Es war Kai, der uns seinen Wunsch beim vorangegangenen Abendessen mitteilte: Schon immer hätte er es sich in seiner Jugend gewünscht, einmal eine Wildwasserfahrt zu machen und hier, im uns bereits aus der Hubiperspektive bekannten Canyon der Ardeche, böte sich doch die passende Gelegenheit. Eigentlich seien wir ja zum Fliegen in Frankreich, aber ob wir anderen fünf nicht Lust hätten, so etwas mitzumachen. Natürlich stimmten wir alle Kai's Vorhaben zu; niemand von uns hatte so eine Wildwasserfahrt jemals gemacht. Abenteuer pur, dachten wir. Nach dem Frühstück holte uns ein kleiner Bus am Hotel ab und brachte uns in ca. einer Stunde entlang der Höhenstraße des Canyons zum Ausgangspunkt unserer Tour, der Base Nautique du Pont d'Arc, also jener schon erwähnten Felsenbrücke. Jetzt galt es, die Strecken, die wir befahren sollten, auszuwählen. Es gab zwei Möglichkeiten. Die erste: Halbtägiger, 7 km langer, freier Parcours. Die zweite: 27 km unter Begleitung eines diplomierten Führers. Blauäugig und aus der Hubiperspektive geblendet - wir hatten ungefähr 20 min zum Durchflug dieser Strecke gebraucht - entschieden wir uns für die große Tour.

Nach dem Bezahlen stopften wir unsere Habseligkeiten und einen Teil unserer Kleidung in größere Plastikfässer, die in eine große Öffnung mittschiffs gestellt wurden. Blaue Schwimmwesten zierten unsere Oberkörper. Am Startpunkt angelangt, probierten wir die Boote aus, in welchen man am bequemsten saß. Kai und Hartmut, Anne und Bruno nahmen je ein Kajak, Christiane und Stefan zogen Kanu vor. Unser netter, junger, braungebrannter Führer hatte in seinem Plastikfaß die Speisen und Getränke für das eingeplante Picknick verstaut. So gegen 11.30 Uhr skipperten wir los. Es war ein wunderschöner Wochenanfang, strahlend blauer Himmel; die Sonne brannte in die Schluchten hinein. Sich mit Kappe und Sonnencreme vor ihren Strahlen zu schützen, war oberstes Gebot. Stefan, der wegen starker Kopfschmerzen noch ein Medikament eingenommen hatte, bekam kurze Zeit später eine allergische Hautreaktion im Gesicht, die sich aber durch mächtiges Auftragen einer Sonnenschutzmilch - es kam fast einer Kriegsbe-

malung gleich - zurückdrängen ließ. Die ersten Kilometer unserer Strecke verliefen in einem breiten Teil des Canyons, die Ardeche zeigte sich von ihrer besten Seite; das Wasser war ein wenig gekräuselt und ein schwacher Windhauch unterstützte uns beim Paddeln. Nur ein paar Boote schienen heute den Fluß zu befahren. Erst an den schwierigen Stromschnellen, wo es regelmäßig zu Staus kam, war die doch große Anzahl zu erkennen. Unser Führer gab uns einige Anweisungen, wie wir uns beim Durchfahren der Stromschnellen, besonders bei den "rapides difficiles", zu verhalten und die Boote zu steuern hätten.

Wir hatten alle wirklich keine Ahnung, was es heißt, ein Wildwasser zu befahren; gepaddelt waren wir bestimmt schon irgendwann einmal. Da kam sie nun, die erste Stromschnelle. Immer waren sie am veränderten Klang des Rauschens im Canyon weit voraus zu hören. Es war eine leichte! Man mußte nur das Boot etwas beschleunigen, um nicht auf den dicken Kieselsteinen aufzusetzen. Stefans Boot hoppelte immer über diese flachen Stromschnellen; es hatte etwas mehr Tiefgang als die beiden anderen. Zwischen den Stromschnellen ließen wir uns treiben oder wechselten uns beim Paddeln ab. Wir genossen die sich immer wieder verändernden Ausblicke auf die bewaldeten Felswände der nicht enden wollenden Schlucht.

Insgesamt 25 Stromschnellen hatten wir zu passieren: 17 leichte, 2 mittelschwere und 6 schwere. Kai und Hartmut waren das Team, das alle ohne Probleme durchfuhr. Christiane und Stefan kenterten einmal, ebenso Anne und Bruno, deren Boot an einen in der Mitte des Flusses stehenden Felsen gedrückt wurde. Dank unserer dicken Schwimmwesten waren wir alle gleich wieder über Wasser. Viele Boote, besonders die einer Schulklasse mit Jugendlichen zwischen 14 und 16 Jahren, kenterten in den schwierigen Stromschnellen.

Was vielleicht aus einiger Entfernung noch lustig aussah, hatten wir in seiner Gefährlichkeit am eigenen Leib erfahren: Die in weiten Teilen des Canyons gemächlich dahinfließende Ardeche wurde an den schwierigen Stromschnellen zu einem reißenden Gebirgsbach. So hatte Bruno's Fotoapparat durch das Vollaufen des Bootes seinen Geist aufgegeben und durch das Kentern Anne einige Kleidungsstücke und eine neue Sonnenbrille dem Wasser anvertraut. Ehrlich gesagt, vor jeder neuen Stromschnelle, die sich durch ihr mittlerweile bekanntes Rauschen ankündigte, hatten wir etwas Herzklopfen. Gegen 14.00 Uhr machten wir eine Pause, um uns mit den Speisen aus der Picknicktonne unseres Leaders zu stärken. Wir brauchten dringend Energienachschub für unsere Armmuskeln. Unsere Raststätte lag ungefähr in der Mitte der zu befahrenden Strecke. Wir hatten also nochmals ca. drei Stunden Paddeln vor uns. Auf dem folgenden Abschnitt sollte sich auch das Lob Kai's über Stefan erklären, er sei ein hervorragender Pilot, das dieser am Samstag nach dem abendlichen Durchflug der beiden durch den Canyon, ausgesprochen hatte. Wir trauten unseren Augen nicht: Zweimal im Verlauf dieser Strecke zogen Kabel von der einen zur anderen Seite des Canyons und Kai und Stefan waren tief darin geflogen! Wie die beiden in letzter Sekunde das Kabel erkannt und blitzschnell reagiert haben, bleibt wohl ihr fliegerisches Geheimnis.

Um 17.00 Uhr machten wir auf einer Sandbank gegenüber einem Felsen, der die Bezeichnung la Cathedrale trägt, nochmals kurze Pause, um ein erfrischendes Bad

im Fluß zu nehmen. Es war herrlich, sich in dem sauberen Wasser zu räkeln. Unsere körperlichen Kräfte ließen allmählich nach. Vier, fünf Paddelschläge im Wechsel, dann Pause. Das Ende der Strecke war noch nicht zu erahnen. Die Boote der Schulklasse trieben kraftlos dahin, manche Mädchen weinten. Wie wir, hatten auch sie die Länge und Anstrengung der Paddeltour unterschätzt. Allmählich flachte der Canyon ab und nach einer ca. 2 km langen, geraden Strecke war das Ziel bei der Stadt Sauze erreicht. Mit letzter Kraft entstiegen wir den Booten, zogen unsere in den Fässern verstaute Klamotten an. Wir waren körperlich fertig; hatten alles an Kraft hergegeben. Ein Kleinbus brachte uns in einer halben Stunde zu unserer Unterkunft. Wie sollten wir morgen unseren Heimflug antreten? Mit diesen ausgezehrten Armen konnten wir doch keine Bewegung mit Stick und Pitch ausführen! Das waren die Gedanken, die uns auf der Heimfahrt bewegten. Doch nach dem Genuß des Abendessens, das wir, da es etwas kühler geworden war, heute in einem der schönen Gasträume der Postkutschenstation serviert bekamen, machten wir schon wieder Pläne für den folgenden Tag.

Die Zeit verging wirklich wie im Flug: heute war schon Dienstag, unser vorletzter Reisetag. Die Heimreise stand bevor; jedoch nicht auf direktem Weg, vielmehr sollten noch zwei sehenswerte Ziele angefliegen werden. Nach ausgiebigem Frühstück, Begleichen unserer Rechnungen und zwei Rundflügen mit den Hoteleigentümern, beluden wir fachgerecht die Hubis mit unseren Tüten und Taschen, um vor der Mittagszeit unsere Unterkunft zu verlassen. Wir flogen zunächst zum Flugplatz Pierrelatte. Das Wetter war hervorragend, blauer Himmel und Sonnenschein, allerdings bekamen wir das erste Mal den in den Lehrbüchern beschriebenen "Fallwind mit Düseneffekt" im Rhönetal zu spüren: Der Mistral blies uns mit 40 kts aus Norden entgegen. Nach dem Absetzen der Hubis vor der Tankstelle in Pierrelatte war es uns fast unmöglich, die Türen zu öffnen. Die Hubis wurden randvoll betankt und um 11.53 Uhr local starteten wir zum ersten Teil unserer Heimreise. Zwischenstop war geplant in der Nähe von Macon in der hübschen Hotelanlage in La Huchette. Kai ging es heute nicht gut. Er hatte sich bei der gestrigen Wildwassertour einen schweren Sonnenbrand geholt, der ihm besonders arg an den Beinen zu schaffen machte. Dennoch nahm er seine Leaderposition mit Engagement wahr. Unsere Route folgte in Richtung Norden dem Verlauf der Rhone, jetzt in umgekehrter Reihenfolge wie beim Hinflug. Der Mistral bescherte uns zwar 80 bis 90 kts indicated, über Grund bewegten wir uns gerade mal mit 50 kts Vorwärtsgeschwindigkeit. Deshalb benötigten wir auch fast 40 min mehr für die Strecke Pierrelatte-Macon als beim Hinflug. Gegen 14.00 Uhr war der Ort Replonges erreicht, in dessen Umgebung die wunderschöne Hostellerie La Huchette liegt. Mitten in einem kleinen Park gelegen, ein sehr gepflegtes Anwesen, das allen Komfort, Ruhe und kulinarischen Genuß bietet. Wir umkreisten zunächst das Gelände, um den Landeanflug festzulegen. Dieser war nicht ganz einfach, da wir mit Rückenwind und bei hohen Außentemperaturen zwischen den Bäumen des Parks absetzen mußten. Gegen den Wind konnten wir wegen einer im Anflug stehenden Hochspannungsleitung nicht einschweben. Nachdem alle drei Hubis am Boden waren, nahmen wir im Schatten der Bäume an zwei Tischen Platz, um uns mit Sandwiches und der geliebten Orangina zu stärken. Dann taten wir etwas wirklich entspannendes: Die Männer legten sich zu einer Siesta auf die Liegen, die um den Swimmingpool standen und Anne und Christiane kraulten ihre Piloten in den Schlaf. Kai nutzte den Mittagsschlaf zur Regeneration; der Sonnenbrand

machte ihm doch recht zu schaffen, und wir waren auf ihn als Leader angewiesen. Nach zwei Stunden Pause machten wir die Hubis startklar und flogen zum Flugplatz von Macon, der in 12 Minuten von La Huchette aus zu erreichen war. Hier tankten wir noch einmal voll und machten uns dann auf den Weg zu unserem zweiten Tagesziel, einer im französischen Jura gelegenen Mühle - Moulin de la Mere Michel - . Nordostkurs bis Arbois, ein Städtchen, das wir auf dem Hinflug schon überquert hatten. Nun folgten wir einem kleinen Fluß, der uns in das Tal führte, an dessen Ende die Mühle zu finden war.

Nachdem wir alle die Lage der Mühle aus der Hubisperspektive ausfindig gemacht hatten, zogen wir noch einmal einen großen Kreis, um dann in einen langen Landeanflug überzugehen. Zunächst landeten wir auf einer nicht zur Mühle gehörenden Wiese. Kai klärte ab, wo wir die Hubis abstellen konnten, dann schwebten wir über das Mühlengelände auf einen dahinter liegenden Acker. Hier wartete schon ein Jeep mit Besatzung auf uns, um unser Gepäck in Empfang zu nehmen. Erst als die Hubis für die Nacht im Freien fertiggemacht waren, konnten wir ermessen, auf welchem herrlichem Fleckchen Erde wir hier gelandet waren. Links und rechts von uns begrenzten steil abfallende Kalkfelsen das hier endende Tal. Hinter der Mühle, die der Besitzer vor zehn Jahren für DM 20.000,— in verfallenem Zustand erworben und nun daraus ein sehr geschmackvolles Hotel gezaubert hatte, ergoß ein Wasserfall sein kristallklares Wasser in den kleinen Fluß, der uns den Weg hierher gewiesen hatte. In einem frei stehenden Wohnturm bezogen wir unsere Zimmer, in denen noch der Geruch der neuen Einrichtung wahrzunehmen war. Anne und Bruno machten einen kurzen Spaziergang, in der herrlichen Abendstimmung, in das nahegelegene Dorf Les Planches. Christiane, Stefan und Hartmut erfrischten sich bei einem Bier am Swimmingpool. Kai hatte noch Beschwerden und zog es später vor, eine Kleinigkeit auf seinem Zimmer zu essen und sich dann schlafen zu legen. Wir trafen uns gegen 20.30 Uhr im Restaurant der Mühle, um das letzte Mal gemeinsam zu Abend zu essen. Kannten wir die Speisekarte unserer Postkutschenstation allmählich auswendig, waren heute wieder Bruno's Übersetzungskünste angesagt. Mit seiner Hilfe und der Unterstützung der netten Bedienung kamen wir zu einem vorzüglichen Mahl, das wir mit einem Wein aus dem Anbaugebiet um Arbois genossen. Die Nacht verbrachten wir endlich einmal in einem breiten, französischen Bett! Schlaf hatten wir alle nötig.

Mittwoch, der letzte Tag unserer Südfrankreich-Tour war angebrochen, und wir frühstückten ausgiebig im Freien am Swimmingpool. Dann packten wir unser Sachen zusammen, um sie wieder unter den Sitzen zu verstauen. Anne kaufte noch drei Flaschen Wein, die sie als Souvenir mitnehmen wollte. (Es ist unglaublich, was unsere kleinen Hubis zuladen können!) An diesem Vormittag war es schon sehr heiß, strahlend weiße Schönwettercumuli zierten den blauen Himmel. Zum Glück hatten wir etwas Gegenwind, der unseren Start unterstützen sollte. Wir zogen unsere Maschinen um 11.08 Uhr local mit 11 0% RPM im Steilstart über die Mühlengebäude und nahmen Kurs auf den Verkehrsflughafen von Straßburg. Bis Mulhouse war es die gleiche Strecke wie beim Hinflug. Wir hatten ordentlich Gegenwind und mit starken Turbulenzen zu kämpfen. Gerade informierte uns Kai, daß unser Kurs in der Mähe von Montbeliard an einem militärischen Tieffluggebiet vorbeiführt, da schossen auch schon zwei Strahler,

angemessen entfernt, über uns hinweg.

Ein riesiges Autowerk bei Beifort lenkte unsere Blicke von der Luftraumbeobachtung zum Boden hin. Wo sollten die tausende von Autos denn noch fahren, wo fast die meisten Straßen verstopft und zugeparkt sind? Bei der grenzenlosen Freiheit unseres Fliegerabenteuers blieb diese Frage ohne Antwort. Wir drehten auf Nordkurs, passierten wieder den Flughafen von Mulhouse, um östlich von Colmar dem Lauf des Rheins zu folgen. Kai kontaktierte im Anflug auf Straßburg den Tower, und es ergab sich ein reger Sprechfunk, zumal auf der neuesten Sichtanflugkarte ein Pflichtmeldepunkt falsch benannt war. Nach einer Flugzeit von 1:37 h setzten wir unsere Hubis am Nordrand der Abstellfläche des Flughafens ab. Eine unserer Maschinen belegte mit Stolz einen ganz besonderen Helipad: Es war die parking-position einer Boeing 737! War es schon in unseren Kabinen erdrückend heiß, empfing uns hier in Straßburg eine brütende Mittagshitze, die Luft über dem Asphalt des Flughafens flimmern ließ. Aus einem Tanklaster wurde der Durst unserer Hubis gestillt: der nette Tankwart machte anschließend noch ein paar Fotos von uns allen, in entsprechender Position, vor einem Robi. Dann erledigten wir die üblichen Formalitäten im Flughafengebäude und trafen uns an der Bar zum Sandwich und erfrischender Orangina. Ehrlich gesagt, wir waren ganz schön fertig; die Hitze und die Turbulenzen während des Fluges gehen schon an die Substanz. Am liebsten hätten wir eine längere Pause gemacht. Hartmut war im Zeitdruck, deshalb machten wir uns schon bald auf den Weg nach Moosbach-Lohrbach. Die Abflug-procedures waren klar. Kai und Hartmut übernahmen letztmals die Führung und nach einem grandiosen Stadtpanorama mit dem Blick auf das Straßburger Münster flogen wir den Rhein entlang bis Heidelberg. Diese Strecke bleibt uns als die bockigste in Erinnerung. Erst im Neckartal, das wir aufwärts flogen, war es etwas ruhiger in der Luft.

Mit der Landung um 15.35 Uhr local in Moosbach-Lohrbach war unsere Südfrankreich-Tour zu Ende. Stefan und Bruno tankten ihre Hubis noch einmal auf, und wir machten alle noch einmal eine Kaffeepause auf der Terrasse des Flughafenrestaurants. Wir ließen die vergangenen Tage Revue passieren und führten noch manch anderes interessantes Gespräch. Hartmut schwang sich auf einen Motorroller, um nach Hause zu fahren.

Was muß das für ein Gefühl gewesen sein, nach sechs Tagen Hubi fliegen.

Kai blieb am Flugplatz, Stefan und Christiane, Anne und Bruno nahmen die letzte Strecke nach Siegerland und nach Reichelsheim in Angriff.

Liebe Freund, ich hoffe, daß Euch meine Reiseschilderung, die immer mal zwischendurch weiter geschrieben wurde, und die mir selbst viel Spaß gemacht hat, gefällt.

Ich habe versucht, aus dem Gedächtnis möglichst viel von unseren Erlebnissen und Eindrücken wiederzugeben. Ein paar persönliche Gedanken, die mir beim Fliegen gekommen sind und über die wir auch schon in lockerer Runde gesprochen haben, möchte ich nochmals anfügen:

Bei diesen geführten Erlebnistouren wird es sicherlich immer so sein, daß die Teilnehmer keine Zeit haben, sich auf diese Reisen vorzubereiten. Man plant den Urlaub hierfür ein, chartert einen Hubschrauber und packt seine Sachen. Dann fliegt man über beeindruckende Landschaften und an interessanten Städten vorbei. Hier wäre es schön, wenn der Leader zwischendurch ein paar

Informationen über Land und Leute in den Äther schicken würde. Die unendlich vielen, unbekanntem Eindrücke, die ein nicht selbst vorbereiteter Flug vermittelt, könnten so etwas geordnet werden. Auch sollte die gesamte Strecke zeitlich so geplant werden, daß immer ein Tag geflogen und ein Tag Pause - dieser aber erlebnisreich genutzt - eingelegt wird. Um wieviel erlebnisärmer wäre unsere Südfrankreich-Tour gewesen, hätten wir nicht Kai's Idee mit der Wildwassertour auf der Ardeche in die Tat umgesetzt!

Vielleicht lassen sich diese Anregungen in die Planung der nächsten Tour aufnehmen.

Zum Schluß möchte ich Kai danken für seine präzise Führung unserer Hubschrauber-Formation und Euch allen, liebe Freunde, für die schönen Tage einer gemeinsam erlebten und stets erinnerungswerten Reise.