

NORDWEST - FRANKREICH - TOUR '96

Ein Erlebnisbericht von Bruno Löbig

Liebe Freunde,

ich berichte über unsere zweite Reise, die wir gemeinsam vom 07. bis 12. Juli 1996 nach Nordwest-Frankreich unternommen haben. Bereits für das vergangene Jahr geplant, konnten wir aus verschiedenen persönlichen Gründen die Reise erst in diesem Jahr durchführen. Wir haben jedoch unser Versprechen gehalten, nach der Faszination der Südfrankreich-Tour wieder einen solchen Hubschraubertrip zu unternehmen. Wir, das waren erneut Stefan und Christiane, jetzt mit eigenem metallicgrünen R 44, der unentwegt summte und brummte und daher das lustige Kennzeichen D-HUML trug; Bruno und Anne, frisch vermählt, mit D-HPIP, vor zwei Jahren noch weiß, jetzt metallicgrau lackiert, auf Hochzeitsreise, und unser bewährter Leader Kai, der noch einen Platz in Stefan's vollbeladenem Hubi fand. Auf der weißen D-HYES flogen Reinhard und Resi, ein sympathisches Fliegerpaar aus Donaueschingen, dem Kai noch kurz vorher unsere Tour schmackhaft gemacht hatte. Wiederum drei Hubschrauber, die ideale Anzahl, auch was die Crews anbelangt, für solch ein Unternehmen. Vorzubereiten für diese Reise war nicht viel, Kai hatte alles Fliegerische im Vorfeld geklärt, wir konnten uns auf seine Vorarbeit beruhigt verlassen. Bei der Hochzeitsfeier von Anne und Bruno, zu welcher auch Kai, Stefan und Christiane geladen waren, zogen wir uns kurz aus dem Trubel der Festgesellschaft zurück, um ein paar Minuten unser Vorhaben auf den Karten zu studieren. Welch eine riesige Strecke wir in fünf Tagen zurücklegen sollten, wurde uns jetzt erst einmal bewusst. 20 Flugstunden waren eingeplant, 19:48 Stunden sind wir tatsächlich geflogen. Bezüglich des Gepäcks, das wir für diese Reise benötigten, hatten wir alle als erfahrene Robinson-Piloten und Mitflieger ausreichend Kenntnisse im Verstauen von vielen Dingen auf kleinstem Raum; doch so manches Übergepäck konnten wir dankenswerterweise Stefan's großem Hubi anvertrauen. Starttag war Sonntag, der 7. Juli 1996 in Karlsruhe. Dort trafen wir uns, aus den verschiedensten Himmelsrichtungen kommend, vormittags gegen 11:15 Uhr. Stefan und Christiane aus Siegerland, zusammen mit Bruno und Anne aus Reichelsheim, Reinhard und Resi per Fläche aus Donaueschingen. Kai wartete schon am Flugplatz auf uns. Nach einem kurzen Briefing und Betanken der Hubschrauber hob unsere Formation mit Kurs Frankreich und nächstem Ziel Nancy um 11:48 Uhr lokal ab. Das Wetter in den Gafor-Gebieten 45 + 51 war sommerlich, angenehm warm, Schönwettercumuli am blauen Himmel und mäßige Turbulenzen. Unser Kurs folgte zunächst parallel dem Rhein bis nördlich Straßburg; mit Südwestkurs drangen wir bei Molsheim in das Tal der Bruche ein, bis wir, diesem folgend, bei Schirmeck den rot-weiß-markierten Sendemast auf dem Gipfel des Donon sahen. Hier begann Brunos Fliegerherz höher zu schlagen, verbrachte er dort in den siebziger Jahren mit seiner Familie fast jedes Jahr an Pfingsten erinnerungswerte Tage. Viele Male hat er den Gipfel des Berges mit der keltischen Tempelanlage erklommen und einmal sogar Silvester dort gefeiert. Vor drei Jahren hat auch Anne die Schönheit dieses Gipfels mit seiner herrlichen Aussicht über die Welt der Vogesen kennen gelernt. Wir umkreisten mehrmals das

Gipfelplateau, um uns dann aus der Luft einem anderen Ort zuzuwenden, der ca. zwei Meilen im Osten des Donon liegt. Oberhalb des Ortes Natzwiller befindet sich, in einer wunderschönen Landschaft, das zu einer nationalen Gedenkstätte hergerichtete ehemalige Konzentrationslager Struthof. Wir ziehen zwei Kreise, und Bruno und Anne erinnerten sich ihres Besuches dort vor drei Jahren. Auch wenn wir täglich aus den Medien die schrecklichsten Nachrichten erfahren, bleibt es für uns immer unvorstellbar, welche Grausamkeit von Menschen an Menschen hier begangen wurde. - Der Wind frischte auf, Turbulenzen in 4000 ft schüttelten uns durch und nach Westen wurde das Wetter schlechter. 280 ° Steuerkurs führten uns allmählich aus den Vogesenbergen heraus und über Luneville erreichten wir nach 1:22 Stunden den Flugplatz von Nancy. Wir kannten das schon von unserer Südfrankreich-Tour: Die meisten Plätze in diesem Land sind nicht besetzt, der Funkverkehr bleibt einseitig und endet meist mit einer blind angegebenen Landemeldung als Traffic-Information. So war es auch in Nancy, ein geschlossener Flugplatz und kein Sprit für unsere Hubis. Freunde von Reinhard und Resi waren mit der Fläche vorausgeeilt und erwarteten diese schon an der Tankstelle. Das vertraute Fluggeräusch eines AS 350 lenkte unsere Blicke zum Himmel und mit einem Riesenflare landete ein roter Eichkater der französischen Feuerwehr auf einer fahrbaren Plattform. Von dem Piloten erfuhren wir, dass der Flugplatz wegen eines Feiertages geschlossen war. Per Handy - der Besitz eines solchen manchmal süffisant belächelt, in der Hubifliegerei ein Muss! - schloss Kai unseren Flugplan, den er in Karlsruhe aufgegeben hatte. Ein leeres Gefühl in der Magengegend nahm Bruno zum Anlass, ein paar seiner Power-Riegel anzubieten. Ihm selbst schmeckten sie wohl am besten, Stefan klagte hinterher über Sodbrennen. - Für eineinhalb Stunden noch langte unser Sprit. Somit konnten wir uns auf die nächste Strecke zum Flugplatz St. Florentin, südwestlich von Troyes begeben. Der Himmel zog sich immer mehr zu, die Sichten jedoch low level optimal. Unsere Formation überquerte von Nancy aus eine Landschaft; von der es nicht viel zu berichten gibt. Leicht hügeliges Gelände sanft begrünt, durchzogen von den Flüssen Meuse, Marne und Seine. Südlich von Troyes, streiften wir die Ausläufer der Champagne, das baumlose offene Land, wo zwischen der "lausigen" Champagne mit ihren Weiden und der "feuchten" Champagne das berühmte Weinanbaugebiet liegt. Mit fast leergeflogenen Tanks erreichten wir kurz vor 15:00 Uhr den Flugplatz von St. Florentin und stellten unsere Maschinen direkt vor der Tankstelle ab. Der Tower, der auf das längliche Gebäude der Flugplatzbar aufgepfropft war, blickte unbesetzt auf die fremden Gäste. Wir dachten: "Sollte auch dieser Platz geschlossen sein und tanken nicht möglich?" Ein feiner Nieselregen legte sich auf die Hubis und unsere Stimmung und nährte verdächtige Zweifel. Doch auf der Suche nach französischen Fliegerkameraden wurden Kai und Bruno fündig. Im Clubhaus der Segelflieger gab es jemanden, der den Schlüssel für die Tankstelle hatte. Mittels Brunos Französischkenntnissen war es dann ein Leichtes, den Durst unserer Hubis zu stillen. Ist Tanken in Frankreich noch etwas Einfaches, kann das Bezahlen des Sprits dann schon zum Problem werden, vor allem, wenn kein Tankwart zugegen ist. So sind Euroschecks kaum bekannt oder werden nur mit äußerster Zurückhaltung entgegengenommen. Eine ordentliche Quittung zu erhalten, die wir als Charterkunden oder Eigentümer benötigen, stößt auf echte Schwierigkeiten. Stefan wollte von dem Aushilfstankwart einen "fiches", was

dieser jedoch nicht verstand. Schließlich gelang es uns, wenigstens drei Zettel zu ergattern, auf denen die getankten Literzahlen und die Preise notiert waren. Ob ein Stempel des Aeroclubs aufgedruckt war, bleibt ungewiss. Der Regen hatte nachgelassen, die Hubis waren startklar und es war Zeit, nach etwas eß- und trinkbarem Ausschau zu halten. Kai wusste durch seine Vorarbeit, dass sich hier in der Nähe eine schöne alte Mühle befand; von dieser hatte er uns auch eine Kopie zu den Unterlagen gelegt. Bruno rief dort an und fragte, ob wir landen könnten, um uns ein wenig für den Weiterflug zu stärken. Sehr freundlich wurde ihm ein OK gegeben und Kai führte uns souverän dorthin. Wir landeten auf einer der Mühle benachbarten Kuhweide, auf welcher uns schon ein Mitarbeiter des Restaurants mit einem Minibus erwartete. Am Rande eines kleinen Baches liegt hier in einer entzückenden ländlichen Domaine die Moulin des Pommerats. Betritt man dieses Gebäude, so wird man gleich von dem diskreten Charme dieser alten Mühle bezaubert. Besonders die wunderschön eingerichteten Zimmer, die wir uns später ansahen, lassen Ruhe und Stille der Landschaft widerspiegeln. Eigentlich wollten wir nur eine Kaffeepause mit einer kleinen Stärkung machen, da uns am Tagesziel ein opulentes Mahl erwartete. So, als wären wir seit langer Zeit die einzigen Gäste, tischte man uns leckere Spezialitäten des Hauses auf. Ausgehungert ließen wir sie uns munden und, nach einem Rundgang durch das hübsche Anwesen, machten wir uns auf den Weg zu unseren Hubis. Kurz vor 18:00 Uhr hoben wir ab, zogen noch einen Kreis über dem burgundischen Kleinod und mit Nordwestkurs steuerten wir unser ca. noch eine Stunde Flugzeit entferntes Tagesziel an. Über einen weiten, wohl fruchtbaren aber wenig abwechslungsreichen Landschaft, geprägt von der goldbraunen Farbe reifen Korns, durchflogen wir mehrere tiefe Schauer. In der Gegend um Etampes riß der Himmel auf und die sich langsam zum Horizont neigende Sonne tauchte die mitten in Kornfeldern stehende Auberge de Courpain wie in ein Bad aus flüssigem Gold. Um 18:54 Uhr landeten wir auf einer Wiese hinter den Gebäuden, die von einem Wachturm überragt wurden. Wir befreiten die zuverlässigen Hubis von der Last unseres Gepäcks, sicherten die Blätter mit Blattfesseln und gönnten uns und den Maschinen die verdiente Entspannung. Die Auberge de Courpain - "Courpain" ist eine besondere Getreidesorte - besteht aus den bewehrten Gebäuden einer alten Postkutschenstation, die zu einem Hotel umgestaltet wurden. Im hinteren Teil der Anlage bezogen wir im ersten Stock unsere Zimmer, die uns ihr Alter an den quer unter der Decke verlaufenden massiven Holzbalken verrieten. Nach einem ausgiebigen Abendessen, beendeten wir unseren ersten Reisetag und freuten uns auf den Schlaf in weichen französischen Betten. Montag, unser zweiter Reisetag, begann mit Postkartenwetter. Gegen 9:00 Uhr frühstückten wir, allerdings war es ein sehr mageres Frühstück. Da wir augenblicklich die einzigen Gäste des Hauses waren, hatte man sogar am französischen Weißbrot gespart. Was uns serviert wurde, war pain grille, geröstete Baguettscheiben der Brotreste des Vortages. So schnell wie unsere ausgehungerten Fliegermägen danach verlangten, konnte die Küche nicht nachliefern. Mit dem entsprechenden Unterton orderten wir für den kommenden Tag frisches Baguette und für jeden mindestens zwei frische Croissants. Fliegerisch war heute ein Ausflug nach Paris geplant, zu dem wir kurz vor Mittag starteten. Das Wetter hatte sich etwas verschlechtert, der Wind frischte aus Nordwest auf und einige Turbulenzen machten den Flug etwas bockig. Sprit hatten

wir noch zur Genüge. Unser Zielflugplatz Issy-les-Moulineaux mitten in Paris war nur ca. 30 Meilen entfernt. Reinhard und Resi übernahmen diesmal die Führung unserer Formation und als alter Hase parlierte Reinhard mit den französischen Controllern in einem englisch-französischen Mix. Wir überflogen den Flugplatz von Villacoublay, ganz in der Nähe von Versailles, dessen Schlossanlage wir leider nicht zu sehen bekamen und reichten uns dann in die veröffentlichte Helicopter-VFR-Route zum Heliport ein. Mehrere Routen durchziehen den Luftraum über Paris, die VFR von Hubschraubern benutzt werden können. Aus Sicherheitsgründen sind auf diesen Strecken viele Helicopter emergency areas eingezeichnet, die sich bei einem Notfall zur Autorotation eignen. Gerade als wir einen der Seinebögen erreichten, ging ein heftiger Schauer auf Paris nieder und trübte unsere Sicht auf die riesige Stadt. Der Eiffelturm und im Hintergrund die weiße Kathedrale Sacre Coeur ließen sich nur schemenhaft erkennen. Ein gewaltiges Häusermeer unter uns in knapp 1000 ft. und eine große Baustelle mit ca. 10 Kränen im Endanflug ließen so ein mulmiges Gefühl in der Magengegend aufkommen. Nach der Landung in Issy-les-Moulineaux schauten wir uns erst einmal das Video an, das Resi, hinten sitzend, aus Stefan's Hubi gemacht hat. Jetzt konnten wir erst richtig wahrnehmen, worüber wir geflogen waren, denn als Piloten waren wir über diesem Gelände und durch den niederprasselnden Regen mit dem Fliegen zu sehr beschäftigt. Hintereinander aufgestellt sicherten wir unsere Maschinen und, nach einem Gruppenfoto vor dem Eingang des Heliports, machten wir uns per Metro auf den Weg zum Eiffelturm. Diesen zu besteigen bzw. zu erfahren bedeutet genügend Geduld und Zeit mitzubringen, denn vor den beiden Kassenhäuschen in dem Nord- und Südpfeiler bilden sich täglich riesige Besucherschlangen. Wartet man hier bestimmt eine Stunde, beträgt die Wartezeit auf der zweiten Etage, von wo aus man mit dem Aufzug zur Spitze des Turms gelangt, mindestens noch einmal so lange. Rechnet man für den Rückweg dieselbe Zeit ein, dauert ein Besuch des Wahrzeichens von Paris ca. drei bis vier Stunden. Dies war uns einfach zu lange. Das Wetter hatte sich gebessert, die Sonne schien wieder und Schönwettercumuli verhiessen einen angenehmen Nachmittag. Dies animiert uns zu einer Bootsfahrt auf der Seine. Die Anlegestelle der bateaux mouche befand sich auch gerade gegenüber dem Eiffelturm. Bis zur nächsten Rundfahrt hatten wir noch eine halbe Stunde Zeit, die Kai und Stefan nutzten, um auf der Uferanlage ein Mittagsschläfchen zu halten. Reinhard und Bruno besorgten die Tickets und als das nächste Boot seine Passagiere entladen hatte, waren wir an der Reihe. In dem offenen vorderen Teil des Schiffes machten wir es uns bequem für die einstündige Fahrt, die nun mitten durch Paris, entlang historischer und kulturell bedeutsamer Bauwerke, führte. Wir umrundeten die ile-de la cite mit der beeindruckenden Kathedrale Notre Dame, um von hier aus die Rückfahrt wieder anzutreten. Von der Anlegestelle war es noch ein kleiner Spaziergang bis zur Metrohaltestelle Bir Hakim, den wir mit einem Bistrosbesuch unterbrachen, hatten wir auf dem Weg zum Eiffelturm uns schon mit Sandwiches gestärkt, stieg uns nun der Duft frischer Crepes in die Nase. In den verschiedensten Variationen ließen wir sie uns kredenzen. So gestärkt, führen wir mit der Metro zum Heliport und, nachdem wir die Lande- und Abstellgebühr bezahlt hatten, starteten wir in Richtung Südwesten. Wir verließen die Weltstadt Paris auf der gleichen Route, auf welcher wir eingeflogen waren und erreichten nach 25 Minuten den Flugplatz von Etampes. Hier wehte ein so heftiger, böiger Wind, dass Reinhard und Bruno Mühe hatten ihre kleinen Robies möglichst nahe der Tankstelle abzustellen. Stefan's dicke HUML hatte da weniger Probleme. Probleme bekamen wir auch beim Tanken und

erst recht beim Bezahlen. Angeblich war die Tankstelle geschlossen, wir sollten auf den benachbarten Militärflugplatz ausweichen. Doch mit Hilfe zweier gerade gelandeter französischer Piloten war es dann doch möglich, Benzin zu bekommen. Auch hier haperte es mit der Bezahlung. Einen von Stefan ausgestellten Eurocheck mit in deutschen Worten ausgeschriebenem Zahlenbetrag wollten die beiden nicht akzeptieren. Er hatte wohl auch einen Schreibfehler korrigiert. Verärgert, doch nach gutem Zureden, stellte er einen neuen Scheck aus, diesmal in französisch. Reinhard und Bruno zahlten bar. An eine Tankquittung war auch hier nicht zu denken; wir mussten uns wieder mit einem Blatt Papier und den notierten Litern mit Preis begnügen. Fast eine Dreiviertelstunde kostete uns dieser Tankstopp. Kai hatte für den heutigen Abend zwei Musiker bestellt, die schon in unserer Auberge warteten. Es war mittlerweile 20:45 Uhr, zum Glück war es nur ein Katzensprung von Etampes dorthin, nach dem üblichen Prozedur nach der Landung - Kai hatte übrigens für die beiden Nächte einen "Nachtwächter" besorgt, da unsere Hubis recht ungeschützt in der Nähe einer vorbeilaufenden Route National standen - machten wir uns frisch für das Abendessen, das nun von Country Musik umrahmt wurde. Die Auswahl der Speisen war nicht schwierig, da die Karte nicht sehr umfangreich war und wir sie vom Vorabend her kannten. Reinhard, dem beim ersten Abendessen der Fisch schon zugesagt hatte, bestellte wieder seine Lotte - lotte de mer. Das Duo unterhielt uns fleißig mit Gitarre, Mundharmonika und Gesang, leider verblasste das Ganze in dem großen Restaurant, da im Laufe des Abends nur wir sieben noch anwesend waren. Kai wollte uns mit etwas besonderem überraschen, das aber nicht so ankam, wie er es sich vorgestellt hatte. Anscheinend lieben wir alle doch mehr den "Gesang" unserer Hubi-Motoren! Anne, Kai, Reinhard und Bruno saßen noch bis Mitternacht zusammen mit den Musikern in der Bar; Resi, Stefan und Christiane waren schon zu Bett gegangen. Auch der Dienstag morgen versprach zunächst ein schöner Tag zu werden. Ein Rundgang vor dem Frühstück, welches heute unseren Vorstellungen entsprach, machte deutlich, in welcher weiter und schöner Landschaft, aber strategisch ideal, unsere Postkutschstation gelegen war. Nach dem Begleichen der Hotelrechnung und dem Beladen unserer Hubis starteten wir um 11:20 Uhr lokal zu unserer zweiten großen Flugstrecke, die uns an die normannische und bretonische Küste bringen sollte. Über der Stadt Chartres zogen wir mehrere Kreise, um ein paar Luftaufnahmen von der wegen ihrer großartigen Glasfenster weltberühmten gotischen Kathedrale zu machen. Weites, fruchtbares Land lag unter uns, das nur ab und zu von ein paar Straßen und versprengten Orten aufgelockert wurde: Eine "getreidegeseignete Landschaft". Je mehr wir nach Nordwesten vordrangen, um so mehr hielt sich der Dienstag morgen nicht mehr an sein Versprechen: das Wetter wurde schlechter. Der Himmel war schon zugezogen und der Wind frischte auf, als wir in Alencon nach 1:17 Stunden landeten. Es war um die Mittagszeit; unsere Mägen meldeten sich mit dem Verlangen nach etwas Essbarem, zumal uns der Duft von auf einem Grill liegenden Fleischspießen in die Nase stieg. Die netten, jungen Mitglieder des Aeroclub d'Alencon boten uns ihre normannische Gastfreundschaft an: Wir durften ihren Grill benutzen und Plastikgeschirr und Servietten stellten sie uns frei zur Verfügung. Die Verpflegungsorganisation lag nun ganz in den Händen unserer drei Copilotinnen. In einem gegenüberliegenden Supermarkt orderten sie in kürzester Zeit alles, was zu einem zünftigen Fliegerbarbecue gehört. Und nachdem die Würstchen und Fleischspieße gegrillt waren, ließen wir uns diese an einem langen Tisch im Freien vor dem Clubgebäude schmecken. Im Anschluß an das Tanken - diesmal konnten wir doch wirklich mit Kreditkarte bezahlen! - bedankten wir

uns bei den zuvorkommenden Fliegerkameraden, die nicht einmal einen 100 FF Schein für die Clubkasse nehmen wollten, mit drei Rundflügen in unseren Maschinen. Für die nächste Etappe Alencon-Mont St. Michel übernahmen Bruno und Anne die Führung. Bereits kurz nach dem Start stellte sich heraus, dass Bruno mit dem Funk Schwierigkeiten hatten. Er konnte zwar die anderen Piloten hören, seine Funksprüche waren von Stefan und Reinhard nicht zu empfangen. Per Handzeichen verständigten wir uns; Kai übernahm mit Stefan die Führung und zur Fehlersuche hielten sie Ausschau nach einer geeigneten Außenlandemöglichkeit. Eine Wiese, die frei von Hindernissen und etwas abfallend gelegen war, hatten sie nach kurzer Zeit gefunden. Wir landeten hangaufwärts nebeneinander und Kai hatte schon nach wenigen Minuten den Fehler in Brunos Hubschrauber entdeckt. Ein kleiner, falsch umgelegter Schalter war der Verursacher. In der D-HPIP war die Vorrichtung für ein Fugi 8 Verkehrsfunkgerät und einen Außenlautsprecher eingebaut, deren Schalter sich über den COM/NAV-Geräten befanden. In Reichelsheim hatten die Techniker Bruno geraten, alle Schalthebel so stehen zu lassen, wie sie eingestellt waren. Bereits bei der Übernahme des Hubis war in den Kopfhörern ein zunächst tolerantes Störgeräusch zu hören. Dieses wurde aber im Verlauf unserer Reise immer lauter, und so bat Bruno auf dem Flugplatz Alencon Kai, einmal nachzuschauen, ob er den Fehler beheben könnte. Das prasselnde Geräusch in den Kopfhörern deutete darauf hin, dass vielleicht ein Masseanschluß defekt war. Doch Kai fand in dem geöffneten Panel alles in Ordnung. Was wir nicht geprüft hatten, war der Funk nach außen. Dies war dann der Grund zur Außenlandung. So hatte auch Bruno - wie vor zwei Jahren Anne - nun seine Wiese, die Bruno-Wiese. Die GPSKoordinaten sind jedoch nicht bekannt. Bereits nach zwei Minuten waren wir wieder in der Luft und hatten noch ca. 60 Meilen bis zur Küste zu fliegen. Bruno und Anne waren wieder die Nummer 1, D-HUML und D-YES folgten. Zusehends trübte der Himmel ein, und nach dem Vorbeiflug an der Stadt Bagnoles legte sich tiefer Stratus über die Normandie. Die Landschaft hügelig und saftig grün, von den drei C, die für diese Gegend von Bedeutung sind, Calvados, Cidre und Crepes, bekamen wir im Flug nichts mit. Fast einschläfernd wirkte bei dem fahlen Tageslicht die Umgebung auf uns. Doch plötzlich, fast wie eine Fata Morgana, weckte südlich von Avranches, noch weit draußen im Meer, der im Nieselregen nur verschwommen zu erkennende Felsen des Mont St. Michel wieder unsere Aufmerksamkeit. Schade, dass wir diese beeindruckende Felseninselburg, deren Gründung bis ins 8. Jahrhundert zurückreicht, nicht bei Sonnenschein erleben konnten. So näherten wir uns, unsere Copilotinnen mit aufnahmebereiten Kameras, dem Wunder des Abendlandes, mit respektvoll reduzierter Fahrt. Das Meer hatte sich gerade zurückgezogen, so dass der Bergkegel in seiner gewaltigen Größe zu erkennen war. Trotz des fahlen Lichtes faszinierte der Anblick dieser festungsgleichen Abtei, deren Turmspitze die Figur des Erzengels Michael trägt. Viele Male umkreisten wir den Mont St. Michel und fotografierten aus den verschiedensten Positionen. Kai möchte dann eine Serie von Aufnahmen unserer Hubis im Schwebeflug vor der großartigen Kulisse. Nach einer kurzen Landung auf dem Wattboden wechselte er aus Stefans Maschine in den Hubi von Reinhard, um somit alle Hubschrauber nacheinander auf den Film zu bannen. Nachdem wir uns satt gesehen hatten, und man kann es nur so beschreiben, da der Anblick dieses Monuments wirklich fesselte, folgten wir der Küstenlinie der Bucht von Mont St. Michel in westlicher Richtung. Jetzt hatte uns das schlechte Wetter ganz in seiner Gewalt. Die Sichten gingen immer mehr zurück, über dem Meer verschwammen Himmel und Wasseroberfläche zu einer trübgrauen Einheit. Low

level, mit Blick nach links zur Küste, waren wir immer auf der sicheren Seite. Wir passierten die an der Mündung der Rance gelegene bretonische Hafenstadt St. Malo, die durch ihren breiten Stadtwall noch heute das Aussehen einer mittelalterlichen Seefestung hat. Im Hintergrund der Stadt, über die Breite der Rance gezogen, erkannte man das Gezeitenkraftwerk La Rance, das zur Stromgewinnung den Tidewechsel von Ebbe und Flut nutzt. Um die Strecke bis zum Cap Frehel abzukürzen, wagten wir uns weiter auf das Meer hinaus. Kai und Reinhard flogen ziemlich hoch, Bruno und Anne in 200 ft und Stefan tanzte mit seinen beiden Damen fast auf dem Meeresspiegel. Dies alles bei Sichten, wo wir uns manches Mal aus den Augen verloren hatten. So weit draußen bleibt uns bislang der Anblick der rauhen bretonischen Küste vorenthalten. Auf dem nur 270 ft hohen Cape Fehel, dem wir uns langsam näherten, lagern die Wolken auf. Nur schemenhaft war dieser Felsvorsprung zu erkennen. Zwischen den aufliegenden Wolken und der Meeresoberfläche war es im Hintergrund etwas heller geworden, so dass wir nach der Umrundung des Caps auf bessere Sichten hoffen konnten. Tatsächlich war hier eine richtige Wetterscheide, denn die letzte Strecke bis zu unserem Ziel in Planguenoual war entspannt zu fliegen. Nach 2:24 Stunden Flugzeit landeten wir auf einer von Hecken umzäunten Wiese, die oberhalb der Domaine du Val, einem einstigen Schloss, gelegen war. Eine große Gruppe von Eltern und Kindern, die auf einer angrenzenden Wiese campierten, hatten unseren Anflug und die Landung begeistert verfolgt. Kai schickte Bruno mit der Empfehlung zu den Urlaubern, sie sollten sich jetzt unsere Hubis ausgiebig anschauen, und ihre Neugier befriedigen, damit wir anschließend beruhigt die Maschinen unbeaufsichtigt stehen lassen konnten. Das funktionierte auch perfekt. So nette Piloten hatten diese Leute wohl noch nie gesehen! Wir erklärten unsere Fluggeräte und die Kinder dürften einsteigen, wir erzählten von unserer Reise, und als Stefan noch Plätzchen verteilte, war wieder eine Lanze für die Privatfliegerei geschlagen, die zum Glück in Frankreich in einem viel positiveren Ansehen steht als bei uns in Deutschland. Sicherlich haben die Camper am Lagerfeuer noch lange von diesem Hubi-Erlebnis erzählt. Mit geübten Handgriffen waren unsere Robies schnell entladen und für die Nacht gesichert und ein kleiner Fußweg führte uns durch ein Schlupfloch in der Hecke und durch eine farbenprächtige Gartenanlage zum Chateau Hotel: Ein wunderschönes, kleines Schloss aus dem 18. Jahrhundert, nur ein Katzensprung von der Küste entfernt gelegen. Wir bezogen unser Zimmer im ersten Stock des Gebäudes, eines schöner als das andere. Antike Möbel in gewaltig hohen Räumen vermittelten den Flair vergangener Jahrhunderte. Da wir heute am späten Nachmittag schon eingetroffen waren, hatten wir bis zum Abendessen Zeit, ausgiebig zu relaxen. Später trafen wir uns an der Bar, um nach dem Aperitif in der Bibliothek des Schlosses an einem für uns gedeckten Tisch Platz zu nehmen. Das Ambiente in diesem Raum verlangte eigentlich, mit dem entsprechenden Outfit hier zu dinieren. Aber wie sollten wir, bei den kleinen Gepäckräumen unserer Hubis, auch noch einen Anzug und ein faltenfreies weißes Hemd mitnehmen? Waren wir doch überall, wo wir Station gemacht haben, in unserer lockeren Fliegerkleidung geschätzte Gäste; schließlich haben wir ja für alles bezahlt! Das Studium der großen Speisekarten, die in Karten für Herren (mit Preisangabe) und Damen (ohne Preisangabe) geteilt waren, gestaltete sich etwas schwieriger als an den Tagen zuvor. Die netten Damen, die uns bedienten, waren sichtlich bemüht, uns die Menues ins Englische zu übersetzen, da Brunos Französischkenntnisse nicht ausreichten, die so wortreich beschriebenen Speisen in Deutsch zu erklären. Aber wir fanden doch alle etwas Vorzügliches zum

Essen, denn der langsam einsetzende Hunger trieb unsere Entscheidungskraft voran. Stefan war nicht schlüssig, auf was er heute besonders Appetit hatte. Doch dann entschied er sich "Pigeonneau à la Valoise" zu bestellen und kommentierte dies mit dem Satz "Tauben iss immer gut!". Auf was hatte sich der ausgehungerte "Zweizentnermann" da eingelassen! Unsere Speisen waren schon serviert, da wurde Stefans Täubchen in einer Casserolle gebracht. Lecker angerichtet, umgeben von einer Sauce mit Backpflaumen, watete es auf seinen Verzehr. Als Beilage gab es einen kleinen Reisball. Wir ahnten schon, dass sowohl das Täubchen als auch die kleine Reisportion Stefans Hunger nicht stillen konnten. So bestellte er umgehend eine "big portion" Reis, worauf ihm eine große Schüssel davon serviert wurde. Mit Messer und Gabel begann er nun das gebratene Täubchen zu tranchieren, was ihm aber aufgrund seines Hungers zu lange dauerte. Seine kräftigen Hände waren das doch wohl die besseren Werkzeuge. Im Nu war das kleine Tier zerlegt und die wenigen Fleischstücke von den Knöchelchen befreit. Jetzt ließ er sich die bretonische Spezialität munden. Wir waren ganz schön gemein, dass wir uns so über Stefan amüsierten. Aber das Essen spielt halt in seinem Leben eine ganz besondere Rolle und ihm dabei zuzuschauen erheitert stets die gesellige Runde. Stefan ist uns ein so guter Freund, dass er uns darüber nicht böse war. Wir saßen noch lange am Tisch beisammen; das Menue zog sich bis 23 Uhr hin. Eine halbe Stunde später beendeten wir den fröhlichen Abend, um uns in unseren Schloßgemächern dem verdienten Schläfe hinzugeben. Das Frühstück am Mittwochmorgen war typisch französisch. Daran anschließend machten wir noch ein paar Aufnahmen von der Schloßanlage und ein Gruppenfoto vor der breiten Eingangstreppe. Die Routinearbeiten wie Packen, Bezahlen und Beladen der Hubis war schnell erledigt, so dass wir um die Mittagszeit zum Tanken nach St. Brieuc starten konnten. Beim Abflug hatten sich die Camper in gebührender Entfernung von unseren Maschinen versammelt und winkten uns zum Abschied. Das Wetter entsprach heute der Jahreszeit, blauer Himmel und sommerlich warm. Der Flugplatz von St. Brieuc war in 15 Minuten erreicht und das Betanken verlief reibungslos. Zum Bezahlen nahm uns der Tankwart in seinem Auto mit, da das Flughafengebäude auf dem großen Platz von der Tankstelle einige hundert Meter entfernt lag. In der neu erstellten, modernen Abfertigungshalle dauerte es nun eine kleine Ewigkeit, bis die Tankbelege ausgestellt waren. Mit der wohl neuen Software des Betankungsprogrammes war der Mitarbeiter noch nicht vertraut. Nach eineinhalb Stunden starteten wir zu unserer dritten großen Etappe, die uns heute um die äußerste Westspitze Frankreichs, Finistere, vom lateinischen finis terrae, Landesende, bringen sollte. Unsere Kurslinie war die bretonische Küste mit Nordnordwestkurs bis zur He de Brehat, wo wir vor hatten, zu landen, jedoch auf Bruno's Anfrage beim Bürgermeister bis zum Samstag vor unserer Reise noch keine Landegenehmigung erhalten hatten. Das Meer der Cote Senderaumes, die sich vom Mont St. Michel westwärts zieht, rollt nicht mehr in tiefen Blau tönen an, sondern wirkt bei Sonnenlicht, wie der Name sagt, farbenfreudigem. Das Wasser mischt sich mit dem ins gelbliche spielenden Sand. Bruno und Anne, die auf diesem Abschnitt vorweg flogen, verpassten in der Einfaltspinsels im Mandelentzündung des Flusses Triest diese Insel und umrundeten eine, von der sie Annahmen, es sei die alle de Brehat. D-HUML und D-HEYS machten einen tiefen Überflug über den Sportplatz der richtigen Insel und dadurch hatten wir uns aus den Augen verloren. Erst, nachdem die beiden tief fliegenden Maschinen wieder an Höhe gewonnen hatten und ihre Konturen gegen den Himmel erkennbar waren, war die Formation wieder zusammen. Nun folgten wir der traumhaft schönen Küstenlinie mit

Tiefstkurs, deren einzelne Buchten ihren ganz eigenen Charakter haben. Wir überflogen kleine Inseln, die in geringer Entfernung der Küste vorgelagert waren und auf denen oftmals nur ein Haus oder ein kleines Schloss zu finden waren. Eine herrliche Gegend, die zum Träumen veranlasste: So eine kleine Insel mit einem Häuschen, daneben ein Hubilandeplatz, einen lieben Menschen dabei und noch eine Portion Geld, ein Leben wie Gott in Frankreich. Das Träumen dauerte nicht lange, denn vor der Felsküste des rosa Granits bei Perros-Guirec zog bei strahlendem Sonnenschein plötzlich Seenebel vom Meer auf das Land. Wir bauten Höhe ab, verlangsamten die Fahrt und näherten uns der Küste um zu sehen, ob nur ein paar Nebelfetzen oder dickere Schwaden unsere Sicht behindern konnten. Bis in die Bucht von Iannion war es noch möglich mit Westkurs zu fliegen, dann baute sich über dichter werdendem Nebel eine geschlossene Wolkendecke auf. Wir zogen unsere Hubis auf 3000 ft. hoch, flogen eine Zeitlang über der Wolkenschicht, um zu erkunden, ob diese in Kursrichtung zu überwinden sei. Es hatte jedoch den Anschein, dass diese Wolkendecke das westlich gelegene Landesende vollständig überzog. Um nichts zu riskieren, entschlossen wir uns - sicherlich schweren Herzens, da doch ein sehr interessanter Teil Frankreichs auf dieser Reise jetzt ausgeschlossen blieb - mit Südkurs, direkt übers Land, unser Tagesziel die Moulins du Duc anzusteuern. Bis südlich des Flugplatzes von Lannion kreuzten Nebelfetzen unsere Route, danach wurde die Sicht wieder besser. Der Himmel hatte sich eingetrübt, wir waren den Wetterwechsel ja schon gewohnt. Nun flogen wir über das bretonische Binnenland, das vor kleinen Wäldern Heide und Moor durchzogen wird und im Vergleich zur Normandie von eher ärmlicher Landwirtschaft geprägt ist. Nur die eingeschobenen geschützten Becken und die sich zum Kontinent öffnende Landschaft um Rennes, nach Nantes zweitgrößte Stadt der Bretagne, sind fruchtbar. Eine gute Stunde Flugzeit hatten wir noch vor uns und da unser Ziel in der Nähe des Ortes Moelan sur mer in der Kontrollzone des Flugplatzes von Lorient lag, erbat Kai eine Freigabe zum Einflug und zur Landung. Es war ein ziemliches hin und her im Funk, da der Controller offenbar die Moulin du Duc als Landeplatz nicht kannte. Schließlich hatten wir den kleinen Fluß Belon erreicht; am Ende des Tales, durch welches er sich zum Meer schlängelte, lag ein wunderschönes Anwesen, das wir jetzt anfliegen und dort landen sollten. Mehrmals umkreisten wir das Gelände und Stefan landete als erster auf einem Hubilandeplatz, der sehr eng zwischen hohen Bäumen gelegen war und den Anschein hatte, nur für maximal einen Hubschrauber zugelassen zu sein. Kai wies die beiden anderen Maschinen ein und es war schon fliegerisches Können, das sich unsere Rotoren in dieser Enge nicht berührten. Bruno's Hubiblätter hatten gerade noch 20 cm Abstand zu einem herabhängendem Ast. Kai war wirklich beim Aussuchen unserer Unterkünfte eine Steigerung gelungen. Diese Mühlenanlage war einfach wunderschön, zumal sie sich uns jetzt bei strahlendem Sonnenschein präsentierte. An einem großen Teich gelegen, auf dem sich unzählige Enten tummelten, war diese Mühle bereits seit dem 16. Jahrhundert ein Paradies der Ruhe und Entspannung. Im Schatten alter Bäume und eingerahmt in dem Farbenspiel prächtiger Blumenrabatten standen in der Parkanlage unsere Unterkünfte, alte, aus Natursteinen gemauerte kleine Häuser, die einmal dem Mühlenpersonal als Wohnungen dienten. Über eine Treppe, deren Geländer von rosafarbenen Hängegeranien verziert wurde, betraten wir unsere Zimmer. Faszinierend, wie sich auch hier antikes Mobiliar mit moderner Inneneinrichtung harmonisch verband. Da wir bereits um 15:27 lokal gelandet waren, hatten wir zur Entspannung den ganzen Nachmittag noch vor uns. Im Freien, unter weißen

Sonnenschirmen sitzend, tranken wir Kaffee und verzehrten wahrscheinlich den gesamten Plätzchenbestand des Restaurants, da leider kein Kuchen zu bekommen war. Anschließend ließen wir uns zu einer Siesta auf der anderen Seite des Teiches auf den dort stehenden Liegestühlen nieder. Später unternahmen Stefan, Kai und Reinhard noch einen Rundflug in ihren Hubis, sie mussten sich noch ein wenig fliegerisch austoben. Bruno genoss die Ruhe dieses Fleckchens Erde, Anne war auf Fotopirsch und Christiane und Resi plauderten unterhaltsam. Zum Abendessen begaben wir uns in das Restaurant, welches im Hauptgebäude der Mühlenanlage gelegen war. Wir erreichten es, vorbei an dem alten Mühlrad, von dem schon einige Schaufelblätter gebrochen und mit dickem Moos überzogen waren und das sich nicht mehr drehte. Im Inneren passierten wir noch den alten Mühlenraum, in welchem die hölzernen Wellen mit den großen Rädern und Mahlsteinen zu sehen waren. Auch hier erwartete uns ein vorzügliches Essen, das wegen der vielen Gänge bis spät in den Abend dauerte. Aus fröhlicher Runde, mit langsam dicker werdenden Bäuchen, verabschiedeten wir uns bis zum nächsten Morgen. Den Donnerstagmorgen hatte der Sommer wohl in sein Herz geschlossen; denn als wir die Klappläden unserer Unterkünfte öffneten, blickten wir in einen strahlend blauen, wolkenlosen Himmel, der uns einen angenehmen Flugtag versprach. Das Frühstücksbuffet gab uns die nötige Energie, die wir für unseren heutigen dreistündigen Flug bis zum Tagesziel benötigten. Der Abflug gestaltete sich etwas zeitraubend, ließ sich aber aus Sicherheitsgründen nicht anders bewältigen. Da wir sehr eng gelandet waren und unsere Rotorkreisebenen sich fast berührten, startete zunächst Stefan mit seiner Maschine im Steilstart aus der Lichtung heraus. Neben Christiane war Resi als Passagier dabei, unsere eifrige Kamerafrau, die aus dem über dem Landeplatz kreisenden D-HUML den Start von Bruno und Anne und Reinhard und Kai auf Video bannte. Bis wir alle in der Luft waren, hatte sich der Himmel schon wieder zugezogen. Als war dieser Tag anscheinend auch nicht des Sommers Liebling, denn er schickte uns jetzt Richtung Osten tiefen Stratus mit immer mehr zurückgehenden Sichten entgegen. Da wir uns zunächst beim Anflug noch in der Kontrollzone von Lorient befanden, folgten wir der veröffentlichten Strecke bis zum Pflichtmeldepunkt Echo, um dann mit 090° direkt nach Vannes zu fliegen. Stefan machte den Leader und den gesamten Sprechfunkverkehr auf dieser Strecke; einfach toll, wie sich dieser junge Pilot gemausert hat. Die Wolkenuntergrenze lag bei ca. 500 ft, Nieselregen überzog unsere Cockpitscheiben. Dieses Wetter war noch sicher fliegbar, aber es machte so keine richtige Laune. Der Flugplatz von Vannes war in 40 Minuten erreicht; da dieser auf einer Anhöhe gelegen war, saßen mittlerweile die Wolken in Flugrichtung hinter dem Gelände auf den Baumwipfeln auf. Der Flugplatz von Vannes, im touristischen Mittelpunkt der Südbretagne gelegen, verfügt über eine 1350 m lange Landebahn, die von einer alten, fast genauso langen Bahn gekreuzt wird, deren Funktion aber heute als Taxiway genutzt wird. Mit dieser alten Start- und Landebahn hatte der Flugplatz von Vannes im zweiten Weltkrieg für die deutsche Luftwaffe eine strategisch wichtige Bedeutung: Von hier aus starteten Bombenverbände und Kampfflugzeuge Richtung England, um hier ihre todbringende Ladung auszusetzen. Es stimmt immer wieder nachdenklich, wenn man als Deutscher im Ausland an die Schreckenstaten vorangegangener Generationen erinnert wird. Wir betankten die Hubis und gönnten uns in der Flughafensbar noch einen Kaffee. Eine Gepäckwaage hatte Stefans Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Wollte er nur ihre Funktionstüchtigkeit prüfen oder evtl. die Zunahme seines Gewichtes? Als unser Freund auf die Waage trat, zeigte diese in Leuchtbuchstaben

an: "Bitte einzeln auftreten". So schwere "Koffer" waren für die hier startenden Flugzeuge nicht zugelassen. Dann starteten wir Richtung Süden, überflogen den Golf von Morbihan mit seiner charakteristischen Inselwelt, die getüpfelt erschien durch die unzähligen weißen Segelboote, die in den verschlungenen Buchten die Inseln umlagern. Mit Südostkurs übersprangen wir das Mündungsdelta des Flusses Vilaine. Der Atlantik, dessen Wasser hier eigentlich Smaragdgrün ist, war durch das durch eine dünne Stratusschicht fallende Sonnenlicht wie mit einem Grauschleier überzogen. Mondäne Badeorte um La Baule lagen jetzt auf unserem Weg; nördlich davon die gewaltigen Salzsümpfe von Guerande, in denen auskristallisiertes Meersalz in gelb, braun und roten Farben leuchtete. Nur noch wenige Meilen waren zu fliegen, dann hatten wir bei St. Nazaire die Mündung der Loire erreicht. St. Nazaire ist wohl die einzige Industriestadt, die an diesem Fluß gelegen ist. Wir blickten auf eine gewaltige Hafenanlage und hohe Schornsteine eines Industriegebietes herab. Eine rot gestrichene Brücke, von der Konstruktion her der Golden-Gate-Bridge ähnelnd, überspannt die Loire am Ende von St. Nazaire und zog uns magisch an. Am liebsten wollten wir sie unterfliegen oder im Tiefflug zwischen den Brückenmasten darüber, aber als auf Sicherheit bedachte Piloten flogen wir, wie wir es beim Überfliegen von Hochspannungsleitungen gelernt hatten, über die Mastspitzen. Danach hatte uns das Tal der Loire in Besitz genommen. Schon hier, am "Beginn" unserer Flußreise, verstanden wir, warum sich entlang des Flusses keine Industrie aufbauen konnte. Das Wasser als Verkehrsweg war hier nicht zu benutzen; unzählige Sandbänke verhinderten eine gewerbliche Schifffahrt. Für uns Hubschrauberpiloten ist die Loire allerdings ein ideales Fluggelände, denn welcher Fluß bietet durch eben diese Sandbänke so viele Autorotationslandefelder? Dies war sicher auch der Grund, dass unser Flug immer in Flußmitte verlief und wir das Land links und rechts davon fast vergessen hatten. Wir näherten uns der Kontrollzone von Nantes und Kai bat um Freigabe zum Durchflug entlang der Loire. Wer erhielten diese für unsere Formation und überflogen alsbald die Hauptstadt des Departements Loire- Inferieure. Nantes, ehemals ein Verwaltungs- und Handelszentrum der Römer, ist heute zusammen mit seinem Vorhafen St. Nazaire einer der ersten Seehandelsplätze Frankreichs, mit bedeutender Industrie. Bis zum nächsten Tankstopp in Angers waren noch ca. 30 Meilen zu fliegen. Das schlechte Wetter hatten wir jetzt hinter uns gelassen und über dem Fluß machten uns die durch die Sonneneinstrahlung gebildeten Turbulenzen zu schaffen. Dennoch trieben uns Hunger und Durst - es war mittlerweile 14 Uhr - konstant vorwärts. Auf diesem Loireabschnitt überquerten mehrere historische Brücken den Fluß und vor einer dieser Brücken befand sich ein großer Swimmingpool in einer Sandbank. Um 14:25 Uhr landeten wir auf dem Flugplatz von Angers, nordwestlich am Rande der Stadt gelegen. Nach dem Abstellen unserer Hubis sehnten wir uns erst einmal nach einer Stärkung. Die Hitze und die Turbulenzen hatten uns auf dem langen Flug ganz schön gequält. So verhalfen wir dem Besitzer der Flughafenbar zu einem ordentlichen Umsatz: Wir bestellten Sandwiches mit Schinken, Käse und Pastete, danach noch Eis und eine Menge Getränke und verzehrten alles im Freien im Schatten der aufgestellten Sonnenschirme. Irgendwie waren wir geschafft. Was lag daher näher als in gesättigtem Zustand ein Mittagschläfchen abzuhalten? Auf einem gerade gemähten Wiesenstück im Vorfeldbereich stand eine ausrangierte Nordatlas. Ihre breiten Tragflächen boten den idealen Schutz vor der prallen Sonne. Christiane kuschelte sich an Stefan, der wie Benjamin Blümchen im Gras lag. Wir anderen verteilten uns zu einem Nickerchen auf der Schattenfläche der großen Maschine.

Rund drei Stunden hielten wir es an diesem Platz aus. Da wir noch genügend Sprit hatten und für die nächste Landung und den dann folgenden Start nicht zu schwer sein durften, tankten wir hier nicht sondern machten uns nach dieser Erholung auf den Weg zu unserem letzten Tagesziel in Frankreich. Wieder war des Landes längster Fluß unsere Kurslinie und aus 500 ft hielten wir Ausschau nach den berühmten Schlössern der Loire. Links und rechts des Flusses weites, flaches Land und ab und zu tauchte in den die Loire begleitenden Dörfern ein schloßähnliches Anwesen auf. Vor der Stadt Saumur auf der rechten Seite ansteigendes Gelände; das Tal der Loire wird tiefer und in den Felswänden sieht man Fenster und Tore eingebaut, vielleicht waren es Lagerräume, die wegen der kühlen Temperaturen genutzt wurden. In der Stadt Saumur, die bereits im 9. Jahrhundert gegründet wurde, entdeckten wir das erste Schloß, mehrfach umgebaut und mittlerweile über 800 Jahre alt. Fünf Meilen weiter mündete die Vienne in die Loire und nach dem Zusammenfluß passierten wir die zentrale von Chinon, eine in den sechziger Jahren von der Electricite de France errichtete Anlage zur Gewinnung von Atomkraft. Unser Tagesziel war jetzt zum Greifen nahe und es sollte wirklich der Höhepunkt unserer Reise - in jeder Hinsicht - sein. Bevor wir in den Landeanflug übergangen, sahen wir noch rechts des Kurses am Waldrand von Chinon gelegen das Schloß von Usse, auch Dornröschenschloß genannt. Unser Kurs führte uns nun aber bei dem kleinen Ort Langeais zu unserem Schloß, dem Hotel Restaurant Chateau de Rochecotte. Der Landeplatz, eine leicht abfallende Wiese inmitten des Schloßparks mit altem Baumbestand, lag unterhalb des Gebäudekomplexes, zuerst ein paar Kreise über dem Gelände, um die Anflugrichtung festzulegen, dann mit verminderter Fahrt über die Baumwipfel und mit langsam gesenktem pitch und geringer Vorwärtsgeschwindigkeit die Hubis an den Boden bringen: Ein Manöver, das wir auf dieser Reise genügend ausgeführt hatten. Der nette Gärtner, der mit seiner Frau und zwei Schäferhunden in dem restaurierten Gesindehaus wohnte, dem auch dieses Grundstück gehörte und der hier seinen Ruhestand verbrachte, begrüßte uns sehr herzlich und Bedienstete des Schlosses brachten unser Gepäck zur Rezeption. Nach dem langen, doch sehr engen Sitzen in unseren Maschinen war der Fußweg zum Schloßhotel eine angenehme Abwechslung. Der einstige Wohnsitz des Prinzen von Talleyrand wird meist umrahmt von Nobelkarossen, denen elegant gekleidete Gäste entsteigen, Wir standen in unseren durchschwitzten Shirts und Jeans in krassem Gegensatz zu dem dort üblichen Publikum. Da für uns aber das abgewandelte Sprichwort "Hubis machen Leute" galt, hatten wir mit unserem Outfit auch hier keine Probleme. Wir betraten über die breite Eingangstreppe, die im Schatten einer mächtigen Kiefer lag, den Haupttrakt des Gebäudes, wo man uns an der Rezeption sehr freundlich empfing. Unser Gepäck wurde auf die Zimmer gebracht, die wir im ersten Stock bezogen. Im Vergleich zu den Zimmern unseres ersten Aufenthaltes in der Auberge de Courpain waren diese hier mindestens dreimal so groß und von edelster Ausstattung. Das gesamte Interieur war in dezenten Farben aufeinander abgestimmt. Teppiche zierten den Fußboden, antike Möbel gaben den richtigen Kontrast; der Kamin war in dieser Jahreszeit nur von optischem Interesse. Das Bad, ganz in weißem Marmor gehalten, war für uns zunächst der wichtigste Raum. Eine erfrischende Dusche hatten wir jetzt alle verdient. Vor dem Abendessen trafen wir uns in der Bar, wo wir, in weichen Sesseln versinkend, uns auf ein kühles Bier freuten, kleine Snacks wurden gereicht und wir konnten schon die Speisekarte studieren. Das Übersetzen war wirklich nicht leicht - trotz dictionaire -, denn die Karte bot Geschmacksnoten im Überfluß. Doch irgendwie schafften wir es wieder zu einer

Menueauswahl und konnten so unseren Wunsch aufgeben. Stefan und Reinhard saßen sich in den Sesseln gegenüber; im Profil betrachtet, hatte ihr Leibumfang in den vergangenen Tagen erheblich zugenommen. Uns allen hatte das ausgiebige und späte Essen etwas zugesetzt; insgeheim freuten wir uns auf etwas Deftiges und Einfaches. Aber hier sollte auch kulinarisch der letzte Höhepunkt sein. Wir nahmen Platz in dem wunderschönen Restaurant, dessen Innenausstattung mit den gedeckten Tischen auch ohne die später servierten Speisen schon eine Augenweide war, und tafelten im Kreise illustrierter Gäste bis fast um Mitternacht. Ging es an den anderen Tischen sehr gesittet zu mit gedämpfter und distinguiertem Unterhaltung, war es in unserem Kreise recht unbekümmert, lustig und fröhlich. In dieser Stimmung beendeten wir den netten Abend und zogen uns in unsere Schlafgemächer zurück. Wie gewohnt, zeigte sich auch der Morgen unseres letzten Reisetages von seiner schönen Seite. Es war schon Freitag und tatsächlich waren die Tage wie im Fluge vergangen. Nach dem Frühstück, dem letzten typisch französischen, packten wir unsere Sachen zusammen und beglichen die Hotelrechnungen. Ein Glück, dass es Kreditkarten gibt: Da weiß man immer erst hinterher, was es gekostet hat. Eigentlich war es schade, dass wir so wenig Zeit hatten, dieses schöne Schloß in der herrlichen Parkanlage zu genießen. So machten wir uns wieder zu Fuß auf den Weg zu unserem Landeplatz; das Gepäck kam per Auto zu unseren Maschinen. Unterhalb der Landwiese schlängelte sich ein kleiner Bach durch ein mit Farnen bewachsenes Feuchtgebiet. Christiane fragte den Gärtner, ob sie für ihren Garten zu Hause ein paar Pflanzen ausgraben und mitnehmen dürfte. Der freundliche, ältere Herr gab ihr selbstverständlich einige als Souvenir mit. Der Start verlief problemlos; die Wiese war lang genug, so dass wir Fahrt aufnehmen konnten und dann mit der beten Steigrate im Nu über den Baumwipfeln im Freien waren. Der Himmel hatte sich mittlerweile wieder eingetrübt. Dieses launische Spiel des Wetters kannten wir nur zu gut. Bis zum nächsten Tankstopp waren es ca. 15 Meilen. Unsere Formation erhielt die Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone von Tours. Im Final überflogen wir den militärischen Teil des Flugplatzes, um dann im zivilen Bereich vor der Tankstelle abzusetzen. Tanken und Bezahlen verlief hier ganz professionell. Um 11:21 Uhr starteten wir nach Mannheim, dem längsten Stück unserer Hubreise, das wir aber noch einmal zum Auftanken in Troyes unterbrachen. Bis Orleans war die Loire wieder unsere Kurslinie und eifrig hielten wir erneut Ausschau nach den berühmten Schlössern. Nach dem Verlassen der Kontrollzone von Tours - übrigens die Stadt des hl. Martin, des Schutzpatrons von Frankreich, der gegen Ende des 4. Jahrhunderts als dritter Bischof von Tours im Lande das Evangelium verbreitete und dessen Grab ein Wallfahrtsziel wurde - erreichten wir nach wenigen Flugminuten Amboise. Am linken Ufer der Loire erhebt sich hier das Schloß, in welchem Leonardo da Vinci (der geniale Hubschrauberkonstrukteur) seine letzten Lebensjahre verbrachte und auch hier begraben wurde. Die gewaltige Schloßanlage von Blois, dem nächsten Ort, den wir überflogen, imponierte mit seinen verschiedenen Flügeln, Galerien und Trakten zwischen zwei Resten der Burg des 13. Jahrhunderts. Wir folgten nun dem kleinen Flüsschen Cosson, welches in Blois in die Loire mündet, nordostwärts. Inmitten des Waldes von Boulogne steht hier das größte der Loire-Schlösser, das Schloß Chambord. Als wir uns diesem näherten und es dann mehrmals um- und überflogen, fassten wir unser Eindrücke über dieses 156 m auf 117 m großen Vierecks, das um einen vierteiligen, mächtigen Treppenturm errichtet wurde und 440 Zimmer enthält, in einem Satz zusammen: "Das ist ja ein gigantischer Kasten!" Resi filmte, was die Videokamera hergab; Anne stellte fest, dass in Brunos

Foto der Film zu Ende war. Er hatte mal wieder zu viele Hubschrauberbilder gemacht. Schade, dass wir nicht hier einmal landeten, um das Schloß zu besichtigen. Wir folgten wieder dem Lauf der Loire, die wir dann endgültig nach dem Überflug der Stadt Orleans verließen. Nun ging unser Flug direkt Kurs Troyes und wir erreichten den Flugplatz nach genau 2 Stunden Flugzeit. Über die Strecke gibt es wiederum nicht viel zu berichten; das Land unter uns flach, wenig besiedelt, ab und an ein größeres Waldgebiet. Mäßige Turbulenzen hielten uns trotz der Eintönigkeit wach. Kurz nach dem Start in Tours leuchtete in Stefans D-HUML das Kupplungswarnlicht länger als erlaubt auf. Durch Ziehen der Sicherung schaltete der den Kupplungsstellmotor aus, so dass ein sicheres Fliegen gewährleistet war. Nach der Landung in Troyes ließ sich die D-HUML zwar auskuppeln, nur einkuppeln ließ sich der Rotor nicht mehr. Stefans Verzweiflung war groß, hatte er seinen Hubschrauber doch erst kürzlich in der Werft. Aber das Problem mit den Stellmotoren war ihm bekannt. Er telefonierte mit den Mechanikern in Reichelsheim und zusammen mit Kai versuchte er den Fehler zu entdecken und zu beheben. Es war wohl ein Mikroschalter, der durch den Keilriemenabrieb verschmutzt worden war und somit nicht mehr funktionierte. Zum Glück ließ sich das Problem lösen und der Rotor kuppelte wieder ein. Trotz der etwas getrübten Stimmung stärkten wir uns in dem kleinen Bistro des Flughafens mit einigen Sandwiches, die uns die nette Bedienung ganz frisch zubereitet hatte. Tanken und Bezahlen waren hier etwas ganz Normales, der Flughafen hatte Großstadtflair. Mittlerweile war es unerträglich schwül geworden und da die Zeit drängte, starteten wir nach zwei Stunden Pause zu unserer letzten Etappe. Sie war mit 2:18 Stunden die längste unserer Reise und wohl auch körperlich die anstrengendste. Mit Nordostkurs flogen wir fast parallel zum Kurs unseres Hinfluges südlich an Nancy vorbei, passierten wieder den Flugplatz von Luneville und überquerten bei heftigen Turbulenzen den Vogesenkamm bei Sarrebourg. Nach Norden hin verdunkelte sich der Himmel zusehends und kurz vor Mannheim zuckten Blitze aus den schwarzen Wolken. Dichte Schauer, deren Niederprasseln auf unsere Scheiben durch die Kopfhörer zu hören war und zurückgehende Sichten, erschwerten den Landeanflug. Nach 2:18 Stunden hatten wir es geschafft. Wir setzten die Maschinen vor der Tankstelle ab und warteten dort, bis der Regen etwas nachließ. Zu einem letzten gemeinsamen Kaffee trafen wir uns noch einmal auf der Terrasse des Flugplatzrestaurants. Reinhard und Resi wurden schon von ihrem Sohn erwartet, der mit der Fläche aus Donaueschingen gekommen war. Sie flogen dann als erste nach Hause. Kai wurde von einem Freund abgeholt und, nachdem das Gewitter nachgelassen hatte, machten sich auch Stefan und Christiane und Bruno und Anne auf den Heimweg. Liebe Freunde, ich hoffe, dass Euch auch meine zweite Reiseschilderung, die ich ganz ohne Aufzeichnungen, nur aus dem Gedächtnis geschrieben habe, gefällt. Ich habe darin meine Eindrücke wiedergegeben, so wie ich sie von dieser Reise behalten habe. Auch hier möchte ich noch ein paar Gedanken anfügen, die mir während des Schreibens gekommen sind. So schön und fliegerisch beeindruckend diese Reise war, so hat ihr irgendein glanzvoller Höhepunkt gefehlt. Wir haben zwar in wunderschönen Quartieren übernachtet und die französische Küche ausgiebigst genossen. Wir haben den faszinierenden Ausflug nach Paris gemacht und die Bootstour auf der Sein. - Doch warum haben wir nicht einmal den Mont St. Michel besichtigt oder eine Außenlandung an einem der Loireschlösser gemacht, um uns dieses anzuschauen? Ebenso wären die sagenumwobenen Menhire der Bretagne einen Abstecher wert gewesen. Ich finde es einfach schade, auch wenn ich genauso begeisterter Hubipilot

bin wie ihr alle, dass wir über so beeindruckendes Gelände nur hinweg fliegen und das, was die Landschaft bietet, gar nicht ergiebig genießen können. Ebenso verlieren die teuren Unterkünfte ihren Reiz, wenn man sie nur zum Essen und Schlafen kennenlernt (wir haben dieses Problem auf unserer Reise bereits angesprochen). Sicherlich kommt der eine oder andere Teilnehmer voll auf seine Kosten, wenn er sich fliegerisch "austoben" kann. Ich denke, diese geführten Hubitouren, wie sie Kai organisiert, sind einfach zu wertvoll (und zu teuer), dass man so interessante Plätze einfach nur überfliegt. Vielleicht sollte die Nord- West-Frankreich Tour weniger luxuriöse Quartiere enthalten, dafür aber mehr Zeit, um interessante Sehenswürdigkeiten, wie oben erwähnt, mit einzubeziehen. Da wir alle eine generelle Außenlandegenehmigung für Frankreich besitzen, sollte doch ein geplanter Zwischenstopp auf der entsprechenden Strecke immer möglich sein. Gerne würde ich in dieser Besetzung unter Kais Leitung in zwei Jahren noch einmal eine andere Hubreise machen, bei der meine Anmerkungen allgemein Eingang finden sollten. Liebe Freunde, meine abschließenden Gedanken möchte ich als positive Kritik verstanden wissen, denn es hat wieder viel Freude bereitet, mit Euch unterwegs gewesen zu sein. So möchte ich Kai danken für die präzise Führung unserer Hubschraubergeknatter und Euch allen für die schönen Tage einer gemeinsam erlebten und stets erinnerungswerten zweiten Reise.