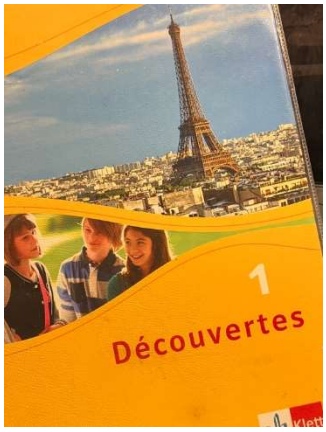
L'expérience française



Nach den guten Erfolgen des Greenline Praktikums und Steffis Start in die zweiter Fremdsprache Französisch, lag nichts näher, als das Ganze zu wiederholen. Auch hier spielt das Schulbuch unseren Stadtführer und sorgt damit für den perfekten Bezug zum Lernstoff.

Wo man landet

Paris liegt dabei zentraler als man glaubt. Von München aus rollt man nach 360NM bereits zur Parkposition, aus Hannover sind es sogar noch ein paar Meilen weniger. Bei der Wahl des Zielflughafens hat man es ziemlich einfach, wenn man zu denjenigen zählt, die für ihr Geld arbeiten müssen. Mit zwei bis zu 1.100 Meter langen Runways aus Gras und Asphalt bietet der im Osten der Stadt gelegene Flugplatz Lognes–Émerainville (LFPL) für jeden Stoßdämpfertyp das richtige und ist dabei sogar noch besser angebunden als die prestigeträchtigeren Verkehrsflughäfen. Mit dem direkt vor dem Terminal wartenden Bus geht es zur nächsten S-Bahn-Station, die einen ohne Umsteigen in 35 Minuten zum Arc de Triumphe befördert. Was will man mehr?

Die Vorbereitung

Fliegen in Frankreich ist anspruchsvoll. Nicht, weil es komplizierter wäre. Sondern einfach, weil man sich etwas mehr Zeit für die Vorbereitung nehmen muss. Frankreich liebt sein Militär und das Militär liebt das Fliegen. Deswegen hat man sich dafür eigens ein paar Lufträume erstellt. Dabei geht es gar nicht mal darum, dass man hier unter sich bleiben möchte. Sondern weil man die restliche Luftfahrt darauf hinweisen will, dass in diesen Lufträumen die Attribute „schnell“ und „tief“ täglich neu definiert werden. Damit man das nicht erst durch die Schallwelle erfährt, veröffentlicht das Militär am Abend bereits seine Pläne für den nächsten Tag. Zur Vorbereitung gehören diesmal auch die fotografischen Aspekte. Nachdem Steffi im letzten Jahr alle Kuscheltiere aus der VIP-Lounge des Londoner Flughafens befreit hatte, unterliegen wir nun einer gewissen Dokumentationspflicht, ob es denen auch gut geht. Nachdem die Befreiungsaktion auch in London Wellen geschlagen hat (Steffi hat den ganzen Sack mitgenommen), wird der Verbleib der Viecher über die sozialen Medien getrackt. So haben wir sowohl vom Marketing des Londoner Flughafens als auch der diversen Verlage nun eine Motivliste erhalten, die wir abarbeiten müssen.

Für das Fliegen in Frankreich ist die AIP eine der wichtigsten Quellen. Hier findet man nicht nur eine Übersicht über die scheinbar überall aufgestellten Restricted Areas, sondern auch der diversen Supplements. Ein Supplement ist eine Ergänzung zu den NOTAMs, ersetzt die Lektüre derselben aber nicht. Bei der Aufbereitung der Informationen geben sich die Franzosen aber wirklich Mühe. Oftmals wird sogar noch ein Kartenschnipsel miteingearbeitet, damit man besser versteht um was es geht.

Den Zugriff auf die AIP erhält man am einfachsten über das Service de l'Information Aéronautique Portal, kurz auch „SIA“ genannt. Hier laufen die zivilen als auch militärischen Informationen zusammen. Für den schnellen Zugriff unterwegs gibt es sogar eine App dafür, die aber für die Vorbereitung selbst eher weniger geeignet ist.

Neben den NOTAMs und den Supplements gehört auch die Einarbeitung in das militärische Tiefflugsystem mit dazu. Nicht alle Dokumentation sind dazu auf Englisch, aber mit Google bekommt man das trotzdem brauchbar übersetzt.

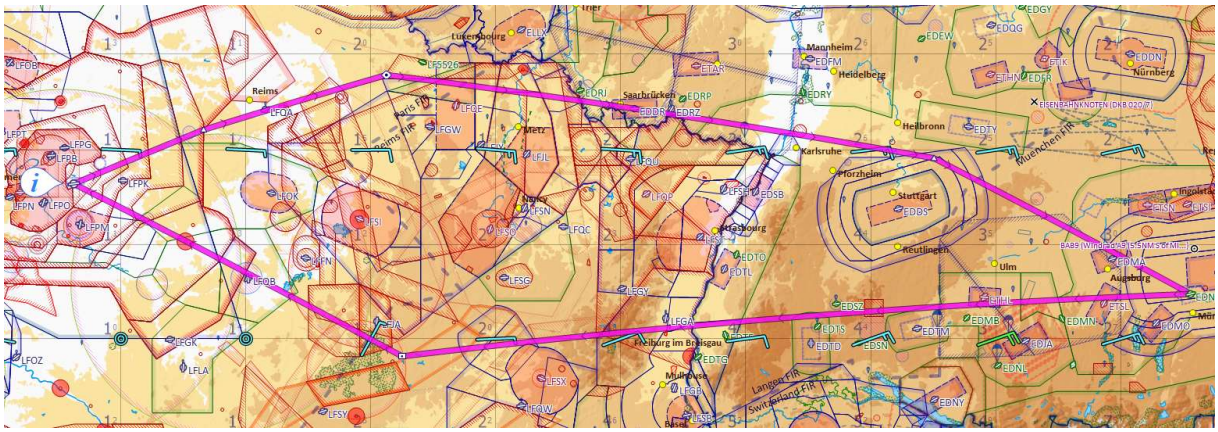
Ansonsten ist der Luftraum über Frankreich sehr pilotenfreundlich gestrickt. Es ist nämlich alles erstmal Golf. Nur da wo es wirklich einer gewissen Koordination bedarf, hat man eine TMA drum rum gebaut und ein Delta Schildchen drangeklebt. Selbst ECHO-Lufträume muss man suchen. Die findet man allenfalls in Ballungsräumen und auch nur in einem bestimmten Höhenband, um dem an- und abfliegenden IFR-Verkehr etwas mehr Sicherheit einzuräumen.

Etwas ungewohnt ist allenfalls die Alpha Klasse, die man als Deckel über Paris gelegt hat. Hier darf man als VFR`ler nicht mit rein. Wobei auch hier die Luftraumplaner nicht als Spielverderber auftreten wollen und deswegen noch etwas Luft unten drunter gelassen haben, damit man VFR über die Stadt kommt. Weil es sich dabei aber nicht um gerade viel Luft handelt, versuchen wir das ansonsten zu vermeiden.
Trotz aller Unterstützungsangebote für die Allgemeine Luftfahrt darf man die Komplexität trotzdem nicht unterschätzen. Lognes–Émerainville liegt keine fünf Minuten von Charles de Gaulle und Le Bourget entfernt. Nicht ohne Grund umfasst der VFR-Kartensatz allein 11 Seiten. Die Erwartung der Controller hier ist, dass man diesen auch kennt.

Neben der fliegerischen Vorbereitung will auch das Sightseeing organisiert werden. Um überhaupt eine Chance auf die klassischen Events wie Eiffelturm und Louvre zu haben, muss man im Vorfeld buchen. Wer als Tagestourist naiv auf Restkarten hofft, kann sich nach einem Hotel mit Langezeitmiete umschauen.

Hotels sind hier ein wunder Punkt Zum einen gilt es herausfinden, wo man am besten wohnen möchte. Danach muss der Familienrat entscheiden, wie viele Monatsgehälter man dafür opfern will. Paris ist teuer. Richtig teuer. Als einen kleinen Geheimtipp kann man die Mitgliedschaft bei der Accor Gruppe sehen. Nicht jetzt, weil die Hotels jetzt deswegen günstiger werden. Aber als Mitglied darf man noch bis zum Abend der Anreise kostenfrei stornieren. Was über die ansonsten von uns gerne verwendete blaue Plattform hier kaum angeboten wird.

Wir buchen uns im 13. Arrondissement ein, im Ibis Paris Porte d'Italie. Das Hotel liegt an der Stadtautobahn ähnlich unserem mittleren Ring, mitten in einem ansonsten eher toten Viertel. Für schnäppchenmässige 180€ die Nacht bekommen wir 2 Sterne, ein Doppelzimmer ohne Frühstück und einen umklappbaren Schreibtisch, den man als Bett für Steffi umfunktionieren kann. Immerhin liegt das Hotel direkt an Metro, Bus und S-Bahn und erfüllt damit den Anspruch kurzer Wege für einen Städtetrip.



Die Wege zum Ziel
Paris ist ein dankbares Ziel für Leute, die ihre Flugplanung immer erst auf den letzten Drücker machen. Viel früher gibt auch keinen Sinn, weil erst zum Abend des Vortages alle für die Streckenplanung relevanten Informationen verfügbar sind. Aber natürlich kann man schon etwas

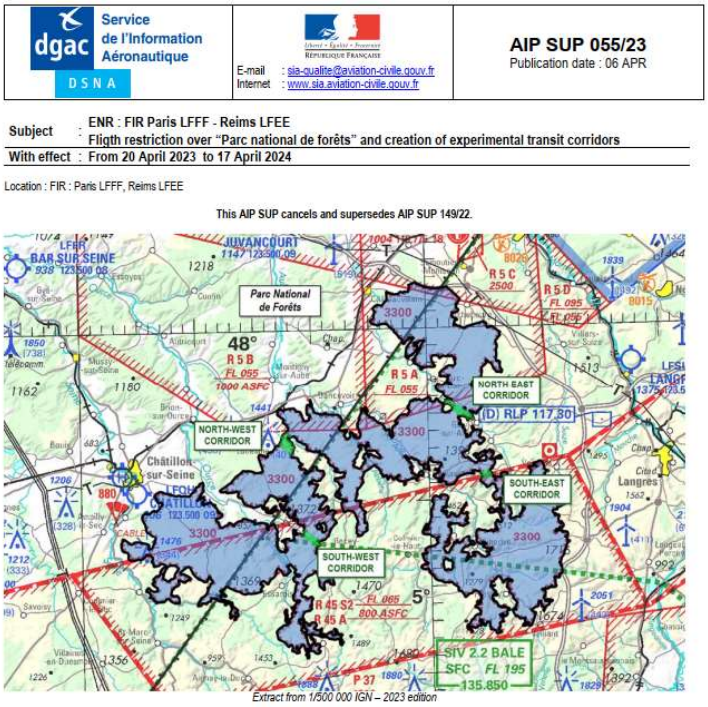
Vorarbeit leisten. Von München aus lässt es sich gut über Basel oder Saarbrücken -anreisen. Aufgrund der unterschiedlichen Topografie hat man auch bei auf Krawall gebürstetem Wetter gute Chancen, nicht den Flixbus nehmen zu müssen.

Das Routing

Die Flugplanung für Frankreich beginnt erstmal mit einem Strich von München (EDNX) nach Paris (LFPL). Danach passen wir das Routing für die Lufträume an, die es mit hoher Wahrscheinlichkeit auch morgen noch gibt. Das sind typischerweise TMA´s oder klassische Kontrollzonen. Auf dieser Basis kann man schon mal abschätzen, ob nochmal frisches AVGAS unterwegs nachschütten muss oder nicht.

Die eigentliche Arbeit beginnt jedoch am Vortag. Jetzt gilt es, die für morgen gültigen NOTMAs zu bewerten und sich über das SIA Portal einen Überblick über die militärischen Aktivitäten anzeigen zu lassen.

Die Franzosen lieben Veränderungen. Ganze 92 (!) neue Einträge entnehme ich dem 44-seitigem NOTAM. Was auf den ersten Blick als literarische Zumutung erscheint, ist hat aber auch etwas Gutes. Warum muss eine Restricted Area denn die ganze Zeit in der Karte stehen, wenn sie nur ab und zu mal benötigt wird? Die Franzosen denken dabei sehr pragmatisch. So hat man in unseren Flugweg durch das AIP SUP 055/23 eine Prohibited Area in den Weg gestellt. Weil man kurz danach gemerkt hat, dass die ein bisschen ungünstig in der Landschaft parkt, gibt es jetzt einen Transition Korridor für die VFR-Flieger. Durch die Prohibited Area. Wer macht denn sonst noch so etwas?


Service de l'Information Aéronautique
DSNA
E-mail : sia-qualite@aviation-civile.gouv.fr
Internet : www.sia.aviation-civile.gouv.fr
AIP SUP 055/23
Publication date : 06 APR

Subject : ENR : FIR Paris LFFF - Reims LFEE
Fligth restriction over "Parc national de forêts" and creation of experimental transit corridors
With effect : From 20 April 2023 to 17 April 2024

Location : FIR : Paris LFFF, Reims LFEE

This AIP SUP cancels and supersedes AIP SUP 149/22.

Mit zwei kleinen Korrekturen unseres initial geplanten 360 Meilen Directs stellen wir sicher, dass wir im Unterschallbereich unter uns bleiben.

Frankreich möchte bei internationalen Flügen einen Flugplan, deswegen nehme ich den kurz hinter der Grenze liegenden Waypoint DELUG für das Border Crossing in mein Routing auf. Mit dem Routing über DELUG, ALARO und OKIPA ist der Flugplan fertig und macht sich auf den Weg in Richtung Eurocontrol.

Alles andere passiert dann während des Fluges. Die exakte Routenführung aufgrund der benötigten Freigaben für die TMA´s oder der Durchflug einer sich mutig in den Weg werfenden Restricted Area wird dann im Flug mit dem Lotsen abgestimmt. Das Fliegen in Frankreich lebt von der Kommunikation. Oder anders ausgedrückt: Nur sprechenden Menschen kann freigegeben werden.

Ab nach Paris
Am Freitagnachmittag geht es los. Rudi hat bereits den Flieger getankt und startklar gemacht. Das erste Leg steuert Rudi die Maschine nach Villingen, ein reiner Tankstopp. Der wäre an sich nicht nötig. Nachdem wir allerdings zur Rushhour in Paris ankommen, ist etwas zusätzlicher Sprit für Holdings nicht verkehrt.

Nach einem kurzen Tankstopp in Villingen geht es direkt nach DELUG. LANGEN INFO übergibt uns rechtzeitig an BALE INFO. „BALE INFO bonjour, D-EBIF. Im gleichen Zug übermittele ich unser geplantes Routing über DELUG, TORPA und ALARO sowie die geplante Flughöhe. Damit hat der Controller schonmal eine Vorstellung von dem, was wir vorhaben. Wie auch bei uns bekommen wir einen Gruppen-Squawk.

Wir machen es uns einfach: „D-EBIF request direct from present position to ALARO in 4.000ft“. Die Anfrage wird mit einem nicht ICAO konformen „Approved“ genehmigt. Klingt komisch, ist aber so. In Frankreich koordiniert nämlich die INFO Stelle bei Bedarf die anderen Sektoren gleich mit, um einem Frequenz Hopping zu ersparen.

Der Einflug nach Frankreich ist auch ohne Moving Map gut feststellbar. Mit einem Schlag verschwinden die Solarzellen von den Dächern der Häuser und werden von Atomkraftwerken ersetzt. Bei der Menge an Kraftwerken verschwindet meine Sorge, dass uns jemals der Strom ausgehen könnte. Zumindest nicht in Grenznähe.

Der weitere Flug läuft dann genauso ab, wie wenn man von München nach Hamburg will. Bei einigen militärischen Areas frage ich im Flug zur Sicherheit die Inaktivität nochmal ab. Nicht immer muss es so laufen. Dann und wann gibt es auch hier Mutproben frisch gebackener Restricted Areas, die sich einem vor den Prop werfen. Schon alleine deswegen ist durchgängiger Funkkontrakt mit INFO ein absolutes Muss.

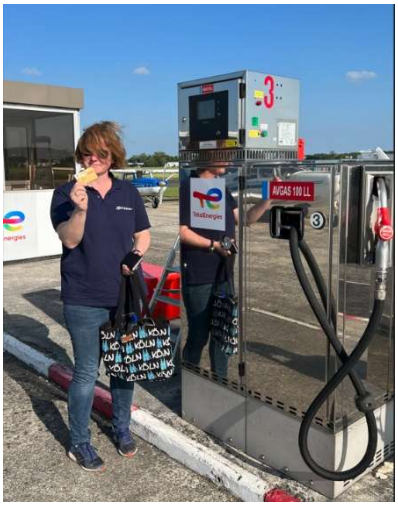
Kurz hinter OKIPA ist es dann an der Zeit, den Anflug vorzubereiten. Ab hier beginnt jetzt die Luftraumstruktur abzusinken, der Alpha Deckel kommt einem näher. Spätestens ab jetzt tut man gut daran, seine Airspace Warnungen in Skydemon zu deaktivieren. Macht man das nicht erhält ein Feuerwerk an Popups und kommt mit dem Wegklicken nicht mehr hinterher. Bei 20 Meilen hat Rudi das Approach Briefing bereits abgeschlossen und Paris übergibt uns an Lognes Tower.

Viel Zeit hat man jetzt nicht mehr. Der Anflug ist vorgegeben, ziemlich eng und wird knallhart überwacht. Zu nah sind die anderen Plätze hier um einen rum und zu viel Alu ist in der Luft. Wer sein Traffic Advisory System (TAS) mal in Wallung erleben möchte, ist hier richtig. Sowohl FLARM als auch die ADSB Ziele passen kaum noch auf das Display. In Lognes scheint es im Moment aber eher ruhig zu sein. Wir werden als drei Nummer für den Anflug gestaffelt, ich hätte hier deutlich mehr erwartet.

Nach knapp drei Stunden Flugzeit dreht Rudi die Piper mit einer Linkskurve über die „Autoroute A4“ in den Endanflug der 08L. Die D-EBIF ist in Paris.

Nach dem Verlassen der Bahn wechseln wir auf die Ground Frequenz, die uns unsere Parkposition zuweist. Der Flugplan wird in Frankreich auf AFIS-Plätzen automatisch geschlossen. Nachdem aber auch hier auf dem Flugplatz schon Wochenend-Stimmung herrscht, greife ich zur Sicherheit nochmal zum Telefon, um das über die AIS Paris zu verifizieren.

Nachtanken



Weil an der Tankstelle gerade wenig los ist, nutzen wir die Gunst der Stunde. Der Ground Controller ist sichtlich erleichtert als wir ihm auf seine Nachfrage mitteilen, dass wir Besitzer einer TotalCard sind. Die Tankstelle liefert dann eine gute Vorstellung davon, was ansonsten auf dem Platz sonst los ist. Acht Zapfsäulen sind auf einer langgezogenen Insel aufgestellt, die von beiden Seiten angefahren werden kann. Eine Einbahn Regelung sorgt dafür, dass sich die Flugzeuge nicht beim Rollen in die Quere kommen. So muss Allgemeine Luftfahrt sein.

Nach dem Tanken geht’s zur Parkposition auf dem Gästevorfeld, das direkt am Ausgang des Flughafengeländes liegt, den man dank einer großen blauen Tafel auch jederzeit wiederfindet. Von dort sind es keine 3 Minuten bis zur Busstation, die auf den einprägsamen Namen „Tour de Contrôle“ hört.

Ab nach Paris

Keine 30 Minuten nach der Landung sitzen wir bereits im Bus der Linie „C“ zur RER, der S-Bahn von Paris. Das Tarifsystem von Paris hat sich als Vorbild München genommen und versucht, es in der Komplexität noch zu übertreffen. Für sprachlich talentfreie Touristen gibt es mit dem „Visite Pass“ aber eine einfache Möglichkeit, Paris zur Flatrate in den Zonen 1-3 zu erkunden. Das damit abgedeckte Gebiet ist groß genug, um sich danach ein paar neue Sohlen auf die Schuhe nageln zu müssen. Wissen sollte man noch dazu, dass diese Tickets durch den Nutzer handschriftlich ausgefüllt werden müssen. Die Kontrolleure scheinen darauf zu achten.

Keine 45 Minuten später sind wir im Hotel. Das „ibis Paris Porte d'Italie“ im 13. Arrondissement liegt für Piloten perfekt. Man ist schnell zurück am Flugplatz und noch schneller in der City.

Mit Google an unserer Seite machen wir uns kurz nach 19:30 Uhr auf die Suche nach unserem Abendessen. Wer zu dieser Stunde in den Randbezirken von Paris etwas futtern will, muss gut zu Fuß sein. Alle nahegelegenen Restaurants haben ihr Geschirr schon gespült und bereiten sich auf den Feierabend vor. Etwa eine halbe Stunde entfernt liegt der Place d'Italie. Ein nettes kleines Viertel mit Szenekneipen und so richtig viel Leben drin. Steffi hat bereits den Vektor zur Kneipe mit dem größten Burgersortiment berechnet und ein Direct eingeschlagen. Allerdings wird der Besuch an die Bedingung geknüpft, dass auch auf französisch bestellt wird.

L'expérience française
Ob der Wirt tatsächlich etwas verstanden hat oder einfach auf das Signalwort Burger reagiert hat, bleibt offen. Er ist aber total aus dem Häuschen als er von mir auf Englisch erfährt, was hinter unserer Mission „L'expérience française“ steckt. Dafür geht der Wein und die Nachspeisenrunde auf´s Haus. Ich überlege, ob Steffi nicht vielleicht auch Griechisch als Leistungskurs belegen sollte. Vielleicht kommen wir damit mit um die Handling Gebühren in Athen rum.

Die nächsten Tage laufen touristisch ab. Man rennt viel rum und sieht viel, was man sich eh nicht alles merken kann. Immerhin kann man heutzutage seine Eindrücke koordinatengenau im Bild festhalten, um im Nachgang mit der Google Zeitleiste herauszufinden, wo man überall war. Obwohl Paris riesengroß ist, finden sich doch viele ruhige Orte. Nachdem wir uns das Frühstück im Hotel geschenkt haben, touren wir durch die vielen kleinen Brasserien, die den Zuckerspiegel auf Rekordwerte bringen. Der einzige der in Paris erfolgreich abnehmen kann, ist der Geldbeutel. Für eine Kugel Eis werden satte 4,50€ Euro aufgerufen. Keine Ahnung, wie sich das die Franzosen hier leisten können.

Unsere Frauen zieht es in Richtung Champs Elysee. Dort in der Nähe residiert das „Les Galeries Lafayette“, eines der berühmtesten, ältesten und teuersten Kaufhäuser aus dem Jahr 1893. Leider scheint der Denkmalschutz des Gebäudes nicht für die Preise zu gelten und deswegen muss es beim visuellen Shopping bleiben.

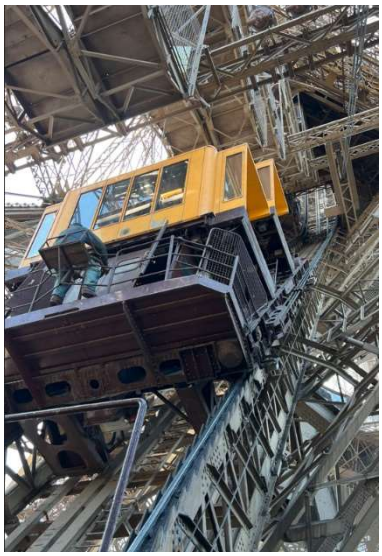
Für den nächsten Tag steht der Besuch des Louvre an. Selbst Kulturbanausen wie ich wissen, dass Dan Brown seinen „Da Vinci Code“ hier gedreht hat. Vor den bekannten Glaspyramiden gibt es noch ein Fotoshooting mit Mary und London, welches sich der FBO vom Flughafen in Biggin Hill gewünscht hat. Vor dem Louvre gibt es etwas, das selbst mich zum Staunen bringt. Eine auf den ersten Blick verspiegelte aber dennoch transparentes Gebäudefassade, die den Blick auf das „dahinter“ ermöglicht. Kann man sich nicht vorstellen, muss man selbst sehen.

Im Louvre selbst geht es so zu, wie in der U-Bahn von Tokyo. Wir reduzieren unser Kulturprogramm auf den Pflichtbesuch bei Mona, von der man ohne Fernglas im Internet eigentlich viel mehr sieht. Die gute Dame ist ob der Menschenmassen so weit weg von uns, wie der Münchner Flughafen von München. Dank einem Teleobjektiv schaffen es noch ein paar Angeber Bilder in die sozialen Medien und wir haken den Louvre für uns ab.

Am nächsten Tag geht es mit dem Eiffelturm weiter. Das Schulbuch schickt uns auf die dritte Etage, also „on top“. Bis dahin ist aber Geduld gefragt. Trotz gebuchter Abschlagszeit stehen wir eine geschlagene Stunde vor den Aufzügen in der Schlange. Die Zeit nutze ich, Steffi die Geschichte vom Bau des Eiffelturms durch Gustave Eiffel zu erzählen. Es ist selbst für heutige Verhältnisse immer noch beeindruckend, was man 1889 in zwei Jahren und zwei Monaten hier auf die Beine gestellt hat. Kaum vorstellbar, wenn Gustave den Bau des Berliner Flughafens übernommen hätte. Was hätte er denn dann die restlichen 12 Jahren davon gemacht?

Immerhin hat man in der mit WLAN getränkten Schlange genug Zeit, sich ein paar Hintergrundinfos zu dem Stahlskelett zu besorgen. Beispielsweise wusste ich nicht, dass der Eiffelturm eigentlich im Jahre 1906 wieder abgebaut werden sollte und nur geblieben ist, weil einer eine Antenne auf die Spitze geschraubt hat. Mit dieser Antenne wurde dann das erste öffentliche Radioprogramm für Europa gesendet.

Immerhin ist die heutige Auffahrt auch für uns eine Premiere. Bisher sind nämlich alle Versuche gescheitert, die Spitze zu bezwingen. Entweder war im Winter die oberste Ebene wegen Glätte gesperrt, die oberen Aufzüge beim Factory Overhaul oder der ganze Turm in der Jahresnachprüfung. Diesmal schaut es aber wirklich so aus, als könnte es klappen.



Ist es heute der Copilot, der bei schlechtem Wetter den Außencheck machen muss, so war es früher der Aufzugführer. Der saß bei Wind und Wetter außerhalb des Aufzuges und fuhr das Ding mit den im trockenen sitzenden Besuchern nach oben und nach unten. Vielleicht eine Idee für RyanAir, um noch die vorderen zwei Plätze mit zahlenden Gästen zu besetzen.

Die Aussicht von der obersten Plattform ist natürlich beeindruckend, wenngleich das unsereins durchaus gewöhnt ist. Wer noch eine Schippe drauflegen will, kauft sich ein Glas Champagner und lässt sich mit einem die Ferne schweifendem Blick fotografieren. Immerhin gibt es noch das Arbeitszimmer von Gustave Eiffel zu sehen, das er sich in der finalen Bauphase hier oben eingerichtet hat. Marry & London machen ein Selfie, weil der Rest der Mannschaft schon den geordneten Rückzug angetreten hat. Bei den Schlangen am Aufzug kann ich James Bond verstehen, der schon 1985 im „Angesicht des Todes“ den direkten Abstieg durch die Metallkonstruktion gewählt hat. Wir nehmen dann doch die dafür vorgesehene Treppe, was aufgrund der guten Aussicht selbst bei gebuchten Aufzugstickets eine absolute Empfehlung ist.

Wer sich das Geld für den Turm der Türme sparen möchte, kann dem Musée National d’Art Moderne kostenlos auf´s Dach steigen. Von hier hat man einen tollen Blick auf das Künstlerviertel Montmartre, das leicht erhöht auf einem Hügel thront.

Vom Museum zum Viertel nimmt man am besten die Metro. Wer stattdessen den halbstündigen Fußmarsch bevorzugt, verpasst die berühmte Metro-Station Arts et Métiers. Arts et Métiers ist dem U-Boot „Nautilus“ aus dem Roman von Jules Verne nachempfunden. Inklusive der Bullaugen.

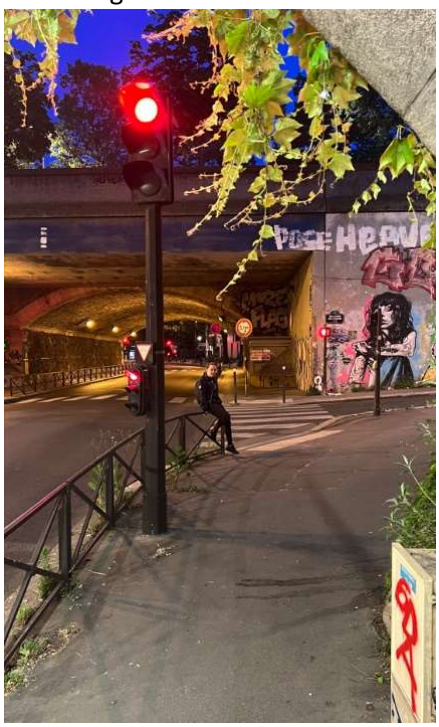
Wer sich weniger für Fantasy sondern eher für richtige Technik interessiert, für den ist die U-Bahn der Linie 4 einen Besuch wert. Dies fährt nämlich führerlos. Damit das keinen nervös macht, hat man die vorderen Scheiben einfach abgedunkelt. Aber auch die Nautilus Metro hat etwas zu bieten. Sie ist

nämlich ein hybrider U-Bahn Zug. Wer jetzt nicht weiß, was das ist, stellt sich einfach einen alten D-Zug vor, an den man LKW-Reifen dran geschraubt hat. Geht nicht? Stimmt. Aber das haben die noch nicht mitbekommen. Quietscht und ruckelt so dermaßen, dass die Nieten aus den Blechen fallen. Die ursprüngliche Idee dahinter war, dass man den Komfort eines Reisebusses auf die Schiene bringen wollte. Was macht das Ding eigentlich, wenn es einen Platten hat?

Unsere Fahrt geht weiter nach Montmartre, dem bekannten Künstlerviertel in Paris. Zu den Pflichtmeldepunkte gehört hier natürlich auch die „Basilique du Sacré-Coeur“, die einem nach vielen Treppenstufen zu Füßen liegt. Leider nicht nur zu den eigenen. Die Besitzer der anderen Füße sieht man nämlich erst, wenn man nach Luft schnappend seinen Blick so langsam wieder nach oben richten kann. Selbst ein Engländer hätte hier ein Problem, das Ende der Schlange zu finden. Trotzdem ist die Basilika natürlich auch von außen einen Blick wert und entsprechend fotogen. Auch der Künstlermarkt ist einen Besuch wert, auf dem es neben viel Kitsch auch die oder andere echte Handwerkskunst zu bestaunen gibt.

Um das touristische Event rund zu machen, muss auch noch eine Fahrt auf der Seine mitgenommen werden. Im Gegensatz zu Eiffelturm und Louvre haben wir hier nichts im Vorfeld gebucht, was sich jetzt rächt. Die Schlange an den Kassenhäuschen wickelt sich bereits um sich selbst. Es hilft nichts. Wir buchen für den nächsten Tag noch vier der letzten 12 Plätze auf einem kleinen Boot, das aus einer weniger prominenten Ecke seinen Rundkurs startet.

Tatsächlich eröffnet der Blick von der Seine noch einmal eine andere Perspektive auf Paris, nicht nur fotografisch. Eine Drehgenehmigung mit Mary & London bekomme ich von Steffi dafür nicht. Die Kuscheltiere haben anscheinend Angst vor nassem Fell und müssen deswegen im Rucksack bleiben. Insbesondere die mit viel Grün angereicherten Uferbereiche rund um die Halbinsel an der Pont de Louis zählen zu den exklusivsten Wohngegenenden von Paris. Eine nachträgliche Erkundung zu Fuß ist auf jeden Fall ein absolutes Muss.



Besonders faszinierend ist die kulturelle Vielfalt, auf die wir hier überall treffen. Die höflich grüßenden Clochards tun ein Übriges dazu, dieser Weltstadt ihr besonderes Flair einzuhauchen. Zwischen buntem Graffiti und dem wechselnden Farbenspiel der Ampeln erlebt man ein Paris, wie man es so gar nicht erwarten würde.

Nach vier Tagen und 48km Fußmarsch reicht es dann aber auch.
Die Planung für den Rückflug erledigen wir entspannt neben dem Abendessen. Das Militär holt jetzt offensichtlich alles nach, was es am Freitag nicht mehr geschafft hat. Wir ändern unsere Route in Richtung in Richtung Belgien und Luxembourg, da hier bis zum späten Vormittag noch die wenigsten Einschränkungen erwartet werden.

Es geht zurück
Weil bei mir noch für den Nachmittag ein wichtiger geschäftlicher Termin ansteht, müssen wir schon etwas früher los. An was ich dabei überhaupt nicht gedacht habe, ist die Pariser Rush-Hour. Die S-Bahn ist dermaßen voll, dass selbst mit japanischer Komprimierungstechnik nichts mehr raus- bzw. reinzuholen ist. Nach drei rappelvollen Zügen geben wir das Projekt auf, gemeinsam durch eine Türe in den Zug zu kommen. Nach der Auflösung unserer Formation unter gleichzeitiger Verteilung über den gesamten Bahnsteig klappt es dann irgendwann doch und tatsächlich treffen wir uns am nächsten Umsteigebahnhof sogar alle wieder.

Nach einer guten Stunde erreichen wir den Flughafen. Das Restaurant „Le Briefing“ hat bereits geöffnet und bietet Frühstück an. Ich notiere mir das für den nächsten Besuch, zumal es hier deutlich weniger hektisch zugeht als in der Stadt.

Aufgrund der hohen Temperaturen bleibt es bei der bereits durchgeführten Teilbetankung und einem erneuten Zwischenstopp, diesmal in Zweibrücken. Der Flugplan dazu ist bereits seit gestern Abend im System. Die Route ist auch hier wieder minimalistisch. Von Paris aus geht es über BAVOL und dem MMD VOR zum Border Crossing bei AKELU. Damit umfliegen wir die nicht diskutablen Lufträume und regeln den Rest dann dynamisch in der Luft.

Den Zutritt auf das Flughafengelände erhält man über den Pin-Code, den wir uns bei der Ankunft notiert hatten. Viel zu tun haben wir nicht. Das Gepäck kommt in die Maschine, die Bine für den Rückflug checkt.

Rückflug
Wir hören kurz in die ATIS rein, starten das Triebwerk und melden uns bei Lognes Ground. Es ist kurz nach 10 Uhr vormittags und der Flugplatz erwacht so langsam zum Leben.

Keine zehn Minuten später nimmt Bine den Flieger von der Bahn. Hier muss man jetzt etwas aufpassen, um nicht im ungebremsten Steigflug eine Delle in den A-Luftraum von Paris zu schlagen. In gerade mal 500ft über der Landschaft geht es die nächsten Meilen dahin, bis sich bei UTELA der Alpha Deckel anhebt. Heute gibt es mehr zu funken, aber alles völlig problemlos. Einzig die TMA von Étain nahe der belgischen Grenze hat nicht mit sich reden lassen. Dort lief eine französische Ansage vom Band, die wir aber nicht verstanden haben. Mit einem kleinen Schlenker in Richtung Belgien und einem kurzen Gastspiel bei Luxembourg Approach waren wir aber ein paar Minuten später wieder zurück „on track“.

Schon zehn Minuten vor unserem Grenzübertrittspunkt ALEFU nimmt uns bereits LANGEN INFO unter ihre Radarfittiche und kurze Zeit später beenden wir mit einer Zwischenlandung in Zweibrücken einen weiteren völlig unkomplizierten VFR-Flug durch Frankreich.