Gilles Navas: Traumflüge

Gilles Navas hat im Sommer 2017 von seinem Startplatz Vinon im Süden Frankreichs aus mehrere Flüge „wie von einem anderen Stern“ realisiert.
Der weiteste Flug gelang ihm in den Wellensystemen der Cevennen und der Alpen über eine Distanz von sagenhaften 1526 km.

Interview und Adaptation aus dem Französischen: Ernst Willi
Bilder: Gilles Navas, Ernst Willi

▲ Die Schönheit des Wellenfluges: In der Bildmitte ist der Monte Viso zu erkennen, weiter rechts der Mercentour-Nationalpark. Das Bild ist in der Region der Skistation Orcières aufgenommen

▶ Ungewohntes Gelände: in der Welle über den Cevennen bei St Pons

Einmal ist Gilles Navas von Vinon aus auf einem 1075 km langen Dreieck bis ins Engadin geflogen, ein andermal hat er mit einem Flug bis nach Buno im Süden von Paris einen französischen Rekord über 1242 km aufgestellt. Sein weitester Flug führte am 24. 07. 2017 in den Wellensystemen der Cevennen und der Alpen bei Mistral zu Wendepunkten in der Region von Béziers in Südwest-Frankreich und bei Domodossola in Norditalien.

Gilles, was treibt Dich dazu an, solch lange Rekordflüge wie in diesem Sommer zu unternehmen?

Ich liebe es, große Flüge zu realisieren, besonders Ziel-Rückkehr-Flüge. Soweit wie möglich vorzufliegen und dann zurückzukehren bedeutet, den Tag vom ersten möglichen Thermik-Aufwind, der manchmal morgens nur gerade 300 m über Grund reicht, bis zu den letzten, sehr schwachen Aufwindchen auch abends nach 20:00 Uhr noch nutzen zu können.

Ich erinnere mich an einen Abflug in Bailleau, wo ich um 10:00 Uhr zu einem 500-km-Flug gestartet bin. Ich wurde auf 1000 m GND geschleppt. Danach bin ich in absolut ruhiger Luft dahingeglitten, um mich am Ende unter einer Stratocumulus-Schicht 50 km weiter in nur 150 m GND wieder zu finden. Dann hat sich der Pilot, der am Morgen die Luftmasse analysierte, auf der Frequenz gemeldet und gesagt: „Hab‘ noch ein wenig Geduld, es wird in 15 Minuten losgehen!“ Am Ende hat mich ein 0,5-Meter-Aufwind an die Wolkenbasis bei 250 m/MSL gehoben. 50 km weiter stieg die Wolken-Untergrenze dann auf 700 m GND an um in der Region Angoulème 350 km weiter auf 1000 m/MSL anzusteigen!

Diese Art von Flügen unterscheidet sich stark davon, was man an Meisterschaften tun muss, wo man nur drei Stunden eines Tages nutzt. Außerdem besteht da die Tendenz, möglichst von den Leistungen der besten Pilotengruppe zu profitieren und dafür auch noch belohnt zu werden. Mir scheint, dass der Segelflug in seiner Vollendung weit mehr zu bieten hat als eine banale 420er-Regatta, (420er = Zweimannjolle für Jugendliche). Einen

großen Flug zu realisieren, ist eine persönliche Herausforderung, bei der nur persönliche Kompetenzen und Fähigkeiten gefragt sind. Dieses „Spiel“ ist für mich wertvoller und nobler und eine Form, um Entdeckungsfreude und Lebenslust auszuleben, ohne für einmal von der üblichen Technokratie eingeschränkt zu werden.

Wie findest Du die Motivation, um neue Regionen zu entdecken, wie Du es auf Deinem Rekord-Flug gemacht hast, wo Du dich im Kampf mit starkem Mistral und tiefer Basis stundenlang sehr tief durch das Rhônetal gehangelt hast?

Manchmal gerät man in Situationen, die komplex werden können. Man muss dann sicherstellen, dass man sich innerhalb seiner Möglichkeiten bewegt und sein Talent nicht überstrapazieren.

Auf diesem Flug musste ich mich lange in einem 0,5-Meter-Aufwind gedulden, um ausreichend Spielraum zu haben, um eine Wolkendecke überqueren zu können. Orange Control hat mir dabei geholfen, indem mir der Controller eine etwas größere Höhe als FL 115 erlaubte und seine Jäger im Luftraum darunter behielt. Letztlich musste ich 80 km weiter doch die Bremsklappen einsetzen, um unter die Wolkenschicht zu sinken und dann befand mich auch noch im Regen. Ich bin einfach den kleinen Flugplätzen wie Aubenas oder Montélimar gefolgt. Bei Aubenasson habe ich einen Moment befürchtet, landen zu müssen. Ich konnte mich zwischen 1000 und 1200 m/MSL knapp halten. Manche Wolken regneten aus. Aber der Nordwind war mit 40 km/h stark genug und blies aus dem richtigen Winkel auf die Hänge. Also habe ich mich entschlossen, weiter zu fliegen, bis ich im Osten Aufhellungen entdecken konnte. Ich bin dabei immer den Außenlandefeldern nachgeflogen, die ich gut kenne. Dann hat sich die Situation endlich deutlich verbessert und der Col de Cabre kam in Reichweite. Ich darf übrigens im Regen meine Heimkehrhilfe in der ASG-29E nicht einsetzen.

In der Tat kommt die Motivation zu kämpfen häufig aus den Konsequenzen, die sich ergeben, wenn man eine

Keine Auffanglinie: Blick aus der Cevennen-Welle an die Mittelmeerküste bei Sête

bestimmte Situation nicht akzeptieren will. Abzubrechen, wenn man noch weiterfliegen könnte, bedeutet eine Außenlandung mit allen Unannehmlichkeiten. Anderseits kann Weiterfliegen unter marginalen Bedingungen auch eine „Investition in die künftige Sicherheit“ sein.

Wie bereitest Du dich auf Deine Distanzflüge mental und materiell vor?
Materiell besteht meine Vorbereitung daraus, das Flugzeug so bereit zu halten, dass ich eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang starten könnte. Das bedeutet, gefüllte Wasserballast-Tanks, voll geladene Batterien, eine volle Sauerstoff-Flasche und die persönlichen Dinge im Flugzeug bereit zu haben. Wenn nötig, sind das eine zur häufigsten Temperatur passende Flieger-Kombi, Heizsohlen und Biwakstiefel. Die Flugdeklaration gebe ich schon am Vortag in den Logger ein. Das heißt auch, dass ich bei einem Start vor Sonnenaufgang keine Möglichkeit mehr habe, den Flug anzupassen: Die Satellitenbilder während der Nachtstunden sind kaum brauchbar, man sieht darauf schlicht nichts, weil es ja dunkel ist.

Stresst es dich nicht, in wirbligen Rotoren zu kämpfen, Freigaben über Funk zu verlangen und gleichzeitig noch Transponder-Codes in ein auf und ab hüpfendes Gerät einzugeben? – Und wie ist die Zusammenarbeit mit den französischen Controllern generell?
Das hängt stark vom einzelnen Controller ab. Manche sind kooperativer und andere sind es weniger. Die wirkliche Belastungsgrenze hängt aber mit der Anzahl Segelflugzeuge zusammen, die eine Freigabe verlangen. Wenn schon mehrere Segelflugzeuge im kontrollierten Luftraum sind, werden die nächsten wahrscheinlich keine Freigabe mehr erhalten.

Weshalb hast Du eine ASG-29E gewählt?
Das war damals die wettbewerbsfähigste Maschine, um an internationalen Wettbewerben teilzunehmen. Darüber

Die Lure-Welle am Abend mit Rotoren bis auf FL 195

hinaus begünstigt der Sitzkomfort die Realisierung großer Flüge. Das Flugzeug mit Heimkehrhilfe bleibt mit seiner minimalen Flächenbelastung bei Wettbewerben und langen Flügen innerhalb einer wettbewerbsfähigen Grenze.

Gibt es einen Grund für Vinon als Startplatz …
Vinon liegt für Abflüge in der Welle sehr gut. Außerdem ist es für mich und meinem Wohn- und Arbeitsort Toulon der nächstmögliche Segelfflugplatz.

… es wäre ja für einen Piloten Deines Kalibers wesentlich einfacher, Rekordflüge in Argentinien oder Südafrika zu realisieren?
Natürlich sind andere Länder für Weltrekorde förderlicher. Seit der Einführung der Kontinental-Rekorde bieten sich jedoch viele Möglichkeiten für Piloten, die solche Expeditionen nicht organisieren können oder wollen. Ich mag Neuseeland und Namibia sehr, kenne allerdings Patagonien noch nicht.

Ich sehe Dich immer dabei, Dein Flugzeug mit viel Wasserballast zu füllen. Mit welcher Flächenbelastung fliegst Du Deine Maschine?
Für die Wellenflüge starte ich – wenn es nicht zu kalt dafür ist – mit einer maximalen Abflugmasse von 600 kg, was 57 kg/m² entspricht. Bei meinen Thermikflügen bin ich häufig mit 550 kg oder 52 kg/m² unterwegs.

Mit welchen Instrumenten hast Du Deine ASG-29E ausgerüstet?
Ich fliege mit einem LX 9070 als Vario/Endanflugrechner. Das ist zu einer Art Standard geworden. Daneben habe ich einen Garrecht-Transponder und ein Becker-Funkgerät im Instrumentenbrett.

Was ist selbst für einen Piloten mit Deiner Erfahrung beim Segelflugsport bis heute am Interessantesten und Wichtigsten geblieben?
Das ist eine außergewöhnliche Sportart, die Natur, Technik

Das Massiv des Grand Paradis
Die Front weiter im Nordosten beim Matterhorn und Monte Rosa würde später für einen komplizierten Rückflug sorgen

und Wissenschaft vereint. Der Sport ist die reine Freude, es fällt mir schwer, mir eine andere Sportart als Ersatz vorzustellen. Im Segelflug-Wettkampf ist das Vergnügen mit Schwimm-Meisterschaften, dem Triathlon oder Segelregatten (Match-Racing) vergleichbar.

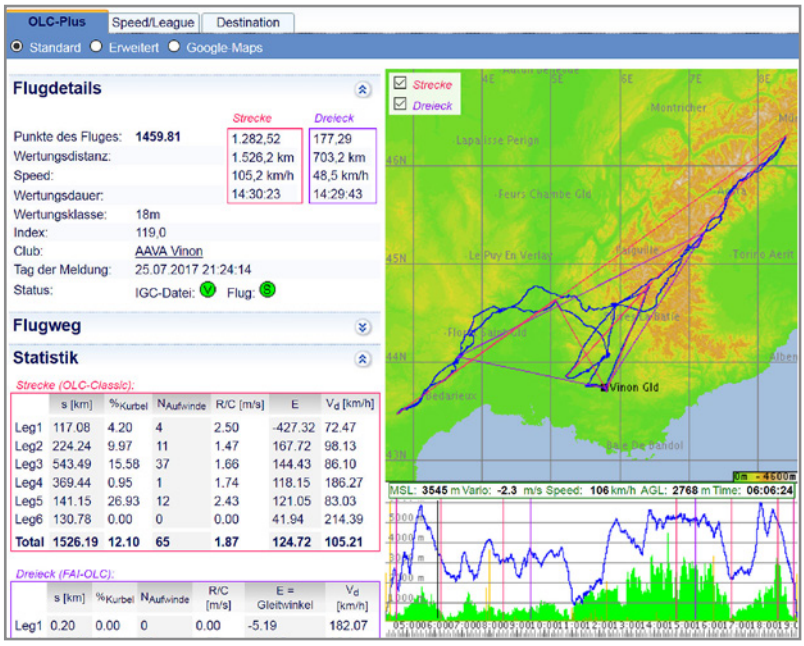
Was empfiehlst Du persönlich einem Piloten, der ebenfalls gerne lange Distanzflüge machen möchte?
Diese Art Fliegerei zu betreiben, bedeutet ein hohes Maß an Engagement. Es ist vor allem eine Frage des Willens. Man darf sich das nicht zu leicht vorstellen: Immerhin steht man steht schon um 04:30 Uhr auf, um danach bis 16 Stunden alleine im Cockpit zu sitzen. Es ist zumindest für andere Lebensbereiche stark einschränkend und man braucht eine gute physische Kondition dafür.

Hast Du eine Empfehlung, Wellenaufwinde zu finden?
Vorzugsweise sollte ein Gebirgszug orthogonal (90°) zur Windrichtung stehen. Die Aufwindfelder hängen von Windprofil, Geschwindigkeit und Windrichtung ab. Am 26. November dieses Jahres spendierte die Welle südlich des Pic de Bure am Morgen eine Aufwindspitze von 9 m/s. Ein paar Stunden später mussten wir uns da mit 1,5 m/s zufriedengeben. Der Höhenwind hatte sich erheblich abgeschwächt. Die beste Empfehlung ist, die Flugdaten der Piloten zu nutzen, die oft unterwegs sind. Die Aufwindfelder befinden sich häufig an derselben Stelle.

Wie entscheidest Du, einen Aufwind anzunehmen (oder weiterzufliegen) und wie für eine Drehrichtung?
Ich entscheide mich gefühlsmäßig während des Einfluges in einen Aufwind. Die Schwierigkeit ist, die Geschwindigkeits-Reduktion und dann die Drehung richtig zu dosieren. Wenn man den starken Kern des Aufwindes nicht sofort spürt, um an der richtigen Stelle einzudrehen, ist es hilfreicher, erst einen größeren Kreis eben in schwächerem Steigen zu fliegen, um später den Thermikkern zu finden und dann eindrehen zu können. ♦

Gilles Navas:

So gelang mir der Rekord-Flug



„Ich habe mich an diesem Tag auf den Weg gemacht, um einen Distanz-Europa-Rekord um drei Wendepunkte zu versuchen. Der Abflug klappt mit einem Aufstieg auf FL 115 in der Lubéron-Welle und später auf FL 195 in der Lure-Welle relativ gut. Marseille Control bewilligt das. Danach kann ich den Flug zum ersten Wendepunkt Bourdeux über einer geschlossenen Wolkendecke fortsetzen. Die Querung des Rhône-Tals gelingt wie der Anschluss zehn Kilometer westlich von Aubenas leicht, wo ich erneut auf FL 115 steigen kann. Danach gleite ich bis östlich von Vigan, wo ich von Montpellier Approach zusammen mit Baptiste Innocent eine Freigabe bis FL 140 erhalte.

An der zweiten Wende verabschiede ich mich vom Europa-Rekord. Beim Anflug auf den St Pons merke ich, dass der gewählte Wendepunkt um 08:30 UTC (10:30 lokale Zeit) wegen der Bewölkung nicht zu machen sein würde. Danach setze ich den Flug im Bewusstsein fort, den angepeilten Europarekord nicht realisieren zu können. Der Rückflug an den Mont Lozère ist ein wenig mit dem ersten Teil des Fluges vergleichbar, sieht man davon ab, dass die Steigwerte da diesmal schwach sind. Trotzdem muss ich hier steigen, um eine Wolkenschicht durchsteigen zu können, die sich ohne „Föhn-Löcher“ einige Dutzend Kilometer noch Norden ausdehnt. Erst erhalte ich von Camargue Control eine Freigabe, später eine von Orange Control. Der Controller hält seine Jäger unterhalb von FL 100, während ich darüber die Ebene quere. In der Region südlich von Privas konnte ich nicht mehr vermeiden, die Bremsklappen auszufahren, um in ein Föhnloch eintauchen zu können. Schnell finde ich mich zwischen Loriol und Saillans mitten im Regen. Ich kann aus diesem unfreundlichen Gebiet an die Hänge am Col du Cabre flüchten, wo im Bezirk der Buëch/Durance die Bewölkung endlich abnimmt.

Unter FL 100 die Jäger, darüber die Segel-flieger. In der markanten Welle des Pic de Bure klettere ich wieder auf 5000 m MSL hinauf. Ich verlasse auf dieser Höhe das schwächer werdende Steigen, um meinen Kurs weiter nach Nordosten fortzusetzen. Erneut verhindert die Bewölkung einen direkten Kurs und ich bin gezwungen, dem Durance-Tal über Embrun, Saint Crépin und Briançon zu folgen, um die Suza-Welle erreichen zu können. Vor mir habe ich immer noch Baptiste, der im Westen ca. 25 km in Bédarieux gewendet hat. Dank seiner Informationen kann ich seinen rund 50 km langen Vorsprung nach und nach verringern und aufschließen.

Auf vertrauten Pfaden ins Aosta-Tal und zur dritten Wende. Den Übergang ins Aosta-Tal kann ich dank dem Aufwind im östlichen Maurienne-Tal und später jenem am Grand Paradis über meine gewohnten Aufwindquellen bewerkstelligen. Der Anschluss an den Monte Rosa gelingt danach vergleichsweise einfach. Dort sehen wir uns allerdings gezwungen, sehr tief über eine Wolkenschicht zu fliegen, die für meinen Geschmack viel zu hoch ansteigt. In der Region von Domodossola geht die Bewölkung dann zwar wieder zurück. Aber nördlich des Simplon-Passes steigt die Bewölkung wieder bis auf FL 170 an. Deswegen gelingt auch die Umrundung der dritten Wende nicht wie vorgesehen und ich muss 25 km davor den Rückzug antreten.

Am Ende fällt der französische Rekord. Für den Rückflug plane ich, direkt vom dritten, nordöstlichen Wendepunkt, an die vierte Wende im Süden 15 km westlich der Stadt Apt zu gleiten. In diesem Moment habe ich noch nicht realisiert, dass der französische Rekord für den freien Flug um drei Wendepunkte damit fallen würde. Mir bleibt nur noch, Provence Control um eine Freigabe für ein Umrunden des westlichsten Ausläufers der Alpilles zu bitten. Um die Höhe dafür aufbauen zu können, nutze ich den Aufwind am Pas de la Cavalle und an der Lure sowie am Pic de Bure. Die geflogene Flugdistanz liegt so am Ende über 1500 km." ♦