



Besançon aus dem Fluge betrachtet: Gut zu erkennen die Lage in einer Schleife des Flusses Doubs. Die Stadt hat genau die „richtige“ Größe und vermittelt viel Lebensqualität

Besançon und die Franche-Comté

Eine häufig von Piloten übersehene oder zumindest etwas vernachlässigte Region Frankreichs ist die im Osten des Landes gelegene Franche-Comté mit ihrer Hauptstadt Besançon. Dabei hat sie fliegerisch und touristisch eine Menge zu bieten. Außerdem ist sie insbesondere von den südlichen Teilen Deutschlands aus in nur ca. zwei Flugstunden zu erreichen, also sogar für Tagestrips gut geeignet. Philipp Tiemann war im Laufe des Sommers zwei Mal dort und hat die Region und ihre Flugplätze mit der Piper erkundet.

Zugegeben, Ausflüge ins Elsass sind ganz nett. Colmar ist schön. Strasbourg sowieso. Doch das gänzliche Frankreich-Feeling ist das noch nicht. Wer „richtig“ nach Frankreich möchte und dennoch nicht allzu lange fliegen, hat neben dem Burgund (Dijon, Beaune...) mit der zwischen den Vogesen und dem Jura gelegenen historischen Region Franche-Comté („Freie Grafschaft“) ein sehr schönes Ziel vor sich liegen. Dennoch hat man den Eindruck, dass für viele Piloten diese Region höchstens einen kurzen Tankstopp auf dem Weg von Deutschland nach Südfrankreich wert ist, denn der Weg durch die so genannte Burgundische Pforte ist ein beliebtes VFR-Schlechtwetterrouting in Richtung Südwesten. Ihnen ist die Region häufig maximal aufgrund des namensgleichen Comté-Käses bekannt.

Die reizvolle Hauptstadt Besançon liegt im Zentrum der Region und ist einen Besuch unbedingt wert. Dazu gleich mehr. Im Zuge der Zusammenlegung zahlreicher französischer Regionen zu Großregionen wurde die Region Franche-Comté übrigens zum 1. Januar 2016 mit der benachbarten Region Burgund zur Region Bourgogne-Franche-Comté fusioniert.

Besançon

Mein erster Ausflug in die Franche-Comté in diesem Jahr galt vor allem der Hauptstadt Besançon. Sie hat knapp 120.000 Einwohner und liegt in einer Schleife des Flusses Doubs. Während der Zeit des Römischen Reichs spielte sie unter dem Namen Vesontio eine wichtige Rolle. Heute bietet sie eine außerordentlich hohe Lebensqualität. Dank ihres reichen historischen und kulturellen Erbes und ihrer einzigartigen Architektur trägt Besançon seit 1986 die Auszeichnung „Stadt der Kunst und Geschichte“.

Bekanntlich ist die fliegerische Infrastruktur in Frankreich einzigartig. Selbst eine nicht sehr große Stadt wie Besançon bietet für GA-Piloten gleich zwei gute Flugplatzalternativen: zum einen den etwas größeren (IFR-zugelassenen) Flugplatz La Vèze (LFQM) und zum anderen den etwas kleineren VFR-Grasplatz Thise (LFSa). Beide sind sehr gut nutz-

bar. Ich entschied mich zunächst für den Platz Thise; die Vor- und Nachteile beider Plätze seien gleich noch erläutert.

Routing: Eurocontrol-konforme Low-Level IFR-Routings durch das Elsass und Lothringen sind aufgrund der zahlreichen und großen Beschränkungsgebiete leider meist mit recht großen, teilweise sogar absurden Umwegen versehen. Hier muss man teilweise etwas mittels Fly-Over Points mit seinem Lieblings-Flugplanungsprogramm spielen, bis das Ganze zumindest halbwegs akzeptabel ist. Wichtig ist wie immer, dass das Routing im Großen und Ganzen geradeaus geht und durch die gewünschten Sektoren führt; einzelne „Zacken“ werden sowieso zu 99 % durch ATC im Fluge begradigt.

Auch VFR-Flugplanungen erscheinen auf den ersten Blick sehr komplex. Doch selbst unter der Woche sind Durchflüge durch die meisten LF-Rs in der Regel möglich. Der Durchflug



Anflug auf Besançon-Thise. Keine Angst vor der Graspiste; sie ist lang, breit und hindernisfrei.

durch die TMAs von Strasbourg und Metz sowie die militärische CTR von Luxeuil werden ohnehin zu 100 % genehmigt. Man sollte also durchaus etwas offensiv (also direkt) planen und lediglich den (eher wenigen und kleinen) LF-PS ausweichen sowie eventuell aktive RTBA-Abschnitte berücksichtigen.

Mein IFR-Flug von Aschaffenburg führte dann quer durch die Strasbourg TMA, wobei lediglich einmal kurz aufgrund LFST anfliegenden Verkehrs ein Vektor vom Kurs weg notwendig war. Danach ging es weiter in FL70 direkt über die höchsten Berge der Vogesen, die bis zu knapp 5.000 Fuß hoch sind. FL70 ist dort also so ziemlich das Minimum. Dafür wird man mit tollen Ausblicken belohnt, bevor ungefähr querab von Luxeuil schon der Sinkflug beginnen kann. Bekannterweise muss in Frankreich IFR nicht gecancelt werden, bevor man auf einem VFR-Platz landet.

Besançon-Thise (LFSA) liegt ein paar Kilometer nordöstlich der Stadt. Trotz Graspiste und primärer Aeroclub-Funktion ist der Platz „ouvert à la CAP“, also für den allgemeinen Verkehr, ohne PPR stets und ohne irgendwelche einschränkenden „Öffnungszeiten“ anfliegbar. Bei Rückfragen z. B. zum Pistenzustand oder zu Absprachen zwecks Tankens kann man sich natürlich trotzdem vorab an den Aeroclub du Doubs wenden. Die Pisten sind mit knapp 1.000 Meter ausreichend lang für fast alles. Es gibt keinen AFIS, allerdings gilt an dem Platz auch kein striktes „french-only“; man kann seine Positionsmeldungen also auch auf Englisch abgeben. Keine Angst, das Flugaufkommen ist eher überschaubar.

Der Anflug entlang des Tals des Flusses Doubs ist landschaftlich sehr schön. Motor-



Relikte römischer Zeiten: die Porte Noire (oben) und die Square Castan (unten)



flugzeuge benutzen ausschließlich die Nord-Piste, also die 06L/24R, die ziemlich eben ist. Parken dürfen Gäste auch auf dem

Asphaltvorfeld vor dem Hangar. Für Avgas-Flieger gibt es eine TOTAL-Tankstelle, bei der Inhaber der TOTAL-Card auch völlig selbstständig und zu sehr günstigen Preisen tanken können. Bei Bedarf kann man in dem recht großen Hangar Platz für den Flieger bekommen.

Ein weiterer Grund für LFSA ist neben der angenehmen Tatsache, dass es hier keinerlei Lande- und Abstellgebühren gibt, dass man in gut fünf Minuten vom Platz aus zur nächs-

ten Bushaltestelle gehen kann (Haltestelle „Horizon“ der Linie 72; Google Maps hilft). Pläne und Zeiten für die Buslinien der Stadt gibt es hier: www.ginko.voyage/se-deplacer/horaires/horaire-a-votre-arret. Die Erfahrung in Frankreich hat nämlich gezeigt, dass Taxis nicht nur meist ziemlich teuer sind, sondern abgesehen davon auch in den Vororten der Städte und in ländlichen Gebieten teilweise schlicht gar nicht einfach zu bekommen sind. Leider ist die besagte Buslinie 72 sonntags nicht in Betrieb.

Für den Besuch in Besançon selbst empfehle ich Fahrräder als Fort-

Unten: Die festlich beleuchtete Zitadelle am Abend von der Stadt aus betrachtet. Links: Die mächtige Zitadelle aus nächster Nähe



bewegungsmittel in der Stadt; an jeder Ecke sind dort Leihfahrräder abgestellt. Hierzu sollte man sich vorher unter www.velocite.besancon.fr registrieren; Besançon hat genau die richtige Größe, um pedalierend erkundet zu werden. Insbesondere kann man nahezu komplett am Fluss Doubs entlang um die Altstadt herumfahren. Diese ist von prächtigen Wohnhäusern aus dem 16. und 17. Jahrhundert sowie natürlich zahlreichen Kirchen geprägt. Dazu kommen mehrere erhaltene Gebäude aus der Römerzeit, allen voran die Porte Noire und der Square Castan. Absolutes Highlight und Wahrzeichen der Stadt ist aber natürlich die 150 Meter oberhalb des Stadtzentrums thronende von Vauban entworfene Zitadelle. Dieses riesige Bauwerk ist der meistbesuchte Ort der gesamten Franche-Comté. Insgesamt stehen in Besançon 184 als „Monument historique“ klassifizierte Bauwerke. Kunstliebhaber kommen im über die Stadtgrenzen hinaus renommierten Museum der Schönen Künste auf ihre Kosten. Außerdem ist die Stadt sehr grün; mir persönlich haben der am östlichen Ufer des Doubs gelegene Parc Micaud und der mitten in der Altstadt gelegene Parc Granvelle besonders gefallen. Insgesamt hat Besançon auch für zwei bis drei Tage genug zu bieten. Der Vollständigkeit halber sei gesagt, dass ein Taxi am Sonntagmorgen von der City (Bahnhof) zum Flugplatz Thise 22 Euro gekostet hat.

Außerdem an dieser Stelle noch ein paar Infos zu dem „anderen“ Flugplatz der Stadt, La Vèze (LFQM), dem ich im Rahmen der zweiten Tour einen Besuch abstattete. Er liegt minimal weiter von der City entfernt als Thise und befindet sich südöstlich der Stadt. Landschaftlich ist der Anflug über die sanf-

ten Hügel zu Fuße des Französischen Jura ebenso ein Genuss. Sonst hat er – neben der 1.400 Meter langen Asphaltbahn und dem Umstand, dass es hier auch Jetfuel gibt – zunächst noch eine Reihe weiterer Vorteile:

1. IFR-Verfahren. Neben dem seit Jahren bestehenden NDB-Anflug gibt es jetzt auch RNAV-Anflüge, und zwar sogar mit LPV-Minima. Diese liegen allerdings relativ hoch – im günstigsten Fall 420 Fuß MDA und 1.500 Meter RVR. Für den IFR-Abflug gibt es keine SIDs; man muss sich also zunächst selbst einen sicheren Abflugweg zu-rechtlegen.
2. Nachtflugbeleuchtung. Diese kann per PCL aktiviert werden; dies wiederum muss man aber vorab anmelden und es kostet eine Extragebühr.
3. Englischsprachigen AFIS. Der AFIS-Dienst wird allerdings, wie an vielen kleineren Plätzen in Frankreich, nur wochentags vorgehalten (und auch dann nur zu relativ begrenzten Uhrzeiten). Wochenends gibt es keinen AFIS, wodurch dann „french-only“ gilt. Sie sehen, wenn man keinen Funk auf Französisch durchführen kann oder will, ist LFSA eventuell die bessere Alternative.

Ansonsten ist LFQM wirklich ein sehr schön gebauter, zweckgemäßer Verkehrslandeplatz mit LPV. Weiterer Nachteil allerdings: Es gibt fußläufig keinen brauchbaren Anschluss an das Busnetz. Für das Taxi ins Stadtzentrum (06 25 46 93 97 oder 03 81 88 80 80) muss man mit ca. 30 bis 40 Euro rechnen.

Die Landegebühr in La Vèze beträgt für Luftfahrzeuge mit bis zu zwei Tonnen MTOW 18 Euro; die Parkgebühren sind mit knapp 30 Euro für 24 Stunden einen Tick hoch.

Kommen wir nun zu den weiteren von mir besuchten Orten und Flugplätzen der Franche-Comté; zu den Flugplätzen sei gesagt, dass für sie allesamt kein grundsätzliches „french-only“ gilt und man daher, wenn es nicht anders geht, den Platzfunk regelkonform auch auf Englisch durchführen kann.



Montbéliard und der Flugplatz Montbéliard-Courcelles (LFSM)

Ca. 65 km nordöstlich der Regionshauptstadt Besançon und damit schon direkt an der Burgundischen Pforte und unweit des Elsass liegt ein weiteres, allerdings kleineres Städtchen: Montbéliard. Der am südwestlichen Stadtrand gelegene Flugplatz ist von der Ausstattung und den Dimensionen her La Vèze sehr ähnlich. Auch hier gibt es neben einem NDB-Anflug einen RNAV-Anflug; in diesem Fall allerdings bisher nur mit (relativ hohen) LNAV-Minima. Außerdem gibt es bezüglich Pistenwahl sowie An- und Abflugverfahren ein paar Einschränkungen, die mit der Hindernissituation westlich des Platzes zusammenhängen. Auch hier gibt's am Wochenende leider kein AFIS und somit gilt zumindest dann „french-only“. Dass ei-

Seit Kurzem sogar mit LPV-Anflug: Besançon La Vèze (LFSM). Am Wochenende ist der Platz ohne AFIS, genau genommen also „french-only“.





Gelebter Pragmatismus am Flughafen von Montbéliard (LFQM): IFR, umzäunt, und dennoch auch ohne jegliches Personal legal und praktisch jederzeit nutzbar.

ne solche Stadt mit nur 26.000 Einwohnern überhaupt einen solch gut ausgestatteten Flughafen hat, ist wohl unter anderem dem Umstand zu verdanken, dass der Autobauer Peugeot am Rande von Montbéliard sein Stammhaus hat.

Großer Vorteil dieses Platzes für „Flugreisende“: Man kann aufgrund der Stadtnähe mit einem ca. 25-minütigen Fußmarsch direkt in die Altstadt laufen, ist also nicht unbedingt auf öffentliche Verkehrsmittel und Taxis angewiesen. Wer ein Klapprad hat, ist natürlich noch besser dran.

Die Stadt war übrigens 400 Jahre lang dem Hause Württemberg zugehörig. Es gibt Bauwerke, die an die einstige Herrschaft erinnern, insbesondere das mitten in der Altstadt liegende Château des Ducs de Wurtemberg. Auch die Kirche Saint-Maimboeuf sowie die Gegend rund um den Place St. Martin sind schön. Außerdem lohnt wie fast überall in Frankreich auch hier ein Besuch der städtischen Markthalle („Les Halles“).

Belfort und der Flughafen Belfort-Chaux (LFGG)

Als noch etwas sehenswerter und atmosphärischer empfand ich allerdings das nahe, ebenfalls nordöstlich von Besançon liegende Belfort. Obwohl die Stadt doppelt so groß ist wie Montbéliard, hat sie „nur“ einen einfachen VFR-Flughafen mit Grasbahn und ohne AFIS (aber auch hier: „ouvert à la CAP“ und somit keinerlei PPR erforderlich). Er liegt sieben Kilometer nördlich der Stadt und damit direkt am Rande der südlichen Ausläufer der Vogesen. Allerdings gibt es eine gute Anbindung an die Stadt mittels Linienbus. Außerdem ergibt sich einen landschaftlich sehr schöner Anflug; wegen der nahen Berge wird in der Regel auf der Piste 18



Sehenswert: die Stadt Belfort und ihre Zitadelle (oben). Der Place d'Armes ist architektonisch ein sehr schönes Ensemble.





Oben: Genüsslich: tiefes VFR-Fliegen entlang dem lieblichen Fluß Doubs. Unten: Motiv von der Altstadt Montbéliards. Man kann bei Bedarf vom Platz aus zu Fuß dorthin gelangen.



operiert. Als besonders schön an Frankreich empfinde ich, dass die „kleinen“ AL-Pisten ganz überwiegend nicht ganz so knapp bemessen sind, wie es oft in Deutschland und der Schweiz der Fall ist; die Bahn ist auch hier 920 Meter lang, breit, hindernisfrei und somit ebenfalls für fast alle GA-Maschinen geeignet. Keine Angst, die Pistenoberfläche ist wirklich gut und gepflegt.

Der örtliche Club betreibt Motorflug, Segelflug und UL. Auch hier: keine Lande- oder Parkgebühren. Die Tankstelle ist von TOTAL, aber leider ohne Self-Service-Terminal für die TOTAL-Card, sodass man zum Tanken auf die Hilfe vom Club angewiesen ist. Neben

dem Hangar gibt es ein kleines Restaurant, das von einem rührigen Ehepaar betrieben wird – zwar keine große Kochkunst, aber ehrliche Küche, die geschmeckt hat (das Restaurant hat dienstags Ruhetag; es gibt keine Schließung wegen Urlaubs im Hochsommer).

Die Bushaltestelle (Sermamagny) ist in der Tat nur 400 Meter vom Abstellplatz und vom Restaurant entfernt. Busfahrpläne gibt es hier: <http://www.optymo.fr>.

Auch die Altstadt von Belfort wird von einer mächtigen Zitadelle überragt. Zur Sicherung der Grenzen des französischen Königreichs hatte der Sonnenkönig, Ludwig XIV, auch hier den Festungsbaumeister Vauban mit dem Ausbau der städtischen Festungsanlagen beauftragt. Diese hielten standhaft mehreren Belagerungen stand, zuletzt 1870 durch das preußische Heer. Diese militärische Großtat wurde durch den Bildhauer Frédéric-Auguste Bartholdi zwischen 1875 und 1880 in einem gigantischen Werk verewigt: Am Fuße der Zitadelle entstand, mit Blick auf die Vogesen, das Elsass und den Jura, ein gewaltiger Löwe aus rotem Sandstein – heute natürlich das Wahrzeichen der Stadt. Die Zitadelle kann bestiegen und besichtigt werden.

Unten in der Altstadt, sind der Place d'Armes sowie die unmittelbaren Seitenstraßen sehenswert; insbesondere abends gibt es von den Cafés des Platzes aus tolle Blicke auf die sonnenbeschienenen Mauern der Zitadelle.

Von Belfort aus kann man in recht kurzer Zeit mit dem Auto zum mit 1.424 Metern ü. N. N. höchsten Berg der Vogesen, dem Großen Belchen („Grand Ballon“), fahren. Insgesamt

ist Belfort einen Kurzausflug absolut wert. Von z. B. Egelsbach aus sind es hierhin gar nur 165 Meilen auf dem Großkreis, also selbst in kleinen, einfachen GA-Maschinen nicht mehr als ca. eineinhalb Flugstunden.

Pontarlier (LFSP)

Pontarlier hingegen liegt ca. 50 Kilometer südöstlich von Besançon, im nördlichen Teil des Französischen Jura und damit nur noch etwa 20 km von der Grenze zur Schweiz entfernt. Und tatsächlich, man merkt die Nähe der Schweiz; an der Landschaft, dem Ambiente, der Küche und der Architektur.

In der Tat: Pontarlier liegt 837 Meter über dem Meeresspiegel und ist damit nach Briançon bereits die zweithöchste Stadt Frankreichs. Sie und ihre Umgebung bieten ein sehr umfangreiches Freizeit- und Sportangebot im Sommer wie im Winter.

Der Flugplatz ist wiederum von der Sorte „reiner Clubflugplatz“, d. h., es gibt keine IFR-Verfahren und keinen AFIS-Dienst. Dafür eine 1.000 Meter lange Asphaltpiste, die aber bei fast 2.700 Fuß Platzhöhe insbesondere im Sommer auch gebraucht wird. Im Winter hingegen wird die Pistenräumung vom Betreiber nicht garantiert; dies wäre so ein Fall, wo ein voriger Anruf beim Aeroclub de Pontarlier Sinn machen würde. In Anflug kann man in südlicher Richtung schon die teilweise über 5.000 Fuß hohen Berge des Französischen und Schweizer Jura sehen. „Preferred runway“ ist in LFSP die 02.

Am Rande des Vorfelds steht eine Tankstelle von TOTAL mit Self-Service-Terminal, sprich,

mit der TOTAL-Card kann man gänzlich selbstständig 100LL tanken. Ansonsten ist hier außer etwas Clubbetrieb eher wenig los; es gibt direkt am Platz kein Restaurant. Auch hier: „Pas de taxe, monsieur!“

Positiv ist, dass man auch von Pontarlier aus die Stadt zu Fuß erreichen kann: vor zur Hauptstraße, dann zunächst über den Kreisverkehr hinweg und dann immer geradeaus; dauert ca. 20 Minuten (der Weg führt allerdings überwiegend durchs Gewerbegebiet). Dann wird man allerdings gleich mit einem Blick auf die sehr schöne Altstadtpforte Saint-Pierre belohnt. Sehenswert, da besonders, ist auch die Kirche St. Bénigne. Sonst ist Pontarlier an sich nicht so sehr aufregend. Lockender ist eher das Angebot des Umlands: Pontarlier ist Wintersportort; vor allem Langlauf wird viel betrieben. Durch die Nähe des Flusses Doubs und der beiden Seen Lac de Saint-Point (immerhin der drittgrößte natürliche See Frankreichs) und Lac de Remoray gibt es auch ein großes Angebot an Wassersportarten.

Wer übrigens bei einem Besuch einmal mit dem Auto zwischen Pontarlier und Besançon unterwegs sein sollte, muss unbedingt einmal das westlich von der Bundesstraße 57 abzweigende Tal der Loue entlangfahren. Berühmtestes Fotomotiv dieser Gegend ist der Blick über das pittoreske Dorf Lods.

Weitere Orte in der Franche-Comté

Die Region bietet noch weitere Städtchen und dazugehörige Flugplätze, die auch für mich noch für als weitere Flüge auf der Liste stehen. Genannt seien:

Turboprop-Training zu erträglichen Preisen

PA31T/42 CHEYENNE UND PIAGGIO P180 AVANTI
TYPE RATING • INSTRUCTOR • AUFRISCHUNG

ALLE FCL-CHECKFLÜGE. AUCH KOMBINATION MIT US-CHECKS MÖGLICH



Kursangebot Cheyenne:

- Type Rating TR PA31T/42 (auch als initial Multiengine!)
- Type Rating Instructor TRI(A)
- Auffrischkurse für TRI(A) gem. FCL.940.TRI(a)(1)(ii)
- Auffrischung und In-Übung-Haltung Cheyenne
- Training als Single- oder Multi-Crew MP/SP ops

**Gerne auch auf Ihrem
eigenen Flugzeug
und mit Ihren SOPs!**

Kursangebot Piaggio Avanti:

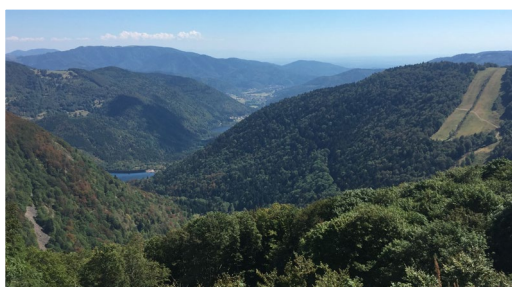
- Type Rating TR P180
- Landetraining nach Simulatoreausbildung
- Type Rating Instructor TRI(A)
- Auffrischkurse für TRI(A) gem. FCL.940.TRI(a)(1)(ii)
- Auffrischung und In-Übung-Haltung

Airwork Operations GmbH
Klosterwiesgasse 46
A-8010 Graz
AT.ATO.153
Kontakt: +49 6103 8314 193
ato@pilotundflugzeug.at
www.pilotundflugzeug.de/ops

1. Lons-le-Saunier (Flugplatz: LFGL): Ein kleines, hübsches Städtchen, ca. 50 Kilometer westlich von Besançon.
2. Dole (Flugplatz: LFGJ): Früher einmal Hauptstadt der Franche-Comté. Gilt als sehr sehenswert. Grenzt direkt an die Nachbarregion Burgund.

Das außerdem recht hübsche Bäderstädtchen Luxeuil hat leider keinen eigenen Flugplatz, sondern nur einen Militärflughafen (LFSX), der meines Wissens nicht zivil mitgenutzt werden kann.

Empfohlen sei Besuchern der Region auch, mit einem Mietauto das Tal des Flusses Doubs entlangzufahren, z. B. von Besançon aus in Richtung Baume-Les Dames.



Dieser Abriss über die Franche-Comté findet sich ab sofort neben den Kapiteln zu den weiteren französischen Regionen unter www.fliegen-in-frankreich.de/franche.html.

Wer sich nicht nur fliegerisch auf seinen Flug in die Franche-Comté vorbereiten, sondern sich auch kulturell etwas einstimmen möchte, dem sei das Buch „Liebenswerte Franche-Comté“ von André Besson (ISBN 978-2-7373-4516-6) empfohlen; die Mischung aus geschichtlichen, geographischen und praktischen Hinweisen passt.

 Philipp.Tiemann@pilotundflugzeug.de

Links: Von Belfort aus ist es eine recht kurze Autofahrt zum höchsten Punkt der Vogesen, dem Grand Ballon. Unten: Ein berühmtes Fotomotiv in der ländlichen Franche-Comté: Der Ort Lods im Tal der Loue.

