



Keiner passt auf und keiner erteilt Infos per Funk: unser Beispielplatz Haguenau (LFSH).

Unkontrolliert in Frankreich

Es ist schon erstaunlich, wie viele Piloten vor selbst relativ einfachen Flügen auf kleine Plätze in Frankreich zurückschrecken. Selbst von denjenigen Piloten, die grenznah leben, fliegen nur die wenigsten gelegentlich auf die mehreren hundert kleinen Plätze ohne ATS, also jene ganz ohne Tower oder AFIS. Daher hier noch einmal Schritt für Schritt alle Dinge, die bei solchen Flügen etwas anders sind als bei einem Flug von Mainz nach Koblenz.

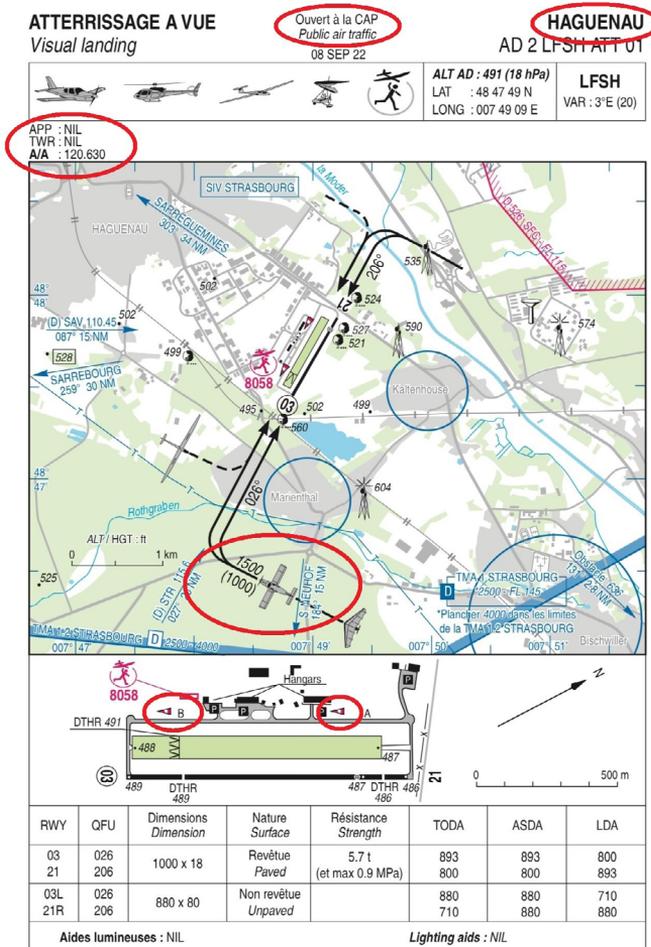
Unser Flug nach Frankreich führte uns VFR von Mainz nach Haguenau (LFSH) im Elsass. Dieser Platz ist sicher nicht der allerschönste in Frankreich, und auch die Stadt Haguenau ist nicht mit Straßburg und Colmar zu vergleichen. Aber zum Üben und zum Erweitern des fliegerischen Horizonts eignet sich der Platz maximal: Aus den Großräumen Frankfurt, Mannheim und Stuttgart kann man ihn in nur ca. einer halben Stunde erreichen. Außerdem hat man dort von Norden oder Osten kommend erstmal praktisch nichts mit dem Dickicht an Beschränkungsgebieten zu

tun, wie es etwas weiter westlich der Fall ist. Vor allem aber ist es ein unkontrollierter Platz; genauer gesagt: Es ist ein Platz ohne AFIS und damit ohne jegliche Bodenfunkstelle. Erleichternd wirkt sich aus, dass dieser Platz NICHT als „french-only“ eingetragen ist. Man kann also seine Funkmeldungen legal auf Englisch machen, aber wenn man möchte kann man auch sein Funkfranzösisch trainieren. Und nach der Landung kann man sich dann direkt am Platz mit vorzüglichem französischem Essen belohnen ...

Flugvorbereitung

Fangen wir vorne an, also mit Grundsätzlichem: Natürlich braucht man ab der Grenze einen Eintrag für English proficiency in der Lizenz. Falls Sie kein Level 6 haben, checken Sie doch mal, ob die Berechtigung vielleicht abgelaufen ist. Sonst gibt es für Piloten keine besonderen Anforderungen; auch ein LAPL ist natürlich ausreichend.

Das Thema Wetterberatung lassen wir außen vor, denn hierzu gibt es bei Flügen nach Frankreich nichts Besonderes zu vermerken, außer dass es dort kein GAFOR gibt. Auch haben kleine Plätze wie Haguenau keine Wetterstation, also kein METAR oder TAF. Hier kann man sich in gewissem Maße mit den Meldungen des nahen Baden-Airpark (EDSB) behelfen.



Die erste Seite der VAC mit ihren wichtigsten Informationen

Thema NOTAMs: Die müssen bei Flügen nach und in Frankreich noch gründlicher gelesen werden als bei einem Flug in Deutschland, denn die Franzosen geben vielfach den Status von Beschränkungsgebieten über NOTAMs an. Häufig werden auch temporär jede Menge weitere Gebiete instituiert. Die entsprechenden NOTAMs führen dann oft zu erläuternden AIP SUPs, die man sich zum Teil auch anschauen muss. Dazu ist noch ein Blick auf das AZBA, also die grafische Darstellung der aktivierten Tiefflugstrecken, Pflicht (man findet sie auf der Web-

HAGUENAU

Consignes particulières / Special instructions

Conditions d'utilisation de l'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.
Piste non revêtue inutilisable pendant l'activité planeur.
Utilisation simultanée des deux pistes interdite.
Aéromodélisme interdit pendant activité sur piste non revêtue si RWY 03 en service.

Procédures et consignes particulières

Piste revêtue : dans les 2 QFU, la fin des distances déclarées TODA, TORA et ASDA se situe au seuil décalé opposé.
Piste non revêtue : QFU 206°, fin de la TODA au seuil décalé opposé.
Procédure moindre bruit : TKOF QFU 206° : après passage du seuil, adopter pente MAX si possible.
Tours de piste basse hauteur interdits SAM, DIM et JF.
QFU 026° préférentiel cause nuisances sonores.
Roulage interdit hors RWY et TWY.
Accès au TWY principal depuis la bande gazonnée par les extrémités de piste à chaque QFU.

Activités diverses

AEM (n° 8058) : 800 ft ASFC (1300 ft AMSL), SR-SS.

~~AD operating conditions~~

~~AD reserved for radio equipped ACFT.~~
~~Unpaved RWY unusable during gliders activity.~~
~~Simultaneous use of both RWY prohibited.~~
~~AEM prohibited during activity on unpaved RWY if RWY 03 in use.~~

Procedures and special instructions

~~Paved RWY : For 2 QFU, the end of TODA, TORA and ASDA is at opposed DTHR.~~
~~Unpaved RWY : QFU 206°, the end of TODA is at opposed DTHR.~~
~~Noise abatement procedure: TKOF QFU 206° after THR, MAX climb gradient if possible.~~
~~Low altitude circuit prohibited on SAT, SUN and HOL.~~
~~Preferred QFU: 026°, due to noise.~~
~~Taxiing prohibited except on RWY and TWY.~~
~~Access to main TWY from grass strip by RWY end in each QFU.~~

Special activities

AEM (NR 8058): 800 ft ASFC (1300 AMSL), SR-SS.

Die Textseiten der VAC mit ihren wichtigsten Informationen

Informations diverses / Miscellaneous

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
UTC HIV ; HOR ETE : -1HR / UTC WIN ; SKED SUM : -1HR

- 1- **Situation / Location** : 3 km SE Haguenau (67 - Bas-Rhin).
- 2- **ATS** : NIL.
- 3- **VFR de nuit / Night VFR** : Non agréé / Not approved.
- 4- **Exploitant d'aérodrome / AD operator** : Mairie de Haguenau - Place C. de Gaulle - BP 249
67 504 Haguenau CEDEX TEL : 06 62 47 91 67
TEL/FAX : 03 88 63 83 04 (AD)
Email : laurent.martin@agglom-haguenau.fr
- 5- **CAA** : DSAC Nord - Est (voir / see GEN VAC).
- 6- **BRIA** : BORDEAUX (voir / see GEN VAC).
- 7- **Préparation du vol / Flight preparation** : Accès Internet à l'ACB / Acheminement FPL VFR / Addressing VFR
FPL : voir / see GEN VAC.
- 8- **MET** : VFR: voir / see GEN VAC ; IFR: voir / see AIP GEN 3.5 ; Station: NIL.
- 9- **Douanes, Police / Customs, Police** : NIL.
- 10- **AVT** : Carburant / Fuel : 100 LL, UL91 O/R TEL : ACB.
Lubrifiants / Lubricants : qualité aviation (CIV) HOR ACB paiement comptant. / aviation quality (CIV)
ACB SKED cash payment.
- 11- **RFFS** : Niveau 1 / Level 1.
- 12- **Péril animalier / Wildlife strike hazard** : NIL.
- 13- **Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars** : Possible.
- 14- **Réparations / Repairs** : Strasbourg Air Service - TEL : 03 88 93 06 81 - FAX : 03 88 93 06 58.
- 15- **ACB** : Aéroclub de Haguenau TEL : 03 88 93 88 59
Email : info@aeroclub-haguenau.com
CVVH TEL : 03 88 93 46 24, Email : cvvh@free.fr
- 16- **Transports** : Bus urbain à proximité.
Urban bus near the AD.

site des SIA, also des französischen AIS). Das dauert in Summe eben einen kleinen Tick länger. Ganz aktuell z. B. gibt es aufgrund einer militärischen Großübung (Orion 2023/Phase 2) sehr umfangreiche Flugbeschränkungen vor allem im Süden des Landes.

Ein Flugplan ist bisher bei jedem Einflug nach Frankreich noch immer unabdingbar, auch für Tag-VFR. Dort soll man im Feld 18 die EET bis zum Einflug nach Frankreich angeben, was heutige Flugplanungsprogramme aber ohnehin automatisch machen. Außerdem soll man auch in Feld 15, also dem Routenfeld, jenen Punkt angeben, an dem man die Grenze zu Frankreich zu überfliegen plant. In der Praxis findet sich nicht immer ein Wegpunkt, der passabel auf Kurs liegt. Aus der Praxis kann ich berichten, dass es wenig interessiert, wenn man keinen solchen Grenzpunkt auf der Route hat.

Schauen wir nun auf die (natürlich frei zugängliche) VAC, also die Sichtanflugkarte des Zielflugplatzes. Französische VACs sind Anflugkarte, Flugplatzkarte und Textteil in einem. Sie sind sehr gut gemacht und natürlich zweisprachig gehalten. Auf der ersten Seite findet man bei kleineren Plätzen stets zusammen die Sichtanflugkarte und die Aerodrome Chart. Dort befindet sich oben und mittig gleich eine ganz wichtige Info, nämlich die zum Zulassungsstatus des Platzes. Im Fall von Haguenau: „Ouvert à la CAP/ Public Air Traffic.“ Heißt: Es ist so etwas Ähnliches wie in Deutschland ein Verkehrslandeplatz. Diese haben in Frankreich im Grundsatz keinerlei PPR-Anforderung für Starts und Landungen – logisch, denn es gibt ja in den meisten Fällen niemanden, den man zu

festen Uhrzeiten hierfür erreichen könnte. In dem Fall gilt also, die NOTAMs aufmerksam zu checken, die VAC gut zu lesen – und zu fliegen. So abwegig es klingen mag: Das einzige „PPR“, an das man in Frankreich oft denken muss, ist bei Interesse die Reservierung eines Tisches im Flugplatzrestaurant. Einfach dort aufzuschlagen ist in der Gastronomie in Frankreich eher unüblich.

Rechts oben auf der ersten Seite der VAC findet sich der Flugplatzname, wobei jener Teil, der im Funk das Rufzeichen bildet, immer fett gedruckt ist. Das ist – wo es keinen Flugleiter gibt – sehr wichtig, damit alle Piloten denselben Flugplatznamen in ihren Meldungen ansprechen, vor allem bei Plätzen, die die Standardfrequenz 123,5 teilen (in Haguenau nicht der Fall). Natürlich sollte auch die Aussprache im Funk halbwegs stimmen. Hier: Aggenó!

Zu den Angaben der Funkfrequenzen: Hier findet sich die Info, dass der Platz keinerlei ATS hat und somit nur A/A, also Air/Air-Verfahren. Genauso wichtig ist, dass hier hinter der Frequenz kein „FR only“ vermerkt ist. Das bedeutet, dass man hier auch auf Englisch funken darf. Aber Achtung: Es bedeutet nicht, dass auch alle anderen Piloten dies tun werden. Daher ist an Plätzen ohne ATS trotzdem zumindest ein minimales französisches Hörverständnis sinnvoll. Das lässt sich nicht wegdiskutieren.

Kommen wir zur Sichtanflugkarte selbst: Platzrunden sind in Frankreich meist nur hinsichtlich ihrer Richtung angedeutet. Hier liegt die Platzrunde östlich, denn im Westen befindet sich die Stadt Haguenau. Allerdings sind auf der Karte auch einige zu umflie-

gende Lärmschutzgebiete verzeichnet, so dass sich in diesem Fall die zu fliegende Platzrundentrasse letztlich doch relativ klar ergibt. Außerdem ist die Höhe angegeben, hier 1.500 Fuß MSL, was ziemlich genau 1.000 Fuß AAL entspricht.

Darunter finden sich die Aerodrome Chart, also die Skizze des Airport-Layouts, sowie die Details der Pisten. Hier gibt es nichts Außergewöhnliches hervorzuheben. Lediglich die Position des Windsacks bzw. der Windsäcke sollte man beim Briefing schon mal mental abspeichern.

Die zweite Seite (und bei Bedarf auch die weiteren) sind für „Special Instructions“ sowie für „Miscellaneous“, sprich sie enthalten das, was in Deutschland in Form weiterer Texthinweise entweder auf der Sichtanflugkarte oder eben im Teil AD steht. In Frankreich ist das alles an einem Platz. Im Fall Haguenau sind es insgesamt zwei halbe Seiten, wie immer mit Französisch links und Englisch rechts. Was steht im Fall Haguenau dort Erwähnenswertes?

Gehen wir zunächst durch den Teil „Special Instructions“. Zunächst mal erwähnenswert ist, dass dieser Platz nur von Luftfahrzeugen mit Funk angefliegen werden darf. Das ist hilfreich, denn so weiß man, dass man zumindest im Normalfall nicht mit nicht-funkenden Fluggeräten rechnen muss, was es etwas einfacher macht. Viele kleine Provinzplätze haben diese Einschränkung wohlge-merkt nicht; dort muss man neben dem Abhören des Funks außerdem noch auf-merksamer rausschauen.

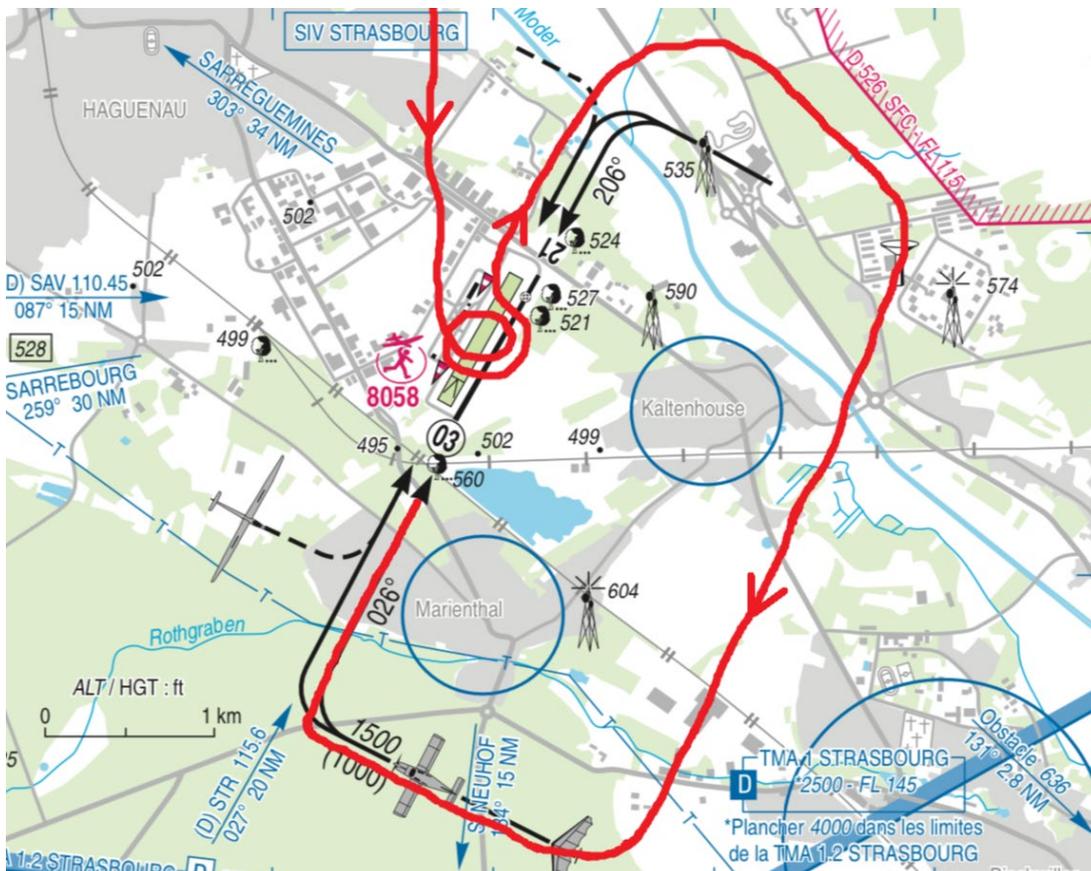
Wesentlich ist hier außerdem die Info „preferred QFU 026°, due to noise“. Das heißt

also, dass grundsätzlich die 03 die bevorzugte Piste ist. So etwas findet man in Frankreich auf der VAC an sehr vielen Plätzen. In Deutschland ist so etwas eher selten. Zwar haben dort einige Plätze de facto eine bevorzugte Betriebspiste, diese wird aber nahezu nie in der AIP ausgewiesen. In diesem Fall soll man also mit der Piste 03 planen, es sei denn es gibt spürbaren Süd- oder Westwind. Dies erlaubt es Piloten, schon einmal vorab den wahrscheinlichen Einflug in die Platzrunde durchzugehen. Hierzu später mehr. Ergänzend nehmen wir den Hinweis auf möglichen Modellflug zur Kenntnis.

Der Abschnitt „Miscellaneous“ ist bei allen Plätzen in Frankreich gleich aufgebaut. An dieser Stelle, obwohl es für einen Flug nach Haguenau nicht wirklich relevant ist, mal Folgendes: Ganz oben steht bei allen Plätzen folgende etwas kryptische Prämisse, die schon so manchen Piloten irreführt hat:

*Timetables, unless otherwise specified:
UTC WIN, SUM SKED -1HR*

Aus z. B. der deutschen AIP (IFR) ist man ja gewohnt, Öffnungszeiten etc. einmal für den Winter und dahinter (in Klammern) noch einmal für den Sommer zu finden. „0800 (0700) - 1800 (1700)“ z.B. heißt: Die Öffnungszeiten in Lokalzeit sind – Sommer wie Winter – immer gleich. Die Franzosen hingegen versuchen, denselben Sachverhalt in ihrer AIP bzw. den VAC etwas kürzer darzustellen. Die oben genannte Prämisse soll bedeuten, dass man alle angegebenen Zeiten im Winter als UTC verstehen muss (also eine Stunde hinzurechnen, um Lokalzeit zu bekommen) und man im Sommer eine Stunde von der Angabe abziehen muss, sodass plus zwei Stunden dieselbe Lokalzeit ergibt. Die Intention hier-



bei – sprich mittels dieser Prämisse nur eine einzige Uhrzeitangabe machen zu müssen und trotzdem damit sowohl die Situation im Winter (UTC+1) und im Sommer (UTC+2) abgebildet zu haben – ist eigentlich vom Grundsatz her recht gut. Leider verwirrt das dennoch Piloten aus anderen Ländern eher bzw. manche überlesen diese Prämisse und gehen dann im Sommer von um eine Stunde falschen Uhrzeiten (in Lokalzeit) aus. Daher hier noch einmal am Beispiel erklärt: Wenn (mit der o.g. Prämisse) irgendwo in den weiteren Ausführungen „0800-1800“ steht, dann ist gemeint „09:00h-19:00h Lokalzeit, sowohl im Sommer als auch im Winter“. Bei einem

Platz wie Haguenau ist das letztlich aber unwichtig, weil es keinerlei Uhrzeitangaben auf der gesamten VAC gibt. Es gibt dort schlicht nichts, was an festen Uhrzeiten hängt. Geöffnet ist der Platz ja grundsätzlich immer.

„ATS: Nil“ – dies besagt noch einmal eindeutig, dass es am Platz keinerlei ATS gibt, also weder TWR noch AFIS.

„Night VFR: Nil“ – an diesem Platz gibt es keinerlei Nachtflugbeleuchtung etc., sodass unter keinen Umständen Nachtflug möglich ist. Dies grenzt die Betriebszeiten des Plat-



Eigenverantwortung pur im Endanflug auf die 03 von Haguenau

zes somit effektiv auf Tageszeit (BCMT bis ECET) ein.

„Customs/Police“: Nil – selbsterklärend; der Platz hat keinerlei Status als Zoll- oder Einreiseplatz. Das ist seit ein paar Jahren von z. B. Deutschland kommend durchaus von Vorteil, denn auf diesen Plätzen gibt es für internationale Flüge (innerhalb des Schengen- und EU-Raums) keinerlei diesbezügliche Anmeldepflicht; das sagt das französische Gesetz eindeutig. An einigen „Airports of Entry“ hingegen gibt es seit ein paar Jahren immer mal wieder Ärger, wenn man internationale Flüge nicht vorher anmeldet.

„AVT“ steht für „Avitaillement“, also die Vorkehrungen für das Tanken. Weitere Ausführ-

ungen dazu würden hier etwas zu weit führen. Nur so viel: Das reine Vorhandensein einer Tankstelle an kleinen französischen Plätzen bedeutet eben nicht, dass man dort zu jeder normalen Tageszeit ohne Weiteres tanken kann, denn es ist nicht unbedingt Personal am Platz. Daher gibt es auch bei Haguenau den Hinweis: „O/R ACB“.

„ACB“ steht für „Aeroclubs“, also die Kontaktdaten derartiger lokaler Institutionen. Dies kann bei solchen Plätzen hilfreich sein, wenn man z.B. trotz der guten AIP-Dokumente doch noch über die VAC und ggf. die NOTAMs hinausgehende Infos zum Platz einholen möchte.

Ablauf des Flugs

Vor allem von Norden kommend ist dieser Flug Richtung Elsass ein Genuss, weil man noch auf deutscher Seite quasi komplett an der schönen Ostflanke des Pfälzer Walds entlangfliegt. Hier ist lediglich sehr auf Verkehr zu achten (Fallschirmsprung, Segelflug und Hanggleiter sowie natürlich motorisierte Luftfahrzeuge, die auf ähnlicher Route sind). Piloten aus der Region wissen, dass dort immer viel los ist.

Ist man bei Annäherung an die Grenze mit Langen FIS in Kontakt, so wird man in aller Regel rechtzeitig an den französischen FIS, hier Straßburg, übergeben. Wenn man hingegen zuvor nicht bei Langen war, sollte man bei Grenzüberflug trotzdem den französischen FIS kontaktieren und eine Positionsmeldung abgeben, denn das ist so vorgeschrieben (siehe ENR 1.2 der AIP).

Ich empfehle grundsätzlich, ca. 15 Meilen vor dem Ziel den Wechsel auf die lokale Platzfrequenz mitzuteilen. Bei grenzüberschreitenden Flügen ist leider in Frankreich keine Schließung des Flugplans noch im Fluge (also über den FIS) möglich, auch dann nicht, wenn man bereits über dem Platz oder in der Platzrunde ist.

Von Norden kommend gilt es im Fall Hague-nau nun auf die LF-D526 („Oberhoffen“) aufzupassen; sie ist auch samstags manchmal aktiv. Der FIS von Straßburg wird vor dem Verlassen seiner Frequenz in der Regel darauf hinweisen, man kann und sollte sich aber nicht immer und überall drauf verlassen.

Da der Platz seine „eigene“ Frequenz (126,030) hat, sind dort nur wenige Störungen durch Positionsmeldungen für andere

Flugplätze zu erwarten. Man sollte in Frankreich aber immer ganz sicher sein, dass man wirklich die richtige Frequenz für den Platz im Funkgerät hat. In Deutschland würde man einen Zahlendreher relativ schnell an der ausbleibenden Antwort des Flugleiters bemerken. In Frankreich nicht. Daher hier bitte doppelt checken, damit man nicht taub und stumm landet! Dann sollte man zunächst einmal ein paar Minuten, während man sich dem Platz nähert, aufmerksam die Frequenz abhören, um sich etwas an den teils nicht ganz einfachen Funk zu gewöhnen. Gegebenenfalls kann man so schon die Betriebspiste heraushören und sich langsam ein Bild des Platzverkehrs machen. Grundsätzlich gehen wir aber hier mal davon aus, dass es keinen hörbaren Verkehr gibt. So war es dann auch auf diesem konkreten Flug.

Bevor man den Platz erreicht, ist dann auch die erste Positionsmeldung fällig. Üblich ist das in Frankreich drei Minuten vorher. Also: „Aggenó, D-EAIP, 3 minutes north of the field, for landing, Aggenó.“ So, und nun zum Einflug in die Platzrunde; grundsätzlich sind hier nämlich zumindest in der Theorie die Verfahren etwas anders als z.B. an deutschen unkontrollierten Plätzen. Dies ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass es in Frankreich keinen Flugleiter gibt, also niemanden, der Wind, Betriebspiste und Verkehr ansagen sowie auf etwaige Gefahren hinweisen kann. Daher verlangen die (etwas antiquierten) Vorschriften in Frankreich grundsätzlich vor dem Einflug in die Platzrunde eine „aerodrome inspection“, bei der das Signalfeld, die Betriebsflächen und der Windsack zu checken sind. In der Praxis erfolgt das, indem oberhalb der Platzrundenhöhe (insofern möglich; Standard ist 500

Fuß darüber) der Platz kreisend überflogen wird. Ist die Landerichtung festgestellt, entfernt man sich wieder vom Platz, um außerhalb der Platzrunde auf Platzrundenhöhe zu sinken und dann am Anfang des Gegenanflugs in die Platzrunde der ausgewählten Piste einzufliegen. (Man sollte nicht vom Innern der Platzrunde in die Mitte des Gegenanflugs gehen, wie es z. B. mittlerweile in den USA gebräuchlich ist.) Direktanflüge, aber auch der Einflug direkt in den Queranflug oder den Gegenanflug (ohne die genannte aerodrome inspection) sind eigentlich nicht erlaubt! Die einzige Ausnahme ist,

wenn man a) die Betriebspiste bereits kennt (das ist dank des Funks natürlich möglich), man muss aber dazu außerdem b) Kenntnis des Winds und des Signalfelds etc. haben (das ist z.B. möglich, wenn man lediglich von einem kurzen Rundflug zurückkehrt). Nur wenn beides erfüllt ist, darf man auf die aero-

Unten: Gästeparking in LFSH. **Rechts:** Die drei markanten Gebäude beherbergen von links nach rechts: Aeroclub, Büro des Flugplatzmanagers, Restaurant. **Oben:** Tankstelle vorhanden, aber unter Umständen keine Chance, an Treibstoff zu kommen. Nicht überall in Frankreich helfen Tankkarten weiter.



drome inspection verzichten. Nun kann man natürlich argumentieren, dass zumindest die Piste schon in Ordnung und frei von Hindernissen sein wird, wenn man Luftfahrzeuge im Funk hört, die starten und landen, Signalfeld hin oder her (welches es z.B. in Haguenau gar nicht gibt!). Daher bleibt es letztlich eine Entscheidung des Piloten. Man sollte das dann aber klar im Funk mitteilen, also etwa mit: „Three minutes north of the aerodrome, next call entering downwind xy.“ In diesem Fall unterscheidet sich der Anflug also nicht sehr von dem an einem Platz in Deutschland. Es gibt am Rande gesagt auch einige Plätze in Frankreich, wo dieses Überfliegen des Platzes wiederum verboten ist (meist aufgrund von Fallschirm-sprungbetrieb oder Windenstarts). Das ist aber in Haguenau nicht der Fall. Wer dieses Verfahren noch einmal im O-Ton nachlesen will, sollte sich den Abschnitt AD 1.1 der französischen AIP zu Gemüte führen.

Wir nähern uns nun also von Norden kommend dem Platz. Dabei meiden wir die besagte LF-D526, gleichzeitig aber auch den Überflug der Stadt. In meinem konkreten Fall war der Wind an diesem Tag großräumig absolut still, sodass ich aufgrund der Regelung in der VAC bereits vorab auf Piste 03 eingestellt war. Nehmen wir hier aber einmal an, dass man sich wegen des Windes hinsichtlich der zu verwendenden Piste nicht ganz sicher ist. Wir melden also: „Three minutes north, 2.000 feet, next call overhead.“ Im unmittelbaren Anflug legen wir uns zurecht, wie wir kreisend fliegen wollen (Standard ist links herum), um möglichst gut die Piste und den Windsack begutachten zu können. Tipp: Etwas langsam machen, denn es geht sonst alles zu



Roxta Air ist Ihr Spezialist im Bereich Training und Operation für **General Aviation Turboprop-Einmotors der Piper M-Klasse** und **High-Performance-Kolbenflugzeuge**:

- ▶ **Classrating-Ausbildung** für Turboprop P46T auf dem eigenen Flugzeug (Piper Meridian, M500, M600 und Jetprop)
- ▶ Ausbildung für **Instrument Rating, Lehrberechtigungen** (FI, IRI) und **HPA**
- ▶ **ICAO Language Proficiency Prüfungen**, flexibel bis Level 6, Durchführung **online** oder **vor Ort**

Starten Sie jetzt, wir informieren Sie gerne!



Telefon: +49 8442 923 87 69
 Mail: info@roxta-air.com
 roxta-air.com



#ICAO-Karten

Effective Date: 23 MAR 2023

Jetzt vorbestellen, Rabatte*

sichern und pünktlich mit aktuellen

Karten unterwegs sein!

Du kennst keine Grenzen? Fliege mit unseren V500-Karten im einheitlichen Design auch nach Österreich, Frankreich, in die Schweiz und viele weitere Länder Europas!

* ab 20 Karten 10% Rabatt. ab 50 Karten 20% Rabatt

www.eisenschmidt.aero · info@eisenschmidt.aero

schnell und die Kurvenradien werden zu groß. Zweiter Tipp: Man sollte diesen Moment außerdem dazu nutzen, sich aus dieser größeren Höhe auch schon einmal die ungefähre Lage der zu fliegenden Platzrunde und der zu meidenden Lärmschutzgebiete anzuschauen. Es folgt die entsprechende Meldung im Funk („overhead, 2.000 feet“).

Dann entscheidet der Blick auf den Windsack, ob (wie standardgemäß) auf die 03 geflogen wird oder ggf. doch auf die 21. Gut, also heute die 03, was hier eine Rechtsplatzrunde bedeutet. Dann fliegt man gemäß Standardverfahren erstmal in Richtung Nordosten (also in Startrichtung) vom Platz weg (idealerweise leicht nach links, also zur Nicht-Platzrundenseite versetzt), sinkt im erweiterten Querabflug auf Platzrundenhöhe und geht dann von außen kommend am Anfang des Gegenanflugs in die Platzrunde. Das Ganze ist natürlich alles etwas theoretisch, denn erstens ist die Platzrunde und damit auch der Beginn des Gegenanflugs ja nicht ganz exakt festgelegt und zweitens stört im Fall Haguenu die oben genannte LF-D526 etwas bei diesem Manöver. Das Prinzip sollte aber klar sein und grundsätzlich befolgt werden, wenn man sich hinsichtlich der Landerichtung nicht sicher ist oder man eben die Gegebenheiten am Platz sonst nicht ausreichend einschätzen kann. Dann meldet man natürlich noch Gegenanflug, Queranflug und Endanflug, jeweils mit Nennung des Flugplatzes vorweg und mit Wiederholung der Betriebspiste. Bei der Meldung im Endanflug ist es außerdem üblich, noch hinzuzufügen, ob es eine Full-Stop Landung (frz.: „pour un complet“) oder ein Touch ‘n Go (frz.: „pour un touché“) werden soll. Noch mal zur Erinnerung: Diese Mel-

dungen dürfen in Haguenu (und vielen anderen Plätzen) rein rechtlich gesehen alle auf Englisch erfolgen.

Nach der Landung meldet man in Frankreich noch das Verlassen der Piste (frz.: „piste dégagée“), was in Deutschland eher unüblich ist. Dies bitte aber natürlich erst dann, wenn man hinter der Rollhaltlinie ist; in Haguenu ist dies (wegen der parallelen Graspiste) erst sehr weit westlich der Asphaltpiste der Fall.

Vor Ort angekommen

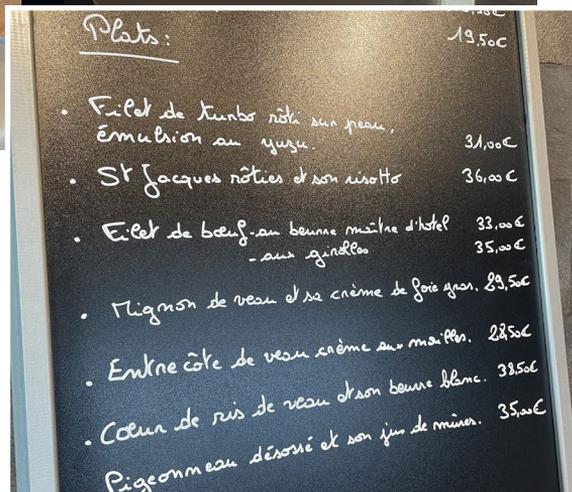
Die Parkfläche für Gastflugzeuge befindet sich gegenüber der Hangars des Aeroclubs auf Gras. Diese Fläche ist in Haguenu wirklich top, auch im Winter und auch nach Regen. Generell mal zum Thema Parken an kleinen französischen Plätzen: Meist sind die Asphaltflächen recht knapp bemessen; in relativ vielen Fällen gibt es nun mal leider keine ausgewiesenen Gästeparkplätze auf Hartbelag. Man sollte sich daher nicht einfach raumgreifend auf den Asphalt stellen, denn dann steht man meist entweder auf einem fest vergebenen Platz, einer Durchfahrt, einem Rollweg oder vor einem Hangar. Wenn man unbedingt auf Asphalt parken möchte, dann erfordert dies etwas Fingerspitzengefühl. Mancherorts kann man sich ganz dezent genau an die Kante des Asphalts stellen. Ganz genau genommen ist nach Erreichen der Parkposition noch einmal eine Positionsmeldung am Funk Vorschrift; da diese aber so wie gar keinen erkennbaren Zweck erfüllt, mache ich diese Meldung nie.



Zeit für Genuss: das „Le Saint Ex“

Dann gilt es, sofort erst mal telefonisch den Flugplan zu schließen, egal wie dringend man auf die Toilette muss, wie euphorisch oder erschöpft man ist. Die Telefonnummer ist die 0033 1 56 301 301. Dies ist ebenfalls auf Englisch möglich. Die Flugplanschließung sollte man wirklich ernst nehmen, denn Frankreich gibt es eben nicht das Sicherheitsnetz in Form des Flugleiters, den der AIS im Zweifel anrufen kann. Und bitte tragen Sie Ihre Handynummer stets im Flugplan ein; dies für den Fall, dass Sie es doch mal vergessen sollten, den Flugplan zu schließen. Handy nie ausschalten!

Der Platz Haguenau hat (sehr geringe) Landgebühren. Diese sind auf kleinen französischen Plätzen ohne ATS eigentlich eher unüblich. Im Fall Haguenau ist dieser Umstand wohl seiner unmittelbaren Nähe zu Deutschland geschuldet. Allerdings ist das



Büro des Flugplatzmanagers häufig nicht besetzt und verschlossen – dann kann man auch nichts bezahlen, denn aerops wird (bisher) nicht unterstützt und es gibt auch keine lokale „honesty-box“.

Zum Thema Tanken: Es gibt 100LL und UL91 am Platz. Die Tankstelle wird vom örtlichen Aeroclub betrieben. Da auch dieser keine feste Personalpräsenz am Platz hat, sollte man sich vorher beim Club melden, wenn man vor Ort tanken möchte. TOTAL-Carnet oder BP-Card helfen hier nicht weiter. Grund-

Pilot und Flugzeug

Engagierter Journalismus aus Sicht des eigenen Cockpits

42. JAHRGANG

HERAUSGEBER

Airwork Press GmbH
Am Flugplatz 13
D-55126 Mainz

HRB 47517 Amtsgericht Mainz
Geschäftsführer Jan Brill

Telefon: +49 6131 9303 790
Telefax: +49 6131 9303 792

CHEFREDAKTEUR

Jan Brill
jan.brill@pilotundflugzeug.de
+49 6131 9303 791

REDAKTION

Klaus Schulte
klaus.schulte@pilotundflugzeug.de
Prof. Dr. Martin Maslaton
martin.maslaton@pilotundflugzeug.de
Philipp Tiemann
philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de
Prof. Dr.-Ing. Bernd Hamacher
bernd.hamacher@pilotundflugzeug.de
Peter Klant
peter.klant@pilotundflugzeug.de

ABOSERVICE & ANZEIGENSERVICE

abo@pilotundflugzeug.de
+49 6131 9303 790

BUCHHALTUNG

fibu@pilotundflugzeug.de

UNSERE REDAKTIONSFLUGZEUGE



PA-31T2 Cheyenne II XL
D-INFO

Foto: Crew D-FSBG

Beech D35 Bonanza
N710AM



Foto: C. Fuhr

**Das Verlagsbüro ist Montag bis freitags
von 9.00 bis 13.00 Uhr für Sie da!**

Pilot und Flugzeug ist ein Fachmagazin für engagierte Flugzeughalter und Piloten von Singles, Twins, Turboprops und Businessjets. Es erscheint monatlich. Nicht gekündigte Abonnements verlängern sich um ein Jahr. Das Abonnement ist kündbar sechs Wochen vor Ablauf. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Anzeigenverträge kommen vorbehaltlich unserer Allgemeinen Geschäftsbedingungen zustande. Einsehbar im Internet unter www.pilotundflugzeug.de/agn oder auf Wunsch per Fax. Der Verlag behält sich das Recht vor, Leserbriefe gekürzt oder korrigiert zu veröffentlichen.

Wir nutzen in der **Pilot und Flugzeug** aus Gründen der besseren Lesbarkeit bei Personenbezeichnungen vorwiegend die männliche Form. Die entsprechenden Bezeichnungen gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Nachdruck, Weiterverbreitung oder Veröffentlichung nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

Copyrights by Jeppesen Airway Manual Services & Flight Information, Frankfurter Straße 233, 63263 Neu-Isenburg.
Copyrights non-navigational maps by Central Intelligence Agency, Office of Public Affairs, Washington, DC 20505.

Bankverbindung: Wiesbadener Volksbank • IBAN: DE48 5109 0000 0021 2696 03 • BIC: WIBADE5W • Ust.-Id. Nr.: DE 260807541

Abonnement und Archiv: www.pilotundflugzeug.de/shop

sätzlich lohnt sich das Bunkern von Avgas in Frankreich preislich heutzutage nicht mehr generell; je nachdem wie teuer man sonst am Heimatplatz tankt, kann man aber hier und da immer noch ein paar Cent sparen.

Wer es bis hierher geschafft hat, kann sich dann auf das am Platz beheimatete Restaurant „Le Saint Ex“ (<https://lesaintex.restaurant/>) freuen. Es befindet sich einem der insgesamt vier charakteristischen Dreieckshäuser, die den Rand des Rollwegs säumen. Dies ist kein typisches Flugplatzrestaurant, sondern das ist echte Gastronomie und es wird noch „richtig“ gekocht. Diese Preise haben leicht gehobenes Niveau, aber das Erlebnis ist es wert. Der Innenraum ist ansprechend-modern, aber nicht riesig, daher gilt hier umso mehr, dass man vorsichtshalber einen Tag zuvor reservieren sollte. Man sollte so planen, dass man für ein Mittagessen zwischen ca. 12:00 h und 13:30 h dort aufschlägt; später ist in Frankreich immer schlecht. Das Restaurant ist mittwochs geschlossen. Freitags und samstags ist es auch am Abend geöffnet; es trifft sich daher gut, dass es direkt am Platz auch ein Hotel gibt (<https://www.champ-alsace.com/en/aerodrome/>).

Rückflug

Was den Flugplan angeht, so besteht der französische AIS (welchen VFR-Flugpläne mit Start in Frankreich immer durchlaufen, egal, wie man ihn aufgibt) prinzipiell auf eine Stunde Vorlauf bei der Aufgabe. Daher sollte man an diesen nicht erst im letzten Moment denken. Skydemon z. B. ist sogar so programmiert, dass VFR-Pläne mit Start in

Frankreich gar nicht später als 60 Minuten vor dem Abflug aufgegeben werden können! Durch die Tür zur Airside kommt man mit dem Code 1260, was den ersten vier Ziffern der Platzfrequenz entspricht. Nach dem Anlassen stellt man wiederum die Betriebspiste fest, also durch das Zuhören im Funk, den Wind und, im Fall Haguenau, gemäß der Regelung zur preferred runway. Dann meldet man das Rollen zum Rollhaltepunkt und später das Aufrollen und Starten in Verbindung mit der Richtung des Abflugs. Der Flugplan wird nach dem Start beim Straßburger FIS aktiviert.

Dankenswerterweise hat der LSV Worms letztes Jahr ein kleines Video von einem Anflug auf Haguenau produziert, welches genau das Ziel hat, Piloten die Angst vor den Verfahren an diesen französischen Plätzen ohne Bodenfunkstelle zu nehmen. Es ist unter folgendem Link zu finden:

www.youtube.com/watch?v=HqVJD1A0hzs

Glauben Sie mir, es ist ein gutes Gefühl, an solchen Plätzen zu landen und dabei alles richtig und safe zu machen, ohne den anderweitigen Betrieb durcheinander zu bringen. Es macht Spaß, sämtliche Entscheidungen im Anflug und bei der Landung alleine und eigenverantwortlich zu treffen, ohne an der Hand gehalten zu werden. Wer in Haguenau war, kommt auch mit den meisten anderen kleinen Plätzen in Frankreich klar. Achten Sie, um es sich einfacher zu machen, lediglich darauf, dass der ausgewählte Platz „Ouvert à la CAP“ ist und – falls Sie keinen Funk auf Französisch machen können/wollen – darauf, dass für diesen kein „FR only“ verordnet ist.

 philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de