



Porto – die Mündung des Douro

Entlang der Atlantikküsten Europas

Entlang der europäischen Atlantikküsten, also in Frankreich, Spanien und Portugal, bieten sich für GA-Piloten sehr reizvolle und vielfältige Reiseziele. Philipp Tiemann hat einige der besten davon besucht. Hier berichtet er insbesondere auch über die Frage, wie man dank moderner Online-Angebote

bequem und kosteneffizient die Logistik „vor Ort“ gestalten kann.

Ende Juli 2018. Die Wetterlage in Europa ist eine besondere: Rund um den Alpenbogen und südlich davon bilden sich täglich starke Gewitter. Die Temperaturen in Südeuropa, aber auch in Deutschland liegen jenseits der 35 Grad. Selbst Skandinavien leidet unter großer Hitze. Lediglich entlang der französischen, nordspanischen und nordportugiesischen Atlantikküsten liegen die Temperaturen mit 22 bis 28 Grad im moderaten Bereich. Vor allem aber herrscht hier keinerlei Gewittertendenz. Auf also in den äußersten Westen Europas!

Étretat / Le Havre (LFOH)

Erstes Ziel soll der kleine Normandie-Ort Étretat, nahe Le Havre, sein. Dieses Ziel liegt zwar noch nicht direkt am Atlantik im engeren Sinne, aber doch am Ärmelkanal, der als ein Randmeer des Atlantiks eingeordnet ist, sodass auch dieser Ort letztlich gut zum Motto der Reise passt. Von Lübeck (EDHL) aus sind es mit der SR22 ca. drei Flugstunden bis zum Flugplatz Le Havre (LFOH), der ca. 15 Kilometer südwestlich von Étretat liegt.

Beim Studium der Webseite des Flughafens Le Havre fällt auf, dass diese für den „Boden-transport“ das Angebot von Renault Mobility bewirbt. Dies ist ein Konzept, das dem von App2Drive in Deutschland (siehe auch [Pilot und Flugzeug](#) 2018/07) sehr ähnlich ist. Sprich: Fahrzeuge sind an strategischen Punkten positioniert, werden vorab online (entweder stundenweise oder tageweise) durch den Kunden gebucht und dann vor Ort mittels Smartphone geöffnet; der Zündschlüssel befindet sich an Bord. Mietvertrag, Führscheinkopie etc. – alles wird online gemacht. Personal gibt es vor Ort keins. Link: <https://www.renault-mobility.com>

Renault Mobility hat am Flughafen Le Havre gleich zwei Fahrzeuge stationiert. Ideal, denn eine „herkömmliche“ Mietwagenvertretung gibt es dort nicht (mehr). Und wer öfters in Frankreich unterwegs ist, weiß, dass Taxis dort teuer und vor allem häufig auch gar nicht so einfach zu bekommen sind. Das Angebot von Renault Mobility ist in diesem Fall also perfekt. Zudem hat man keinerlei Zeitverlust vor Ort. Bei traditionellen Mietwagenfirmen ist es doch immer wieder dasselbe: Man hat bei der Reservierung bereits alle seine Daten

eingeben; dennoch wird dann am Schalter – nachdem man in der Schlange geduldig gewartet hat – alles noch einmal abgefragt und wieder irgendwo eingetippt. Eigentlich ein völlig unzeitgemäßes Vorgehen. Dann kommen noch die üblichen Upgrade-Versuche in Sachen Versicherung etc. Fazit: Meist mindestens weitere 30 Minuten Zeitverlust. Nicht so bei diesen modernen Online-Modellen.

Der Nachteil bei Renault Mobility: Webseite und dazugehörige App sind – zumindest bisher – nur in französischer Sprache. Es braucht schon etwas passables Schulfranzösisch, um sich durch die Registrierung, die Konfigurierung der dazugehörigen App und die Reservierung des Fahrzeugs zu arbeiten. Außerdem muss man sich für all dies vorab einmalig etwas Zeit nehmen. Unter anderem muss man nämlich wie bei allen diesen Diensten nicht nur eine Kreditkarte hinterlegen, sondern auch den Führerschein hochladen und dessen Authentifizierung abwarten. Die Autos können stundenweise, halbtägeweise oder tageweise reserviert werden. Für einen ganzen Tag kostet ein Renault Clio 70 Euro; dies allerdings inklusive Treibstoff (und 100 km). Daher „fährt“ man mit diesem Modell stets günstiger als mit dem Taxi – es sei denn, man hat nur sehr kurze Distanzen zu überbrücken – und gewinnt obendrein eine Menge Flexibilität.

Wichtig im Kontext von GA-Flügen ist natürlich die Cancellation Policy. Bei Renault Mobility sind Stornierungen, die mindestens 24 Stunden vor Mietbeginn getätigt werden, kostenlos. Kurzfristige Stornierungen werden mit 50 % des Mietpreises in Rechnung gestellt. Erst wenn gar nicht storniert wird, fallen 100 % an – fair.



Einfach pittoresk: Étretat, in der Haute-Normandie.

Nun zur Destination selbst: Wie einige andere französische Regionalplätze hat auch Le Havre (LFOH) in den letzten Jahren seinen letzten Liniendienst verloren und hat somit nun nur noch GA und etwas Charterverkehr. Die Kontrollzone wurde abgeschafft und durch eine RMZ und einen AFIS-Dienst ersetzt. Auch das ILS gibt es nicht mehr, sondern jetzt eben RNAV-Approaches auf beide Pistenenden. Bezüglich des AFIS gilt wie immer, dass die Betriebszeiten zu beachten sind. Außerhalb dieser kann man natürlich weiterhin fliegen (mit geringfügigen Einschränkungen sogar nach IFR), es muss dann aber genau genommen der Funk (Blindmeldungen) auf Französisch durchgeführt werden.

In unserem Fall erfolgte der RNAV-Anflug auf die 22, mit Circling auf die 04, bei aktivem AFIS. Avgas tanken kann man am besten selbstständig mit der TOTAL-Card. Ohne diese muss man Personal anfordern und es kann zu leichten Verzögerungen kommen. Anzumerken ist auch, dass derzeit (da Frankreich bei der EU mal wieder temporär die Durchführung von Grenzkontrollen notifiziert hat) auch in Le Havre die Ausweise sämtlicher Crews und Passagiere gecheckt werden, auch bei Anflug z. B. aus Deutschland. Die Landegebühr und Parkgebühr (eine Nacht) für eine SR22 betrug moderate 23 Euro.

Die Renault-Mobility-Fahrzeuge stehen auf dem Flugplatzparkplatz in der ersten

Reihe, auf fest dafür vorgesehenen Plätzen. Die Annahme des Mietwagens lief dann wie angekündigt: Die Reservierung in der App anwählen und dann mit dem Button „ouvrir la voiture“ das Fahrzeug öffnen. Fein! Man muss dann allerdings natürlich noch (wie bei jeder anderen Anmietung auch) den Status des Fahrzeugs überprüfen und eventuelle Schäden dokumentieren (dies ebenfalls über die App).

Étretat ist ein sehr sehenswerter Ort. Das Besondere ist, dass das Seebad beiderseitig von steilen Kreideklippen mit außergewöhnlichen Felsformationen umrahmt ist. Die Szenerie wurde auch von Künstlern geschätzt, so war u.a. auch Monet hier und hat diese mehrfach gemalt. Außerdem ist Étretat ein Highlight für Golfspieler, denn der 18-Loch-Platz des „Golf d'Étretat“ liegt direkt auf den Klippen oberhalb des Orts. Der Strand ist grober, aber sehr runder Kiesel. Der Ort selbst hat, wie viele andere entlang der Kanalküste auch, einen etwas morbiden Charme. Es sei noch gesagt, dass die Stadt Le Havre nicht sehenswert ist; sie wurde, ähnlich wie Caen, im Zweiten Weltkrieg weitgehend zerstört und dann ohne besonderen Sinn für Ästhetik hastig wieder aufgebaut.

Zurück zum Logistischen und dem Experiment „Renault Mobility“. Am Ende der Mietzeit nicht mehr tanken zu müssen, ist ein weiterer Komfortfaktor, durch den man erneut einiges an Zeit sparen kann. Die Abgabe

Renault MOBILITY

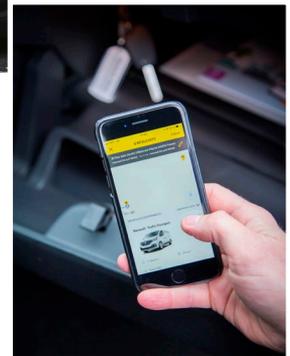


Notre offre Comment ça marche Les véhicules Tarifs Contacts S'inscrire Réserver



Autoverleih per Selbstbedienung ist das Motto bei „Renault Mobility“.

ist dann völlig unspektakulär: Auf dem (freigehaltenen) Parkplatz parken, den Schlüssel im Handschuhfach einstecken und dann das Auto und die Anmietung mittels der App abschließen.



Schade ist, dass Renault Mobility derzeit (noch) an keinem anderen Flugplatz Autos stationiert hat. Bei anderen Plätzen ist also häufig eine Taxifahrt vom Flugplatz zum Mietwagen notwendig, was den Vorteil gegenüber traditionellen Mietwagenfirmen wieder etwas aufhebt. Auf Anfrage bei Renault Mobility erfuhr ich, dass weitere Flugplatzstandorte angedacht, aber derzeit noch nicht spruchreif sind. Übrigens wird derzeit die Flotte Stück für Stück auf Elektrofahrzeuge umgestellt, sodass in wenigen Jahren nur noch solche genutzt werden sollen.

Im Übrigen kann man dieses Angebot in LFOH auch nutzen, um in das auf der anderen Seite des Seine-Mündung gelege-

ne Honfleur zu gelangen (28km), zumal alleine die Fahrt über die beeindruckende Seine-Brücke Pont de Normandie schon ein Highlight für sich ist. Und sogar für die berühmten in der Basse-Normandie gelegenen Strandorte Trouville und Deauville (45km) mag es eine gute Option sein. Das werden zumindest diejenigen bestätigen, die schon einmal (nach der Landung in Deauville St. Gatien, LFRG) versucht haben, ein Taxi zu bekommen, und dieses dann am Schluss auch noch bezahlen mussten.

Île d'Oléron (LFDP)

Die nächste Etappe dieser Reise sollte dann wirklich an der französischen Atlantikküste liegen. Ziel war die insgesamt etwas weniger bekannte Insel Oléron, die südlich von La Rochelle liegt. Diese (ähnlich der westlich von La Rochelle gelegenen Île de Ré) mit einer Brücke mit dem Festland verbundene Insel verfügt über einen sehr schönen GA-Flugplatz (Kennung: LFDP), dessen Piste zwar Gras, allerdings 1.000 Meter lang und stets sehr gepflegt ist.

Das logistische Problem hier: Da dies „nur“ ein kleiner GA-Flugplatz ist, gibt es natürlich direkt am Platz keine Mietwagenagentur. Zwar existiert auf der Insel eine Europcar-Vertretung, die auf Anfrage Fahrzeuge am Flugplatz zur Verfügung stellt, allerdings sind de-

ren Preise absolut jenseits von Gut und Böse. Außerdem sind die Öffnungszeiten dieser Europcar-Agentur schlechter als die einer typischen Dorfbank!

In diesem Fall erwies sich für uns der französische Carsharing-Dienst „Drivy“ als perfekte Lösung. Bei Drivy werden Privat-Pkws online angeboten und vermietet. Die Abdeckung in Frankreich ist wirklich sehr gut, sodass man bei praktisch jedem Flugplatz davon ausgehen kann, in höchstens ein paar Kilometern Entfernung einen verfügbaren Pkw zu finden. Die Tarife sind überwiegend sehr moderat, allerdings darf man eben meist auch keine Neuwagen erwarten. Link:

<https://www.drivy.com>

Auch hier gilt allerdings, dass man sich vorab (am besten zu Hause schon) registriert, die App lädt und konfiguriert (Dokumente hochladen!) und seine Reservierung macht. Nachteil bei Drivy: Ähnlich wie bei Airbnb kann man nicht einfach einseitig ein Angebot



Der Fischmarkt in La Cotinière auf der Insel Oléron



Funktional, sympathisch, kosteneffizient: das Flugplatz Saint-Pierre d'Oléron (LFDP) und sein Clubhaus

annehmen und buchen. Stattdessen kann man lediglich anfragen und muss dann abwarten, ob der Vermieter seinerseits annimmt (im Zweifel wird der zunächst noch auf lukrativere Angebote warten). Das kann etwas nervenzehrend sein. Außerdem gilt auch hier, dass man schon halbwegs des Französischen mächtig sein muss. Dies insbesondere, weil man nach Kontaktaufnahme durch den Vermieter in einen Chat mit diesem eintritt, um die Details zu regeln. Zum Beispiel möchte man ja im Idealfall meist noch die Bereitstellung direkt am Flugplatz anfragen und vereinbaren.

In unserem Fall bot ein ca. vier Kilometer entfernt wohnender junger Mann seinen gut 20 Jahre alten Renault Clio an – für uns ausreichend, um ein bisschen die Insel zu erkunden. Auch die Bereitstellung am Platz wurde angeboten und vereinbart. Mit einem guten Gefühl ging es also los von Le Havre nach Oléron. Bei etwas Gegenwind flogen wir über Deauville, Nantes und La Rochelle hin-

weg in knapp zwei Stunden an den Atlantik. Fliegerisch gibt es zu diesem Leg überhaupt nichts Besonderes zu erwähnen; wie eigentlich fast immer war die Betreuung durch die französische Flugsicherung sehr gut.

Auch am Platz von Saint-Pierre d'Oléron gibt es eine Avgas-Tankstelle von TOTAL mit dem entsprechenden Kartenterminal, sodass wir erneut problemlos selbstständig auftanken konnten. Wer keine solche Karte hat, muss sich den örtlichen Club („Les Ailes Oléronaises“) wenden.

Bevor es aber wieder um das Thema Mietwagen geht, zunächst noch ein paar lobende Worte über die hervorragend gemanagte Infrastruktur dieses Flugplatzes, an der sich viele deutsche Landeplätze ein Beispiel nehmen könnten: Neben der Self-Service-Tankstelle gibt es dort ein kleines, auch für Gäste offenstehendes Clubhaus. Dort stehen zur Verfügung:

- eine umfassend ausgestattete Bar mit stets kühlem Bier, Wasser, Softdrinks etc. sowie Nespresso-Maschine (eine Wohltat bei dem in Frankreich sonst eher bescheidenen Espresso), welche man ausdrücklich auch im Self-Service bedienen darf,
- ein kleiner „Shop“, wo man lokale Produkte erwerben kann,
- das Angebot, Mietfahräder zu nehmen,
- ein „Hauptflugbuch“, wo der Pilot eigenständig seine Flugdetails einträgt,
- die Möglichkeit, Geld an den Club zu spenden,
- eine saubere Toilette,
- Infos über zahlreiche Angebote von Hotels, Restaurants etc.

Sprich: es ist alles da. Ganz ohne ständiges Personal. Dies an einem Platz, der zumindest im Sommer einen recht regen Flugbetrieb hat. Toll! Diesen Platz einmal anzufliegen kann ich allein deshalb allen zur Erweiterung des eigenen Horizonts nur empfehlen.

Unser Drivy-Vermieter indes war pünktlich zum vereinbarten Zeitpunkt am Platz. Die Übergabe, samt Schadensabgleich und Vertragsunterzeichnung (per Touch-Screen auf dem Smartphone), dauerte keine fünf Minuten. Perfekt!



IFR „auf dem Strich“ durch das nördlichste Drittel Spaniens – ganz überwiegend im unkontrollierten Luftraum

Die Insel Oléron ist wohl hinsichtlich Landschaft und Stränden nicht die allerhübscheste von jenen vor der Atlantikküste Frankreichs. Allerdings ist sie ein absolutes Seafood-Paradies! Für Liebhaber von Meeresfrüchten und frischem Fisch ist die Île d'Oléron ein Muss! Im fünf Kilometer vom Flugplatz entfernten Ort La Cotinière befindet sich einer der bedeutendsten Fischereihäfen an der gesamten französischen Atlantikküste. Dort konnten wir während unseres Aufenthalts in der Tat alle ca. 15 Minuten ein neues Boot voll mit „Frischware“ beim Anlanden beobachten. Dazu gibt es gleich im Ort einen überdachten Fischmarkt und ca. zwei Handvoll Restaurants. Toll! Die Preise für Speis und Trank sind spürbar etwas niedriger als z. B. in der immer etwas teuren Normandie. Als Hotel kann in La Cotinière das „Face aux Flots“ uneingeschränkt empfohlen werden.

Porto / Vilar de Luz (LPVL)

Als drittes Ziel der Reise wurde die Stadt Porto im Nordwesten Portugals auserkoren. Man kann wohl ohne Übertreibung sagen, dass Porto bei City-Touristen derzeit absolut „in“ ist. Zu Recht, denn die Szenerie und die Atmosphäre dort an der Mündung des Flusses Douro ist ganz besonders.

Was die Flugplatzinfrastruktur für die GA angeht, so gibt es für Porto im Wesentlichen zwei Optionen: 1) den internationalen Flughafen Porto Francisco Sá Carneiro (LPPR) sowie 2) den knapp 20 Kilometer nordöstlich von Porto gelegenen VFR-GA-Flugplatz Vilar de Luz (LPVL). Bei der Vorab-Prüfung der ersten Option reagierte leider einer der beiden GA Handling-Agents (Portway) gar nicht auf Anfragen; der andere (Omni) präsentierte eine Preisliste, die Gesamtgebühren (inkl. zwei Tagen Parken) von ca. 350 Euro erwarten ließ. Außerdem gibt es in LPPR kein Avgas mehr.

Somit fiel die Wahl auf den Platz Vilar de Luz, der eine 1800 Meter lange Asphaltpiste hat. Was die IFR-Streckenführung von Frankreich kommend angeht, sollte man aber bei auto-generierten Routings aufpassen; um die Strecke zu minimieren, wird hier zunächst meist eine Route quer über die Biskaya angeboten. Mit SEP natürlich eher nicht zu empfehlen. Bei Aktivierung der „Avoid open waters“-Option beim Autorouter wird dann eine Strecke über Biarritz und San Sebastian angeboten. Die Strecke führt dann einmal quer durch das nördlichste Drittel Spaniens. Bei IFR-Flügen in Spanien ist es so, dass die Airways (auch in relativ flachem Gelände) meist recht hohe MEAs haben; in unserem Fall FL120. Eine eher ungünstige Höhe für

nicht bedruckluftete Flugzeuge. Allerdings ist in Spanien (wie auch im überwiegenden Rest Europas) das IFR-Fliegen im Luftraum Golf natürlich nicht verboten. Daher konnten wir den Flug schließlich nach Absprache mit ATC auch in FL100 nach IFR durchführen, lediglich mit dem Hinweis des Lotsen, dass wir nun für die Terrain Separation selbst verantwortlich seien. Passt.

Der Anflug auf Vilar de Luz wird bis kurz vor dem Platz von Porto Approach betreut. Bei schlechtem Wetter muss dieser gut geplant werden, denn die Gegend ist hügelig. Vilar de Luz hat keine Bodenfunkstelle; man gibt also lediglich Blindmeldungen ab. Im Gegensatz zu Spanien verstehen und sprechen die meisten portugiesischen Piloten etwas Englisch, sodass alles recht gut klappt. Zumal die Verkehrsdichte in Vilar de Luz ohnehin gering ist; den meisten Verkehr macht ein lokales Fallschirmsprung-Unternehmen aus. Avgas 100LL beziehen kann man hingegen nur über die lokale Flugschule, Nortavia. Diese allerdings ist in der Regel nur wochentags personell besetzt, was zu berücksichtigen ist. Außerdem ist das Avgas mit 3,26 Euro pro Liter sehr teuer (noch teurer als in Spanien), sodass man hier nur so viel tanken sollte wie unbedingt notwendig. Bezahlung an die Flugschule nur in bar. Die (sehr geringen) Lande- und Parkgebühren werden nicht vor Ort bezahlt, sondern man hinterlässt seine Daten auf einem Formular und bekommt später eine Rechnung zugeschickt.

Was hier in Porto die weitere Transportlogistik angeht, so haben wir vom Flugplatzangestellten in Vilar de Luz für den Weg in die Stadt ein Taxi rufen lassen. Die Tarife in Portugal sind recht moderat, sodass selbst



Der „No-frills“-Flugplatz für die Stadt Porto: Vilar de Luz (LPVL)

die 20 Kilometer lange und ca. 25 Minuten dauernde Strecke in die Innenstadt von Porto nur ca. 30 bis 35 Euro kostet. Man muss bei diesen Taxis allerdings meist mit 30 Jahren alten und durchgerockten Mercedes vorliebnehmen. Im weiteren Verlauf unseres Porto-Aufenthalts hingegen haben wir sehr gute Erfahrungen mit dem (nicht unumstrittenen) Online-Beförderungsvermittlungsservice „Uber“ gemacht. Der in Deutschland in dieser Form nicht zugelassene Dienst steht direkt in Konkurrenz zu klassischen Taxis und unterbietet deren Tarife spürbar. Vor allem aber sind das Bestellen und die Abwicklung über das Smartphone sehr gut gelöst. Hier zunächst der Link zur Übersicht, welche Städte durch Uber derzeit bedient werden:

<https://www.uber.com/de/cities>

Das Angenehme an Uber und der dazugehörigen App: 1) Man muss keine Taxirufnummer suchen, 2) man muss nicht umständlich erklären, wo man sich befindet (wird automatisch übermittelt), 3) man muss nicht umständlich sein Fahrziel erklären (was insbesondere bei kleinen Flugplätzen in der Provinz häufig anstrengend ist, besonders, wenn auch noch eine Sprachbarriere hinzukommt), da man das Ziel ja mittels der App schon vorgegeben hat, 4) der Fahrer wird sich auf dem Weg zum Ziel nicht verfahren, denn er hat es ja schon auf der App, die gleichzeitig als Navigations-App für ihn dient, 5) der Fahrpreis ist bereits vor Abfahrt bekannt, 6) die Bezahlung erfolgt automatisch im Hintergrund über die hinterlegte Kreditkarte.

Die Stadt Porto ist wirklich einen City-Trip wert. Insbesondere die Szenerie entlang des Flusses Douro ist wirklich einmalig. Dazu diese entspannte Atmosphäre, die sich spürbar von jener in hektischen Riesenmetropolen wie z. B. Barcelona unterscheidet. Vom Atlantik her kommt meist eine angenehme, frische und kühle Brise. Dazu herrliche, meist einfache Gerichte wie Bacalhao, gegrillte Sardinen und die meist sehr guten Weißweine der Region („Vinho Verde“). Als Aperitif sei „Porto Tonic“ empfohlen. Direkt links und rechts der Douro-Mündung liegen natürlich auch riesige Altantikstrände; Wind und Brandung sind allerdings gelegentlich recht rau. Wer in Porto einmal gehoben (Fisch) essen möchte, muss dafür in den Vorort Matosinhos, in das von außen sehr unscheinbare, sonst aber hervorragende (aber auch nicht ganz billige) Os Lusíadas gehen.

Während des Aufenthalts in Porto haben wir uns überwiegend mit Uber durch die Stadt und die Umgebung bewegt, was sehr gut funktionierte. Auch die Rückfahrt zum Flughafen Vilar de Luz haben wir dann mit Uber bestritten. Eine Minute, nachdem die Anforderung über die App gestellt war, fuhr ein Fahrzeug vor unserem Hotel vor. Die Fahrt zum Flughafen Vilar de Luz kostete dann lediglich 20 Euro! Man hat fast ein bisschen ein schlechtes Gefühl dabei, kann man sich doch kaum vorstellen, wie auf diese Art und Weise jemand (außer Uber selbst) Geld verdienen kann. Glücklicherweise kann man (entweder in bar oder über die App) nach Fahrtende ein großzügiges Trinkgeld geben, um den Fahrer entsprechend zu „belohnen“. Um es klar zu sagen: Der ganz wesentliche Vorteil von Uber gegenüber herkömmlichen Taxis ist gar nicht so sehr der Preis. Vielmehr



Szenerie in Porto, an der Mündung des Flusses Douro



ist es die Transparenz, die Schnelligkeit, die einfache Zielabstimmung sowie die nach meiner bisherigen Erfahrung sehr gepflegten Autos und freundlichen Fahrer, die den Unterschied machen.

San Sebastian (LESO)

Das spanische Baskenland war die nächste Etappe und gleichzeitig Beginn der Heimreise. Der Flughafen LESO liegt gute 20 Kilometer östlich von San Sebastian (baskisch: Donostia), im Städtchen Hondarribia, direkt an der Grenze zu Frankreich; bereits auf dem Flug nach Porto waren wir hier vorbeigeflogen. LESO war der einzige Flughafen auf dieser Reise, der (für das Parken) einer PPR-Regelung unterliegt. Es gibt in der Tat nur sieben Parkpositionen für kleine SEPs/MEPs. Meine Erfahrung (auch aus früheren PPR-Anträgen dort) ist allerdings, dass diese auch bereitwillig vergeben werden, sodass man in aller Regel keine Probleme zu erwarten hat. Dies ganz im Gegensatz zum nahen Flughafen von Biarritz (LFBZ), wo es (trotz viel mehr Platz) nur eine ähnliche Anzahl an GA-„Parkpositionen“ gibt, es in der Sommersaison aber praktisch unmöglich ist, PPR zu bekommen (siehe da-

zu auch *Pilot und Flugzeug* 2016/06). Die wenigen Positionen werden wohl gerne für „gute Bekannte“ freigehalten ... (Manche Piloten haben damit Erfolg gehabt, einfach mit dem Vorwand eines reinen Fuelstops dorthin zu fliegen und sich dann vor Ort einen Parkplatz zu „erstreiten“. Für empfehlenswert halte ich das aufgrund der fehlenden Planbarkeit allerdings nicht.) Somit ist LESO in der Regel praktisch die einzige Option für Aufenthalte im spanischen oder französischen Baskenland.

So war der PPR-Antrag in LESO dann auch kein Problem und selbst das zweimalige Verschieben von Ankunfts- und Abflugdatum war unproblematisch. Der Flug von Porto aus führte – dieses Mal VFR – komplett „auf dem Strich“ nach San Sebastian, in FL95. Der Anflug auf den Flughafen San Sebastian, vorbei an der Stadt und entlang immergrüner Berge zu dem quasi in das Hafenbecken von Hondarribia gebauten Flughafen, ist landschaftlich stets ein Genuss.

Nach der Landung müssen kleine GA-Flugzeuge in ein rotes Feld auf dem Vorfeld rollen, dort den oder die Motoren stoppen und dann das Flugzeug per Hand noch ein paar Meter auf die finale Parkposition



Strandszenerie von Biarritz, das von San Sebastian (LESO) aus per Auto zum Glück in 25 Minuten erreicht werden kann.

schieben. Dies wohl, um Prop-Blast und Rangierschäden an den nahen Gebäuden der Feuerwehr zu vermeiden – nun gut. Und noch ein Tipp: LESO „verordnet“ Fliegern, die von „nicht-sicheren“ Plätzen kommen, eine Handling-Begleitung, um dann zunächst zu einer Sicherheitskontrolle (?) eskortiert zu werden. Daher sollte man einfach im PPR-Antrag einen „großen“ Flughafen als Ursprungsort angeben, so kommt man drum herum und kann (mit High-Vis-Weste) zu Fuß entlang des Zauns in das Terminal gehen und ist dann durch, ohne jeglichen Kontakt mit dem Airport-Staff haben zu müssen. Wie praktisch immer in Spanien gibt es kein separates GAT.

Entgegen aller zeiterprobten Grundprinzipien hatten wir dieses Mal im Vorwege am Ziel keinen Mietwagen reserviert. Interessanterweise stellte sich das vor Ort beim Anfragen bei den Mietwagenschaltern das umgedrehte Bild wie tags zuvor im Internet dar; letztlich waren die klassischen Firmen (Avis, Hertz etc.) die teuersten, während die lokale Mietwagenfirma „OK-Car“ die besten Angebote (besser als tags zuvor im Internet!) hatte. Was „Taxilösungen“ angeht, zur Info:

In den meisten Teilen Spaniens (einzige Ausnahme: Madrid) ist Uber nicht zugelassen. Viele der Vorteile des Uber-Konzepts (Abwicklung über das Smartphone etc.), allerdings eben keine Uber-Preise, hat man dort aber auch z. B. über die App „mytaxi“.

Bevor man dann stracks nach San Sebastian entschwindet: Auch Hondarribia ist als Ort durchaus zu empfehlen. Es gibt einen ruhigen Altstadt kern mit hübscher Architektur. Nett ist aber auch die quirlige Unterstadt mit ihren vielen Geschäften und Restaurants. Wer nur ein paar Stunden Stop-over in San LESO hat, dem sei dies sehr empfohlen. Die Stadt ist vom Flughafen aus sogar zu Fuß erreichbar (1,5 Kilometer; bis zum großen Strand sind es allerdings ca. drei Kilometer). Zwar hat Hondarribia insgesamt nicht ansatzweise so viel zu bieten wie San Sebastian, doch der Entspannungsfaktor ist umso größer. Essen kann man dort günstig und dennoch sehr lecker, z. B. im Restaurant Katakarak.

San Sebastian-Stadt ist dann aber natürlich noch einmal ein ganz anderes Kaliber. Zum einen eine imposante Neustadt mit prachtvollen Alleen und vielen Geschäften.



San Sebastian/Donostia von oben – eine besondere Mischung aus Strandort und mondäner Großstadt. Rechts: Tapas und Pinxtos gibt's in der Altstadt von San Sebastian überall.

Davor gelagert ist die Altstadt mit (ohne Übertreibung) vielen Dutzenden von Tapas-Bars und Pinxtos-Bars sowie tausenden von Menschen, die dort im Sommer jeden Abend feiern. Und dazu gleich drei große, prächtige Stadtstrände. Entsprechend allerdings sind die Hotelpreise im Sommer dort ziemlich hoch.

Außerdem bietet sich, wenn man die Zeit hat, auch ein Ausflug in den französischen Teil des Baskenlands an. Nach Biarritz sind es lediglich 50 Kilometer Autobahn. Diese Stadt ist wirklich auch sehr reizvoll. Ähnlich wie San Sebastian ist es eine Mischung aus Großstadt, Ferienort und Strand. Besonders schön ist es, zu Fuß die zerklüftete Küstenlinie



abzulaufen und dabei immer wieder die verschiedenen Aussichtspunkte zu erkunden, während sich am Strand und an den Felsen die Brandung entlädt. Am Strand und im Wasser tummeln sich praktisch immer hunderte von Surfern, die das gesamte Stadtbild (im positiven Sinne) sehr prägen.

Auch das zwischen San Sebastian und Biarritz gelegene Saint-Jean-de-Luz sollte man besuchen. Es verfügt über einen geschützten Hafen und insgesamt viel Charme. Sehr zu empfehlen ist dort auch der Wochenmarkt. Bei Abflug am Flughafen von San Sebastian kann der Ablauf durchaus als in Ordnung

bezeichnet werden. Nach Abgabe des Mietwagens geht es ganz „links“ im Terminal durch eine Tür in den ersten Stock, wo sich das Flugbetriebsbüro befindet. Dort werden die Gebühren bezahlt. Die Landegebühr selbst ist minimal. Die Parkgebühren allerdings liegen mit gut 30 Euro pro Tag etwas höher. In Summe 85 Euro – geht noch. Außerdem muss man dort drolligerweise eine General Declaration ausfüllen, welche später bei der Sicherheitskontrolle benötigt wird. Dann geht es wieder runter und für den Vorfeldzugang ans andere Ende des Terminals (keine Angst, die Wege sind nicht allzu lang) und dann wiederum zu Fuß zum Flieger.

Soulac-sur-Mer (LFDK)

Es ging nun wieder an die südliche Atlantikküste Frankreichs, genauer gesagt in den Bereich der Gironde-Mündung bei Bordeaux. Unmittelbar dort stehen drei Flugplätze zur Verfügung: Vendays-Montalivet (LFIV), Soulac-sur-Mer (LFDK) und Royan Medis (LFCY). Ersterer ist für Externe ohne Weiteres allerdings nur am Wochenende anfliegbar. Letzterer liegt schon nicht mehr ganz am Atlantik, sondern etwas im Bereich der Flussmündung. Also Soulac-sur-Mer. Ähnlich Saint-Pierre d'Oléron ist dies ein bescheidener, aber trotzdem sehr funktionaler Flugplatz, natürlich ohne jegliche Einschränkungen, was die Flugbetriebszeiten angeht. Der Flugplan dorthin kann auch als „India“ gefüllt werden. Der Flug nordwärts entlang der Atlantikküste war erneut genussreich. Dies gilt schon für den Start auf der Piste 04 von LESO, wo man eine Minute nach dem Abheben bereits über Frankreich ist. Vorbei ging es an Saint-

Jean-de-Luz und Biarritz, Biscarrosse, der Sanddüne von Pyla und dann dem Bassin von Arcachon. Funktechnisch ist es so, dass man dabei (egal ob VFR oder IFR) auf Höhe Bordeaux von Aquitaine Approach an Cazaux Military abgegeben wird. Dies hängt mit der gleichnamigen sehr aktiven Airbase ein paar Kilometer südlich von Arcachon und der LF-R31, die sich über große Teile der Küste erstreckt, zusammen. Auch dies läuft allerdings völlig problemlos. Sprich: Man darf die LF-R kreuzen und wird nur im Ausnahmefall von Cazaux zu den Militärfliegern separiert. Sonst läuft alles sehr entspannt über Verkehrshinweise und Sichtkontakt, sodass man häufig schon mal ein paar militärische Strahlflugzeuge unter, über oder neben sich hat. Dazu stets die endlosen, wilden Strände und die Brandung des Atlantiks. Immer wieder ein sehr kurzweiliger Flug!

Kurz darauf kam von rechts bereits die riesige Mündung der Gironde, und damit das Ziel dieses Flugs, Soulac-sur-Mer, in Sicht; ein ganz durchschnittlicher französischer Ferienort am Atlantik. Der Flugplatz liegt vier Kilometer östlich. Es ist einer jener ca. 30 Flugplätze in ganz Frankreich, wo grundsätzlich für die Blindmeldungen per Funk Französisch vorgeschrieben ist; daher sollte man die entsprechenden Phrasen parat haben. Auch hier gibt es eine Avgas-Tankstelle von TOTAL mit Kartenterminal, sodass wir auch hier zügig volltanken konnten. Lande- und Parkgebühren: keine. Dafür werden Fahrräder angeboten. Da uns der Weg zu unserem Hotel etwas zu weit war und absolut kein Taxi zu bekommen war, musste hier der letzte Trumpf gezogen werden: Anruf bei unserer gebuchten Herberge, ob eine Abholung durch das Personal möglich wä-



Im Vordergrund Soulac-sur-Mer, im Hintergrund die Mündung der Gironde. Der Flugplatz, LFDK, liegt ein paar Kilometer östlich. Auch hier: 800 Meter Asphalt, eine Self-Service-Tankstelle, ein paar Hallen und ein Aeroclub. Nur eben kein Flugleiter.

Der Heimflug am nächsten Tag bis nach Lübeck beinhaltete zunächst einen Flug quer durch Frankreich. Bei IFR-Flügen, die auf dem Großkreis durch den Raum

re. Auch das klappte glücklicherweise. Und auch wenn man nicht immer dieses Glück hat; man sollte dies durchaus öfter probieren; die Erfolgschancen stehen gar nicht so schlecht.

So wurde dort noch ein halber Tag am Strand verbracht. Auch in dieser Gegend finden sich am Strand heute noch zahlreiche Bunker des einstigen Atlantikwalls. In Soulac-sur-Mer kann für das Essen sehr das Restaurant „Le Grill Océan“ empfohlen werden.

Paris führen würden, ist dabei schon bei der Flugplanung mit etwas Umweg zu rechnen. Es gibt schlicht – zumindest im unteren Luftraum – keine Airways, die durch den Großraum Paris führen. Auch Shortcuts im Flug kann man dort später nicht erwarten. Ansonsten auch hier auf der Strecke wieder problemloser mehrfacher Wechsel vom kontrollierten in den unkontrollierten Luftraum und umgekehrt.

 Philipp.Tiemann@pilotundflugzeug.de