



Der spektakuläre Anflug auf die Piste 04 von Le Havre (LFOH)

Frühjahrsflug in die Normandie

Die Kultur- und Schlemmerregion schlechthin im Norden Frankreichs ist sicher die Normandie. Ein Highlight davon wiederum ist wohl die Blumenküste („Côte Fleurie“) rund um den Badeort Deauville sowie generell das Département Calvados. Diese Gegend ist immer einen Besuch wert; auch schon früh im März. Glücklicherweise gibt es gleich zwei ordentliche und IFR anfliegbare GA-Plätze in der Gegend.

Die Blumenküste erstreckt sich vom linken Ufer der Seine-Mündung bei Honfleur über den Doppelort Deauville/Trouville bis hinter Cabourg. Ein ideal gelegener Flughafen für einen Besuch dieser Gegend ist natürlich der von Deauville St. Gatien (LFRG). Leider stach uns am Vortag des Fluges dorthin im Rahmen der Flugplanung ein NOTAM ins Auge, welches auf eine komplette Schließung der Piste und des Vorfelds hinwies, wohl wegen frühjährlicher Wartungsarbeiten. Zum Glück aber gibt es nicht weit ent-

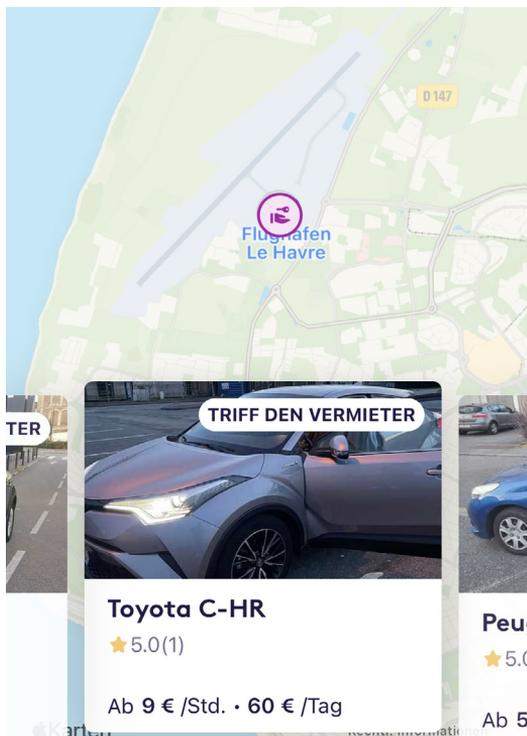
fernt, auf der anderen Seite der Seine-Mündung, noch einen weiteren guten IFR-Platz: Le Havre-Octeville (LFOH). Zwei kleine Nachteile hat er allerdings: Erstens gibt es eigentlich keine Mietwagen vor Ort (in Deauville gibt es am Platz eine Sixt-Agentur) und zweitens hat er etwas magere AFIS-Zeiten, so

dass man gelegentlich per Auto-Information auf Französisch funken muss. Letzteres ist für mich zum Glück kein Problem. Ersteres konnte wir dank der Carsharing-App „get-around“ sehr elegant lösen; schnell war ein Auto für unsere geplante Ankunftszeit sogar direkt am Platz organisiert.

Flugplanung und der Anflug auf Le Havre

Interessant zu berichten ist, dass am Morgen des Vortags zunächst noch (vom Abflugort Lübeck aus) beim autorouter eine Route via Osnabrück und Brüssel als die kürzeste validierte und somit auch so aufgegeben wurde. Am Abend kam dann überraschend die Suspension Message. Grund: „INVALID ROUTE BY IFPS REVALIDATION“. Die Route war aufgrund einer kurzfristigen AUP-Aktivierung in Belgien nicht mehr fliegar. Die Mail enthielt aber gleich schon ein neues Route Proposal, und zwar diesmal weiter nördlich entlang, also mehrheitlich durch die Niederlande (dies ist ohnehin das eher typische Routing, wenn man aus dem Raum Hamburg kommt). Hierzu musste der suspendierte Flugplan zunächst noch gecancelt werden, erst dann konnte der neue aufgegeben werden. Außerdem würde es dank Hochdruckwetterlage leichten Rückenwind geben; ein Segen auf einer Route, wo man an 80 % der Tage mit ordentlich Gegenwind kämpfen muss. Die errechnete Flugzeit mit der SR22 somit: ca. 2:50h.

Der Flug selbst bot in der ersten Phase nichts Bemerkenswertes. Man muss aber manchmal auch lobend erwähnen, dass unser ohnehin schon gemäß Flugplan relativ gerades Routing von mit ein paar Mal



Einige Anbieter auf den Carsharing-Plattformen bieten ihre Autos direkt „ab Flugplatz“ an.

Unten: Typisch für Frankreich: Die Angaben in der AIP über ATS-Betriebszeiten werden sehr oft per NOTAM übertrumpft.

LFOH ATZ Hours of Service
 Until 10 Mär 2024; SFC-FL25

AFIS SKED ('Le Havre' RMZ) :- Mon-Fri : 0830-1200 1300-1645
 Except 01 : 0830-1200 1300-1545
 04 : 0830-1200
 07 : 1300-1645
 - Sat-Sun : A/A
 - Extension O/R to AD administration by email at : operations@lehavre.aeroport.fr
 - RMZ can be activated outside these hours for SKED flights. ...

Ansicht auf Karte

AIP
FRANCE

AD 2 LFOH IAC RWY22 RNP
05 OCT 23

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

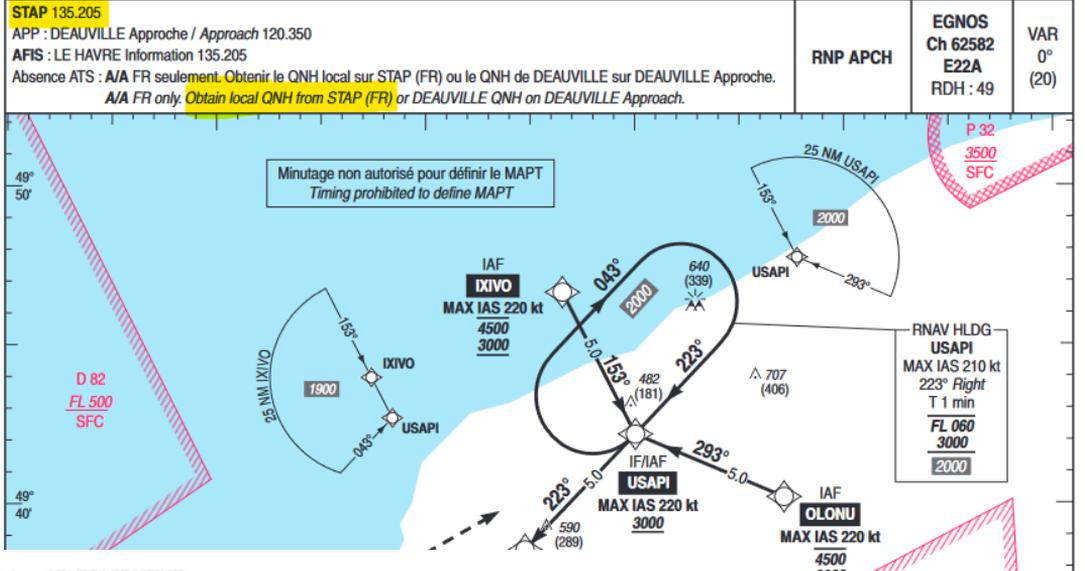
LE HAVRE OCTEVILLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 313, THR : 301 (11 hPa)

RNP RWY 22



23.2 AD EQUIPMENT

STAP / PCL on AFIS FREQ.

STAP, paramètres disponibles : vent, base des nuages, RVR, T, DP, QNH, QFE et info particulières.

PCL :

- 3 clicks on mic : low intensity,
- 5 clicks on mic : high intensity,
- 7 clicks on mic : PCL turned off.

Die VAC gibt Auskunft über die STAP, also die automatische Platzwetterdurchsage. Links: Die Details zur Bedienung von STAP und PCL findet man im Abschnitt AD des Flugplatzes.

mit angrenzenden ATC-Stellen zu koordinieren sind. So erreichten wir ungefähr bei Le Touquet die

Kanalküste und folgten dieser dann mehr oder weniger bis zum Ziel.

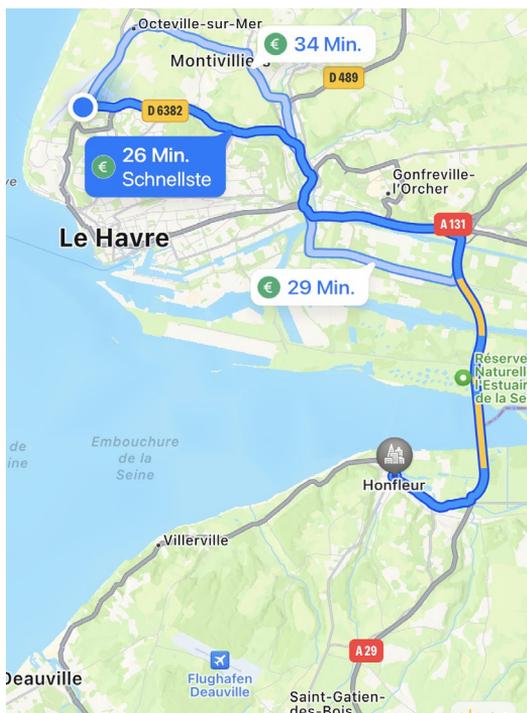
Kommen wir nun zum Anflug in Le Havre. Hier war das Wetter so gut, dass problemlos auch ein reiner Sichtanflug möglich gewesen wäre. Doch das Üben der sehr pragmatischen IFR-Verfahren in Frankreich (auch ohne aktive ATSU am Platz) ist einfach eine Freude, so dass wir auch hier zunächst den RNP-Approach abflogen.

Aufgrund der Ostwindwetterlage wussten wir, dass in Le Havre die Piste 04 (mit sei-

leicht Nachhelfen durch ATC von Start bis Ziel in eine nahezu perfekte gerade Linie verwandelt wurde, und dies in einer nicht ganz so trivialen Gegend und über drei Ländergrenzen hinweg. Amsterdam ließ uns in FL100 ca. von Meppen quer durchs Land direkt zur belgischen Grenze (WOODY) fliegen und Brüssel erlaubte recht schnell einen Direct nach Abbeville (ABB). Besser geht es nicht. Es zeigt sich wieder: Außerhalb der großen TMAs ist der europäische Luftraum in und um FL100 gähnend leer. Dennoch braucht es natürlich auch den guten Willen von ATC, vor allem dann, wenn die Directs

nem spektakulären Endanflug über die Klippen) in Betrieb sein würde. Um die Flugzeit zu minimieren, wurde dennoch geplant, zunächst den RNP-Anflug auf die Piste 22 und dann das vorgeschriebene Circling zu fliegen. Dies teilten wir Paris Control mit (die zwischen der Lille TMA und der Deauville TMA kurzzeitig die IFR-Verkehre entlang der Küste übernehmen) und bekamen den Direct zum Intermediate Fix (USAPI) auf den Endanflug der 22 freigegeben.

Für Situationen, wo an IFR-Plätzen der AFIS oder der TWR nicht in Betrieb ist, gibt es an einigen Plätzen in Frankreich so etwas wie eine AWOS. Die Franzosen nennen das STAP („système de transmission automatique de paramètres“). Um diese zu hören, betätigt man in Le Havre auf der Platzfrequenz mehrfach kurz die MIC-Taste, ähnlich wie beim



Die Fahrt von Le Havre an die Blumenküste dauert nicht lange.

PCL in den USA (in der Tat wird auch in Le Havre hierdurch die Pistenbeleuchtung aktiviert, allerdings eben nur nachts). Es kommt dann kurz danach eine automatische Ansage mit dem aktuellen Platzwetter, allerdings nur auf Französisch (im Gegensatz zu französischen ATIS, welche bekanntlich alternierend auf Französisch und Englisch kommen). Dennoch, die wesentlichen Parameter kann da jeder heraushören, der auch nur ein wenig Französisch gelernt hat. So bestätigte sich hier der Wind aus Ost und auch das QNH, welches man natürlich auch für den Instrumentenanflug braucht.

Nun bei Deauville Approach gab es die Anflugfreigabe und dann den Wechsel (bei ca. 8 Meilen) auf die Platzfrequenz. Ein „Cancel IFR“ ist nicht notwendig; ab 2.500 Fuß ist man im Luftraum Golf. Deauville erinnerte uns lediglich an das Schließen des Flugplans nach der Landung. Hier gibt es in Frankreich zwei Varianten: Wenn man von ATC nichts weiter gesagt bekommt, nutzt man im Zweifel die Generalnummer 0810 437 837, schließt den Plan also zentral beim AIS. Oftmals aber bekommt man – wie in diesem Fall – von der jeweils letzten ATC-Stelle direkt die Telefonnummer dieser selbst durchgegeben (bei Deauville Approach/TWR ist es die 0231 656557), so dass man nach der Landung mit derselben Person spricht, mit welcher man Minuten zuvor noch in Funkkontakt war. Auf der Platzfrequenz vernahmen wir noch eine Robin in der Platzrunde, hinter der wir uns daher direkt in den Gegenanflug zur 04 einordneten und nach einer wunderschönen Platzrunde landeten.

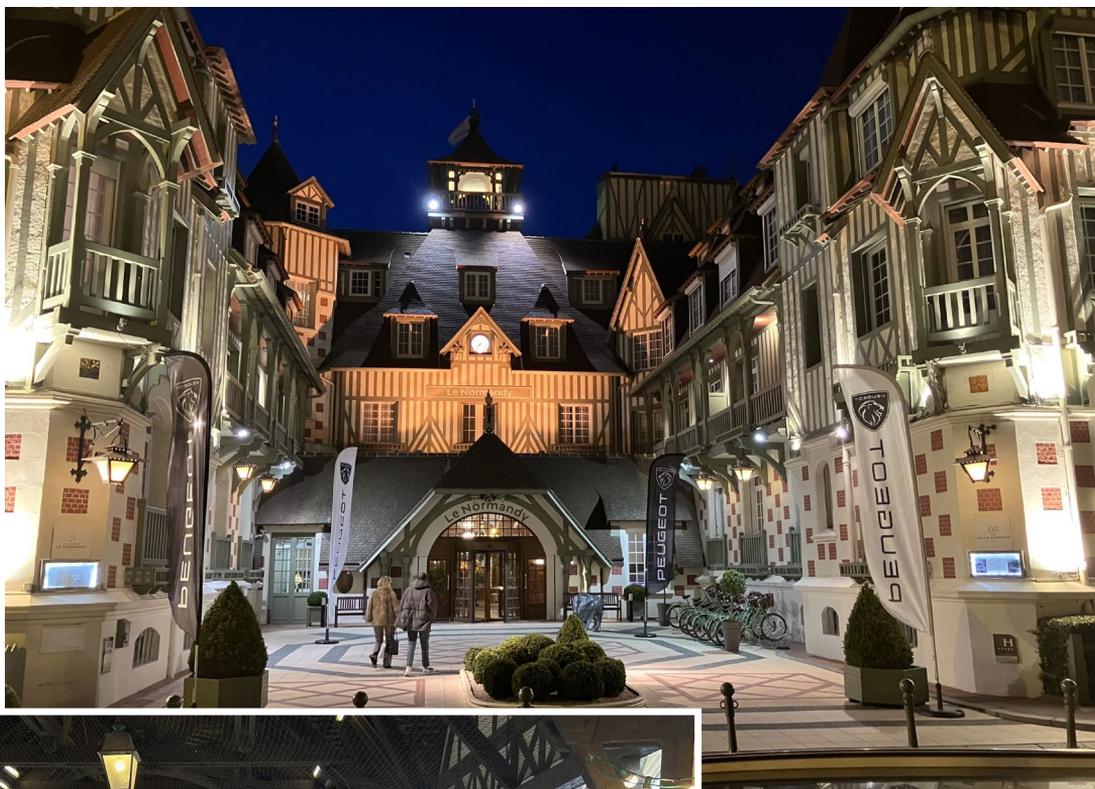
Le Havre hat eine Avgas-Tankstelle von TOTAL, idealerweise hat man also eine

TOTAL-Card. Innerhalb von wenigen Minuten war der Flieger betankt (der aktuelle Standardpreis für 100LL beträgt 2,72 Euro pro Liter). Dann nahmen wir eine der recht vielen freien Vorfeldpositionen und gingen zum Terminalgebäude. Etwas schräg ist, dass auch dann, wenn die AFIS-Stelle nicht besetzt ist und somit der Platz zunächst personell wie ausgestorben wirkt, man im Betriebsbüro gleich drei Angestellte vorfindet. Nun ja, so konnten wir zumindest zügig die Gebühren bezahlen und uns für den Abflugtag den Code für die Tür im Flughafenzaun geben lassen. Die Landegebühr ist mit ca. 11,50 Euro (für bis zu zwei Tonnen) sehr moderat; die Parkgebühren, wie zumeist



Rechts: Beeindruckend: die Pont de Normandie.
Unten: Honfleur





Oben: Das Le Normandy ist das bekannteste Edtelhotel in Deauville Links: Markt in Deauville



Von Meeresfrüchten, Calvados und Camembert

Wie eingangs erwähnt, klappte es mit dem über getarntem bestellten Auto hervorragend, so dass es wenige Minuten später auf Erkundungsfahrt gehen konnte. Wer übrigens das erste Mal in Le Havre landet,

an französischen Plätzen dieser Kategorie, etwas höher (ca. 30 Euro pro 24 Stunden für Flugzeuge mit 1 bis 2 Tonnen). In Summe bezahlten wir inkl. knapp zwei Tagen Parken somit 68 Euro. In Deauville (LFRG) liegen die Gebühren allesamt etwas höher.

sollte sich die Zeit nehmen, das nur 20 Kilometer entfernte Küstenstädtchen Étretat zu besuchen. Da wir das schon vor ein paar Jahren gemacht hatten (siehe **Pilot und Flugzeug** 2018/10) und Le Havre selbst nicht sehenswert ist, ging es gleich in Richtung

des Pont de Normandie, um auf die andere Seite der Seine und nach Honfleur zu gelangen. Es ist eine beeindruckende Schrägseilbrücke, die mit 856 Metern die größte Spannweite in ganz Europa besitzt. Schon die Fahrt über diese Brücke ist ein Reisehighlight an sich. Hätte man im Auto ein VSI verbaut, würde dieses beim Hinauf- und Hinabfahren kräftig ausschlagen.

Honfleur: Im starken Kontrast zu der industriell geprägten Gegend rum um Le Havre gelangt man hier nach der Brückenquerung schlagartig in eine andere Welt. Es ist mit seinem alten Hafen und dessen Architektur im normannischen Stil einer der charman-

testen Orte der Normandie. Es gibt ein Boudin-Museum und eine sehenswerte Holzkirche. Natürlich ist es hier etwas touristisch, das bleibt nicht aus. Bemerkenswert: An einem normalen Donnerstag Anfang März sind um 12:30h in den zahlreichen Restau-



Unten: Der Strand von Deauville. Rechts: Idylle – das Dorf Beuvron-en-Auge, ca. 15 Kilometer südlich von Cabourg. Oben: In wenigen Momenten vom Mietwagen zurück zum Flieger: Das ist nur in der GA möglich.



rants der Stadt die meisten Plätze belegt. Das ist eben Lebensart.

Trouville: Wer von Honfleur nach Trouville fährt, sollte die kurvige Küstenstraße nehmen und nicht den viel längeren Weg über die Autobahn. Man erhält so tolle Blicke auf das Meer und ins Land. Trouville ist ein historisch gewachsenes Städtchen, das seine Entwicklung ursprünglich seinem Fischereihafen verdankt, später aber auch touristisch große Bedeutung gewann; das große Casino an der Hafenausfahrt zeugt davon. Besonders quirlig ist die Fischhalle von Trouville. Das Gebäude aus den 1930er-Jahren ist heute ein Baudenkmal der Stadt und beherbergt zahlreiche Fischhändler, die ihre Waren entweder zum Außer-Haus-Verkauf oder zum Verzehr direkt vor Ort anbieten; ein Spektakel für Meeresfrüchteliebhaber. Apropos Essen: Als Restaurant sehr zu empfehlen ist (schräg gegenüber von der Fischhalle) das „La Régence“. Es verfügt über einen altmodischen und sehr hübschen im Jahr 1854 gestalteten Speisesaal, ist aber darüber hinaus auch noch ein Familienbetrieb, wo jedes Gericht auf den Punkt ist.

Deauville: Mit seinem besonders breiten Sandstrand ist es das berühmteste Seebad an der Blumenküste. Es wurde 1859 auf dem Reißbrett entworfen. Im Gegensatz zum gegenüber gelegenen Trouville ist Deauville ausschließlich residenziell geprägt, was sofort Urlaubsgefühl vermittelt. Zum Vergleich: Es ähnelt mit seinen prächtigen Villen etwas dem Ort Le Touquet, aber ohne dessen hektische Fußgängerzone und vor allem ohne dessen hässliche Häuserfront am Meer. Dafür gibt es einen großen Yachthafen. Berühmtes Bildmotiv von Deauville ist

die hölzerne Promenade entlang des Strandes. In Deauville haben wir für zwei Nächte unser Quartier aufgeschlagen. Auch hier mangelt es natürlich nicht an kulinarischem Angebot, wenn auch auf preislich hohem Niveau. Dazu gehört sicher ein Besuch des Wochenmarkts an der zentralen Place Morny. Auch in Deauville gibt es ein großes Casino und außerdem eine im ganzen Land berühmte Pferderennbahn. Leider sind viele der Villen und Apartmenthäuser reine Urlaubs- und Wochenendwohnsitze, so dass außerhalb der Sommerferien die meisten Rollläden heruntergelassen sind und bei allem Glanz des Ortes auch ein wenig Tristesse vermitteln.

Das Hinterland: Unmittelbar von Deauville und Trouville nach Süden angrenzend beginnt das Pays d’Auge, die Kulturregion der Normandie schlechthin. Überall gibt es Apfelbaumplantagen und die Menschen sind stolz auf ihren Cidre und ihren Calvados. Die Städtchen Livarot und Pont-L’Évêque sind für ihre Käsesorten berühmt. Auch der kleine Ort Camembert liegt hier, ist aber sonst nichts so Besonderes. Wir besuchten stattdessen das kleine Dorf Beuvron-en-Auge, das als einer der schönsten Orte des Pays d’Auge gilt. Wir wurden nicht enttäuscht; ein alter, zauberhafter Ort der Ruhe und des ursprünglichen Landlebens.

Retour

Der Rückflugplan wurde erneut als reiner India-Flugplan aufgegeben, mit Routing via Lille und Amsterdam. Erneut klappte die Rückgabe unseres „Mietwagens“ dank pünktlicher Ankunft unseres Vermieters am Parkplatz des Flugplatzes reibungslos. Der



Satellitenbild von Schiphol? Nein, das ist ein in FL100 aus der SR22 aufgenommenes Foto.

Flugplatz war an diesem Samstag dann in der Tat überhaupt gar nicht besetzt, auch nicht im Betriebsbüro. Dank des am Ankunftstag erhaltenen Codes für die Tür im Zaun konnten wir dennoch wenige Momente nach unserer Ankunft am Platz am Flieger sein. Glücklicherweise ist der Platz von Le Havre nicht permanent von der neuen CIME-Pflicht bzw. der Pflicht der Vorfeldbegleitung betroffen, ansonsten wäre dieser Betriebsmodus (so ganz ohne Personal) gar nicht mehr möglich. So aber waren wir in kürzester Zeit abflugbereit und riefen telefonisch erneut Deauville Tower an – die Telefonnummer war ja noch im Handy gespeichert. Dies zum einen, um den aktuellen Slot abzugleichen, und außerdem, um die Clearance bzw. Abfluginformationen zu erhalten. Das Wetter war erneut gut, so dass die Erteilung der Freigabe über Funk kurz nach dem Start vereinbart wurde. Alternativ hätte man die Freigabe schon am Boden telefonisch entgegen-

nehmen können. Einen Unterschied macht es letztlich kaum, denn unterhalb von 2.500 Fuß ist man ohnehin im Luftraum Golf. Man kann bei schlechtem Wetter zunächst die in der AIP beschriebenen Multidirectional Departures abfliegen, aber diese haben im unkontrollierten Luftraum schlichtweg nur Empfehlungscharakter (siehe AIP, ENR 1.5.3.1).

Also wurde in Le Havre erneut per Auto-Information-Verfahren gestartet und dann auf Deauville Approach gewechselt, was nach dem Telefonat wenige Minuten zuvor natürlich reibungslos lief. „Climb FL100, direct Dieppe“ und gut. Da der Wind in den vergangenen 48 Stunden leicht auf Süd gedreht hatte, gab es wieder ein wenig Rückenwind und nach erneut knapp unter drei Stunden war der Heimatflughafen an der Ostsee wieder erreicht.

 philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de