



„France's biggest private light aircraft aerodrome“ (0-Ton der Website des Platzbetreibers, Aéroports de Paris)

Der „VFR-Platz“ für Paris-Besuche: Lognes–Émerainville (LFPL)

Für IFR-Flüge nach Paris bleibt Saclay-Versailles (LFPN, ehemals: „Toussus Le Noble“) im Südwesten der Stadt der Platz der Wahl (siehe *Pilot und Flugzeug* 2024/10). Spürbar kürzer allerdings ist die Flugzeit von Deutschland kommend, wenn man den im Osten der Stadt gelegenen, ebenfalls sehr betriebsstarken Platz Lognes–Émerainville (LFPL) nutzt. Nachteil: An- und Abflüge gehen nur nach Tag-VFR, und zwar für die gesamte Zeit, in der man sich innerhalb der lateralen Grenzen der Paris-TMA befindet.

Flugvorbereitung

Natürlich gehört zur Flugvorbereitung für französische Plätze insbesondere das Studium der AIP (für IFR) bzw. der VAC (für VFR) sowie natürlich der NOTAMs. In den NOTAMs gibt es für LFPL stets eines, welches für die jeweils folgenden zwei Wochen jene Tage ohne ATS, also ohne besetzten TWR, angibt. Das ist eine wichtige und ggf. einschränkende Information. Zwar dürfen in LFPL (im Gegensatz zu LFPN) Externe auch dann starten und landen, wenn der ATS außer

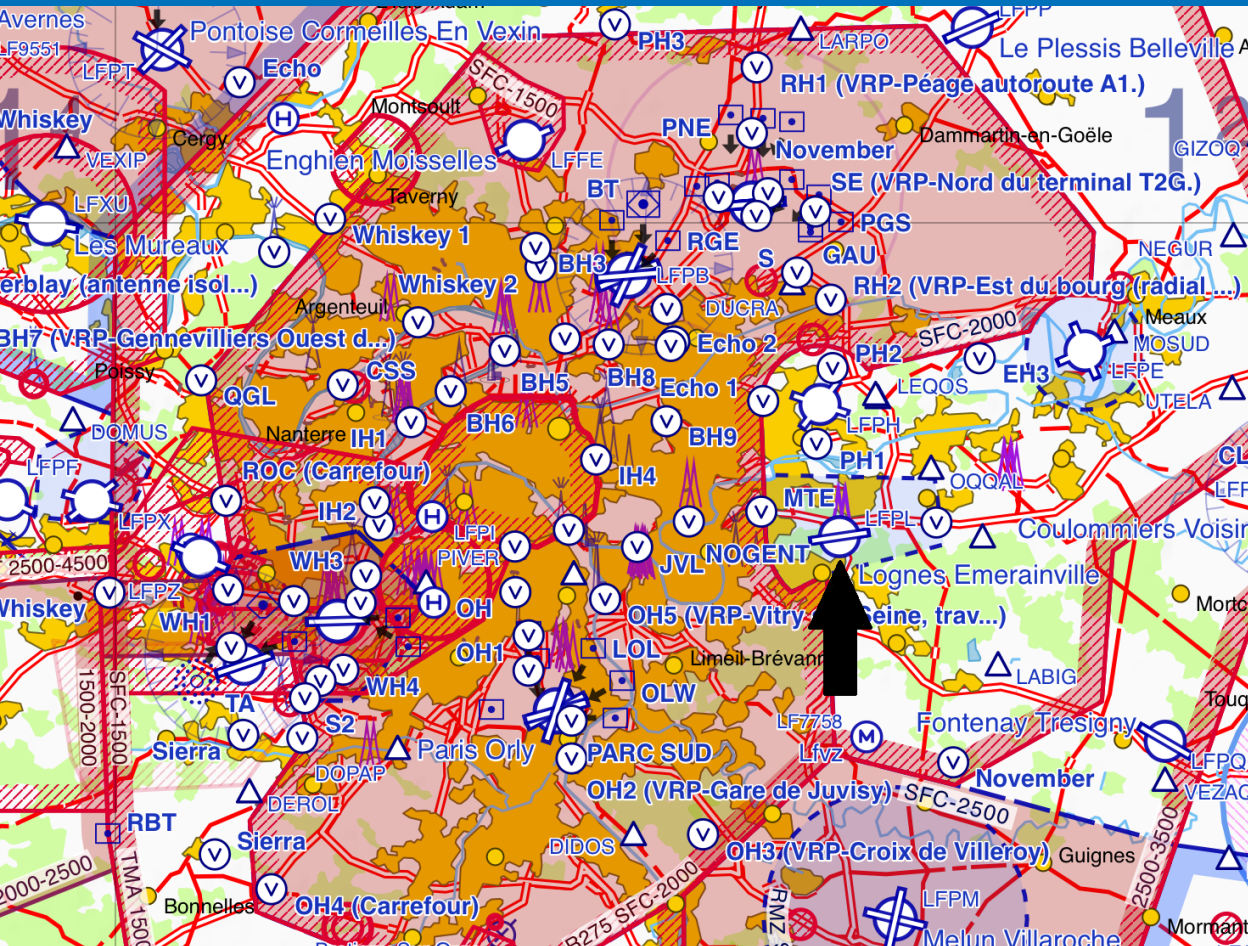
Betrieb ist, aber dann gilt eben auch in LFPL „French-only“, was sicher dem einen oder anderen, zumindest bei viel Verkehr, nicht so sehr liegen dürfte.

Für VFR gilt ansonsten: Es gibt seit Ende letzten Jahres etwas veränderte An- und Abflugverfahren. Eine weitere Besonderheit ist, dass sich die Verfahren leicht unterscheiden, je nachdem ob der Platz im „Tower-Betrieb“ oder im „A/A-Betrieb“ ist. Das sollte man wirklich vor dem Flug studiert haben, denn im Anflug selbst bleibt wegen des meist starken Verkehrs keine Zeit, sich das noch mal anzuschauen. Außerdem muss man hier wegen der umliegenden Lufträume

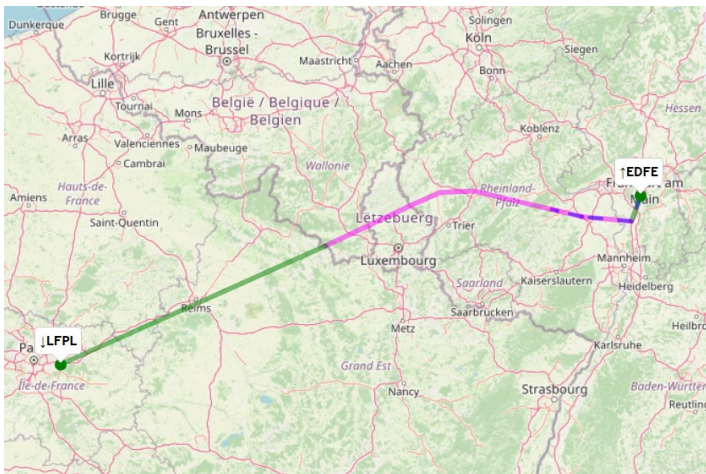
und des Lärmschutzes sehr genau fliegen. Zunächst mal muss man aber sehr aufpassen, definitiv unterhalb der sehr ausladenden Paris TMA zu bleiben. Diese ist bekanntlich Klasse A, es gibt daher keine Chance, hierfür eine VFR-Freigabe zu bekommen. Der Sinkflug muss also je nach Ausgangsreiseflughöhe bereits sehr früh eingeleitet werden, von Osten kommend unter Umständen schon bevor man auf Höhe Reims (LFQA) ist. In allen diesen Punkten ist LFPL so ein bisschen „das Egelsbach Frankreich“.

Nun zu IFR-Flügen nach LFPL: Grundsätzlich können in Frankreich bekanntlich Flug-

Ideal gelegen: östlich der Stadt, nicht allzu weit von dieser entfernt und von Osten nicht allzu kompliziert anfliegbar



pläne durchweg als „I“ aufgegeben werden, auch dann, wenn der Platz keine IFR-Verfahren hat. Nicht so in Lognes; Hier ist für Anflüge (wie in Deutschland) ein Flugregelwechsel auf VFR im Flugplan anzuzeigen (sonst validiert der Plan nicht). In Deutschland kann aber zumindest auch dann, wenn der Zielplatz im Bereich eines der großen Charlie-Lufträume liegt, der IFR-Teil meist bis recht nah an den Platz führen. Nicht so in Lognes: Die bei Eurocontrol hinterlegten Filing-Restrictions sorgen dafür, dass der IFR-Teil stets spätestens an der lateralen Grenze der TMA endet! Dies in Verbindung mit dem Klasse A der TMA bedeutet, dass man schon weit draußen „VFR“ lange sehr tief durch die Gegend, die Turbulenz und den anderen VFR-Verkehr fliegen muss. Das ist ärgerlich, unbequem und auch eher unsafe. Leider. Immerhin: Auch wenn der IFR-Teil im Flugplan schon früh endet, kann man danach durchaus auch nach IFR, also in IMC, weiterfliegen, denn es gibt in Frankreich keinen tiefliegenden flächendeckenden Luftraum Klasse E. Daher darf man durchaus unkontrolliert und im Luftraum Golf nach IFR unterhalb der TMA weiterfliegen (zumindest bis zu jenem Bereich der TMA,



Oben: Besser geht es IFR aus dem Rhein-Main-Gebiet kommend nicht. Unten: Am Ende des Fluges muss recht lange VFR in maximal 1.500 Fuß MSL geflogen werden; dies bei Geländehöhen von teils über 500 Fuß – Egelsbach lässt grüßen! Die A4 führt den Weg zum Meldepunkt Echo und zum Platz. Da es meist viel Verkehr gibt und genau geflogen werden muss, bleibt kaum Zeit für Blicke über die Stadt.





dessen Untergrenze bei 1.500 Fuß MSL liegt; dort geht es dann wirklich nur noch VFR).

Zu beachten ist noch, dass die Hauptpiste (Asphalt) nur 700 Meter lang ist. Beide An- und Abflüge sind allerdings komplett hindernisfrei. Die parallele Graspiste ist 1.100 Meter lang.

Der Flug (ex Egelsbach)



Das Flugplandilemma ist bei Flügen aus dem gesamten Rhein-Main-Gebiet auf den ersten Blick noch größer. Denn egal welche Höhe man im Flugplanungsprogramm vorgibt, wenn man keine riesigen Umwege in Kauf nehmen möchte, endet der IFR-Teil im Flugplan sogar schon an der luxemburgisch-französischen Grenze (Wegpunkt GEBKI)! Ohne elegante Alternativen wurde dieses Routing für den kürzlichen Flug an diesem Schönewetter-Frühlingssamstag so hingenommen.

Der erste Teil des Flugs verlief unspektakulär: Abflug in EDFE zunächst nach Süden, dann zügiger IFR-Pickup und schneller Kurswechsel nach Westen in Richtung Luxemburg. Steigflug auf FL110. Luxemburg Approach schickte uns bald nach MMD (liegt schon in Frankeich). Kurz dar-



Oben: Tankstelle und Asphalt-parkfläche liegen direkt nebeneinander.

Mitte: Dieses Gebäude dient nicht den Piloten als Empfangsgebäude, sondern nur als Betriebsgebäude für Tower und Verwaltung. Um den Platz zu verlassen, geht man einmal links um dieses herum.

Unten: Der Weg mit dem Fahrrad zum RER-Bahnhof von Lognes



Deshalb fliegt man nach Paris ... vor allem bei schönem Wetter:

Der Jardin du Luxembourg

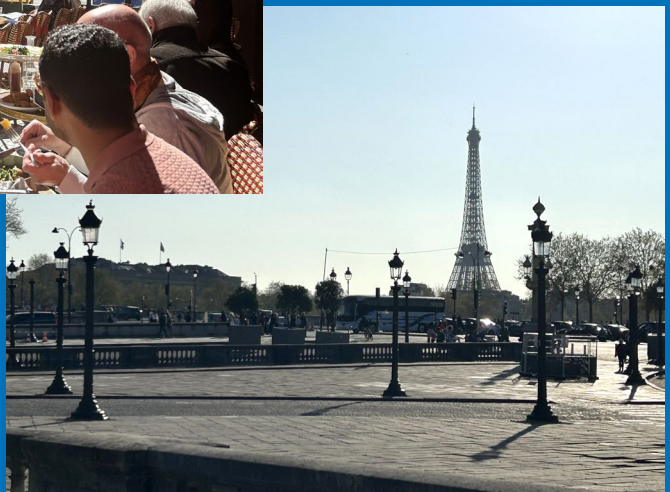
Ein Highlight in Paris ist derzeit die wiedereröffnete Kathedrale Notre-Dame.



Die Rue Montorgueil mit ihren Lebensmittelgeschäften und Restaurants



Auch ein Blick auf den Eiffelturm darf nie fehlen.



auf die Frage von ATC, wo wir denn IFR canceln möchten. Da das Wetter gut und der Luftraum bekannt war, bestätigte ich „GEBKI, according to flightplan“. Ich hörte aber heraus, dass bei Bedarf wohl auch eine Fortführung des IFR-Teils ein Stück weiter nach Frankreich hinein (nach Abstimmung mit der französischen ATC) möglich gewesen wäre. Also alles halb so wild. Es bleibt allerdings wichtig, den Sinkflug rechtzeitig einzuleiten; in meinem Fall war das schon deutlich vor Reims, um wirklich alle Stufen der Paris TMA sauber zu unterfliegen.

Am Ende nutzt man dann (von Osten kommend) den Einflugpunkt Echo. Da dieser an der Autobahn A4 liegt, kann man dieser einfach schon ab Reims folgen (so meidet man auch die RMZ von Meaux LFPE). Da allerdings viele VFR-Piloten diese Autobahn als Navigationslinie nutzen (und außerdem dort fast alle wegen der TMA in 1.400 Fuß fliegen) muss man sehr gut nach Verkehr Ausschau halten – drei Verkehre kamen mir innerhalb weniger Minuten nahe und erforderten teilweise ein aktives Ausweichen.

Auf der TWR-Frequenz gab es an diesem Schönwetter-Samstag dann teilweise keinerlei Funkpausen. Sobald sich eine Lücke ergab, konnte aber der Kontakt hergestellt werden, und der weitere Anflug und die Landung waren ereignislos. Nach der Landung habe ich mit der TOTAL-Card für 2,46 Euro zügig einige Liter 100LL getankt; diese TOTAL-Tanke nimmt seit Neuestem aber

auch normale Kreditkarten. Auch Jet-A1 und UL Aero Super+ (ein ethanolfreies 98er Mogas) sind verfügbar. Weiterhin gibt es letztlich nur sechs Parkpositionen auf Asphalt, aber meistens hat man Glück und es ist etwas frei; man darf das Flugzeug von Hand von der Tanke dorthin ziehen. Ergänzend gibt es auch noch eine einwandfreie Grasfläche. Das TWR-Gebäude ist eigentlich immer verschlossen; der Ausgang vom Gelände in Richtung Landseite befindet sich direkt hinter dem Gebäude. Das Restaurant am Platz „Le Briefing“ ist leider nur wochentags geöffnet.

www.eisenschmidt.aero

#Reisen im eigenen Flieger

Flugreisen quer durch Europa

Das Reisen mit dem eigenen Flugzeug in andere Länder ist ein besonderes Erlebnis. Mit unseren Produkten ist eine optimale Vorbereitung und ein sorgenfreier Urlaub sicher.

 **EISENSCHMIDT**
DPS GROUP



www.eisenschmidt.aero · info@eisenschmidt.aero

Pilot und Flugzeug

Engagierter Journalismus aus der Sicht des eigenen Cockpits

44. Jahrgang

HERAUSGEBER

Airwork Press GmbH
Kaiserstraße 118
61169 Friedberg
HRB 10302 Amtsgericht Friedberg

Geschäftsführer Jan Brill

Telefon: +49 6031 9648 425

CHEFREDAKTEUR

Jan Brill

jan.brill@pilotundflugzeug.de

+49 6031 9648 369

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

abo@pilotundflugzeug.de

+49 6031 9648 425

ANZEIGENSERVICE

anzeigen@pilotundflugzeug.de

+49 6031 9648 425

BUCHHALTUNG

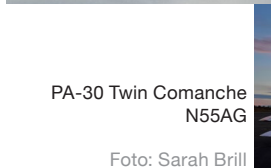
fibu@pilotundflugzeug.de

UNSERE REDAKTIONSFLUGZEUGE



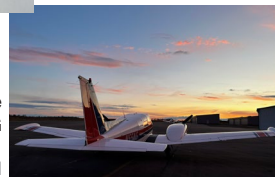
PA-31T2 Cheyenne II XL
D-INFO

Foto: Crew D-FSBG



PA-30 Twin Comanche
N55AG

Foto: Sarah Brill



**Das Verlagsbüro ist Montag bis Freitag 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/agb 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

Vor Ort

Mit dem Faltrad ging es zur RER-Station von Lognes. Das dauert nur knappe zehn Minuten. Von dort kann man mit der roten Linie „A“ in nur ca. 20 Minuten (und für nur 2,50 Euro!) nach Paris fahren (Châtelet/Les Halles). Wer kein Faltrad hat, sollte erwägen, ein UBER oder Bolt zu besagter RER-Station zu nehmen oder einfach gleich bis ans Ziel in Paris zu fahren. Letzteres kostet – je nach Tageszeit – auch nur zwischen 35 und 70 Euro. Die Fahrt kann aber wegen Stau, speziell wochentags, recht lange dauern.

Zu Paris selbst könnte man natürlich viele Seiten füllen. Um sich hier aber auf Luftfahrtthemen zu beschränken, nur das eine oder andere für absolut Luftfahrtvernarnte: Wer auch während eines Paris-Besuchs nicht auf Piloten-Shopping verzichten kann, findet dort den Pilot Shop „La Boutique du Pilote“ (<https://boutique-du-pilote.com/>). Dieser befindet sich im Westen der Innenstadt, nahe der RER-/bzw. Metrostation „Javel“. Sonntags und montags geschlossen. Außerdem in Paris befindet sich – natürlich – der „Aeroclub de France“; dies ist aber nicht, wie man vermuten könnte, der Dachverband der französischen Aeroclubs, sondern lediglich der älteste Aeroclub der Welt, gegründet 1898. Dessen heilige Hallen und unter anderem ein edles, mit Luftfahrtmotiven gespicktes Restaurant befinden sich in der Nähe des Trocadéro. Siehe <https://www.salons-aeroclub.com/uk/individuals/welcome.html>.

Natürlich gibt es in Paris auch ein nennenswertes Luft- und Raumfahrtmuseum, das „Musée de l’Air et de l’Espace“ (montags

geschlossen). Es befindet sich – standesgemäß – am historischen Flughafen Le Bourget (LFPB). Siehe dazu <https://www.musee-aireospace.fr/en>

Abflug

Den Weg zum Flugplatz kann man wiederum wie oben dargestellt gestalten. Hinweis: Da das TWR-Gebäude nicht offen ist, kann man auch die dortige Toilette nicht nutzen; man wird auf eine daneben liegende öffentliche(!) Toilette verwiesen; das sollte man einplanen. Die Tür zum Vorfeld (neben dem TWR-Gebäude) stand an meinem Abflugtag einfach offen ... unkompliziert, aber vielleicht auch ein wenig beunruhigend. Die Gebühren kann man am besten sehr bequem mit Aerops bezahlen. Die Landegebühren für bis zu zwei Tonnen MTOW betragen nur 21,60 Euro; Parkgebühren gibt es keine! Beim Abflug von der Piste 08 soll man gemäß VAC nach dem Pistenende einen Kurs von 120° einnehmen und nach Verlassen der RMZ nicht der Autobahn entlangfliegen, denn dort ist der einfliegende Verkehr.

Auch bei Abflügen ist wieder die sehr ausladende Paris TMA zu beachten und auch mit Z-FPL wird man da nicht reingelassen, weil eben der Pickup-Punkt aufgrund der Filing-Restriktionen erst außerhalb der TMA liegt (beim Abflug in meinem Fall immerhin am Punkt SUIPE, bei Reims). Also hieß es wieder einmal erstmal lange tief fliegen, bis bei BAVOL der TMA-Bereich komplett verlassen war und endlich auf FL110 gestiegen und auf IFR gewechselt werden konnte.