



Nîmes, im Abflug aus LFTW aufgenommen

Südfrankreich: die wundervolle Stadt Nîmes und ihr Flughafen Garons (LFTW)

Viele kennen im Süden Frankreichs Nizza, Cannes, Marseille und auch Montpellier. Vielfach etwas übersehen, aber mindestens genauso reizvoll ist die etwas kleinere Stadt Nîmes. Sie wird manchmal fälschlicherweise noch der Provence zugerechnet, doch gehört sie schon zum Languedoc. Da sie ca. 50 Kilometer von der Mittelmeerküste entfernt liegt, ist der Tourismus dort nicht ganz so allgegenwärtig. Mit einem Mietwagen ausgestattet kann man auch sehr gut Strandtage einlegen und das Umland erkunden. Die Stadt Nîmes selbst ist ideal für ein Wochenende in der Nebensaison. Dazu ist sie fliegerisch gut zu erreichen.

Nîmes verfügt sogar über zwei für die GA geeignete Flugplätze: Zum einen den sehr innenstadtnahen Aeroclub-Platz Courbesac (LFME). Aus Erfahrung kann ich sagen: Dieser Platz ist durchaus gut und ohne jegliche Formalitäten benutzbar, allerdings hat er keinen ATS, ist hinsichtlich des Funks „FR-only“ und verfügt nur über Graspisten.

Außerdem gibt es einen (auch IFR anfliegbaren) Flughafen. Der gemischt militärisch-zivil genutzte Platz Nîmes-Garons (LFTW) liegt nur ca. 8 Kilometer südlich der Stadt. Dank etwas Ryanair-Verkehrs ist es dort möglich, neben der Erledigung von Zoll direkt am Platz einen Mietwagen zu nehmen. Die Gebühren sind absolut moderat. Somit

ging es Ende Mai einmal wieder für ein paar Tage an diese Destination, mit der non-turbo SR22.

Flugvorbereitung

Die Vorbereitung ist recht schnell erledigt. Zumindest aus der südlichen Hälfte Deutschlands kommend ist Nîmes ohne Überflug der Alpen (dem Rhônetal folgend) mit den allermeisten SEPs non-stop und eben im Fall von LFTW auch IFR erreichbar. Auch als reines Wochenendziel ist das gut planbar und machbar. Man muss gemäß AIP lediglich

berücksichtigen, dass auch dieser Platz aufgrund seines Status als Airport of Entry eine Voranmeldung für ALLE internationalen Flüge fordert. Außerdem gilt für das Parken generell PPR. Kurzum: Man muss sich spätestens am Vortag über nimes.ops@edeis.com formlos mit den üblichen Flug- und Personendetails anmelden. Aber keine Angst: Es wird hier relativ pragmatisch mit der eher kleinen GA-Parkfläche umgegangen; falls wirklich mal mehr als eine Handvoll Gast-SEPs/MEPs da sind, wird eben etwas enger und in einer zweiten Reihe geparkt. Ergänzend sollte man schon in der initialen Planungsphase recht genau alle Platz-NOTAMS lesen; insbesondere die Betriebszeiten des lokalen ATS, der Tankstelle und der Verwaltung werden dort bekanntgegeben.

Der Flug (ex Egelsbach)

Wer IFR aus der Region Rhein-Main oder generell aus der Mitte Deutschlands in Rich-

Unten: Alles auf einen Blick: ganz rechts die Stadt Nîmes, darunter der Flugplatz Courbessac. Ganz links der Flughafen Garons. Links: 210 Knoten GS Richtung Lyon lassen Freude aufkommen. Mitte: Am Ende kein großer Umweg: das westliche Routing über Dijon.





Oben: Im rechten Queranflug zur 36 in LFTW. Rechts: Die Abstellfläche für die GA. Im Hintergrund einige KC-135 Stratotanker. Unten: Klein, zweckgemäß, nützlich: das Terminal des Airports Nîmes Garons.



tung französisches Rhône-tal fliegt, hat stets zwei wesentliche Routingoptionen: Die etwas kürzere, und auch insgesamt deutliche schönere Route führt durch die Westschweiz entlang des Neuenburger Sees und des Genfer Sees nach Frankreich, um dann bei Lyon das Rhône-tal zu erreichen. Sie beschreibt also einen leichten Bogen nach rechts. Großer Nachteil dieser „Schweiz-Route“: Fast immer bekommt man einen Slot mit nennenswertem Delay verpasst (und VFR ist es leider mit Freigaben durch die Genfer TMA meist schwierig). Außerdem bewegt man sich nahe an den Alpen entlang, was den Flug unter Wetter-Aspekten oft etwas schwieriger macht. Die andere, letztlich nur etwas längere Route führt zunächst stark westwärts in Richtung Saarland und dann über Lothringen („proceed direct Grostenquin“ ...) und das Burgund nach Lyon. Sie beschreibt also einen Linksbogen. Vorteile dieses „Saarland-Routings“: In der Regel weniger Wetter und natürlich weniger Terrain. Nachteil: In Hinblick auf die Szenerie ist es eher todlangweilig. Ein Zwischending, also ein ganz direktes Routing über das südliche Elsass und die östliche Franche Comté

(Besançon), gibt es IFR schlicht nicht. Da hat wohl das französische Militär etwas einzuwenden – auch an Wochenenden.

Auch für den Flug an diesem Himmelfahrtstag (29. Mai) gebe ich (am Vortag) zunächst das Schweiz-Routing auf, doch am darauffolgenden Morgen schlägt die Slotterie wieder mal kräftig zu: 1,5h Delay. Ohne mich groß zu ärgern oder daran zu arbeiten, hole ich einfach das bereits als Backup vorbereitete Saarland-Routing hervor und habe so zwei Minuten später einen akzeptierten Flugplan im System, zwar ebenfalls mit Slot, aber eben ohne Delay. Es kann also doch früh morgens losgehen.

Nach dem Start in Egelsbach und der Entgegennahme der IFR-Freigabe geht es zunächst gemäß Flugplan in Richtung Saarland. Da aber Feiertag ist, kommen recht

schnell die Shortcuts in eine südlichere Richtung: Kurz vor der Grenze zu Frankreich geht es schon direkt nach Dijon (DJL). Mit diesem neuen Kurs und einem zunehmend von West auf Nordwest drehenden Wind wird auch der anfängliche leichte Gegenwind zu einem nennenswerten Rückenwind. Wir steigen auf FL150, um noch mehr davon mitzunehmen. Ab Lyon kommt der Wind dann mit 45 Knoten fast direkt von hinten, was im Rhônetal schon fast der Normalfall ist. Von der Szenerie her kann man sagen, dass es ab Dijon auch auf diesem Routing endlich etwas interessanter wird: Zum einen gibt es auch hier, wenn auch nur aus der Ferne, meist einen schönen Blick auf den Nordwestalpenbogen. Im weiteren Verlauf erfreut man sich an den Weingebieten des Burgunds und des Beaujolais, bis schließlich die (riesige) Stadt Lyon in den Blick kommt. IFR (und selbst



Unten: Die Arena. Links: Eine Verschmelzung von römischem Erbe und modernem südfranzösischen Leben



VFR) hat man meist das Glück, diese relativ genau überfliegen zu können. Auf dem Weiterflug entlang des Rhônetals erblickt man kurz darauf zur Rechten die Schluchten der Ardèche und wenig später nähert man sich schon der Provence mit der schönen Stadt Avignon und dem Tal der Durance. Für Ziele in der Gegend von Marseille oder an der Côte d'Azur würde man an dieser Stelle leicht nach Südosten abbiegen; für Montpellier und eben Nîmes biegt man etwas nach Südwesten ab. Dies natürlich schon im Sinkflug, denn das Ziel LFTW ist nun schon ganz nah. Es gibt RNP-Anflüge auf beide Pistenenden, allerdings ist aufgrund des häufigen Nordwinds dann doch meist strikt die Piste 36 in Betrieb. In Anbetracht des guten Wetters cancelle ich IFR und spare mir so einige Track-Meilen und Flugminuten. Am

Ende beträgt die Flugzeit von Egelsbach aus 2:24h, aber eben mit gutem Rückenwind.

In jedem Fall sollte man für das Abrollen über den Taxiway Juliet planen, denn dieser führt zum zivilen Vorfeld P5 und zum Terminal. Für das Tanken und die genaue Parkposition sollte man nach dem Abrollen in Abstimmung mit dem TWR die offizielle Operationsfrequenz des Platzes (131.700) rufen. Kleine

Wasserspiele an den Jardins de la Fontaine und der Temple de Diane aus dem 1. Jahrhundert





Oben: Strandleben in Saintes-Maries de la Mer und ein leckerer Snack: „Tellines“. Unten: Strand in Le Grau-du-Roi und Aigues-Mortes, Festungsstadt zwischen Nîmes und Montpellier



GA-Flugzeuge werden in der Regel am südlichen Rand des Apron P5 geparkt (5V bis 5Z). Leider gibt es dort keine Tie-down-Ringe im Asphalt; bei Bedarf kann man lediglich ein paar Gewichte bekommen. Avgas 100LL und Jet-A1 kommen auf Anfrage per Truck zur Parkposition. Hier kann man Glück oder Pech haben; wie an vielen dieser kleineren Flughäfen wird auch hier alles mit wenig Personal erledigt; für das Tanken ist an diesem riesigen Platz manchmal nur eine Person zuständig. Ich habe noch Glück, und der Tankwagen kommt nach nur gut 15 Minuten Warten zu mir, auch ohne meine Ankunftszeit auf den Flugplan des Flughafens abgestimmt zu haben. Eine zehn Minuten nach mir gelandete DA40 hat Pech, denn nach mir sind erstmal zwei große Jets an der Reihe, und der Kollege muss ca. eine Stunde auf Treibstoff warten. Im Anschluss kann – wenn gerade keine Ryanair vor dem Terminal steht – selbstständig zu Fuß (auch ohne hi-vis) die kurze Strecke zum Eingang des Terminals gegangen werden. Interesse an irgendwelchen Personenkontrollen gibt es an diesem Tag keine.

Vor Ort

Die Übernahme des Mietwagens am Hertz-Schalter im Terminal-Gebäude geht erfreulicherweise sehr schnell. Der Parkplatz für die entsprechenden Autos liegt nur wenige Meter vom landseitigen Terminal-Ausgang entfernt. So macht das Spaß! Die Fahrt in die Altstadt von Nîmes dauert nicht lange. Im Hintergrund hat man dabei die Cevennen im Blick, die den südöstlichsten Teil des Zentralmassivs bilden. Wie viele Städte in Frankreich ist auch Nîmes im wahrsten Sinne etwas „rough around the edges“, also am



Der Hafen von Le Grau du-Roi

Stadtrand von hässlichen Hochhäusern und gesichtslosen Gewerbegebieten geprägt. Sobald man aber den mit Platanen umstandenen Altstadtring erreicht, wird es wunderschön.

Mit gut 150.000 Einwohnern hat Nîmes eine sehr angenehme Größe. Während der Blütezeit des Römischen Reichs unter Kaiser Augustus war sie (lateinisch: Nemausus) eine der wichtigsten Städte im Mittelmeerraum und ein bedeutendes römisches Zentrum in Gallien. Dementsprechend kann sie heute eine spannende Geschichte erzählen. Zu den erhaltenen römischen Bauten gehört das Amphitheater, aber auch die Maison Carrée und die Porte d'Auguste. Der alte Dianatempel wurde in eine Parklandschaft (Jardins de la Fontaine) integriert. Darüber thront

der keltische Tour Magne, in seinem Kern eines der ältesten Gebäude Europas.

Heute ist das Amphitheater von Nîmes eine der am besten erhaltenen Arenen der ehemaligen römischen Welt und bietet einen einmaligen Rahmen für zahlreiche Veranstaltungen (Stierkämpfe, Kongresse, Konzerte und sportliche Events). Außerdem werden hier alljährlich stattfindende Römerspiele in Szene gesetzt. An den übrigen Tagen kann die Arena besichtigt werden, was ich empfehlen kann. Ich rate dazu, gleich am Morgen ohne Anstehen um 9 Uhr reinzugehen. Ich empfehle außerdem, den Rundgang durch die Arena mit einem Audioguide zu ergänzen; natürlich liegt der Schwerpunkt der Erläuterungen auf der Blütezeit des römischen Reichs, aber es ist ebenso spannend,

zu erfahren, wie die Arena ab dem 5. Jahrhundert bis heute genutzt wurde.

Die Maison Carrée ist der einzige vollständig erhaltene Tempel der Antike. Es wurde im 1. Jh. n. Chr. zu Ehren von Gaius und Lucius Caesar, der Adoptivkessöhne von Kaiser Augustus, erbaut.

Heute ist Nîmes für seine reiche Geschichte und sein kulturelles Erbe bekannt, das sich mit moderner französischer Lebensart vermischt. Allgegenwärtig ist eben dieses einzigartige südfranzösische Flair; eine Mischung aus mediterran und provençalisch. Hotel Tipp: Das Square Hotel ist perfekt gelegen, recht günstig und mehr braucht man für einen City-Trip nicht. Was das Essen angeht, sollte man in Nîmes einmal ein Gericht mit Stierfleisch probieren, denn das ist lokale Spezialität.

Es gibt aber auch ein paar sehr lohnenswerte Ausflüge ins Umland, wofür eben ein Mietwagen sehr wertvoll ist: zuallererst genannt sei natürlich die Mittelmeerküste, die von Nîmes nur noch 50 Kilometer entfernt ist. Ein zwar ziemlich touristischer, aber dennoch charmanter Ort ist dort Saintes-Maries-de-la-Mer. Die Fahrt dorthin führt durch die Camargue; eine von Lagunen und Kanälen geprägte Schwemmlandebene im erweiterten Bereich des Rhônedeltas, die von Landwirtschaft und Tourismus lebt. Es gibt reichlich Meerwassersalinen (Fleur de Sel!), aber vor allem ist es Naturschutzgebiet mit vielen Flamingos und den Camargue-Pferden, die dort teilweise halbwild leben. Saintes-Maries de la Mer ist Badeort, aber auch Wallfahrtsort, mit der Kirche Notre-Dame-de-la-Mer. Van Gogh hat hier einige Bilder und Zeichnungen angefertigt. Auch rein für einen



Idyllisches Seitengässchen in Aigues-Mortes



Ryanair ist derzeit die einzige Airline, die Nîmes-Garons anfliegt. Rechts das Terminalgebäude.

Strandtag ist der Ort das Richtige. Mittags setzt man sich in eine der Bars (ich empfehle das „O Pica Pica“) und lässt den Tag ins Land ziehen. Eine typische Speise der Region sind die Tellines: ganz kleine, aber umso geschmackvollere Dreiecksmuscheln, die hier zuhauf geerntet werden. Es gibt sie als warme Speise, oft mit einer Art Aioli angemacht, aber noch viel besser sind sie lediglich mit nur etwas mit Knoblauch, Öl und Kräutern, als kleine Knabberei zum Aperitif. Es ist zwar etwas Arbeit und satt macht es am Ende auch nicht, aber es geht ja um den Geschmack. Dazu ein Glas Picpoul de Pinet (Weißwein aus dem Languedoc), Sonnenschein und alles ist gut! Wer neben Strandbetrieb auch etwas Hafen- und Fischereibetrieb erleben möchte, sollte ca. 15 Kilometer weiter westlich in das etwas größere Le Grau-du-Roi fahren. Dort gibt es ebenso große Strände, aber eben nicht nur. Sehr gut Seafood

essen kann man dort z.B. im kleinen familiengeführten Restaurant „L'Acquarium“.

Wenn es etwas mehr um Geschichte und Architektur gehen soll, sollte man hingegen den Ort Aigues-Mortes besuchen: Er wurde im 6. Jahrhundert zu einer Festungsstadt ausgebaut; heute eine der am besten erhaltenen des Mittelalters. Früher an einer Lagune am Meer gelegen, liegt der Ort nach Verlandung heute rund sechs Kilometer vom Meer entfernt. Aigues-Mortes gilt im Städtebau als

herausragendes Beispiel der mittelalterlich-geschlossenen Stadt. An den Hauptachsen der Altstadt wird es aufgrund vieler Touristen oft sehr voll; es sei empfohlen, stattdessen die kleineren und ruhigeren Gassen am Rande entlangzuschlendern oder außerhalb der Stadtmauern zu verweilen.

Die Stadt Arles hingegen empfinde ich als touristisch überlaufen, etwas ungepflegt und



Beim Rollen zur 36 kommt man an zahlreichen Bombardier 415 der französischen Sécurité Civile vorbei.



SkyDemon

Ihr SkyDemon Abo läuft jetzt auf PC, iPad und Android.

- Enthält offizielle Daten der DFS Deutsche Flugsicherung
- Jetzt mit Anzeige von Platzrunden in der Karte
- Anflugkarten der Deutschen AIP VFR optional erhältlich

Mit SkyDemon macht VFR-Fliegen einfach mehr Spaß. Starten Sie mit Ihrer kostenlosen Testversion!

www.skydemon.aero





daher nicht so sehenswert, trotz der dort ebenfalls vorhandenen Arena.

Kein Bericht über Nîmes ohne Nennung des Pont du Gard: Der berühmte Aquädukt aus römischer Zeit liegt nur gut 20 Kilometer nordöstlich der Stadt, ist also ebenfalls recht zugänglich mit dem Auto erreichbar. Wenn dafür die Zeit nicht mehr reichen sollte, ist es ggf. auch eine Option, im Rahmen eines An- oder Abflugs nach VFR einmal ein paar Kreise darüber zu drehen. Praktischerweise gibt es nur ca. eine Meile davon entfernt einen Waypoint (EVETO).

Ab- und Rückflug

In meinem Fall geht es zwei Tage später morgens nach dem Frühstück schon recht früh wieder zum Flughafen; eine Wetterfront kün-

digt sich langsam von Westen an. Im Terminal herrscht Betriebsamkeit, denn es wird gerade der Abflug einer Linienmaschine in Richtung Marokko vorbereitet. Der Info-Schalter, an dem man sich für das Bezahlen der Gebühren und das Durchschleusen Richtung Airside meldet, ist verwaist. Auch das Anrufen verschiedener Telefonnummern hilft nicht. Mist! Hier hätte ich wirklich vorher den Flugplan des Airports checken können. Erst nach längerem Herumfragen erreiche ich jemanden. Man entschuldigt sich, sei aber eben gerade busy und ein Bezahlen sei momentan nicht möglich. Das Angebot: Ich könne die Rechnung zugesandt bekommen und dann per Überweisung bezahlen; es kämen dann aber 12 Euro Bearbeitungsgebühr hinzu. So genötigt zu werden gefällt mir im Prinzip gar nicht. Doch

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

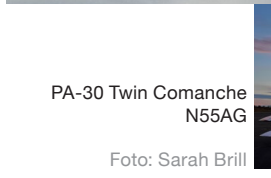
fibu@pilotundflugzeug.de

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

letzten Endes: Was sind schon 12 Euro gegenüber nicht genau vorhersehbarer Wartezeit, wenn man eigentlich nach Hause will? Außerdem sind die Gebühren insgesamt nicht hoch; am Ende (die Rechnung kommt eine Woche später) bezahle ich für alles zusammen nur 50 Euro, sprich auch das Parken ist hier nicht allzu teuer. Ohne hi-vis-Weste geht es dann – allerdings vom Personal begleitet, weil dieses Mal die besagte Ryanair nach Marokko da ist – den kurzen Weg zum Flieger.

Wie sieht es bei diesem Rückflug Richtung Rhein-Main mit dem IFR-Routing aus? Hier sind Flüge über die Schweiz mit noch größeren Umwegen Richtung Osten verbunden. Auf diesen wird im Flug dann speziell von Zürich auch meist sehr konsequent beharrt. Somit ist hier eigentlich immer das Routing über das Saarland vorteilhaft, was somit gefiled wurde. Der Abflug auf der 36 bietet

dann nochmals sehr schöne Blicke über Nîmes. Glück habe ich mit dem Wind, denn an genau diesem Tag herrscht kein Nordwind über dem Rhônetal; stattdessen gibt es sogar ein paar Knötchen Rückenwind. Dazu kann man – zumindest an Wochenenden und Feiertagen – ungefähr ab Dijon meist schon ein „Direct Destination“ bei ATC heraushandeln, so dass es auch an diesem Tag letztlich recht direkt über Haguenau und Mannheim zurück nach Egelsbach geht, ohne das Saarland je gesehen zu haben.

Fazit: Erwägen Sie Nîmes und LFTW vielleicht auch mal für einen kurzen Trip in der kommenden Nebensaison. Auch in den Wintermonaten ist es dort stets mild und es gibt viel Sonne. Die Monate Juni bis August hingegen sollte man – wie fast an allen Mittelmeerdestinationen – eher meiden.

 philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de



Ein Sprichwort besagt „C'est à Valence que le Midi commence“. Also: Sobald man an Valence vorbeikommt, ist man in Südfrankreich!