



Eine gute Adresse für IFR-Flieger: Nancy-Essey (LFSN)

Nancy (LFSN) – mal ein etwas anderer RNP-Approach

Wer als IR-Inhaber nicht ohnehin regelmäßig zu Plätzen mit Instrumentenverfahren fliegt oder an einem solchen Platz seine Homebase hat, der möchte möglicherweise ab und zu einfach mal gesondert ein paar Anflüge unter IFR üben. Noch besser ist es natürlich, wenn man das gleich mit einem Ausflug verbinden kann. In solchen Situationen fliege ich persönlich gerne zu Plätzen im grenznahen Ausland, denn erstens ist es dann meist ein besonders lohnenswerter Ausflug und zweitens gibt es bei den

dann oft etwas anderen Verfahren immer noch etwas zu lernen. Ein gutes Beispiel: Nancy-Essey (LFSN).

Zur Flugplanung: Wenn man etwas kleinere IFR-Plätze in Frankreich anfliegt, sollte man zunächst per AIP & NOTAMs prüfen, ob der ATS am Platz (AFIS oder TWR) zur gewünschten Zeit überhaupt in Betrieb ist. Ist er das nämlich nicht, kann man zwar grundsätzlich die Verfahren (auch unter IFR) abfliegen, aber man darf dann nicht bis zum Straight-in Minimum fliegen, sondern muss gemäß franzö-

sischer Luftverkehrsordnung früher abbrechen und sich in die Platzrunde einordnen (auch wenn man danach auf derselben Piste landet, auf die man angefliegen ist). Außerdem hat man außerhalb der ATS-Zeiten ggf. ein Thema mit „french-only“. Einige dieser etwas kleineren Plätze haben nämlich oft eine längere Mittagspause für den AFIS bzw. TWR. Viele haben gar am Wochenende überhaupt keinen ATS.



Noch voll in IMC, aber schon bei FL75 raus aus dem kontrollierten Luftraum – in Frankreich keine Seltenheit

Ansonsten hält die AIP von LFSN erstmal für die Flugvorbereitung eines IFR-Flugs dorthin nicht so viel Besonderes bereit. Es ist kein PPR notwendig und es gibt auch keinerlei Einschränkungen für mehrere Trainingsanflüge hintereinander. Ein ILS gibt es allerdings schon seit einigen Jahren nicht mehr, sondern nur noch den RNP-Approach. Aus diesem Grunde ist der Platz für IR-Verlängerungen nicht so ganz ideal, und auch für das freiwillige Üben möglichst verschiedener Verfahren nicht, aber man kann natürlich das RNP-Verfahren z.B. sowohl als LPV als auch als reinen LNAV fliegen. Aufgrund von leicht ansteigendem Gelände nördlich des Platzes gibt es den Approach auch nur auf die Piste 03, was dem Piloten bei entsprechendem Westwind auch schon mal ein echtes Circling bescheren kann. Es gibt keine STARs oder SIDs. Leider werden die Anflugkarten durch den französischen AIS weiterhin in einem einzigen Dokument zusammen mit den AD-Daten der Plätze veröffentlicht, was dazu führt, dass Skydemon diese Karten nicht georeferenzieren kann und sie somit nicht als „overlay“

eingebettet werden können. Jeppesen-User haben es hier besser.

Nancy hat offiziell zwar eine zweistündige Mittagspause beim AFIS (die allerdings meist ohnehin außerhalb typischer Ankunfts- oder Abflugzeiten fällt), aber zumindest ist der AFIS grundsätzlich auch am Wochenende da. In meinem Fall geht es an einem Samstagmorgen los, mit einer C182R mit GNS530W und GFC500. Das Routing im Zulu-Plan von Mainz aus lautet:

EDFZ N0136F070 RUDUS/N0136F080 IFR
DCT DONAB Y180 SOBRA DCT TOMPI DCT
SOSAD LFSN

Von Langen Radar bekomme ich nach kurzer Zeit bereits ein DCT zum berühmten VOR „Grostenquin“ (GTQ). Etwas überspitzt könnte man sagen: Egal, was für eine Route man aufgibt, wenn man von Deutschland nach Frankreich fliegt, bekommt man immer erst mal ein „direct Grostenquin“! Etwas Mitleid habe ich mit einem anderen Piloten, der das wohl noch nicht kennt und gerade eben-

falls diesen DCT bekommen hat ... zwei Minuten nach der Anweisung funkt er Langen verunsichert wieder an und fragt „... eh, please confirm it's direct Romeo - Oscar - Tango - Kilo - Alpha?“, woraufhin Langen ihn erlöst und ihm „Golf Tango Quebec“ sagt. Auf Höhe Saarbrücken erfolgt die Übergabe an Strasbourg Approach.

Wenden wir uns dem Anflugverfahren zu bzw. zunächst einmal der etwas komplexen Luftraumstruktur um den Platz herum. Die Stadt und der (reine GA-) Flugplatz Nancy-Essey liegen etwa auf halber Strecke zwischen dem Militärplatz Ochey (LFSO) und dem zivilen Flughafen Metz-Nancy/Lorraine (LFJL) in einer kleinen seitlichen Aussparung der entsprechenden CTRs. Deren beide ATSUs sind primär auch

für die Anflugkontrolle von Flügen nach Nancy-Essey zuständig. Allerdings macht LFJL und somit auch dessen ATSU am Wochenende erst nachmittags auf. Fliegt

AIP FRANCE
AD 2 LFSN IAC RWY03 RNP
13 JUL 23

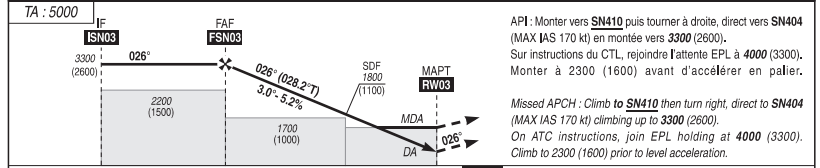
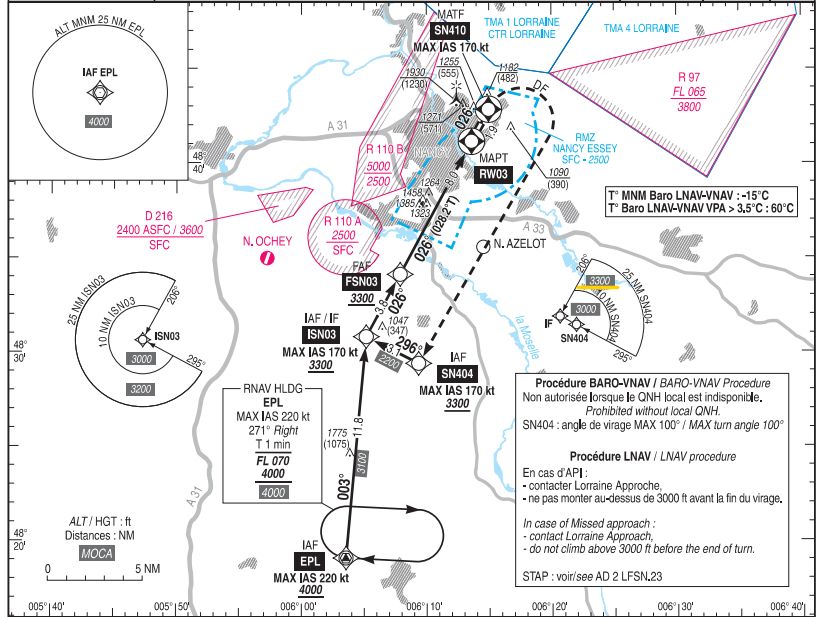
APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach
CAT A B C
ALT AD : 757, THR : 700 (26 hPa)

NANCY ESSEY

RNP RWY 03

APP: LORRAINE Approche/Approach - OCHEY Approche/Approach 127.250 (1) TWR: NIL (AD non contrôlé/AD not controlled) AFIS: NANCY Information 119.600 (2) (1) Absence APP : A/A F/R uniquement, Utilisez QNH local sur STAP, ou auprès ATIS LORRAINE 136.580 A/A FR only. Obtain local QNH on STAP, or from LORRAINE ATIS 136.580	RNP APCH	EGNOS Ch 84922 E03A RDH : 49	VAR 2°E (20)
--	----------	---------------------------------------	--------------------



CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL/Circling (1)		MVL/Circling (1) sans QNH local without local QNH		DIST RWY03		
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM ALT (HGT)	7 2980 (2270)	6 2650 (1960)
A	1200 (500)	1500	495	1260 (550)	1500	542				1500	1600 (920)	1500		5	4	3
B	1210 (510)	1500	508	1260 (560)	1500	554	1470 (770)	1500	768	1500 (860)	1600 (920)	1600		2340	2020	1700
C	1220 (520)	1900	516	1280 (580)	2200	574				1860 (1160)	2400	1920 (1220)	2400	1640	11320	11000

Observations / Remarques : Circuit AD RWY 03 : Droite / AD Circuit RWY 03 : Right hand.
Panne de guidage durant l'approche / Loss of GNS5 guidance during approach : voir/see AIP ENR 1.5.
Absence ATIS : procédure obligatoire suivie de MVL / circling mandatory after procedure.
(1) MVL interdites à l'Ouest de la piste / Circling prohibited West of RWY.

FAF - THR	8 NM	70 kt 6 min 52	85 kt 5 min 39	100 kt 4 min 48	115 kt 4 min 11	130 kt 3 min 42	145 kt 3 min 19	160 kt 3 min 00
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850

SE SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
AMDT 07/23 CHG : MNM LPV et LNAV-VNAV, OCH LNAV, MOCA, espaces, T° Baro LNAV-VNAV, consignes BARO-VNAV, obstacles, normalisation, © SIA

Die Anflugkarte für den RNP 03 von LFSN (mit ein paar Markierungen)

AIP
FRANCE

AD 2 LFSN IAC RWY03 RNP MINIMA
05 DEC 19

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

NANCY ESSEY

CAT A B C

ALT AD : 757, THR : 700 (26 hPa)

RNP RWY 03

MINIMA LPV		LPV MINIMA			
Les MINIMA LPV ci-dessous sont déterminés pour les ACFT effectuant une procédure LPV et pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2.5 %.		The standard LPV MIM below are determined for ACFT performing an LPV procedure and which are able to maintain a climbing slope greater than 2.5% during a missed approach.			
Pente API Missed APCH slope	CAT	DA (H) (ft)	RVR (m)	OCH (ft)	
3 %	A	1040 (340)	1100	334	
	B	1050 (350)	1200	344	
	C	1060 (360)	1200	354	
4 %	A	960 (260)	800	251	
	B	970 (270)	900	261	
	C	970 (270)	900	270	
5 %	A	900 (200)	750	186	
	B	900 (200)	750	196	
	C	910 (210)	750	206	

Pour les opérations de transport public, l'utilisation de ces minima impose la prise en compte de la panne d'un moteur en API. For public transport operations, the use of these minima must take into account the failure of one engine during missed approach.

Die differenzierten LPV-Minima, ja nach Steiggradient im Missed Approach. Unten: Kurz vor der DA von 200 Fuß über der TDZE



man also an einem Samstagvormittag oder Sonntagvormittag nach Nancy-Essey (wo natürlich auch der Militärplatz von Ochey geschlossen ist), übernimmt Strasbourg die Anflugkontrolle, wobei dann natürlich auch die TMAs von Metz-Nancy/Lorraine und Ochey nicht aktiv sind. Wenn man also von Nordosten oder Osten kommend in Richtung Nancy fliegt, fällt man im Sinkflug schon spätestens bei FL75 (äußerer Bereich der Strasbourg TMA) endgültig aus dem kontrollierten Luftraum heraus. Entsprechend lautet die letzte Instruktion von Strasbourg dann

am FAP der finale Sinkflug begonnen wird. Es gibt dann auch keine Anflugfreigabe, weil der Anflug ja überhaupt nicht durch kontrollierten Luftraum führt, sondern Strasbourg sagt lediglich so etwas wie: „You can proceed to SN404 for the RNP approach runway 03, QNH 1015.“

Wohlgemerkt: Wenn man wochentags fliegt, läuft das alles ganz anders ab. Dann wird man von Lorraine bzw. Ochey Approach, permanent im kontrollierten Luftraum (teils D, teils E) fliegend, wie in Deutschland

meist: „Proceed direct SN404 (dem sinnvollsten IAF, wenn man aus diesen Richtungen kommt), descent below controlled airspace approved.“ Ab dort erhält man von Strasbourg nur noch einen Flight Information Service (FIS). Das ist immer wieder interessant. Was die Flughöhe angeht, so sollte man sich dann, bis man auf das Verfahren gelangt, an den TAAs orientieren. Diese liegen hier bei maximal 3.300 Fuß; dies ist gleichzeitig jene Höhe, die als Minimalhöhe auf dem „Queranflug“ des RNP-Anflugs gilt, und auch jene Höhe, in der später

gewohnt Anweisungen erhalten und dann am Ende auch eine klassische Anflugfreigabe. Man sieht also: komplett unterschiedliche Verfahren und Verantwortlichkeiten, je nach Wochentag/Uhrzeit und somit aktiven ATSUs und Lufträumen in der Umgebung. Der Approach aber ist IMMER möglich. Solch ein flexibles Arrangement ist mir in Deutschland nicht bekannt.

Natürlich frage ich Strasbourg vorsichtshalber noch, ob ich einmal den Missed Approach fliegen dürfe, um dann beim zweiten Anflug full-stop zu machen. Wie erwartet erweist sich das als gar kein Problem. Welch ein Segen! Das Wetter ist übrigens ordentlich, aber kurz vor dem Zeitpunkt meines Anflugs ist ein größerer Schauer über den Platz und die Gegend gezogen, so dass tatsächlich etwas Sichtbeeinträchtigung herrscht.

Wie sieht es nun mit den Minima aus? Auch hier gibt es eine Besonderheit: Auf dem Anflugblatt selbst ist zunächst sogar in der Spalte für LPV eine recht stattliche Höhe als DA für Cat A angegeben. Es sind 1.200 Fuß MSL = 500 Fuß AGL. Außerdem 1.500m RVR. Diese Werte sind allerdings für einen Missed Approach mit einem recht geringen Steiggradienten von nur 2,5 % gerechnet. Wer steiler steigen kann, darf im Approach natürlich tiefer sinken und dementsprechend geringere Sichtwerte haben; in der AIP gibt es dazu ein weiteres Blatt. In meinem Fall (Cessna 182, deutlich unter MTOW) kann ich sicher 5 % erreichen und somit auf eine DA von nur 900 Fuß MSL = 200 Fuß über der Touchdown Elevation sinken, bei einer RVR von 750 Metern. Super, das sind im Prinzip CAT1 ILS-Werte. In Deutschland sind solche

sehr unterschiedlichen Minima je nach Steiggradient im Missed Approach auch zumindest sehr ungewöhnlich. Salzburg hingegen hat so etwas naheliegenderweise auch.

Ich fliege den Approach komplett per Autopilot; hier ist es beim GFC500 (im Gegensatz zum DFC90) wichtig, anstatt „NAV“ rechtzeitig den Button „APR“ zu drücken, damit der AP am FAP dem LPV-Gleitweg folgt. Dort erfolgt auch die Übergabe an den AFIS („Nancy Information“), der natürlich auch noch einmal über die Absicht informiert wird, den Missed Approach zu fliegen und erst nach dem zweiten Anflug zu landen. Nancy verwendet daraufhin die etwas ungewöhnliche Sprechgruppe „Roger, report pulling up“, womit wohl das Einleiten des Fehlflugverfahrens gemeint ist. Ich setze im kurzen Endanflug 20 Grad Klappen und reduziere auf 80 Knoten – eben so, als wolle ich eigentlich landen. Genau 200 Fuß über der Schwellenhöhe erfolgt der Beginn des Missed Approach, was bekanntlich immer der stressigste Moment von IFR-Flügen ist: Steigleistung setzen, Steigflug stabilisieren, das GNS unsuspenden und monitoren, Funkmeldung machen usw. Prompt vergesse ich zunächst das Einfahren der Klappen (aufgrund des nun für mich geltenden Minimumsteiggradienten von 5 % keine absolute Kleinigkeit mehr) und bemerke es erst beim späteren Abarbeiten der After-Takeoff-Checklist. Das gibt Punktabzug. Die Übergabe an Strasbourg Approach erfolgt erst wieder bei Durchfliegen von 2.000 Fuß MSL.

Der zweite Anflug ist dann schon Routine. ATC fragt noch mal, ob wir erneut den Anflug bei SN404 beginnen wollen, was ich bejahe, und so geht es ein zweites Mal in den

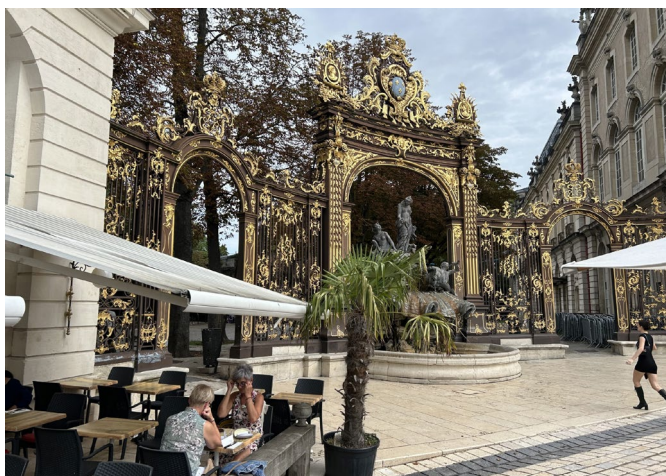
Approach. De facto ist es bei AFIS-Plätzen in Frankreich so, dass IFR anfliegenden Maschinen vom AFISO in gewissem Maße auf dem Final der Weg freigeräumt wird. Dies ist ehrlich gesagt recht angenehm, zumal ein Teil der VFR-Verkehrsteilnehmer in Frankreich nur auf Französisch funkt. Es steht außerdem explizit in der französischen Luftverkehrsordnung, dass auch die Piloten an solchen AFIS-Plätzen IFR-anfliegenden Maschinen von sich aus Vorrang gewähren müssen.

Vor Ort

Der Flugplan wird bei aktivem AFIS automatisch geschlossen. Abgesehen vom AFIS ist der Flugplatz self-service, sprich die Gebühren bezahlt man entweder per aeroPS (ja, auch hier in Frankreich geht das mittlerweile an ein paar Plätzen) oder man bekommt im Nachhinein eine Rechnung geschickt. Die Landgebühr für unter drei Tonnen beträgt, inklusive beliebig vieler Anflüge und inklusive bis zu vier Stunden Parken, sage und schreibe 9,22 € brutto. Tanken (100LL und Jet-A1) kann man am besten selbstständig mit einer TOTAL-Karte; wenn man nur eine Kreditkarte hat, braucht man einen Tankwart (und der Literpreis ist dann auch höher).



Bildhübsch: Place Stanislas in der City von Nancy. Unten: Der Stadtpark



Es gibt ein Restaurant vor Ort („Les Têtes Brûlées“), welches mittags sieben Tage die Woche geöffnet hat. Wochentags gibt es hier



Interessant: Aufgrund der nahen Staatsgrenze südöstlich von Saarbrücken gibt es Vektoren nur von Norden kommend. Im Turn auf das Intercept Heading von 240 Grad, für den ILS 27 in EDDR. Check for green needles!

die frankreich-typischen und relativ günstigen Tagesmenüs („formules du jour“); am Wochenende muss man etwas mehr Geld in die Hand nehmen. Ich selbst bin aber kein ganz so großer Fan dieses Restaurants und empfehle wenn möglich ohnehin immer einen Besuch der Stadt (sie sieht zwar außen herum zunächst etwas rough aus, ist aber im Innenstadtkern sehr reizvoll). Es gibt eine gute Busverbindung: Die Flughafenstraße vorgehen bis zur Ampel an der Hauptstraße; direkt rechter Hand ist dort die Haltstelle „Pottier“, von der man mit einigen Linien (z.B. 15 und 20) schnell in die Innenstadt kommt. Am Wochenende sind mittlerweile alle Busfahrten in Nancy kostenlos. Wer lieber Taxi fährt: Das funktioniert tatsächlich in Nancy



recht ordentlich; im Flugplatzgebäude sind ein paar Telefonnummern angeschlagen.

Dreh- und Angelpunkt der Innenstadt ist die wunderbare Place Stanislas. Daran schließt sich nordwestlich die Altstadt (Vielle Ville) mit vielen Restaurants und Kleingeschäften an. Direkt nordöstlich liegt ein wirklich sehr schöner Stadtpark (Parc de la Pépinière). Südlich liegt die Neustadt, die sich zum Einkaufen anbietet. Besonders schön ist es, direkt auf der Place Stanislas, in der Brasserie Jean Lamour zu speisen.

Abflug

Der nachmittägliche Abflug erfolgt mit einem IFR-Flugplan in meinem Fall zunächst nach Saarbrücken (EDDR), um auch dort noch mal einen Anflug zu fliegen, bevor es schlicht VFR zurück nach Mainz geht. Das ist generell ein Tipp für IFR-Piloten, die an reinen VFR-Plätzen beheimatet sind: Bei Rückkehr wenn möglich immer einen IFR-Plan zu einem IFR-Platz machen, der dann ohnehin auf dem Weg liegt. Dies gar nicht mal unbedingt zum effektiven Cloudbreaking, sondern auch rein zur Übung. Für Piloten, die auf den wesentlichen VFR-Plätzen der Rhein-Main Region (Mainz, Egelsbach, Reichelsheim, Aschaffenburg) stationiert sind, ist das von Westen kommend Hahn, von Süden kommend Mannheim und von Südwesten kommend Saarbrücken. Das kostet dann meist nur ca. 10 bis 15 Flugminuten extra und bringt noch einmal extra Übung ein.

Noch sind wir aber in Nancy. Zunächst mal sollte man auch an einem aktiven AFIS-Platz vor dem Anlassen eine Startup-Clearance beim AFIS einholen (der französische Begriff ist hier übrigens „mise-en-route“). Die AIP enthält für Abflüge bei nicht-aktivem AFIS eine Telefonnummer, um die Clearances schon am Boden zu erhalten. Wie zuallermeist lautet die Freigabe wieder „when airborne, proceed DCT GTQ“, weil dieser Kurs etwas vom Flughafen Metz-Nancy/Lorraine wegführt. Bei Durchfliegen von 2.000 Fuß übernimmt nun Lorraine Approach. Der Rest ist Routine.

Ein interessanter Aspekt bei Instrumentenanflügen in Saarbrücken von Süden kommend ist, dass aufgrund der sehr nahen

Lage zur Grenze die Übergabe an Langen Radar erst sehr spät erfolgt. Außerdem darf Langen kein Vectoring vornehmen, was auch nur eine Meile wieder durch französischen Luftraum führt. Kommt man also von Süden und will einen Anflug auf die 27 fliegen, bekommt man nicht, wie es naheliegender wäre, left-hand vectors, sondern wird zunächst ungefähr über den Platz gecleared und dann geht es rechts herum auf den Endanflug, auch wenn das ein paar Trackmiles mehr mit sich bringt.

Wenn man nur einen einzigen Approach fliegt, braucht man an den meisten Flughäfen Deutschlands auch kein PPR vom ATC-Wachleiter hierfür, auch dann nicht, wenn man nicht landet und der Approach nur Trainingszwecken dient. Wenn man am Ende des Approaches dann keine SID fliegen möchte, sondern den standard missed approach, dann ist es wichtig, dass man diese im Funk klar herüber bringt.

Wichtig ist eben, dass man dies im Funk klar herüberbringt und dabei auf keinen Fall das Wort „low approach“ fallen lässt. Man sollte also zu Radar so etwas sagen wie: „Request to fly the ILS 27, with the standard missed approach procedure, then cancel IFR upon reaching 4000 feet and proceed VFR back to Mainz.“ Alternativ kann man natürlich auch direkt am Minimum IFR canceln und dann mit einer sofortigen Kurve in Richtung eines der Pflichtmeldepunkte aus der CTR raus, aber das ist für mich nur zweite Wahl, weil dann der so kritische Ablauf beim Einleiten des Missed Approachs nicht mehr Teil der Übung ist.