

IFR nach Toussus Le Noble (Paris)



„Paris by Air“ – allerdings nur IFR möglich

„Endlich“, kann man sagen, ist der Spuk mit den durch die Olympischen Spiele bedingten Einschränkungen im Großraum Paris vorbei. Da bietet sich nun wieder das Fliegen in die französische Hauptstadt an. Am besten natürlich IFR auf den berühmten (und zu Recht etwas berüch-

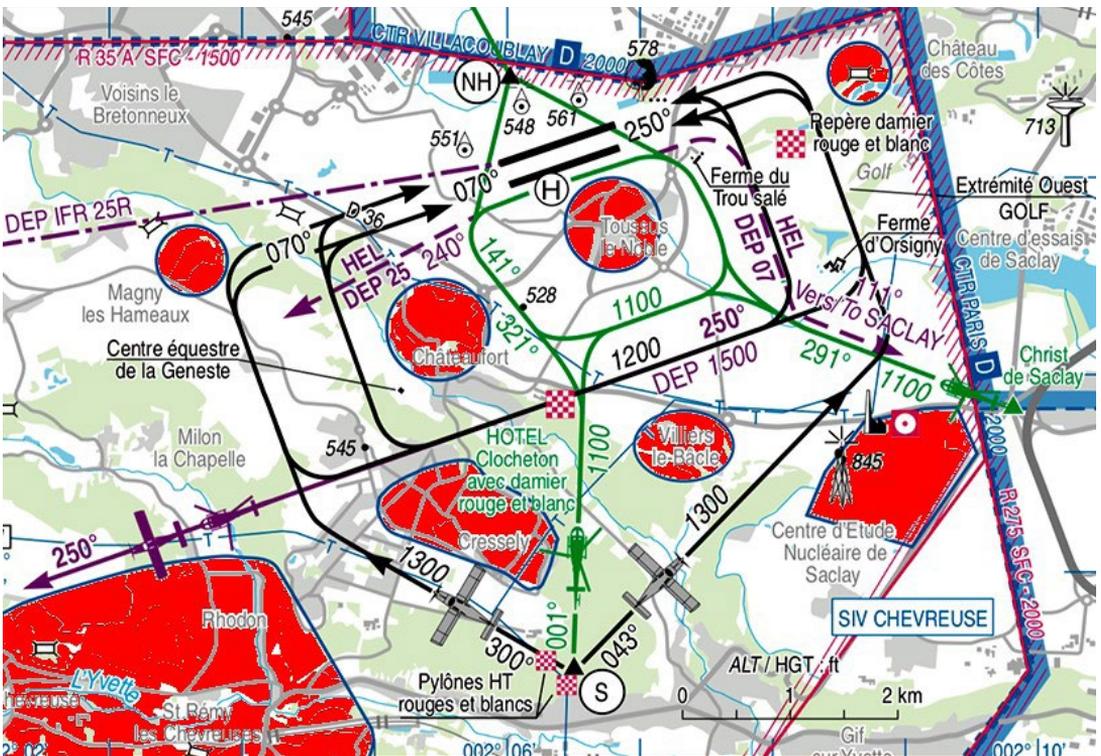
tigten) Flughafen Toussus Le Noble (LFPN), wobei man bei Westwetterlage das Glück hat, im Anflug direkt und spektakulär über den südlichen Rand der City geführt zu werden, was VFR so leider definitiv nicht möglich ist.



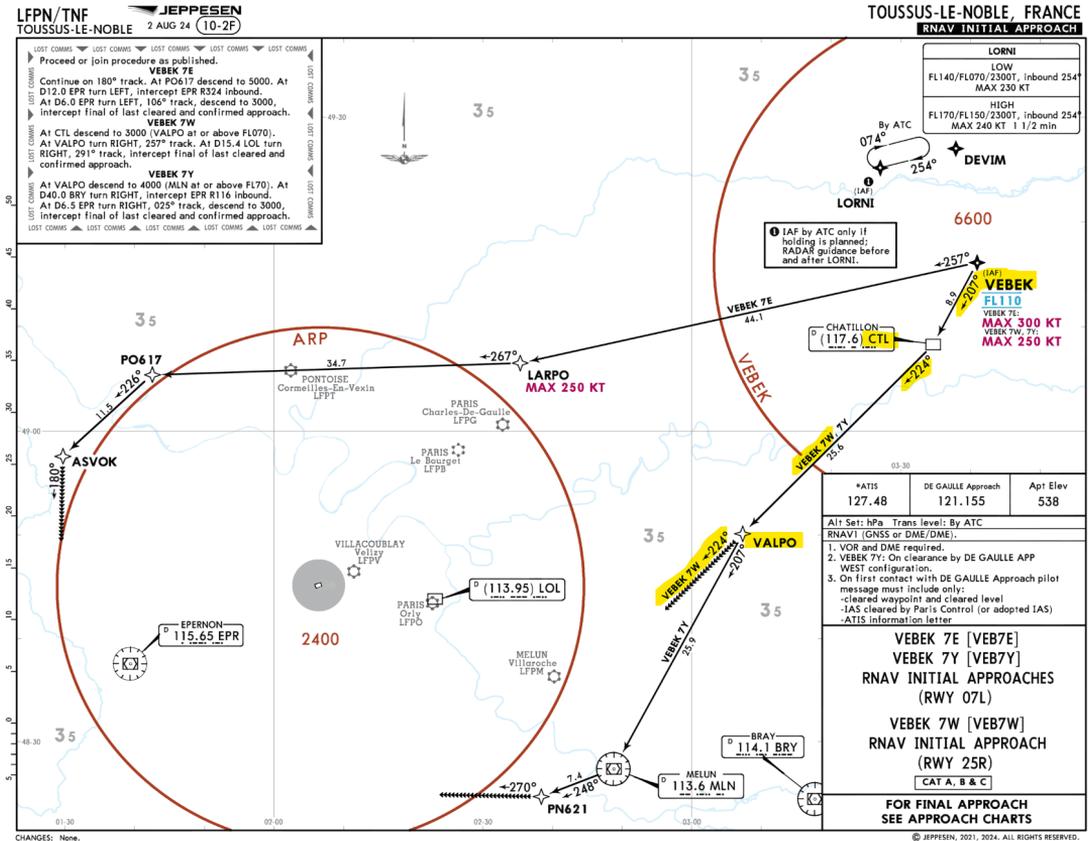
Dieser Platz wird komischerweise seit diesem Jahr von seiner Betreibergesellschaft offiziell als „Paris-Saclay-Versailles“ bezeichnet; gängig ist aber immer noch der alte Name „Toussus Le Noble“ oder kurz einfach „Toussus“. Er ist (trotz einiger Einschränkungen, siehe weiter unten) der insgesamt bei der GA beliebteste IFR-Platz dieser Metropolregion, da er der Stadt am nächsten gelegen ist. Auch VFR-Piloten nutzen ihn häufig, wobei er dann aufgrund seiner Lage im Südwesten von Paris aus Deutschland kommend nicht ideal liegt und stattdessen dafür Lognes (LFPL) besser geeignet ist.

Für IFR-Piloten eignet sich Toussus hingegen tatsächlich nicht nur als Destination für

einen Besuch von Paris (oder Versailles), sondern sogar auch als reiner Tank- bzw. Mittagsstopp bei Flügen in Richtung Atlantikküste. Denn wer z.B. von Norddeutschland direkt in Richtung südliche Bretagne will oder von der Mitte Deutschlands in die nördliche Bretagne, dem liegt Paris als Hindernis quer im Weg. Bedenke: Dies gilt (wegen des großen Luftraums der Klasse A) nicht nur VFR, sondern auch IFR-Flüge unterhalb von FL200 werden de facto nicht durch die Region Paris gelassen, sondern stets sehr großräumig außenherum geführt. Warum also Umwege fliegen, wenn man ggf. ohnehin einen Stopp machen will oder muss? Positiv für Flüge aus z.B. Deutschland wirkt sich aus, dass Toussus seit eini-



Falle für VFR-Flieger: Die Lärmschutzgebiete rund um LFPN sind zahlreich und werden sehr resolut überwacht (Hangalar lässt grüßen!). Die auf der Sichtanflugkarte nur blau umrandeten Gebiete sind hier zur besseren Sichtbarkeit rot eingefärbt. Besser man fliegt IFR ...



Das bei Anflügen von Osten kommend und bei Betriebspiste 25 in LFPN zunächst universell genutzte VEBEK7W-Procedure

gen Jahren keine zugelassene Grenzübergangsstelle mehr ist, man also ohne jegliche Grenzformalitäten dorthin fliegen kann.

- Q) LFFF/QSTAH/IV/BO /A /000/999/4845N00207E
- A) **LFPN**
- B) 24/09/08 00:00 C) 24/09/30 23:59
- E) **ATS SKED 0500-1930 EXC 09 19 23 27 30 ATS NOT PROVIDED**

Kurzes NOTAM, große Wirkung: An den genannten Tagen ist der Flugplatz für platzfremde Maschinen grundsätzlich geschlossen!

Idealerweise sucht man sich für die Landung in Toussus einen Tag mit Westwindwetter-

lage, aber trotzdem guten Wetterbedingungen aus (gute Sichten und mindestens 2.500 Fuß Wolkenuntergrenze), damit man in den vollen Genuss der Blicke auf die Stadt kommt. Ein Traum! Bei diesem IFR-Anflug darf man auch die im Endanflug liegende LF-P25 durchfliegen. Wenn man eben doch eine Ostwetterlage erwischt und die 07 in Betrieb ist, kommt man zumindest beim Abflug meist noch mal in den Genuss guter Blicke über Paris.

Toussus weist leider so einige Betriebseinschränkungen auf (die VFR-spezifischen Besonderheiten, also die komplexe Luftraumstruktur, zahlreiche strikt überwachte



Oben: Hier der zuletzt tatsächlich geflogene und schön direkte Track direkt über Lognes LFPL hinweg. Rechts: Der RNP-Anflug auf die Piste 25R. Mit LPV kommt man nahezu auf ILS-Minima. Ein richtiges ILS gibt es hier allerdings bisher auch noch.

Lärmschutzgebiete rund um den Platz etc. lassen wir hier einmal außen vor):

1. In den Nachtstunden darf in Toussus kategorisch nicht geflogen werden; es ist also kein 24h-Platz, wie die meisten anderen in Frankreich.
2. Die größte Einschränkung aber: Außerhalb der Betriebszeiten des Towers dürfen seit einiger Zeit platzfremde Luftfahrzeuge überhaupt nicht mehr fliegen,

LFPN/TNF TOUSSUS-LE-NOBLE 27 OCT 23 (2-D) **JEPPESSEN** TOUSSUS-LE-NOBLE, FRANCE **RNP Rwy 25R**

ORLY ATIS 131.355 (French Tower 126.505)	*ATIS 127.480	ONLY Approach 123.875	*VILLA Approach 124.450	*VILLA Approach 119.425
EGNOS Ch 71000 E25A	Final Apch Crs 250°	FN25R MANDATORY 3000' (2497')	LPV DA(H) Refer to Minimums	Appt Elev 538' Rwy 503'

MISSED APCH: Climb to PN510, then to EPR climbing to MAX 2000' and as directed.
Climb to 1400' prior to level acceleration.

RNP apch. | Alt Set: hPa | Rwy Elev: 16 hPa | Trans level: By ATC | Trans alt: 5000'

1. If local ATIS not available obtain altimeter setting from ORLY ATIS, 2. PCL. 3. Parts of flight tracks are not in controlled airspace. 4. If local ATIS not available, A/A in French only.

DIST to RW25R	1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	6.0	7.0
ALTITUDE	930'	1300'	1680'	2050'	2420'	2420'	2900'

Grnd speed-Kts	70	90	100	120	140	160	
Glide Path Angle	3.50°	4.34	5.57	6.19	7.43	8.67	9.91

MAP at RW25R	STRAIGHT-IN LANDING INAV/VNAV				UNAV CDA		CIRCLE-TO-LAND Circling height based on rwy 25R thresh elev of 503'. W/o Local ATIS	
DA(H) B: 733' (230') C: 743' (240')	ALS out	ALS out	ALS out	ALS out	MDA(H)	MDA(H)	MDA(H)	MDA(H)
	A: 763' (260')	B: 783' (280')	C: 803' (300')	880' (377')	1040' (537')	1150' (647')	1070' (567')	1180' (677')
	R1200m	R900m	R1300m	R1500m	135'	1150' (647')	1180' (677')	1180' (677')
	R1200m	R900m	R1400m	R1700m	180'	1240' (737')	1270' (767')	12400m

NOT APPLICABLE

CHANGES: MSA, procedure, REL withdrawn, minimums. © JEPPESSEN, 2017, 2023. ALL RIGHTS RESERVED.

außer mit behördlicher Genehmigung.¹ Und leider gibt es keinen fest definierten Plan der TWR-Öffnungszeiten, sondern jeden Monat werden per NOTAM einige Tage veröffentlicht, an denen KEINERLEI ATS am Platz zur Verfügung steht! Heißt: An diesen Tagen ist der Platz dann also für Gäste prinzipiell geschlossen. Hierbei handelt es sich in der Regel um Wochentage. Sehr langfristig planen kann man Flüge nach Toussus also nicht!

- Der Platz hat seit einigen Jahren auch gewisse Lärmeinschränkungen hinsichtlich des Flugbetriebs, welche vom Wochentag, der Tageszeit und der Lärmklasse des Luftfahrzeugs abhängen. Das Ganze erinnert schon etwas an die leidige Landeplatzlärmschutzverordnung in Deutschland. Für besuchende Luftfahrzeuge (die ja in der Regel vor Ort keine Platzrunden fliegen) gibt es zwar nur wenige relevante Einschränkungen, aber: An Sonn- und Feiertagen sind im Sommerhalbjahr zwischen 12:00 und 15:00 Uhr Ortszeit keinerlei Starts oder Landungen mehr erlaubt!

Weitere Flugplanung

Insofern die oben genannten Einschränkungen keine Showstopper sind, kann es ans Eingemachte gehen. Zunächst mal sollte

1) Grundsätzlich kann man versuchen, per E-Mail auf Französisch an das zuständige Luftamt, die „DSAC Nord“, eine Genehmigung zu erhalten. Dabei mitteilen, dass man in der Lage ist, den Funk auf Französisch durchzuführen, dass man mit dem Flugplatz vertraut ist und außerdem einen Scan des Lärmzeugnisses beifügen. Viel Erfolg (ich habe es selbst noch nicht probiert).

man sich in der AIP den gesamten AD-Eintrag von LFPN durchlesen, weil es für die Instrumentenverfahren doch recht detaillierte Instruktionen gibt. Dann sollte man aber gleich erneut die NOTAMs checken; bei LFPN ist es leider (auch außerhalb der Olympischen Spiele) keine Seltenheit, 20 aktive NOTAMs zu haben ...

Als Public-Use Airport („ouvert à la CAP“) unterliegt LFPN grundsätzlich keiner PPR-Regelung, in diesem Fall auch nicht für das Parken. Auf dem Hauptvorfeld gibt es ausreichend Stellplätze für kleinere GA-Maschinen; ganz selten mal können diese alle belegt sein. Ein Vorreservieren eines solchen Platzes ist nicht möglich; zur Not muss man auf eine Grasfläche ausweichen oder sich über einen optionalen Handling-Agent einen Platz „erkaufen“. Dies ist das normale Verfahren, wenn man längere Zeit, also z.B. für einen Paris-Besuch, bleiben möchte.

Allerdings: Kommt man nur für einen Tank- und Lunchstopp, gibt es noch eine andere elegante Parkmöglichkeit. Zunächst zum Thema Essen: Es gibt zwei Restaurants am Platz. Das erste, unten im Towergebäude, heißt „Le Bouchon“. Es hat allerdings eher wenig Charme und auch bei den lokalen Piloten einen nicht ganz so guten Ruf. Doch es gibt ca. 700 Meter weiter Richtung Südwesten noch ein weiteres (und nicht nur von mir als gut befundenes) Restaurant direkt am Rande der Airside: das „Air & Cook“. Direkt nebenan liegt das recht große Vorfeld des Aero Touring Club de France. Man kann dort per E-Mail (atcf@aeroclub-atcf.com) anfragen, ein paar Stunden auf deren Vorfeld parken zu dürfen, und wird dann sehr herzlich empfangen. Treibstoff bekommt man in Toussus



Oben: Rechts das Hauptvorfeld, links das GAT und in der Mitte das Tower- und Verwaltungsgebäude samt Restaurant.
Foto: Aéroports de Paris

Links: Spezialparkplatz beim Aerotouring Club de France, direkt vor dem Restaurant „Air & Cook“

Unten: Essen mit Blick auf den Flieger! Gute Qualität und daher immer gut besucht ist das familiengeführte Air & Cook. Unbedingt reservieren!



ohnehin stets per Truck an der Parkposition, sowohl Jet-A1 als auch Avgas. Im Air & Cook sollte man allerdings am besten auch reservieren, so wie in Frankreich üblich.

Noch zum Thema Tanken: Es ist mittlerweile sogar so, dass TOTAL es wünscht, dass man etwaigen Tankbedarf vorher über eine (nur auf Französisch verfügbare!) Buchungswebseite mit genauer Uhrzeitangabe anmeldet. Zugegeben, das ist leider schon etwas verrückt, aber wenn man etwaige Verzögerungen so weit wie möglich verhindern will, dann sollte man das tun. Link: <https://booking.myrezapp.com/fr/online/booking/minisite/11906/totalenergys>. Dort kann man den Ort angeben, wo man parken wird.

Neben den Tankfahrzeugen für 100LL und Jet-A1 gibt es seit September 2023 am Platz übrigens auch eine Tankstelle für ethanol-freies Super-Benzin mit 98 Oktan. Bezahlen kann man dieses allerdings nur mit Kreditkarte. Für diesen Treibstoff gibt es einen fixen Tankstellencontainer vor dem Hangar der Firma Paris Helicoptère.

Der Anflug auf die 25R

Die allermeisten STARs, die von Osten kommend nach LFPN führen, haben als Ende den Wegpunkt VEBEK, ein paar Meilen westlich von Reims liegend. Siehe z.B. die RENSA- und die MATIX-Arrivals. Oftmals bekommt man den Wegpunkt VEBEK aber sogar schon von der belgischen oder gar deutschen ATC als DCT angewiesen, d.h., in der Regel wird man für die genannten STARs gar nicht erst freigegeben. Spätestens bei Annäherung an VEBEK wird man dann von Paris Control an Orly Approach

übergeben und bekommt dann (wenn die 25er-Pisten in Betrieb sind) zumindest horizontal die VEBEK7W freigegeben. Achtung: Dieses Verfahren ist offiziell schon keine STAR mehr, sondern wird in der französischen AIP als „Initial Approach (INA)“ bezeichnet; in den gängigen Navigatoren sind diese Verfahren als „Transitions“ geführt. Die VEBEK7W führt in Richtung Südwesten noch etwas südlich am Flughafen Orly (LFPO) vorbei. Dies wohl, um einerseits weit weg von den Anflügen auf Charles de Gaulle (LFPG) zu führen, andererseits Orly Approach in die Lage zu versetzen, den Luftraum für Anflüge auf Orly freizuhalten. Wenn man verkehrstechnisch Glück hat, erhält man allerdings schon vor Erreichen des Wegpunkts VALPO die Freigabe Richtung Endanflug. Im Fall des RNP-Anflugs ist das ein DCT auf das Intermediate Fix IN25R; bei einem ILS bekommt man einen Vektor in dieselbe Richtung. Man erhält die Sinkflugfreigabe auf 3.000 Fuß und schließlich auch die Übergabe an Toussus TWR. Spätestens ab hier können – entsprechendes Wetter vorausgesetzt – vor allem die rechts sitzenden Passagiere ganz wunderbar über Paris blicken. In die direkt über Paris liegende LF-P23 darf man allerdings nicht einfliegen; daher sollte man beim Intercept auf keinen Fall überschießen. Im weiteren Anflug sollte der Pilot keinen Schreck kriegen, denn kurz darauf erspäht man im Endanflug voraus zunächst den Militärflughafen Villacoublay (LFPV), der auf dem Gleitpfad relativ tief überflogen wird. Rechts lässt man dann noch das Schloss Versailles liegen, während voraus schließlich die beiden parallelen Pisten 25L und 25R von Toussus Le Noble erscheinen.

Vor Ort

Spätestens beim Abrollen sollte man ATC vorsichtshalber trotz vorherigem Booking bei TOTAL noch einmal informieren, dass man gerne gleich tanken würde und man bitte die Tankcrew verständigen solle – es kann nicht schaden. Zum Thema Parken siehe oben. Treibstoff bezahlt man entweder mit einer TOTAL-Card oder auch mit normaler Kreditkarte. Der Preis für 100LL liegt derzeit bei ca. 2,60 Euro pro Liter, ist also einen Tick günstiger als an den meisten Orten in Deutschland.

Rein und raus aus dem Platz kommt man über das kleine Ankunftsgebäude (dies ist

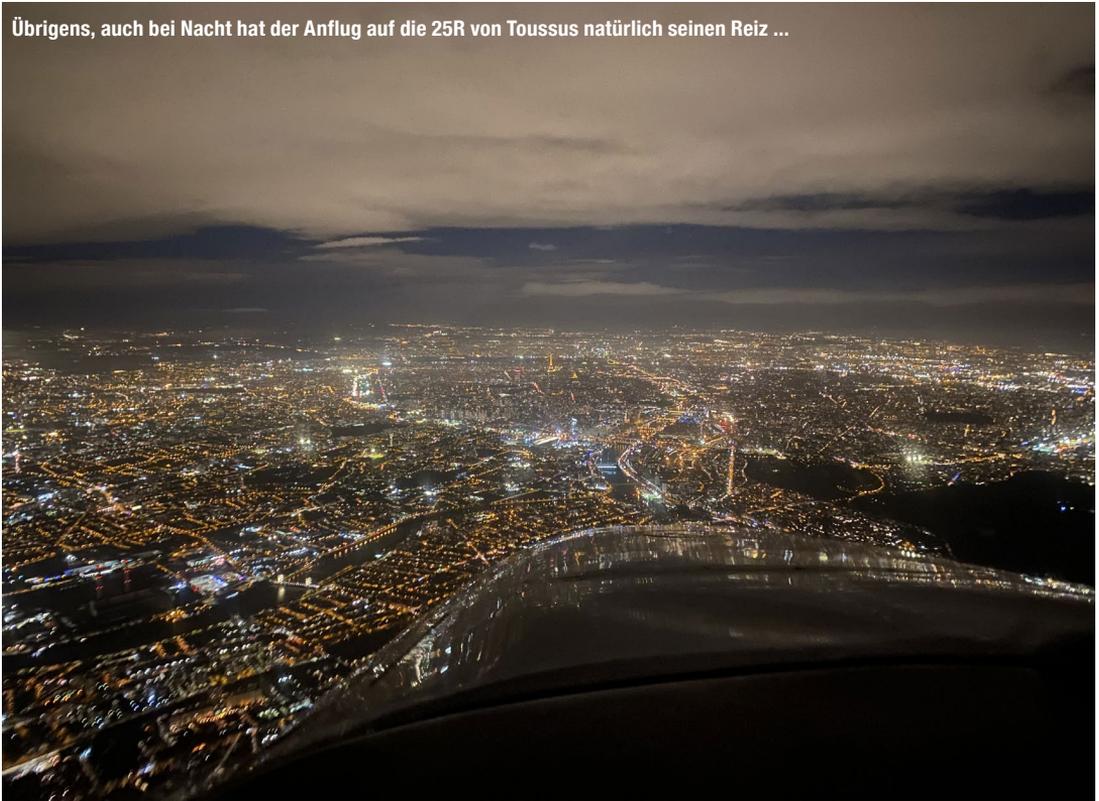
nicht das Towergebäude, sondern das kleine Häuschen daneben). Nicht wundern, dort gibt es kein ständiges Personal; es dient einzig und allein als „Schleuse“. Die Gebühren kann man auch nicht mehr vor Ort bezahlen. Allerdings: Seit diesem Jahr kann man das hier auch per aerops erledigen, was einwandfrei funktioniert. Das Landen kostet (für Zweitonner) nur ca. 29 Euro, Parken kostet (ab 1,5 Stunden Aufenthalt) nochmal 24 Euro pro angefangene 24h. Mal ehrlich, in welcher anderen europäischen Großmetropole kann man noch IFR für 29 Euro landen?

Taxis sind wie immer in Frankreich recht teuer. Wenn man direkt nach Paris fahren möchte, kostet dies ca. 100 Euro; mit UBER

Gut zu erkennen: Tour de Montparnasse und Champ de Mars samt Eiffelturm. Im Hintergrund: La Défense.



Übrigens, auch bei Nacht hat der Anflug auf die 25R von Toussus natürlich seinen Reiz ...



oder Bolt sind es jedoch nur ca. 40 bis 75 Euro (dies hängt u.a. von der Tageszeit ab). Viele Leute fahren dennoch mit dem Taxi oder UBER/Bolt für ca. 20 Euro zunächst nur bis zum Bahnhof von Versailles-Chantiers und nehmen dann von dort den Zug oder die RER in Richtung Paris. Zum Schloss von Versailles sind es ca. 30 Euro.

Abflug

Bei Abflug, auch nach VFR, wird von GND ein Startup Request erbeten. IFR-Piloten bekommen in der Tat zunächst nur die reine Startup-Freigabe. Für die ATC-Clearance bittet Toussus GND stets darum, sich noch einmal fünf Minuten vor Abflugbereitschaft

zu melden. In den meisten Fällen dürfte dies schon dem Moment entsprechen, wo man mit dem Rollen beginnt. Zu beachten ist auch, dass die Rollhaltepunkte der 25R und auch der 07L sehr weit vor der jeweiligen tatsächlichen Pisteneinmündung liegen. Für Weiterflüge in Richtung Westen sind die LGL- und EVX-SIDs vorgesehen. Bei Abflügen in Richtung Osten hängt die erteilte SID von der geflühten Flughöhe ab (generell gilt in LFPN, dass man ab einem geflühten Level von FL110 deutlich bessere Routen erhält). In jedem Fall wird aus Lärmschutzgründen für alle Abflüge ein Steigwinkel von mindestens 5,5 % gefordert.

 philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de