*Anflug auf Seo de Urgell RWY 21*

# Jubiläumsflug zum 30-jährigen Bestehen unserer Vereinigung passionierter Pyrenäenflieger

**von Inge Berger**

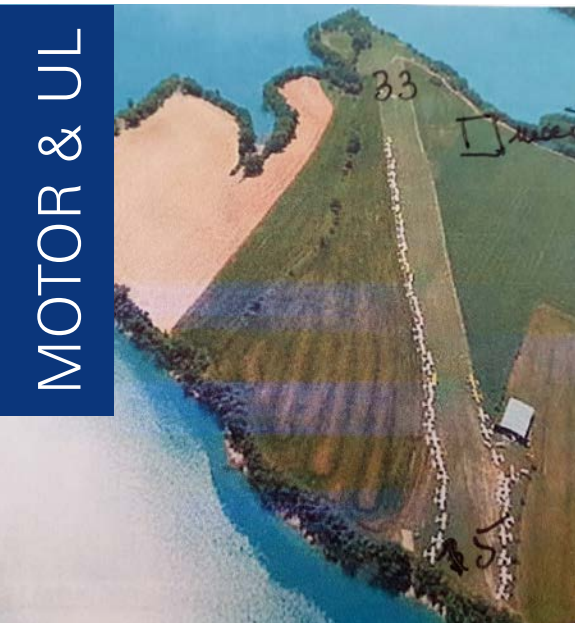
**Ich ahnte nicht, welche Abenteuer in den nächsten 18 Jahren auf mich warteten, als ich im Februar 2003 bei einem Treffen der französischen Gebirgsflieger auf der L'Alpe d'Huez Jean Claude Ramon kennenlernte. Ramon war Importeur für Aviat Husky Flugzeuge mit Sitz in Carcassonne. Jährlich organisierte er für einige seiner Pilotenfreunde ein Woche Fliegen in Spanien und Portugal.**

Er lud mich und meine mich begleitenden Gletscherflugschüler Jean Rene Milliet und Didier Cornut spontan ein, daran teilzunehmen. 2003 war ich Fluglehrerin in Carpentras (LFNH), und die mir zur Verfügung stehende Mousquetaire D 140 war ein perfekter Flieger für solch eine Reise. Begeistert sah ich dieser Reise im kommenden Juli entgegen.

Die Vereinigung passionierter Pyrenäenflieger wurde in den 1990iger Jahren von Nicolas Nuoffer, Gebirgsflieger aus Lausanne, sowie Alain Mathon aus Bagnères-de-Luchon ins Leben gerufen. Die Plätze in den französischen Pyrenäen sind zum großen Teil fliegerisch viel anspruchsvoller als jene in den Alpen, insofern eine gewisse Herausforderung selbst für versierte „Alpenflieger". Alain Mathon kannte ortsbedingt die Pyrenäen bestens und gibt genaustens Auskunft über alle Plätze in seinem Handbuch „Le Guide des Pilotes – Les Pyreneens". Sportlich sollten diese Trips auf jeden Fall sein, inklusive Übernachtungen im Zelt.

Heute möchte ich lediglich einen kleinen Ausschnitt meiner ersten Reise anno 2003 und der letzten dieses Jahr im Juli wiedergeben. Teilnehmer waren vor allem solche mit zweisitzen Spornradmaschinen und qualifiziert für Gebirgsflug. Es war zwar keine Bedingung, aber um die sage und schreibe 360 angegebenen Landemöglichkeiten in Spanien zu erkunden, war es gewiss von

*Inges "Rescuepilot" (li) holte sie mit einer Husky aus Andorra ab. Der 3. von links ist Jean Claude Ramon.*




*Coscojuela*

*Spornradproblem mit der Maule in St. Cilia de Jaca, verloren ging es schließlich in Siguenza ... und im Gras wiedergefunden*

Vorteil. Viele hiervon sind ULM Plätze, aber vor allem auch Pisten, die der Feuerüberwachung dienen und bei denen es sich oft um reine Gebirgslandeplätze mit ziemlicher Steigung handelt.

Eine Mousquetaire D 140 ist natürlich DIE ideale Maschine für solch eine Reise. Letztlich musste ich mich jedoch damals mit einer Robin DR 400 zufriedengeben und konnte somit nur die dafür geeigneten Plätze anfliegen. Von Carpentras bis Lezignan waren wir zu viert an Bord, denn dort wartete ein weiterer Teilnehmer mit seiner Mousquetaire auf Didier Cornut. Jean Rene's Frau entschied spontan, lieber mit der „Mousse" weiterzufliegen.

Unser erstes abendliches Ziel war Itxassou (LFIX, südlich von Biarritz) und das Treffen aller Teilnehmenden in Balesta, einer privaten kurzen ansteigenden Piste nahe Cazeres Palaminy (LFJH). Dort stellte mich Jean Claude den übrigen Teilnehmern vor, und zu meiner größten Freude flogen noch zwei Pilotinnen mit ihren Ehemännern mit. Wir waren eine Gruppe von ca. 30 Personen. Das Wetter bis Itxassou war extrem gewittrig und nur dank eines der ersten GPS' von Garmin konnten wir Itxassou finden - oder besser gesagt, den Anfang der ansteigenden Piste sehen, um in strömendem Regen dort zu landen.

Burgos und Leon waren das Ziel am zweiten Tag. Morgens jedoch bat mich unser Organisator, eine Freundin in Montauban bei Toulouse abzuholen und dann direkt nach Burgos zu fliegen. Wie konnte ich als Neuling ablehnen, also holte ich mit Jean Rene die Dame in Montauban ab und wir flogen von dort direkt nach Burgos über San Sebastian und Bilbao.

In Burgos gelandet, sahen wir auf dem Parkplatz alle Maschinen außer der Mousquetaire aus Lezignan (mit Jean Rene's Frau an Bord). Wir ahnten Böses! Jean Claude empfing uns mit ernstem Gesicht: Die „Mousse" hatte zwischen San Sebastian und Bilbao notlanden müssen, sie hatte den Propeller verloren, aber alle Insassen waren mit heiler Haut davongekommen.

An Bord waren der Besitzer der Maschine und Didier Cornut, aber auch die Frau meines Piloten Jean Rene. Didier Cornut war nicht nur erfahrener Langstreckenflieger, sondern auch Gebirgsflieger, so konnte er die Mousse bergauf und in hohem nassem Gras sicher vor einem Bauernhof landen. Der verlorene Propeller war in den Hühnerstall eines entfernten Nachbarn gefallen, der ihn später stolz seinem Besitzer überreichte.

Nachdem die Dame aus Montauban in Burgos ausgeladen war, flogen wir natürlich sofort zurück nach Bilbao, um unsere drei „Überlebenden" zu treffen und uns alle am Abend bei Tapas und gutem Wein von den Ereignissen des Tages zu erholen. Besitzer und Pilot der notgelandeten Maschine traten ihre Rückreise per Zug an, und unser Organisator Jean Claude Ramon leitete alle notwenigen Schritte zwecks Bergung der Maschine ein. Unnötig zu erwähnen: Die regionalen Zeitungen waren natürlich voll von diesem Ereignis.

Jean Claude Ramon ist ein hervorragender „Commandante". 2003 erhielten alle Teilnehmer vor Abreise eine Liste der 360 Landemöglichkeiten in Spanien, aufgeteilt nach Region. Heutzutage erleichtert das Tablet sowie die spanische Website „Atteriza.org" die Flugvorbereitung. Sinn der Reise war, tagsüber so viele kleine Plätzchen wie mögliche zu erkunden. Die Nächte sportlich im Zelt gehörten schon 2003 der Vergangenheit an. Ersehnt war von den Teilnehmern inzwischen ein gewisser Komfort, den wir oft in traumhaften spanischen Paradores genießen konnten. Der Parador in Leon am Plaza San Marco (unbedingt im Internet nachlesen) und die Kathedrale sind immer eine Reise wert. Leon liegt auf dem Pilgerweg nach Santiago de Compostela und bietet unendlich viele Sehenswürdigkeiten. Chozas de Abajo (LEZS), ein kleiner Flugplatz ca. 20 km südlich von Leon, damals eine einfache kurze Piste, ist inzwischen ein schöner Platz mit Hangar geworden, der durchaus zum Verweilen einlädt.

*Castejon de Sos Richtung Norden*

*Anflugkarte Castillon*

Vor vier Jahren waren wir wieder dort, mit der Absicht, Richtung Picos de Europa zu fliegen. Am Tag unseres vorgesehenen Abfluges überraschte uns ein Unwetter mit Hagel über Leon. Dank der Großzügigkeit des Betreibers waren unsere damals sechs Maschinen abends zuvor alle in der Halle sicher untergestellt. Zwischen zwei Regengüssen konnten wir jedoch starten und uns nach Segovia (Fuentemilanos) retten. Zwei weitere Tage dauerte das schlechte Wetter mit Überschwemmungen in Leon.

Die Flugvorbereitung richtete sich vor allem nach Tankmöglichkeiten ohne AENA betriebene größere Plätze und deren enorme Handlinggebühren. Hier seien einige praktische Flugplätze im nördlichen Spanien mit Tankgelegenheiten genannt:

Ampuria Bava (LEAP), La Cerdanya (LECD), im Moment zu prüfen, ob Sprit vorhanden, Andorra Seo de Urgel (LESU) Sprit extrem teuer, Santa Cilia de Jaca (LECI), Burgos (LEBG), Garray (LEGY) bei Soria, Fuentemilanos (LEFM) bei Segovia, Robledillo de Mohernando (LERM) östlich von Madrid, Ocana (LEOC) südlich von Toledo oder nach Anruf einfacher Lillo (LELT), Teruel (LETL), Castellon de la Plana (LECN), Ontur (LEOT).

Der jährliche Zeitplan war einfach: Die zweite Woche im Juli wurde für die Reise quer durch Spanien und Portugal reserviert. Hier möchte ich ein paar Plätze aufführen, die ich ganz besonders schön und interessant fand: Ainsa Mediano Coscojuela, nördlich von Huesca in den Pyrenäen wegen seiner wunderbaren Lage mitten im Stausee Mediano und nur 10 km entfernt von Ainsa, einem absolut sehenswerten pittoresken Ort.

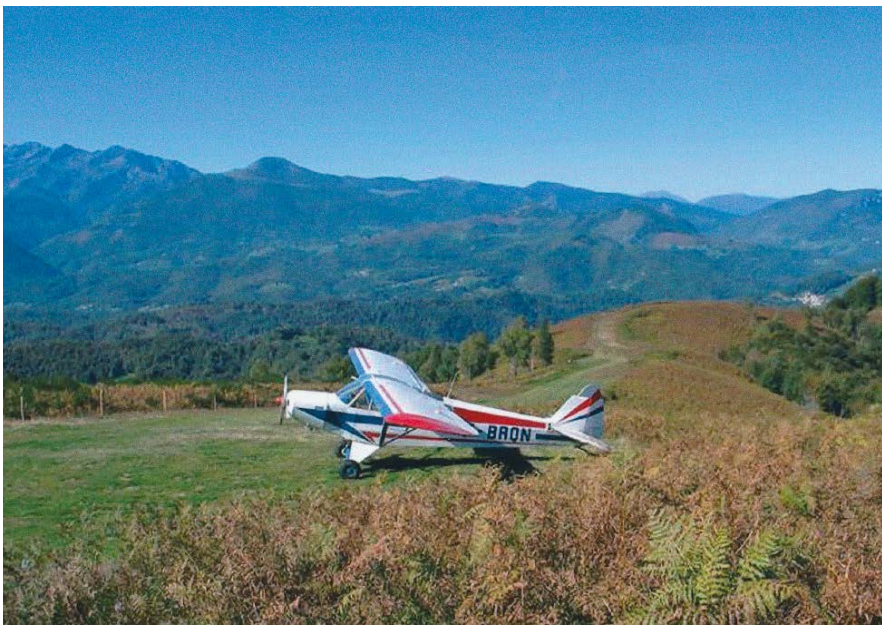
Siguenza (LESZ) östlich von Madrid in der Guadarrama, ist grundsätzlich eine fliegerische Herausforderung mit 410 m Länge, Höhe 3445 ft, und ohne Steigung. Jedoch der Parador de Siguenza ist ein imposantes mittelalterliches Schloss, das auf den Überresten einer alten muslimischen Festung errichtet wurde und für uns die Belohnung aller vorheriger Strapazen darstellte.

Camarenilla (1739 ft) bei Toledo ist eine navigatorische Suchaufgabe (selbst mit Tablet) und hat nur 315 m Länge, allerdings ein wenig ansteigend. Im Zweifelsfall fliegt man nach Ocana (LEOC), einem großen Platz und nationalem Zentrum für Pilotenausbildung. Vistabella de Maestrazgo, nordwestlich von Castellon, Beteta nördlich von Cuenca.

Zweimal flog ich die große Runde mit über Cordoba, Evora, Santarem, Cerval südlich von Vigo, Villaframil (Ribadeo nördliche spanische Atlantikküste), St. Cilia de Jaca. Cerval erwähne ich, dort hatten wir ein Spornradproblem mit einer Jodel 113 und landeten im Gebüsch und Böschung mit einem kaputten linken „Bein“. Die Maschine wurde von 15 Mitfliegern in die Halle getragen und in der nahegelegenen Autowerkstatt entsprechendes provisorisches Repa-

*Clubhaus – die Piste liegt genau längs des Berges*

*SEO de Urgel Andorra*




*Aleu-Joubac*

raturmaterial beschafft. Zwei Tage später konnte sie etwas „ausgebeint" von ihrem Besitzer zurück nach Salon in Südfrankreich geflogen werden (er war Kontrolleur und ein ehemaliger Flugschüler für Gletscherflug von mir).

In Portugal beeindruckten mich vor allem Monforthinho (östlich von Castelo Branco, LFCB), Monte do Lago und Herdade da Lameria mit Landhotel (in der Nähe von Ponte de Sor), kleinste Plätzchen, die man ohne kundige Führung nie selbst in Betracht ziehen würde, um dort zu landen.

2020 fiel die Reise coronabedingt aus, so sollte erst dieses Jahr unser 30jähriges Bestehen mit einem weiteren Pyrenäenflug gefeiert werden. Aber auch der ging natürlich nicht ohne den einen oder anderen Zwischenfall vonstatten.

Wir wollten „Passion Pyrenees" dieses Jahr in einem traumhaft gelegenen Parador bei Cervera de Pisuerga feiern, mit spektakulärer Aussicht auf die Picos de Europa innerhalb des Kantabrischen Gebirges in Nordspanien.

Von unserem langjährigen Organisator, Jean Claude Ramon, erhielten wir kurz vor Abreise im Juli die diesjährige Route der vorgesehenen Übernachtungen: Castejon de Sos, St. Cilia de Jaca, Burgos, Cervera de Pisuerga, Siguenza mit Abschluss in Andorra Seo de Urgell.

Treffpunkt war La Cerdanya, praktisch für Flugplanschließung und Tanken. Castejon de Sos war unser abendliches Ziel am ersten Tag. Der Platz liegt mitten in den Pyrenäen auf der Südseite des höchsten Gipfels, dem Aneto mit 3404 Meter, und ist eingebettet in einen Kessel weiterer 3000 Meter hoher Berge. Die Piste liegt auf 2900 ft und ist 450 m lang ohne Steigung.

Mein Fliegerfreund Georgio und ich hatten auf früheren Reisen den Platz gemieden, seine Super Emeraude schien uns nicht das geeignete Flugzeug, um dort zu landen und vor allem wieder zu starten. Dieses Mal war jedoch das Hotel für die Gruppe reserviert, und ehrlich gesagt, wollte ich auch einmal diesen so speziellen Platz mitten in den Pyrenäen kennenlernen. Unser „Commandante" schlug vor, unser Gepäck auf andere Maschinen zu verteilen, und Georgio sollte am anderen Morgen seine Super Emeraude alleine aus dem Platz fliegen.

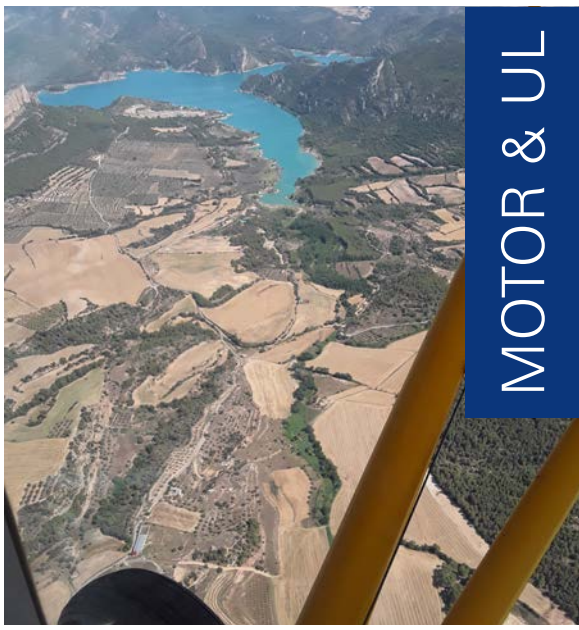
Einmal in der Luft, beschlossen wir jedoch, Castejon de Sos zwar zu überfliegen, aber sicherheitshalber in Ainsa Mediano Coscojuela zu landen und uns von dort abholen zu lassen, Flugzeit 15 Minuten.

Coscojuela ist ein Traum von Flugplatz, gelegen inmitten eines Stausees. Unsere Entscheidung dort zu landen war goldrichtig. Der Motor stoppte nach einem Versuch, die Maschine besser abzustellen. Georgio machte sich sofort auf die Fehlersuche, er konnte jedoch trotz gemeinsamer Anstrengung unserer Kameraden nicht gefunden werden.

Pünktlich um 20h00 wurden wir in Castejon de Sos zu Paella erwartet, zubereitet von Marlis Campi, Besitzerin des Platzes. So ließen wir die Super Emeraude etwas in Eile ohne Abdeckung und nicht verzurrt (eigentlich unvorstellbar) in Coscojuela zurück. Husky und Jodel 1050 MV, genannt Speed Jojo, flogen uns zum ersehnten Ziel des Abends.

Das Wetter an diesem Tag war heiß und extrem diesig, jedoch waren keine Gewitter angesagt. Es sollte aber anders kommen. Wir saßen bei Paella im gemütlichen Clubhaus des Flugplatzes, draußen war es inzwischen Nacht geworden. Plötzlich wurden wir aufgeschreckt durch Blitz, Donner, Regen und einem wahrhaftigen Tornado, der in dem Bergkessel kreiste, ein absolutes Inferno. Vier von sechs Maschinen flogen wie lose Blätter alleine im Wind. Die Aviat Husky unseres Organisators stand nahe am Clubhaus und wurde mit einem Flügel am Pfosten des Clubhauses gebremst und die Nase in den Dreck gedreht, Flugzeugschwanz nach oben. Eine Piper Cup konnten die anwesenden zehn Männer gerade noch vor Zaun, Sträuchern, Bäumen retten. Der Schwanz einer Jodel landete auf dem Flügel eines

*Mit Georgio und seiner Super Emeraude in Bagneres-de-Luchon*



*Nördlich von Zaragossa Richtung Sei de Urgell*

ULM und zusammen blieben sie nahe der Mauer der Terrasse des Clubhauses stehen. Lediglich die Jodel von Speed Jojo und eine andere Aviat Husky entgingen dem Desaster. Sie waren offensichtlich besser befestigt und standen ein wenig abseits der anderen Maschinen.

Natürlich bangte Georgio um seine Super Emeraude in Coscojuela und wir machten uns darauf gefasst, den Flieger im Stausee zu suchen. Am anderen Morgen war der Spuk vorbei und eine Schafherde graste friedlich in der Sonne auf dem Platz. Speed Jojo flog mit Georgio nach Coscojuela und, oh Wunder, das Gewitter hatte Flugplatz und Flieger verschont.

Den größten Schaden hatte die Aviat Husky unseres „Commandanten" erlitten. Beide Flügel wurden von den anwesenden Piloten zusammen mit einem Mechaniker abmontiert und in einer Halle aufbewahrt. Der Zusammenhalt der Gruppe ist einmalig. Ein Freund aus Tarbes fand den passenden Lastwagen und eine Woche später kehrten die Fliegerkameraden zurück nach Castejon de Sos, um die von ihnen abmontierten Flügel und den Rumpf der Maschine in den LKW zu laden und nach Carcassonne, dem Heimatflughafen, zu transportierten. Bis heute, November 2021, sind die notwendigen Ersatzteile aus Amerika noch nicht vollständig eingetroffen.

Der Weiterflug im Rahmen unseres 30jährigen Jubiläums war natürlich beendet. Nachdem jedoch Hotels für die Gruppe vorbestellt waren, entschlossen sich die Piloten der vom Unwetter verschont gebliebenen Flieger, die Reise etwas abgekürzt fortzusetzen.

Was uns betraf, so wurde letztlich der Defekt am Motor der Emeraude gefunden: Es musste der Kondensator ausgetauscht werden. Wir hatten Glück: Ignacio Gabas, Eigentümer des Flugplatzes, fand das passende Teil in einer Autowerkstatt und Georgio baute es fachgerecht in seinen Flieger ein.

Wir blieben noch zwei Tage im malerischen Ainsa, wo uns Ignacio mit viel Wein und vorzüglichen Speisen in seinem Restaurant „Bodegon de Mallacan" verwöhnte. Der Heimflug nach Nimes bescherte uns 35 Knoten böigen Tramontanawind und Mistral. Vielleicht klappt es 2022, bis zu den Picos de Europa zu fliegen.

*Radarbild als der Tornado kam*

*Nachdem Tornado wird der Schaden begutachtet*