

“Wir sind dann mal weg“ - Mit der Dimona über den Jakobsweg nach Nordspanien 2012



30.06.–08.07.2012 Hans Schreck und Peter Stahl

Geflogen auf der freundlicherweise zur Verfügung gestellten Super Dimona TC100 der SFG Siemens München e.V.

Galizien mit seiner Hauptstadt Santiago de Compostela ist als Pilgerziel des Jakobswegs wohl am bekanntesten, aber zusammen mit den Nachbarprovinzen Asturien und Kantabriern bietet der Nordwesten Spaniens viel mehr, denn er ist gänzlich anders als der Rest des Landes. Die immergrüne Küste der Biskaya, hochaufragende Küstengebirge und nicht zuletzt die kulinarischen Köstlichkeiten machen das „Luftpilgern“ uns interessant.

Wie es sich gehört, darf eine Pilgerreise nicht frei von Anstrengungen sein. Wir müssen eine gehörige Portion Sitzfleisch mitbringen, denn die Distanz von Unterwössen beträgt schon per Luftlinie über 1.800 km.



Tag 1 Unterwössen – Besançon Thise – Saint Flour – Arcachon

Am letzten Samstag im Juni geht es dann los. Unser Plan ist heute in die Nähe der Atlantikküste zu kommen und dank des guten Wetters sind wir auch früh auf Strecke. Über das Allgäu, vorbei am Schluchsee im Schwarzwald und durch den Baseler Luftraum führt unsere Route zum ersten Zwischenstopp Besançon Thise, zirka 30 Flugminuten hinter der französischen Grenze. Wir melden uns in der Platzrunde per Blindmeldung in Französisch und landen nach 2:30 h Flugzeit auf dem großen Grasplatz.

Hier ist die UL-Szene deutlich in der Überzahl, trotzdem oder gerade deshalb genießt die D-KYSI einige Aufmerksamkeit.



Das Tanken unter US-Flagge (*mon Dieu, pas de tricolore*) ist schnell erledigt und so sind wir bald wieder in der Luft. Über die Stadt und Festung von Besançon geht es weiter Richtung Südwest. In den nächsten 2:30 h fliegen wir über Chalon und Macon im Saône-Tal, dann über Feurs an der Loire bis Saint Flour, wo wir uns vorab telefonisch angekündigt haben. Der kleine Platz liegt an den Ausläufern des Nationalparks Auvergne am Massif Cantal 60 km südlich von Clermont-Ferrand.



Die D-KYSI ist heute das erste Flugzeug und der freundliche Platzwart macht für uns die Tankanlage betriebsbereit.

Zeitlich reicht es heute noch für ein weiteres langes Leg bis an die Atlantikküste. Mit Ziel Arcachon heben wir ab, sinken hinab ins landschaftlich reizvolle Perigeux und folgen dem malerisch verschlungenem Flußlauf der Dordogne über zahlreiche Burgen und Schlösser Richtung Bordeaux.



Die Sonne steht schon recht tief im Westen als wir die Bucht von Arcachon in Sicht bekommen. Etwas ausgelaugt von den insgesamt knapp acht Stunden im Dimona-Cockpit landen wir auf den Flugplatz südlich der Stadt.

Nach dem Betanken und Verzurren bringt uns ein Taxi zum Campingplatz. Es bleibt noch Zeit für einen kurzen Stadtrundgang und ein gemütliches Abendessen an der Strandpromenade.



Tag 2 Arcachon – Santander

Am nächsten Morgen ist das Wetter weiterhin gut. Das Zelt ist schnell abgeschlagen und so geht es frühzeitig mit dem Taxi zurück zum Flugplatz. Eigentlich wollten wir nach San Sebastián im Baskenland weiterfliegen. Leider haben wir nicht rechtzeitig um eine PPR-Freigabe angefragt – diese muß 24 h vorab beantragt werden. Man reicht uns weiter an Iberia, welche den Handlingservice macht. Wenn wir heute landen wollten, würden fast 100 Euro Gebühren fällig. Uns wird klar: hier will man uns und wohl auch keine General Aviation mehr haben. Kurzfristig planen wir am Vorfeld um und beabsichtigen alternativ entlang der Küste der Biskaya bis Santander in Kantabrien durchzufliegen. Nachdem Hans den Flugplan telefonisch aufgegeben hat, starten wir in Arcachon auf das Meer hinaus. Die offizielle Abflugroute führt uns über die größte Wanderdüne Europas, die 108m hohe Dune de Pyla, wo die Gleitschirmflieger wie ein Schwarm Schmetterlinge im Hangaufwind fliegen. Kurz vor der Schutzzone über den Austernbänken drehen wir auf Südkurs und folgen in 1000 Fuß Höhe dem nicht enden wollenden Sandstrand der Côte d'Argent.



Die VFR Route durch die Kontrollzone von Biarritz führt uns an der Küstenlinie direkt am Stadtstrand vorbei, und kurz danach in den spanischen Luftraum. Wir passieren den Flughafen und die Stadt San Sebastián mit den beiden Stränden und gehen auf Westkurs.

Der Stau der feuchten Biskayaluft an der nahen Pyrenäenketten macht sich deutlich bemerkbar. Das Wetter trübt sich zunehmend ein und wir unterfliegen mehrmals Regenschauer im Stau des steilen Küstengebirges, bis an der berühmten Kirche San Juan auf dem Felsen von Gaztelugatxe die Sonne wieder hervorkommt.





Nach knapp zwei Stunden Flugzeit erreichen wir die Bucht von Santander und melden kurz darauf „short final 29“. Beim Verlassen des Flugzeugs ziehen wir die in Spanien geforderten Signalwesten über, bevor wir die D-KYSI auf der Parkposition verzurren. Jetzt lernen wir auch die Tankprozedur in Spanien kennen. Gut dass sich Hans bei der Tourvorbereitung in Deutschland die Umsatzsteuernummer des Flugzeughalters notiert hat, denn diese benötigt der Tankwart für die Abrechnung. Schlussendlich ist in fünf Minuten getankt und danach füllen wir 20 Minuten Formulare aus – Bürokratie sei Dank!

Erfreulicherweise gibt es hier eine Flughafen Buslinie direkt ins Zentrum. Santander, die Hauptsatdt der Provinz Kantabriens, ist Handel- und Bankzentrum und wird stark durch die Architektur der Jahrhundertwende geprägt. Auch führt die nördlichen Pilgerroute des Jakobswegs durch Santander und so trifft man im Zentrum immer wieder auf Pilger und das Symbol der Jakobsmuschel.



Nach einem kurzen Stadtrundgang gesellen wir uns zur Bevölkerung, welche den Sonntag an den schönen Stadtstränden genießt, oder durch den Park des Palacio de la Magdalena, der ehemaligen Sommerresidenz des spanischen Königs Alfonso XIII, schlendert.



Am späten Nachmittag geht es mit dem Bus hinauf zum Campingplatz am Cabo Mayor. Beim Abendessen im Restaurant gegenüber geraten das Publikum und das Personal während des heute stattfindenden Endspiels der Fußball-EM völlig aus dem Häuschen. Der verdiente 4:0 Sieg Spaniens steigert auch unsere Feierlaune, was durch die jetzt recht frische Abendluft nicht einschränkt wird. Und so dauert es noch ein Weilchen bis wir uns im Zelt zur Ruhe begeben können.

Tag 3 Santander – Santiago de Compostela

Nach der kühlen Nacht erwärmen uns die ersten Sonnenstrahlen, bevor es mit dem Bus zum Flughafen geht. CAVOK auf der ganzen heutigen Strecke prognostiziert uns der Wetterfrosch, was uns erlaubt eine nahezu direkte Route über das Küstengebirge nach Santiago de Compostela zu planen. Dennoch geben wir den Flugplan nur bis zum Privatplatz Rozas nördlich von Lugo auf, denn wir erhoffen uns dort einen weniger zeitaufwendigen Tankstopp.

Nach dem Start steigen wir entlang des kantabrischen Küstengebirges auf 5.000 Fuß. Die Gipfel der Picos de Europa überragen uns mit fast 9.000 Fuß Höhe deutlich. Wir genießen den Ausblick und fliegen im Landesinneren entlang der Luftraumgrenze des Nationalparks über die ersten Kämmе des Küstengebirges weiter westwärts.



Oviedo, die Provinzhauptstadt Asturiens, passieren wir südlich und nehmen Kurs auf Lugo. Hier herrscht ozeanisches Klima, und die Berge und Ebenen sind sattgrün. Als wir uns vor dem Einflug in die große TMA Galicia melden, eröffnet uns der Controller, daß unser Zielflugplatz Rozas bis 13:00 geschlossen sei, und das obwohl Hans eine Stunde zuvor mit dem Tower dort telefoniert hatte. Da weder der Grund noch die genaue Öffnungszeit (UTC, LOC?) in Erfahrung gebracht werden kann, routen wir zu unserem Alternate Santiago de Compostela, was der Controller hörbar zufrieden und sofort genehmigt. Nach 2:20 h setzt die D-KYSI auf der Landebahn von Santiago de Compostela auf. Ein Marshaller lotst uns auf die Parkfläche neben dem einzigen Sportflugzeug hier, einer Cessna 337. Mit rudimentärem Spanisch schaffen wir es, noch mehr Formulare als in Santander zur Zufriedenheit des Tankwarts

auszufüllen – welch ein Aufwand für 30 Liter AVGAS.

Nach dem Verzurren und Verpacken der D-KYSI nehmen wir den Flughafenbus ins Zentrum. Laut Google soll es hier einen zentrumsnahen Campingplatz geben, welcher aber mittlerweile ein Parkplatz geworden ist – aufgemerkt: auch die Suchmaschine ist nicht immer aktuell! Ein zweiter Campingplatz ist real und von dort ist die Altstadt auch leicht zu Fuß zu erreichen. Vom Zeltplatz aus geht unser Blick über die Stadt. Nach einer Cerveza besichtigen wir die Altstadt und die Kathedrale, welche über dem Grab des Apostels Jakobs errichtet wurde. Der große Weihrauchkessel Botafumeiro kann spektakulär hoch durch die Basilika geschwenkt werden. Er kommt leider nur an Feiertagen zu Einsatz, oder wenn große Pilgerscharen dies wünschen und dafür einen Obulus entrichten.





Santiago gehört seit dem 11. Jahrhundert neben Rom und Jerusalem zu den wichtigsten Pilgerzielen der Christenheit. Hier vereinen sich die verschiedenen Jakobswege, und die Atmosphäre ist auch an diesem Tag geprägt durch die Vielzahl der alljährlich 200.000 Pilger, welche fröhlich und zugleich erschöpft ihre Pilgerreise beenden. Das Symbol der Jakobsmuschel ist überall zu sehen.

Die kulinarische Spezialität Galiziens sind Meeresfrüchte in allen Formen, wovon wir uns bei aromatischem Pulpo a la Gallega (Tintenfisch) mit ausgezeichnetem Duero Weißwein unter freiem Himmel überzeugen können. Auf dem Nachhauseweg ist der Himmel sternenklar, was uns Hoffnung macht morgen bis zum westlichsten Punkt des spanischen Festlands, dem Cabo Fisterra fliegen zu können (das „Ende der Erde“, N42°55'18“, W09°17'53“). Für viele Jakobspilger endet erst dort mit dem Verbrennen ihrer alten Kleider ihre Pilgerreise, auf dem Camino a Fisterra.



Tag 4 Santiago de Compostela – León

Vielleicht hätten wir am Vorabend nochmals auf die PC-MET Vorhersage schauen sollen. So ist unsere Enttäuschung groß, als schon früh am Morgen Nebelschwaden von der Küste hereinziehen. Binnen einer Stunde sind die Hochhäuser Santiagos bis zur Hälfte eingehüllt. Wir packen schnell die Zeltutensilien zusammen und fahren zum Flughafen.

Nach einem separaten, gründlichen Wetterbriefing am AENA-PC starten wir dann unter Special VFR und sind froh direkt nach Osten aus der Kontrollzone ausfliegen zu können. In knapp 900 Fuß über Grund tasten wir uns unter der fast geschlossenen Wolkendecke dahin. Der Blick zurück bestätigt: das Cabo Fisterra war für uns heute nicht machbar. Rechtzeitig vor dem Anstieg des Geländes auf die 700-900 m hoch gelegene kastilische Hochebene (Meseta) bei Sarria löst sich der Seenebel bzw. die Wolkendecke in der kontinental aufgewärmten Luftmasse mehr und mehr auf, und die Sonne erhellt auch unsere Stimmung.

Ab Ponferrada ist alles CAVOK und wir nehmen Kurs direkt auf León. Kein Flugverkehr im Anflug weit und breit. So gehören die Kontrollzone und die 3000m Bahn uns, bis die Räder der D-KYSI nach 1:20 h den Asphalt berühren. Welcome to León.

Diese 840 m hoch gelegene Stadt ist eine wichtige Station auf dem südlichen „Camino de Santiago“, und wurde unter der Römern gegründet. Ab dem 9. Jahrhundert war sie als Hauptstadt des Königreichs León eine Ausgangsbasis für die Reconquista, die Rückeroberung der iberischen Halbinsel von den Mauren durch die christlichen Könige.

Trotz des nagelneuen Terminals ist León eher ein reiner Charterflugplatz und wir müssen lange auf das Ruftaxi warten, welches uns ins Zentrum bringt. Telefonisch hatten wir vorab ein Zimmer in einer kleinen Privatpension reserviert, welche fußläufig zur Kathedrale und der Altstadt liegt. Die imposante Kathedrale Santa Maria de Regla ist eines der wichtigsten gotischen Bauwerke Spaniens. Nach Abschluß der Renovierung erstahlt die Fassade jetzt in neuer Pracht. Die Altstadt insgesamt beeindruckt durch die einheitlichen Fassaden aus goldgelbem Sandstein, welche das harmonische mittelalterliche Stadtbild prägen.

Unser Rundgang beginnt bei einem kühlen Bier an der Plaza San Martin, führt uns danach einmal rund um die alte Stadtmauer, unterbrochen von einer Pause mit "Rebojo zamorano" (süßes Brötchen) und endet bei herzhaftem Kaninchenbraten und hervorragendem lokalen Rotwein am Abend.



Tag 5 León – Madrid

Vom Zentrum Leóns geht es früh morgens mit dem Stadtbus fast bis zum Flughafen. Am neuen Terminal angekommen stellen wir fest, daß das Flughafenpersonal noch nicht mit „Fluggästen“ gerechnet hat. Zudem liegt das AENA Büro für die General Aviation noch im alten Terminal, was einen Fußweg um den halben Flughafen zur Zahlung der Landegebühren bedingt. Obwohl gleich unterhalb des Büros unsere D-KYSI parkt, müssen wir danach wieder zum neuen Terminal zurück zwecks Gepäckkontrolle – Verbesserungspotenzial wäre gegeben.

Endlich am Flugzeug angekommen, machen wir alles startklar und heben ab in den blauen Morgenhimmel. Über den schachbrettartigen Kornfeldern der kastilischen Hochebene geht es zuerst auf Südkurs Richtung Salamanca, dann nach Südost um dem Luftraum von Valladolid zu vermeiden und weiter nach Madrid. Unser Ziel ist heute der Flugplatz Cuatro Vientos, der aktivste Platz der allgemeinen Luftfahrt rund um Madrid neben den kommerziellen oder militärischen Plätzen von Barajas, Torrejon und Getafe. Die Routen und An- und Abflugverfahren aus der AIP sollte man genau einhalten, denn oft ist in der Kontrollzone Hochbetrieb und zusätzlich Helikopter- und Schulungsverkehr. Auf dem großen Vorfeld stehen weit über 100 Maschinen, vom einfachen SEP bis zum Businessjet ist hier alles vertreten. Die Suche nach einer geeigneten Parkposition für unsere 17m Spannweite stellt ein kleine Herausforderung für das Vorfeldpersonal dar. Schlussendlich findet sich auch ein Plätzchen für uns, aber wir warten doch noch eine halbe Stunde auf den Tankwagen;...hier braucht alles seine Zeit.



Unser Plan, mit der Metro vom Flugplatz in die Innenstadt zu kommen, funktioniert nicht. Die vermeintliche Bahnstation auf der anderen Seite des Flughafens welche der U-Bahnplan zeigt, entpuppt sich nach einem längeren Fußmarsch als reines Zugdepot. Warum auch sollte man einen Flughafen ans öffentliche Netz anbinden? Nun denn, wir sind ja auf Pilgerreise und auf dem Rückweg findet sich dann eine Bushaltestelle an der östlich verlaufenden Zufahrtsstrasse zum Flughafen. Der Bus bringt uns zur einer U-Bahnstation, und bald stehen wir im Herzen Madrids an der Puerta del Sol. Nur zwei Strassenzüge weiter können wir unsere Sachen im gestern vorgebuchten „Cats“-Hostal verstauen, bevor es gilt die Innenstadt von Madrid zu erkunden. Der Plaza Mayor, der Königspalast und die Gran Via sind nur einige Highlights.



Mit Dieter, einem seit mehr als 10 Jahren hier lebenden Freund von Hans, verabreden wir uns am Abend. Als „Insider“ führt uns Dieter durch mehrere Tapas-Lokale wo wir verschiedene Köstlichkeiten probieren, welche wohl nur die Madrilenen kennen. Der Abend wird noch lang, und als wir um zwei Uhr morgens etwas müde zum Hostal gehen, sind die Plätze und Bars an diesem Wochentag noch immer gut gefüllt. Madrilénische Lebensfreude pur.

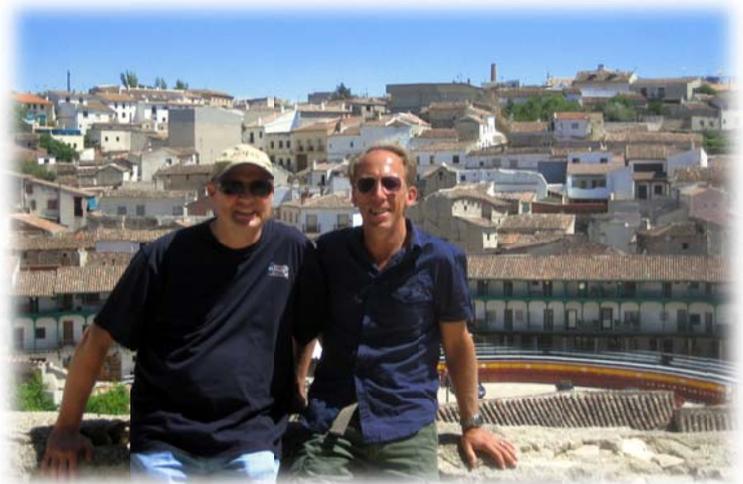


Tag 6 Madrid (flugfrei)

Heute wird nicht geflogen. Hans erklärt, um auch die kulturelle Seite der Crew zu fördern, sei es in Madrid ein Muss eine der beiden großen Gemäldegalerien zu besuchen (welche Seite der Crew meint er wohl? ☺). So begeben wir uns um Punkt 10:00 ins Museo Nacional del Prado zusammen mit vielen anderen „Kulturhungrigen“, um die Werke der großen Meister der Malerei - Goya, Velázquez, Rubens, Rembrandt, Dürer u.v.a. – im Original zu betrachten. Die Sammlung Thyssen-Bornemisza ist das nächste Mal dran.

Um 13:00 treffen wir uns wieder mit Dieter, der uns netterweise eingeladen hat das ausserhalb liegende Kleinod Chinchón, etwa 45 km südöstlich von Madrid zu besichtigen. Chinchón stellt sich als das wohl „typischste aller spanischen Dörfer“ heraus, hat es doch einen vollständig erhaltenen historischen Dorfplatz (Plaza Mayor) aus dem 15.-17. Jahrhundert, welcher heute noch alljährlich für den Stierkampf als Arena abgeriegelt und genutzt wird. Wir starten unseren Rundgang am Plaza Mayor mit einem Essen (ist in Spanien sehr wichtig!), bevor wir von der Anhöhe der Kirche einen Blick über das Dorf schweifen lassen und den angenehmen Nachmittag in den schattigen Gängen der überdachten Cafés verbringen.

Am Abend laden uns Victoria und Dieter zu einem spanischen Barbacoa (Grillfest) bei sich zu Hause ein – Danke für soviel Gastfreundschaft – und zusammen lassen wir den Tag gemütlich ausklingen.



Tag 7 Madrid – Santa Cilia de Jaca – Carcassonne

Tags darauf bringt uns Dieter wieder nach Cuatro Vientos. Nach dem üblichen Prozedere mit Sicherheitscheck, Briefing plus Flugplanaufgabe per Internet, und Entrichtung der Landegebühren machen wir die D-KYSI startklar. Es ist jetzt schon viel Platzverkehr und so brauchen wir fast 30 min bis zum Take-Off. Auf der westlichen Abflugroute verlassen wir die Kontrollzone. Dann wenden wir uns nach Norden und steigen bis zur Untergrenze der TMA Madrid, um über die Gipfel der Sierra de Guadarrama Richtung Fuentemilanos zu kommen. Unser Kurs 060 führt uns direkt über das römische Aquädukt von Segovia. Die Thermik über der Sierra ist schon toll entwickelt und wäre wohl gut für einen 1000 km Streckensegelflug. Fast sind wir versucht den Motor abzustellen, und Ideen eines Segelflugglagers in Fuentemilanos schwirren im Cockpit herum.

Unsere Route führt uns weiter über Soria nach Sangüesa südlich von Pamplona. Geplant ist, die Pyrenäenkette über den Puerto de Ibaneta Pass bei Roncesvalles nach Norden zum „Camino Frances“ zu queren und in Tarbes zu landen. Aber je höher das Gelände zur Passhöhe ansteigt, desto mehr zeigt sich die angekündigte Wetterverschlechterung auf der Nordseite der Pyrenäen.

Kurz vor der Passhöhe sind wir in knapp 6.000 Fuß und es wird deutlich, daß die Wolkenbasis auf der anderen Seite tiefer ist und teilweise aufliegt. Dieser veritable Nordweststau, gespeist von feuchter Biskayaluft, erlaubt keinen sicheren Weiterflug. Da im gesamten Westsektor die Wettersituation ähnlich sein dürfte, entschliessen wir uns weit nach Osten auszuholen in der Hoffnung dort bessere Wetterbedingungen zu finden.

Über Funk heben wir den Flugplan auf und kehren für einen Tankstopp um zum südlich gelegenen Platz Santa Cilia de Jaca. Nach erneutem Wetterbriefing geben wir einen aktualisierten Flugplan auf. Wir wollen zuerst südlich der Pyrenäen ca. 200 km nach Osten fliegen und dann versuchen, über die Passhöhe bei Cerdanya nach Frankreich zu kommen.



Entgegen unserer Erwartung sinkt die Wolkenuntergrenze entlang dieser Strecke sogar noch weiter ab und die 8/8 Bewölkung hüllt die Bergspitzen mit feuchtkühler Luft ein. Es empfiehlt sich die Vergaservorwärmung zu setzen. Erst bei Urgell südlich von Andorra verbessern sich die Bedingungen leicht und wir folgen dem Taleinschnitt nach Osten hinauf nach Cerdanya. Das Gelände steigt bis zur Grenze nach Frankreich auf 1200m an. Eine letzte Alternative wäre der Weiterflug zur 80 km entfernten Mittelmeerküste, um über dem Meer nach Frankreich zu queren.

Nach wie vor hüllt der Westwind die Gipfel und Grate westlich des Tales ein, doch im Lee und weiter östlich ist der Durchflug frei. Wir queren die Passhöhe in 800 Fuß über Grund, und sinken mit der abnehmenden Geländehöhe hinüber nach Frankreich. Bald können wir direkten Kurs nach Carcassonne nehmen.



Die Landung ist unspektakulär und nach dem Parken und Verzurren nehmen wir ein Taxi zum Campingplatz. Von dort führt uns ein kurzer Spaziergang zur berühmten „Cite de Carcassone“, der auf einem Hügel gelegenen Burgfestung der Katharer aus dem 12. Jahrhundert. Man könnte meinen diese bestens erhaltene Anlage war die Vorlage für die Playmobil-Ritterburg. Anschließend schlendern wir durch die Unterstadt und genießen den südfranzösischen Sommerabend bei Pizza und einem Glas Rosé.



Tag 8 Carcassonne – Saint Flour – Colmar

Heute haben wir eine 700 km weite Strecke quer durch Frankreich vor uns. Dank einiger Charterflüge fährt heute morgen auch ein Bus zum Flughafen. Schnell und routiniert sind die Flugvorbereitungen erledigt. Als Tankstopp und zum Wechseln des PIC (Pilot-in-Command) routen wir zuerst wieder nach Saint Flour am Massif Cantal, bevor es dann westlich des Schweizer Jura nach Colmar weitergeht. Der Wettergott meint es gut, und dank eines stetigen 15 kt Rückenwinds erreichen wir nach insgesamt 3:45 h Flugzeit den Flugplatz Colmar-Houssen im Elsaß.

Mit der Buslinie gleich gegenüber des Flugplatzes geht es zum Campingplatz am Ufer des Flusses L'III. Am späten Nachmittag bummeln wir durch die malerische Altstadt, welche sich durch die gut erhaltene Architektur aus sechs Jahrhunderten auszeichnet. Bei Flammkuchen und elsässischem Edelzwicker im Stadtteil Krutenau - auch als Klein-Venedig (Petite-Venise) bekannt - neigt sich der Tag dem Ende zu.



Tag 9 Colmar – Leutkirch – Unterwössen

Eigentlich hatten wir mit dem Eintreffen der angekündigten Gewitterfront erst mittags gerechnet, so dass wir noch rechtzeitig über den Schwarzwald Richtung Bayern hätte kommen können. Doch bereits morgens um 05:30 wecken uns Blitz und Donner aus tiefhängenden Regenwolken. Heute am Sonntag fährt auch kein Bus, und so geht es erstmal mit dem Taxi zum Flugplatz. Noch peitscht der starke Südwestwind tiefe Regenwolken durch das Rheintal, doch PC-MET prognostiziert ein Aufklaren ab 10:00 local, was durch den scharfen Frontverlauf auf dem Satelliten- und Radarbild realistisch erscheint. So bleibt uns nichts anderes übrig, als auf Wetterbesserung zu warten.

Zwischenzeitlich kommen wir mit einer Challenger 600 Crew ins Gespräch, und zeigen uns gegenseitig das jeweilige Fluggerät. - Jeder träumt wohl von dem was er nicht, oder nicht mehr, hat. -

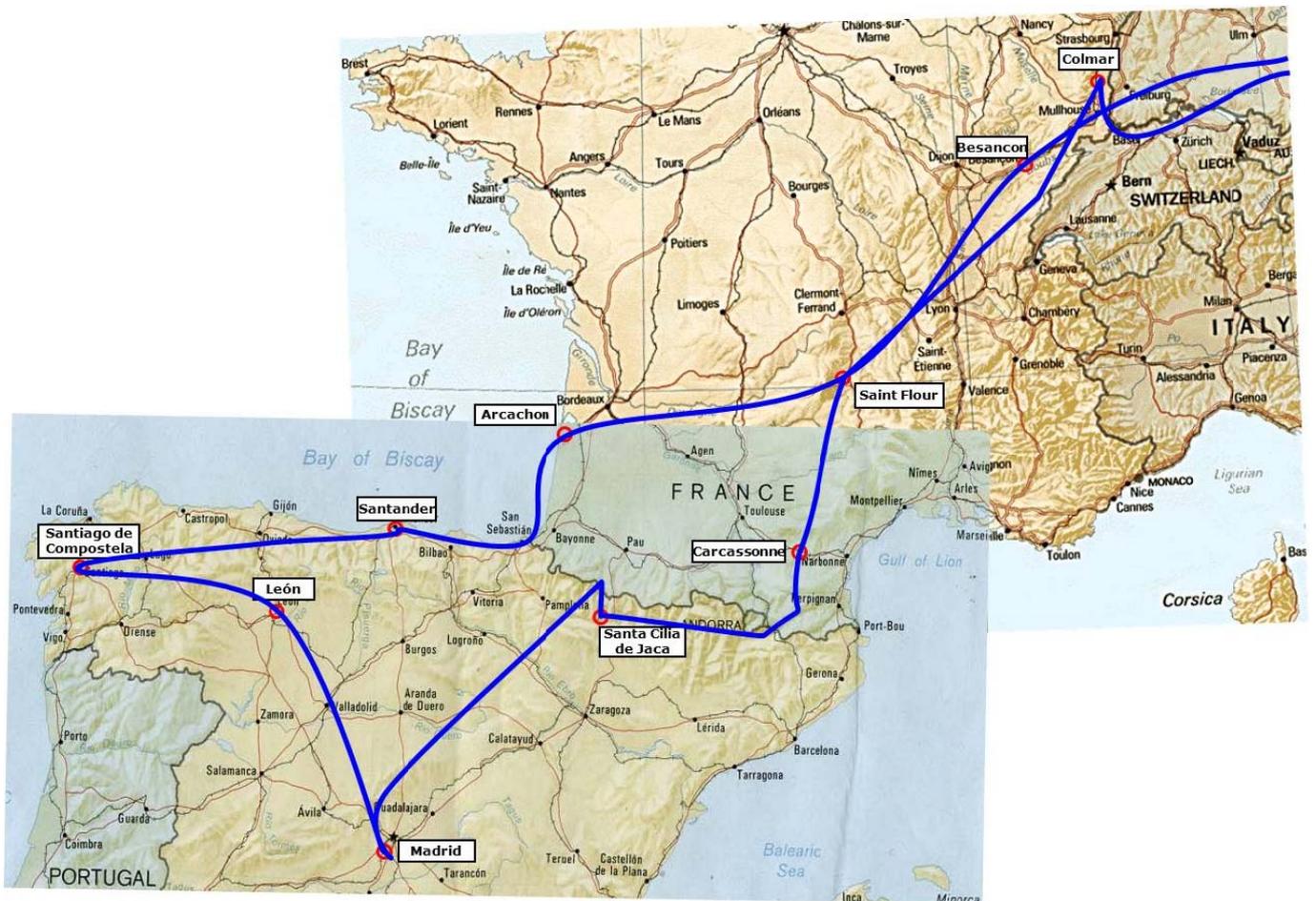


Gegen Mittag hat es nach dem Frontdurchgang aufgeklart. So trauen wir uns zu, die VFR Schlechtwetter-Route über Basel, Schaffhausen und den Bodensee zu fliegen. Tief aber mit ausreichenden Minima arbeiten wir uns durch die Reste der schnell nach Nordwesten abziehenden Front. Ab der Insel Mainau wird es sogar sonnig, Friedrichshafen lässt uns direkt durch die CTR und so landen wir in Leutkirch für eine kurze Pause bei allgäuischen Maultaschen und Salat.



Die restliche Stunde Flugzeit nach Unterwössen vergeht „wie im Flug“ und wir können das Voralpen-Panorama Bayerns bei bestem Wetter genießen. Vom Frontdurchgang mit heftigem Windsprung in Unterwössen bekommen wir nichts mehr zu spüren, jedoch warnt uns Max vor weiterhin heftiger Turbulenz im Endteil, als wir nach insgesamt 26 Stunden Gesamtflugzeit und 4300 zurückgelegten Flugkilometern die D-KYSI wieder auf dem Heimatplatz Unterwössen aufsetzen.

PS: Ob die fliegerische Pilgerschaft uns zu „neuen“ Menschen gemacht hat wird sich zeigen müssen. Schaug ma moi, dann seng ma scho.



Statistik

Gesamtstrecke (ca.)	4300 km
Gesamtflugzeit	26:18 h
Reiseschnitt	163 km/h
Verbrauch	17.2 L/h oder 10.5 L/100km oder 5.25 L/100km/Sitzplatz

Ausrüstung

Jeppesen Karten LF-5/6, LE-1/2/5, LI-1, ICAO-Karten München und Stuttgart, Low Level Enroute Charts. Schwimmwesten, Signalkraketen, Zelt, Schlafsäcke, Isomatten, Erdanker, Gurte, Werkzeug, Flickzeug, Plane.

Unsere Erfahrungen beim Fliegen in Frankreich und Spanien

- **Frankreich:**
auf TWR-Frequenzen spricht man mit kontrollierten Plätzen in der Regel Englisch. Auf AFIS/INFO Frequenzen (unkontrolliert) wird oft nur Französisch gesprochen, dies ist auf der Anflugkarte meist ausgewiesen („FR only“). Außerhalb der Öffnungszeiten oder bei Plätzen ohne Flugleitung gilt zudem „Auto Annonce“ in Französisch (Blindfunk, Unicom). Falls keine andere Frequenz vermerkt ist gilt die 123,5 MHz. Viele kleinere VFR/UL-Plätze erweitern die Lande- und Tankmöglichkeiten.
- **Spanien:**
auf TWR-Frequenzen spricht man mit dem Controller in der Regel Englisch. Spanisch ist nur zu empfehlen, wenn man die Sprache sicher beherrscht (es wird sehr schnell gesprochen!). Signalwesten sind Pflicht auf dem Vorfeld. Zum Tanken benötigt man eine europäische Steuernummer (NIF), Privatflieger zahlen gegenüber kommerziellen Flügen eine Zusatzsteuer auf Flugbenzin. Manche Flughäfen verlangen „Mandatory Handling“ mit entsprechenden Kosten auch für nichtgewerbliche Flüge (San Sebastian, Bilbao etc.) s. AIP.
- Über Galizien liegt nahezu vollständig eine TMA; es besteht quasi für alle Flüge Flugplanpflicht.
- Spanische UL-Plätze sind in der Jeppesen-Karte zwar eingezeichnet, aber ohne Info. Es gibt wenige Infos über AENA oder andere Internetseiten. Ein Äquivalent zum italienischen Avioportolano hatten wir für Spanien nicht gefunden.
- Mit Transponder bietet die FIS eine Art Flight Monitoring
- Smartphone/PDA mit Internetzugang und PC-MET Account sind für die Flugwettervorbereitung ausgesprochen praktisch.
- **Tanken:**
AVGAS im Durchschnitt 2,20 EUR/ltr., 1,91 EUR/ltr (Santa Cilia) bis 2,76 EUR/ltr (Cuatro Vientos) wir hatten keine Tankkarte
- **Lande-/Parkgebühren (EUR):**
3,60/- in Saint Flour, 3,60/incl. in Arcachon, 10,80/7,60 in Santander, 19,54/12,39 in Santiago d.C., 5,86/5,74 in León, 5,86/8,61 in Madrid Cuatro Vientos, 5,98/- in Santa Cilia, 4,17/2,51 in Carcassonne, 10,25/- in Colmar; in Besançon fielen keine Gebühren an.

Diashow

https://picasaweb.google.com/hans.schreck/NordspanienDKYSI2012?authkey=Gv1sRgCNqs09e_pPu4EA

Nützliche Links

Meteo France (Aeroweb):	www.aviation.meteo.fr
AIP France (online):	www.sia.aviation-civile.gouv.fr
OLIVIA (Flugplan/Wetter/Notam):	www.olivia.aviation-civile.gouv.fr
Flugplätze/Fliegen in Frankreich:	www.nav3000.free.fr www.flyinfrance.free.fr
AEMET (Wetter Spanien)	www.aemet.es
AIP Spain (online):	www.aena.es/csee/Satellite/navegacion-aerea/en/Page/1078418725020/How-to-consult-the-AIP.html
Flugplätze in Spanien	www.ourairports.com/countries/ES
Info zu UL-Plätzen (Spanien)	www.ultraligero.net/ www.aepal.aero/node/102 www.seguridadaerea.es/NR/rdonlyres/16254AFE-55FB-4714-9017-01FB72510DE3/113488/WEB_ULM.pdf
PC-MET/GAFOR:	www.flugwetter.de
PIREPS u.v.m:	www.eddh.de/info/pireps.html