

Wellenreiten in San Sebastián

Mit der Monsun ins Baskenland

Bericht: Christian Kramer

Fotos: Monika und Christian Kramer

Samstagmorgen gegen acht Uhr bei uns zu Hause. Die ganze Familie sitzt bereits am Frühstückstisch und trotz dieser für ein Wochenende eher unchristlichen Zeit dränge ich Monika ungeduldig zur Eile. Grund meiner Ungeduld ist ein ausgedehntes Regengebiet mit nachfolgend eingelagerten Gewittern, das sich, so die Wettervorhersage, von Nordwesten her in Richtung Schweiz zubewegt und später auch auf Deutschland übergreifen wird. Die ersten Ausläufer dieses Schlechtwettergebietes werden bis zum späten Vormittag die Linie Bodensee – Bale-Moulhouse – Besancon erreicht haben, unsere geplanten Reiseroute bis zum ersten Tankstopp in Frankreich, lassen aber zunächst noch einen schmalen Korridor mit aufgelockerter Bewölkung frei und durch dieses Nadelöhr möchte ich vorher noch schlüpfen. Je früher wir dort eintreffen, desto unkomplizierter wird der Durchflug sein. So starten wir fast pünktlich um 09.10 Uhr lokaler Zeit in den blauen Himmel von Landshut und nehmen Kurs auf den Bodensee. Einmal mehr hat der deutsche Wetterdienst recht, der stramme Winde aus westlichen Richtungen vorhergesagt hat. Wir kämpfen dann auch gegen zwanzig Knoten auf die Nase an und dieses unsichtbare Hindernis steigert sich im weiteren Verlauf auf bis zu dreißig Knoten und bleibt unser treuer Begleiter, bis wir nach fast dreieinhalb Stunden Flugzeit in Dole-Tavaux (LFGJ) französischen Boden berühren. Unsere Geschwindigkeit über Grund beträgt teilweise nur noch 80 Knoten oder wenig mehr und wir treffen natürlich viel später am besagten Nadelöhr ein als geplant. Entlang unserer Route nördlich an Zürich vorbei in Richtung Basel ist die Wolkendecke mit einer Basis um 4000 ft. AMSL bereits ge-

schlossen, aber wir durchfliegen diese komplex strukturierten Lufträume, ohne mit einem Regenschauer in Berührung gekommen zu sein.



Ein Schlechtwettergebiet zieht über Basel am Rhein auf



Stürmisches Wetter auch in Dole-Tavaux

Nach dem Betanken unserer BO 209, der Liter Avgas ist hier noch für 1,45 € zu bekommen, machen wir uns zu Fuß auf den Weg in das Städtchen Dole, um eine Tasse Kaffee und etwas Essbares aufzutreiben, der Flugplatz selbst ist wie ausgestorben. Aus unerfindlichen Gründen gelingt uns das nicht und nach einer Stunde Fußmarsch kehren wir ohne den begehrten Muntermacher wieder zu unserem Ausgangspunkt zurück. Vollkornkekse und etwas Mineralwasser aus dem

Bordproviant müssen jetzt diese Lücke schließen.

Das zweite Leg dieses Tages soll uns in das 130 Meilen entfernte Clermont Ferrand/Auvergne (LFLC) bringen. Wie immer, wenn das Flugzeug gerade bewegt wurde, mache ich lediglich während des Rollens zum Abflugpunkt einen rudimentären Magnetcheck bei reduzierter Drehzahl, aber bereits hier fällt auf dem rechten Zündkreis die Drehzahl deutlich ab und der Motor läuft unruhig und spürbar rauher. Die Wiederholung dieser Prozedur mit vorgeschriebener Drehzahl am Rollhalt bringt keine Verbesserung. Was tun? Die Entscheidung liegt auf der Hand, natürlich werden wir nicht starten. Nur, so die Überlegung, wenn wir an diesem Ort noch nicht einmal eine Tasse Kaffee auftreiben können, wo um alles in der Welt sollen wir jetzt einen Mechaniker finden, der uns in unserer Situation weiterhelfen kann? Sofort entsteht Plan B und der sieht folgendes vor: Wir wollen versuchen, unser geplantes Ziel doch zu erreichen, denn dort ist auch qualifiziertes Instandhaltungspersonal vorhanden. Sollte der Motor während des Startlaufs seine Leistung nicht bringen, kann ich den Start auf der über 2200 Meter langen Piste gefahrlos abbrechen und wir müssen dann weitersehen. Doch der Start in Dole wie auch der folgende Flug verläuft problemlos und die Monsoon trägt uns bei tiefem Stratus und etwas abnehmendem Gegenwind unserem neuen Ziel entgegen. Rund achtzig Minuten später setzen wir auf der Piste 26 in Clermont-Ferrand/Auvergne auf, der Groundcontroller dirigiert uns per Funk noch bis zur 'Area Mike', die der General Aviation vorbehalten ist und entlässt uns dann aus der Frequenz. Wir verzurren unser Flugzeug und stehen anschließend mutterseelenallein im entlegendsten Winkel des Flughafens. Da uns niemand abholt, schultern wir unser Gepäck und machen uns zu Fuß auf die

Suche nach dem Gebäude mit dem schwarzen "C" auf gelbem Grund (Flugsicherungsbüro) an der Fassade, passieren dabei eine Flotte von Embraer 120 und leichten Jets auf dem Vorfeld vor einem großen Maintenance-Hangar, mit der die Air France von diesem Flughafen aus regionale Destinationen bedient, immer schön der gekennzeichneten Spur für Bodenfahrzeuge entlang. Dort angekommen erklären wir Madame unser Problem, die dann äußerst hilfsbereit ein Telefonat nach dem anderen führt, um noch einen Techniker aufzutreiben, leider vergebens. Auch ihre Prognose für den nächsten Tag klingt wenig verheißungsvoll, schließlich ist Sonntag. Darauf beschließen wir, erst am Montag und erst, wenn der Defekt an der Monsoon begutachtet und behoben ist, weiterzufliegen. Zwischen den Telefonaten erhalten wir von ihr zu Recht einen Ruffel, weil wir ohne Erlaubnis über das Vorfeld gelaufen sind. Nach einem weiteren Telefonat will uns aber offensichtlich niemand in Empfang nehmen, so dass wir die letzten hundert Meter bis zum Terminal mit offiziellem Segen und wiederum zu Fuß zurücklegen dürfen.



Jungesellinnenabschied

Der Flughafenbus bringt uns ins Centre Ville, über die Touristeninformation ist schnell ein Zimmer in einem kleinen Hotel am Rand des Zentrums gefunden. Jetzt tut es gut, sich etwas bewegen zu können und wir bummeln durch

die Straßen der Altstadt, wobei uns die weithin sichtbaren Türme der Kathedrale ein hilfreicher Orientierungspunkt sind. Mehrfach begegnen wir Gruppen von Frauen und Mädchen unterschiedlichen Alters, die gleichartig kostümiert oder auch mit überdimensionalen Schleifen verziert, durch die Altstadt ziehen. Schließlich werden auch wir von einer dieser Gruppen angesprochen und bei dieser Gelegenheit aufgeklärt: Gefeierte wird der Junggesellinnenabschied eines der Mädchen. Gegen eine finanzielle Zuwendung, einzuwerfen in einen kleinen Sarg, in dem wohl symbolisch die Jungfräulichkeit der Braut oder ihre Selbständigkeit oder Beides zu Grabe getragen wird, erhält man auf jeden Fall einen Kuss von einem der Mädchen. Natürlich lasse ich mich da nicht zweimal bitten und entrichte meinen Obolus. Ob das Küsschen von der Braut selbst kam, konnten wir nicht in Erfahrung bringen. Als Dreingabe gibt es noch eine kleine Tüte voller Konfetti und Bonbons.

Die Speisekarte eines der Restaurants, an denen wir bei unserem Streifzug am Samstagabend vorbeikommen, erregt unsere Aufmerksamkeit. Obwohl es für französische Verhältnisse noch etwas früh ist, beschließen wir, uns hier und jetzt niederzulassen. Es dauert dann auch nicht lange, bis bereits die nächsten Gäste eintreffen. Als erster Gang kommt eine Pastete aus noch warmem Blätterteig, auf der gedünstete Tomaten und Zwiebeln angerichtet sind, darüber liegen Sardellen und die letzte Schicht besteht aus einer Auflage von frischen Salatkräutern. Als Hauptgericht wähle ich Ente mit Mirabellen, die mit einem gebratenen Zwiebelnest und Selleriepüree serviert wird. Monika entscheidet sich für Kalbsmedaillons und wird vermutlich gefragt, wie sie ihr Fleisch zubereitet haben möchte. Obwohl wir die Frage nicht exakt verstehen, antwortet sie intuitiv "englisch", erntet damit von der freundlichen Be-

dieneung aber nur ein bedauerndes Schultezucken und die Antwort "non".



Altes Gemäuer...



...trifft auf die Moderne

Und schon ist sie verschwunden, um den Küchenchef zu holen. Die Aufklärung des Rätsels: Monika möchte ihre Medaillons "englisch" zubereitet haben, unsere Bedienung verstand dies

aber als Aufforderung, englisch zu sprechen, was sie verneint. Mit dem Koch können dann aber alle Unklarheiten beseitigt werden. Den Abschluss bilden Cannelés, diese kleinen, hell- bis dunkelbraun gebackenen Kuchen, die beim Öffnen ihr cremiges Innerstes offenbaren, und für mich ein Sorbet von verschiedenen Früchten. Das Ganze abgerundet mit einem Kaffee und begleitet von einem frischen offenen Chardonnay, nicht schlecht für den Anfang.

Der Montagmorgen empfängt uns mit tiefhängenden Wolken und Landregen. Das ist zunächst nicht so schlimm, wir müssen ohnehin erst unser Flugzeug flott kriegen. Unsere französischen Nachbarn sind einmal mehr äußerst hilfsbereit. Nach umfangreichen Aktivitäten sagt man uns schließlich, dass der Aeroclub VOVOSA (**Vol à Voile et Sports Aériens d' Auvergne**) sich um unser Flugzeug kümmern wird. Wenn man uns dort nicht weiterhelfen kann, müssen wir zurück nach Vichy fliegen, sobald sich das Wetter bessert. Clermont Ground gibt uns die Rollerlaubnis zum Hangar des Clubs, der am Rande des Flughafens in der äußersten Nordwestecke untergebracht ist und von Weitem eher zwiespältige Gefühle in mir hervorruft. Wir werden dort schon erwartet. Ich erkläre kurz unser Problem, wir machen gemeinsam einen Magnetcheck, um das Gesagte zu demonstrieren. Der "Colonel" ehemals Ausbilder der französischen Luftwaffe und Pierre beginnen, die Zündkerzen auszutauschen. Sie sind Teil einer kleinen Gruppe von Ruheständlern, wie sie uns später erklären, die unentgeltlich den überwiegend aus Jodel bestehenden Flugpark des Clubs warten, um die Kosten niedrig zu halten und das Fliegen so erschwinglich wie möglich zu machen. Zu den Beiden gesellt sich im Verlauf ein Dritter hinzu, der wortlos zum Werkzeug greift, um mitzuhelfen. Nach einiger Zeit fragt er:

- > Messerschmitt? <
- > Oui <
- > Acrobatique? <
- > Oui <
- > Cheval (PS)? 150 ou 160? <
- > 160 <
- ...
- > Belle avion <



Unsere Juliett November auf der Krankenstation

Man kennt sie also auch hier, die Moun, obwohl von diesem Muster nur insgesamt 101 Exemplare gebaut wurden. Die Christen Rückenflugschmierung unserer BO 209 blieb dem Auge des Fachmanns offensichtlich ebenfalls nicht verborgen. Der Austausch der Kerzen bewirkt, dass das Phänomen nun auf dem linken Zündkreis auftritt, dies aber nur kurz, denn dann läuft der Motor rund, wie wenn nichts gewesen wäre und dies bleibt auch für den Rest der Reise so. Alle Kerzen werden nochmals ausgebaut, gereinigt und wieder eingesetzt, das Problem ist behoben. Unser hilfreiches Trio weigert sich standhaft, sich seine Hilfe bezahlen zu lassen. Immerhin gelingt es uns dann, eine angemessene Spende in der Kasse der Clubbar zu hinterlassen, an der wir noch für einen Pastis zusammen stehen. Pierre lebte und arbeitete als Ingenieur einige Jahre in Mühldorf (!), die Welt ist manchmal wirklich nicht groß. Natürlich laden wir ihn zu uns ein, sollte es ihn nochmals in diese Ecke verschlagen. Dazu wird es nicht mehr kommen, eröffnet er uns,

das er an Krebs erkrankt ist, der nicht mehr operiert werden kann. Etwas bedrückt verabschieden wir uns von den hilfreichen französischen Fliegern.

Während wir auf den Tankwagen warten, rufe ich über das Handy die METAR's und TAF's unserer geplanten Flugstrecke ab, die für den Nachmittag zunehmend auflockernde Bewölkung ohne Regenfälle auf der gesamten Strecke vorhersagen. Die ansässigen Piloten hatten uns noch vor zwei Stunden keine Chance gegeben, vor Dienstag von hier wegzukommen. Und in der Tat reißt es auch hier die ersten blauen Löcher in den wolkenverhangenen Himmel, wenn auch die Basis noch auf den Höhenzügen rund um den Airport aufliegt. Unser Transport zum Terminal, wir haben die Landegebühren noch nicht bezahlt, entwickelt sich dann zum echten Problemfall. Aus irgendeinem Grund will man uns zunächst nicht abholen. Spätestens beim Halt an einem eigens eingerichteten Kontrollpunkt wird dann aber klar, warum. Unser mitgeführtes Gepäck wird von einer Sicherheitsbeamtin peinlich genau durchsucht, desgleichen unser Shuttle sowie das Tankfahrzeug, das ebenfalls bereits da ist. Zu einer gründlichen Untersuchung gehört selbstverständlich auch die Inspektion der Fahrzeugunterseiten mit einem großen Spiegel. Die Personenkontrollen nimmt ein vom Nachbargebäude herbeigeeilter Sicherheitsfachmann vor. Wir werden, wie das üblich ist, manuell und elektronisch abgetastet, auch unser Fahrer und der Tankwart müssen diese Prozedur über sich ergehen lassen. Erst nachdem das Ergebnis absolut zufriedenstellend ausgefallen ist, dürfen wir den Checkpunkt passieren. Zwei Tage vorher sind wir noch arglos hier durchspaziert, das hätte unvorteilhaft für uns enden können.

Eine Stunde später heben wir ab und verlassen die Kontrollzone von LFLC über den südlichen Pflichtmeldepunkt

Sierra. Jetzt steigt die Arbeitsbelastung nochmals kräftig an: Frequenzwechsel, neuen Squawk rasten, Segelfluggebiet meiden und nach Verkehr Ausschau halten, ansteigendes Gelände beachten, Wolken auskurven und dabei den Fahrtmesser nicht aus den Augen lassen, Höhe gewinnen, Kurs auf der Karte finden und dabei Bodenmerkmale identifizieren, das GPS arbeitet nicht richtig und muss neu eingestellt werden. Schließlich leveln wir in 4500 ft. aus und ein spürbarer Rückenwind schiebt uns unserem nächsten Ziel Bordeaux Merignac (LFBD) entgegen.

Warum einen großen internationalen Verkehrsflughafen anfliegen? Das Prozedere ist relativ komplex, erst Anflugkontrolle, dann Turm, dann Bodenkontrolle, man wird bis zur Parkposition durch Lotsen geführt. Alles unübersichtlich und relativ teuer, der gesamte Funkverkehr in englisch und und und. Die Wahrheit lautet: Bei entsprechender Vorbereitung kein wirkliches Problem, die durchgängige Führung durch Lotsen ist eher ein Vorteil und die Kosten halten sich durchaus in Grenzen. Darüber hinaus ist die Infrastruktur bestens bestellt, man kommt problemlos und preiswert vom jeweiligen Ort weg. Und schließlich ist es fliegerisch definitiv reizvoll, im Konzert der Großen mitzuspielen, wohl wissend, dass man allenfalls die dritte oder vierte Geige spielt. Im Rahmen der Flugvorbereitung habe ich sämtliche in Frage kommenden Pflichtmeldepunkte der Kontrollzone von LFBD in das GPS einprogrammiert. Der zuständige Fluginformationsservice (FIS) Aquitaine Information, bei dem wir bereits angemeldet sind, übernimmt gleichzeitig die Anflugkontrolle von Merignac. Wir dürfen uns den Pflichtmeldepunkt zum Einflug in die Kontrollzone aussuchen und wählen November Echo für den Anflug auf die Piste '23' der beiden 2400 und 3100 Meter langen gekreuzten Bahnen. In 1500 ft. überfliegen wir zunächst die Dordogne, anschließend

die Garonne. Beide Flüsse vereinen sich nördlich von Bordeaux zur Gironde, um sich nach Royan in einem 22 Kilometer breiten Delta in den atlantischen Ozean zu ergießen. Von November Echo werden wir zu November Alpha geleitet und sollen dann 'field in sight' melden. Bei 25 Kilometer Bodensicht und mehr tun wir dies sofort, erhalten dann aber zunächst keine Antwort. Es ist bereits später Nachmittag und wir sind offensichtlich mitten in die rush hour geraten. Da wir laufend anfliegenden Verkehr auf die '23' beobachten können, fliege ich in ein selbst gewähltes Holding um NA. Schließlich kommt vom Turm die Aufforderung, in den rechten Queranflug einzudrehen und dann den Endanflug als Nummer 2 zu melden. Vor uns bewegt sich schon eine andere Einmot auf die Schwelle zu. Ich bin bereits beim Ausflaren in wenigen Fuß Höhe, als plötzlich die Aufforderung vom Tower kommt: "Delta Juliett November, go around, go around and turn left. Report downwind 23." Also schiebe ich die Gase wieder rein, um Höhe zu gewinnen und drehe nach links. Schade! Der Lotse hat offensichtlich versucht, uns noch dazwischenzuschieben, es hat aber wohl nicht mehr gereicht. Im linken Gegenanflug sehen wir dann auch die nächste Verkehrsmaschine, die gerade zur Landung ansetzt. Wir fliegen ein weiteres holding pattern, dieses Mal nach Anweisung und auf der anderen Seite der Piste und dürfen dann nach einer anfliegenden Fokker wiederum als Nummer 2 in das Final drehen und nunmehr auch landen.

Noch vom Terminal aus können wir ein Hotelzimmer buchen (die freundliche junge Dame, die das für uns erledigt, ist gebürtige Augsburgerin) und besteigen anschließend den Flughafenbus in die City. Der Busfahrer ist gut drauf, allen weiblichen Kolleginnen, die ihm auf der Fahrt in die Stadt entgegen kommen, wirft er ohne Ausnahme charmant einen Handkuss zu und lädt



Szenen aus Bordeaux: Quai de la Douane, Straßencafe, Museum der schönen Künste von der Oper aus gesehen, Pont de Pierre über die Garonne (von oben)

uns schließlich fast vor unserem Hotel neben dem Theaterplatz ab. Wie immer, wenn wir während des Tages keine vernünftige Mahlzeit bekommen haben, belohnen wir uns mit einem etwas umfangreicheren Abendessen, dies ist auch heute der Fall. Zuvor steht jedoch noch ein ausgiebiger Stadtbummel durch die Keimzelle dieser alten und ehrwürdigen Weinhandelsstadt auf dem Programm. Der Zufall führt uns schließlich in eines der zahlreichen Restaurants in der Altstadt, die Konkurrenz ist erheblich aber die Speisekarte klingt vielversprechend und ein Blick in das Innere gibt schließlich den Ausschlag. Und wir haben Glück mit unserer Wahl. Der Auftakt unseres Menüs besteht aus einem dreiviertel Dutzend fangfrischer Austern, sehr wahrscheinlich aus dem nahen Arcachon mit seinen bedeutenden Zuchtbänken. Mit dem dezenten Fischaroma dieser Schalentiere nimmt man gleichermaßen den Geruch und Geschmack des Meeres in sich auf und taucht mit seinen Sinnen ein in die Fluten des nahen Atlantiks. Der Hauptgang, ein Duett von Lachs und Seezunge, mediterran gewürzt und serviert mit gedünstetem Gemüse und Reis mit einer unaufdringlichen Currynote, setzt den vielversprechenden Auftakt fort. Als Abschluss wählen wir aus der Desertkarte eine Crème brûlée. Die perfekte Konsistenz der cremigen Vanillemasse harmonisiert ideal mit dem knusprigen Zartbitter des karamellisierten Zuckerdeckels. Begleiter unseres Menüs ist ein junger frischer Weißwein aus den hiesigen Anbaugebieten. Das war ein Volltreffer, nicht teurer, als wir bisher gegessen haben, aber um eine Klasse besser. Nach einem weiteren Tag Aufenthalt, der ausschließlich dem Sightseeing dieser sehenswerten und interessanten Stadt gewidmet ist, bereite ich das nächste Leg vor, das uns ins Baskenland an die nordspanische Küste führen wird. Nach einigen Schwierigkeiten zu unserem Flugzeug zu gelangen, werden wir nach etlichen

Telefonaten schließlich von einem Mitarbeiter der Air Assurances abgeholt. Diese Organisation existiert neben Bordeaux auch noch in Lyon, Montpellier, Marseille und Toulouse und kümmert sich ausschließlich um die Belange der General Aviation. Der Rest klappt dann aber wie am Schnürchen. Die Landegebühr fällt mit 4,85 € verblüffend moderat aus, für Handling, Stellplatz für zwei Tage und andere Dienstleistungen bezahlen wir knapp 50 €. Alles in Allem noch akzeptabel. Noch während ich den Flugplan ausfülle, kommt der Tankwagen, der Flugplan selbst wird uns fünf Minuten nach Abgabe als genehmigt wieder ausgehändigt, wir dürfen abfliegen. Der Wetterbericht sagt mäßiges Strecken-



Dune de Pyla im Dunst

wetter voraus, 4/8-Bewölkung in 1000 ft. und eine geschlossene Wolkendecke bereits in 1500 ft, dazu schlechte Sichten und zunehmenden Wind, je weiter wir nach Süden kommen. Beim Anlassen des Motors fördert die elektrische Benzinpumpe nicht mehr, es gelingt dann aber, mit dem Mixer auszuhelfen, der Motor springt willig an. Nach der Warmlaufphase rollen wir mit respektvollem Abstand hinter einem Airbus zur Schwelle der Piste 23 und sind wenig später in der Luft. Unsere Abflugroute führt uns bis zum Verlassen der Kontrollzone nach Süden, dann wollen wir nach Westen abdrehen bis zur Bucht von Arcachon und anschließend der Küstenlinie bis zu

unserem Ziel San Sebastián (LESO) folgen. Unser Lotse weist uns ausdrücklich auf den aktiven Sektor von Le Barp hin und will uns östlich daran vorbeischleusen, wir wollen dieses Flugbeschränkungsgebiet, wie auch im Flugplan so angegeben, im Norden mit Westkurs passieren. Das wird uns nach einer Rückfrage auch genehmigt, allerdings müssen wir unsere eben erreichte Reishöhe wieder verlassen, auf 1000 ft. sinken und diese Höhe beibehalten. Cazaux Approach dirigiert uns nach Cap-Ferret, von dort aus können wir dann Europas größten "Sandkasten", die Dune du Pyla ansteuern und anschließend unserer geplanten Route entlang der Küste folgen. Leider wird das Wetter im Verlauf schlechter, als von den Meteorologen ursprünglich prognostiziert. Die Wolckendecke ist jetzt bereits in unserer Reishöhe geschlossen, wir fliegen knapp unterhalb der Basis. Die Sicht verschlechtert sich, je weiter wir nach Süden vordringen und das tiefe Blau des Atlantiks hat sich in ein verwachsenes Graugrün verwandelt. Die gesamte Küstenlinie besteht überwiegend aus Sandstrand, ist aber größtenteils menschenleer. Hier liegen die besten Surfspots Europas, die sich von Bordeaux bis zur Surf-Hauptstadt Hossegor nördlich von Biarritz hinziehen und sich dann entlang der spanischen Nordküste bis nach Portugal fortsetzen. Wir durchfliegen die Kontrollzone von Biarritz und werden an den Tower von San Sebastián weitergegeben. Auf meinen Anruf tönt die kurze Anweisung aus dem Headset: "Wind 300, 15 knots, report final 22". Der Flughafen versteckt sich in der Bucht zu unserer Linken und ist von unserer gegenwärtigen Position aus nicht zu sehen. Ich fliege in einem weiten Bogen hinaus auf den Golf von Biskaya und setze mich auf die Anfluggrundlinie, die das GPS anzeigt, bis schließlich die Lichter der Anflugbefeuerung aus dem Dunst auftauchen. Erst bei unserer Abreise drei Tage später und bei bestem Wet-



San Sebastián: Kunst an der Promenade de la Zurriola, Bahía de La Concha (die Muschel), am Puerto Pesquero, Río Urumea bei Nacht (von oben)

ter erahnen wir, wie atemberaubend der Anflug auf diesen Platz unter normalen Umständen sein kann. Nach dem Einflug in die Bucht Bidassoa überqueren wir den geschützten Yachthafen, der die Bucht gegen das offene Meer abgrenzt, bevor die Schwelle der Piste 22 gleichsam als Halbinsel aus dem Wasser aufragt, im Hintergrund umrahmt von den Ausläufern der Pyrenäen, die sich im Südwesten halbkreisförmig um den Rand der Bucht schmiegen. Jetzt jedoch gilt die volle Konzentration dem Landeanflug und der anschließenden Landung, denn der Wind bläst mit unverminderter Stärke quer zur Bahn.

Ein Marshaller dirigiert uns nach der Landung auf unsere Parkposition. Wir verzurren die Juliott November und machen uns anschließend auf den Weg zum Flughafengebäude. Im dortigen GA-Bereich empfängt uns ein älterer Spanier mit einem dicken Buch in der Hand, in dem wohl alle Flugzeugmuster dieser Welt verzeichnet sind. Eine Seite ist aufgeschlagen und sein Zeigefinger ruht auf der Zeile 'Bölkow BO 209 Monsun'. "Ja, mit so einer sind wir eben hier angekommen", bestätige ich ihm und er freut sich sichtlich über die Bestätigung seiner Recherche.

Mit dem Bus fahren wir in das 20 Kilometer entfernte Donostia, wie die Basken ihr San Sebastián nennen. Die auch als spanisches Biarritz bekannte Stadt liegt im äußersten Norden der iberischen Halbinsel an der berühmten Bucht La Concha (die Muschel), deren Name von ihrer auffälligen Form herührt. Die Mündung der Bucht wird durch die Felsmassive des Monte Igeldo und des Monte Urgull begrenzt, in der Ausfahrt selbst liegt die kleine Felseninsel Santa Clara. San Sebastián präsentiert über das ganze Jahr verteilt international bedeutende Kulturveranstaltungen und hat die höchste Sternekochdichte der Welt (derzeit 16 Michelinsterne), nirgendwo gibt es mehr Spit-

zenköche als in der baskischen Metropole. So betreiben hier etwa die Drei-Sterne-Köche Juan Mari Arzak ("ARZAK", Ei und Trüffelblume in Gänseschmalz mit Chorizowurst, berühmt außerdem für seine Laborküche mit



Schmucke Fassaden im 'spanischen Biarritz'



Typische Pintxo-Bar in der Altstadt

über tausend Zutaten) und Martín Beratasegui ("LASARTE", Mosaik von Jakobsmuscheln und Austern mit Anis-Gelatine), beide auch Söhne dieser Stadt, ihre Restaurants. Es ist aber auch die nordspanische Hauptstadt der Tapas, baskisch Pintxos (sprich Pintchos) genannt, kleine leckere Häppchen, belegt mit Tintenfisch, Paprika, Schinken, Eiern, Mayonnaise, Oliven, Gurken, Kartoffel-Pastete, Shrimps, Salami, Käse, Hähnchen, Auberginen, Peperoni, Sardellen, Roastbeef, Zucchini, Quark, Hackfleisch oder Kombinationen daraus und was man sich sonst noch alles vorstellen kann. Da diese Spezialitäten rund um die Uhr

konsumiert werden, kommt man praktisch immer in den Genuss frisch zubereiteter Köstlichkeiten. Als Begleiter empfiehlt sich, nachdem man sich durch bis zu fünf oder sechs Reihen anderer Kneipenbesucher an die Bar durchgekämpft, seinen Teller mit den Brötchen seiner Wahl beladen und mit etwas Glück noch irgendwo einen Stehplatz (und mit unverschämt viel Glück sogar einen Sitzplatz) ergattert hat, ein Glas Weißwein oder ein frisch gezapftes Bier, auch Sangria wird dazu getrunken. Leider werden diese Getränke in eher homöopathischen Dosen ausgeschenkt, so dass sie als Durstlöcher ungeeignet sind. Man sollte jetzt nicht glauben, eine reguläre Mahlzeit durch den Besuch einer Pintxo-Bar ersetzen zu können, denn dies ist, wenn man damit seinen Hunger stillen will, ganz und gar kein billiges Vergnügen und kann schnell teurer werden, als ein normaler Restaurantbesuch.

Sehr bekannt, zumindest innerhalb der Surfergemeinde, ist die Bucht des Playa de la Zurriola als Surfsport. Der Strand ist den Wellen des Atlantiks stärker als die anderen Strände ausgesetzt und bietet damit ideale Bedingungen für das Wellenreiten. Der Fernseher ARTE machte mit einer Biografie einem jungen Sportler dieser Stadt, der sein Leben dem Wellenreiten verschrieben hat, erst kürzlich seine Aufwartung. Während unseres Aufenthalts ist der Atlantik jedoch lamm-

fromm und wir genießen Wasser und Strand als ganz normale Badegäste.

Der Wetterbericht sagt für den kommenden Samstag wolkenlosen Himmel von Spanien bis Polen voraus und wir beschließen, dieses in dieser Dimension eher seltene Schönwetterfenster für eine stressfrei Heimreise zu nutzen. Am Tag unseres Abflugs strahlt bereit um sechs Uhr morgens die Sonne mit einer Intensität, wie wir dies hier während unseres Aufenthalts noch nicht erlebt haben. Mindestens die Vormittage wurden jeden Tag benötigt um die dicke Bewölkung aufzulösen. Am Flughafen zahlen wir für drei Tage Abstellplatz und Landegebühr € 8,65 und starten nach einem Airbus A319, der vor uns auf der nur 1750 Meter langen Runway landet, in Richtung Frankreich. Im Flugplan haben wir Moulins als Ziel angegeben, aber nachdem wir bisher nicht allzu viel Gegenwind haben, ändert uns Aquitaine Information noch vor Erreichen dieses Platzes auf unseren Wunsch hin das Ziel und wir landen wiederum in Dole, wo uns der Tankwart wiedererkennt und nach dem Auftanken einen Kaffee kocht. Dafür laden wir ihn ein, eine Tasse mit uns zu trinken. Das letzte Leg nach Hause strapaziert dann nochmals etwas das Sitzfleisch aber das ist es uns wert, denn die Aussicht, in der kommenden Nacht wieder im eigenen Bett schlafen zu können, verleiht uns zusätzliche Flügel.

Reisestatistik vom 28. Juli bis 04. August 2007

von		nach		Dist. NM	Höhe ft.	Zeit h	V-Reise	Avgas h/Leg	
Landshut	EDML	Dole-Tavaux	LFGJ	286	4500	3,3	87,6	27,9	91
Dole-Tavaux	LFGJ	Clermont-Ferrand	LFLC	136	3500	1,4	99,5	32,2	44
Clermont-Ferrand	LFLC	Bordeaux-Merignac	LFBD	226	4500	2,1	107,6	29,5	62
Bordeaux-Merignac	LFBD	San Sebastián	LESO	116	1000	1,2	100,9	29,6	34
San Sebastián	LESO	Dole-Tavaux	LFGJ	381	2000	3,9	96,7	24,7	97
Dole-Tavaux	LFGJ	Landshut	EDML	290	5000	2,6	108,8	28,5	76
Gesamt				1435		14,5	99,0	27,9	404