

De Franse Pyreneeën: het kleine broertje van de Alpen

Tekst en foto's: Bastienne Wentzel en Erwin Voogt.

Ruig en toegankelijk

De Alpen liggen zo voor de hand voor een zomervliegvakantie, dat we er bijna zonder nadenken heen waren gereden. De eerste stop van de vakantie is echter de speeltuin van Dune du Pyla. Turend op de routekaart en geïnspireerd door de X-Pyr hike&fly wedstrijd die in juli werd gehouden concluderen we dat de Pyreneeën vanaf hier nog maar twee uur rijden zijn. Dat klinkt een stuk beter dan zeven uur naar de Alpen. De trip van west naar oost door dit minder vaak bezochte gebergte blijkt een aangename verrassing.

Eén van de meren van Oô, om naar toe te wandelen of overheen te vliegen.





Op goed geluk prikken we een eerste vliegstek ten zuiden van Bordeaux op de FFVL-vliegstekkenkaart en met hulp van een speciale uitgave van Parapente Mag, waarin allerlei vliegstekken staan beschreven waar de logistiek goed is geregeld. De plek heet Accous, diep weggestopt in een vallei die in Spanje eindigt.

Als we halverwege de middag het dorp binnenrijden is de landing eenvoudig te spotten want de eerste vleugels hangen in de lucht. We hoeven niet lang na te denken en zitten al snel in het busje van de lokale school, dat direct richting de start vertrekt. Die ligt precies op de wolkenbasis. Goed, omdat het startbaar is. Slecht, omdat dit duidelijk geen uitgebreide thermische vlucht zal worden. Het uitzicht op spectaculaire Pyreense toppen blijft voor ons verborgen. Maar een beetje dobberen onder de wolken is een prima kennismaking met dit gebied. Ondanks het ontbreken van veel thermiek blijkt de landing zoals aangekondigd nogal winderig en turbulent door de valleiwind. Gelukkig is er genoeg ruimte. Extra pluspunt voor deze vliegstek is de mogelijkheid om gratis op de parkeerplaats van de landing te overnachten. Deze is voorzien van water, picknickbanken én een keurig schoon openbaar toilet. Tevreden genieten we van onze keuze en de zonsondergang.

Minidriehoekje

De volgende dag in Accous lijkt qua weer een kopie van de eerste. 's Ochtends maken de cursisten hun glijvluchten en nemen de tandepiloten hun passagiers mee. Als halverwege de middag 'het systeem' op gang komt, merkbaar door een fors windje op de landing, dan gaan de lokale solopiloten ook richting start ondanks de lage wolkenbasis. De middagvlucht is geen feest, nergens gaat het omhoog maar overal word je door elkaar geschud. We besluiten tegen vijven toch nog een keer te starten. Dat blijkt een betere keuze. Samen met een paar tandems lukt het ondanks de lage basis om het lokale minidriehoekje te vliegen. Dat uitzicht, daar komen we nog een keer voor terug.

Op de weg richting het oosten komen we de volgende dag Aucun tegen, waar op de kaart een parapente-tekentje staat. En inderdaad, er hangen schermen in de lucht. Even vragen op de landing en we krijgen direct een gratis lift naar de start. De condities zien er prima uit, maar de atmosfeer blijkt nogal stabiel. We proberen samen met de lokale tandems en een paar solopiloten zo lang mogelijk boven te blijven. De landing ligt naast maar liefst twee prima campings. Ook hier is de logistiek dus goed in orde. Bovendien ligt de vliegstek van Hautacam om de hoek, dus er is variatie genoeg.

Schrapen en dobberen

Wij laten die plekken links liggen en rijden door naar de Col du Tourmalet, zeer bekend bij wielrenners. Het is er uiteraard druk en toeristisch maar je loopt zo van de parkeerplaats op de Col naar een van de startplekken. Wij kiezen een grasheuveltje vlak boven de Col, de officiële plek ligt zo'n tien minuten lopen langs het weggetje. Daar starten ook de school en de tandems. Voordeel is dat je wat dichters langs de helling start. Het is nogal een eind vliegen naar de landing, en je hebt wel wat lift nodig. Het is schrapen zonder veel thermiek, een kunst die de tandepiloten perfect beheersen. Zij duiken diep de rotsige kommetjes in, wij houden een respectabele afstand. De vlucht is spectaculair en natuurlijk halen we de landing makkelijk. Liften naar boven om onze auto op te halen blijkt een uitdaging. Auto's vol met gezinnetjes hebben geen plek voor ons. Een lokale piloot met een oud busje gelukkig wel. Hij vertelt ons dat het een week eerder minder stabiel weer was waardoor ze hoogtes boven de 3000 meter konden bereiken. Er zijn lange vluchten gemaakt en afstanden van 40 km gevlogen, zegt hij.



De volgende stop richting het oosten is Saint Lary, weer zo'n plek waar volgens het Franse tijdschrift de logistiek goed in orde is. De camping is naast de landing en de lift is een minuut of tien lopen. We zijn pas eind van de middag op het landingsveld in Vignec, zien nog diverse schermen de daloversteek maken en besluiten de laatste lift naar Pla d'Adet om half zeven naar boven te nemen. We krijgen geen spijt van dat besluit want we kunnen tot zonsondergang rondboberen in heerlijke avondthermie boven de noordwesthellingen aan de oostzijde van het stadje. Een combinatie van bergwind (de zon is al onder) en een restje valleiwind zorgt weer voor een interessante landing. De plek is gevoelig, buitenlandingen zorgen voor boze boeren en er hangen nogal veel elektriciteitsleidingen om het veld.



St. Lary met links de landing van Vignec.

Vliegtuigjes spotten

Op een goede dag kun je vanaf St. Lary starten, een paar honderd meter hoogte maken, de vallei oversteken en daarna over de kam naar Val Louron vliegen. De atmosfeer is nog steeds erg stabiel dus wij pakken de auto en rijden naar het dorpje Loudenvielle waar een landingsveld aan het meertje ligt. Daar krijgen we een lift naar de '700 meter start', een vrij vlakke grashelling waar de paarden los lopen. Een stuk of tien piloten wachten op betere tijden, totdat er eentje vertrekt en langs de kam richting het noorden boven kan blijven. Samen met een stuk of vijf anderen maken we gebruik van wat de enige bruikbare thermiek van die dag lijkt te zijn. De vallei met de dorpjes, het meer en de ruige bergen erachter ligt er mooi bij. Boven het meertje is het leuk hoogte afbouwen en de landing is enorm, dus niet te missen.

Overnachtingsmogelijkheden genoeg hier, maar wij kiezen ervoor om de bergen ten oosten van Val Louron in te rijden, naar het Altiport de Peyresourde, een startbaantje op hoogte dat vanmiddag vooral gebruikt wordt voor rondvluchtjes met kleine propellorvliegtuigen. Bij een zuivere westenwind kun je vanaf hier ook starten voor een avondvlucht naar Val Louron, maar de zuidenwind die voor de



Op weg naar Licorne, de landing van Aucun.

Informatie

- Parapente Mag geeft eens per jaar een 'Hors série Sites' uit met tientallen beschrijvingen van bijzondere vliegsites in heel Frankrijk. Zie bijvoorbeeld de uitgaven van 2015 en 2016 (www.parapentemag.fr)
- De IGN kaart 'Carte touristique Vol libre en France' (nr. 919) geeft een perfect overzicht van alle FFVL vliegsites in Frankrijk, op een goede routekaart geprojecteerd.
- IGN kaarten 'Top 100' zijn wandel/fiets/autokaarten (schaal 1:100.000) waarop vliegstekken zijn gegeven. In dit artikel zijn de nrs. 167 en 173 gebruikt.



Start van Superbagnères boven Luchon.

komende dagen is voorspeld is al voelbaar. Onveilig om te vliegen, drukken de lokale piloten ons op het hart, ook al is het startbaar. De lokale modelvliegersclub speelt tot zonsondergang op de heuvel, tussen de motorvliegtuigjes door, in mooie harmonie.

De volgende dag is als voorspeld: zuidenwind. We kunnen kiezen: naar de zuidkant van de Pyreneeën rijden. Aan de Spaanse kant bijvoorbeeld in Castejon de Sos, Ager of Organya kun je wel vliegen. Of een alternatief programma bedenken. Wij kiezen voor een wandeltocht naar de bergmeren van Oô. Geïnspireerd door de prachtige foto in het Franse tijdschrift waarop een paraglider over deze meren vliegt. Natuurlijk zijn we van plan na de passage van het koufront die route ook te vliegen! Maar voor het geval dat toch niet zo eenvoudig blijkt, lopen we er alvast heen. Geen spijt; het is een prachtige tocht.

Na het koufront

Twee dagen later is het front voorbij en verwachten we natuurlijk de beste vliegcondities. We hebben Bagnères-de-Luchon uitgekozen, dat is naar verluidt dé plek voor langere vluchten door de ruigere gebieden van de Pyreneeën, onder andere naar de meren van Oô. De télécabine brengt ons eind van de ochtend naar boven, waar een statig oud kuurhotel staat en een kapelletje met een mooie grashelling om te starten. Het is windstil, geen spoor van thermiek. Ook de lokale piloten wachten rustig op betere tijden. Tegen drieën lijken de omstandigheden nog geen steek verbeterd. Er komt af en toe een klein belletje langs maar de tandempiloten blijven niet boven, ondanks hun ervaring. Zij bieden normaal gesproken de tandemvlucht 'Grand Tourisme' met de belofte een uur te vliegen. Vandaag zijn die niet te koop...

We wagen het er maar op. Niet geschoten is sowieso mis en we kunnen altijd weer naar boven voor de avondvlucht. De skihelling links naast de start die 'altijd werkt' levert twee piepjes van de vario in drie bochten. Dan maar oversteken, want te laag boven het dorp

vliegen wil je niet. Veel valleiwind, lijzijde en geen landingsopties, "C'est pas coole," aldus de instructeur van parapenteschool Soaring. De oosthelling vlak bij de landing werkt ook niet.

Na een late lunch proberen we het tegen zessen nogmaals. We zien de tandems allemaal de lange oversteek naar de westhellingen maken. Gewaagd, lijkt me, want dan moet je richting de landing het vliegveld oversteken. Dat mag alleen met meer dan 500 meter hoogte en dat is nou juist lastig met zo'n lange oversteek. "Gewoon wegsteken als je op 1100 meter AMSL zit," verzekert een lokale tandempiloot mij. Lijkt me wat laag (want dat is al 500 m boven de grond) maar ik hou me eraan. De westhellingen werken nauwelijks, we verliezen veel te veel hoogte en druipen al snel af. De tandempiloot hangt nog, hij weet waar hij moet zoeken. De vlucht richting de landing is nog spectaculairder dan vanaf de oostkant. Krabbend tegen de valleiwind zien we de zwevers aan de lierkabel aan de ene kant en diverse vliegtuigen in hun final aan de andere kant onder ons door vliegen. Het gaat allemaal goed en we landen vertikaal op het juiste veld. Ook hier moeten we nog eens terug met minder stabiel weer, alleen al om die foto te kunnen maken boven de meertjes van Oô.

Vriendelijk alternatief

We besluiten dat de Pyreneeën een compact, overzichtelijk alternatief vormen voor de Alpen. De kam is maar zo'n vijftig kilometer breed en 250 kilometer lang. Alle vliegstekken zijn snel bereikbaar vanaf de snelweg ten noorden en de wegen door de bergen zijn nooit lang. De bergtoppen zijn minder hoog, maar niet minder spectaculair dan in de Alpen. Met 1300 km vanaf Utrecht is het weliswaar een eind verder rijden dan de noordzijde, maar even ver als de zuidkant van de Alpen, of bijvoorbeeld Slovenië. En om de hoek als je toch naar Dune gaat. Zeer de moeite waard!

Vliegen in de Pyreneeën

Alle vliegstekken die hier worden beschreven (en veel andere in de Franse Pyreneeën) hebben te maken met valleiwinden. De landingen zijn zonder uitzondering turbulent vanaf de tweede helft van de ochtend en soms waait het zo hard dat je achteruit landt.

Zorg dat je de risico's van valleiwind kent voor je gaat vliegen.

Daarnaast zijn vrijwel alle vliegstekken in de Franse Pyreneeën gevaarlijk bij meteowind uit het zuiden.

Informeer bij de locals of vlieg met zuidwind aan de Spaanse (zuid)zijde van de Pyreneeën.





Boven het dorp vliegen met stevige valleiwind tegen en geen landingsopties: "C'est pas coole!"

Vliegstekken

1. Accous

Startplek: Delta 700, N 42°58'53" W 0°34'16"; Hoogte: 1220 m.
Landing: Accous, N 42°58'40" W 0°36'02"; Hoogte: 440 m.
Info: Club Accous d'Ailes (www.accousdailles.fr) heeft op vliegdagen een busje (navette) vanaf de landing waarmee je voor 4 euro mee kunt rijden naar de start.

2. Aucun

Startplek: Col de Couradueque, N 42°59'25" W 0°11'47";
Hoogte: 1390 m.
Landing: Licorne, N 42°58'22" W 0°11'12"; Hoogte: 860 m.
Info: Als er plaats is kun je gratis meerijden naar de start met het busje van een van de scholen waaronder 'A Bout d'Aile Comme un Oiseau' (www.commeunoiseau.com).

3. Col du Tourmalet

Startplek: Col du Tourmalet, N 42°54'37" E 0°08'35"; Hoogte: 2190 m.
Landing: Grange Soulé (naast de snackbar) of Barèges (naast de grote parking), N 42°54'13" E 0°05'46"; Hoogte: 1450 m.
Info: Je kunt vlak boven de col starten (loop het skipad omhoog) of op de officiële start (volg het weggetje). Vliedschool Air Aventures Pyrénées (www.ecole-parapente-pyrenees.com) is te vinden op de landing van Grange Soulé. Er zijn meerdere starts ook dichterbij de landing waar je mogelijk een betere aansluiting hebt op de thermiek. Liften naar de start is lastig in dit toeristische gebied. Probeer te carpoolen met andere piloten.

4. Saint Lary

Startplek: Pla d'Adet, N 42°48'48" E 0°17'53"; Hoogte: 1650 m.
Landing: Vignec, N 42°49'21" E 0°19'06"; Hoogte: 800 m.
Info: De téléphérique naar het station van Pla d'Adet kost € 6,80 voor parapentistes en draait 's zomers en 's winters.

5. Val Louron

Startplek: Labatiadère (700 meter start), N 42°48'29" E 0°22'37";
Hoogte: 1700 m.
Landing: Lac Loudonvielle, N 42°48'09" E 0°24'18"; Hoogte: 970 m.
Info: Vervoer naar de start door te carpoolen met andere piloten. Er zijn diverse andere starts in de buurt.

6. Luchon

Startplek: Superbagnères, N 42°46'04" E 0°34'48"; Hoogte: 1785 m.
Landing: Aérodrome de Luchon, N 42°48'00" E 0°35'57";
Hoogte: 630 m.
Info: Landen naast het lokale vliegveld is uiteraard aan strenge regels gebonden. Je deelt het luchtruim met onder andere zwevers aan de lierkabel, motorvliegtuigjes en helicopters. Paragliders mogen beneden 500 m GND slechts in een bepaalde sector vliegen. Informeer vooraf over de afspraken bijvoorbeeld bij vliedschool Soaring (Rue Sylvie, niet ver van de télécabine, www.soaring.fr). Vervoer naar de start gaat met de skilift (télécabine, alleen zomer), voor € 6,90 heb je een enkeltje naar boven. Van de landing naar de lift is zo'n 2 km lopen.