

Djanet – Perle der Oasen im Tassili

Eine Flugreise des LSV Rietberg in die algerische Sahara, erzählt von Dirk Linn



„Wie gerne wäre ich auch diesmal dabei!“. Anne und ich saßen mit Werner Höing im Clubhaus des LSV Rietberg e.V. am Flughafen in Paderborn-Lippstadt und ließen uns von unserem „Tourarzt“ die letzten Tipps über Land und Leute geben sowie eine kleine medizinische Notfalleinweisung. Werner war bereits 1981 mit einer C-182 von Deutschland nach Algerien geflogen und auf den alten Flugplatz von Djanet gelandet. Er schwelgte in Erinnerungen, die uns das Land herbeisehnen ließen. Jetzt, 26 Jahre nach diesem Trip, hatten wir drei Crews von sieben Piloten und zwei Mitfliegern zusammen, die sich von Paderborn aus in die Wüste Algeriens auf die Reise begaben.

Vom Winter in die Wüste

Es lag eine Strecke von über 7.000 km vor den Besatzungen. Jedoch war an den Tagen vor dem Abflug der Winter über Deutschland hereingebrochen. So saßen wir beide bei diesem kaltem Wind und Schauern im Clubheim und saugten die Worte von Werner auf, mit der Hoffnung, bald selbst die Schönheit des Tassili-Gebirges zu sehen. Leider waren einige Piloten von den Reisewarnungen des Auswärtigen Amtes verunsichert, und aus anfänglich fast 25 Interessenten blieben neun übrig. Später waren aber alle froh, dass die Gruppe sehr kompakt war und nur aus drei Maschinen bestand. Anne und ich verabschiedeten uns von Werner. Wir sollten schon zwei Tage später los fliegen.

Am Freitag, dem 23. März 2007, machte uns das Wetter einen Strich durch die Rechnung. Ans Starten war bei aufliegender Bewölkung und Null-Grad-Grenze in Bodennähe nicht zu denken. So ruhten alle Hoffnungen auf dem nächsten Tag. Tatsächlich wurde das Wetter am Samstagnachmittag etwas besser und

Info:



<http://www.fsint.de/>

Anschrift:
FSI Flight Service
International GmbH
Montreal Avenue D425
77836 Rheinmünster
Germany

starteten mit zwei Piper PA Archer III nach Karlsruhe-Baden über METRO-VOR in knapp 1500 Fuß Altitude, vorbei an Heidelberg. Die Cessna sollte später direkt nach Lyon fliegen. In Karlsruhe stieg der neunte Mitflieger, Hans Georg Sperl („HansGee“), zu. Dieser arbeitet beim FSI Flight Service International und besorgte uns die Überflug-Genehmigungen für Tunesien und Algerien. Auch galt es für ihn die Frage nach der Kraftstoffversorgung für unsere Flugzeuge zu regeln. Da in Afrika kaum mit AVGAS geflogen wird, muss die Tour gut vorbereitet werden. In den Gesprächen mit unserem Organisator und Geschäftsführer des LSV Rietberg, Dietmar Gieffers, hatte HansGee direkt zugesagt uns zu begleiten. Nach dem Start im Rheintal ging es durch die Kontrollzone von Straßburg DCT AVG vorbei an Epinal und Dole nach Lyon auf den Stadtflughafen im Stadtteil Bron, wo wir für den ersten Tag unser Etappenziel erreichten. Die Crew der C-182 kam etwas später an und übernachtete im Hotel am Platz, wobei wir - wie immer - die Atmosphäre der Jugendherberge in der Altstadt bevorzugten.

Info:
Übernachtung in der
Jugendherberge

Auberge de Jeunesse
du Vieux Lyon
Montée du Chemin
Neuf
69005 – Lyon
Frankreich
http://www.fuaj.org/fr/a/auberges/aj_fiche.php?aj_id=115

Durch den VFR-Korridor nach Korsika

Der nächste Tag sollte uns dann über Ajaccio nach Afrika bringen. Da die Wolkenuntergrenze noch bei 1100 Fuß gemeldet wurde, beschlossen wir, durch das Rhonetal an Marseille vorbei nach Saint-Tropez zu fliegen, wo der Sichtflugkorridor nach Korsika begann. Schon nach einigen Minuten löste sich die Wolkendecke auf und in FL75 hatten wir freie Sicht in den



Tankstopp in Ajaccio

Südosten. Über Funk änderten wir bei Marseille Information die Route direkt nach Le Luc-VOR, was problemlos ging. Das Tiefdruckgebiet hing noch über Italien fest und im VFR-Korridor nach Korsika zwang uns die tiefer liegende Wolkendecke auf 3.000 Fuß zu sinken. Über der Intersektion MERLU hatten wir unsere zweite PA-28, die D-ETIV, mit Haissam Charour,

Wolfgang Störmer und HansGee wieder in Sicht. Gemeinsam mit unserer D-ELPA flogen wir Ajaccio von Norden an, welches gute Sichten und problemlose Untergrenzen der Wolken meldete.

Die C-182 mit Christoph Hartmann, Gerd Janke und Mario Tomkowiak war bereits in Ajaccio an der Tankstelle gerollt. Wir reihten uns ein. Um keine Zeit zu verlieren, ging ein Teil der Crew zur Polizei und zum „Bureau de Piste“ um Zoll und Flugpläne für den Sprung nach Afrika zu machen. Von Vorteil erwies sich, dass wir eine Liste aller Pässe mit Namen, Passnummer, Gültigkeit und Ausstellungsdatum und weiteren Details gemacht hatten. Diese Liste wurde einfach kopiert und wir waren schnell durch. Die Landegebühr betrug 25 EUR pro Maschine und war für die Insel moderat.



Die Cessna im Schatten der riesigen Jumbos in Tozeur

Das Wetter entwickelte sich mit den tiefen Untergrenzen nicht gerade optimal für den Überflug Sardinien. Dort führt der VFR-Korridor direkt über die Insel. Statt der Intersektion MINKA versuchten wir über Alghero-VOR zu fliegen und bekamen von dort eine Freigabe durch die Sperrgebiete im Westen. Sonntags sind diese nicht aktiv. In wenigen tausend Fuß flogen wir zur Südwestspitze auf Intersektion DOPEL zu. Das Wetter wurde immer besser und wir versuchten direkt GALIT zu bekommen, kurz vor Tabarka (Kennung DTKA). Nach der Landung in Tabarka und nach den ca. dreieinhalb Stunden Flug waren wir in Afrika. Wieder in Afrika! Uns hatte die Erde wieder und auch die Temperaturen wurden zunehmend höher. Doch von Wüste war hier nichts zu spüren, hier war sogar noch vor einigen Tagen Schnee gefallen.

Der Norden Afrikas ist grün und hat ein Klima, wie wir es von den europäischen Mittelmeerstaaten kennen. Die Mentalität ist aber wirklich anders. Der Flughafenkommandant, der besonders unseren Dietmar Gieffers noch in guter Erinnerung hatte, ermöglichte uns eine reibungslose Einreise. Als Währung hatten wir viele Kugelschreiber dabei, die überall reißenden

Absatz fanden.

Mit drei Taxen (jedes ca. 10 EUR, knapp 17 Dinar) fuhren wir zum 4 Sterne Hotel Mehari, wo wir den Abend bei gutem Essen am Buffet ausklingen ließen. Der nächste Tag war nur noch Formsache. Es standen uns knapp zwei Stunden Flug nach Tozeur bevor, dem Tor zur Wüste. Auch hier waren wir schon oft und kannten die beiden Jumbowracks am Platz. Über die November-Route kamen wir nach dem Durchflug der CTR von Gafsa Airbase zum Platz mit der riesigen Piste. Der Flugplan ging bisher über KS als Ausflugsplatz von Tabarka zum BAN-VOR, direkt nach Tozeur (Kennung DTTZ), das nun in Sichtweite lag.

Info:
Hotelorganisation in
Tunesien:

Avitour Touristik
Zeil 65-69
60313 Frankfurt am
Main
Geschäftsführer:
Kemal Srarfi

Telefon:
069/285301 & 293073
Telefax: 069/292 776
<http://www.avitour.de>

Wichtig ist nach dem Start in Tabarka schnell an Höhe zu gewinnen, da mit weniger als 5000 Fuß die Berge sonst zu nah kommen könnten. Da wir eine Staubewölkung durch den strammen Nordwest-Wind hatten, suchten wir die geeigneten Routen gen Süden. Wir starteten zuerst mit der D-ELPA und gaben die machbare Route direkt per Funk über unsere Bord-zu-Bord-Frequenz 123.45 Mhz weiter.

Die Cessna überholte uns bald und landete als erste in Tozeur. Wir konnten sie schon beim Anflug gut erkennen, im Schatten der beiden 747. Dietmar, Anne und ich schwebten butterweich über die 3 km lange Bahn, die noch genügend Thermik beim Ausschweben erzeugte. Da wir die Einreiseformalitäten schon in Tabarka erledigt hatten, war nur das Standardformular auszufüllen und es ging weiter in das Hotel Ramla.

Ein Teil von uns tankte die Maschinen für den nächsten Tag auf, der Rest der Crews ging im Stadtkern der Oase auf Entdeckungsreise. Mit ca. 40 EUR pro Nacht war das Hotel inklusive Frühstück und Abendessen in der Vorsaison in Ordnung, aber wir waren nicht wirklich begeistert. Das von uns bevorzugte Hotel „Dar Cherait“ war leider durch den Tag Verspätung nicht mehr buchbar und komplett belegt. Unser Reiseagent, die Firma Avitours aus Deutschland, hatte aber sehr schnell Ersatz besorgt, noch während wir in der Luft waren.

Weite Flächen und nur Sand

Der nächste Tag war der erste echte Höhepunkt. Jetzt ging es ans Ziel! Früh am Morgen standen wir am Flugplatz, prüften den Flugplan über KRIMA, ELO-VOR (El Oued) und der Intersektion RIMEL nach In Armenas (Kennung DAUZ). Dort musste nach 4 Stunden Flug ein Tankstopp erfolgen, da die Piper maximal 5 Stunden in der Luft bleiben kann.

In Flugfläche 55 ging es über eine sagenhafte Wüstenlandschaft erst nach Westen, nach dem Passieren der Grenze über die Stadt El Oued nach Süden weiter. Die Wüste verwandelte sich fortwährend. Während im Norden von El Oued noch Sterndünen vorherrschten, so bestimmten später riesige Sicheldünen mit mehreren hundert Metern Höhe das Bild der Landschaft. Hier unten war man verloren, sollte man landen müssen, so dachte ich. Hunderte von Kilometern keine Siedlungen. Lediglich die Bohrstellen hatten sich ihren Platz geschaffen und mit schwarzen Rauchfahnen schienen Sie möglichen Gestrandeten eine Hoffnung auf Hilfe zu geben. Schlagartig brach die Sandwüste ab und verwandelte sich in eine Gesteinslandschaft, bevor wir in In Armenas auf der Piste mit starkem Seitenwind landeten. Warum wir keine (vorhandene) Querbahn erhielten war wohl das Geheimnis der hiesigen Controller. Das Tanken war abenteuerlich. Ein Wagen mit drei 200 Liter Fässern AVGAS wurde herangerollt. Der Preis war mit 1.07 EUR über die FSI von HansGee im Vorfeld geregelt worden. Was wir nicht wussten war, dass noch Steuern von fast 20 Prozent darauf kamen.

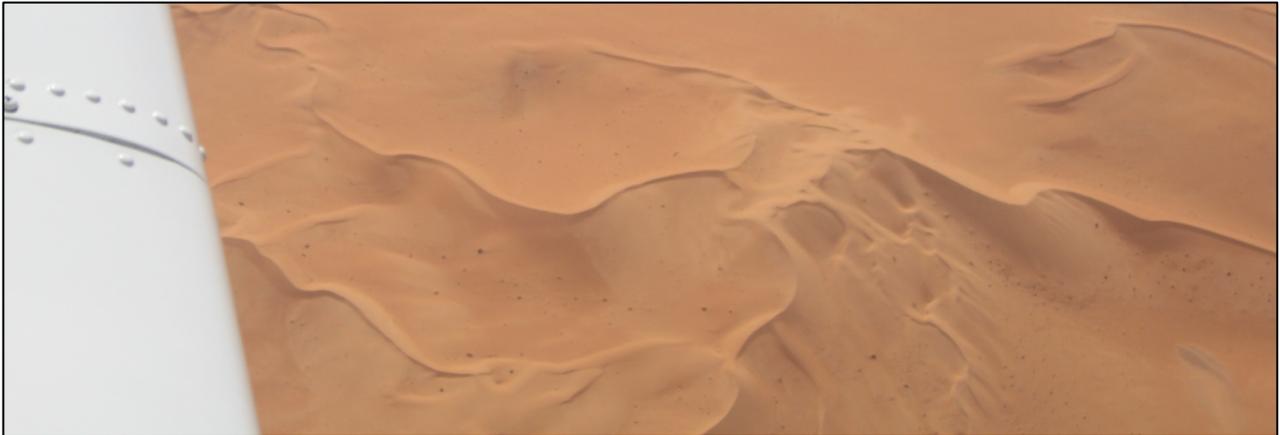
Vielleicht haben wir das aber auch nicht wissen wollen. Die vier Tankwarte versuchten mit einer Handpumpe und viel Unbeholfenheit die oben liegenden Tanks der Cessna zu befüllen.



Tanken mit Handpumpe in In Armenas

Wir bestanden auf die Nutzung unserer Filter mit Wasserabscheider, da wir die Qualität des Treibstoffs nicht kannten. Das sorgte zwar erst für Unverständnis, aber unser Wunsch wurde

schließlich erfüllt. Etwas stutzig machte es mich, dass kein Zähler benutzt wurde. Danach wussten wir warum: da wohl der Preis fest stand, musste eben über die Anzahl der Liter verhandelt werden! Aber auch das gelang nach vielem Geschrei nach bester Marktschreier-Art und der Flug ging nach gut zwei Stunden Aufenthalt zu unserem Zielort Djanet (Kennung DAAJ) weiter.



Die riesigen Sicheldünen in der Wüste aus FL60

Da der direkte Weg über das Gebiet von Libyen geht, wurden wir über Illizi geleitet. Später konnten wir auf dem Rückweg sogar direkt fliegen und Libyen passieren. Nach kurzer Zeit verloren wir den Funkkontakt zu Algier Maghreb Radar und wir riefen Illizi Tower, wo wir sehr freundlich aufgenommen wurden. Die Dame am Funk von Algier hatte uns durch die quiekende und nervige Stimme eh schon an den Rand des Wahnsinns getrieben.

Die Berge des Tassili erscheinen am Horizont

Alle unseren Maschinen waren mit GNS 430 von Garmin ausgestattet. Gerade in Afrika ist es sehr wichtig, dass wir alle Punkte des Flugplans im System als GPS-Flugplan aufnahmen. So konnten wir immer auf Knopfdruck die verschiedenen ETAs (Estimated Time of Arrival) aller Waypoints und des Zielflughafens nennen. Diese Zeiten wurden immer wieder neu abgefragt, da eine Radarabdeckung entweder nicht oder nur sehr schlecht vorhanden war und sich die Controller über diese Daten ein Bild der Lage machten. Vor Djanet erhob sich das Tassilgebirge. Mehr über Land und Leute kann man auch im Internet erfahren bei Wikipedia (www.wikipedia.de Stichworte: „Djanet“ und „Tassili n'Ajjer“).

Das Tassili n'Ajjer ist mittlerweile ein Nationalpark. Nur bestimmte Führer dürfen Führungen anbieten. Das kommerzielle Fotografieren ist verboten. Die höchste Erhebung liegt bei knapp 2.200 Metern über dem Meeresspiegel.



Tiefer Überflug über die zerklüfteten Berge des Tassili

In niedriger Höhe überflogen wir die zerklüfteten Felsen, die uns mit starken Turbulenzen begrüßten und uns zwangen die Gurte richtig straff zu ziehen. Mehrfach wurden wir kräftig durchgeschüttelt, aber konnten es nicht lassen, die Berge so tief zur erkunden. Bereits kurz nach dem Start in In Armenas hatte Algier Radar uns eine Wetterwarnung für Djanet gegeben. Die Sicht betrage weniger als tausend Meter und es herrsche Sandsturm mit kräftigem



Landung mit afrikanischen "500 Metern Sicht"

Querwind bei der Landung, so die aktuellste Meldung. Mehrfach fragte die Controllerin nach unserer Entscheidung, die aber ganz klar „Weiterflug“ bedeutete. Wer schon oft in Afrika war, weiß die offiziellen Sichtweiten einzuschätzen. Außerdem hatten wir genügend Treibstoff an Bord, um zurück nach In Armenas zu fliegen. Die Sichten wurden zwar in der Nähe von Djanet schlechter, waren aber für uns Europäer noch immer sehr gut. Mittlerweile meldete Djanet

noch 500 Meter Sicht, auch das störte uns nicht.

Die Landung erfolgte bei mehr als 20 Knoten Querwind, war jedoch auf der langen und breiten Bahn ohne Seitenbebauung ohne Risiko, die Sichten waren hervorragend! Wir hatten nach mehr als 3.500 km und knapp 18 Stunden Flugzeit das Ziel erreicht. Von der reizvollen Landschaft hatten wir ja schon etwas von oben gesehen, aber das reichte uns noch lange nicht! Schon in In Armenas hatte ich über die Flugleitung dem Hotel in Djanet die Startzeit ausrichten lassen, mit der Bitte, uns am Flughafen abzuholen. So standen die beiden Jeeps schon bereit, nur wir mussten die Flugzeuge noch richtig dicht bekommen. Am Boden merkte man den Sandsturm schon deutlicher als im Flug. Teilweise fiel das Atmen etwas schwerer. Mit Schaumstoff und Klebeband dichteten wir alle Einlässe an den Flugzeugen ab, besonders den Motor und die Tanks.



Der Flughafen von Djanet

Die Zollformalitäten waren schnell erledigt und die Jeeps des Hotels brachten uns in das ca. 30 km nördlich gelegene Djanet, vorbei an dem alten Flugplatz, der kurz vor dem Ort Djanet östlich der Straße lag. Die Erinnerungen an Werner´s Erzählungen im Clubheim noch wenige Tage zuvor, der auf dieser heute verlassenen Piste vor über zwanzig Jahren landete, gingen mir durch den Kopf. Heute im Zeitalter von Satellitennavigation ist diese Strecke keine echte Herausforderung mehr.

Ich fragte mich, was früher den Menschen bei der Fliegerei über diese unendlichen Sandwüsten

und kargen Gegenden an Tribut abverlangt wurde und wie viele Leben es kostete die Schönheiten der Welt aus der Luft sehen zu können. Mir fiel die Erzählung von Antoine de Saint-Exupery in „Wind, Sand und Sterne“ ein und was es hieß in der Wüste verloren zu sein. Werner, du hattest nicht zuviel geschwärmt!

Am Ziel glücklich angekommen

Durch das Stadttor fuhren wir in das Tal von Djanet ein. Hier hatten die Franzosen Anfang 1900 ein Fort mit dem Namen „Charlet“ gebaut, das als Abwehr gegen die Stämme des heutigen Libyen sorgen sollte und dem Ort den Namen gab.

Alte Schmuggler Routen führten durch dieses Tal nach Norden. Auch bis heute ist der Schmuggel ein Thema, der durch eine stattliche Militärpräsenz in Schranken gewiesen werden soll. Die Jeeps stoppten vor unserem Hotel Zeriba. An unsere Reise in den Senegal im Jahr 2002 wurde ich beim Anblick sofort erinnert.



Das Hotel Zeriba, mitten in der Oase gelegen

Die Zimmer waren für uns Europäer, die meist nur einen Pauschalurlaub in der Türkei oder auf „Malle“ kennen, mehr als gewöhnungsbedürftig. Aber darauf waren wir vorbereitet. Im Einzelzimmer von Mario gab es keine Dusche und die Toilette war lediglich ein Loch im Boden. Die Hygiene war entsprechend, aber trotzdem war alles sehr sauber. Für 20 EUR pro Tag inkl. Frühstück aber nicht gerade ein Schnäppchen. Die Doppelzimmer kosteten 32 EUR, waren aber mit einem separaten Bad mit Dusche ausgestattet.

Der Hunger trieb uns gleich nach der Ankunft zum Restaurant, einem etwas größeren Raum mit offener Küche und vorgelagerter Veranda, wo wir im Freien aßen. Wir hatten uns auf eine Essenszeit von 19:30 Uhr mit dem Hotelpersonal verständigt und warteten vergebens auf die ersten gefüllten Teller. Besonders Wolfgang schien kurz vorm Verhungern zu sein. Im Flugzeug hatten wir uns vor allem durch Schokoriegel, Gummibärchen und andere Leckereien versorgt. Anne und Dietmar hatten einen wohl unerschöpflichen Vorrat dabei. Aber jetzt schlug unser Herz für etwas „Richtiges“.

Unsere Uhren zeigten schon 20 Uhr, also wir mit knurrenden Mägen nachfragten und erfuhren, dass Algerien keine Sommerzeit hat und es noch vor der Zeit war! Wer die Reiseführer vorher liest, sollte das wissen. Also Uhren zurückstellen und warten. Dafür wurden wir mit einem tollen Essen, bei dem es uns an nichts mangelte, belohnt. Einer leckeren und gut gewürzten Suppe folgte ein landestypisches Couscous. Selbst unsere hungrigsten Kollegen schafften diese Menge nicht.

Der Nacht war sehr mild und nach einem langen und geruhsamen Essen folgte ein nächtlicher Spaziergang durch die Oase. Die Straßen waren sehr sauber und zu dieser Zeit, es war wohl nach 22 Uhr, bis auf einige Jugendlichen menschenleer. Wir hörten hier und da noch Musik aus privaten Räumen und fühlten uns zu keiner Zeit den Gefahren ausgesetzt, die man so oft im Vorfeld von warnenden Stimmen hörte. Auch in Gesprächen mit den Menschen, die fast alle vom Fremdenverkehr leben, versicherte man uns, dass alles für die Sicherheit der Touristen getan wird und hier keine bösen Vorkommnisse sind. Vor allem viele Franzosen finden im Sommer den Weg nach Djanet, von denen wir aber zu dieser Jahreszeit nicht viele sahen. Französisch und Arabisch sind die Sprachen, die wir nutzen mussten.

Mit Haissam hatten wir einen Araber dabei und einige von uns konnten ein eher mitleidserregendes Französisch, das aber meist ausreicht. Man hatte ja schließlich auch noch Hände und Füße.

Der Mond schickte uns mit einer seltsam gedrehten Sichel ins Bett. Von den Lichtern der Ortschaft schwach beleuchtete Wolkenfetzen, welche tief über dem Tal lagen, erinnerten uns an den starken Wind am Tage. Die Gedanken über die aus der Luft gesehenen Wüstenregionen und die Vorfreude auf den nächsten Tag begleiteten uns ins Bett. Wir schliefen fest und tief.

Info:
Unterkunft in Djanet



ZERIBA VOYAGE
Camping ZERIBA - BP92 -
33000 DJANET - ALGERIE

www.zeribavoyage.com

Email :
contact@zeribavoyage.com

Die Farben der Wüste

Am Morgen lachte uns ein strahlend blauer Himmel an. Der perfekte Tag! Nach einem Frühstück mit Dattel-Marmelade, Butter, Weißbrot und gebratenen Eiern, stiegen wir in die drei Jeeps ein, die uns ins Gebirge des Tassili bringen sollten. Pro Nase hatten wir einen Preis von 50 EUR vereinbart, nachdem wir bei 70 EUR mit der Verhandlung gestartet waren.

Die nächsten Stunden vermag ich mit Worten nicht zu beschreiben. Wir hatten schon einige Wüstenlandschaften gesehen, aber diese Kompositionen aus erodiertem Gestein und Sandflächen, die wie ein Meer die Felsen umspülten, waren wie aus einer anderen Welt ganz unwirklich geordnet. Scheinbar der Schwerkraft nicht gehorchend und allen Winden der Welt trotzend, bauten sich Türme aus Stein und Sand in immer neuen Formationen auf. Die Farben und Formen aus gelbem Sand, dunklem Gestein in allen Zwischentönen und dem stahlblauen Himmel brachten unsere Sinne an den Rand der Erfassungsfähigkeit. Wer kann so etwas Schönes erschaffen? Wir wissen, dass jede Kultur von Landschaften geprägt wird und ihre Menschen verankert. So sind hier in den Felsen des Tassilis Felsenzeichnungen zu sehen, die tausende Jahre alt sind und von Zeiten erzählen, wo Menschen mit anderen Traditionen und kargen Lebensweisen das Gebiet bevölkerten. Viele Traditionen sind aber bis heute noch bekannt und werden gehegt. Die Oase selbst hat im Norden eine Siedlung, wo fast ausschließlich Tuaregs leben, die in ihren blauen Gewändern im Stadtbild überall zu finden sind und diese alten Überlieferungen kennen. Als Führer sind sie wohl nicht wegzudenken. Auch unser Führer im ersten Jeep ist ein Tuareg, der alle Pfade zu kennen scheint.



Die unglaublich schöne Landschaft des Tassili n´Aijer

Gegen Mittag gelangten wir ans Ende eines langen Tals, von steilen Felswänden eingerahmt. Mit vielen Tüchern und Teppichen wurde von den vier Begleitern ein Lager nach einheimischer

Art gebildet. Hier wurde unser Mittagessen vorbereitet und im Schatten der Felsen als Festmahl gereicht. Mit frischen Salaten, Früchten, Reis und Kartoffeln und reichlich Wasser aßen wir in unendlicher Ruhe zu Mittag.



Mittagslager unter Schatten spendenden Felsen

Nach dem abschließenden traditionellen Tee lagen wir satt im kühlen Schatten bei einem leichten Wind auf dem Lager und schiefen ein. Diese Weite, diese Farben, diese Gerüche, diese Ruhe, diese Zeitlosigkeit – die Askese als wahrer Luxus für uns!

Der Abend wurde wiederum mit einem Festmahl eingeläutet. Diesmal waren die Uhren aber gestellt. Nur mit dem Alkohol war es in Djanet nicht wie im Norden Algeriens, wo ein Bier oder ein Wein als gemütlicher „Sundowner“ nach einem schönen Abendessen möglich war. Der strenge Glaube der hiesigen Bevölkerung lies nur einen Schwarzmarkt zu. Bereits bei der Ankunft am Flughafen wurden wir von den Zöllnern nach Bier, wohl für den Eigenbedarf oder gar zum Handel, befragt. Nach vielen Gesprächen hinter verschlossenen Türen bei den örtlichen Händlern, konnten wir 10 Bierdosen ergattern. Über den Preis möchte ich hier aber lieber nicht sprechen.

Der Tag ging mit vielen wunderbaren Eindrücken und einem Farbspiel der Wolken zu Ende. Wir saßen noch lange auf der warmen Veranda des kleinen Restaurants zusammen und planten den Rückflug für den nächsten Tag in aller Ruhe.



Tiefer Überflug über Djanet auf dem Rückweg nach In Armenas

Dieser führte wieder über In Armenas mit Tankstopp nach Tozeur. Mit kräftigem Rückenwind hoben wir ab. Unsere Crew entschied sich noch für einen tiefen Flug durch das Tal von Djanet, bevor wir vor dem ansteigenden Gebirge auf Flugfläche 55 stiegen und mit Algier Radar Kontakt aufnahmen. Die Formalitäten zuvor am Flughafen waren typisch für Afrika. Es wurden alle Flugzeugdokumente aufgenommen, über das Lufttüchtigkeitszeugnis, das Radiozeugnis bis hin zum Versicherungsschein. Dafür war die Landegebühr pro Flugzeug mit knapp 80 Eurocent (wirklich!) und die Standgebühr von 3 EUR einfach nur unglaublich preiswert.

Nach knapp zwei Stunden Flug folgte der wieder chaotische Tankstopp. Erneut mit vier Mann auf dem Tankwagen, die sich bei jedem Fassanstich im Treibstoff suhlten, und dem finster dreinblickenden Chef, der uns mal wieder die Menge schätzen lies. Da Gerd mit 300 Litern die Latte der Verhandlung so tief legte, dass der Tankchef mit den Händen wedelnd weglief und immer nur „no, no!“ schrie, konnte Dietmar letztlich auf 400 Liter verhandeln. Sicher war es wohl etwas mehr an Menge, aber so viele Pfützen auf dem Boden zeugten von der Verschwendung, die wir nicht bezahlen wollten.

In Tozeur hatten wir ein besseres Hotel mit dem Ksar Rouge. Vom Hotel Ramla waren wir auf dem Rückflug nicht gerade verwöhnt worden, aber die Disco dort war prächtig. So machten sich die „Freunde der Nacht“ noch ins gegenüberliegende Ramla, wo deren Nacht erst in den Morgenstunden endete. Der nächste Tag war schließlich nicht anstrengend. Ein Team betankte die Maschinen, während der Rest am schönen Hotelpool lag und die Sicht über die Oase bei strahlendem Sonnenschein genoss.



Christoph, HansGee, Anne, Dietmar und Dirk am Hotelpool des Ksar Rouge

Um 13 Uhr waren wir wieder in der Luft Richtung Tabarka. Mit knapp 17 EUR Landegebühr pro Maschine war Tozeur für den hervorragenden Service wirklich nicht zu teuer. Das Wetter wurde Richtung Norden schlechter und wir flogen unterhalb der Wolkenbasis in ca. 3500 Fuß über die Berge. Der Wind frischte teilweise in Böen auf, so dass der Anflug auf Tabarka sehr turbulent war, was die Wettervorhersage aber auch so beschrieb.

Mit fast 25 Knoten von ca. 20 Grad rechts der Bahn sorgte der Nordwestwind für einen Wetterwechsel. Am Morgen hatte es noch geregnet, doch der nächste Tag versprach Sonnenschein. Ein Team tankte mal wieder, während die anderen in das von uns sehr geschätzte Hotel „Dar Ismail“ fuhren. Im Osten des Ortes baut ein deutscher Reiseveranstalter



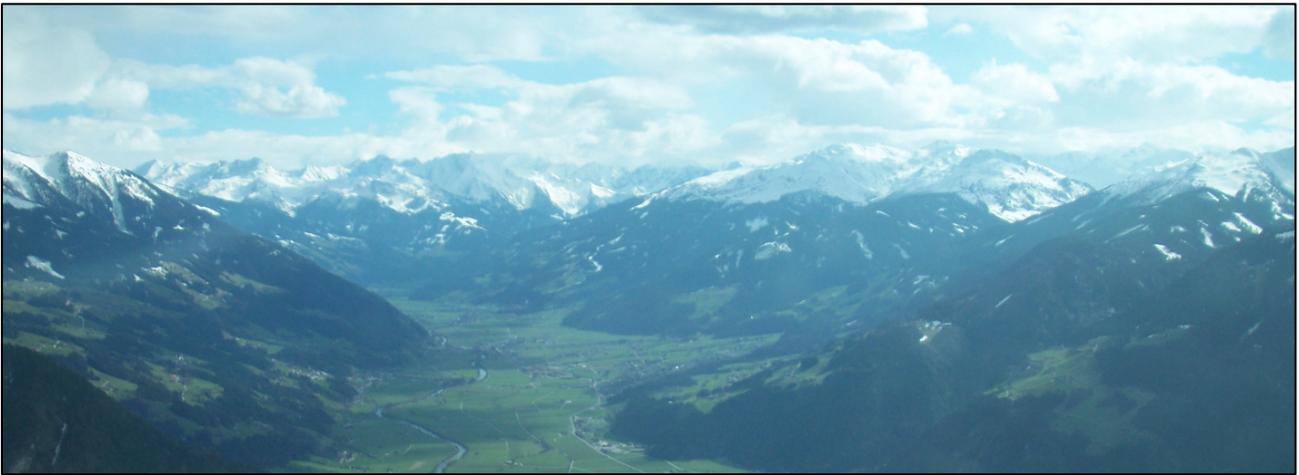
Ein Blick auf das Meer vom Dar Ismail in Tabarka

ein neues 5-Sterne Hotel, das im Juli diesen Jahres fertig werden soll. Ob das so klappt, fragen wir uns beim passieren der Baustelle. Der Taxifahrer hatte seine Hausaufgaben schon gut gemacht und sprach die ersten Brocken deutsch.

Die Wolken verzogen sich gegen Abend und es klarte auf. Die Meeresbrandung war noch lange in der Nacht zu hören und von unseren Zimmern aus konnten wir die Burg im Hafen beim Sternenhimmel sehen. Das Programm des nächsten Tages war dann wirklich nur „Seele baumeln lassen“. Die Hotelanlage ist farbenprächtig gebaut und sehr sauber. Ein Teil der Crews ging in die nahe gelegene Stadt Tabarka, die in ca. 20 Minuten per Fuß bequem zu erreichen ist. Haissam, Gerd und ich ließen uns für knapp 2 EUR die Haare schneiden, ein tolles Erlebnis. Wir waren froh, dass Haissam mit perfektem arabisch alles regelte und den guten Preis aushandelte. Neben dem sorgfältigen Schnitt wurde der Kopf schön massiert und Gerd bekam vom nahe gelegenen Restaurant noch einen leckeren Kaffee serviert. Ein Gang über den Markt in der Nähe des Hafens folgte, wo wir uns mit Souvenirs eindeckten. Einen schönen Mörser aus handbearbeitetem Olivenholz kann man für ca. 4 EUR erhalten. Der Rest war Essen, eine Liege am Pool und eine Entspannungsmassage im Spa des Hotels.

Wie immer folgt einem Anfang auch ein Ende. Im Internetcafe in Tabarka hatten wir das Flugwetter für den Folgetag geholt. Ein riesiges Tiefdruckgebiet lag über dem Nordwesten von Frankreich und sorgte für willkommenen Rückenwind. Der Hochdruck über Deutschland aus Norden gewann an Mächtigkeit und sorgte für CAVOK. Leider lagen die Südalpen in einer Staubewölkung, so dass die Route über die Schweiz nicht in Frage kam. Schon früh waren wir bei den Flugzeugen und starteten kurz nach 8 Uhr lokaler Zeit Richtung Ajaccio auf Korsika.

Das Wetter war durchweg gut und wir konnten nach Rücksprache mit Cagliari Tower direkt über die Intersection RAHMEN (in der Mitte von Sardinien) nach CORSI, der FIR-Grenze zu Frankreich. Da im Norden von Sardinien sehr hohe Berge stehen, stiegen wir bei guter Sicht auf FL 85. Ein tolles Panorama belohnte uns. Ajaccio war wie immer problemlos. Der Anflug ging diesmal über das Wasser direkt auf die 02. Nach dem Abrollen dann gleich zur Tankstelle rollen und tanken. Das Tanken war irgendwie immer das zentrale Thema ...



Der Rückflug der D-EJNG über die Ostalpen nach Paderborn

Mit Wolfgang, der mit der D-ETIV kurz nach uns landete, machte ich Zoll und die Flugpläne fertig. Lyon erwartete uns mit überdecktem Himmel, weiter in Norden wurde es aber zunehmend besser. Deutschland meldete jetzt wie vermutet schon CAVOK im Norden und in der Mitte. Also nichts riskieren und wieder zurück über STP und Montelimar-VOR (MTL). Später bekamen wir nach Anfrage sogar den Direktkurs nach Lyon über Digne-VOR (DGN) und stiegen auf FL 85. Bei etwas Regen landeten wir in Lyon-Bron. Tanken – weiter! Von der Cessna, die wir in Ajaccio an der Tankstelle zurückließen, hatten wir in der Zwischenzeit nichts mehr gehört. Vielleicht hatte die Crew eine Route über die Ostalpen genommen, so unsere Vermutung. Die 182er stieg ja viel besser als unsere PA-28 und hatte eine höhere Reichweite. Da vor allem die Westalpen im Tiefdruckwirbel lagen, konnte es im Osten besser aussehen.

Als wir westlich von Saarbrücken und somit nördlich von VOR GTQ die Grenze nach Deutschland überflogen, hatten wir wieder Kontakt mit Christoph und Gerd. Sie waren gerade über Fulda und somit kurz vor der Heimat. Noch knapp zwei Stunden und wir sollten auch in Paderborn landen. Haissam und Wolfgang mussten noch einen Abstecher nach Karlsruhe-Baden machen und HansGee nach Hause bringen, der immer nur noch „dös isch oifach gigantisch“ oder „des glaabt mer kenner“ repetierte, bei allem was in den Tagen so passierte. Es war aber auch einfach gigantisch. Nein, es war schon fast unglaublich!

Wir hatten über 7.000 km Flug in den acht Tagen hinter uns und waren trotzdem richtig gut drauf. Keine Spur von Stress. Die Gruppe und die Technik hatten gut funktioniert. Alle waren am 1. April um 19 Uhr gesund zu Hause angekommen. Jetzt aber erstmal ausschlafen, schließlich waren wir am Morgen noch in Afrika gewesen und hatten bereits am Abend Paderborn erreicht. Wenn das keine Leistung ist. Aber um Leistung ging es uns gar nicht. Der Weg ist eben das Ziel. Wir freuen uns schon auf den Bilderabend und die Zeit, alles in Ruhe nochmals Revue passieren zu lassen.

Tipps für Piloten:

Flugpläne

Die Flugpläne für die GPS-Navigation haben wir Ihnen hier zusammengestellt. Teilweise wurde aber während des Fluges die Strecke mit der FIS neu „verhandelt“.

Strecke Paderborn – Karlsruhe Baden

EDLP – MTR – HDL – EDSB R – EDSB

Strecke Karlsruhe Baden – Lyon Bron

EDSB – SAV – EPL – DO – LFLY NA – LFLY

Strecke Lyon Bron – Ajaccio

LFLY – SA – MTL – LUC – STP – LERMA – MERLU – LONSU – LFKJ NW – IS – LFKJ

Strecke Ajaccio – Tabarka (so nur am Wochenende möglich!)

LFKJ – AJO – POULP – IVORY – AHO – TABOT – DOPEL – GALIT – DTKA

Strecke Tabarka – Tozeur

DTKA – DTKA KS – BAN – DTTZ RN – DTTZ

Strecke Tozeur – In Armenas

DTTZ – KRIMA – ELO – RIMEL – DAUZ

Strecke In Armenas – Djanet

DAUZ – ILZ – DAAJ

Mehr Infos gerne im Clubheim in Ahden. Einfach mal vorbeikommen bei uns oder uns auf der Homepage www.lsvr.de besuchen.

Anflugkarten im Internet

Vielfach sind Karten über das Internet zu beziehen. Meist auch kostenfrei. Bitte aber immer auf die Aktualität achten, denn kostenfreie Angebote sind nicht immer aktuell. Daher zur Sicherheit am besten ein Tripkit besorgen mit einem neuen Stand.

AIP Tunesien

Hier finden Sie die AIP für Tunesien mit allen relevanten Anflugkarten:

http://www.oaca.nat.tn/english/index_pro_services_eng.htm

AIP Frankreich

Hier finden Sie die AIP für Frankreich mit allen relevanten Anflugkarten

<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

AIP Algerien

Hier finden Sie die AIP für Algerien mit allen relevanten Anflugkarten

<http://www.sia-enna.dz/AIP/AIPTout.htm>

Infos über die Route

Mit Google Earth kann man die geflogene Route etwas plastischer darstellen:

