

Tripolis - sehen und gehen

von Dirk Linn, LSV Rietberg e.V.

Eine Gruppe von 13 Menschen in fünf einmotorigen Flugzeugen aus dem Rietberger Luftsportverein begibt sich im März 2006 auf den Flug nach Libyen. Angezogen von Landschaften und Menschen beginnt in Paderborn das kleine Abenteuer. Nach 5 Jahren vergeblicher Bemühung schien das Unmachbare doch möglich zu sein: die Überflugrechte hatten wir in der Tasche. Danach gingen die Probleme erst richtig los.



Abbildung 1: Anflug auf Tripoli International

Der erste Kontakt

Die Sonne brannte in der Mittagshitze unbermherzig auf das Vorfeld des Flughafens von Tozeur in der Wüstenlandschaft von Tunesien. Zwei unserer Piper PA-28 machten Probleme und wir mussten die Motoren reinigen. Der Wracks der beiden riesigen B-747 von Saddam Hussein warfen noch keinen Schatten auf unsere kleinen Viersitzer. Es ist mitten im März des Jahres 2005 und sieben kleine Sportflieger hatten abermals den Sprung nach Afrika gewagt, nach Algerien 2001 und dem Senegal 2004 nun in die Wüste von Tunesien. Unser langjähriges Ziel war Libyen, aber das blieb uns wegen fehlender Kontakte leider immer verwehrt. Wir wussten bis zu diesem Zeitpunkt nicht, dass nun alles anders kommen sollte. Fast unbemerkt landete im Hintergrund auf der langen Wüstenpiste eine zweimotorige King Air 300.

Ich saß im Schatten der Piper und wischte mir den Schweiß aus dem Augen. Las ich richtig? Die King Air kam aus Libyen! Es war ein Flieger der dortigen Air Ambulance. Zwei Piloten stiegen aus und warteten auf den Transport. Sofort ruhte unsere Arbeit an den Lycoming O-360 Motoren und wir gingen zu den Ankömmlingen. Es war ein sehr nettes „Hallo“ und wir sprachen über unsere vergeblichen Absichten nach Libyen einzureisen. Schnell wurden Adressen getauscht und der Captain der King Air, Abdul, versprach uns Hilfe bei unserem Vorhaben. Wir sollten uns gerne an ihn wenden. Freudestrahlend erzählten wir der Crew am Abend nach der Reparatur, die viel Dreck und Sand aus Kolben und Filter zauberte, unser tolles Erlebnis.

Der lange Weg der Bürokratie

Ein Jahr später. Es ist März 2006. Der Kontakt zu Abdul hatte sich als sehr wertvoll erwiesen. Die Kommunikation nach Libyen geschah fast ausschließlich über Fax und Telefon und war sehr mühsam. Viele Gespräche, viele neue Namen, die wiederum neue Funktionen hatten und auch eingebunden werden mussten, sorgen für einen Stapel an Faxen. Bis 14 Tage vor dem Abflugtermin war keine Permissionnummer für den Einflug eingetroffen. Wir sagten den Tripp ab, um den Druck zu erhöhen. Erst jetzt kam das lang ersehnte Fax, gepaart mit ca. 5 weiteren Telefonaten pro Tag eine Woche lang.

Der Direktor der libyschen CAA wurde letztlich eingeschaltet. Pro Stufe, die wir in der Hierarchie übersprangen, musste unsere gesamte Geschichte mit unserem Vorhaben erneut dargelegt werden. Zum Schluss bestanden die Faxe nur noch aus Textbausteinen. Wir hatten Routine!

Ein besonderes Augenmerk lag auch auf den Gebühren. Vorgewarnt, dass Libyen sehr teuer ist (siehe auch den Bericht im Fliegermagazin im Oktober 2005), hatte ich mit Abdul vereinbart, dass Landegebühren und Parken kostenfrei sein werden. Hier mussten wir seinem Wort vertrauen, es gab diese Aussage trotz mehrmaliger Anfrage nicht schriftlich. In den vielen Telefonaten hatte ich ein Vertrauen zu ihm aufgebaut und ich nahm sein Wort an.

Da wir erst 14 Tage zuvor die Permissions bekommen hatten, war für das Visum höchste Zeit! Im Schreiben der CAA war ganz klar darauf hingewiesen worden, dass wir ein gültiges Visum benötigen würden. Abdul wollte sich auch um das Visum für alle vor Ort kümmern. Dazu benötigte er die Kopien der gesamten Reisepässe. Beim Briefing im Clubheim auf dem Flugplatz in Paderborn erstellten wir Kopien und bereiteten das Fax vor. Leider stellte sich heraus, dass die benutzten Fax-Geräte in Libyen nur einen Standard von 100 x 200 Punkten Auflösung und keine Graustufen unterstützten. Damit waren die Kopien nutzlos. Wir benötigten weitere zwei Tage um dies zu lösen, in dem wir eine der sehr spärlich vorhandenen E-Mail Adressen von Abdul benannt bekamen. Er wickelte jetzt den Vorgang über die Firma der Air Ambulance ab, die eine E-Mail Adresse von yahoo.com nutzte.

Alle Daten waren nun ca. 7 Tage vor dem Abflugzeitpunkt in Libyen. Wir atmeten auf - leider zu früh! Abdul benötigte für die Visa nun Geld von uns, 30 Euro von allen 13 Personen zur Ausstellung pro Visum. Dazu mussten wir auch ein Hotel buchen, damit wohl ein Visum erst gültig sei. Er nannte einen Preis von 150 EUR pro Person in einem 4 Sterne Hotel in Tripoli mit Transfer und Polizei-Eskorte, die wohl im Augenblick nötig wäre. Insgesamt benötigte er innerhalb von einem Tag somit 4.290 EUR! Diesen Betrag konnte er unmöglich vorstrecken. Es gab nur die einzige Chance über die Western Union Banken das Geld als Bargeldanweisung zu übersenden, sagte er. Falls Abdul ein falsches Spiel mit uns spielen würde, wäre das Geld unwiderruflich weg! Nach dem Abwägen von pro's und con's nahmen wir das Risiko in Kauf. Dietmar Gieffers und Elsbeth Bessmann vom Vorstand des Rietberger Clubs versuchten nun innerhalb weniger Stunden das Geld zu transferieren.

Während ich von der CeBIT aus zwischen Kundengesprächen mit Libyen Kontakt hielt, Eckard Roos parallel zu seinen Arbeiten an der Paderborner Uni Faxe schrieb, konnten Dietmar und Elsbeth keine Bank finden, die das Geld überweisen würde: es gab ein US-Embargo, das jegliche Überweisung nach Libyen verbot. Drei Tage vor Abflug nun dieser Rückschlag. Ich war am Boden zerstört. Dietmar nahm nun seine Kontakte auf und es gab wohl eine Möglichkeit in Libyen direkt vor Ort ein Visum zu erhalten. Ich hatte jedoch eine Warnung von Abdul erhalten, dass dies wohl nicht ginge, aber wir wollen zumindest den Versuch wagen. Also grünes Licht für die Reise nach Libyen! Die Crew war bereit.

Die Route

Als Route planten wir wegen dem schlechten Wetter im März den Weg durch das Rhonetal. Von dort aus sollte es über Korsika und Sardinien nach Monastir gehen, bevor wir über Tripoli einreisen würden. Innerhalb des Landes war die Strecke Ghadames, Ghat und Sheba geplant. Zum Rückflug war die gleiche Route über Tripoli durchs Rhonetal vorgesehen. Alternativ war eine Ostroute über Italien und Kroatien ausgearbeitet.

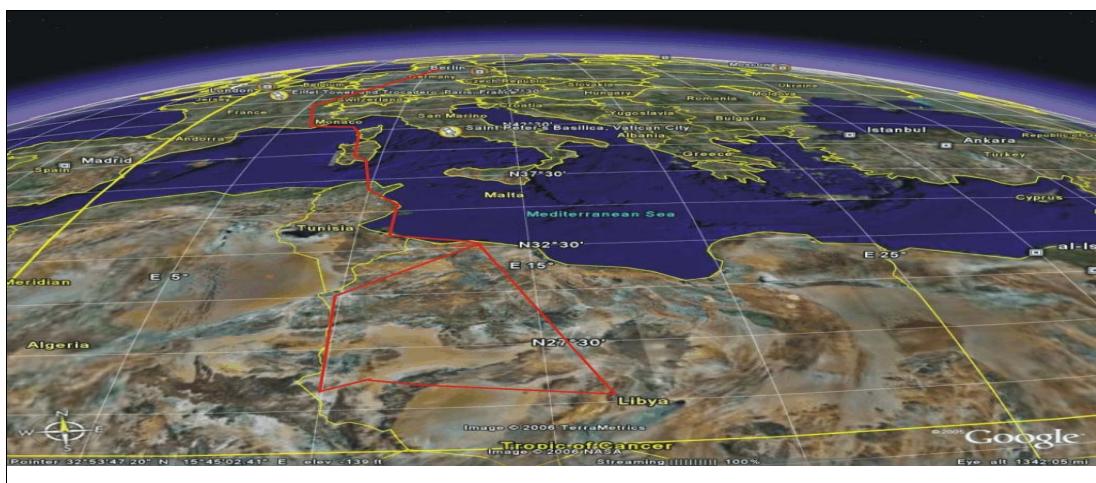


Abbildung 2: Unsere geplante Route aus dem Weltall mit Google Earth betrachtet

Der Abflug

Der Abflugtag war ein Freitag, der 17. März 2006. Mit tief liegender Statusbewölkung und fast frostigen einstelligen Temperaturen ging es zum ersten Stopp auf den Flughafen Lyon-Bron (Kennung LFLY). In Lyon wollten wir auf die zwei Crewmitglieder Werner Höing und Gerd Janke warten, die erst am Samstag aus Deutschland abreisen konnten. Als Strecke im Flugplan war SIL-KIR-GTQ-EPL-DO-MO direkt nach Lyon angegeben. Wir überstiegen schnell die dünne Statusbewölkung, die direkt an der Grenze von Frankreich endete. Vor uns nur Sonne und ein etwas dunstiges Rhonetal. Bei gutem Wetter und zweistelligen Temperaturen stiegen wir in Lyon aus.

Hier erwarteten uns schon Dietmar und Elsbeth, die zwei Stunden früher geflogen waren. Auch Haissam Chahrour mit seinem Vater Mahmoud und Michael Soueid hatten wir im Funk schon gehört. Besonders Haissam und Mahmoud sollten uns auf dem Tripp eine wertvolle Hilfe sein, da die beiden aus dem Libanon stammen und fließend arabisch sprechen. Sie waren kurz nach uns mit IFR-Pickup gestartet. Die vierte Maschine hatte mehr Zeit. Christoph Hartmann, Birgit Haase und unser zuverlässiger Flugzeugwart Günter Ruskowski waren mit der Cessna 182RG unterwegs. Sie war mit 140 Knoten ISA deutlich schneller als die restlichen PA-28 Archer III mit „nur“ 110 Knoten. So trafen vier

Maschinen am Freitag Abend in Lyon ein. Als „Hotel“ hatten wir wieder die Jugendherberge mitten in der Altstadt gebucht. Für 15,70 EUR pro Nacht inklusive einem einfachen Frühstück ein echtes Schnäppchen, siehe auch oben den Tipp. Da alle für die bevorstehende Wüstentour auch einen Schlafsack mitgenommen hatten, sollte das problemlos gehen. Wir ließen den Abend im der herrlichen Altstadt von Lyon ausklingen. Leider hatten wir mit der Auswahl des Lokals keinen guten Griff getan, aber satt waren alle. In zwei Sechserzimmern traten wir die Nachruhe an, sofern uns das Schnarchen der Kollegen nicht den Schlaf raubte. Alles erinnerte etwas an die Jugendfreizeiten, die für uns alle doch schon etwas länger Geschichte waren.

Lyon und die erste kurze Trennung

Der Morgen brachte schlechtes Wetter. Wir dachten an die Maschine mit Werner und Gerd, die heute von Paderborn nach Lyon fliegen sollte. Der Himmel über uns war etwas zugezogen und die Temperaturen zwangen uns zu etwas wärmerer Garderobe. Bereits beim Frühstück stellte sich die Diskussion ein, dass man doch besser etwas südlicher auf die letzte Maschine warten solle und sich dazu Korsika anbiete. Die 182er mit Birgit, Christoph und Günter sowie eine Piper mit Haissam, Michael und Mahmoud entschlossen sich nach Ajaccio zu fliegen. Unsere Maschine mit Eckhard Roos und Anne Kirchhoff sowie die Maschine von Dietmar und Elsbeth wollten auf die beiden Nachzügler warten. Elsbeth würde dann mit Werner weiterfliegen und Dietmar und Gerd sollten ein Team bilden. Anne, Eckhard und ich nutzen den Tag, um Lyon zu erkunden. Für uns war es bereits die dritte Reise in die schöne Altstadt, aber wir bekamen nie genug. Lyon ist immer eine Reise wert!

Mit einem wunderbaren Abendessen in einer Seitenstraße der Lyoner Altstadt, entfernt vom Besucherstrom und nur von einheimischen Gästen besucht, beschlossen wir den Abend. In der Zwischenzeit war

Tipp

Jugendherberge Lyon

Adresse:

41-45 Montée du Chemin Neuf
69005 Lyon (Rhône)

Tel. 0033 478 150551

Email: lyon-groupes@fuaj.org

Übernachtung mit Frühstück 15,70 mit JH-Ausweis.



Info

Flugplatz Lyon-Bron, Kennung LFLY
AVGAS 100 LL vorhanden, ca. 1.70 EUR pro Liter
Landegebühr mit zwei Tagen Abstellung 21 EUR.



das fünfte Flugzeug mit Werner und Gerd eingetroffen, die aber mit dem Wetter etwas zu kämpfen hatten. Zwei IFR-Piloten sollte das aber nichts anhaben können. Der nächste Tag erwartete uns dann wieder mit tief hängenden Wolken.

Der Sprung nach Afrika mit Tücken

Trotz schlechten Wetters, aber mit der Erwartung von durchfliegbaren Wolkenlayern, machte ich die Flugpläne für alle drei Maschinen fertig. Es sollte über VNE-MTL-STP-MERLU direkt nach Ajaccio (LFKJ) gehen. Kaum waren wir gestartet, stiegen wir auf FL75 (= Flugfläche 75, ca. 2300 Meter über dem Meeresspiegel). Später sollten wir in höher werdenden Layern bis auf FL95 steigen. Die Warnung von Marseille mit „severe icing“ sollte uns immer begleiten und ein wachsames Auge auf das Wetter und die vielen Wolken werfen lassen. Im Gebirge gilt es jetzt umso mehr, in keinerlei Wolkenschichten einzufliegen. Die Nullgrad-Grenze war schon überflogen und mit unterkühlten Tragflächen kann ein Einflug in dichte Wolken den sicheren Tod bedeuten. Bereits deutlich vor der Küste hatten wir dann wieder bestes Wetter und waren somit östlich an Marseille vorbeiflogen.

Über Saint-Tropez (STP) ging es dann in FL65 über das Mittelmeer nach MERLU-Point zum Weiterflug nach Ajaccio. Dank der moderaten GPS-Technik ist die Navigation ein Kinderspiel geworden. Da wir vor einem Jahr aber einen Ausfall des GPS-Empfängers hatten, ist ein „Plan B“ mit herkömmlicher Navigation immer bereit zu halten. Leider hatten wir mittlerweile mit der D-ETIV einen Ausfall von Transponder Mode-C und wir mussten genau die Höhen halten und jeden Wechsel an ATC melden. Auch das DME war recht taub und wir können nur in der Nähe eines Funkfeuers eine Anzeige erhalten. Sofern keines der beiden GPS ausfiel, aber auch kein Nachteil. Der Wind war mittlerweise sehr stürmisch, Anne war auf der Rückbank mehrmals schon durchgeschleudert worden und hielt sich jetzt überall fest. Kräftige Böen ließen die Maschine mehrmals absacken, wodurch der Autopilot mächtig nach oben zog. Das Powersetting musste laufend justiert werden, damit wir im Steigen der Luftmassen nicht in den gelben Bereich des Fahrtmessers kamen und beim Sinken genügend Leistung für den steilen Weg nach oben hatten. Es war ein Wetter, wo sich Passagiere und Piloten nicht so richtig wohlfühlten. Der mit über 30 Knoten stark böige Wind peitschte die Gischt über die Wellenkämme. Tief liegende Wolkenfetzen mit aber lockerer Bewölkung sorgten dafür, dass sich die einzelnen Maschinen stärker in der Höhe und Geschwindigkeit staffelten.

Das Wetter in Ajaccio sollte laut Vorhersage gut sein und kein Seenebel war zu erwarten, der bei diesen Wetterlagen eine Landung unmöglich machen würde. Als „Alternate“ hatten wir den etwas nördlicher gelegenen Flugplatz von Calvi angegeben. In 2000 Fuß über dem weiß-blauen Meer ging es zum Einflugpunkt NW weiter über W am NDB IS vorbei. Bei fast Windstille landeten wir auf der Piste 02 um gleich danach links abzurollen und zur Tankstelle zu gelangen. Hier wartete bereits die D-ELQC mit Werner und Elsbeth. Direkt nach uns kamen auch Dietmar und Gerd mit der D-ELPA an. Auf dem Apron sahen wir die „Vorhut“ von gestern mit der schnellen D-EJNG und der D-ELWC von Haissam und Michael. Ich hatte Birgit per SMS die Startmeldung in Lyon gesendet und sie machte mit den Crews in Ajaccio bereits vor unserer Landung die nächsten Flugpläne für die Einreise nach Tunesien klar. Wir hatten nach dem Tanken nur wenig Zeit und gingen dann mit fünf Flugzeugen auf den Leg nach Afrika, direkt nach Monastir wo ein

Info

Flugplatz Ajaccio, Kennung LFKJ

AVGAS 100 LL vorhanden, ca. 1,70 EUR pro Liter
Landegebühr mit Handlingpauschale 30 EUR
pro Flugzeug.



Anflugkarte: <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/aip/enligne/METROPOLE/AIP/VAC/A/VA/C%20AD%202.LFKJ.pdf>

Flugplatz Monastir, Kennung DTMB

AVGAS 100 LL vorhanden, ca. 2 – 2,10 EUR pro Liter
Landegebühr mit Handling ca. 20 EUR pro Flugzeug



AIP Tunesien im Internet:
<http://www.oaca.nat.tn/images/GEN%203.2.pdf>:

Hotel und sommerliche Temperaturen bereits auf uns warteten. Der Ausflug ging über SA, danach über CORSI-RAMEN-CAR-OSMAR und TUC zum VOR MON des Zielflughafens. Soweit die Planung. Die schnelle C-182 mit Christoph, Birgit und Günter sollte als letzte starten und uns während des Fluges einholen. Alle Piper waren in der Luft und schon ca. 20 Meilen südlich, als Dietmar über SMS eine Meldung von Birgit erhielt: die C-182 sprang nicht an! Da unser Flugzeugwart Günter Ruskowski in der Maschine saß und fast die gesamte Werkstattausrüstung dabei hatte (wie wir spotteten), wollten wir weiterfliegen und erwarteten nach der Reparatur die Cessna am nächsten Morgen in Monastir. Später erfuhren wir, dass Günter nach langem Suchen in dem schwer zugänglichen Triebwerk der Maschine den Fehler gefunden hatte und beheben konnte. Eine Verschraubung des Bowdenzugs des Mixture-Hebels war am Endpunkt gelöst und der Motor bekam keinen Treibstoff. Die Eingrenzung des Problems kostete jedoch so viel Zeit, dass der Flug nicht mehr im Tageslicht durchgeführt werden konnte. Mit einem IFR-Flugplan startete jedoch die Cessna noch bei Tageslicht auf Korsika und sollte uns gegen 20 Uhr in Monastir wieder treffen. Birgit war nach der Landung über das Anflugverfahren etwas verwundert, denn die kleine Einmot wurde bis zum Überflug des Platzes in FL105 gehalten und ein möderisch schneller Sinkflug wurde gefordert, da eine Einordnung zu den anfliegenden Jets wohl vorgenommen wurde. Gleichberechtigung auf tunesisch.



Abbildung 3: Der Abflug von Korsika, die D-EJNG ließen wir mit einem Schaden zurück

Noch ahnten wir nichts vom späteren Eintreffen der NG, da wir bei der stärker werdenden Bewölkung gerade in 3500 Fuß über dem Meer Richtung Sardinien unterwegs waren. Die Sicht nach vorne verriet nichts Gutes! Vor Sardinien staute sich eine mächtige Wolkengruppe. Unser Meldepunkt RAMEN lag jedoch genau auf der bergigen Insel. Keine Chance unterhalb einzufliegen, da die Berge uns dann wohl „unfreundlich“ empfangen würden. So mussten wir noch vor der Küste über der sicheren See einen Steigflug auf FL 95 beginnen. Mit Vollgas stiegen wir in einen sonnigen und herrlich blauen Himmel. Die Wolkendecke endete in FL85 und wir konnten problemlos den Flug fortsetzen. In der Zwischenheit hatten wir mit Olbia Approach Kontakt und würden kurz vor RAMEN an Cagliari weitergereicht werden. Unser schlechtes Erlebnis bei den Italienern im letzten Jahr war für uns eine Warnung, nochmals auf dem Platz mit der Kennung LIEE zu landen. Willkür, Korruption und Langsamkeit warfen uns beim letzten Besuch vor einem Jahr über drei Stunden in der Planung zurück. Der Controller war heute jedoch sehr freundlich und übergab uns kurz vor OSMAR an Tunis. Bei wunderschönem Wetter überflogen wir den Platz von Tunis und sahen im Osten der Stadt das geschichtsträchtige Karthago liegen. Das Künstlerdorf Sidi bou Said lag etwas nördlich

davon und war mit der prächtigen Küstenlandschaft ebenfalls sehr gut zu sehen. Wir sanken auf 3500 Fuß und begannen den Anflug auf Monastir. Kaum waren wir über Afrika, kam die Pflichtübung der Berechnung der Überflugszeiten wieder zum Tragen. Da wir mit dem Garmin GNS430 ausgestattet waren und im Flugplanungsmodus alle Punkte von uns bereits eingetragen waren, konnten wir sofort alle Estimated Times of Arrival (ETA – Angabe vierstellig in UTC) ablesen. Einige andere Maschinen hatten das wohl nicht so gemacht und mussten immer wieder neu rechnen oder gaben anstatt der ETA die Estimated Time Enroute (ETE) bis zum Überflugspunkt (Minutenwert) an. Dieser wurde dann einfach geschätzt, aber die Controller gaben sich damit immer gut zufrieden. Manchmal wurde alle fünf Minuten nach den ETAs gefragt. Eine gute Vorbereitung und ein gutes GPS sollten sich hierbei auszahlen. Im Anflug nach Monastir wurden wir vom Tower überrascht! Das Wetter war für unsere Verhältnisse sehr gut, aber er bestand wegen der Sicht von 7 km auf ein Special-VFR.

Kaum hatten wir das angefragt, ging alles wieder weiter. Unser fehlender Mode-C wurde angemerkt, aber blieb ohne Nachteile.. Sogar alle Maschinen konnten gleichzeitig mit S-VFR in die Kontrollzone einfliegen. Bei besten Wetter landeten wir am späten Nachmittag in Monastir und rollten zur Tankstelle, vor uns die untergehende Sonne. In Tunesien gibt es nur an zwei Plätzen den Treibstoff AVGAS 100 LL, den wir benötigten: Tunis und Monastir. Das wussten auch die Tankstellenbetreiber. Nur gegen Cash in einheimischen Geld (1 EUR entspricht ca. 1,6 Tunesischen Dinar), wollten sie die Betankung vornehmen. Das ging sogar so weit, dass wir erst das Geld zeigen sollten, dann wollten sie erst mit dem Tanken beginnen. Nun waren mit Haissam und seinem Vater arabisch sprechende Crewmitglieder dabei. Nach einem für europäische Verhältnisse langen und turbulenten Gespräch, einigte man sich, dass zuerst getankt wird, damit die Literzahl feststeht, bevor Geld getauscht wird. Vernünftig! Mit ca. 2 EUR pro Liter AVGAS waren wir aber ganz schön ausgenommen worden. Nur gut, dass wir ein Hotel für 20 EUR pro Nacht ganz in der Nähe des Flughafens hatten. Es ist sehr wichtig, im Vorfeld der Reise zu buchen, da auf der Einreisekarte das Hotel angegeben werden muss. Vier Taxen brachten uns zum nahe gelegenen Hotel. Natürlich zahlten wir viel zu viel für die Taxen!

Das Hotel war sehr gut, nur die etwas weichen Betten brachten uns etwas um den Schlaf. Die meisten Hotels sind zu dieser Jahreszeit noch nicht in Betrieb und unser 3-Sterne Hotel Saadir war kaum belegt. Das gute Essen entschädigte uns für den langen Flugtag. Am Abend traf dann auch die Besetzung der Cessna ein. Somit konnte es am nächsten Morgen zum großen Abenteuer Libyen losgehen.

Tripoli und der große Ärger



Abbildung 4: Nach der Landung auf Tripoli International

Bei gutem Wetter und erneut mit Special-VFR ging es von Monastir zum Einflug nach Tripoli. Der Flugweg führte uns von Monastir über Djerba-VOR (JBA) zu TANLI als Einreisepunkt, danach über das Funkfeuer ZAW zum Flugplatz Tripoli mit der Kennung HLLT. Welch ein Eintrag im Flugbuch! Bei gutem Wetter, sehr freundlichen Controllern und den obligatorischen Angaben aller ETAs ging es zum Anflug auf die Piste 09. Die D-ELQC mit Werner und Elsbeth hatte uns bereits bei TANLI überholt und wir hatten eine schöne Fotosession mit dem afrikanischen Kontinent im Hintergrund. Werner zog in ca. 10 Meter Abstand bei einem ruhigen Wetter an und vorbei. Wir hatten den Autopiloten eingeschaltet, damit wir den Kurs exakt hielten. Anne schoß vom hinteren Sitz tolle Bilder.

Nach der Landung wurden wir sehr freundlich begrüßt. Wir stellten unsere kleinen Maschinen vor den Jets ab. Ein Liner der Austrian Airlines war

sprachlos, als er uns in Tripoli sah. Später konnte ich erahnen warum. Mit der Gewissheit, dass wir keine Landgebühren und keine Parkgebühren zu zahlen hatten, stieg die Crew in den Bus zum Terminal ein. Hier trennte sich die Gruppe in zwei Teile.

Dietmar und ich wollten den Treibstoff zahlen (AVGAS 100 LL für nur 1,12 Dollar, also ca. 93 Cent.). Wir fragten den Handling-Agenten nach unserem Kontaktmann Abdul, den ich über unsere Ankunft vorher aus Monastir informierte. Er wartete wohl in der Ankunftshalle und war dem Agenten gut bekannt. Das alles stimmte mich sehr positiv. Alles lief wie am Schnürchen. Wir waren nach 5 Jahren endlich am Ziel, wir waren in Libyen.

Dietmar und ich wurden zum Bezahlen des Treibstoffs in ein kleines Office gefahren. Hier wurde und die Rechnung von 528 Dollar für die 470 Liter AVGAS erstellt. Das Geld bat uns ein älterer Herr, umringt von weiteren 5 Personen, in dem engen Büro auf den Tisch zu legen. Die Stimmung war sehr freundlich und wir fühlten uns sichtlich wohl. Ich nahm von Dietmar das Dollarbündel und legte für alle kontrollierbar verschiedene Stapel zu je 100 Dollar auf den Tisch. Die ersten drei Stapel waren jeweils zwei 50-Dollar Scheine. Zufrieden nickte der ältere Herr, packte vor unseren Augen das Geld zu einem Stapel zusammen und sagte uns, dass wir jetzt zur Bank gehen sollten zur Einzahlung. Ich rollte den erhaltenen Stapel zusammen und steckte die Rolle ganz tief in meine Hosentasche. Begleitet von einem seiner Mitarbeiter gingen wir dann zur Bank. Vorher sollte uns eine Polizeikommissar nochmals bitten, alle Bargeldbestände, besonders die von Dietmar, zu dokumentieren. Wir gaben alles an, denn er wollte das Geld auch sehen.

Zur Einzahlung übergab ich Dietmar die Rolle mit den Dollars und setzte mich auf eine der Bänke. Hier begannen unsere Sorgen nun richtig! Kaum saß ich auf der Bank, erreichte mich eine SMS von Anne. Alle Mobiltelefone von uns, außer die E-Plus Handys von Anne und mir, gingen hier nicht mehr! Kein Vodafone, keine T-Mobile und kein O2. Anne schrie schon fast um Hilfe im Text der kurzen Nachricht. Die Gruppe war nun gebeten worden, die Visa vorzulegen. Wir hatten jedoch keine und somit waren alle festgehalten worden. Die zweite Gruppe mit Anne versuchte zu Abdul Kontakt aufzunehmen, jedoch nur ich hatte die Daten von ihm. Er konnte auch nichts machen, das wußte ich, denn er hatte mehrfach und unmissverständlich darauf hingewiesen, dass wir für die Einreise die Visa im Vorfeld benötigten. Ich sprach Dietmar an, der die Möglichkeit der Visa-Erstellung vor Ort vorgeschlagen hatte, mit Rücksprache von seinen Kontakten. Er hatte aber mittlerweile andere Sorgen. Vom Geld fehlten 200 Dollar! Ich war sicher, ihm die komplette Rolle gegeben zu haben, untersuchte nochmals alle meine Taschen. Das Geld war eindeutig weniger! Es fehlten vier 50 Dollar Noten. Waren wir einem Taschenspieltrick des alten Herren aufgesessen? Wir konnten nur vermuten.

Schließlich bezahlten wir das Geld, jetzt aber 728 Dollar, wobei der Liter AVGAS jetzt aber 1,56 Dollar kostete, statt den 1,12. Wir mussten schnellstens zur Gruppe zurück, die nach Hilfe wegen der Visa schrie. So einfach war das aber nicht! Unser Begleiter brachte uns zurück zum Büro der Tankstelle. Dietmar und ich hatten das ganz gewisse Gefühl, dass wir betrogen worden waren. Dies konnten wir aber nicht beweisen. Mit Tee und sehr freundlichen Mienen wurden wir empfangen und tranken mit unseren vermeintlichen Taschenspielern auch noch gemeinsam den nun etwas bitterer schmeckenden Tee. Der alte Herr händigte uns jetzt die Einzelquittungen für die Betankung der Flugzeuge aus. Fast wollte ich schon was sagen, aber die fremde Umgebung und die fast erdrückende Enge in dem überfüllten kleinen Raum ließen keinen Platz für einen Streit oder Mißtrauen. Nach dem Tee wollten wir zur Gruppe zurück, da in der Zwischenzeit eine zweite SMS von Anne eingetroffen war. Diese stimmte mich gar nicht glücklicher. Es schien sich richtig Ärger wegen den fehlenden Visa abzuzeichnen. Dietmar und ich mussten schnellstens zur Gruppe zurück!

Wir machten uns umgehend auf den Weg zurück zum Terminal, bis unser Begleiter uns in ein anderes Office begleitet. Ich erkannte vor der Tür den freundlichen Herrn, der uns auf dem Vorfeld so nett begrüßte und uns zur Tankstelle fuhr. Wir traten in den Raum. Zu meiner Verwunderung wurde nach dem Gewicht unserer Flugzeuge gefragt und danach eine Rechnung von 1.800 Dollar vorgelegt. Ich war sprachlos! Was war mit der Absprache mit Abdul geworden, der uns kostenfreie Landungen garantierte? Ich telefonierte sofort mit Abdul, der nach 10 Minuten endlich erschien. Ich war sehr froh darüber!

So froh ihn zu sehen, erzählte ich von der absurd Summe von 1.800 Dollar. Nach kurzem Disput stellte sich die Situation so dar, dass die Landung und das Parken frei wäre, aber die nicht verhandelte Handlinggebühr diesen Betrag darstellen sollte. Schließlich sind wir mit den Bussen transportiert worden. Da es auch keine Handlinggebühren für kleine Maschinen gäbe, sind wir mit den Airlinern gleichgesetzt worden. Das schien absurd. Abdul setzte sich für uns ein. Wir beide hatten im Vorfeld nicht an die Handlinggebühren gedacht und „nur“ über Landegebühren und Parken gesprochen. Dietmar und ich wurden in einen Nebenraum gebracht während die beiden Parteien sich fast zerfetzten. Das ist wohl so üblich, dachte ich. Nach einer Viertelstunde Warten durften wir zurück in das Büro. Wir hatten jetzt ein Verhandlungsergebnis: 1.100 Dollar Handling und ein

Schreiben, dass für uns auf allen anderen Flugplätzen, die uns in Libyen noch erwarten, keine weiteren Gebühren anfallen würden.

Mit der Bezahlung des Betrags sollten wir wirklich für den Rest der Reise in Libyen keinerlei weiteren Kosten haben? Das ist also der neue Vorteil? Schnell haben wir im Kopf überschlagen: 4 Flugplätze, 5 Flugzeuge macht 55 EUR pro Platz. Wir hatten drei Personen an Bord und somit knapp 18 EUR zu erwarten. Das war ok. Trotzdem waren wir sauer und bezahlten nicht. Später würden wir mit dem Verhandlungsgeschick von Haissam dann doch knapp über tausend Dollar bezahlen (850 EUR).

Unser oberstes Ziel war jetzt die Gruppe zu finden. Der freundliche Herr von vor einer Stunde, war in ein grimmiges Monster verwandelt worden, der die Kraft zu haben schien, uns vor seinen Augen in Asche verwandeln zu können. Die Freundlichkeit war vollkommen dahin. Mit Abdul an unserer Seite ging es dann zu Gruppe. Hier folgte der nächste Paukenschlag. Die Wächter des Flughafen konnten sich nicht erklären, warum wir ohne Visum eingeflogen waren. Mit unserer Geschichte, dass wir vor Ort eines bekommen könnten, waren die Behörden restlos überfordert. Schnell stellte sich mit dem Sprachverständnis und der Vermittlung von Haissam und Mahmoud heraus, dass es zwei Gruppen in der Behörde gab. Eine wollte uns sofort wieder abschieben, eine andere wollte sich für uns einsetzen und alle Möglichkeiten für eine Ausstellung des Visum vor Ort ausloten. Es folgten ein Polizeiverhör mit Dietmar, das aber von unseren beiden Arabern begleitet wurde. Es stellte sich weiter heraus, dass auch Abdul mit in den Strudel gerissen wurde. Eine knappe Stunde später wurde das FAX präsentiert, wonach die Einreise nur mit gültigem Visum erlaubt wurde. Wir hatten das bekommen und mussten wir auch eingesehen. Das war das Ende für unser Bemühen. Die Sache eskalierte jedoch weiter, bis am späten Abend auch noch der Minister für Tourismus eingeschaltet wurde. Kurzfristig keimte Hoffnung auf.

Wir waren, außer mit den beiden Mobilfunktelefonen von Anne und mir, von der Außenwelt abgeschnitten. Kurz vor der Abreise hatten wir einen Kontakt zu einem Reiseveranstalter in Ghadames erhalten. Dort war auch eine Telefonnummer abgedruckt. Ich



Abbildung 5: Festgehalten im Flugplatz, aber eine gute Bewirtung durch die Libyer

erreichte Herrn Aboulkassim auf dem Mobiltelefon und schilderte unsere Situation. Er sagte, dass wir auf keinen Fall abreisen sollten und wir auf ihn warten sollen. Sofort führte er von Ghadames (so hatte ich das verstanden) die weite Strecke nach Tripoli und würde uns noch in der Nacht treffen können. Er wäre in der Lage, uns Visa zu besorgen. Wieder keimte Hoffnung auf.

Kaum machte diese gute Nachricht die Runde, mussten wir unsere Piloten benennen, die eine Instrumentenflugberechtigung haben. Drei von den fünf Maschinen müssten demnach trotz Dunkelheit sofort ausreisen.

Wir stellten uns gegen diese Trennung und nannten unsere Erschöpfung als Vorwand gegen die teilweise Abschiebung. In der Zwischenzeit hatte man mit der übermüdeten und hungrigen Mannschaft ein Herz. Es wurden Getränke und Sandwichs gebracht, mit der Nachricht, dass wir im Flughafen übernachten müssen. Gut, dass wir die Schlafsäcke dabei hatten, dachten wir. Pro Flugzeug wurde ein Pilot erneut zur Maschine geleitet, um die nötigen Dinge für die Übernachtung zu besorgen. Kaum hatten wir in der Wartehalle alle Dinge abgeladen, kam eine anscheinend hohe Delegation zu uns, mit einem ganzen Stapel Schatullen. Haissam übersetzte. Wir hatten jetzt von ganz oben eine Nachricht erhalten, die schizophrener nicht sein konnte.

Der Minister für Tourismus begrüßt uns in Libyen, aber wir haben gegen Regeln verstoßen. Wir sollten jedoch wieder zurück kommen und nur Gutes über das Land sagen. Zum Zeichen der Freundschaft überreichte man uns ein Gastgeschenk. Die Schatullen wurden überreicht und in jeder befand sich ein kleiner Teller aus Blech mit einem Motiv aus Libyen. Die Entscheidung war damit wohl endgültig. Trotzdem wollte ich mich nicht damit zufrieden geben! Ein nächstes Telefonat mit Herrn

Aboulkassim folgte, der bereits auf dem Weg nach Tripolis war und gegen 3 Uhr nachts ankommen sollte. Erneut bat er uns nicht abzureisen, egal was kommt. Eine winzige Hoffnung. In der Wartehalle konnten wir aber nicht schlafen.

Gleißendes Licht, viel zu stark eingestellte Klimageräte, blander Boden. Nichts war schön an diesem Wartesaal. Um unser Leid etwas zu mindern, wurde uns kurz nach 23 Uhr der Zugang zum First Class Lounge erlaubt. Hier hatten wir ein mageres Buffet mit Essen und Getränken, das wir dankbar annahmen und mit etwas zurückhaltendem Hunger vorsichtig stürmten. Auch hier prangte von allen Seiten die Bildern von Ghadafi mit Sonnenbrille und erhobenen Haupt. Es war eine skurrile Situation unter dem Antlitz des hiesigen Machthabers den Schlafsack auszurollen und einzuschlafen. Trotz lautem Fernsehen und Gesprächen im Hintergrund konnte ich gegen Mitternacht doch noch einschlafen.



Abbildung 6: Übernachtung auf den Flugplatz im Schlafsack und der Lounge

Das Zünden von Lampen weckte mich aus dem Schlaf, gefolgt von den 4-Uhr Nachrichten von Euronews auf dem riesigen und lauten Fernsehgerät der Lounge. Ich musste mich kurz sortieren, erkannte aber gleich die Lage wieder. Es war kein Traum. Noch immer waren wir gefangene Gäste im internationalen Flughafen von Tripoli. Noch immer kein Visum. Noch immer unsere eigene Schuld.

Das Buffet wurde aufgefüllt. Unsere hungrigen Mägen machten sich über Croissants, Kaffee und Marmelade her. Trotz aller Strapazen war die gesamte Crew in guter Verfassung. Wir hatten niemals wirklich Angst und wußten von der guten Story, die wir erzählen konnten. Wir wußten aber auch, wie dumm wir waren. Wir wußten von unserer eigenen Schuld an der Situation. Um 6 Uhr erhielten wir die Nachricht, dass wir bei Tagesanbruch ausfliegen müssen. Kein Pardon, kein Aufschub. Das klang endgültig.

Ich wähle die Nummer von unserem Helfer (siehe Kasten) der sicherlich schon kräftig im Hintergrund arbeitete. Herr Aboulkassim war um 7 Uhr morgen erreichbar und im Hotel in Tripoli abgestiegen. Wohl noch in der Nacht gegen 3 Uhr wollte er zu uns kommen. Seitens des Flughafens wollte man jedoch den Kontakt nicht gestatten und man bat ihn, am nächsten Morgen ab 9 Uhr vor dem Leitenden vorzusprechen. Dieser wäre vorher nicht anwesend und keiner sonst könnte helfen oder entscheiden. Ich schilderte dramatisch unseren Rauswurf und den Druck der Ausreise. Er bat abermals nicht zu fliegen und zu sagen, dass wir übermüdet wären und nicht fliegen könnten. Das wäre unser Vorwand.

Der Druck auf uns wurde jedoch immer größer. Zwar schindeten wir bei allen Gelegenheiten Zeit und machten alles sehr langsam, standen um halb neun vor den Flugzeugen auf dem Vorfeld. Startzeit 9 Uhr. Noch beim Einsteigen in die Piper telefonierte ich mit unserem Mann, der jedoch nicht vorgelassen wurde. Der Entscheider wäre in einem Meeting und konnte Herrn Aboulkassim nicht empfangen. Wir starten die Motoren mit dem Ziel Djerba in Tunesien. Der Traum von Libyen war ausgeträumt. Wir wurden mit einem extralangen Aufenthalt am Rollhaltepunkt der 20 „bestraft“ und mehrere Jets landeten und starteten vor uns. Endlich nach durften wir nach einer Viertelstunde starten. Alle mussten zu gleichen Zeit auf die Startbahn rollen und im Formation abheben. Das ist sowas noch erleben durften. In Deutschland wäre das eine Katastrophe und gleich eine Anzeige wert! Ich schob 20 Meter nach der WC auf der Piste die Gase rein. Wie an einer Schnur gezogen, starteten alle Maschinen fast gleichzeitig. Diese Reihenfolge durften wir bis TANLI-Point nicht verändern. Und jetzt noch die schnelle Cessna die letzte der Rotte. Deren Motor lief an unteren Rand des grünen Drehzahlbereichs.

Info

Ghadames Travel and Tourism

Taher A. Aboulkassim
Managing Director

Hy El-Andoules
Tripoli-Libya

E-mail: ghadamestours@hotmail.com

Tel. +218 21 477 82 24
Mobil: +218 91 213 35 24

Wo alles begann

Es ging alles so schnell. Eigentlich wollten wir gar nicht nach Djerba. Wir hatten auch kein Hotel. Über unsere ständig gerastete Interkom-Frequenz 123,45 MHz stimmten wir für Tozeur ab. Noch in der Luft, aber auf tunesischem Gebiet, änderten wir den Flugplan problemlos von Djerba nach Tozeur.

Nach ca. 3 Stunden landeten wir mit dem Routing ZAW-JER-KIRASTON auf dem vom letzten Tripp bekannten Flugplatz von Tozeur. Wir hatten hier kein AVGAS, kein Hotel und keine Permission. Trotzdem waren wir sehr willkommen. Ein herannahender Sandsturm zwang uns gleich die Flugzeuge zu befestigen. Die Feuerwehr brachte drei riesige Wassertanks pro Flugzeug und befüllte diese mit Wasser. So vertaut, hätte der Sandsturm kaum eine Chance. Alle Lufteinlässe wurden zusätzlich mit Schaumstoff abgedichtet.

Info

Avitour Touristik

Zeil 65-69
60313 Frankfurt am Main
Geschäftsführer: Kemel Srarfi

Telefon: 069 / 285 301 & 293 073
Telefax: 069 / 292 776

eMail: info@avitour.de
Internet: www.avitour.de

Hotelinfo:

Bel Horion, Nefta
Phone: (06) 460 328
FAX (06) 430 500
ca. 20 EUR pro Nacht/Person mit HP (bis 31.03.)

Während der Arbeiten auf dem Vorfeld telefonierte Dietmar mit dem Reiseveranstalter Avitour Herrn Srarfi, der uns im Nachbarort Nefta von Deutschland aus ein Hotel besorgte. Mit zwei Jeeps und 50 EUR Fahrpauschale weniger in den Taschen, bezogen wir unser Zimmer im 3-Sterne Hotel „Bel Horizon“. Wir beschlossen drei Tage hier zu bleiben und danach noch drei Tage in Monastir. Noch auf der Fahrt zum Hotel hatte ich den Zettel in der Hand, wo vor einem Jahr Abdul seine Adresse aufgeschrieben hatte. Alles klang so einfach. Damals.

Info

Nefta oder auch "Perle des Djerid" wird gerne als "Kairouan des Südens" bezeichnet. Eine Beschreibung, die auf das beschauliche Städtchen mit seinen 40 Moscheen und über 150 Marabouts (Sufi-Grabmäler) mehr als zutrifft. Der Ort - der mit recht als eine der schönsten Oasen Tunisiens gilt - wird bedingt durch seine geografische Lage durch den Talkessel und den Qued in zwei Häften geteilt. In dem Palmen bewachsenen Talkessel entspringen rund 1000 Quellen, die sich zum Qued vereinigen, der die gesamte Oase bewässert. In der malerischen Altstadt mit ihren Marabouts finden Sie auch die größte, aus dem 16. Jhd. stammende Moschee Neftas. Die teilweise noch perfekt erhaltenen Prunkbauten liefern wie auch die in Tozeur einen eindrucksvollen Beweis für die Bedeutung der Oase.

Quelle: <http://www.paulsippel.de/Tunesien/nefta.htm>



Der nächste Tag stand im Zeichen der Erholung. Irgendwie hatte ich Libyen noch immer nicht aufgegeben. Ich rief Herrn Aboulkassim erneut an und fragte nach den Visa. Er wollte sich immer noch drum kümmern, brauchte aber die Kopien der Ausweise. Wie besorge ich die in der Wüste? Es gab keinen Kopierer und das FAX-Gerät des Hotel konnte die Ausweise nicht einziehen. Michael hatte eine Kamera mit Bluetooth. So fotografierten wir alle Ausweise, überspielten diese dann über

Bluetooth in mein Handy. Von hier aus wollte ich dann die Daten direkt an die Mail-Adresse von Herrn Aboulkassim senden. Leider hatte kein Netz in Tunesien eine GPRS-Mobilfunkverbindung, die funktionierte. Fehlanzeige. Was nun?

Der Reiseagent wartete auf meine Daten. Mir fiel ein, dass Abdul vor einigen Tagen die eingescannten Seiten der Reisepässe als Mail erhalten hatte. Ich rief Abdul an. Er wollte sofort in die Firma fahren und die Kopie der mail an Herrn Aboulkassim weitersenden. Prima, das klappte! Schon war ich wieder guter Dinge, dass wir jetzt direkt von Tozeur aus über Ghadames einreisen können. Noch am Abend zogen die libyschen Behörden den nächsten Joker aus dem Ärmel. Anscheinend waren sie über unsere beiden Libanesen und deren Verhandlungskünste und deren Sprachfertigkeit so sauer, dass wir nur 11 Visa bekommen würden, Haissam und Mahmoud nicht. Das war für uns untragbar und wir beerdigten das Unterfangen für dieses Jahr. Mit dieser endgültigen Entscheidung war jetzt auch die Last von mir gefallen.

Es gab keine Optionen mehr, alle Karten lagen auf dem Tisch. Wir hatten verloren, aber viel gelernt. Die Augen richteten wir jetzt nach vorne. Tunesien ist ein wunderschönes Land und hier waren wir ganz herzlich willkommen. Meine Erholung begann.

Nach einem Ausflug in das Star Wars Dorf und einer Jeep-Safari (16 EUR pro Teilnehmer, durch das Hotel buchbar), ging es am dritten Tag zum Flugplatz zurück. Der Weiterflug nach Monastir stand auf dem Programm. Alle Mitarbeiter des Flughafens in Tozeur waren sehr nett und hilfbereit. Wir erhielten Wetterbriefing und Anflugkarten für Tabarka im Norden des Landes, das wir ebenfalls noch anfliegen wollten. Für alle Flugzeuge zusammen bezahlten wir für die Landung und drei Tage Parken nur 42 EUR. AVGAS 100 LL muss vor dem Anflug bestellt werden, sonst ist jedoch eine Fahrt im Pick-up zur nächsten Tankstelle problemlos möglich. Verbleites Autobenzin mit 98 Oktan ist für umgerechnet 67 Cent zu erhalten. Der Tankwart verfügt über genügend Kanister, um ca. 400 Liter Sprit zu transportieren.



Abbildung 7: Wo alles begann: der Flugplatz von Tozeur mit den riesigen Jumbowracks

Monastir – die Gruppe trennt sich erneut

Wieder Anflug auf Monastir. Langsam kennen wir diesen Platz sehr gut. Nach vier Tagen Abstinenz muss der Preis für Treibstoff aber ganz schön gestiegen sein! Wir bezahlen diesmal mit 2,10 EUR so viel wie noch nie. Aber was sollten wir machen? Das Hotel Saadia empfängt uns wieder. Telefonisch haben wir über Avitour die Zimmer gemietet. Mit 20 EUR pro Nacht und Person mit Abendessen (Buffet) und Frühstück ein sehr gutes Angebot. Wir wissen jetzt auch, dass das Taxi zum Hotel nicht mehr als 5 Dinar kosten darf - für einen Wagen wohlgemerkt, nicht pro Person.

Am nächsten Morgen trennt sich die Gruppe, was aber von Anfang an feststand. Michael muss wegen dem am Montag beginnen ATPL-Seminar nach Deutschland zurück. Mit Haissam und Mahmoud verlassen uns mit der D-ELWC auch unsere Dolmetscher. In Tunesien kommen wir jedoch mit dem perfekten Französisch von Eckhard aber bestens über die Runden.

Auch hier folgen ruhige Tage. Am Sonntag nutzen wir die Zeit zu einer Bahnfahrt nach Tunis. Der Zug startete um 8:45 Uhr vom nahegelegenen Sousse aus ca. 140 km nach Norden direkt ins Zentrum von Tunis. Mit nur 8 Dinar pro Person fahren wir erste

Klasse. Bei diesen Preisen sind wir alle wieder versöhnt und rechnen das in die Preise der Deutschen Bundesbahn um. Wie weit kämen wir mit 5 EUR in der ersten Klasse? Wir wissen aber alle, das die Standards nicht zur vergleichen sind. Nach zwei Stunden Fahrt und vielen Eindrücken entlang der Bahnstrecke kommen wir in Tunis an, wo gleich einige findige Touristenfänger auf uns aufmerksam werden.

Sofort hagelt es Angebote für Taxifahrten. 70 Dinar für alle nach Sidi bou Said, dem bekannten Künstlerdorf. Christoph holte einen Stadtplan und wir beschließen dann mit der Bahn und knapp 50 Cent (0,65 Dinar) pro Person dorthin zu fahren. Eine knappe Stunde später treffen wir in Sidi bou Said ein. Ein herrliches Wetter und viele Händler begrüßen uns schon händeringend.

Info

Sidi Bou Saïd

Sidi Bou Saïd ist ein Künstlerdorf etwa 20 km nordöstlich von Tunis im Norden von Tunesien. Das Dorf liegt am Felsen von Karthago am Golf von Tunis.

Geschichte

Das Dorf war früher der Religion geweiht. Hier lebten Marabouts, religiöse Einsiedler. Der Name ist eine Abkürzung des Namens eines Heiligen namens Abou Said ibn Khalef ibn Yahia Ettamini el Beji, der hier gelebt hat. 1207 ließ sich der ernannte Mystiker Abou Saïd Khalafa ben Yahia dort nieder, um den Sufismus zu entwickeln. Nach dem Tod wurde er heilig gesprochen. Der Hügel von Sidi Bou Said wird als heiliger Ort verehrt. Im 16. Jahrhundert ließen sich hier wie im ganzen Norden Tunesiens Mauren nieder, deren Architektur das Dorf bis heute prägt.

Der englische Baron Rodolphe von Erlanger, ließ sich in dem damaligen Fischerdorf 1912 nieder und ließ dort einen kostbaren Palast bauen. Als Musikliebhaber öffnete er seine Türen für Künstler, indem er Zusammenkünfte und Abende organisierte, wo Kunst, Musik und Literatur sich mischten. Zu den Künstlern gehörten auch die deutschen Maler August Macke und Paul Klee. Nach seinem Tod im Jahre 1932 vererbte von Erlanger dem Land Tunesien sein Kulturgut.



Touristische Attraktionen

Der Touristenort ist vor allem durch seine schönen Farben, seinen Markt (Souk) und das Café des Nattes bekannt, ein typisch maurisches Café, in dem man unter anderem eine traditionelle Shisha (Wasserfeife) probieren kann.

Der neugetaufte Palast von Erlanger, Ennejma Ezzahra, ist das Zentrum der arabischen und Mittelmeermusik geworden. Er ist für die Öffentlichkeit zugänglich, die hier das Museum musikalischer Instrumente, die Architektur und die Gärten bewundern kann.

Sidi Bou Saïd ist auch ein Treffpunkt für Künstler geworden, vom jungen inländischen Bürgertum und von ausländischen Touristen. Der Ort ist bekannt für seine Architektur, mit ihren alten restaurierten Palästen.

Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Sidi_Bou_Said

Tolle Restaurants an den steilen Hängen laden mit Blick über das Meer zum Essen ein. Leider nahmen wir dieses Angebot an und verbringen fast unsere gesamte Zeit mit dem Warten auf das Essen. Sichtlich unter Druck fahren wir mit zwei Taxen nach Karthago weiter, um von dort aus den Zug von nach Tunis zu erreichen. Noch im Anrollen bespringen wir in Tunis den überfüllten Zug nach Sousse. Zwei Stunden beengte Bahnfahrt stehen uns bevor.

Das Team dezimiert sich weiter. Auch Christoph muss früher abreisen. Die Cessna macht sich mit Birgit und unserem Flugzeugwart Günter am Montag auf die Heimreise. Jetzt darf an den Flugzeugen nichts mehr passieren. Mit der schnellen Cessna mit Longrange-Tanks schaffen die drei es wirklich mit nur einem Zwischenstopp in Calvi abends um 19:30 Uhr lokaler Zeit in Paderborn zu sein. Birgit schreibt noch über Zürich in FL105 die SMS mit der ETA, die dann auch genau passte.

Tabarka – Perle im Norden

Wie bei den zehn kleinen Negerlein verschwinden immer mehr Flugzeuge. Drei mit 7 „Mann“ Besatzung sind übrig geblieben, die über Avitour ein 5-Sterne Hotel in Tarbarka angemietet haben. Den Flugplatz kannten wir schon aus der Luft, waren aber noch nie dort gelandet. Ein herrlicher Flug mit Kaiserwetter belohnt uns für diese Entscheidung. Wieder haben wir Gelegenheit Bilder der D-ELQC und unserer D-ETIV zu machen. In 10 Metern Entfernung klicken die Apparate in beiden Maschinen.



Abbildung 8: Die QC in Fotoflugdistanz

Der Norden empfängt uns mit stürmischer Gewalt. Bereits einige Meilen vor der Bergkette des Flugplatzes wirbelt es unsere kleinen Pipers herum. Anne hängt kurzzeitig unterm Dach. Sie schließt eine ganze Zeit und hatte den Gurt etwas gelockert. Jetzt packten wir alle die Gurte straff. Der Anflug auf die Piste versprach 30 Knoten Gegenwind und Böen bis zu 35 Knoten. Nach vielen Wirbeln und einem hohen Anflug, um die Bodeneffekte zu vermindern, landeten wir butterweich auf der riesigen Asphaltfläche. Beim Aussteigen mussten wir die Tür festhalten. Ein sehr starker Wind empfing uns. Von allen Flugplätzen war Tabarka der schönste! Gepflegte und saubere Anlagen, tolle Farben durch bunte Blumen und Olivenbäume und ein sehr freundliches Personal machten Lust auf mehr. Der Flughafenchef persönlich begrüßte uns. Die Landegebühr war mit 2 Dinar pro Tag einfach ideal. Wo gibt es sonst solche Preise? Gleich nach den obligatorischen Formalitäten wurden wir auf Einladung des Chefs mit dem Wagen des Flughafens kostenfrei zum ca. 15 Kilometer entfernten Hotel „Dar Ismail“ gefahren. Hier erwartete uns Luxus pur. Die 5 Sterne des geschmackvollen Golf-Hotels überzeugten. Die Zimmer waren sehr schön eingerichtet und endlich nach 10 Tagen Abstinenz auch Fernsehen! Zwar „nur“ VOX und ZDF, aber zumindest mal Wetter und Nachrichten aus unserem Deutschland. Das Buffet verschlug uns dann ganz den Atem. Alleine das Dessert-Buffet war mit drei großen Aufbauten den Preis von 36 EUR pro Nacht und Person (Halbpension) wert.

Abbildung 9: Stürmischer Anflug auf Tabarka (oben rechts ist die Bahn zu sehen) mit bis zu 35 Knoten Böen



Dietmar hätte sicherlich am liebsten gleich seinen Stuhl dort aufgebaut, zusammen mit Gerd, Eckard und Werner. Unter dreimal Nachspeise ging nichts.

Geplant war Tabarka mit einer Übernachtung, aber das Wetter in Deutschland und Frankreich schien uns nicht zu erwarten. Regen, Orkan, Überflutungen waren das bestimmende Thema in den Nachrichten. Wir stellen die Frage, ob wir zumindest nach Calvi auf Korsika fliegen und von dort aus den Rückflug und somit besseres Wetter warten sollten. Die Vorhersage schien erst für Freitag besser zu werden. Jetzt war erst Mittwoch. Da wir das Hotel sehr gut fanden und Calvi auch für teurere Hotels bekannt ist, entschieden wir uns für Sonne und einen Tag länger Tabarka.

Info

Tabarka

Tabarka ist für europäische Verhältnisse noch sehr ursprünglich und nicht vom touristischen Kommerz zerstört. Eine unverfälschte tunesische Kultur und Lebensweise, aber auch arabischer Handelssinn und eine herzliche Gastfreundschaft prägen das tägliche Leben der Bevölkerung und bilden den besonderen Charme des Fischerortes. Das nur zur Geschäftszeit quirlige Zentrum lädt zum gemütlichen Bummel ein. Alles ist in Tabarka ein wenig ruhiger und gelassener als in den Städten der Ostküste und auch die Souks wimmeln nicht von allzu aufdringlichen Schleppern, sondern laden zum Erkunden und Verweilen. Der Ort bietet wenige Highlights auch wenn er auf eine jahrhundertalte Geschichte zurückblicken kann. Von kalten Nordwestwinden geschützt breitet sich der Ort zunehmend auf die umgebenden bewaldeten Hügeln aus, welche von grossen Eukalyptusbaumbeständen geprägt sind. Die felsige Küste erlaubt immer wieder atemberaubende Ausblicke auf malerische Buchten und Badestrände. Tabarka ist der Ort der Korallenfischer, auch wenn die Korallen heute meist aus südlicheren Afrikaländern stammen. Traditionell lebt Tabarka vom Meer. Täglich werden frische Meeresfrüchte im Hafen und den umliegenden Fischgeschäften angeboten und Seehecht, Meerbarbe, Krebse und andere Schätze des Meeres lassen sich in den zahlreichen (Touristikrestaurants) des Ortes vorzüglich genießen.

Quelle: <http://www.tabarka.de>



Rückflug in den Regen

Alles geht mal zu Ende. Der Morgen begann mit Frühstück um 7 Uhr, 8 Uhr Taxi und um 9:30 Uhr starten wir Richtung Calvi mit starkem Gegenwind. Das herrliche Wetter ließen wir leider über dem blauen Himmel von Afrika zurück. Mit zeitweise nur 75 Knoten Groundspeed ging es auf der gleichen Route über Sardinien an Ajaccio vorbei nach Calvi. Über Notam wurden wir bereits über die Streiks in Frankreich informiert. Aber eine Notvorsorgung zur Abfertigung am Flugplatz und auf den FIS-Frequenzen schien sichergestellt zu sein. Nach 3:30 Stunden landeten wir in Calvi. Tanken. Weiter.



Abbildung 10: Ein letzter Blick auf die Küste von Afrika

Das Wetter machte uns etwas Sorgen. Je näher wir nach Norden kamen, so ausgeprägter wurde das Tief. Wolken hingen in verschiedenden Layern. Wir hatten Dijon im Flugplan als Ziel angegeben. Der Mont Ventoux war aber schon von weitem sehr gut zu sehen und im Rhonetal war das Wetter wieder besser. Die Temperaturen waren die gesamte Zeit positiv. Der Wind frischte im Rhonetal deutlich von hinten auf und wir gingen wegen der sich senkenden Wolkenuntergrenze immer tiefer. In FL65 durchflogen wir die Bereiche um Lyon und kurz vor Dijon mussten wir unter 3000 Fuss AGL gehen. Rhone Information gab uns über Funk eine SIGMET über starke Turbulenzen im Bereich von Dijon mit, die wir quittieren mussten. Das schöne Wetter von heute morgen war nun wirklich Geschichte. Anne wollte am liebsten in die Sonne zurück. Eckhard auch. Der Urlaub war trotz der ganzen Turbulenzen einfach toll gewesen.



Abbildung 11: Gut zu erkennen: die Gipfelstation auf dem Mont Ventoux

Dijon ist ein militärischer Platz, der auch von der zivilen Luftfahrt genutzt werden darf. Heute war ein reges Treiben der Mirage-2000 Kampfjets. Wir müssen sehr lange über dem Einflugpunkt Whiskey im Osten in 800 Fuss AGL kreisen, bevor wir als letzte der drei Maschinen auf der Landebahn 20 aufsetzen.



Abbildung 12: Kurz vor dem Endteil zur 20 in Dijon. Die Piste 20 ist rechts

Bei regnerischen und kaltem Wetter bezogen wir das überteuerte Holiday Inn. Andere Hotels waren nicht zu bekommen, zumindest keine 4 Zimmer im gleichen Hotel. Mit 135 EUR pro Zimmer mit Frühstück war das nach dem perfekten Service in Tunesien die Leistung bei weitem nicht wert. Das Wetter wurde schlechter und Birgit schrieb von Paderborn eine SMS, dass es heute kaum fließbar war. Wir warteten auf den nächsten Morgen und aßen sehr gut zu abend.

Ein Urlaub geht zu Ende

Bereits beim ersten Augenaufschlag sah ich ein herrliches Wetter. Aufgerissene Bewölkung, blauer Himmel und starken Rückenwind bis nach Hause! Das hieß aber auch, dass das schlechte Wetter in die Richtung zog, wo wir hin wollten! Die Frage war nur, wie weit ist die Wolkenfront heute schon nach Osten gezogen? In Frankreich funktionierte mein Handy wieder und ich konnte über PC_met die aktuelle GAFOR-Karten einsehen. Je später wir losfliegen würden, je besser würde es. Wir flogen natürlich recht früh.

Bereits nach dem Start entschieden sich Werner und Elsbeth für „on top“ zu fliegen. Mit reichlich Rückenwind stieg deren Piper noch immer mit 110 Knoten Groundspeed auf FL95 über die Wolkenberge. Wir und die D-ELPA mit Gerd und Dietmar nahmen einige Duschen in Kauf und blieben in 3500 Fuss unterhalb der Wolken. Hier blies es uns mit manchmal über 140 Knoten Groundspeed in 2 Stunden nach Hause.

Ohne Probleme verliefen die Landungen in Paderborn. Zwei Wochen fliegerisches Erlebnis und eine erste Bekanntschaft mit Libyen fanden Ihr Ende. Eines wissen wir aber schon heute: wir werden es wieder versuchen und die gemachten Erfahrungen nutzen. Die gesamte Truppe hatte trotz vieler Unwägbarkeiten und langer Wartezeiten sowie vieler Umplanungen nie die Lust verloren, und für alle war der Tripp eine echte fliegerische Bereicherung, gepaart mit einem echten kleinen Abenteuer. Die Fortsetzung folgt im nächsten Jahr – es bleibt weiter spannend! Die Anmeldungen für 2007 werden von Dietmar natürlich schon heute angenommen.