

Flugrallye „Toulouse-St.Louis/Senegal-Toulouse » vom 30.9. bis 15.10.2000

Der offizielle Rallye-Check in war zwar erst am Samstag Vormittag, nachdem wir aber ein Flugzeug in Toulouse gechartert hatten, gab es noch viele Vorarbeiten zu erledigen. Als ich am Donnerstag Mittag Michael mit dem Auto vom Toulouser Flughafen abholte, sausten wir deshalb gleich los zum Flughafen Lasbordes, schnappten uns den Flieger und flogen nach Muret, wo uns ein Fluglehrer erwartete, der Michael eine gründliche Einweisung auf dem ihm bis dahin unbekanntem Flugzeugtyp verpasste. Eile war deswegen geboten, weil anschließend das Flugzeug in der Werkstatt für den großen Trip fertiggestellt werden mußte. Dann waren noch Ersatzteile und Schwimmwesten abzuholen und die Versicherung wollte vor allem einen Scheck sehen, um uns die benötigte Deckung für Nordafrika auszustellen. Später fuhren wir noch 70 km weit zu einem Spezialisten für Flugzeugradios um für unsere Kopfhörer benötigte Adapter zu besorgen. Dabei durften wir lernen, dass ein französischer Nato-Stecker nicht gleich einem europäischen Natostecker ist! Beim anschließenden Rallye-Check in erhielten wir diverse Unterlagen und Kartenmaterial, eine Kiste mit für das Hospital von St. Louis bestimmten Medikamenten, einige Eßkonserven sowie leihweise einen hochmodernen satellitengesteuerten Notsender. Für den Wettbewerb wurde unsere Durchschnittsgeschwindigkeit auf 101 kts festgelegt. Nach der Flugzeugwartung und noch einem kurzen Übungsflug waren nun für die Rallye soweit vorbereitet. Dann ging's am Freitag Abend noch zum Flughafen, um das Fernsehteam, Bernd und Uwe, die uns während der Reise begleiten sollten, abzuholen.

Samstag, 30.09.00 Lasbordes

Auf dem Flugplatz ging es zu wie im Bienenschwarm. Begrüßung der Crews untereinander, für mich Wiedersehen mit vielen Pilotenfreunden. Unser Flieger wurde mit Sponsorenaufklebern reichlich beklebt, wir verstauten Überlebensmaterial (u.a. auch viel Wasser) und Ersatzteile; dann wurde uns noch eine kleine Filmkamera ins Cockpit installiert.

Nach einem gemeinsamen Mittagessen ging's gleich zur Sache, d.h. zum Briefing für den ersten Flugwettbewerb, den „Challenge Latécoère“; für uns, die Nummer 20 in der Start-Reihenfolge, unsere erste gemeinsame Rallye-Aufgabe! Zwei Zeitüberflüge irgendwo in der Landschaft – wir bekamen Fotos und die ungefähre Lage beim Start in die Hand gedrückt, man konnte also in der Luft erst mit der Suche der Punkte, deren Abstand sehr kurz war, anfangen - dann jeweils Auffinden von Zeichen auf dem Boden, Winkel- und Längenschätzung eines ausgelegten Pfeils und zur Krönung dann noch eine Ziellandung! Es ging ganz gut und wir freuten uns über unseren 10. Platz!

Abends wurden bei einem offiziellen Essen in der Industrie- und Handelskammer von Toulouse die Crews vorgestellt.

Sonntag, 01.10.00 Lasbordes – Alicante: 4:15 h

25 Wettbewerbsteilnahmeflieger und 5 Begleitflugzeuge, darunter eine Antonov zum Transport von Journalisten und Material, setzten sich nach Flugzeugbeladung, Entgegennahme von Essenspaketen und Briefing über Wetter, Strecke und Aufgaben in Marsch. Natürlich gab es auch hier wieder einen Zeitüberflug über einen in der Nähe von Narbonne am Mittelmeer zu findenden Punkt mit Zeichen, Winkel etc., dann aber waren wir frei und konnten den Flug so richtig genießen: Bei schönem Wetter über den Pyrenäenpaß Le Perthus, vorbei an Ampuriabrava und Gerona, später über Sabadell durch den VFR-Korridor Alpha, mit dem sich der große Flughafen von Barcelona die kleinen Flieger vom Hals hält, an Reus und Valencia vorbei in 1000 ft über dem Wasser, und dann noch im Norden von Alicante über recht hohe Berge, in deren Lee es uns teilweise ganz schön beutelte. In Alicante blieb das gefürchtete Radio-Chaos, vor dem man uns gewarnt hatte, diesmal aus. Da mein GPS vorübergehend ausfiel, bekam Michael gleich mächtig zu tun, um zur Übung die Überflugspunkte in sein neu erworbenes GPS einzugeben. In Alicante blieb ich beim Flieger zum Tanken zurück. Als Nr. 20 in der Reihenfolge kam man sehr spät dran, und wehe, die Antonov tankte noch vor einem! Im idyllisch im Palmengarten von Elche gelegenen Hotel „Huerta del Cura“ wurden wir am Abend zum Auftakt der Reise mit einem spanischen Abend belohnt: Tapas, Paella, spanischer Wein und Darbietungen der Flamenco-Schule von Elche!

Montag, 02.10.00 Alicante – Tanger: 3:15 h und Tanger – Casablanca: 1:50 h

Als Aufgabe hatten wir einen aufgelassenen kleinen Flugplatz zeitgerecht zu überfliegen und die üblichen Zeichen zu finden. Eigentlich hatte ich ja den Punkt schon vom letzten Jahr in meinen GPS, aber die auf der Karte nachgemessenen Koordinaten lauteten geringfügig anders, was uns alles verpatzte, denn der Flugplatz war auf der Karte nicht ganz richtig eingezeichnet (was wir aber erst später erfuhren). Ergebnis: wir sind zu weit südlich am Platz vorbeigeflogen – aber andere auch, zu unserem Trost!

Zum Flug über die Meerenge von Gibraltar mussten Schwimmwesten angelegt werden. Auf Wunsch des Fernseheteams sind wir mit einem Organisationsflugzeug - Treffpunkt im Westen von Almeria – in Formation geflogen. Sozusagen Flügel an Flügel! Es hat riesigen Spaß gemacht, über dem blauen Mittelmeer zwischen Europa und Afrika, bei schönstem Sonnenschein und dann ganz nah am Felsen von Gibraltar vorbei unsere Runden zu drehen.

Tanger: 1. Landung in Afrika – und der Formalismus der Einreiseprozedur begann. Von jetzt ab mußten wir nach jeder Landung immer erst ein Einreiseformular ausfüllen. Die vorgesehene Aufgabe der Spritberechnung konnte nicht erfolgen, weil die Tankstelle überraschenderweise abgebaut was und aus Fässern getankt werden musste. Die elektrische Pumpe fiel dann hierbei auch noch aus und es ging im Handbetrieb (!) weiter – eine lange Flugzeugschlange versprach stundenlanges Warten! Nach einem marokkanischen Couscous im Flughafenrestaurant beschlossen wir dann, ohne Auftanken weiterzufliegen. Schließlich hatte unser Flieger ja eine Reichweite von mehr als 5 h!

Zu meiner Überraschung traf ich noch eine mir bekannte deutsche Pilotin und ihre Fliegerfreunde, die mit drei Fliegern Nordmarokko unsichergemacht hatten.

Ein schöner Sightseeing-Flug nach Casablanca, wo uns eine Ziellandung erwartete, wurde nur dadurch getrübt, dass eines unserer nicht ganz neuen Radios aussetzte. Als Vorsichtsmaßnahme benützten wir zukünftig immer nur eines, während das andere ausgeschaltet blieb, damit es nicht auch zu heiß wurde. Außerdem hatte ich mein treues ICOM-Handgerät immer griffbereit.

Im Hyatt-Regency Hotel durfte beim marokkanischen Abend Bauchtanz natürlich nicht fehlen. Hier erwarteten uns auch die ersten Internet-Nachrichten, Grüße von den Daheimgebliebenen, die unsere Reise verfolgten, worüber wir uns mächtig gefreut haben.

Dienstag, 3.10.00 Casablanca – Agadir: 2:12 h

Beim Anflug auf Agadir herrschte sehr schlechte Sicht und man durfte den neuen Flugplatz Al Massira nicht mit der alten davor liegenden großen Landebahn verwechseln, die nur noch von dem marokkanischen König benutzt werden darf und für uns „prohibited“ war! Im spärlichen Schatten unter den Flugzeugflügeln öffneten wir erstmals ein paar unserer Konservendosen zum Mittagessen. Die Spritauflage bescherte uns 3 Liter Differenz und für den Flug nach Tarfaya war ein Fragebogen (QCM) und ein Zeitüberflug angesagt. Es hatte eigentlich geheißen, dass wir nach Flugplanaufgabe und Auftanken gleich weiterfliegen könnten. Irgendwie verzögerte sich dann doch alles bis in den frühen Nachmittag, bis die ersten von uns abheben konnten. Immer drei Flieger sollten die Genehmigung zum Losrollen bekommen. Leider war es gerade die Uhrzeit, wo aus Europa die Urlaubs-Charter in Agadir eintreffen. Man muß wissen, dass der Controller hier gleichzeitig die Ground-, Kontrollzonen- und Approach-Frequenz (also auch IFR-Verkehr) zu bedienen hat und somit mit 30 Kleinflugzeugen völlig überfordert war. Weitere fünf Flieger hatten schon ihre Quirle am Drehen und rollten los – gleich waren wir an der Reihe - als sie plötzlich umkehrten und den Motor abstellten. Denn nichts ging mehr - nur die Airliner wurden noch abgefertigt - erst ab vier Uhr sollten wir wieder drankommen. Verzweiflung kam auf, dann Resignation: es wurde zu spät für einen Flug nach Tarfaya! Die Flugzeit zu dem unbefestigten und unbeleuchteten Wüstenstrip in der Westsahara betrug nämlich 2:15 h, Sunset war um 18:34 h, es herrschte sehr schlechte Sicht von 3 km (Stratus vom Meer her).

Nur die Hälfte aller Flieger hatte es nach Tarfaya geschafft, der Rest landete nun in einem Hotel in Agadir. Fragebogen und Zeitüberflug mussten natürlich annulliert werden. Mir hat vor allem das FS-Team leid getan, die im legendären Ort Tarfaya, wo St. Exupéry Flugplatzchef gewesen war, filmen wollten. Außerdem hatten wir uns alle schon auf die Nacht in Zelten gefreut.

Mittwoch, 4.10.00 Agadir – (Tarfaya) – Layoune: 3:00 h und Layoune – Dakhla: 2:22 h

Nach anfänglichen dicken Stratus, die südlich von Agadir vom Meer ins Land quollen, wurden wir für das Missgeschick vom Vortag später fliegerisch aber voll entschädigt. In atemberaubendem Tiefflug kurvten wir um Tafelberge herum, folgten den ausgetrockneten Wadis, sausten unterhalb der Steilküste niedrigst über die Brandung (10 m?), winkten den vereinzelt Fischerbooten zu. Später sollten zwei Anflüge in Tarfaya dem FS-Team die Möglichkeit geben, wenigstens den Ort aus der Luft

noch zu filmen. Dazu war Bernd in unserem Flieger und Uwe flog im Organisationsflugzeug mit. Armer Bernd – eingequetscht zwischen Koffern, Fototaschen, Flugmaterial, Pilotentasche, Wasserflaschen und Büchsenverpflegung – und dann noch sein Filmequipment auf dem Schoß!

Wieder einmal war dieser mir schon bekannte Anflug auf Tarfaya recht abenteuerlich, da die sehr schlecht sichtbaren Verstrebungen einer riesigen Militärantenne weit in den Anflug hineinreichen. Landen konnten wir nicht, da laut Vorschrift nur mit einem Controller gelandet werden durfte; der aber war inzwischen bereits mit unserer ersten Rallyegruppe abgeflogen. In Layoune holten wir die anderen Crews wieder ein, die sich bereits schon zum Start nach Dakhla fertig machten.

Auch für uns ging es gleich weiter durch die Wüste mit einem Zeitüberflug in der Nähe von Dahla, inkl. Winkel schätzen (haben wir ganz genau getroffen), Zeichen identifizieren. Diesmal blieb Michael am Flugplatz zum Auftanken und kam ziemlich erschöpft erst 2 Std. später ins Hotel, wo dann aber ein frisches kaltes Bier auf ihn wartete.

Im recht einfachen Hotel Doums gab es Durcheinander mit den Zimmern für Bernd und Uwe. Nachdem ich ein Einzelzimmer mit zwei Betten hatte, habe ich kurzerhand noch eine Matratze reinlegen lassen und fertig! Was braucht der Mensch mehr, als eine Dusche (im Doums allerdings mehr tröpfchenweise) und ein Bett, um sich erschöpft auszuruhen!

Donnerstag, 05.10.00 Dakhla – Noackchott: 2:55 h

Auf dieser Strecke, die wir so lange wie möglich z.Teil sehr niedrig durch das Inland der Sahara flogen, diesmal mit Uwe als Passagier, wurde es sehr heiß. Aber wir konnten es uns einfach nicht verkneifen, „die Landschaft zu erkunden“. Das ging dann so vor sich: „Da ist ja ein einsames Zelt mit Leuten!“ Also runter, winken. Auf der asphaltierten Transmarokko-Straße juckte es uns natürlich in den Fingern, mal unsere Geschwindigkeit mit der von einsamen LKW's zu messen und sie zu begrüßen. Dann: „Schau, da ist eine Gruppe Kamele...“ „Wo! Hab ich nicht gesehen!“ Also noch mal zurück zum Fotografieren. „Was tun denn diese beiden Geländefahrzeuge hier mitten in der Einöde!“ Flügelwackeln zur Begrüßung! Und so ging es weiter. Deutlich war die Grenze zwischen Marokko und Mauretanien zu identifizieren. Sie geht entlang der einen einzigen mauretanischen Eisenbahnstrecke, die weit ins Inland zu einem Bergwerk führt. Außerdem gibt es entlang dieser Bahn immer wieder Militärposten - einfache Behausungen mit mehreren Antennen und Fahrzeugen; die mussten wir – selbstverständlich – im Tiefflug anpeilen... und die Soldaten winkten uns zu!

Als schließlich ungefähr zwischen Nouadhibou und Nouackchott die Außentemperatur auf 38° gestiegen war – die Sonne knallte erbarmungslos direkt von vorne ins Cockpit - und die Motortemperatur sich dem gelben Bereich näherte, von Öldruck- und Temperatur ganz zu schweigen, stiegen wir doch wieder höher und näherten uns auch dem Meer, über dem es normalerweise nie so heiß wird. Allerdings ging das Steigen bis 4000 ft nur etappenweise vor sich: 500 ft steigen, Motor wieder etwas abkühlen lassen, wieder 500 ft steigen etc. In der Höhe gab es vernünftige 28°, dafür lag nun die Sahara wieder sehr flach und weit und etwas eintönig unter uns. Gerade bei dieser Monotonie und der großen Hitze muß man versuchen, sich zu beschäftigen, denn die Konzentration kann hier sehr schnell nachlassen.

In Nouackchott, wo wieder eine Spritberechnung angesagt war, brannte die Sonne gefährlich und unerbittlich senkrecht auf uns nieder. Wir waren relativ früh da, das Hotel Houda mit seinen schwulstigen arabischen Zimmern lag in der Stadt und somit gab es etwas Zeit zum Erkunden und Besichtigen.

Freitag, 06.10.00 Noackchott – St. Louis/Senegal: 1:25 h

Auf dieser Strecke fand der „Challenge Senegal“ statt, ein Einzelwettbewerb, der aber auch in die Gesamtwertung mit eingerechnet wurde. Aufgabe: Zielüberflug in St. Louis (11 sec Differenz waren gar nicht so schlecht), Fragebogen über den Senegal (in dem wir nur einen Fehler hatten!) und Ziellandung.

In St. Louis wurden wir durch lautes Tam Tam empfangen. Wieder konnte ich alte Bekannte begrüßen. Da die mitgeführten Medikamente für das Hospital eingesammelt wurden, bekamen wir etwas Platz im Flieger. Ein frisches kaltes Bier am Flugplatz machte uns das Warten auf den Tankwagen (Fässer) bei der nun sehr feuchten Hitze erträglicher. Später hatte das legendäre „Hotel de la Poste“, wo auch die Piloten der Aéropostale genächtigt haben, für uns ein feines Mittagessen vorbereitet, dann war etwas Zeit zur freien Verfügung für ein Bad im Meer oder einen Bummel durch die Stadt oder über den farbenprächtigen Markt.

Zum Empfang in der Villa des französischen Botschafters waren einige Honoratioren der Stadt erschienen, die an der Siegerehrung des „Challenge Senegal“ teilnahmen. In der Rallye-Gesamtwertung waren wir nun auf dem 13. Platz. Abends gab es ein Dinner mit afrikanischer Show am zum Hotel gehörenden Pool.

Zur Erholung ging es am nächsten Tag mit dem Boot über eine Lagune zum Baden im Meer, anschließend Mechoui und „dolce farniente“. Abends wartete wieder Internet-Post auf uns, ich schrieb verschiedene Faxe nach Deutschland und Frankreich und habe dann, wie in jedem Jahr, von dem Händlern vor dem Hotel wieder ein kleines selbstgebautes Aéropostale-Holzflugzeug erhandelt. Nach dem offiziellen Dinner ging es in der örtlichen Disco noch heiß zu, was am nächsten Tag einiges versteckte Gähnen und Augenreiben gewisser junger Piloten zur Folge hatte!

Sonntag, 08.10.00 St. Louis – Nouadhibou : 3:32 h

Aufgabe: Zeitüberflug über einem Schiffswrack in der Nähe von Noackchott mit der üblichen Identifizierung von Zeichen.

Eigentlich hätten wir direkt nach Dakhla weiterfliegen können. Aber nachdem uns das FS-Team gebeten hatte, zum Filmen in der Nähe der Antonov zu bleiben, landeten wir doch auch in Nouadhibou, was ein großer Fehler war. Denn plötzlich war es dann mit der ewigen Warterei und Tankerei für einige Flieger wieder zum Weiterflug zu spät geworden. Außerdem verschlechterte sich die Sicht in Dakhla erheblich und auch bei uns breitete sich der Seenebel über dem Flugplatz aus. Ca. 15 Personen waren also wieder mit ihren Fliegern (den langsameren natürlich) inkl. der Antonov gestrandet. Auf dem Flugplatz schlug die Stimmung um. Eine böse Überraschung war nämlich, dass man von der Rallye-Organisation 12.000 FF haben wollte, die dann auf 5.000 FF runterhandelt werden konnten – weil, man höre und staune – unsere Flieger mit Reklame- und Sponsoraufkleber versehen waren!! Anschließend wollte man uns nicht vom Flugplatz lassen, weil die Franzosen kein Visum vorweisen konnten – das war nämlich global beantragt worden und dieses Papier befand sich mit der Rallye-Leitung bereits in Dakhla! Wir richteten uns gedanklich schon auf eine Nacht in Fugzeugnähe ein: Konserven und Wasser hatten wir noch, Taschenlampe und Wärmefolien waren im Flugzeug! Nach einstündigem Palaver ließ man uns schließlich dann doch gehen und wir landeten in einem miserablen aber teuren Hotel, wo die Organisatoren all unser französisches Geld ausliehen, um Hotel und Essen bezahlen zu können. Der Preis fürs Abendessen wurde in einem „Lokal“ ausgehandelt, dessen Besitzer zu unserem Erstaunen Koreaner waren.

Montag, 09.10.00 Nouadhibou – Layoune: 4:06 h und Layoune – Tan Tan: 1:35 h

Nach einem „Tee à la menthe“ bei der Feuerwehr von Nouadhibou, wo wir das Auflösen der Stratus abwarteten, ging ein langer Flug gleich direkt nach Layoune, um die andere Gruppe wieder einzuholen und von dort nach dem Aufanken sofort weiter nach Tan Tan zum Biwak in der Wüste. Leider war meine Präzisionslandung dort – immerhin nach mehr als 5 ½ h Flug - weit weg von der präzisen Landelinie, was Michael zu der lakonische Bemerkung veranlasste „..... na ja, da sieht man mal, daß auch die sonst so Profis“ Und recht hatte er!

Der sehr nette Empfang im Camp von Tan Tan wurde für uns durch eine Nachricht getrübt: Der Pilot der Antonov mit Bernd und Uwe an Bord hatte in Dakhla wegen einer defekten Anzeige landen müssen. Später flog er dann auch weiter nach Layoune zum Tanken, wo beim Start nach Tan Tan der Motor nicht ansprang und sie erst geeignetes Equipment von den Militärs anfordern mussten. Als das dann eintraf, war es zu spät für einen Weiterflug nach Tan Tan wo ihnen eine Nachtlandung unter Nachtsichtflugbedingungen nicht erlaubt wurde. Unter IFR wäre es schon gegangen, was aber die Organisatoren nicht wollten. Und das FS-Team hatte doch wenigstens dieses Camp filmen wollen, nachdem es mit Tarfaya nicht geklappt hatte! Das gab dann ein bisschen Ärger, auch mit den Organistoren. Einige SMS und Handy-Telefonate gingen hin und her, was in der Gegend empfangsbedingt schwierig war. Ergebnis: Nachdem wir die Kamera aus dem Flugzeug bei uns hatten, haben wir sämtliche Akkus leer gefilmt, in der Hoffnung, dass wenigstens ein bisschen von dem Material für den Rallye-Film brauchbar sein würde!

Dienstag, 10.10.00 Tan Tan – Agadir: 1:20 h

Zum letzten Mal haben wir den Flug in der Wüste genossen: Kamele, Zelte, kleine Siedlungen, bizarre Küste. Als wir mal einen kleinen Ort überflogen, beobachtete ich eine Gruppe von eifrig winkenden Männern, wohingegen einige Frauen sich aneinander klammerten und wegrannten. Und ein Mann kniete unbeirrt vor seiner Hütte nach Osten/Mekka gewandt und betete! Hoffentlich nicht wegen uns! Langsam wurden wir von der Zivilisation wieder einvernahmt, mit ihren hübschen Orten, den lebensfreundlichen Grünflächen, aber auch ihren fliegerischen Einschränkungen und Verboten!

Nach schnellem Auftanken in Agadir sollte der Flug nach Essaouira weitergehen. Antonov und Organisations-Cessna waren bereits weg – Bernd und Uwe sollten heute endlich mal die Punkterichter beim Messen der Zeitüberflüge filmen. Aber ...starker Wind machte einen Strich durch die Rechnung! Die Antonov war zwar bei 34 kts Seitenwind in Essaouira gelandet, was ihr beim Rollen dann einen

Bremsenschaden beschert hatte (!), aber die Organisations-Cessna kam wieder nach Agadir zurück. Zu starker Seitenwind für uns kleine Flieger! Uwe war in der Antonov geblieben, Bernd wurde zu uns in den Flieger geschickt. Nun mussten die Organisatoren wieder einmal umdisponieren und die Hotels in Essaouira annullieren, dafür nun „ab nach Casa“. Aufgrund des starken Windes wurde der geplante Zeitüberflug bei Essaouira annulliert. Übrig blieb eine Ziellandung in Casablanca, wohin wir in FL 55-75 flogen, weil wir hier nur mit wenig Gegenwind zu rechnen hatten.

Kleine Story am Rande: In Casablanca ging ich diesmal recht bald zu Bett. Als meine Mitbewohnerin später klopfte und ich keine Antwort gab, musste das Hotel, das keinen Generalschlüssel besaß, mit Schraubenzieher und Zange die Tür aufbrechen. Auch das habe ich nicht gehört und seelenruhig weitergeschlafen! Ich muß wohl recht erschöpft gewesen sein!

Mittwoch, 11.11.00 Casablanca – Tanger: 2:04 h

Nun war also auf dieser Strecke für Bernd und Uwe das Filmen der Zeitüberflüge geplant! Die Antonov flog mit ihnen ab, die Organisations-Cessna hinterher. Was dann passierte, war wirklich organisatorisches Pech: Die Punkterichter waren noch nicht am Überflugpunkt eingetroffen, als sich zu ihrem Ärger schon die ersten Rallye-Flugzeuge im Anflug auf Tanger befanden. Wer war hier der Schuldige? Also musste auch diese Aufgabe annulliert werden, uns sagte man allerdings, dass wir den Überflug fortsetzen sollten, weil man doch wenigstens endlich mal die Szene filmen wollte.

In Tanger erwartete uns eine „sportliche Landung“ bei 24 kts Seitenwind von halb links mit starken Böen bis 30 kts. Das hat Michael im Gegensatz zu anderen Piloten recht gut hingekriegt. Beim Tanken stellte sich heraus, dass nicht genug Sprit vorhanden war, also sollte nur die nötigste Menge bis Almeria getankt werden – was wieder dauern konnte! Also blieb ich beim Tanken, weil ich Tanger schon ein bisschen kannte, damit Michael wenigstens die interessante Stadt besichtigen konnte, zumal sich das Hotel direkt in der Innenstadt befand.

Donnerstag, 12.10.00 Tanger – Almeria: 2:03 h und Almeria – Valencia: 1:57 h

Ausgemacht war mit Bernd, Uwe und den Organisatoren, dass wir vor allen anderen Fliegern unmittelbar nach der Antonov starten sollten, damit über dem Meer in der Luft noch einmal gefilmt werden konnte. So weit, so gut! Nun war aber doch wieder Sprit eingetroffen und alle tankten noch voll, um gleich nach Valencia durchfliegen zu können. Auch wir warteten brav mittendrin auf unseren Schluck vom Zapfhahn ... und was sahen wir da? Die Antonov, die zum Start rollte! Raus aus dem Flieger, hin zu den Organisatoren: „Ja, ja, Ihr könnt gleich hinterher starten, wie ausgemacht, dann fliegt Ihr eben nur nach Almeria“. Zurück ins Flugzeug, Message per Funk an die Antonov, doch bitte noch ein paar Minuten auf uns zu warten! Dann noch ein paar Flieger rangiert und ab ging es - das war gerade noch einmal gut gegangen: der Antonov-Pilot war über den Formationsflug nicht informiert gewesen!!

Das Fliegen Seite an Seite mit der Antonov war recht eindrucksvoll! Aus der Nähe im Flug ist sie schon ganz schön groß – und sehr langsam, so daß wir ständig mit Minimum-Speed neben ihr herfliegen mussten und doch noch zu schnell waren. Nach dem Filmen meldeten wir uns bei Malaga Tower, folgten den Transitpunkten durch die Kontrollzone in 3500 ft - unter uns setzten Airliner quer zum Landeanflug an – und dann machte die tiefe Wolkenuntergrenze bei Almeria, die sehr schlechte Horizontalsicht und der einsetzende Regen den Sichtanflug auf den Flugplatz noch mal so richtig spannend und „sportlich“.

Umgehender Weiterflug nach Valencia! Nach Spritberechnung und Auftanken gab es dort meilenweites Rollen auf die andere Seite des Flughafens hin, wo unsere Flieger abgestellt wurden. Am Abend suchten einige Piloten nach dem Abendessen noch die bekanntlich sehr schöne Altstadt von Valencia für einige Stunden heim. Ich kenne da einen Piloten, der am nächsten Tag hundemüde ins Cockpit kletterte und erst mal gar nicht so scharf aufs Fliegen war!

Freitag, 13.10.00 Valencia –Castellon de la Plana : 1:02 h

Wieder mal sollte alles ganz anders als geplant kommen. Die zum Start gerollte Antonov kam zurück, weil der VFR-Korridor Alpha westlich von Barcelona wegen schlechten Wetters für VFR-Flüge gesperrt war. Einzige Möglichkeit, Barcelona zu umfliegen, waren 20 nm östlich der Stadt über das Meer in sehr niedriger Höhe. Deshalb wurde erst mal ein Zeitüberflug nördlich von Castellon de la Plana vorgesehen mit Landung in Castellon. Man würde anschließend weitersehen! Gesagt, getan! Nach unserem sorgfältig vorbereiteten Überflug – alles lief prächtig - mussten wir wieder zurück zum Platz fliegen, wo inzwischen das Chaos ausgebrochen war. Nämlich X Flieger in der Luft, kein Funk am Boden - für Deutschland unvorstellbar! Mich hat das nicht weiter erschüttert, ich kenne das von Frankreich her. Jeder versuchte halt, den Platz so gut wie möglich anzufliegen. Auch das war wieder

sehr „sportlich“, überfliegt man doch kurz vor der Schwelle noch Häuser, um dann auf die recht kurze, schlechte Bahn „hinunterzutauchen!“ Nachdem kein Organisator am Boden war, um unsere Aufgabenzettel in Empfang zu nehmen, mußte auch hier wieder außer dem Zeitüberflug alle Aufgaben annulliert werden.

Wir hörten, dass doch ein paar Crews weitergeflogen waren und bekamen abends Informationen rein: Die Zweimot und die griechische TB20 hatten sich bei starken Sturmböen, Regen und sehr schlechter Sicht sehr niedrig über dem Meer nach Perpignan durchgeschlagen. Zwei Organisationsflugzeugen war unter denselben Bedingungen der Flug bis nach Lasbordes gelungen, allerdings hatte eines sogar mal Vergaservereisung. Ein paar Flieger verbrachten die Nacht in Reus, darunter auch die Antonov mit Bernd und Uwe, und der Rest blieb in Castellon.

Samstag, 14.10.00 Castellon - Muret: 2:58 h und Muret – Lasbordes: 0:21 h

Superflug bei schönem Wetter über Reus – Korridor Alpha – Gerona – direkt über den Pyrenäen-Pass Le Perthus bis kurz vor Lasbordes! Dort kein Landen möglich wegen dickem Schauer und Nullsicht! Also nach Muret, im Süden von Toulouse - als Alternate - wo wir dann unseren Flugplan schlossen. Warten auf Wetterbesserung! Etwas später gab es noch einmal sozusagen ein kleines Loch durch das wir unter marginalen Bedingungen nach Lasbordes schlüpfen konnten. Auch die restlichen Flieger schafften es noch bis dorthin.

Die Ziellandung in Lasbordes und der ursprünglich mal noch vorgesehene „Challenge Ville de Toulouse“ fanden nicht statt, sie waren buchstäblich ins Wasser gefallen.

Bei der Siegerehrung in der Mairie von Toulouse fehlten die polnische Crew sowie die Crew aus Luxemburg; beide waren von Perpignan direkt nach Hause geflogen.

In der Rallye-Gesamtwertung sind wir auf dem 13. Platz geblieben, womit wir ganz zufrieden waren! Das Feld hatte sich beim Rückflug nicht mehr sehr verschoben.

Sonntag, 15.10.00 Lasbordes

In der Nacht hatte es heftig angefangen zu regnen. Dieser Regen mit Nullsicht sollte mehr als 30 Stunden andauern! Météo France hatte für das südöstlichere Frankreich sogar einen „severe weather report“ mit Sturm, Regen und Vereisung rausgegeben. Michael, ich habe Dich um 6 h früh zum Flugplatz gebracht. Weitere Crews und unser FS-Team sollten folgen: Zum großen Flughafen, zum Bahnhof, zur Mietwagenstation! Kein einziges unserer Rallyeflugzeuge hatte abfliegen können. Mit „hängenden Flügeln“ standen sie traurig in Lasbordes im strömenden Regen! Man würde sie in ein paar Tagen mal abholen kommen.

Als alle Crews weg waren, habe ich unser Fliegerle in 2-stündiger zäher Arbeit von den Sponsoren-Aufklebern befreit, sauber gemacht, die Rechnung bezahlt und dem Flugzeugbesitzer lange über die Rallye erzählt.

Die Rallye ist vorbei – es hat nicht immer alles so geklappt, wie es geplant war. Die Organisatoren hatten sich großen logistischen Problemen zu stellen und mussten sich mit Überraschungen und Wetterphänomenen auseinandersetzen – immer darauf bedacht, die Sicherheit der Piloten und ihrer Flugzeuge meistmöglich zu garantieren!

Aber das ist es ja eben, was dieses große fliegerische Abenteuer „Auf den Spuren der Aéropostale“ so unvergesslich macht: Zwei Wochen Fliegen total, mit all den Überraschungen und Schwierigkeiten, die so etwas mit sich bringen kann!

Und nun also wieder « back to normal ! »

Ottobrunn, den 29.10.2000