

„Ein Deutsches Ultraleicht über dem Hohen Atlas! Respekt, meine Herren“

Dieser Funkspruch der AirBerlin wird uns wohl noch lange in den Ohren klingen!

Aber von Anfang. Als Timm mich im Dezember 2005 anrief und fragte, ob ich Lust hätte, ihn auf seiner Remos G3 600 als „Safety-Pilot“ nach Marokko zu begleiten, war ich sofort Feuer und Flamme. Gebucht hatte er über Fly-in-Spain für die Marokko-Rallye 2006 ohnehin schon, so brauchten wir nur noch die 124 Jahre unseres gemeinsamen Lebensalters in Erfahrung für die Flugvorbereitung umzusetzen. Dank des Internets war uns denn auch schon bald kein Fleck in Frankreich, Spanien und Marokko verborgen und keine Anflugkarte unbekannt.

Am 15.04.06 reiste Timm dann in seiner Remos aus Fehmarn (Grube) an. Das Warten auf fliegbares Wetter kostete uns hier schon zwei von drei eingeplanten Reservetagen und am 18.04.06 ging es bei geschlossener Wolkendecke und Bodennebel im Eifelraum und im Moseltal los. Zwei weitere Teilnehmer der Rallye saßen bis zum frühen Nachmittag in diesem Nebel fest, während wir uns oben an der guten Sicht erfreuten. Bis auf einen kleinen Schlenker in ein wolkenverhangenes Tal des Schwarzwalds, den wir durch eine Umkehrkurve korrigierten (hm), ging's bis **Bremgarten** ganz glatt.



Timm, die G3 und Bremgarten Tower

Nach Auftanken und Aktivieren des Flugplans führte uns „Bale-Information“ sicher durch bzw. unter den dortigen Controll-Areas hindurch und entließ uns zum „freien Weiterflug“ in 1.000 ft GND nach **Macon**, wo wir unseren Flugplan schlossen und auftankten.

Mit neuem Flugplan flogen wir weiter durch das wunderschöne Rhonetal mit seinen Burgen, Schlössern und AKWs. Vorbei an Lyon und Valence erreichten wir nach kontrolliertem Durchfliegen der „restricted Aerea 55“ bei immer stärker werdendem Rückenwind **Béziers**.

Kurz unter Mistralstärke entschloss sich der Wind in Béziers mit 23 Kts 90° cross zu wehen, was Timm eine wunderschöne Seitenwindlandung und mir feuchte Hände bescherte. Beim Verzurren des Fliegers mit herbei geschleppten Betonbrocken trafen wir die Ostfriesen Heinrich und Ewald mit ihrer Pioneer 300, die am Morgen noch in Koblenz unter der Nebeldecke gehockt hatten.



Wie per NOTAM angekündigt, gab es in Béziers an diesem Tag keinen Sprit. Leider gab es aber auch am nächsten Tag trotz anders lautender NOTAM keinen, so dass unsere verbleibenden Spritreserven nur bis **Ampuriabrava** reichten, wo wir dann unseren kurzfristig geänderten grenzüberschreitenden Flugplan schlossen. Hier flogen uns die etwas profilsüchtigen Fallschirmspringer im wahrsten Sinne des Wortes nur so um die Ohren. Wir waren froh, als wir uns aufgetankt wieder davonschleichen durften. Wer es vermeiden kann, sollte als „normaler“ Pilot hier nicht landen, nicht nur der katastrophalen sanitären Verhältnisse wegen.

Wir umflogen dann ohne Flugplan die CTRs von Girona, Barcelona und Tarragona jeweils westlich in der für Kleinflugzeuge freigestellten Höhe von 1.000 ft. GND und genossen dabei die hier schon beeindruckende und abwechslungsreiche Landschaft.

In **Castellon de la Plana** mit seiner Asphalt-Buckelpiste verbrachten wir die Nacht und trafen auf weitere Teilnehmer der Rallye, eine TL 96 Star mit Jan und Ries aus Holland.

Auf dem Weiterflug am nächsten Morgen zum Etappenziel nach Medina-Sidonia über Beas de Segura und Cordoba zeigten sich dann schon die ersten fliegerischen Auffassungsunterschiede zwischen den einzelnen Besatzungen. Timm und ich in der G3 waren überwältigt von den Eindrücken des spanischen Hochplateaus mit seinen riesigen Ebenen und tausenden von Windrädern, den schroff hinein geschnittenen Canyons und den zerklüfteten und senkrechten Abrissen des aufgefalteten Mittelgebirges mitten im Hoch-plateau.



Als wir dann abends die Ostfriesen und die Holländer nach ihren Eindrücken fragten, war die Antwort: „Wie, gab’s da was zu sehen? Wir waren „on top“ und haben nichts gesehen!“ So unterschiedlich kann „Sichtflug“ sein!

Beas de Segura wurde anlässlich der World-Air-Games aus dem Boden gestampft, ist inzwischen aber nur noch ein Air-Strip, verstaubt und vergessen, ohne Sprit und Flugleitung. Benzin wurde per Plastikkanister und Pkw von einer auf diesen Service vorbereiteten Werkstatt des nahe gelegenen Ortes „organisiert“.

Cordoba ist ein wunderschöner Airport ohne Besetzung des Towers, ausgebaut wie ein Regional-Flughafen, aber ohne kontrollierten Anflug. Flugzeuge mit Ziel Cordoba melden sich kurz vor Erreichen festgelegter Meldepunkte, geben ihre Absichten und Einflugrouten anderen im An- und Abflug befindlichen Luftfahrzeugen auf der Air-to-Air-Frequenz bekannt, überfliegen den Platz in einer vorgeschriebenen Höhe, stellen an Hand des Windsacks die Windrichtung und damit die Landerichtung fest (sofern dies nicht bereits aus dem laufenden Funksprechverkehr zu entnehmen war) und melden dann Gegen-, Quer- und Endanflug zur gewählten Landebahn. So unkompliziert und doch sicher lässt sich Flugplatzbetrieb einrichten. Man fragt sich, warum so etwas in Frankreich und Spanien geht, nicht aber in Deutschland?

Medina-Sidonia, nord-östlich von Cadiz gelegen, ist als privater Ultraleicht-Platz der Sammelplatz für alle an der Marokko-Rallye teilnehmenden ULs. Wir tanken auf, machen den Flieger saharatauglich, zurren alles schön fest und nehmen uns den dritten Reservetag frei.

Am folgenden Tag haben wir Jerez erkundet, die anderen Teilnehmer beschnuppert, also die Ostfriesen, die Holländer und die normalen Piloten und abends wurde das „Briefing“ vom Veranstalter durchgeführt. Sorge bereitete dabei allen Teilnehmern die für Marokko untypische Wetterentwicklung. Hier musste in den folgenden Tagen mit vom Atlantik her einströmender feuchter Meeresluft und einer aufsteigenden geschlossenen Wolkendecke auf der nordwestlichen Seite des Hohen Atlas-Gebirges gerechnet werden. Fly-in-Spain musste deshalb die Flugroute für den ersten Tag ändern und statt **Fes** wurde **Quarzazate** mit Zwischenlandung in **Marrakesch** als erstes Etappenziel festgelegt. Fes war aufgrund der Wetterlage „unfliegar“.

In Marokko wird der Sichtflugverkehr auf festgelegten Strecken mit festgelegten Wegpunkten abgewickelt. Die Luftverkehrsüberwachungsstellen (ACC) wollen dabei jederzeit wissen, wo sich das betreffende Flugzeug befindet und wie die voraussichtliche Ankunftszeit (Estimate) zum nächsten Pflichtmeldepunkt lautet, z.B.: „**D-..TB, Your estimate Marrakesch?**“ Hierdurch entwickelte sich ein mehr als reger Funksprechverkehr der 18 teilnehmenden Luftfahrzeuge mit den Fluglotsen der Bodenfunkstellen, so dass jede Besatzung ständig über die Position der anderen Teilnehmer informiert war.

Dennoch brach bereits auf der ersten Teil-Etappe das blanke marokkanische Entsetzen aus. Nachdem bereits 10 Flieger Marrakesch erreicht hatten, fühlte sich der örtliche Controller überfordert und erklärte für seinen Platz kurzerhand den sportfliegerischen **Wetternotstand**; Marrakesch wurde für die Sportfliegerei gesperrt und die restlichen 8 Flieger wurden im Sinne des Wortes per Dekret de Mufti nach **Rabat** umgeleitet. Allen Umgeleiteten wird wohl der Pflichtmeldepunkt „Anibi“ im Anflug auf Rabat unvergessen bleiben, da einige Navigatoren wohl dessen Koordinaten nicht den Flugunterlagen des Veranstalters entnehmen konnten.

Wir hatten damit aus verschiedenen Gründen keinerlei Problem! Zum einen hatten wir in der Nacht vor dem Antritt der Rallye noch alle Pflichtmeldepunkte in unser Navigations-Backup-System – einen PDA mit der Navigationssoftware von 4NAV – eingegeben, während die anderen Teilnehmer mit der Verdauung der etwas flüssig geratenen Begrüßungs-Paella beschäftigt waren. Zum anderen hielten wir uns aufgrund unserer moderaten Fluggeschwindigkeit immer etwas hinter den anderen zurück. Als wir die Aufforderung erhielten: „RReporrte Anibi-Point“, waren dessen Koordinaten schon so oft vom Controller wiederholt worden, dass wir ihn auch mit geschlossenen Augen gefunden hätten. Wir wurden dann auch vom Controller am Boden **nicht** zusammengestaucht! Maria allerdings, die spanische UL-Funkerin einer teilnehmenden Zenair, flüsterte mir mit gekreuzten Armen entsetzt zu: „I’m going to jail with this tonight!“

Heißen Dank an dieser Stelle an Herrn Müller von **4NAV**, der uns unsere ONC-Marokko-Karten **kostenlos** in den PDA einarbeitete, so dass wir navigatorisch mit zwei Kartensätzen und zwei GPS-Systemen perfekt ausgestattet waren. Beim abendlichen Briefing für den jeweils folgenden Flugtag erregten wir ohnehin immer Aufsehen, weil die geplante Route in Sekundenschnelle mit dem Stick eingearbeitet bzw. geändert war. Ich kann jedem Marokkoflieger ein solches GPS-Backup nur wärmstens empfehlen, da wir über die GOTO-Funktion blitzschnell unsere „estimates“ reporten konnten, ohne die Route auf dem Flymap antasten zu müssen.

Der Weiterflug von Rabat Richtung Marrakesch (auf Anordnung des Controllers aus Rabat, der seinem Kollegen in Marrakesch die „Wetterkompetenz“ absprach) und Quarzazate gestaltete sich dann aus unserer Sicht pulsbeschleunigend aufregend. Wieder „trieben wir die Meute vor uns her“ und hörten die Flughöhen- und Sichtangaben der Vorausfliegenden. Schon bald war klar, die Wolkendecke ist ab Marrakesch geschlossen und liegt auf dem Atlas auf. So begannen wir also bereits etwa 60 NM vor Marrakesch mit dem Steigflug und nutzten alle Möglichkeiten voll aus. Zwei große Wolkenlöcher wurden für Vollkreise genutzt und anschließend quer zur angeschobenen Wolkenkante der Steigflug fortgesetzt. Dabei hatten wir immer jeweils ein Auge in Flugrichtung, eins oben und eins unten; ein Auge auf dem Vario, eins auf der Temperaturanzeige der Vergaseransaugluft, eins auf dem FlyDat, eins auf dem Fahrtmesser und eins auf dem Höhenmesser ...beim letzten Blick zeigte er immerhin 11.600 ft. Ganz schön für eine G3 mit einer 124jährigen Besatzung. Insgesamt hatten wir so etwa 12 – 14 Augen im Einsatz!



Und dann lag die Wolkendecke vor uns! Wie ein auf einem sanften Hang ausgebreiteter Wattedeppich, aus dessen oberem Rand drei schwarze Hütchen ragten: Der **Hohe Atlas**! Immer noch steigend umkurvten wir den ein oder anderen Wolkenturm und sahen dann, wie erwartet, auf der Lee-Seite keine einzige Wolke mehr!!



Während wir uns noch beim Controller in Marrakesch abmeldeten, hörten wir dann im Funk die Stimme der AirBerlin: „Ein Deutsches Ultraleicht über dem Hohen Atlas! Respekt, meine Herren“!

Außer uns hat es dann nur noch nur eine Schweizer PA 28-181 geschafft, die übrigen 6 Flieger mussten in Marrakesch landen, wo sie dann für weitere drei Tage wegen Regens!! gegroundet waren. Das war Pech im mehrfachen Sinn, denn die Tour ging südlich des Atlas natürlich weiter.

Der Rest der Reise ist fliegerisch schnell berichtet. Von Quarzazate aus hießen die nächsten Stationen **ErRachidia** (wo wir dann tourmäßig sozusagen wieder in der Reihe waren), Erfoud per Jeep, **Zagora**, wieder **Quarzazate**, **Essaourira**, **Marrakesch** und zurück nach Jerez/Spanien bzw. Medina-Sidonia.

Beeindruckend waren dabei die kilometerlangen und riesig breiten Asphaltpisten (meist ohne Taxiway, also backtrack auf der Piste), die ausnahmslos quer zum immer recht starken Wind ausgerichtet waren. In Rabat gibt's zudem nur eine Start- und Landerichtung, weil die Piste an ein militärisches Sperrgebiet grenzt. Da ist dann auch schon mal ein Startlauf mit 14 Knoten Rückenwind gefordert Das machte der G3 aber Beine!

Die Controller waren allesamt kompetent und freundlich, wenn auch – wie in Marrakesch – manchmal am Rande ihrer Überblick-Kapazität. Hin- und wieder forderten sie einen falschen Gegenanflug an, was man aber durch einfache Bestätigung korrigieren konnte. Beispiel Es-saouira Control: „RReporrte right downwind!“; Unsere Antwort: „In this case, I will cross your field and report **right** downwind!“; Controller: „Corrrection, rreporrte **left** downwind!“



Das Land ist bettelarm. Die Menschen sind hilfsbereit, freundlich und bescheiden, fordern aber für ihre Hilfsbereitschaft immer und überall „Bakschich“ ein. Ein zufälliges Foto, eine Auskunft über den Ort oder auch nur eine Frage nach dem Weg, alles kostet! Die Menschen sind aber auch zu arm; die Behausungen sind, zumindest außerhalb der großen Städte, oft nicht als solche zu erkennen. Aus der Luft sah alles noch pittoresk und orientalisches aus, aber am Boden...

Die Wüste ist in allen Erscheinungsformen beeindruckend. Der goldgelbe Saharasand, die zerklüfteten Tafelberge, aber auch die von schnurgeraden Reifenspuren der Rallye Paris-Dakar gefurchten Schotterplateaus, Sandstürme in Minuten aus dem Nichts aufgezogen und genauso schnell – wenn auch nicht spurlos – wieder verschwunden, alles entspricht genau den Erwartungen und ist doch ganz anders.



Der obligatorische Kamelritt war „tierisch“ anstrengend. Mein Kamel war jedenfalls mehr kaputt als ich, es kam nach einer Rast nicht mehr hoch!

Am 28.04.2006 sind wir in Medina-Sidonia wieder auf europäischem Boden gelandet. Abends gab es ein Abschlussessen, bei dem von einigen der 6 Marrakesch- und Regengeschädigten Piloten mehr oder weniger heftige Kritik am Veranstalter geübt wurde. Die Kritik richtete sich zwar hauptsächlich gegen das Wetter, der Veranstalter wurde aber trotzdem dafür verantwortlich gemacht. Wir drei, Timm, die G3 und ich, konnten das nicht so ganz nachvollziehen, schließlich hatte jeder die gleichen Chancen. Und fürs Wetter kann Hans von Fly-in-Spain ja nun wirklich nichts!!

Die Rückreise haben wir in drei Tagen vollbracht. Sonntags mussten wir allerdings in Béziers noch einen halben Ruhetag einlegen, weil uns die „marokkanische Krankheit“ in Form eines Darmbakteriums eingeholt hat. In Besancon gab es trotz Feiertag (1. Mai) noch Benzin von der sehr hilfsbereiten und freundlichen Frau des Tankwirts (vive la France!), und nach insgesamt **52:37 h** Gesamtflugzeit Flugzeit landeten wir um 16:15 Uhr UTC bei angenehm kühlem Landregen! wieder in Morschenich.

Timm flog am nächsten Tag wieder zurück nach Fehmarn und kam damit auf eine Gesamtflugzeit von ca **60:00 h** und eine zurückgelegte Flugstrecke von über **8.000 km**.

Jetzt sitzen wir beide zu Hause, heilen unser Darmbakterium aus und telefonieren und träumen vom Nordkap! Das steht nämlich als nächstes auf dem Flugprogramm.