

Flugreise nach Lanzarote



Markus Vogt, July 2007

Vorbereitung

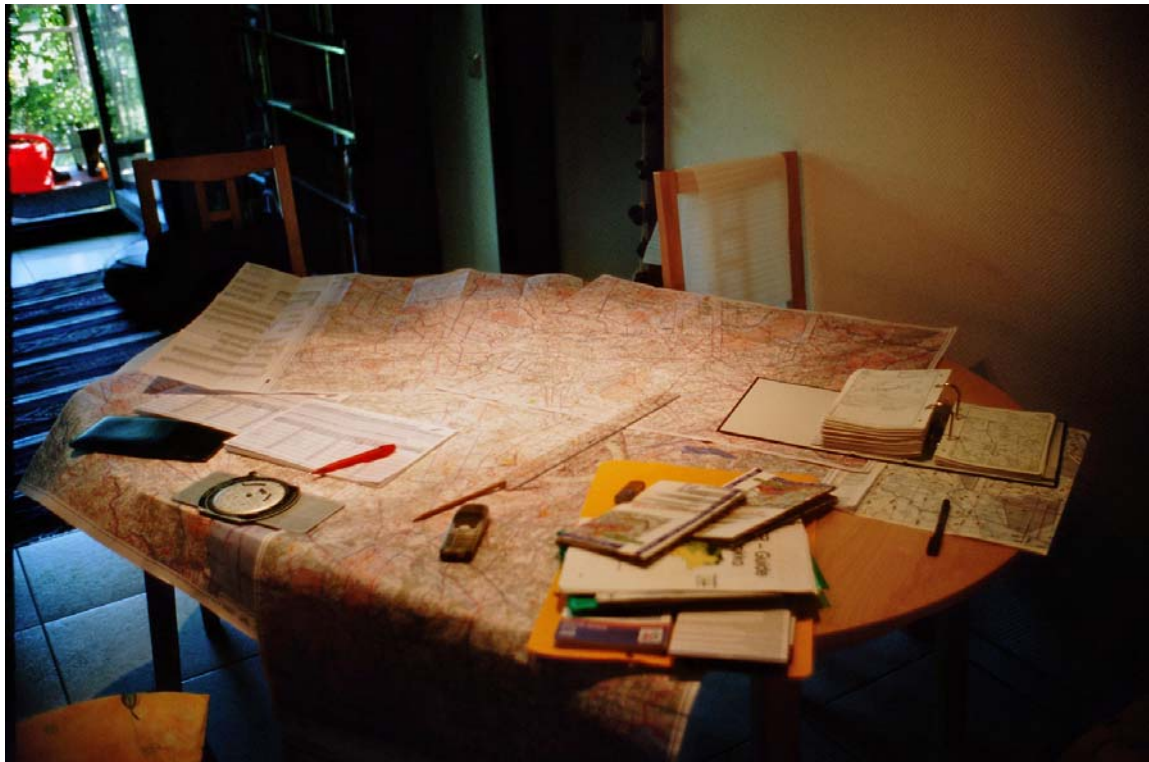
Einer der Schulungsflüge mit meinem Fluglehrer führte nach Hagenau, wo ich beim dortigen Aeroclub bewundernd vor der Afrikakarte mit den eingezeichneten Flugrouten stand; führt doch der Club regelmäßig Flüge nach Nordafrika durch. Sozusagen traditionell habe ich ein großes Interesse an Nordafrika, war ich doch mehrmals per Motorrad durch die große Sandkiste gefahren. Mein Fluglehrer ist auch noch Mitglied im Hagenauer Club, und er rief mich Anfang des Jahres an, die Franzosen würden wieder 'mal einen Trip planen, ob ich mitwolle. Klar wollte ich, also Kontakt mit Marc Degermann, dem dortigen Ausbildungsleiter, aufgenommen. Ein erstes Treffen fand in Mannheim statt, und ich lernte unter anderem, dass in Marokko entlang vorgegebener VFR-Routen zu fliegen sei. Die erste Terminplanung deutete auf Mitte Mai hin.

Kurz darauf dann ein Hinweis in der Clubzeitung des Badisch-Pfälzischen Flugsport Vereins, in dem Andreas, ein Clubmitglied mit Zweitwohnsitz Kanarische Inseln die Einladung zu einer Fiesta Aeronautica auf Lanzarote ankündigte. Das wäre doch was, beides kombinieren: der gemeinsame Flug mit Vereinskameraden nach Lanzarote, da liegt Marokko ja sozusagen auf dem Weg, und über das sagenhafte Cap Juby (heute Tarfaya) würde die Strecke auch noch führen. Andreas anmailen und zusagen war eins. Andreas wies zuerst auf die mindestens 16 Stunden Flugdauer (einfach) und die zu erwartenden Kosten hin, ob ich denn immer noch soviel Lust hätte. Komische Frage, ich will dahin, das Geld habe ich sowieso nicht, also muss ich auch nicht rechnen ob ich mir es leisten kann, ich mach's einfach. Die erste Planung deutete so auf ein bis drei Maschinen aus dem Umfeld des Vereins hin,

plus natürlich meine alte Dame, eine PA28-235B mit der Kennung D-EEBU.

Die altgedienten Piloten unseres Clubs gaben wertvolle Planungstipps, hoben aber auch den Zeigefinger ob der nicht zu unterschätzenden Vorbereitungsarbeit.

Die VFR- und IFR-Karten von Frankreich, Spanien, Kanaren und Marokko mussten besorgt werden, und ich wollte mich in die unterschiedlichen Kartenbilder einlesen. Sind doch die marokkanischen Karten eher vom Tapetendesigner entworfen: Straßenkarten mit Flugsicherungsaufdruck, teilweise handschriftlich überarbeitet, nix da mit lambertscher Schnittkegelprojektion und Entfernungen und Kurse aus den Karten messen, afrikanisch eben. Eine Liste mit „offiziellen“ Wegpunkten aus dem Internet und stundenlanges Programmieren des GPS-Geräts lassen die Tour dennoch möglich erscheinen.



Mit konkreter werdender Planung verschob sich auch immer mehr das Teilnehmerfeld: Ulrike Müller wollte unbedingt mit, hatte aber keinen zweiten Piloten, der Kosten, Vorbereitung und Verantwortung mit ihr zu teilen bereit war. Mehrere Möglichkeiten mit den Kollegen aus Hagenau zerschlugen sich immer wieder kurzfristig wg. Beruf, Krankheit und ähnlicher Unwägbarkeiten. Das endgültige Team sollte dann aus Werner Wohlfahrt und Ulrike Müller, Marc Degermann und Familie Cipollone aus Hagenau, sowie meiner Lebensgefährtin Gabi und mir bestehen.

Die Flugplanung zu Hause fraß viel von der knappen Freizeit, Gabi war nicht richtig froh darüber. Juan Parilla, unser Ansprechpartner auf Lanzarote, hatte ebenfalls mit der Detailplanung begonnen; wollte Teilnehmerzahl und Namen wissen, für die Hotelbuchung und die Mietwagen, die für unseren Aufenthalt bereit stünden.

Zur Koordination mit dem französischen Team flogen wir zweimal nach Hagenau.

Die Zielsetzung war: wir haben Urlaub, wir haben ein Flugzeug, und wir probieren nach Lanzarote zu kommen. Wenn es in Frankreich nicht klappt, machen wir in Deutschland Urlaub, wenn es in Spanien Schwierigkeiten geben sollte, bleiben wir in Frankreich, und wenn es in Nordafrika klemmen sollte, können wir immer noch auf einen Spanientrip umschalten.

Jetzt musste nur noch unsere Piper rechtzeitig aus der Werft kommen, wo ihr neue Funkgeräte und die IFR-Zulassung verpasst wurden. Der Urlaubstermin rückte näher, die Maschine war nicht da, um es kurz zu machen, wir bekamen die Maschine am Mittwochabend, donnerstags sollte es losgehen. Axel, mein Halterpartner, litt wie ich am fünfwöchigen Entzug, also wollten wir die erste Etappe gemeinsam fliegen, er mit D-EEBU, ich mit der Vereins C172 D-EIFV nach Vichy, dort würde er

Kurzurlaub mit der Familie machen und ich die Piper für den langen Trip übernehmen.



Dem Tipp eines Werners folgend hatten wir uns für eine Streckenführung entlang einer IFR-Route entschieden (EDFM-ZWN-EPL-RLP-MOU-LFLV), das vermeidet die meisten Sperrgebiete. Wetterbriefing mit www.wetter-jetzt.de und pc-met, NOTAMs checken mit www.olivia.aviation-civile.gouv.fr, sowie nochmals NOTAMs checken und Flugplanaufgabe bei www.dfs-ais.de waren die letzten miternächtlichen Arbeiten am Mittwoch. Ein Vergleich beider Flugplanungen am nächsten Morgen ergab 95%ige Übereinstimmung, beim gemeinsamen Durchsprechen wurde noch das etwas versteckte LF-R150D2 entdeckt, welches natürlich, neben den französischen Tiefflug-Rennstrecken, aktiv war. Es waren reichlich Cumuli und später auch Gewitter vorhergesagt, weswegen wir uns intensiv um mögliche Ausweichplätze gekümmert hatten. Als Air to Air Frequenz wollten wir

123,45 MHz auf den COM2-Geräten nutzen, dabei die Rufzeichen Axel und Markus verwenden, um diese „internen“ Anrufe nicht mit „offiziellen“ ATC-Kontakten zu verwechseln.

Start um 8:45 in Mannheim, auf FL 85 Richtung Zweibrücken. Langen Information war unglaublich zugetextet, daher alsbald zu Reims Info gewechselt und Status der LF-R150D2 erfragt. Ja, sei aktiv, aber wir sollten für den Durchflug direkt Phalsbourg Approach kontaktieren. Der dortige Controller spricht perfektes Englisch und genehmigt den Durchflug problemlos. Irgendwo in dieser Gegend hat der später gestartete Axel uns überholt, ist jetzt ungefähr 5 Minuten vor uns. Die aufgelockerten Cumuli verdichten sich und beginnen sich aufzutürmen. In der Gegend von Rolampont beschließt Axel unter die Wolkendecke zu gehen. Ich bleibe noch etwas länger oben, muss dann aber doch reumütig ein Wolkenloch zum Abstieg suchen. Die Tiefflugstrecke LF-R45South können wir nach Koordination mit Reims unterfliegen, aber Vorsicht, etwas westlich unseres Standorts ist diese Strecke bis auf GND abgesenkt, da heißt es Aufpassen.

Axel entscheidet sich zur Landung auf dem Ausweichplatz von Saulieux (LFEW), die Wolkendecke drückt doch gewaltig nach unten. Mit teilweise 500ft GND, einzelne Schauer umfliegend, folge ich ihm, und bin um 11:00 ebenfalls auf dem Platz. Das Schließen des Flugplans erweist sich als nicht banal: alle uns bekannten Telefonnummern der französischen Behörden waren mit Anrufbeantwortern bestückt. Langen hilft uns hier aus der Patsche. Wir wollen die lokalen Gewitter hier abwettern und abends nach Vichy weiter, nur das Wetter spielt nicht mit. Der Kassierer des dortigen Aeroclubs kommt, bietet uns das Clubheim und die clubeigenen Gästezimmer zu einem sehr fairen Preis zur Übernachtung an, fährt uns zum Einkaufen sogar noch ins Dorf. Abends dann heavy experimental cooking, trotz nicht erreichten Tagesziels

kommt richtig Urlaubsstimmung auf. Der nächste Tag lässt einen Weiterflug ebenfalls nicht zu, zumal der Platz von einer der erwähnten Tiefflugstrecken an drei Seiten umgeben ist. Also warten, bis die Wolken sich heben, oder die Militärs mit dem Kriegspielen aufhören. Mehrmals am Tag nehmen wir die Wetterberatung des DWD in Anspruch. Diese Telefonate sind teilweise richtig nett: „Tja, es könnte gehen, aber richtig gut fliegbar sieht das nicht aus.“ – „Macht nix, wir haben Urlaub und Zeit, und gerade noch 'ne Flasche Wein gekauft, die Frage ist nur, fliegen wir heute weiter oder entkorken wir die Flasche?“ – „Aus meteorologischer Sicht würde ich sagen: Prost! Morgen sieht es etwas besser aus.“



Abends dann noch fix mit den anderen Mitfliegern telefoniert: das französische Team fällt krankheitshalber aus, Werner und Ulli wollen am Montag oder Dienstag los, Treffpunkt: Jerez, LEJR, am Dienstagabend.

Der Samstag bringt die erwartete Wetterbesserung, Axel fliegt mit D-EIFV zurück, und ich starte mit D-EEBU zum großen Abenteuer.

Hinflug.

Axel ist vor mir in LFEW gestartet, Richtung Mannheim. Er meldet die Wolkenuntergrenze bei knapp 3000ft. Das ist mir nun wiederum für meinen Weiterflug über die Berge des Morvan etwas niedrig, weshalb ich mich oberhalb des Platzes in Spiralen nach oben schraube. In FL105 kann ich die Wolken gut überfliegen und folge meiner Route über MOU-CFA-SFC-GAI nach Toulouse-Lasbordes. Zeitweise muss ich auf FL115, dem höchsten zulässigen VFR-Level in Frankreich steigen um frei von den langsam hochquellenden Wolken zu bleiben. Nach Süden hin wird das Wetter etwas besser, und über Clermont-Ferrand kann ich nach Freigabe des Controllers auf FL65 sinken. Unsere Strecke führt nordwestlich des Flugplatzes Rodez vorbei. Frequenzwechsel zu Rodez: „D-EEBU, confirm FL65?“ – „D-EEBU, affirm!“ – „Well, D-BU maintain FL65!“ – „Wilco, D-BU.“ Etwas später: „Ryan Air xyz, Rodez, descend FL60, cleared visual approach via BEWTO rwy 13, report field in sight“ – „Ryan Air xyz, descending FL 60, cleared visual BEWTO 13.“ Ein Blick auf das GPS zeigt, dass wir uns gerade dem IFR-Meldepunkt BEWTO nähern. „Hm, Rodez, Ryan Air, where is the small airplane?“ Ich drücke die Sprechtaaste: „The small airplane is D-EEBU, a P28B, 5 minutes to BEWTO at FL 65 or above“ – “Well, Ryan Air xyz is a B737, we will be at FL60 or below, have you in sight, don’t be scared to much.” Einige Minuten später rauscht die Boing 737 etwa eine Meile hinter uns und 500 Fuß unter uns vorbei.

Am späten Nachmittag landen wir in Toulouse, der dortige Platz feiert seinen fünfzigsten Geburtstag, entsprechend viel Verkehr war in der Platzrunde. Das Modell der Ariane 5 beim Centre d’Espace dient als

Orientierungspunkt. Unsere Bekannten begrüßen uns mit „Bonjour, Luftwaffe“ – wer sich mag, neckt sich. Es folgt ein weiterer erholsamer Urlaubstag. Angekündigte heftige Gewitter lassen uns den Weiterflug am Montag geraten erscheinen, wir wollen nach Spanien, genauer nach Castellon de la Plana, LECN. Über den Pyrenäen türmen sich Wolkenberge, die Direktroute scheidet somit aus, bleibt nur der Weg durch den Luftraum von Barcelona. Dort meldet die Vorhersage Frühnebel und eine niedrige Wolkendecke westlich von Toulouse. NOTAMs werden gecheckt, die Militärs spielen wieder Krieg, aber auf der geplanten Höhe sollten wir sauber durchkommen. Nach dem Start drückt uns die Wolkendecke wieder tief, aber bereits nach wenigen Meilen können wir unseren Steigflug beginnen. Aus der Luft machen wir Fotos der mittelalterlichen Stadt Carcassonne, kurz darauf übergibt uns Perpignan an die spanischen Kollegen. Dort sprechen die Controller ebenfalls ein gut verständliches Englisch, der Durchflug durch den Luftraum Barcelona, der sich auf der Karte ziemlich schwierig ausnahm, klappt fast problemlos. Einzig bei Sabadell, wo ich ein „report Whiskey point“ erwartete, warf mich das „report five miles out“ so aus dem Programm, dass ich zweimal nachfragen musste, sehr zum Missfallen des Tower-Lotsen. Schöner Flug über das Ebro-Delta, vorbei an Peniscola (da waren wir vor einigen Jahren während eines Motorradurlaubs gewesen) und nach insgesamt drei Stunden landen wir auf dem unkontrollierten Platz von Castellon. Flugplan schließen, Maschine auftanken, und ab an den fünf Minuten entfernten Strand. Hier gefällt es uns, wir mieten uns für eine Nacht im Hotel ein, morgen soll's weiter nach Jerez gehen. Gabi nutzt den Strand, während ich meine tägliche Flugplanungsstunde beginne.

Dienstags, nach erfolgreichem Wetterbriefing, entscheide ich mich erneut für Werners Empfehlung, die Inlandsroute über CLS-ASTRO-YES-

MAR-LEJR (Jerez). Flugplan per Fax aufgegeben, in der Luft mit Valencia aktiviert, problemlos. Wieder zwingen uns einige Wolken zum Achterbahn spielen: rauf auf FL 125 (da wurde es dann mit der Steigleistung und auch dem Sauerstoff knapp), dann wieder runter auf FL85 – „D-BU, we have lost radar contact, maintain own separation with the ground“, Na klar doch, ist ja auch in meinem Interesse. Zeitweise waren wir für 30 bis 40 Minuten ohne Funkkontakt, man muss sich in Geduld üben, Valencia hatte uns vorgewarnt: „D-BU, try to contact Sevilla CTL when approaching YES-VOR, you will for sure get contact with them when approaching Granada“ – so war es dann auch.



Nach knapp dreieinhalb Stunden Flug Landung in Jerez, Taxifahrt in die Stadt. Dort dann ein gemütlicher Stadtbummel, nur unterbrochen durch meine Suche nach dem nächsten Internetcafe, Wetterberatung, NOTAMs, das Übliche eben. Im Atlantik waren etliche „sea firing areas“ eingerichtet, alle abseits unserer Route. Spannend fand ich das NOTAM,

welches ankündigte: „NATO warships will protect merchant vessels in the strait of Gibraltar, 3615N00620W 3615N00445W 3750N00620W 3750N 00445W. NATO will not interfere with international right of way, but any aircraft flying below 2000 ft and approaching any ships will be considered hostile and might be intercepted by NATO military aircraft“

Na das war ja ‘mal ‘ne Ansage, dabei wollen wir doch heute da durch. Nach dem Start in Jerez erhalte ich die Freigabe im Luftraum D auf 5000 Fuß zu steigen. Ein passendes Wolkenloch bietet sich an, die Tops sind bei 4870 Fuß, richtig legal ist das nicht, wenn es auch klasse aussieht, als ob wir Air Taxi auf der Wolkenoberfläche machten. An der Küste reißt die Wolkendecke auf, keine Schiffe, kriegerisch oder nicht, in Sicht. Tanger cleared mich für den Sichtanflug. Einreise erledigen, Zettel ausfüllen, zum Zoll, zur Polizei, kennen wir alles schon vom Motorradfahren, problemlos. Im C-Office bekomme ich die neueste VFR-Karte zur Ansicht (ist das einzige Exemplar, steht leider nicht zum Verkauf), die Karte ist immer noch vom Tapetenzeichner entworfen, enthält aber dafür neue Wegpunkte, die ich nicht im GPS habe. Eine weitere Stunde geht für Flugplanung und Neuprogrammierung drauf, dann starten wir nach Agadir. Wichtiger Hinweis direkt nach dem Start: das Überfliegen der Stadt Agadir ist von GND bis FL460 (!!!) verboten. Ich habe meine NOTAMs gelesen und weiß Bescheid. Das Fliegen in Marokko ist problemlos, die Controller (darunter viele Frauen!) sprechen ein exzellentes Englisch. Vom VFR-Piloten werden öfters Position Reports erwartet, sowie Estimates zu irgend einem Wegpunkt auf der Strecke, meistens Funkfeuern oder Landeplätzen, der sichere Umgang mit dem GPS-Gerät hilft bei der zeitnahen Beantwortung dieser Fragen. Casablanca Control regelt die meisten Flüge, und nach knapp vier Stunden landen wir in Agadir, nicht ohne mehrfach auf das Überflugverbot der Stadt sowie der Verwechslungsgefahr des neuen mit

dem alten Flugplatz hingewiesen worden zu sein. Wieder der übliche Papierkrieg mit Zettel ausfüllen, dann ab mit dem Taxi in die Stadt. Wir haben Glück bei der Hotelsuche, nur das Restaurant mit dem typischen Cous Cous ist nicht zu finden, eine Original Tagine tut's aber auch. Am nächsten Morgen tanken wir auf (mein linker Tiptank hat eine feuchte Stelle auf der Außenseite entwickelt, das Harz löst sich auf, der Sprit tropft noch nicht wirklich raus; deswegen tanken wir immer erst kurz vor dem Start). Wir bekommen recht viel Hilfe bei den netten Leuten im C-Office, nur als der Towerlotse erscheint und uns um 15 Euro anbettelt, trübt sich die gute Laune etwas.



Die Strecke führt entlang der Küste, ich habe FL 115 geplant, für den Atlantikteil des Fluges will ich zwecks Gleitflugstrecke Höhe haben. Wir fliegen über Tarfaya, nach einiger Suche entdecke ich etwas, das wie St. Exuperys altes Flugfeld aussieht, eingesandet, unbenutzbar.



Casa Control übergibt mich an Canarias Control und wir fliegen Richtung Fuerteventura. Dort will ich großer Höhe über den Platz fliegen, sozusagen auf der „toten“ Seite der Insel auf die geforderte Anflughöhe von 1000 Fuß über Wasser sinken und nach Lanzarote fliegen. Dummerweise befinden sich auf dieser Inselfseite aber die Initial Approach fixes, und heute ist noch der englische Tag, also jede Menge Easy Jet, Ryan Air und sonstige Airliner im Anflug. Ich werde wie ein IFR-Flieger gestaffelt und bekomme exakt einzuhaltende Sinkflugfreigaben: „D-EEBU, state altitude and position“ – „D-EEBU, abeam isla de lobos, descending as cleared, passing 2500.“ – „D-BU, you should be at 1000 now, I have departing traffic“ – „D-BU, roger, accelerating descend“. Also 'mal flugs die Höhe wegdrücken, wir wollen die Großen nicht stören.

Dann Frequenzwechsel zu Lanzarote, nach Einflug über W die Aufforderung „D-BU, proceed along the coastline“ gefolgt von „D-BU, you are number three behind a B737 on 10 miles final, report traffic in

sight“ – „D-BU, number three behind B737 on 10 miles final, looking for traffic“ – „D-BU, it is a black plane“. Dann sehe ich die Maschine hoch über uns, ordne mich dahinter ein – und muss die Klappen wieder einsammeln und Gas nachschieben, weil mir Nummer vier im Nacken sitzt.

Nach insgesamt 2068NM und 19:05 Stunden Touch down mit D-EEBU auf GCRR, Lanzarote-Arrecife.



Juan Parilla nimmt uns in Empfang, hilft bei der Erledigung der Einreiseformalitäten, besorgt uns unseren Mietwagen und bringt uns zum Hotel. Werner und Ulrike haben es mit der Mooney inzwischen bis Sevilla geschafft, hängen aber dort in den Tiefausläufern fest.

Am nächsten Tag dann eine gemeinsame Inselrundfahrt, abends Empfang im Gebäude der Aviation General, ich muss Grußworte an die versammelten Piloten richten, detailliert von meiner Flugplanung und Reiserlebnissen berichten und etliche Interviews von Presse und

Fernsehen über mich ergehen lassen. Danach Besichtigung der Fauna Control Station – auf Lanzarote werden Vogelschwärme mittels dressierter Raubvögel vergrämt, offensichtlich mit großem Erfolg, die Vogelzugrouten haben sich aus dem Umfeld des Platzes verlagert. Am nächsten Morgen erhalten wir im Hotel stolz alle möglichen Zeitungen vor die Nase gehalten, wir haben es tatsächlich zu einer Art lokaler Prominenz geschafft – schon Andy Warhol hatte ja postuliert, dass jedermann es schaffen könne für 15 Minuten berühmt zu sein. Am folgenden Tag dann wieder sight seeing, abends Cocktailempfang im Hotel mit dem stellvertretenden Flugplatzchef. Am nächsten Morgen dann die Eröffnung des Museo Aeronautico, wirklich schön. Werner und Ulrike haben es mittlerweile nach Jerez geschafft, aber es wird ihnen jetzt zu stressig, um noch nach Lanzarote nachzukommen, sie wollen jetzt direkt zurück nach Mannheim.

Ich bereite mich am Nachmittag ebenfalls auf den Heimflug vor.

Rückflug.

Um nicht wieder den Urlaubsverkehr auf den Kanaren durchzumischen, entscheide ich mich, wie gefordert tief übers Wasser direkt von GCRR in Richtung Tarfaya zu fliegen. Ab Sierra darf ich wie gewünscht auf FL105 steigen. Casa übernimmt ab der afrikanischen Küste, koordiniert uns noch mit abfliegendem IFR-Verkehr aus Tan Tan. Ich habe den dicken Brummer in Sicht, bald hat er uns überstiegen, kein Faktor mehr. Zwischenlandung in Agadir, Auftanken, Weiterflug nach Ouarzazate. 50 Meilen hinter Agadir verliere ich den Funkkontakt mit Casa, und rufe direkt Ouarzazate. Zuerst ist der Kontakt noch recht schwach, aber bald schon höre ich: „D-EEBU, rwy 12 in use, report short final“. Das würde ich gerne tun, dazu muss ich aber erst einmal den Platz sehen. Ich sehe

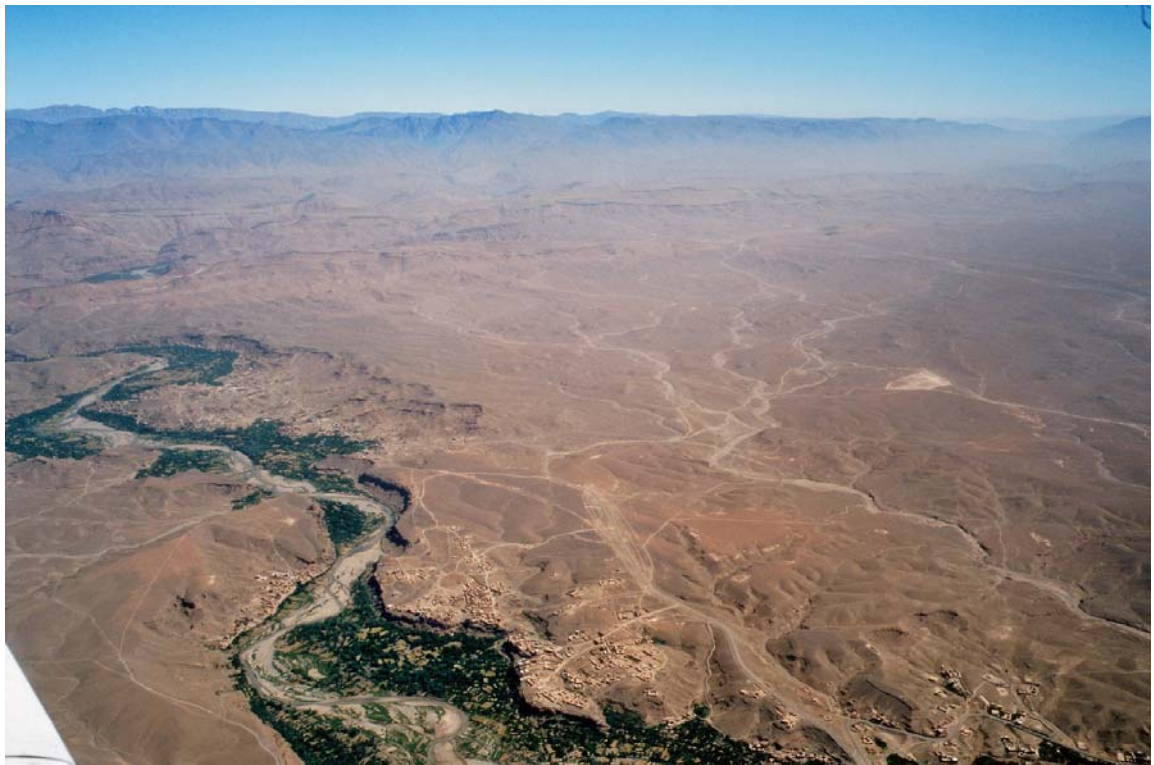
den großen Stausee, erahne wo der Ort ist, wo ist der verdammte Flugplatz?



Da schält sich etwas Flugplatzähnliches aus dem Dunst heraus, Sinkflug planen. Im Funk Gespräche auf Arabisch und irgendetwas mit Royal Air Maroc und 30. Ich melde den rechten Queranflug und werde zur Landung auf der 12 freigegeben. Kurz vor dem Aufsetzen meldet Royal Air Maroc „established on ILS 30, 10 miles out“. Ich schaue nach vorn und sehe die Landescheinwerfer der B737. Das folgende „D-BU, expedite Taxi“ kam da nicht richtig überraschend, nur ist die Bahn drei Kilometer lang, der einzige Taxiway zweigt in der Mitte ab. „Royal Air Maroc, expect landing clearance on very short final“, das motiviert beim Rollen, oder sollte ich Air Taxi sagen? „D-BU, rwy vacated“ – „ Thanks, BU, Royal Air Maroc, cleared to land rwy 30“ – „Cleared to land“ und schon setzt der Airliner auf – na der Controller ist ja ’mal sportlich drauf.

Wir parken die Piper, erledigen die Einreiseformalitäten, nur der bettelnde Zöllner trübt ein wenig das Bild. Taxi zur Stadt, kurze

Hotelsuche, und beim Abendspaziergang durch diese wunderschöne Wüstenoase gönnen wir uns das wohlverdiente Cous Cous. Das neben dem Hotel befindliche Internetcafe hilft mir bei der Flugvorbereitung, das Wetter sieht gut aus, Fes TAF meldet FEW in 3000. Anderntags raus zum Flugplatz, hoch zum Tower, Landegebühr bezahlen, Wetter machen, immer noch FEW in 3000 in Fes, Flugplan aufgeben für die Route über Errachidia. Start auf der 30, right turn out, Kurs auf den ersten Meldepunkt. Der Frequenzwechsel zu Casa Control klappt nicht, irgendwann verliere ich Ouarzazate, ohne Kontakt mit Errachidia zu bekommen. Kurz vor Überflug des Platzes meldet sich der Tower, fragt nach Estimates, und übergibt wieder an Casa.



Die Berge sind recht hoch hier, wir sind trotz FL115 im Funkschatten. Royal Air Maroc 253 legt Relais, ich soll 25NM vor Fes mit Casa Kontakt aufnehmen. Ein schöner Flug über atemberaubende Landschaft. 50NM vor Fes verdichten sich immer mehr Wolken. Leider habe ich nur die Tapetenzeichnerkarte bei mir, Luftfahrthindernisse sind nicht

ingezeichnet, trotzdem entscheide ich mich, unter die Wolkendecke zu sinken. Kontaktaufnahme mit Casa scheitert, ich rufe Fes Tower. Fes meldet sich, aktuelles Platzwetter; windstill, FEW 3000. Vor mir eine Wolkenlücke, der Boden ist mir hier schon zu hoch, man hätte zwar drunter bleiben können, aber ich steige wieder über die Wolken. Ein bei Fes gelegenes Sperrgebiet will sauber umflogen sein, „D-BU, report field in sight“. Laut GPS bin ich genau über dem Platz, unter mir eine Wolkendecke, die nur mit größter Toleranz als BKN hätte bezeichnet werden können. Was nun? Kreisen bis es aufreißt, oder weiter zum Alternate? Ab und zu sieht man Wolkenlücken. Fes besteht auf FEW in 3000, und bietet einen simulated ILS-Approach an. 109,7 MHz eingestellt, den Hinweis bestätigt, dass der Gleitpfad außer Betrieb sei. Zum Glück hatte ich mir die ILS Karten aller marokkanischen Plätze ausgedruckt, da war klar ersichtlich, dass der Anflugsektor hindernisfrei ist. Oberhalb der Wolken bin ich in der vorgegebenen Verfahrenskurve auf den localizer eingekurvt. „D-BU, confirm established on the loc, 7 DME out“. Durch einige Wolkenlücken lässt sich der Boden erkennen. „D-BU, affirm, 7 DME out“ – „D-BU, have you on the radar, start descend now, clouds FEW, cloud base 1500 above ground, report field in sight“. Nach dem Durchfliegen einiger Wolkenfetzen taucht genau vor uns die Bahn auf und ich erhalte die Landefreigabe. Ich bin etwas zu hoch, kann aber die Höhe gut wegdrücken, die Bahn ist ausreichend lang.



Beim Meteorologen lasse ich mir das Wetter für die weitere Flugstrecke nach Almeria geben, im C-Office kann ich die aktuelle VFR-Karte käuflich erwerben, nur beim Nachtanken fällt der Strom aus, so dass der Tankwart die 165 Liter AVGAS mit Muskelkraft in die Tanks pumpen muss.

Wir erledigen den Papierkram für die Ausreise und sind kurz darauf wieder in der Luft, diesmal bei tatsächlich FEW in 3000, steigen auf FL115 und beginnen ab Al Hoceima die Überquerung des Mittelmeers via Isla Alboran. Kurz nach Überflug der Insel entdecke ich im Dunst die spanische Küste, und beginne mit einem gestreckten Sinkflug auf LEAM. Der Rückenwind hilft, das GPS zeigt eine Groundspeed von 185 Knoten. Einflug wie in Spanien üblich in 1000 Fuß über Wasser nach Almeria, der Wind ist mit 270/20 in Böen 30 recht stramm, aber bei rwy 26 gut zu handeln.

In Almeria treffen wir auf Werner und Ulrike, die hier mit defekter Lichtmaschine gestrandet sind. Zum gemeinsamen Abendessen begleiten

uns die beiden als nahezu perfekte lokale Führer in die Stadt. Der Ersatzgenerator soll am nächsten Morgen kommen.

Gabi und ich fliegen am nächsten Morgen die Küste entlang nach Norden. Laut Bottlang will Murcia die VFR-Flieger in max. 2000 Fuß haben, Alicante hingegen in mindestens 6500 Fuß. Bevor ich mich an der Luftraumgrenze senkrecht nach oben arbeiten muss, erhalte ich die Durchfluggenehmigung über South und North Korridor in 1500 Fuß. Valencia hingegen hätte mich wegen des Admirals Cup gerne in mindestens 2500 Fuß, statt den vorgeschriebenen 1000. Nach zweieinhalb Stunden landen wir wieder in Castellon.



Das gleiche Hotel hat wieder ein Zimmer für uns. Ein Blick ins Wetter lässt ein eher schnelles Durchstoßen nach Frankreich geraten erscheinen, man käme so zwischen zwei Kaltfronten vielleicht nach Deutschland durch. Der Flugplan am nächsten Morgen wird per Internet via DFS-AIS aufgegeben. Die Kontaktaufnahme mit Valencia Control scheitert am

zugetexteten Funk, zu viele Airliner, zu wenig Controller. Barcelona nimmt sich unserer an. Beim Überflug von Sabadell bin ich auf das „five miles out“ gefasst. Die Sichten gehen zurück, Bewölkung kommt auf, Girona Tower lässt mich bis südlich BGR-VOR FL 65 steigen, sehr zur Beunruhigung einer anfliegenden Ryan Air. Ein kurzer Position Report meinerseits beruhigt den Piloten des Airliners, und kurz darauf sind wir wieder im französischen Luftraum. Weiter Steigen auf FL 85, rechtzeitig vor Clermont-Ferrand unter die Wolken sinken, letzte Zwischenlandung. Das Wetter für den Rest der Strecke sieht nicht gut aus, labile Luftmassen, Gewitter, die Vogesen sind dicht. Ich entscheide mich zum Weiterflug über MOU-RLP-EPL-ZWN-EDFM.



Steigflug auf FL115, um über die Wolken zu kommen. In der Nähe von Epinal bemerke ich bei kritischer Selbstbetrachtung einige

Konzentrationsmängel – es macht wenig Sinn den Squelch an den Knöpfen des Kurskreisels einstellen zu wollen. Eine Wolkenlücke bietet sich an, also Sinkflug auf FL65. Reims bestätigt, dass FL-R150D2 heute nicht aktiv sei. Dafür schockt die Wolkenwand kurz vor Zweibrücken. Was tun? Umkehren, in Epinal landen? Ein Blick in die Karte zeigt die Möglichkeit über SAV-VOR in den Rheingraben zu flüchten, ggf. in Strasbourg zu landen. Reims bestätigt: keine Militärgelände aktiv auf dem Weg dorthin, Strasbourg Approach erlaubt den Durchflug des Delta-Luftraumes, und kurz danach sind wir über Hagenau. Von dort kann ich Wissembourg (und damit Schweighofen) sehen, ab da ist bereits Philipsburg erkennbar. Dem restlichen Heimweg steht nichts mehr im Weg. Um 17:10 setzt D-EEBU in EDFM auf, 2041 NM und 17:15 Stunden seit Lanzarote. Erschöpft und stolz schieben wir unseren treuen Vogel in den Hangar.

Ein toller Fliegerurlaub ist vorüber. Eigentlich beginnt die Entspannung erst jetzt.