

2007 August

Deutschland € 4,50

Schweiz sfr 8,80

Österreich € 5,10

BeNeLux € 5,30

Italien € 5,90

Spanien € 5,90

Finnland € 6,50

51. Jahrgang

International

aerokurier

Das Magazin für Piloten



INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG



mit Super 3-D-Fotos

50 Jahre

1957 - 2007

Die Jubiläumsausgabe



REPORTAGE

*Barron Hilton Camp
Fliegen ohne Limits*



PILOT REPORT XCITE

*Extrem schnell,
extrem vielseitig,
extrem perfekt*



SILENT 2

*Die leise Revolution
geht weiter*

GROSSE

50 Jahre

50 Preise

LESEERWAHL

08/07

BESTE MARKEN → Die Gewinner 2007



GRUKACHEN
und sein im Norden
auf dem Weg zum
Fluss spürt man

IN KARTAGEN
in der Tunesien ist
auch bekannt. Ein
gute Gelegenheit für die
Schüler, den eigenen
Lernprozess zu
prüfen.

WÜSTE IM LERN
Hier mag man sich eine
Prüfung wirklich
nicht vorstellen. Eine
Tunisische Hilfe in
Café. Die Stunden
mit zwei Ehepartnern



TUNESIEN-RALLYE

Sand, Wüste und ein bisschen mehr



HEIDI IM TUNESIEN, Anne-Maria Ring, Konrad Heide und Ben Conrad 172

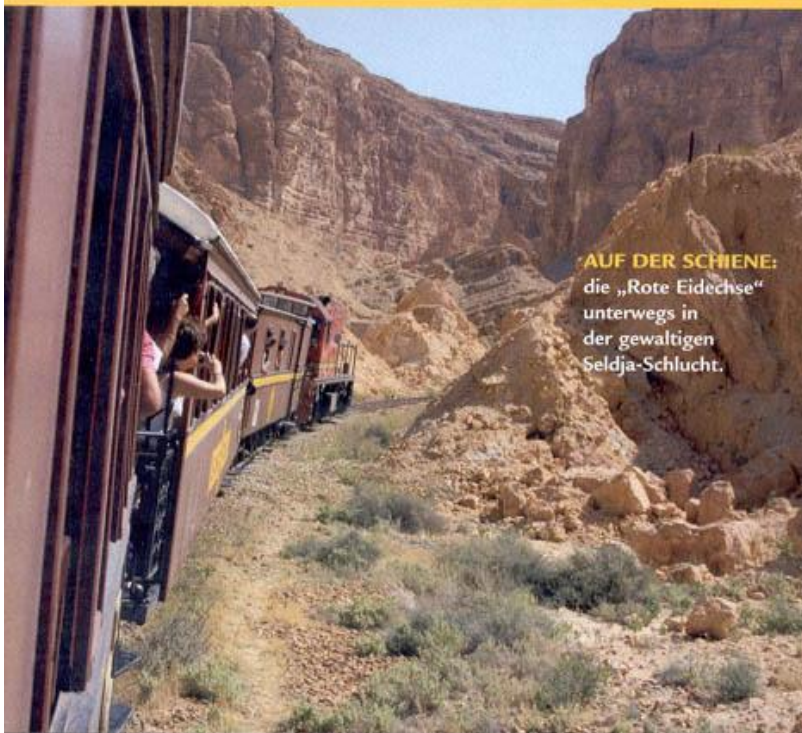
80 anstalt 1/2007

Land und Leute erleben,
entspannt reisen, Spaß haben
beim Fliegen und dazu noch
ein paar Aufgaben lösen.
So in etwa könnte man die
Tunesien-Rallye bezeichnen,
an der Anne-Maria Ring
als Copilotin von Konrad
Heide auf einer Cessna 172
teilnahm.





TAUSENDE VON OLIVENBÄUMEN prägen das Bild der Küstenregion.



AUF DER SCHIENE: die „Rote Eidechse“ unterwegs in der gewaltigen Seldja-Schlucht.



ZWEI WELTEN: oben die Piste des Flughafens von Gafsa; und unten eine Kamelherde auf dem Weg nach Remada.



Was einst gedacht war, die Privatfliegerei in Tunesien anzukurbeln, hat sich im Laufe der Zeit zur Institution in Sachen General Aviation entwickelt: die Internationale Motorflugrallye von Tunesien (12. bis 20. Mai 2007) jährt sich zum 25. Mal! 19 europäisch registrierte und zwei US-immatrikulierte Flugzeuge nehmen teil, dazu kommen zwei weitere Flugzeuge der Veranstalter. In Tunesien, genauer gesagt in Tunis, gibt es bis heute nur zwei private Flugzeuge der Echo-Klasse, sie sind für Schulzwecke am internationalen Verkehrsflughafen von Tunis-Karthago (DTTA) stationiert. Dies allein zeigt, welchen Stellenwert die Allgemeine Luftfahrt in diesem Land hat.

Flugplan aufgeben und losfliegen geht offensichtlich nicht ohne Wohlwollen „von oben“. Diese Erfahrung machen wir am Samstagvormittag, noch vor Beginn der Rallye, als Konrad, der bereits am Freitag mit seiner Cessna von Friedrichshafen eingeflogen war, mich bei einem Rundflug mit der Instrumentierung seiner Maschine vertraut machen will. Er hat vorschriftsmäßig einen Flugplan aufgegeben, der jedoch ohne nachvollziehbare Begründung abgelehnt wird. Die Cessna habe eine Einfluggenehmigung im Rahmen der Rallye erhalten, wird ihm von Seiten der Direction Général d'Aviation Civile beschieden, eine zweite, parallel dazu geltende Genehmigung könne nicht erteilt werden. Zur Begründung wird ein nationales Gesetz herangezogen, worin es heißt, dass eben dieses Amt mit der Aufgabe betraut ist, Flüge zu genehmigen. Unsere Einwände, dass

in der AIP andere Angaben gemacht sind, werden nicht akzeptiert. Tatsächlich geht es auch anders: Denn zwei Tage später, in Tozeur, wird ein Rundflug für Fotoaufnahmen problemlos genehmigt.

Während wir im General Aviation Office noch diskutieren, treffen nach und nach die übrigen Rallyeteilnehmer ein. Auf dem Vorfeld steht ein Tankwagen der tunesischen Armee mit Avgas bereit, und auch die Zollformalitäten sind schnell erledigt. Herzliche Begrüßung durch Dr. Riadh El Fazaa, der die „Rallye Aérienne Internationale de Tunisie“ (RAIT) zusammen mit Yacoub Fadhel und Claude Elien ins Leben gerufen hat.

Die Crews erhalten einen Umschlag mit dem Kartenmaterial, den Rallyeaufgaben und Prospekten des Fremdenverkehrsamtes. Wichtigste Info: die Startfolge der bezüglich ihrer Performance doch sehr unterschiedlich einzustufenden Flugzeuge. Demnach wird das Feld von einer PC-12 angeführt, mit 150 Knoten die schnellste Maschine unter den Rallyefliegern. Unsere Cessna 172 bildet mit 90 Knoten (der von den Veranstaltern irrtümlich errechneten Manövergeschwindigkeit) das Schlusslicht. Dazwischen tummeln sich vier Beechcraft, eine Cessna 412, zwei Mooneys, zwei TB20, eine DA 42, mehrere PA-28, eine AA5B und eine Bölkow. Das 110 Knoten schnelle Microlight MCR01 von „Papi“ Jean, der im Verlauf der Veranstaltung seinen 87. Geburtstag feiern wird, bewegt sich im Mittelfeld, und noch vor unserer Cessna sind zwei ULs der Marke Zodiac aufgestellt.

Bei der abendlichen Vorstellung der Crews ahnt natürlich noch niemand, dass die Flug-

zeuge mit den letzten Startnummern bei der Preisverleihung ganz vorne rangieren werden. Doch der Reihe nach!

Ein Tag fliegen, ein Tag Sightseeing, so könnte man das Programm kurz zusammenfassen. In Tunis stehen das Bardo-Museum, die Thermen des Antonin und das Künstlerdörfchen Sidi Bou Said zur Besichtigung an. Doch das eigentliche Interesse der rund 40 Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, Belgien, Luxemburg, den Niederlanden, Großbritannien und der Schweiz gilt den Rallyeaufgaben; diese werden beim gemeinsamen Mittagessen in wechselnden Gruppierungen und Sprachen diskutiert. Dabei ist eigentlich alles ganz einfach: Es geht darum, zur rechten Zeit am rechten Ort zu sein. Die „Orte“ sind auf einer Straßenkarte verzeichnet und müssen erst noch in die Flugkarten übertragen werden. Die Präzision des Überflugs wird natürlich bewertet, bei Ziellandungen das präzise Aufsetzen auf der Linie. Jede Abweichung, räumlich oder zeitlich, gibt Strafpunkte. Zu frühes Aufsetzen übrigens doppelt so viele wie zu spätes. Bei unerlaubten „Treesixties“ wird die betreffende Crew von dieser Aufgabe disqualifiziert. So viel zum Reglement, das man spielerisch interpretieren sollte. An erster Stelle steht natürlich die Flugsicherheit, und danach kommt der Spaß am Fliegen.

Von Tunis aus führt die Strecke über Al-pha (die Mauer des Stausees Sidi Salem), Bravo (die Ausgrabungen nahe Dougga) und Delta (Ausgrabungen bei Sbeitla). Nach einer Ziellandung auf dem Flugplatz von Gafsa geht es weiter zur Oasenstadt Tozeur. Das

Fotos: Ring, G. Roy (1)



GUT ORGANISIERT: Auf allen tunesischen Plätzen werden die Rallyeteilnehmer mit Avgas versorgt.



EINTRACHT IN TOZEUR: ▶

Linienjets und die überwiegend einmotorigen Rallyeflugzeuge teilen sich das Vorfeld.



METROPOLE AM MITTELMEER: die tunesische Hauptstadt Tunis.

ungewohnte Motorengeräusch seiner Maschine bei nur 90 Knoten verführt Konrad immer wieder zum Nachsetzen der Leistung, doch wir müssen langsam fliegen, wenn wir die vorgegebenen Überflugzeiten einhalten wollen. So haben wir zwischen fast jedem Leg einige Minuten übrig, die wir zu kleinen Extratouren nutzen – ein weiterer kleiner Stausee, ein Zeltlager nahe Ksar Ghilane oder eine Kamelherde unweit von Tozeur animieren uns zu Ehrenrunden – weit weg von den Überflugpunkten dürfen wir das.

Nicht alle Rallyeteilnehmer haben noch

Muße zu solchen Betrachtungen. Besonders für die beiden Zodiacs ist die Zeit so knapp kalkuliert, dass sie von einem Checkpunkt zum nächsten hasten. „Noch nie bin ich so weit geflogen und habe dabei so wenig von der Landschaft gesehen“, klagt Werner, der die Rallye allein fliegt. Da haben wir es besser. Schon nach dem ersten Leg sind Konrad, seine hervorragend instrumentierte Cessna und ich ein eingespieltes Team, in das ich die Erfahrung von rund 300 Landungen auf dem Flugplatz Jesenwang einbringe – die dortige Piste misst nur 406 Meter! „Jetzt müssen wir

runter, Höhe abbauen, Autopilot aus, Leistung reduzieren, Geschwindigkeit abbauen, Klappen setzen... Halt! Nachdrücken, wir werden zu langsam! Nicht unter 65 Knoten fallen! Okay, jetzt passt es wieder, du kannst weiter sinken. Klappen, noch mehr Klappen, ziehen, ziehen, ziehen...“ So ungefähr haben sich wohl meine Kommandos angehört, die Konrad des Abends zum Besten gibt. Es muss funktioniert haben, denn beim Tagesergebnis belegen wir einen der vorderen Plätze. Vor uns rangieren die beiden ULs und zwei Wiederholungstätter: Nathalie und Gilles mit ihrer DA 42 sowie Noëlle und Alain (PA-28) haben diese Rallye schon mehrfach geflogen, allerdings war auch ich schon im vergangenen Jahr mit von der Partie.

Über dem größten trockenen Salzsee Nordafrikas

Tozeur, eine Dattelpalmenoase im Süden Tunesiens, ist ein Erlebnis. Unser Hotel in der Freizeitanlage Dar Cherait ähnelt einer Mischung aus Museum, Märchenpark und 1001 Nacht – und ungefähr genau so lange wäre ich gerne dort geblieben. Doch schon am nächsten Tag geht es weiter, zunächst im historischen Zug, der „Roten Eidechse“, einem originalgetreu wiederhergestellten Salonzug der Beys von Tunis, durch die Schluchten von Selja nach Medlaoui. Dort erwarten uns Geländewagen, um uns in die B ergoasen Mides nahe Tameghza zu bringen. Acht Kilometer bis zur algerischen Grenze, sagt ein Straßenschild, doch am Pool des Tameghza Palace, wo wir das Mittagessen einnehmen, ist davon nichts zu spüren. Nach der größten Mittagshitze fahren wir mit den Geländewagen nach Nefta, einer weiteren Oase am Schott el Djerid, etwa 30 Kilometer westlich von Tozeur. Auf der großen Sanddüne erwartet uns als Sun downer ein Glas eisgekühlten Champagners. Krasser Kontrast dazu: ein Junge mit Kamel und bettelnde Mädchen. Im Süden Tunesiens ist die Armut besonders groß. Zwar gilt auch hier die allgemeine Schulpflicht, aber so lange Herden von Touristen Süßigkeiten, Stifte und Geld verschenken, so lange wird der Schulbesuch weniger erstrebenswert sein als das Warten auf den nächsten Touristenbus.

Am nächsten Morgen geht es auf dem Luftweg nach Djerba. Aber nicht direkt, dann wäre es ja keine Rallye. Die Strecke führt uns von Nefta über das Schott el Djerid, dem größten ausgetrockneten Salzsee Nordafrikas, der aus der Vogelperspektive wie eine große, vereiste Fläche aussieht. Gleich dahinter liegt der Checkpunkt Golf, die westliche Mündung der Straße in die Oase Douz, die wir in 300 Fuß überfliegen sollen. Von dort geht es weiter zu einer Ziellandung nach Remada, dem südlichsten Platz der Rallye. Um

Tipps für Tunesienflieger

Kartenmaterial: ED-6; LS (Schweiz); LI-1; LI-2 (Elba); LF-4 (Korsika); LI-4 (Sardinien), dann weiter mit dem vom Veranstalter übergebenen Kartenmaterial Tunesien: TPC-Karten G-2A und G-2D; Straßenkarte Tunesien für die Rallyeaufgaben; Visual Approach Charts Lower Airspace von Tunis, Gafsa, Tozeur, Djerba, Sfax, Monastir; Area Charts: Tunis, Tozeur, Djerba, Monastir
Die Reise: Bei der Internationalen Flugrallye von Tunesien handelt es sich um eine organisierte Reise. Veranstalter ist Aërorallyes Association, Nizza, in Kooperation mit Intermed Organisation, Tunis. Die Teilnahme erfordert ein eigenes oder ein gechartertes Flugzeug. Avgas wird zum Tagespreis bereitgestellt (zirka 2,40 Euro pro Liter). Im Reisepreis von 1550 Euro pro Person (EZ-Zuschlag: 275 Euro) sowie 630 Euro pro Flugzeug sind enthalten: das komplette Handling einschließlich Lande- und Abstellgebühren; sämtliches Kartenmaterial zu Tunesien; abendliche Briefings und Flugplanaufgabe ab Tunis/bis Monastir; Unterbringung mit Vollpension (an den Wettbewerbstagen Halbpension) in Hotels der gehobe-



nen Kategorie; sämtliche Ausflüge, Eintrittsgelder und Reiseleitung. Die 26. Internationale Flugrallye findet vom 12. bis 20. Mai 2008 statt.

Infos unter: www.aerorallyes.net.

uns herum nichts als Wüste! Kein Baum, kein Strauch und vor allem keine Straße. Nur Steine, Sand und schroffe Felsformationen. Hier möchte man nicht notlanden. Für den Fall, dass doch, haben wir sicherheitshalber etliche Flaschen Wasser und auch etwas zu essen mitgenommen.

Da es sich bei Remada um einen reinen Militärplatz handelt, gibt es keine Sichtanflugkarte, sondern nur die wesentlichen Daten beim abendlichen Briefing. Doch die 2400 mal 45 Meter messende Piste ist schon von Weitem gut zu sehen, und aus dem Funkverkehr der vor uns fliegenden Maschinen haben wir bereits erfahren, dass die „20“ in Betrieb ist. Die weiße Ziellinie, laut Briefing 600 Meter hinter der Schwelle, ist nicht auszumachen, lediglich einen Feuerwehrwagen können wir erkennen. „Dort muss es sein! Passt!“ Danach nehmen wir Kurs Nordnordost auf das Küstenstädtchen Zarzis. Der Checkpoint India ist der kleine Fischerhafen. Grüne Tümpfer auf gelbem Grund prägen das Landschaftsbild mit zunehmender Dichte; je näher wir der Küste kommen, sind sie als Olivenbäume zu erkennen. Exakt zur vorgegebenen Zeit setzen wir zur Ziellandung in Djerba auf, und das trotz des regen Flugverkehrs an dem internationalen Verkehrsflughafen. Die Insel lebt vom

Fotos: Ring



FLOTTEN-PAUSE: Von der Dattelpalmenoase Tozeur aus unternahmen die Rallyeflieger Landausflüge nach Mides, Tameghza und ins Atlasgebirge.

Tourismus. Ein schöner Strand animiert so manchen von uns zum Baden.

Der folgende Tag beginnt als erster und einziger der ganzen Rallye mit bewölktem Himmel. Doch schon am späten Vormittag herrscht wieder CAVOK, wie an allen übrigen Tagen auch. Mit einem Piratenschiff legen wir ab mit Kurs auf die Nachbarinsel. „Wie auf Malle“, sagt Konrad.

Gérard und Bertrand stellen fest, dass der Generator ihrer PA-28 nicht ordnungsgemäß funktioniert. „Hier bleiben oder weiterfliegen?“ Sie diskutieren heftig und fällen eine pragmatische Entscheidung. Sie fliegen die knappe Stunde bis Monastir, wo technische Hilfe bereitsteht. Allerdings fliegen sie nun auf dem direkten Weg und damit aus der Rallyewertung.



KÜNSTLERCAFE in Sidi Bou Said; es war bereits Motiv zahlreicher Maler.

Anders wir! Wir peilen das Küstenstädtchen Mahres an. Checkpunkt ist eine nur schwer auszumachende Kreuzung von Eisenbahn und Straße. Da es, wie aus der VFR Approach Chart von Sfax hervorgeht, insgesamt drei derlei Kreuzungen gibt, entscheiden wir uns für die erste, um nicht zu sagen: die erste, die wir sehen. Offensichtlich liegen wir damit genau richtig, wie das Tagesergebnis später

zeigen soll. Nach der Ziellandung in Sfax geht es weiter nach El Djem. Dort lassen sich die baulichen Reste des mit Platz für 30 000 Zuschauern drittgrößten Amphitheaters des Römischen Reiches bewundern. Man kann dieses Kolosseum eigentlich nicht verfehlen – eigentlich! Aber genau das ist mir im letzten Jahr passiert. Doch heuer sind wir exakt auf Kurs und sehen die braune Steinmasse, die aus dem von kleinen, weißen Häusern geprägten Städtchen herausragt, schon von weitem. „Überfliegen Sie das rote Kreuz, das westlich des Kolosseums ausliegt, in nicht weniger als 300 Fuß“, hatte es im Briefing gelautes. Im letzten Moment sehen wir das Kreuz, allerdings nicht westlich des Kolosseums, sondern genau vor uns. Ein Trick? Nein, es ist Markttag und ganz einfach kein Platz westlich. Solche Änderungen müsse man hinnehmen, meint der Veranstalter. Es handele sich schließlich um eine Sichtflugrallye, und da müsse man die Augen nach allen Seiten offenhalten.

In Monastir gibt's noch eine Ziellandung, aber ohne vorgegebenen Zeitpunkt. Als letzte Startnummer treffen wir planmäßig ein, und auch die PA-28 der Franzosen steht auf dem Parkplatz. Während Konrad sich in die Schlange der zu betankenden Flugzeuge einreihet, geselle ich mich zur Crew der Pilatus,

die bereits die Campingstühle ausgepackt hat und es sich bei kalten Getränken und Fingerfood gut gehen lässt. Und das, obwohl sie, was das Ergebnis der Rallye anbelangt, eigentlich keinen Grund zum Feiern hätte.

Auf den ersten fünf Plätzen landen drei deutsche Crews, allesamt „Neulinge“, die die Rallye mit Begeisterung und Präzision geflogen sind. Der erste und der dritte Platz gehen an die beiden bereits erwähnten französischen Wiederholungstäter. Konrad und ich belegen den vierten Platz. Hervorragender Zweiter wird Fritz aus Friedrichshafen (mit einem UL Zodiak), unterstützt von seiner mitfliegenden Ehefrau.

Die Preisverleihung findet im Anschluss an ein festliches Dinner statt, zu dem auch Vertreter der beteiligten Ministerien mit Familienangehörigen geladen sind. Wir beschließen unseren letzten gemeinsamen Abend in der gleich guten Stimmung, die sich schon zu Anfang eingestellt hatte. Obwohl für den nächsten Tag noch ein Busausflug nach Kairouan auf dem Programm steht, wird ein Teil der Crews das gute Wetter für den Heimflug übers Mittelmeer nutzen. Nicht ohne sich vorher für den nächsten „Wüstenausflug“ zu verabreden: „Bis bald, im Oktober in Ägypten!“ ac

Anne-Marie Ring/Konrad Heede