

„**Lust auf Libyen**“ war die Überschrift eines kleinen Artikels im Flieger Magazin. Mitte August kam mir dieses Heft in die Hände, und so hat alles ganz harmlos begonnen. Diese Lust wurde immer grösser, und jetzt wo alles vorbei ist, würde ich am liebsten sofort zurück in die Wüste fliegen.

Schon die Vorbereitungen für den Wüstentrip waren äusserst vielseitig und interessant. Strassenkarte und Reiseführer mussten als erstes her.

Leider machte mir ein leicht defektes Propellerblatt kurze Zeit vor dem geplanten Abflug Sorgen. Propeller abschrauben und mit dem Auto nach Prag fahren, um alle 3 Blätter auszutauschen, und nach 48 Stunden wieder zurück in der Schweiz.

Am Flugzeug alles durchzuchecken und die nötigsten Ersatzteile und Werkzeuge zusammenstellen benötigten nochmals einen Tag.

Mittwoch 5. Oktober 2005

Speck LSZK – Locarno LSZL

Flugzeit: 1.08, Start im Speck mit 68lt Autobenzin

Locarno: +76lt Autobenzin, Landetaxe Fr 12.-, pro Nacht Fr 7.-, Zoll Fr 10.-

Wegen unsicherer Wetterlage nördlich der Alpen entschloss ich mich bereits am Mittwoch, über die Alpen nach Locarno zu fliegen. (Im Nachhinein wäre die Flucht übers Rhonetal die bessere Variante gewesen).



Freitag 7. Oktober

Locarno LSZL – Olbia LIEO

Flugzeit: 5.17

Olbia: +62lt Avgas/€2.13, Landung €62.-



Bei Sonnenaufgang war das Wetter noch einigermaßen gut, aber schon vor dem Betanken des Flugzeuges setzte starker Regen ein.

Mit klatschnassen Kleidern und vor Nässe angelaufenem Cockpit starteten wir Richtung Brissago, Romagnano über die Po Ebene mit Ziel Olbia auf Sardinien. Je südlicher, desto tiefer der Plafond und mieser die Sicht. In der Nähe von Alessandria gab es auch knapp über den

Starkstromleitungen kein

Weiterkommen mehr. Zurück zum Lago Maggiore und nördlich um die TMA von Malpensa

Richtung Saronno VOR, wo es gemäss Info von einem Heli besser sein sollte. Dies traf dann



auch zu, und mit der ersten verlorenen Flugstunde wegen wirklich versch..... Meteo ging es problemlos mit südlichem Kurs über Voghera, Genua und weiter übers Wasser nach Calvi. Über Korsika hatte es einzelne Cb, und somit folgten wir der Westküste über Ajaccio,



Propriano, und nach einigen Kreisen über Bonifacio verliessen wir Korsika. Wegen Gewitter westlich von Olbia machte ich einen wunderschönen Anflug von Norden der Küste entlang. Wie beim Start in Locarno erwischte uns ein Regenschauer während der Landung und beim Aussteigen. Wegen dem schlechten Wetter dauerte der Flug mit 5 Stunden und 17 Minuten eher etwas lange, aber für mich war es beruhigend, dass immer noch für rund 3 Stunden Benzin in den Tanks war. Ich organisierte ein Hotel, und kurze Zeit später trafen die ersten 4 Afrika Reisepartner mit 2 Flugzeugen auch ein.

Samstag 8. Oktober

Olbia LIEO – Cagliari LIEE

Flugzeit 1.50

Olbia: +62lt AVGAS

Cagliari: +52lt Avgas zollfrei/€1.40, Landung €105.-

Problemloser Flug der Ost Küste entlang von Olbia bis zum VOR Carbonara, mit Landung in Cagliari. Die 3 Flugzeuge wollten wir sofort betanken, um am nächsten Morgen früh Richtung Afrika starten zu können. Das „sofort“ dauerte knapp 3 Stunden. Dafür konnte ich in der Zwischenzeit ein definitives Provisorium für die Stromversorgung fürs GPS in der Robin von Urs einbauen. Aber viel schwieriger war das Parkieren der Flugzeuge. Der Follow-me Car brachte jeden einzeln auf einen Abstellplatz für Verkehrsflugzeuge. Nun standen unsere 4 Kleinflugzeuge mit je über 100 Meter Abstand auf dem Abstellplatz. Ich ahnte nichts Gutes betreffend Gebühren. Kein Verständnis hatte ich mehr, als der Handling Agent mit Minibus pro Flugzeugbesatzung mit



je 2 Leuten einzeln über den ganzen Flugplatz zum Gebäude fahren wollte, selbstverständlich erst, nachdem jeder ein Formular im A4 Format neben dem Flugzeug im Wind ausgefüllt hätte. Wir waren ja noch immer in Europa und noch nicht in Afrika, und ich weiss bis heute noch nicht, wie ich dieses Verhalten einordnen soll? Bürokratie, Arroganz, Dummheit, Italien oder wird das zum EU Standard ? Diese Übung kostete für mein 545kg Flugzeug bescheidene €103.-, für eine Nacht (ca. 10 mal mehr als in Locarno).

Noch viel komplizierter und zeitraubend war das Procedure mit der Polizei und dem Zoll am nächsten Morgen vor dem Abflug. Ich kann mir alles nur mit einem uneffizienten Eingliederungsprogramm für arbeitsscheue, faule und unfähige Arbeitslose und Beamten erklären.

Im Hotel trafen wir noch unsere Freunde aus Deutschland, Franz und Daniel Draxler, die mit ihrer Piper Malibu angereist waren.

Sonntag 9. Oktober

Cagliari LIEE – Monastir DTMB

Monastir DTMB – Ghadames HLTD

Flugzeit 2.27

Flugzeit 4.47

Monastir: +31lt Avgas/€2.00, Landung €7.-
Ghadames: +ca.52lt Avgas/\$1.06, +0,4lt Öl

Nachdem wir die unnötigen und schikanösen Kontrollen einer Unmenge italienischer Beamten hinter uns gebracht hatten, startete ich als erster mit Ziel Afrika, mit der Idee, Ghadames bei guten Winden nonstop zu erreichen.

Schwerarbeit für den Zenair war angesagt, da neben platschvollen Tanks noch zusätzlicher Notvorrat von 10kg Wasser fürs Überleben in der Wüste geladen wurden. Sardinien verliess ich über Carbonara, dann länger nur Wasser, bis Tunesien am Horizont auftauchte. Weiter auf 1500ft über den Flugplatz von Tunis nach Monastir, wo ich mich, wie Urs und Reto, für einen Fuel Stop entschied. Eigentlich hätte es mir für einen Direktflug gereicht, aber die Wind Informationen für die nächsten 5 Stunden waren für mich ungenügend.

Das Betanken, Flugplan aufgeben und das Bezahlen der Landetaxen war chaotisch und nicht sehr einfach, wie während der ganzen Reise.



Nach dem Start über Sfax DTTX, Djerba DTTJ, über das gigantische römische Amphitheater von El-Jem, wo sich die 3 Flugzeuge beim Umrunden der Ruinen wieder trafen. Unendliche Olivenplantagen und einzelne Hütten oder Zelte mit Nutztieren lagen vor uns. Die Grenze zu Libyen überflogen wir bei FARES, mit südlichem Kurs über die Stadt Nalut. Südlich davon suchte ich die letzte Tankstelle für Autos vor der Fahrt in die Wüste, um dann während Stunden mehr oder weniger der Strasse nach Darj zu folgen. Sehr wenig bis kein Verkehr auf dieser asphaltierten Strasse. Eine Notlandung könnte

problemlos und ohne Schaden gemacht werden (beruhigend). Trotzdem war es der erste Kontakt mit der unendlichen Wüste.

Bis Ghadames war es nicht mehr sehr weit, und vor der Landung kreisten wir im Tiefflug um die sehr eindrückliche Historische Stadt. Endlich landeten wir zum ersten Male auf Libyschem Boden.

Als erstes Auftanken aus einer überdimensionierten Luftmatratze, die weit weg vom Flughafengebäude einfach im Sand lag. Der Schlauchanschluss war undicht, und das Benzin versickerte im heissen Wüstensand.

Dafür war die benzinbetriebene Benzinpumpe umso kräftiger, und der riesige Zapfhahn ist für Grossraumflugzeuge. Glücklicherweise hatte ich einen Trichter bei mir, und so gelang es mir, wenigstens stossweise etwas Benzin in die



Tanks zu bringen, der Rest spritzte übers Flugzeug und meine Kleider. Der Benzinzähler lief munter weiter, auch wenn kein Benzin floss, er zeigte 168lt für meinen Zenair, obwohl ich max. 126lt einfüllen könnte, wir einigten uns auf 52lt. Ein Feuerlöscher war bei dieser Übung nicht zu finden.



Alles weitere ging problemlos, da wir von unserem libyschen Organisator, Taher Aboukassim, empfangen wurden.

Unterkunft und Verpflegung war sehr gut.

Am nächsten Tag besuchten wir als erstes ein Museum. Dann ging es in die Medina (Altstadt),

wo bis 1968 bis 6000 Leute wohnten, für mich schlicht unvorstellbar.

Mittagessen wie im Paradies, mitten in einem Garten unter Dattelpalmen.



Für den Sonnenuntergang fuhren wir mit dem Land Rover von Reto in die Sanddünen, mit Blick nach Algerien und Tunesien.

Abendessen in einem wunderschönen, alten Medinahaus, selbstverständlich am Boden sitzend auf farbigen Kissen.

Dienstag 11. Oktober

Ghadames HLTD – Ghat HLG

Flugzeit 4.34

Ghat: +62lt Avgas/\$1.06, Landung \$170.-

Sehr früh Tagwache und Abfahrt zum Flugplatz. Alle Flugzeuge waren zum Abflug bereit, und nun warteten wir noch längere Zeit, bis der Flugplatzchef eintraf. Aber dann konnte mich nichts mehr zurückhalten, und es ging erstmals in die „richtige“ Wüste.

Für die nächsten 3 ½ Stunden nur noch Sand und Felsen, kein Dorf und kein Flugplatz. Einige Kamele, einmal ein Militärcamp und anderswo einige Landrover mit einem Motorrad und sonst nichts. Die Eindrücke und das Erlebnis kann ich nicht beschreiben, man muss es erlebt haben.

Nach ca. 3 ½ Stunden tauchte östlich von unserem Flugweg das Akakus Gebirge auf. Schlichtwegs gigantisch, Churfirnen mal 100.



Dank genügend Benzin in den Tanks bestand keine Eile, und somit vergnügten wir uns endlos an diesen Felswänden. Irgendmal musste auch ich mit westlichem Kurs über schönste Sanddünen an gewaltigen Gebirgen (Teufelsberg) vorbei nach Ghat zur Landung gehen.



Wie immer sofort Auftanken aus einer riesigen Luftmatratze, mit der üblichen Benzindusche fürs Flugzeug und für mich. Wie (fast) immer warteten die andern auf mich, da bei bescheidenen 85kt Reisegeschwindigkeit mein Flug immer etwas länger dauerte als bei richtigen, ausgewachsenen Flugzeugen. Dafür ist mein Baby weniger durstig, und ich hatte während der ganzen Reise nie Probleme wegen Benzinmangel. In Ghat sofort umsteigen, und mit 2 Toyota Land Cruiser geht es in die Wüste.

Nach einer unvergesslichen Fahrt von knapp 3 Stunden richteten wir mitten im Gebirge, am Fusse einer Sanddüne, unser Nachtlager ein. Auf eine wunderschöne Sanddüne steigen (viel anstrengender als ein Steilhang mit Neuschnee) für den Sonnenuntergang. Aber eben, unsere moslemischen Führer waren wegen dem Ramadan ausgehungert und hatten wahrscheinlich aus diesem Grunde eine Düne hinter einem Berg ausgesucht, ein sogenannter Sunset Killer, damit sie einige Minuten früher essen durften. Trotzdem, die Stimmung war einmalig, wie das Abendessen im Sand und anschließende Schlafen im Freien unter absolut wolkenlosem Himmel.



Während dem Frühstück und Briefing von Reto im Sand, marschierten 6 Kamele in der Ferne über die Dünen.

Mittwoch 12. Oktober
Ghat HLG T – Sabha HLLS

Flugzeit 3.43
Sabha: +62lt Avgas/\$1.21, Landung €181.-

Ungeduscht aber zufrieden direkt aus der Wüste ins Flugzeug.

Auch hier bleiben Wetterprognosen oder Strecken-



Winde Wunschträume.

Bis alles erledigt war, wurde es 1400 Lt, und die Temperatur stieg bereits über 35°C.

Bei dieser Density Altitude blieben nicht mehr allzu viele von meinen 80 ROTAX PS am Propeller hängen, und somit

suchte ich an den traumhaften Felswänden der afrikanischen Churfürsten während längerer Zeit Aufwinde, um mit genügend Höhe und mit nicht allzu hoher Wassertemperatur nochmals ins Akakus Gebirge fliegen zu können. Es war einfach unbeschreiblich.

Reto hatte schon wieder Recht mit seiner Aussage: die Wüste macht süchtig.

Eine gute Stunde später, über der Strasse von Al Awaynat nach Ubari, genossen wir gerade mit klebrigen Fingern unser Standard-Wüsten-Menü mit Landjäger, Darvida, Schachtelkäse, schwarzen Oliven und zum Dessert Datteln, Cashewnuts und getrockneten Aprikosen (die Getreideriegel hatten sich schon lange verflüssigt und waren ungeniessbar), als Urs und Hans-Jörg uns mit der Robin stolz überholten.

Im Tiefflug fuhren wir weiter auf der Strasse Richtung Ubari, als sich Urs über schlechtes Wetter beschwerte. Irgend einmal wurde ihm das Wetter zu schlecht, und er entschloss sich zur Umkehr. Ich vereinbarte mit ihm, dass jeder von uns das Licht einschaltet und rechts der Strasse bleibt. Und so fanden wir uns wieder mitten in Afrika. Meinem Rotax musste ich maximale Leistung abverlangen, damit der Robin wegen zu tiefer Geschwindigkeit nicht abschmierte. Mit Urs im Schlepp umflogen wir die Regenzone südlich der Route über ein Hochplateau nach Ubari. Ubari hat eine super Piste mit Militär-Flugzeugen. Einigen Schauern ausweichend kamen wir zu den Seen von Mandara, Um al ma, Gabron und Truna.

Diese Seen mit Palmen mitten in rötlichen Sanddünen übersteigen jede Vorstellungskraft.



Urs machte sich selbständig Richtung Sabha, und ich tobte mich noch eine Weile über den Oasen und Seen aus, bis sich Reto uns von hinten näherte.

Zwischendurch jagten wir noch eine Herde Motorradfahrer in den Dünen.
Nach 3 Stunden und 43 Minuten super Flug landeten wir bei leichtem Regen in Sabha und parkierten als Nummer 2 hinter der Piper Malibu. Ich war wirklich stolz darauf, nicht immer der Letzte zu sein.
Der Aufenthalt in Sabha war nichts Besonderes.

Donnerstag 13. Oktober
Saba HLLS – Tripoli Mitiga HLLM

Flugzeit 4.17
Tripoli: +66lt Avgas/\$1.21, +0,2lt Öl, Landung \$200.-



Wie immer früh aufstehen, um dann um so mehr Zeit am Flugplatz zu verlauern, bis alles erledigt war. Diesmal musste ich den Motor wieder abstellen, da der Flugplan nicht bis zum Tower gegangen war. Endlich durfte ich hinter dem Follow-me Car zur Piste rollen und nochmals 10 Minuten warten, um dann auf der unendlich langen Piste zum Anfang rollen zu dürfen.

Es sollte nicht sein, Reto meldete mir am Radio, der Funk von Urs sei ausgefallen, ob ich zurück komme. Der Funk vom Robin war definitiv u/s, und alle andern ICOM

funktionierten nicht richtig. Glücklicherweise hatte ich zu Hause meinen Notfunk inkl. Ersatz-Kopfhörer durchgecheckt, und somit konnte es kurze Zeit später mit meinem Notgerät und zusätzlicher Batteriebox bei Urs und Hans-Jörg weitergehen.

Endlich Airborn mit Kurs Nord. Vor Brak wurde die Sicht wegen Sand in der Luft immer schlechter, und ich musste etwas steigen, um nicht den Motor und das Capo zu Sandstrahlen, oder den Luftfilter zu verstopfen.

Nach kurzer Zeit wurde die Sicht besser, und wir folgten der Strasse durch die Wüste bis Shwayrif. Von dort mit optimalem Flugwetter über Ban Walid, einer Stadt mit grünen Feldern und Bäumen in einem ausgetrockneten Flussbett. Inzwischen hatte uns die Rockwell Commander mit Trude und Reto überholt, immer noch innerhalb Funkkontakt. Der Küste näher kommend wurde es grüner.

Ca. 20 Min vor der Küste fragte ich, mit Hintergedanken, Tripoli Control um Bewilligung, den Hafen von Al Khums überfliegen zu können. Dies wurde mir überraschenderweise bewilligt. Reto erkannte meine Absicht und



fragte sofort für dieselbe Bewilligung. Wir sprachen uns ab, unter 1000ft zu sinken und alle Transponder auszuschalten. Von nun an begann eine Orgie über den

alten Steinhäufen der Leptis Magna. Ich mit dem kleinsten Flieger musste „leider“ ganz tief bleiben, dann kam Reto etwas höher und als oberster Urs.



Ich habe noch nie so etwas Eindrückliches gesehen, und es ist unglaublich, was uns die Römer in dieser Gegend hinterlassen haben. Nachdem die Speicher Chips unserer Kamera voll waren, verliessen wir unser Holding über Leptis Magna. Die Rockwell als erste, gefolgt vom Robin, immer noch mit lausigem Funk vom ICOM und meine Zenair als letzte. Etwas später wurden die Transponder wieder eingeschaltet. Die Landung auf dem Flugplatz Tripoli Mitiga war ein Ereignis, wir waren möglicherweise die ersten Sportflieger, die auf diesem Militärflugplatz landen durften. Dafür dauerte

es einen halben Tag, bis der Tanklastwagen mit AVGAS vom Tripoli International Flugplatz eintraf. Wir entschlossen uns, nicht zu warten und dafür am Freitag zum Flugplatz zu fahren, um zu Tanken und die Flugpläne aufzugeben. Ich versuchte erfolglos, nach dem Tanken den Funk von Urs zu reparieren, nachdem er den vergessenen Flugzeug Schlüssel im Hotel geholt hatte. Der Aufenthalt in Tripoli war für mich ein



besonderes Ereignis. Wir wurden immer wieder im traumhaft schönen, renovierten alten Haus der Familie Godly mitten in der Medina verwöhnt. Ebenso eindrücklich waren die Führungen durch die Altstadt, der Markthalle mit den äusserst Appetit anregenden, hygienischen Fisch- und Frischfleisch- Märkten ohne jeglichen Kühlschränken, dem grünen Platz und noch viel mehr.

Samstag 15. Oktober

Tripoli Mitiga HLLM – Reggio Calabria LICR

Flugzeit 4.20

Reggio Calabria: +70lt Avgas/€1,40 zollfrei, Landung €30.-



Schon wieder wurde unsere frühe Tagwache von unzähligen, überflüssigen Beamten nicht geschätzt und wahrgenommen, denn sie liessen uns immer wieder warten, währenddem sie vorerst einmal nichts taten. Nachdem ich endlich die Taxi Clearance verlangt hatte, liess mich der Beamte längere Zeit stehen, da mein Flugplan noch nicht eingetroffen sei. Wir waren ja in den Ferien und hatten immer Zeit. Da während dem Warten und dem Weiterrollen zur Piste der warme Wind ständig von hinten blies, hatte das Kühlwasser schon vor dem

Start beinahe 120° C. Diesmal musste ich eine kurze Zeit warten, und nachdem ich die Flugzeugnase in den Wind gestellt hatte, beruhigte sich mein Kühlwasser. Dafür erlaubte ich mir, nachdem die Räder von der Piste abgehoben hatten, in einer Linkskurve im Tiefflug über dem Tarmac meine Kollegen zu fotografieren. Ab sofort gab es für die nächsten 2 Stunden nur noch Wasser, Wasser und nochmals Wasser. Wegen kleinen



Cumulus blieben wir praktisch den ganzen Flug bis Malta unter 1500ft, und bis dorthin begegneten wir keinem einzigen Schiff. Dafür hielten wir den zusätzlichen von Franz und Daniel ausgeliehenen ELT mit GPS Positions-Angabe sendenden ELT immer auf den Knien. Selbstverständlich störten uns nebenbei die steifen, leuchtend gelben Schwimmwesten.

Umso schöner war der Tiefflug der Westküste entlang von Malta, und ich erinnerte mich, wie wir während dem Flugtraining mit dem Jumbo im low Circuit den Downwind ebenso tief unter den Klippen geflogen waren. Weiter ging es über die Insel Gozo mit den vielen Kirchen und Burgen, um danach nochmals für längere Zeit über dem Wasser zu fliegen. Sizilien trafen wir über Gela und mussten dann wegen tiefen Wolken südlich der VFR Route Richtung Catania bleiben. Catania Tower war nicht gerade freundlich, und er schickte mich als erstes in ein Holding über Foce Del Simeto, maximal 300ft wegen IFR Traffic. Er musste mir dies nur einmal sagen, denn genau dort lag ein Schiffswrack am Strand. Etwas mehr erstaunt hatte mich dann



der Befehl vom Tower, nach Reggio Calabria auszuweichen. Diesem Befehl gehorchend folgte ich sehr tief der Küste Richtung Strasse von Messina. Trotz angeborenem kritiklosem Befehlsgehorsam fragte ich ganz scheu nach dem Grund, uns nach Calabria zu schicken. Die



Antwort war sehr kurz: No Parking Space! Ich sagte dem Tower: Ich verstehe, mein grosses Flugzeug hat 7 Meter Spannweite. Darauf erhielt ich keine Antwort mehr. Ich versuchte mir zu erklären, wie man ein Kleinflugzeug von Afrika kommend, mit einem Flugplan und dem Remark request Custom, nach über 4 Stunden Flugzeit einfach nicht landen lässt. Italienisches Beamtentum oder Gastfreundschaft????



Dafür wurde ich nach der Landung in Reggio Calabria sehr freundlich empfangen. Ich



musste meine Bordpapiere und Lizenzen mitnehmen und wurde in ein Büro geführt, wo ein italienischer BAZL Beamte bereits die Papiere von Reto und Urs kontrollierte, danach kam ich dran. Urs war etwas bleich und aufgeregt, da er für den Robin keine gültige Funklizenz, keinen Versicherungsnachweis und ein defektes Funkgerät hatte. Der Beamte blieb hart, und der Robin wurde sofort gegroundet, bis alles in Ordnung ist. Fast unglaublich, aber bis zum nächsten Morgen war ein Leih-Funkgerät vom Aeroclub eingebaut, und nach intensivem Telefonverkehr mit der

Schweiz waren die nötigen Kopien eingetroffen. Der Robin durfte wieder fliegen. Urs bezahlte dafür das Nachtessen für alle in einem guten einheimischen Restaurant.

Sonntag 16. Oktober

Reggio Calabria LICR – Perugia LIRZ

Flugzeit 4.42

Perugia: +69lt Avgas/€2,44 (CHF 3,79), Landung €37.-



Wie immer frühe Tagwache. Trude und Reto wollten unbedingt bis Grenchen fliegen, da sie am Montag arbeiten mussten. Hans-Jörg litt ebenfalls unter Arbeitsentzug und durfte in der Rockwell mitfliegen. Nach dem Start folgten wir der Küste über Messina,



Lamezia, VOR Sorrento, über den Golf von Napoli, Gaeta, dann übers Festland nach Frosinone, östlich an Rom vorbei über den Flugplatz Rieti mit 830 Meter Graspiste, zum nächsten Landeplatz Perugia. Der Flug durch die Berge ab Gaeta bis Perugia war absolut einmalig durch schönste Täler mit alten kleinen Dörfchen auf den Hügeln und Kreten und die farbigen Wälder.

Wir überflogen viele kleine UL-Flugplätze, die nur darauf warten, von meinem Zenair befliegen zu werden. Wäre ebenfalls eine traumhafte Harley-Strecke.





Vor der Landung war es ein Muss, noch kurz an Assisi mit der gewaltigen Stadtmauer und der riesigen Basilika vorbeizufiegen (wegen Sperrzone kein Überflug).

Da waren es nur noch 2 Flugzeuge. Mit Urs fanden wir in Assisi ein kleines Hotel. Obligatorisch war der Besuch in der Basilika und der Altstadt.

Montag 17. Oktober

Perugia LIRZ – Locarno LSZL

Flugzeit 3.11

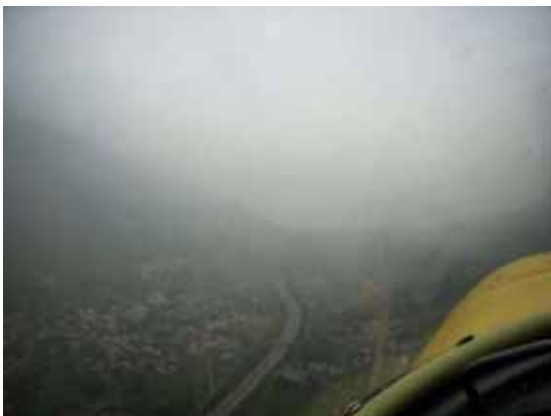
Locarno: +11lt Autobenzin, Landung CHF12.-, Zoll 10.-, Nacht 7.-



Auch hier wütet die Bürokratie. Das Benzin kostete CHF 3.79 pro Liter (habe noch nie soviel dafür bezahlt). Die Handling Gebühren für nicht geleistete Dienste gingen ins Unverschämte. Ich war fasziniert von den Beamten bei der Gepäckkontrolle, der eine befahl uns, das Gepäck aufs Förderband zum Durchleuchten zu legen, während sein total überforderte Kollege hinter dem Bildschirm schlafend seinen Kopf auf den Tisch gelegt hatte und beinahe vom Stuhl fiel. Ich habe etwas Mühe, schlafende Sicherheitsbeamte mit überbissenen

Gebühren zu bezahlen, auch wenn ein Teil davon in der EU Bürokratie Richtung Brüssel versickert.

Meinen geplanten Flugweg Richtung Locarno musste ich bereits etwas östlich von Firenze wegen tief hängenden Wolken über den Bergen Richtung Bologna verlassen. Bei lausiger Sicht flog ich auf typischer Aufklärer Höhe durch die Bergen Richtung Bologna und Modena. Dank der super Darstellung und in diesen Situationen einfachen Bedienung meines EKP 4 GPS,



fühlte ich mich immer sicher. Zusätzlich zeigt mein Reserve GPS, ein Garmin 3 Pilot, das notfalls bei Stromausfall auf internen Batterien weiterläuft, den nächsten Fix als Auffanglinie und dient als Kompass mit windkorrigiertem Ground Track.

Von Parma über Cremona bis TZO VOR war die Sicht problemlos. Aber dann wurde es wieder einmal ganz lausig, und ich musste südlich bleiben bis Saronno, um dann im Tiefstflug über der Autobahn Richtung Chiasso, Lugano, Monte Ceneri in die Magadino Ebene zu kommen.

Da der Zoll in Locarno erst ab 1330 Uhr zu normalen Tarifen arbeitet, machte ich noch einige 360tis im long Finale RW26, um Punkt 1331 zu landen.



Es ist unglaublich, wie erfrischend es ist, mit den ersten Funkkontakten in der Schweiz aufgestellte, freundliche und immer hilfsbereite Menschen und nicht faule Beamte am Funk zu haben. Noch extremer, wenn im Büro in Locarno eine einzige Frau, freundlich, lachend und interessiert weiterhilft, Flugpläne entgegen nimmt, Wetter organisiert, Telefone beantwortet, Rechnungen für Gebühren und Landetaxen (die bis zu 10 mal tiefer als anderswo liegen) schreibt und einkassiert, einfach alles erledigt und organisiert, was ein Pilot braucht. In

Italien sind für die gleichen Dienstleistungen (wofür es ein Mehrfaches an Zeitaufwand braucht) mindestens 18 meist unfreundliche Beamte, und in Libyen sind es bestimmt über 23 moslemische Beamte, und dementsprechend dauert es nochmals ein bisschen länger.

Landetaxen: Mein Zenair kommt pro Seele auf ca. 275kg Abfluggewicht, genau 545kg für 2 Personen. In Cagliari macht das pro Person €51,50. Ein Jumbo mit 400 Personen ergeben somit €20600, oder nach Gewicht gerechnet bei 372 Tonnen rund €70300. Wie ist es möglich, dass von diesem Platz aus Flüge nach Mailand für €50 angeboten werden, das entspricht ziemlich genau den Taxen? Oder subventioniert die General Aviation die maroden Airliner?

Freitag 21. Oktober

Locarno LSZL – Speck LSZK

Flugzeit 1.46

Nachdem uns Petrus in Locarno mit gleich miesem Regenwetter und tiefen Wolken, wie bei Beginn der Reise, empfangen hatte, war wegen Südstau vom Dienstag bis Donnerstag das Überfliegen der Alpen nicht möglich. Der Freitag war im Süden immer noch sehr schlecht, aber ich machte mal einen Versuch Richtung Simplonpass. Nur Dank der sehr guten Darstellung der Strassen auf meinem GPS und der Erfahrung aus der Militärfliegerei, schaffte ich es, die Alpen via Simplonpass zu überqueren. Ab Brig war es kein Problem mehr über den Grimsel,



Brünig bis zur Landung im Speck. Nach dem Entladen des Flugzeuges entfernte ich als erstes mit dem Gartenschlauch das Schlimmste vom Wüstensand, vermischt mit hartnäckigem Dreck aus Oberitalien, der tagelang in Locarno mit dem Regen nieder kam.

Am nächsten Tag wurde der Lack mit Reinigungsmittel wieder auf Hochglanz gebracht. Das verschmutzte Motoren Öl vom Bleizusatz im AVGAS Benzin und der Ölfilter gewechselt. Den im Wüstensand strapazierten Luftfilter ersetzte ich ebenfalls.



Während der ganzen Reise waren wir in 12 Flügen total 42 Stunden und 2 Minuten in der Luft. Verbrauchten 628lt Benzin, oder 14.95lt/Stunde.
0.6lt Shell Motorenöl.



Was mich von der ganzen Reise am meisten beeindruckt hat, ist sehr schwierig zu sagen, es war sehr viel Neues für mich. Die Farben und die Weiten der Wüste? Die römischen Ruinen von El Jem und Leptis Magna? Die Sanddünen? Die Oasen? Das Schlafen unter freiem Himmel im Sand? Medina von Ghadames? Tripoli? Die ganze Reise war so toll und eindrücklich, dass ich bestimmt zurückkehren werde! Die Wüste macht wirklich süchtig.

Vorsicht für zukünftige Libyenreisende: Ohne den aufwendigen Vorbereitungen, der grossen Erfahrung und den sehr guten Beziehungen in Libyen von Reto und Trude Godly, wäre unsere Reise niemals so planmässig und ohne grösseren Probleme verlaufen. Geduld und Gelassenheit werden immer Voraussetzungen für ein gutes Gelingen in Afrika sein. Aber es lohnt sich trotzdem..

Für ein Libyen Visa braucht es Folgendes:

Eine Einladung von einem anerkannten Reisebüro in Libyen, keinen Stempel von Israel im Pass, Visa-Antragsformular, (erhältlich vom Konsulat in Bern), 2 Passfotos, Sfr 70.- Bearbeitungsgebühr + Sfr 50.- Übersetzungsgebühr + ev. Sfr 30.- Expresszuschlag.

HB-YKV Viktor Strausak

