

Ein Reisebericht von Frank Heinevetter.

Reisebericht? Jawoll! Nach einiger Überlegung bin ich zu dem Schluß gekommen, unsere 'Erlebnisse' allen Interessierten zur Kenntnis zu bringen. Ziel soll es dabei sein, deutlich zu machen, wieviel Spaß wir alle an der Sache hatten, aber auch, was es für Probleme auf dieser immerhin ca. 5500 km langen Reise gegeben hat. Ich widme diesen Bericht ausdrücklich der interessierten Leserschaft; es gibt immer einige, die so etwas (wie Reiseberichte o.ä.) ätzend finden - diese Herrschaften bitte ich, dieses Schriftstück einfach wieder zur Seite zu legen und fürderhin zu ignorieren...

Als mich Werner Klautzsch ca. 9 Monate vor der Rallye, die im Juni 1997 stattfinden sollte, ansprach, ob wir miteinander nach Malta fliegen sollten, habe ich spontan ja gesagt. Denn fliegerisch hörte sich das toll an, und nicht erst seit Oskosh verstehen wir uns sehr gut. Was sollte also dagegen stehen (außer vielleicht unseren Frauen?!?) Für Gisela Klautzsch gab's überhaupt keine Diskussion. Sie ist schon so oft mit Werner unterwegs gewesen, daß für sie soetwas fast schon 'Standard' ist. Anders meine Uli. Die war vor 4 Jahren sehr froh, als ich mit der (Jet-) Fliegerei aufgehört hatte. Und jetzt der Rückschlag - nicht nur, daß ich inzwischen sehr viel Zeit auf dem Arloh verbrachte, nein, jetzt sollte sie auch noch eine 'Weltreise' mitmachen! Na ja, wir kamen schließlich zu einer einvernehmlichen Lösung. Sie willigte ein!!! Aber es waren immer noch 6 Monate bis zum Abflug.

Der Termin kam näher, Werner hatte sich inzwischen mit ICAO-Karten, Jeppesen-Werken, und IFR Karten eingedeckt. Ich habe Ähnliches auf meinen (immer noch offenen) Kanälen 'besorgt'. So kam es, daß wir, wirklich hervorragend ausgerüstet, in den letzten 2 Wochen vor Abflug in die Detailplanung einsteigen konnten.

Wir wollten eine Route für gutes Wetter, und eine Route für schlechtes Wetter (low ceiling route) griffbereit haben.

Die hatten wir dann auch. Trotzdem mußten wir unseren Abflug vom 26.6. (Donnerstag) auf den 27.6. verschieben, weil das Wetter so beschissen war, daß noch nicht mal unsere 'low ceiling route' geflogen werden konnte!

Im Vorfeld hatte ich mein Faxgerät intensiv dafür benutzt, alle in Frage kommenden Flugplätze in Frankreich und Italien anzufaxen und nach Verfügbarkeit von Sprit nachzufragen. Hier stellte sich raus, daß viele der im Jeppesen angegebenen Nummern nicht mehr aktuell waren. Oft war es nötig, angegebene Telefonnummern auszuprobieren (bis eine funktionierte) und dann die andere Seite nach ihrer Fax Nummer zu fragen. Das stellte sich fast immer als sehr schwierig dar, weil die Leute auf der anderen Seite der englischen Sprache nicht mächtig waren. Ich erzähle Müll, sagst Du? Probier's aus. Du wirst erschüttert sein!!!

Meine Faxe wurden fast alle beantwortet. Sprit gab's überall, nur konnte es hier und da mal sein, daß eine Mittagspause eingelegt wurde. Generell kann man aber sagen: im Gegensatz zu früher scheint es hier keine Probleme mehr zu geben. Im Jeppesen ist der Code für Avgas, 'F3', inzwischen bei fast jedem französischen und italienischen Platz angegeben.

Apropos Avgas: legalerweise konnten wir die 'FoxFox' aus Gewichtsgründen nur mit 140 Litern (anstatt 170 Litern) betanken. Die Frage stellte sich, was nehmen wir an Klamotten mit, bzw., wie kriegen wir die nach Malta?!?

Die Idee 'Koffer mit Lufthansa' vorschicken wurde geboren - und durchgeführt. Ich reservierte für das Gepäck Platz auf einem Lufthansa Flug am Donnerstag (Lufthansa fliegt jeden Tag von Hannover über Frankfurt nach Malta!!!). Der Cargo Mann sagte mir am Telefon, daß das Gepäck jedoch, weil unbegleitetes Reisegepäck, 3 Tage vor Abflug angeliefert werden mußte. Grund: es mußte noch auf 'Sprengstoff und ähnliches' untersucht werden. Dazu gehört Durchleuchten und Unterdruckkammer. Was es alles gibt... Über diese zwei Koffer gibt's noch mehr zu berichten. Stay tuned!

Freitag. Wetter fliegar, sagt der Wettermann. 8.15 local airborne. Unser erster Tankstop ist für Colmar in Frankreich geplant. Route führt uns im Osten an Köln vorbei, nicht allzu hoch, weil Wolken. Richtung Frankfurt / Koblenz flogen die Wolken immer tiefer und wir auch. Schließlich drehten wir nach Westen ab, um im Rheintal wieder etwas mehr Abstand von dem vielen Wasserdampf zu gewinnen. Der Plan ging auf und bei guten Sichten ging's in ca. 1500 Fuß GND weiter über Baden-Baden nach Colmar. Kurz vor Überflug über die Grenze riefen wir Straßburg Radar, und bekamen auch sofort Antwort. Einflug nach Frankreich wie geplant (und angegeben auf einem Flugplan, der ja, wie wir wissen, für alle grenzüberschreitenden Flüge abgegeben werden muß!)

Anflug und Landung verliefen ereignislos. Nach etwas über 3 Stunden Aufschlag. Englisch-sprechender Controller auf dem Turm von Colmar-Houssen. Somit keine Probleme. Leider war es kurz nach 12.00 local, und der Mann auf dem Turm sagte uns, daß wir jetzt in der Mittagszeit keinen Sprit bekommen könnten. Das hat uns aber nicht sonderlich abgeschreckt. Man kann ja mal fragen, dachte ich. Der Spritman sprach radebrechend englisch, und war sehr freundlich. Wollte zuerst auch seine Mittagspause durchsetzen, aber als ich ihm sagte, wir wären auf dem Weg nach Malta und Teilnehmer einer Rallye, schloß er seine Tankstelle auf, und gab uns, was wir haben wollten. Danke, món Ami!

Unsere Stewardessen Gisela und Uli hatten inzwischen einen Kaffeautomaten (was anderes gabs nicht. Kneipe war auch nicht da! Weit und breit kein Mensch zu sehen. Keine Polizei, kein Zoll, keine Nix!) ausfindig gemacht und einige Kaffee gezogen. Hier sei angemerkt, daß es immer eine gute Idee ist, etwas Münzgeld dabei zu haben, um diesen Apparaten etwas entlocken zu können...

Wetter und Flugplan aufgeben wurden beim Tower-Controller erledigt. Wir zeigten ihm unsere geplante Strecke nach Valence (ca. 100 km südlich von Lyon) und fragten ihn, ob irgendwelche Probleme mit der Routenführung erkennbar wären. Nee, sagte er. Damit waren wir zufrieden und gaben wieder einmal Gas...

Auf dem Weg nach Südwesten wollten wir nicht über die Berge, sondern östlich daran vorbei. Dafür mußten wir durch eine 'D' Area von Colmar-Meißenheim (mil). Wir riefen sie auf 122.1 und bekamen prompt die clearance zum Durchflug. Übrigens: die 122.1 ist europaweit die Frequenz, die auf Militärplätzen abgehört wird!

Wir stießen weiter in Richtung Südwest vor! Wetter wurde zunehmend besser, nur etwas böig war's, und so ging unser Capt'n Werner auf FL 65. Bald schon sahen wir die Rhone bei Sichten, wo nur die Erdkrümmung verhinderte, daß wir bereits hier die Schiffchen auf dem Mittelmeer schaukeln sehen konnten!

Weder Reims Info noch Marseilles Info hatten Lust, zu arbeiten. Hier waren nur Automaten am Gange, die sagten, daß Nix is! Die 'D'-Area bei Lyon durchquerten wir mit Clearance von Lyon Approach, und landeten bald danach nach etwas über 2 Stunden Flugzeit in Valence.

Sofort Sprit fassen. Kein Problem. Temperaturen inzwischen ca. 35 Grad. Problem! Alles naß. Wiederum nur ein Automat für Kaffee. Nix Kaltes. Na ja, wir werden's überleben.

Hier machten wir das erste Mal Bekanntschaft mit einer BTX-ähnlichen (Computer) Maschine, auf der Wetter abrufbar ist, und wo Flugpläne aufgegeben werden können. Das ganze geht über Telefon, ist aber für die Crews kostenlos. Also hier keine Münzen notwendig. Die Sache war aber doch ziemlich kompliziert, sodaß wir noch jemanden fragen mußten, weil wir einfach nicht weiterkamen. Leider war alles in französisch, und mit dieser Sprache hapert's bei uns leider.

Trotz aller Widrigkeiten, wir bekamen Wetter und konnten unseren Flugplan aufgeben. Nach einer knappen Stunde auf der Erde Start nach Genua/Italien. Hier wollten wir die erste Nacht verbringen.

Wettervorhersage war gut, unsere Route sollte über Montelimar VOR nach Nizza VOR, und von dort über Albenga NDB nach Genua gehen. Schon kurz hinter Montelimar inbound Nizza wurde klar, daß dieser Plan so nicht durchgeführt werden konnte. Das Gelände dort stieg ziemlich an (die französischen Seealpen), und die (Cumulus) Wolken stiegen ziemlich ab. Wir hätten vielleicht noch durchgepaßt, aber der Wind war ziemlich stark, und es rappelte doch ganz gehörig. Das hätte sich so dicht über den Hügelchen sicher noch erheblich verstärkt. So entschieden wir uns, erstmal entlang des Rhonetals nach Süden zu knattern. Abeam Avignon drehten wir dann nach links inbound Cannes; hier waren die Erhebungen doch deutlich niedriger, und wir erwarteten keine Probleme mehr. Was auch (fast) stimmte. Ganz problemlos ist es ja in Frankreich nicht, sein Routing zu legen. Denn überall (insbesondere im Süden) haben die Franzosen ihre 'Restricted', 'Danger' und TMA Areas fast nahtlos aneinandergereiht!

Bis Cannes kommen wir schließlich ohne Probleme, aber von dort Richtung Nizza und Albenga sieht's wieder düster aus. Also fragen wir Nizza Approach, ob wir an der Küste entlang bis zur FIR Milan fliegen dürfen. 'Yes, you are cleared along the coastline not above 500 Feet!'

So kommt es, daß wir eine der schönsten Regionen des Mittelmeers hautnah erleben dürfen. Es war ein echtes Erlebnis, auch wenn wir, trotz aller Anstrengungen, weder Boris Becker noch Fürst Rainier in Monaco entdecken konnten. Die hatten sicher gerade Termine...

In der Milan FIR mußten wir auf 1500 Fuß steigen und konnten dann ohne Probleme Genua ansteuern. Die Piste dort liegt einfach so im Wasser rum; parallel zur Küste, sonst könnte man fast denken, es wär' HongKong.

Man merkte sofort, daß man in Italien war. Nach dem Tanken ging's ins 'Handling Office', wo erst einmal ein umfangreiches Formular über die Ankunft ausgefüllt werden mußte. Das ging sogar soweit, daß Werner seine PPL-Scheinnummer und Ablaufdatum angeben mußte. Englisch sprach dort niemand, auch bei der Wetterberatung war's eher mau. Zahlen konnte einer der beiden Berater einigermaßen, und so bekamen wir zumindest seine Telefonnummer, sodaß wir am nächsten Morgen aus dem Hotel anrufen konnten. Eine Liste mit den uns interessierenden Plätzen, wovon wir METAR und TAF haben wollten, ließen wir gleich dort.

Das Verlassen des Terminals gestaltete sich auch nicht ganz einfach. Wir mußten ein weiteres umfangreiches Formular bei der Polizei ausfüllen, die wohl auch für Zoll zuständig war. Englisch war auch dort ein Fremdwort, und so waren unsere Gliedmaßen mehr in Bewegung, als unsere Münder...

Nachdem wir das schließlich auch hinter uns hatten, mußte ein Hotel her. Der Plan war, einen Taxifahrer danach zu fragen - logisch!!! Doch halt: auch hier war 'englisch' ein Fremdwort. Glücklicherweise kam eine Italienerin zu Hilfe, die wenigstens das Notwendigste in englisch ausdrücken konnte, und die uns als Übersetzerin diente. Wir machten ihr Verständlich, daß wir ein Mittelklassehotel haben wollten, nicht zu teuer, bitte. Der Fahrer brachte uns nach ca. 20 Minuten und 30.000 Lira (ca. 30 DM) zu einem 'Best Western Hotel', das, auf den ersten Blick jedenfalls, alles andere als 'preiswert' war. Ein Doppelzimmer sollte 360.000 Lire kosten. Ich mußte schlucken, fand aber direkt danach meine Fassung wieder und fragte den Empfangschef, ob er 'Air Crew Rebate' gewähren würde. Dabei legte ich die Aircrew Card, die ich am Tag vorher auf meinem Computer entworfen hatte auf den Tisch.

Wirklich Freunde, das Ding sieht besser aus als alle 'Originale', die ich bis dato gesehen hatte. Das schien auch der Empfangschef so zu sehen, denn er meinte, damit könne er uns einen Rabatt von 50% gewähren. So belohnt machte dann der Bezug unseres schönen Zimmers wirklich Freude - obwohl wir eigentlich nicht viel davon hatten. Denn nach nur wenigen Minuten des 'Frisch-Machens' waren wir schon wieder auf der Rolle. Der Körper verlangte nach manjare, und der Empfangschef hatte einen Tip. Es dauerte nur etwa 20 Minuten zu Fuß, dann waren wir (fast) am Ziel unserer Wünsche angekommen. Auf den ersten Blick machte das Lokal einen sehr guten Eindruck. Wir fanden einen gemütlichen Tisch, und wurden fortan, gegen entsprechenden Obolus, of course, hervorragend bewirtet. Sehr

beeindruckt hat uns der Ober, der zum Nachttisch einfach eine Flasche Grappa hinstellte (ja, einen Grappe wollten wir schon haben, aber wir dachten eher an ein Gläschen voll...).

So zog sich der Abschied von diesem Etablissement doch etwas in die Länge, aber eine dreiviertelflasche Grappa später waren wir dann auf dem Heimweg; nicht ganz sicheren Schritts zwar, aber wir sind angekommen. Natürlich! Denn Navigation ist unser Job...

Wir haben alle, und das war das erste, was wir am nächsten Morgen am Frühstückstisch herausgearbeitet hatten, hervorragend geschlafen!

Vor dem Frühstück hatte ich bereits bei Wetter angerufen. Der Kollege von gestern gab mir METAR's und TAF's von den Plätzen durch, die ich requestet hatte. Wetter no factor today!!!

Packen, zahlen, fahren. Alles problemlos. Wenig mehr Probleme hatten wir dann am Airport. Der sah ganz anders aus, als gestern. Es dauerte einige Zeit, bis wir herausfanden, daß das Taxi uns in der ersten Etage abgeliefert hatte; wir aber am Vortag in der unteren Etage angekommen waren.

Diese Erkenntnis kam uns, unter Berücksichtigung des Vorabends, relativ schnell. Wir hätten uns aber trotzdem mehr Zeit lassen können damit, denn die benötigten wir dann, den Italienern klarzumachen, daß wir einen eigenen Flieger hatten, und nicht 'commercial' fliegen wollten. Auch diese Hürde, und zwei weitere Formulare, nahmen wir mit fliegenden Fahnen. Geschafft.

Jetzt nur noch Bezahlen (im ATO = Air Traffic Office), Flugplan machen, wiederum 2 Formulare ausfüllen, und dann nichts wie raus hier.

Freunde, wenn Ihr glaubt, ich übertreibe mit den Formularen, probiert's bitte mal selbst. Italien ist gleich nebenan! Aber nehmt einen frischen Kugelschreiber mit....

Für einen Privatpiloten ist SEHR interessant, daß es praktisch überall in Frankreich und Italien kein Öl gibt. Sprit war nirgendwo ein Problem, aber Öl gibt's nicht. Es sei denn, man begibt sich zum local Aeroclub. Oder man macht's wie Werner. Während ich mich mit der Flugvorbereitung beschäftigte, riß er den Piper-Representative von Italien auf - und mit ihm 2 Liter Öl Büchsen. Damit war unser Vorrat, den wir sicherheitshalber mitgenommen hatten, wieder mal gerettet.

Der Start verzögerte sich ein wenig, weil einem Airliner der Vorzug beim Rollen gegeben wurde. Wir standen dann auch an der Bahn hinter ihm, als Number Two in Sequence. Leider landeten noch zwei, dann machte Number One Backtrack on the runway, und als wir dann schließlich dran waren, hatten wir so ziemlich keinen trockenen Faden mehr am Leib!

Ihr wißt ja selbst, wenn man dann schließlich in der Luft ist, funktioniert auch die Kühlung wieder. Und so hatten wir relativ kurze Zeit später wieder normale Betriebstemperaturen erreicht, und flogen, von Approach zu Approach weitergereicht, entlang der Küste, Richtung Rom, der ewigen Stadt. Roma Urbe war unser Ziel, was wir relativ problemlos erreichten. Unsere Route führte uns, wie gesagt, entlang der Küste, dann schließlich über eine VFR-Route wo man an Roma Information jeden Streckenpunkt melden mußte, nach Urbe. Die veröffentlichten VFR-Routen sind die einzige Möglichkeit, innerhalb der ROMA TMA VFR zu fliegen, weil diese TMA Luftraum 'A' ist, und zwar vom Boden bis 'unlimited'. Die VFR Routen sind auf der ICAO Karte eingezeichnet als braune Striche mit dem Symbol für Melde- und Pflichtmeldepunkten dazwischen.

Nach der Landung in Urbe beim Rollen zum Tanken lief Werner's Motörchen etwas unrund. Wir sahen uns fragend bis sorgenvoll an und beschlossen, einen Wissenden (à la Hans) herbeizurufen und zu fragen. Beim örtlichen Aero Club wurden wir fündig. Der Wart sprach sogar etwas englisch und so fanden wir raus, daß er meinte, daß dieses Symptom für einen Einspritzer bei diesen Temperaturen und bei dieser Luftfeuchtigkeit relativ normal sei. Gegenmaßnahmen: etwas höher drehen am Boden, und etwas magerer einstellen. Die Tips waren gut, denn von nun an lief er nie mehr unrund...

Ansonsten hat uns Urbe nicht gefallen. Hier gab's keine Möglichkeit, etwas zu essen oder zu trinken zu bekommen. Wir hatten zwar etwas Essen dabei, aber Flüssigkeit ist einfach bei diesen Temperaturen ein 'MUST'!

Die einzige Kneipe war geschlossen, und beim Aero Club war ein Automat aufgestellt, der aber nur mit Münzgeld zu betreiben war - was keiner von uns hatte, und was auch nicht gegen Scheine einwechselbar war; weil keiner der anwesenden Einheimischen Münzen hatte. Wir haben fast die Krise bekommen (hi Gundl!), aber dann ließ sich eine junge Dame überreden, Werner bis zur nächsten Bar (oder so) zu fahren, damit er etwas kaufen konnte.

Während ich mich wieder mit der weiteren Flugvorbereitung beschäftigte, war Werner einkaufen. Jetzt weiß ich auch, warum das die 'ewige Stadt' heißt: es hat auch eine Ewigkeit gedauert, bis Werner wieder da war. Problem: es war Samstag nachmittags, und da war halt alles geschlossen...

Aus Zeitgründe habe ich, während Werner einkaufen war, Landegebühren, Polizei, Feuerwehr erledigt. Ja! hier mußte man auch zur Feuerwehr, und 20.000 Lire 'Feuerwehrgeld' abdrücken. Das war übrigens einmalig, nirgendwo sonst hatte einer diese Abzock-Spitzenidee .

Nochwas war einmalig: dem Vertreter des Betreibers mußte ich sogar meinen PPL vorlegen, weil er genau wissen wollte, was für Flugzeuge (Land bis 2 To) ich fliegen durfte. Sich aufzuregen bringt überhaupt nichts, das verlängert

solche Aktionen nur noch. Also heißt es da ganz einfach: keep smiling - und denk´ dir deinen Teil. Wir waren sicher: Roma Urbe sieht uns so schnell nicht wieder...

Unsere nächste Station war Reggio de Calabria, der letzte Platz auf dem Festland, kurz vor Sizilien. Der Flug entlang der Küste verlief ereignislos und nach bewährtem Muster: wir mußten die jeweilig zuständigen Approach Agencies rufen, weiter im Süden sollte uns dann Roma Information 'betreuen', aber das fiel wegen fehlender Radiokommunikation aus. Die letzten anderthalb Stunden vor Reggio haben wir nur noch mal kurz mit Lamezia Terme Approach gesprochen, alle anderen wollten uns nicht!?!?

Kurz vor der Rechtskurve nach Südwesten hat´s uns kräftig durchgeschüttelt und auch ein wenig niedriger gedrückt. Das waren Fallwinde aus Südosten über die Berge hinweg, die es in sich hatten. Wir flogen ca. 2000 Fuß über Wasser, und fanden uns trotz 'Gegenmaßnahmen' plötzlich in 1500 Fuß wieder. Doch uns konnte nix aufhalten, schon gar keine Fallwinde. Und so lag kurze Zeit später die Straße von Messina vor uns da rum. Und wir beflogen sie.

Jetzt bekamen wir auch Reggio auf dem Radio. "Tuto Aposto"! Das heißt soviel wie "alles am Pfosten"! oder auch alles ok! Landung problemlos auf der OneFive, mit fast 30 Knoten, davon bestimmt 10 von rechts...

Abstellen vor dem AeroClub Gebäude. Es waren schon drei andere Flieger geparkt. Den Kennungen nach auch Teilnehmer an der Malta Rallye.

Jetzt hieß es, die FoxFox für den nächsten Tag vorzubereiten. Der starke Wind der letzten Stunden hat offenbar jede Menge Wüstensand mitgeführt, denn unser Flieger war dreckig!!! Ich war versucht, 'alte Sau' auf die Tragfläche in den Staub zu schreiben. Aber mit Werner war gerade nicht gut Kirschen-essen, der Tankwart hatte ihm gerade fast 4 Mark für'n Liter Sprit abgenommen. Sowas zehrt - und deshalb verzichtete ich auf den angedachten Schriftzug...

Nachdem wir den Flieger gewaschen, versorgt, und geparkt hatten, fragte ich im Fliegerclub, ob jemand ein günstiges Hotel wüßte. Ein 'Roter Baron', so nannte er sich tatsächlich, ein Herr von über 80 Jahren mit etwas Deutschkenntnissen, empfahl uns etwas. Ca. 6 km entfernt. Na gut. Wir schnappten unsere Klamotten und bewegten uns Richtung Terminal, um das Gelände zu verlassen. Wir waren fast allein. Keine Polizei, kein Zoll, niemand wollte etwas von uns ausgefüllt haben. Es war traumhaft schön, einmal nicht mit Formularen belästigt zu werden!

Damit hörte die Schönheit aber auch schon wieder auf. Die nächsten 45 Minuten war es uns nicht möglich, ein Taxi zu erwischen. Es standen zwar 2 auf dem Parkplatz, aber die Fahrer waren nicht da. Es war kurz nach 20.00 local, und wir bekamen mit, daß vor 22.00, wenn die nächste Maschine landen würde, kein Taxi zu bekommen wäre. Die Leute da unten sprechen kein englisch. Es ist die Hölle.

Der Herr schien uns dieser Hölle nicht überlassen zu wollen, denn es erschien einer der Aeroclubleute, der ein wenig englisch konnte. Auch ihm war es nicht vergönnt, uns ein Taxi zu besorgen, aber auf meine direkte Frage (so verzweifelt war ich schon!), ob ER uns nicht fahren würde, konnte er wohl auch schlecht nein sagen. So kam es, das wir in einem ziemlich 'beat up' car in unser 'Hotel' gefahren wurden. Das war dann doch eher eine Herberge, der Wirt war irre freundlich (kein englisch!), einigermaßen ordentliche und saubere Zimmer, günstige Preise. So bezahlten wir am nächsten Morgen pro Paar ca. 150 DM (in Lire natürlich) für Übernachtung inklusive intensivem Essen und Trinken vom Vorabend und morgens. Da kann man einfach nicht meckern...

Apropos meckern: wir zogen uns nach einem Spaziergang auf unsere Gemächer zurück. Ich mußte die bisherigen Flüge 'dokumentarisch' aufarbeiten, denn würde einer der Bewertungspunkte der Rallye sein. Uli legte sich hin und fing an zu lesen. Da begann es.

Ein Stock tiefer wurde die 'DISCO' eröffnet. Die Bässe malträtierten nicht nur unsere Zwergfelle, sondern auch unsere Stimmung. Wobei ich sagen muß, daß mir das nicht allzuviel ausgemacht hat. Nachdem ich noch über eine Stunde gearbeitet hatte, bin ich einfach nur ins Bett gefallen und trotz Zwergfell sofort eingepennt. Irgendwann konnten auch meine Mitstreiter schlafen. So gegen 3 Uhr hörte die Disco auf...

Am nächsten Morgen erfuhr ich, daß Werner ausgezogen war, und einige Stunden in einem Fischerboot, was da auf dem Strand lag, gepennt hat. Ein Erlebnis. In Italien ist nicht nur alles anders - es ist auch alles lauter!

Wir hatten am abend vorher ein Taxi für 09.00 Uhr bestellt. Das war pünktlich da, und so kam es, daß wir früh genug für alle Formalitäten am Flugplatz waren. Die obligatorischen Formulare mußten wir dann doch noch heute ausfüllen. Gestern war wohl nur 'Karl Dienstschluß' dazwischengekommen!

Auf dem Vorfeld trafen wir die Besatzung einer Beech aus Northeim. Die beiden hatten eine TOT (time over target) nach uns, wollten aber schon früher los, und irgendwo kurbelnd die Zeit vertrudeln. Na ja, why not???

Wir hatten eine exakte Zeiteinteilung vorgenommen. Plus einer kleinen Reserve von 10 Minuten, wovon wir 5 Minuten vor'm takeoff brauchten. Nach dem Start ein wenig gerade aus, und schon waren wir auf unserer 'running time'. Die Groundspeed wurde so gesetzt, daß unser GPS die errechneten Überflugzeiten auf der Route zeigte. Unser Weg führte an Catania (auf Sizilien) vorbei, am Ätna vorbei, an der Air Force Base Sigonella (Italian Airforce und US Airforce) vorbei an die Südküste, und von dort auf's Mittelmeer. Ich hatte in Verlängerung unseres Endanfluges auf das GOZO NDB ein Leg von 18 NM gelegt, das dazu dienen sollte, die zeitliche Feinabstimmung zu gewährleisten.

Glücklicherweise waren wir bereits zu Beginn des Fluges 'ON TIME und ON TRACK, denn über dem Süden Siziliens fielen nacheinander unsere GPSse aus. Natürlich hatten wir einen 'Alternativplan' für die Navigation, aber die Genauigkeit wäre dann doch ziemlich weg gewesen. Hier muß man ganz einfach sagen, daß exakte Navigation ohne 'Groundfeatures' nicht möglich ist.

Glücklicherweise dauerte der Ausfall nur ca. 30 Minuten, dann war alles wieder 'back to normal', und wir konnten wieder feinjustieren.

Mit Einflug in die Malta FIR wurde es dann langsam spannend. Bis hierher hatte Werner fast nur den Autopiloten benutzt, aber es stellte sich heraus, daß so ein Gerät einfach zu lange braucht, um die Inputs umzusetzen. Der Mensch ist da weit überlegen. Und so kam es, daß Werner die letzten ca. 30 Minuten ausschließlich von Hand fliegen mußte. Im Anflug auf unseren Hilfspunkt hatten wir von über 5000 Fuß auf 1500 zu Fuß sinken, Wetter leicht hazy und glassy sea. Aber keine Probleme. Mein handheld GPS, das ich am Abend vorher auf seine Aufgabe vorbereitet hatte, zeigte uns alle notwendigen Informationen an. ON TIME, ON TRACK!

Wir waren an unserem Hilfspunkt nur Sekunden von der errechneten Zeit weg, hatten aber einen ca. 120 Grad Turn zu fliegen. Da ich noch nie auf Sekunden geflogen bin (mit dem GPS), wußte ich auch nicht, wie es diesen Turn kalkulieren würde. Deshalb die 18 NM, die der Hilfspunkt draußen lag; Zeit genug, die Zeit wieder einzufangen...

Aber da waren keine Ausreißer. Alles war smooth und suuuuuuuuuuuuuuuutsche. Werner konzentrierte sich nur auf's Flugzeug, und ich sagte sowas wie '1 Grad links' oder '1/4 inch mehr Ladedruck', wenn die Groundspeed zu niedrig war. So fummelten wir uns zu dem vorgegebenen Überflugpunkt (GOZO NDB), das wir mit maximaler Genauigkeit, was die Seitenabweichung betraf, und mit nur 7 Sekunden Zeitabweichung überflogen.

Von hier aus waren uns vorgegeben 9Minuten 23Sekunden bis zu einem weiteren Überflugpunkt auf dem internationalen Flughafen von Malta, Luqa. Da wir beide Positionen, den Abflugpunkt und den Ankunftszeitpunkt hatten, mußten wir (in der Vorbereitung) nur noch die Groundspeed ausrechnen, und sie (jetzt) fliegen. Kein Problem bei guter Teamarbeit, und so kamen wir mit 2 Sekunden Abweichung ins Ziel.

Jetzt noch 'ne Ziellandung, und dorthin rollen, wo schon 17 andere Flugzeuge standen; aus Deutschland, Frankreich, Italien, Oesterreich, Belgien, England, und Griechenland.

Der Empfang war phänomenal. Als unser Empfangskomitee unseren 'Kampfanzug' sah, waren sie ganz aus dem Häuschen. Wir trugen alle einheitliche T-Shirts mit Aufdruck - die kamen allerdings erst zu Geltung, nachdem wir die Schwimmwesten abgelegt hatten.

Malta versteht sich als Außenposten der Zivilisation. Deshalb auch die einreisepolizeiliche Behandlung, Visum hatten wir schon mit den Anmeldeunterlagen zur Rallye beantragt. Der Zoll war auch da, leider für uns nicht brauchbar, denn die beiden Koffer, die wir per Lufthansa Cargo auf die Reise geschickt hatten, konnten wir über diese Herren nicht bekommen. Sie zeigten immerhin soviel guten Willen, ihre Kollegen auf dem eigentlichen Flughafen (Ankunft-Abflughalle auf der anderen Seite des Flughafens, an einer anderen Runway) anzurufen, und die Sache zu klären. Ok, ich sollte doch mal rüberfahren. Einen Fahrer gab mir das Organisationskomitee, und so war ich nullkommanix unterwegs auf Koffer-Mission. Was ich vorher nicht wußte war, daß die Malteser nicht alle englisch sprachen. Nur wenige, gebildete, beherrschen diese Sprache, obwohl die Insel einst britisches Herrschaftsgebiet war. Mein Fahrer sprach leider kein Wort dieser Sprache, aber man hatte ihm gesagt, was er tun sollte. Leider waren die Jungs vom Zoll, die für mich so freundlich telefonierte hatten, auch nicht sehr firm in englisch. Oder sie wußten nichts über ihre internen Arbeitsabläufe.

Was sich nach ca. 2 Stunden herausstellte, war, daß unser Gepäck natürlich nicht im Flughafen (Abfertigung) war, sondern bei Air-Malta im Zolllager. Zoll hatte leider zu, es war schließlich Sonntag nachmittags. Der Mann von Air Malta sprach leidlich englisch, und sagte mir, ich sollte doch bitte morgen wiederkommen; da sei dann der Zoll auch da. Ich war riesig stinkig, hatten wir doch nur die Sachen mit, die wir am Leib trugen (und nur ganz wenig mehr). Na ja, es half ja nix. Als ich dann wieder im Empfangsgebäude des Aeroclubs war (das wird nur einmal im Jahr für diesen Anlaß genutzt, und ich eigentlich nur eine Bruchbude!), waren alle anderen Besatzungen bereits per Bus auf dem Weg ins Hotel. Ich mußte warten, bis alle Aufräumarbeiten erledigt waren, und wurde dann vom Cheforganisator George Kissau und seiner 'rechten Hand', Liz Vella, in unser Hotel nach Qawra gefahren (wo die beiden übrigens auch wohnten). Auf dem Weg brachten wir aber noch zwei junge Männer nach Hause, und so wurde es etwa 17.00 local, bis ich im Hotel eintraf.

Meine Besatzungskollegen und -innen waren natürlich bereits unterwegs, hatten aber hinterlassen, wo sie zu finden waren. So traf ich sie dann (na wo wohl? Jawoll, in 'ner Kneipe!) in einer netten Restaurant-Bar am Strand, und schlaffte dann, nach einem wirklich harten Arbeitstag, ganz gekonnt ab.

Das Hotel selbst war erste Sahne, auch alle Anlagen, die wir so in der Nähe sahen, waren sehr gut in Schuß. Preise (noch) recht zivil. Kleines Bier ca. DM 1.50, Sandwich (Riesenportion) ca. DM 2.50. Das war ganz ok.

Am Abend war dann die erste Veranstaltung geplant - ein gemeinsames Dinner mit Kennenlernen usw...

Hat viel Spaß gemacht, und hier haben wir unseren neuen Freund Christopher Brooks aus Hereford, England, kennengelernt. Der war übrigens mit seinem 81-jährigen Vater als Copilot angereist. Diese beiden bekamen später (am

Dienstag) auf der Siegerehrung den Preis für die 'sportlichste' Crew. Geehrt wurde hier weniger eine Leistung, als vielmehr die olympische Idee, das Dabeisein.

Der alte Herr hat mich übrigens sehr an meinen eigenen Vater erinnert, sowohl in Aussehen, als auch durch seine Art...

Ähnliche Veranstaltungen fanden dann auch Montag und Dienstag abends statt. Die Organisation in diesen Bereichen war 'first class', genau wie alle Hotels und Restaurants, mit denen wir auf Malta zu tun hatten...

Montag. Wir mieten einen Jeep und fahren alle vier Richtung Valetta, der größten Stadt Maltas. Die Koffer wollen wir später holen, denn der Jeep ist ja offen, und wenn die Koffer mal drin sind, können wir nicht mehr sightseeing gehen. Also, sightseeing first.

Valetta ist eine sehr malerische Stadt, ziemlich auf Tourismus ausgelegt. Und Touristen gab's einige! Sehr gut erhalten, bzw. restauriert, zeigen sie die Befestigungsanlagen aus dem zweiten Weltkrieg. Damals nannte man Malta den größten Flugzeugträger im Mittelmeer. Die Briten entließen Malta erst vor einigen Jahren in die Unabhängigkeit. Die heutige Staatsform ist die einer Republik.

Nachdem wir also mit unserer Besichtigung fertig waren, ging's raus auf den Flugplatz. Da ich gestern bereits da war, war der Weg kein großes Problem. Das Erstaunen dort war allerdings groß als wir das Zollgebäude betraten. Was wir denn wollten, es so doch geschlossen!?!?

Werner und ich schauten uns verzweifelt an. 'Gibt's denn keine Ausnahmen bei Ihnen?'. 'Fragen Sie doch den Chef!'. Wir also zum Chef. Bevor wir überhaupt was sagen konnten, schmiß der uns raus. 'OUT. We are closed!'

Was der Mensch vom Sonntag mir nicht gesagt hatte, sondern wohl als bekannt vorausgesetzt hatte, war, das in der Sommersaison alle staatlichen Dienststellen nur bis 13.00 Uhr arbeiten.

Wir versuchten höflich, unser Anliegen vorzubringen. Witzlos. Sein Satz (siehe oben) war immer wieder der gleiche. Sowas war uns, weder Werner noch mir, jemals passiert. Ich habe noch nie einen so arroganten, unfreundlichen Menschen gesehen wie diesen Kerl. Am liebsten hätte ich ihm seine Eier zu Brei getreten, richtig genüßlich, eins nach dem andern, das hätte aber vermutlich weitere, noch schwerere, Komplikationen nach sich gezogen, sodaß wir darauf verzichteten. Ich sage 'wir', weil ich an Werner's Gesicht sehen konnte, daß er genau die gleichen Gedanken wälzte...

So blieb uns nichts anderes übrig, als am nächsten Morgen nochmal eine Stunde vom Hotel zum Flughafen zu düsen. Zoll dauerte nun ca. 45 Minuten, mit dem Stempel ging's dann zu Malta-Air, wo wir die Koffer holen sollten. Uns traf der Schlag, als wir die Mengen von Spediteuren (genannt: 'handling agents') sahen. Dieser Schlag wurde verstärkt, als ich das Papier weitergab und fragte, wie lange das wohl dauern würde. Wortlos deutete der 'Offizielle' auf den Stapel Papier, der wohl vorher zu erledigen war. Ich wollte mich mit einem tiefen Seufzer schon in mein Schicksal ergeben, aber Werner hatte hier die rettende Idee. Er zückte den Geldbeutel und legt unserem 'Offiziellen' zwei Scheinchen hin. Sofort war der ausgesprochen freundlich und aufgeschlossen. Persönlich brachte er unser Papier ohne weitere Verzögerung nach hinten. Auf dem Rückweg zu seinem Arbeitsplatz kam er noch bei uns vorbei und sagte, falls man uns fragen würde, wieso diese schnelle Behandlung, sollten wir sagen, daß wir gute Freunde von ihm wären... Für den Gegenwert von ca. 8 DM blieb uns so eine lange Wartezeit erspart. Dank sei Gott! Ähhh, ich meine, Dank sei Werner!

Tja, Freunde, heute ist Dienstag, und wir haben unseren Koffer. Wichtig für heute Abend, denn da sind die Schlipse von Werner und mir drin, und die 'kurzen Schwarzen' unserer beiden Chefstewardessen. Die anderen T-Shirts, Badesachen, und anderen hübschen Sachen können wir gleich drin lassen, weil morgen früh ja bereits wieder Abmarsch ist. Da kannste schon die Krise kriegen...

Trotz dieser Widrigkeiten erfreuten wir uns den ganzen Dienstag lang des tollen Wetters und der tollen Umgebung des Hotelpools, der direkt am Strand liegt. Werner und ich fuhren eine Runde Jet-Ski, was in meiner Beurteilung ähnlich 'irre geil' ist, wie Kunstflug!

Um 19.00 Uhr war dann Siegerehrung, die vom Minister für Transport durchgeführt wurde. Die Einzelwertungen wurden der Reihe nach 'abgearbeitet', es schien so, als ob alle mal drangekommen sind - nur wir nicht. Deshalb haben wir uns auch ziemlich erschreckt, als wir auf einmal als Gesamtsieger 'ausgerufen' wurden. Werner war ganz aus dem Häuschen; und ich nicht minder. Unsere Chefstewardessen waren sprachlos - ein Riesenrummel brach los.

Es dauerte dann eine ganze Weile, bis wir tatsächlich realisiert hatten, daß wir das 'Ding' eingesackt hatten. Natürlich hatten wir vorher über unsere mögliche Platzierung unterhalten. Wir hatten uns ziemlich vorn im Gesamtklassament erwartet, weil wir ganz einfach vorher analysiert hatten, wie die Gewichtung zu geschehen hatte. Und weil wir uns gut vorbereitet hatten.

Unkalkulierbar war für mich, wie das von mir extra entwickelte 'Flightlog' aufgenommen werden würde. Ich hatte nämlich ganz bewußt auf so einen Quatsch wie Windvorhaltberechnung, Groundspeedberechnung, und Spritberechnung für jedes Leg verzichtet. Das ist einfach nicht mehr Zeitgemäß im Zeitalter von GPS oder VOR/DME Navigation, und war früher schon fragwürdig bei der berühmt(berüchtigt)en Vorhersagegenauigkeit. Diese meine extra kreierte Flugvorbereitung und -durchführung stand gegen die konventionelle, wo einfach nur Werte und Positionen in einen Rechner eingegeben werden, und der Ausdruck auf Knopfdruck rauskommt.

Offenbar lag ich damit nicht komplett falsch, denn in dieser Kategorie belegten wir immerhin den 4. Platz mit nur 2 Punkten (bei 30 Punkten insgesamt) weniger als der Sieger dieser Kategorie.

Die guten Plazierungen in allen Wettbewerbssteilen war letztlich dafür verantwortlich, daß wir gewonnen haben - und damit die doch recht erheblichen Kosten dieser 'Operation Malta' etwas relativiert betrachten konnten.

Der Tag klang aus in der Hotelbar mit vielen anderen Teilnehmern, die sich spontan nach dem Gala Dinner etwas Anzugerleichterung verschaffen und auch mal ein preisgünstiges Bier vernaschen wollten. Bei vielen Stories (das ist nicht nur bei Jägern so!) ließen wir den Abend (eigentlich Morgen) ausklingen.

Heute ist nun soweit. Es geht heimwärts. Es wurden von der Wettbewerbsleitung 2 Busse zum Flugplatz angeboten. Der erste war uns etwas früh, und so hatten wir uns für einen 9.30 UTC takeoff vormerken lassen. Das war dann der 2. Bus. Ich mußte allerdings etwas eher aufstehen, denn ich hatte am 1. Bus noch etwas zu erledigen.

Und das kam so:

das Drame mit unseren Koffern hatte ich ja schon ausreichend geschildert. Es war wirklich Gesprächsthema Nummer 2 (nach Fliegen, Rallye, usw.). Jeder, der einen von uns traf, fragte, ob wir inzwischen unsere Koffer bekommen hätten?!?! Die haben wirklich alle Mitgefühl nicht nur demonstriert, sondern auch wirklich gehabt. Einer, von dem ich auch schon kurz berichtet hatte, Christopher Brooks, kam von sich aus auf uns zu, und fragte, ob er die Koffer mit in seiner 2-mot nach England nehmen sollte. Er hätte noch genug Platz und Gewichtskapazität, und es würde ihm nichts ausmachen.

Ihr könnt euch vorstellen, daß wir mit größtem Vergnügen sein Angebot annahmen. Denn wir hatten uns wirklich überlegt, unsere Klamotten 'da unten' zu 'entsorgen'. Nocheinmal wollten wir wirklich nichts mit diesen Zoll-Idioten, und dieses Wort gebrauche ich in Vollbesitz meiner geistigen Kräfte, und auf die Gefahr hin, bilateralen diplomatischen Konflikt auszulösen, zu tun haben.

Um es vorweg zu nehmen: 2 Wochen und 1 Tag nach unserem Abflug wurde bei mir zu Hause eine Palette mit Kiste drauf und Koffern drin angeliefert. Christopher's Leute (er ist Chef einer Firma, die Kupplungen baut) hatten die Koffer bombensicher verpackt, und so wurden aus ursprünglich 42 kg inklusive Verpackung dann auf einmal 80 kg.

Ich denke, das ist ein Musterbeispiel von Fliegerkameradschaft!

Unsere takeoff-time konnten wir dann doch nicht einhalten. In der Zeit nämlich, als Werner und ich am Dienstag morgen unsere Koffer aus dem Zoll holten, war im Hotel 'Abflugbriefing'. Wie wir später erfuhren, wurden dort, und nicht wie wir eigentlich erwartet hatten auf dem Flugplatz, die Navigationsunterlagen wieder ausgegeben. Diese Unterlagen, mit allen Karten, Anflugkarten, Frequenzen, Streckenführungen, u name it, hatten wir seinerzeit für die Flugplanungs-Competition abgeben müssen. Die Organisation hatte den Ordner, weil wir nicht da waren (uns aber bei denen abgemeldet hatten!!!) einfach an der Hotelrezeption hinterlegt. Da lag er natürlich noch, als wir bereits im Flugeug saßen und die Latte schon ordentlich RPM'te. Da erst fiel mir ein, daß da doch etwas fehlte...

Motor aus, raus, Organisation Bescheid sagen. Man wollte ein Taxi launchen. Die Kosten müßten wir allerdings übernehmen. Na ja, wir wollten dazu dann nichts mehr sagen!

Nachdem wir mit etwa einstündiger Verspätung endlich (komplett naß, wie immer) in der Luft waren, ging dann alles wie von selbst (HB läßt grüßen). Erste Landung wieder in Reggio de Calabria zum Sprit fassen. Nach kurzem Aufenthalt (und dem üblichen Papierkram) weiter nach Roma Ciampino. Diesen Platz wollten wir nun mal ausprobieren, denn Urbe hatte uns ja ziemlich enttäuscht. Das Routing im Prinzip wie auf dem Runterflug. Nur entgegengesetzt. Auch diesmal wieder hatten wir lange Strecken keine Verbindung zu Roma Info, und 2 mal mußte ein anderes Flugzeug auf der Frequenz 'QSPaula' (das heißt: eine Nachricht weiterleiten) machen, um Informationen weiterzuleiten.

Nach ca. 3 Stunden Flug dann Landung in Ciampino. Wir durften von Castell Gandolfo aus, dem Sommersitz des Papstes, der gleichzeitig ein Strecken- und Reporting Point der VFR Routen um Rom herum ist, direkt in den Gegenanflug für die OneFive. Der Tower Controller gab uns die Anweisung, das Downwind zu extenden; er hätte einen Jet auf dem Final. Und zurückrufen würde er uns auch. Machten wir also.

Als wir dann aber ca. 7 Meilen extended hatten, und die Stadtmitte von Rom bereits direkt vor der Nase lag, fragten wir mal schüchtern nach. So wäre das nicht gemeint gewesen, sagte der Mann auf dem Turm. Wie das dann wohl gemeint war, haben wir dann nicht mehr nachgefragt. Getan haben wir das, was er gesagt hat. Wir hätten aber tun müssen, was er gemeint hat; wenn wir's nur gewußt hätten...

Also kehrt marsch, Gegenanflug zur falschen Runway, dann links - rechts Kombination, und schon waren wir in Ciampino.

Leider stand in unmittelbarer Nähe unserer zugewiesenen Parkposition ein Jet, dessen Hilfsturbine lief. Für uns etwas beschwerlich, denn es dauerte fast 45 Minuten, bis wir schließlich getankt und bezahlt hatten (in Ciampino gibt's Tankwagen!). Inzwischen fast taub, brachte uns Aircrew Bus schließlich ins ATO. Wieder der übliche Papierkrieg. Problematisch war diesmal, daß Polizei und Zoll im Terminalgebäude (bei den Commercial Airlines) untergebracht war, ca. 500 m entfernt. Ausgeschildert war dort ganz schlecht, und es erscheint mir heute noch wie ein Wunder, daß wir dieses kleine Büro überhaupt gefunden haben!

Ansonsten gibt es zu Ciampino nicht viel zu sagen. Bis auf vielleicht, daß uns im ATO gesagt wurde, wenn wir kein 'Handling' in Anspruch nehmen würden, bräuchten wir dafür auch nichts zu bezahlen. Immerhin, dachten wir, für das bisschen Flugplan und Wetter brauchen wir wirklich keine Hilfe. Inzwischen waren wir nämlich richtig gut! Und einen Bus bräuchten wir auch nicht, es waren immerhin nur ca. 300 m bis zu unserem Flieger.

Der Plan klappte, und wir wurden sogar gefahren. Was will der Mensch mehr?

Aber das war morgen - wir sind erst bei heute!

Mit dem Taxi ging's zu einem Appartementhaus, das der Taxifahrer für uns ausgesucht hatte. Einfach, sauber, preiswert (DM 100 für's Doppelzimmer). Heute abend haben wir dann mal wieder nix anderes gemacht, als sonst. Essen und Trinken! Molto bene!

Den nächsten Tag wollten wir in Rom verbringen - das taten wir dann auch. Gegen den Widerstand von Werner, der mit einem Taxi nach Rom wollte, setzten wir drei anderen uns durch, und fuhren allesamt mit der Eisenbahn! Das war Spitze!!! Der Bahnhof in Ciampino lag nur etwa 10 Gehminuten von unserem Appartement entfernt, die Tickets kosteten für alle 4 (hin und zurück) nur ca. DM 18, der Zug kam innerhalb von 10 Minuten, und die Fahrt dauerte nur 20 Minuten.

Und schon waren wir mitten in Rom!

Zu diesem Tag will ich an dieser Stelle nicht viel sagen. Vielleicht aber soviel: es hat uns ganz toll gefallen. Wir haben die richtige Entscheidung getroffen, nun da wir bereits in der Nähe waren, die Gelegenheit auch wahrzunehmen.

Freitag morgen. Heute stand der Flug nach Cannes / Frankreich auf dem Programm. Dort wollten wir dann auch übernachten, und am Samstag das letzte Stück nach Celle zurücklegen.

Abflug in Ciampino ohne Probleme. Wir hatten die VFR Route im Süden von Rom gefiled, die nach Westen ans Meer führt. Dort wollten wir, mit Clearance von Roma Approach, nach Norden an der Küste entlang fliegen. Leider gab's diese Clearance aber nicht. Im Gegenteil, wir bekamen Anweisung, weiter auf's Meer hinauszufiegen und die 'Alpha 1' zu intercepten. Na ja, trotz neuester Karten fand ich in dieser Region keine 'Alpha 1'; was ich fand waren einige Reporting Points und schließlich eine 'Alpha 1' im Norden der Roma CTR. In Zusammenarbeit mit Roma Approach bekamen wir das aber dann alles gebacken. Trotzdem, wir waren nun schon fast 40 NM westlich der Küste. Werner meinte, dann könnten wir auch gleich direkt über's Mittelmeer nach Cannes fliegen.

Gesagt, getan. Flugsicherungsmäßig kein Problem. Wetter nur insofern problematisch, daß wir 'on top' fliegen mußten. Innerhalb der Roma CTR bekamen wir eine Maximalhöhe von 1000 Fuß zugewiesen; dort waren dann aber auch die Tops - sodaß wir manchmal mit dem Hintern in den Wolken, und dem Cockpit über den Wolken waren...

Insgesamt verlief dieser Flug ohne weitere Probleme, wenn man einmal davon absieht, daß wir ca. 30 Minuten in der Mitte der Strecke keine Funkverbindung zu Ground Stations hatten. Ein blödes Gefühl, aber es waren Flugzeuge auf der Frequenz, sodaß wir immerhin im Notfall gehört worden wären. Und, das hatte ich ja schon einmal erwähnt, wir flogen über Wasser immer nur mit angelegter Schwimmweste!

Inbound Cannes verschwanden nach und nach die Wolken, und wir konnten auch, einmal außerhalb der Roma CTR, einen höheren Level einnehmen. In FL 65 knatterten wir schließlich in unserer guten, alten, zuverlässigen 'FoxFox' Richtung Frankreich.

Anflug in Cannes problemlos über die VFR reporting points im Süden. Sicht gut, wunderschöne Gegend; aber die hatten wir ja schon (mindestens) einmal gesehen!

Inzwischen lag im Hafen ein Riesenteil! Sah aus wie ein Flugzeugträger, und wie sich später herausstellte, was es die 'George Washington' der US-Navy, der wohl größte Flugzeugträger der Welt, zu einem 6-tägigem Truppenbesuch in Cannes. Heute war übrigens der 4. Juli, der Unabhängigkeitstag der Amerikaner, und es war jede Menge los in Cannes. Wo man hinsah, US-Navy. Nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, daß auf so einem Flugzeugträger immerhin ca. 6000 Soldat(inn)en stationiert sind.

Cannes hat uns überhaupt gut gefallen. Untergekommen sind wir direkt am Flugplatz in einem Hotel. Kostenloser Pickup Service. Taxi nach Downtown Cannes ca. DM 15. Wetter Super, heute nur knapp 30 Grad, und nicht sehr feucht.

Beeindruckend ist auch der Hafen dort - na ja, vielleicht weniger der Hafen, als vielmehr die Schiffchen, die dort, wohlversorgt von mehr- bis viel-köpfigen Crews, 'rumliegen'.

Mein lieber Schwan, es muß doch Leute mit RICHTIG Schotter geben auf dieser Welt...

Der Rest des Tages verlief ereignislos - aber ausgesprochen harmonisch; wie wir das halt die ganze Zeit über gewohnt waren!



Samstag! Heute geht's nach Celle. Geplant sind 2 Legs: Cannes - Freiburg, Freiburg - Celle. Wir hatten gemäß unserer Wettervorhersage mit Südwestwinden gerechnet, tatsächlich kam der Wind aber aus Nordwesten. Und das mit etwa 30 Knoten! So mußten wir auch auf der Nordwestbahn in Cannes starten, und trotz ca. 30 Grad Celsius und MTOW waren wir in null komma nix in der Luft. Natürlich war schon bald klar, daß wir es nicht an einem Stück nach Freiburg schaffen würden. Also, change of plans: wir gehen nach Lyon/Brons. Bis dahin knapp 2 Stunden bei zwar etwas böigen Winden, ansonsten aber schönem Wetter entlang der Rhone.

Schöner Platz, guter Service. Da wir von hier nach Deutschland wollten, haben wir die Wetterberatung in Stuttgart angerufen - und auch, weil die Sat-Wetterbilder in Nordfrankreich und Deutschland ziemlich 'komisch' aussahen. Unsere Befürchtungen bewahrheiteten sich! Die Dame vom Wetter machte uns keine Hoffnung, die geplante Route zu fliegen. Überall Gewitter! Sche....

Ein möglicher Ausweg: möglichst weit im Westen halten; das würde für uns bedeuten, nach Nordwesten zu fliegen und im Westen an Luxembourg vorbei, dann nach Norden durch Belgien, in Holland dann Rechtsschwenk nach Celle. Von den actuals her erschien uns aber die Route nach Norden über Saarbrücken, Hunsrück, Eifel, Osnabrück, Celle, aber fliegbar, sodaß wir uns schließlich dafür entschieden. Wir hätten ja jederzeit nach Westen abdrehen können! War aber nicht nötig, das Wetter war doch nicht so schlecht, wie vorhergesagt. Wir durchflogen einige Schauer, aber die Gewitter waren gut zu sehen, und gut zu umfliegen. Etwa 2 Stunden nach unserem Start in Lyon landeten wir ohne weitere Probleme in Saarbrücken. Tanken, in der Flughafenkeipe einen Kaffee nehmen, und zurück zum Flugzeug.

Doch halt: erst einmal wurden wir vom Grenzschutz ordentlich gefilzt. Mit Durchleuchtung und allen Schikanen. Nur Werner, weil Pilot, wurde nicht kontrolliert - und zwar gar nicht. Er brauchte nur seinen PPL-A zu zeigen.

Weil ich mich etwas verwundert darüber zeigte, sagte mir einer der Grenzschützer, daß seines Wissens sich bisher noch kein Pilot selbst entführt hätte...

Na ja, das alles ficht' uns nicht weiter an. Wir waren bereits 9 Tage unterwegs und hatten die dollsten Sachen erlebt. Was war das dagegen??? Die Heimat war nahe, das Wetter fliegbar, und unsere Laune gut. So näherten wir uns langsamer als geplant (weil schon wieder Gegenwind) aber unaufhaltsam unserem Horst. Um 5 Minuten nach 20 Uhr landeten wir schließlich nach 9 Tagen und ca. 5500 Flugkilometern wohlbehalten auf unserer 'Heimatpiste'.

Fazit: ein unvergeßliches Erlebnis!