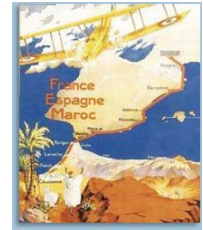


Toulouse - Saint Louis du Sénégal - Toulouse



Bericht von Dieter Gerlach



Route Bayreuth nach Saint Louis du Sénégal

Der Vorsitzende unserer Luftsportgemeinschaft Bayreuth und PPLer Siegfried Schubert hatte einen Traum:

Die Teilnahme an der längsten Flugrallye der Welt - von Toulouse in Südfrankreich nach Saint Louis im Senegal und zurück.

Wie das mit Träumen "immer" so ist, so ging auch dieser in Erfüllung und es war wirklich traumhaft.

Ich muss es wissen, denn ich war der Co.

Es war bereits die 22. Rallye Toulouse-Saint Louis-Toulouse, die der Verein "Mémoire d'Aéropostale" zusammen mit Air Aventures zum Gedenken an die "Ligne" durchführte.

Diese Luftpostlinie wurde von Pierre-Georges Latécoère Anfang der Zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts gegründet. Zu ihren bekanntesten Piloten gehörten Jean Mermoz, Henri Guillaumet, Didier Daurat und Antoine de Saint-Exupéry.

Diese Linie ging anfangs von Toulouse nach Saint Louis, später von dort aus nach Brasilien und Chile.

Und wir, wir sollten und wollten uns genau auf den legendären wie luftigen Spuren dieser Luftfahrtpioniere bewegen.



22.09.2004

-Anreise - Bayreuth/Bindlach nach Dôle

9:16 Uhr Lokalzeit - es war soweit - starteten zwei Piloten, die sich und ihre Maschine, eine bestens instrumentierte Cessna 172 RG, gewissenhaft auf das angeforderte Niveau des vor ihnen liegenden Flugabenteuers vorbereitet hatten, vom Bindlacher Berg - Bayerns einzigem terrestrischen Flugzeugträger.

Das Wetter zeigte sich an der untersten Grenze dessen, was das Nürnberger Luftamt einem VFR-Flieger gerade noch erlaubt. Gehörige Turbulenzen

und heftiger Gegenwind rüttelten, bremsten unsere Grundgeschwindigkeit von möglichen 210 km/h auf 130 km/h und Tiefstflughöhe herunter.

Wie wir hinterher erfuhren, war es unsere letzte Chance rechtzeitig nach Toulouse zu gelangen.

Um 12:36 Uhr landeten wir pünktlich, aber endlich in Dôle zum Essen. Unsere erfolgreiche Zeitkalkulation stärkte unser Selbstbewusstsein für die kommenden Aufgaben enorm. Auftanken, Weiterflug um 15:04 Uhr nach Toulouse. Das Wetter besserte sich soweit, dass wir auf der Karte einen geraden Strich nach Toulouse-Lasbordes ziehen konnten und dort um 17:27 Uhr landeten. Erdanker waren auf der Wiese neben der Landebahn aber noch stets angesagt, schließlich galt es zu vermeiden, dass unser Flieger schon mal ohne uns abhob. Wir waren gespannt auf unser erstes Hotel.



25.09.2004

Ab Samstagmittag hieß es Überprüfung: Flugzeug, Piloten und Papiere. Am Abend dann der erste offizielle Empfang: in der IHK von Toulouse.

Ein herrliches Galadiner, bei dem die Rallyemannschaft vorgestellt wurde.

26.09.2004



Flugeinweisung (Briefing, immer in französischer Sprache) und los ging es. Start um 09:25 Uhr UTC (im Folgenden beziehen sich alle Zeitangaben auf UTC = Greenwich Mean Time). Vorbei an Carcassonne und via Narbonne und Perpignan an der Costa Brava entlang. Barcelona in 2000 ft übers Festland herum passiert, Valencia aus 1000 ft über dem Meer gesehen, dann war's nicht mehr weit bis Alicante, Landung 13:13 Uhr. So, die erste Rallye Etappe hatten wir, nach 3:48 Stunden, hinter uns. Dass wir die gestellten Aufgaben nur teilweise gelöst hatten, tat unserer Entspannung aber überhaupt keinen Abbruch. Ein wunderbares

Hotel in Elche, "Huerto del Cura", tat das seinige dazu um leicht zu verdrängen, dass wir die Rallye wohl kaum gewinnen würden.

Abends ein herrliches Diner, Langusten, spanische Folklore, Gesang und Tanz. Wahrlich typisches "Savoir Vivre" der Franzosen, das uns im Übrigen über die gesamte Tour auf überaus wohlthuende Weise begleitete.

Ein Hotel übertraf das andere, Essen hervorragend, unterwegs, bei Zwischenlandungen, beste Versorgung mit Wasser, Obst, Brot und Konserven.

27.09.2004



Start unserer ersten Tagesetappe in Alicante um 09:48 nach Tanger in Marokko. Entlang der spanischen Küste, vorbei an der Costa del Sol, Malaga, in der Ferne wartete Gibraltar. Grandiose Sicht über der Strasse von Gibraltar: rechts Europa, links Afrika, nur kleine



weiße Quellwolken. Tangers riesige Landebahn, direkt am Meer, machte uns um 13:24 das Landen leicht. Dann alles wie gehabt, aber Treibstoff diesmal per Handpumpen und Benzinfässer. Die Messuhr an der Pumpe wird zunächst abgeklebt und darf erst nach notierter Schätzung durch die Piloten

abgelesen werden. Für jeden "falschen" Liter setzt es einen Strafpunkt. Diese Prüfung schafften wir mit sehr gut - sollte wohl Zuversicht einflößen. Mittagspause im Flughafen von Tanger. Um 15:12, Co und PiC (Pilot in Command) tauschten die Plätze, startete ich die nächste Etappe nach Casablanca. Zahlreiche Pflichtmeldepunkte machten diesen Flug nicht zu leicht. Als wir nach einer Ziellandung in Casablanca-Anfa aufsetzten, zeigte die Uhr 16:49. Empfang durch den Flughafenchef mit Erfrischungsgetränken und marokkanischen Süßigkeiten.



Später standen wir für Gruppenfotos am Denkmal von Jean Mermoz. Nach einer, für uns Europäer, wahrlich spannenden Taxifahrt durch Casablanca wurden wir im Hotel Hyatt Regency abgeladen. Abends "Savoir Vivre", marokkanisches Diner mit Folkloredarbietungen, Bauchtanz fehlte nicht. Danach ein Absacker in der, er selbst leider abwesend, Humphrey Bogart Bar im Hotel, später Tiefschlaf.

28.09.2004

Besprechung am Flughafen, Start um 11:09. Dieter Gerlach wieder der PIC. Die erste Tagesetappe führt uns in 2:03 Stunden über El-Jadida, Safi, Essaouira, vorbei am Cap Rhir nach Agadir. Zahlreiche



Pflichtmeldepunkte, Mittagspause am Flughafen Agadir und um 15:16 weiter nach Tarfaya (dem früheren Cap Juby), kurz vor der Grenze zu Westsahara, (heute Marokko) auf Höhe der Kanaren. Schon in 2000 ft flogen wir bereits über ziemlich dichter, leicht ansteigender Wolkenbasis. Kurz vor unserem Ziel, einem alten Wüstenflugplatz, der nur für unsere Rallye kurzzeitig geöffnet wurde, erwischten wir gerade rechtzeitig eine Lücke in der, inzwischen fast geschlossenen, weißen Matte unter uns.



Fahrwerk, Klappen, Steilkreise, Warte über uns und Landeanflug auf die Wüstenpiste. Wegen der in der Einflugschneise stehenden großen Funkantennen wurden wir, sicher nicht grundlos, mehrmals angefunkelt. Wieder eine Ziellandung, geparkt wurden beiderseits der Landebahn im Wüstensand.

Sandsturm bei jeder Landung, es staubte wirklich gewaltig. Ein Empfangskomitee stand gleich neben der Piste in einem Beduinenzelt bereit, das uns äußerst gastfreundlich mit Tee, Wasser und Süßigkeiten willkommen hieß. Kein Wunder, dass die Entwicklungsminister gerne um den Globus fliegen.

Diesbezügliche Steigerung im Ort, wo wir uns in der Begrüßungszeremonie durch die örtliche Politprominenz sonnten, das könnte man öfter ertragen. Das gesamte Dorf war unterwegs, Polizei, aufwendige Absperrungen, ein extra aufgebautes riesiges Beduinenzelt. Was für ein Empfang dachten und fühlten wir Später wurden wir, wer weiß was aus uns sonst noch geworden wäre, allerdings wieder auf Normalmaß reduziert. Unsere Ankunft war offensichtlich nur "ein" Tagesordnungspunkt innerhalb der Eröffnungsfeierlichkeiten für das



Museum der Aéropostale. Eine Menge Musik- und Tanzdarbietungen, das Museum wurde Saint Exupéry gewidmet, der hier wohl eine Zeit lang Stationsleiter war. Nach dem Abendessen, im selben Zelt, gab es noch ein herrliches Feuerwerk, geschlafen wurde auf Matratzen.

29.09.2004



Siegfried ist der PIC. Start auf der Sandpiste von Cap Juby um 10:03, 29 Minuten Hüpfen nach Laayoune in Westsahara. Nur eine Handpumpe für 25 Maschinen schafft eine Menge Zeit zum Entspannen. 15:17 dann Start nach Dakhla. Flug über ein herrliches Wüstenpanorama, Landung um 17:30. PIC Siegfried schaut dieses Mal einer abkommandierten soldatischen Abteilung beim schon gewöhnten Handpumpenbetanken zu. Mich zieht es inzwischen ins wenige Meter entfernte Hotel Sahara Regency, beziehe



unser Zimmer und "zaubere" aus unterwegs geschossenen Fotos per Laptop und Postkartendrucker neue Ansichtskarten. Savoir Vivre am Abend, großes Diner im Hotel.

30.09.2004



Heute nur eine kurze Etappe von knapp 90 Minuten, nach Nouadhibou in Mauretanien. Landung um 11:47, Handpumpe, anschließend Stadtrundfahrt mit Bussen, tatsächlich begleitet von einer Polizeieskorte, später Fußerkundung des Hafengebietes. Am Abend Feierlichkeiten zur Eröffnung eines weiteren Museums der Aéropostale. Nach dessen Besichtigung ging es zu einem Fischessen in der Nähe des Strandes, wo ein Beduinenzelt stand, in dem wir dann alle zusammen die Nacht verbrachten.

01.10.2004

Gut geschlafen im Zelt. Herrlicher Sonnenaufgang. Nach dem Frühstück Polizeieskorte zum Flugplatz, Flugbesprechung und schon sind wir auf dem Weg nach Saint Louis du Senegal um 10:23. Bis Nouamghar fliegen wir über dem Meer, danach über faszinierender Wüstenlandschaft. Selbst in

3500 ft. messen wir noch 35 Grad im Flugzeug, ach ja richtig, wir sind ja in Afrika. Nach 2 ½ Stunden erreichen wir das Mündungsgebiet des Senegalflusses, der die Grenze zwischen Mauretanien und dem Senegal bildet. Riesige Vogelschwärme bewohnen dieses Überschwemmungsgebiet. Um 13:09 Abschluss dieser Etappe mit einer Ziellandung in Saint Louis du Senegal.



Mit einem Unimog, Grundwehrrdienst lässt grüßen, werden wir zu unserem Hotel in die Stadt transportiert. Bänke auf der Ladefläche, ich habe Glück, kann vom Beifahrersitz die Fahrt mit der Videokamera archivieren. Die Eiffelbrücke überspannt den Senegalfluss und schon sind wir am Hotel de la Poste, auch früher schon Zwischenstation der Piloten der Aéropostale. An der Rezeption erwartet uns - mein lieber Mann - eine schriftliche Einladung des französischen Generalkonsuls zu einem Empfang in der



dortigen Botschaft. Auf dem Weg dorthin begleiten uns Straßenhändler, schwer dem "Helfer-Syndrom" zu widerstehen. An diesem Abend Savoir Vivre in einem Restaurant direkt am Fluss, das zu unserem Hotel gehört. Neben einer afrikanischen Tänzergruppe und einem auf riesigen Stelzen tanzenden Artisten, trat noch ein Feuerschlucker auf, der seinem Namen wahrlich alle Ehre machte.

02.10.2004

Heute wird nicht geflogen. Wir fahren mit Booten über den Senegalfluss auf eine Landzunge zwischen Fluss und Atlantik zu einer Bungalowanlage unseres Hotels. Mittags gebratenes Fleisch vom Spieß, später Verdauungsschwimmen im Atlantik. Wieder in Saint Louis wartet die Eröffnung eines weiteren Museums der Aéropostale, dieses Mal zum Gedenken an Jean Mermoz. Abendessen im Restaurant am Fluss.



03.10.2004

Jetzt beginnt der Weg zurück. Um 10:26 heben wir ab. Geplantes Ziel ist Nouadhibou. Über unsere Quasselfrequenz 123.45 werden wir jedoch von der Rallyeleitung zu einer Landung in Nuakchott dirigiert, dort würde es Sprit geben. Meldung beim Tower, müssen ins Holding, kreisen üben für eine gute halbe Stunde, eine Verkehrsmaschine mit Fahrwerksproblemen blockiert das Ende der Landebahn. Ein bisschen verwunderlich, da wir zum Landen nicht mal die halbe Länge der riesigen Landebahn benötigt hätten. Plötzlich, zu allem Übel klatschende Geräusche rund um unsere Maschine - Heuschrecken. Wir machten Bekanntschaft mit einem der Heuschreckenschwärme, die zu dieser Zeit



Westafrika plagten. Die Frontpartie des Flugzeuges war später mit riesigen Flecken übersät, aber wir hatten keine technischen Probleme, andere traf es schwerer. Endlich, Landeanflug 12:15. Tanken, Scheibenreinigung, Start um 13:29 nach Dakhla. Soweit unser Plan. Doch das Wetter in Dakhla wurde zunehmend schlechter, sodass nur die schnellsten Maschinen noch dort landen konnten. Einige mussten umkehren und wie wir in Nouadhibou landen. Da wir als 18. Maschine gestartet waren, erhielten wir die Wetterinformation für Dakhla noch so rechtzeitig, dass



wir ohne Umweg in Nouadhibou um 15:21 landeten. Dort erfuhren wir, dass eine Pilotin, die in Dakhla umkehren musste, wegen Treibstoffmangel 3 Meilen vor Nouadhibou auf einer Landstrasse gelandet war. Der Flugplatz schickte einen Laster mit Treibstoff, später hatte sie viel zu erzählen. Den Piloten einer anderen Maschine zeigte ein fehlendes Grün, dass die Nase des Fahrwerks nicht verriegelt wurde. Der Tower und eine andere Maschine bestätigten jedoch ein ausgefahrenes Fahrwerk. Der Pilot blieb vor-

sichtig und beim hecklastigen Aufsetzen mit stehendem Propeller zeigte sich, dass er sich damit auf der richtigen Seite befand. Das Bugfahrwerk klappte ein, die Kontrolllampe hatte Recht, es war nicht verriegelt. Das Bugrad wurde später manuell verriegelt, sodass das Team, nun eben mit festem Fahrwerk, die Rallye weiterfliegen konnte. Wir waren zwar in Dakhla gebucht, aber 80 % des Teams waren in Nouadhibou, was für die Rallyeleitung überhaupt kein Problem darstellte. In kürzester Zeit hatten wir ein Quartier in Nouadhibou.

04.10.2004

Nachdem wir hinter unserer Streckenplanung zurück lagen, mussten wir aufholen. Treffpunkt am Flugplatz daher schon um 6:00, aber wieder spielte das Wetter nicht mit. Die Sicht zu schlecht und in Dakhla eine Landung unmöglich, also warten. Um 12:16 Start



nach Dakhla. Meldung bei Dakhla Tower im kurzen Endanflug, um die Landefreigabe zu erhalten. Der



Controller, der die ganze Zeit mit einem Piloten einer Maschine hinter uns sprach, sagte "I call you back". Wir wollten ihm sagen, dass wir kurz vor der Schwelle waren, hatten aber keine Chance uns in den Redeschwall zu quetschen. Also landeten wir auf der riesigen, freien Landebahn. Nun fragte der Controller nach unserer Position und Siegfried sagte ihm: "I'm already on your runway. I called you in short final, but you didn't answer me at all." Jetzt erhielten wir die Landefreigabe, mit Angabe des Windes. Wir verließen lachend den Runway. Tanken, um

15:26 weiter nach Laayoune, Landung um 17:29. Für einen Weiterflug ist es jetzt zu spät, Übernachtung in Laayoune.

05.10.2004

Früh aus den Federn, wir wollen noch heute Rabat erreichen, um Anschluss an die anderen zu finden. Das Wetter ist wieder besser, Start um 08:48, Landung um 11:03 in Agadir, Tanken, Mittagspause, Weiterflug um 13:29, eine Menge Pflichtmeldepunkte, mit unserem GPS aber kein Problem. Schon im langen Endanflug befindlich müssen wir einige Vollkreise fliegen - ein König, heute der belgische, hat schließlich Vorrang. Nach unserer Landung um 16:29 treffen wir im Royal Aeroclub of Rabat beim



Tanken einen Marokkaner, der doch tatsächlich 1969 in Bayreuth um die Ecke, sprich Speichersdorf, den Flugschein gemacht hat.



Taxi durch die marokkanische Hauptstadt zu unserem Hotel "La Tour Hassan", dieses Mal eine Suite im 8. Stock mit einem herrlichen Ausblick über eine sich sauber und modern präsentierende Stadt. Abendessen mit dem Royal Aeroclub, das in einem herrlichen alten Haus in der Altstadt von Rabat stattfindet. Folkloregruppen, Bauchtanz, das Büffet ist überwältigend, der Wein hervorragend.

06.10.2004

Dieser Tag lässt sich ruhig an, ein entspannter Flug übers Meer wartet; Etappenziel ist Almeria in Spanien, Schwimmwesten sind Pflicht. Heute bin ich wieder dran. Start um 13:01, Navigationsaufgabe bei Tetouan an der marokkanischen Mittelmeerküste. Steigen auf 10500 ft, dann 150 Meilen übers Mittelmeer. 140 Minuten später landen wir in Almeria. Als Rallyeteilnehmer werden wir von freundlichen Zöllnern ohne weitere Kontrollen durchgelassen. Taxi zum Grand Hotel Almeria. Wieder eine Suite, herrlicher Balkon mit Hafensblick. Abends großes Dinner am Hafen. Kein Museumsbesuch.



07.10.2004



Siegfried will auch mal wieder. Bei herrlichem Sonnenaufgang fahren wir zum Flughafen und doch müssen wir auf Wetterbesserung warten. Erst um 11:40 sind wir wieder in der Luft Richtung Reus. Wir halten uns landeinwärts, eine wunderschöne, bergige Landschaft, die uns bis auf 8500 ft steigen lässt, zeigt sich von ihrer schönsten Seite. Landung in Reus an der Costa Dorada um 14:47.

08.10.2004



Die letzte Rallyeetappe beginnt um 11:47 nach Toulouse-Lasbordes. An der Costa Brava verschlechtert sich die Sicht zusehends, Wolken werden immer dichter, wir weichen nach oben aus und fliegen "on top". Kurz vor Toulouse reißt die Wolkendecke auf und wir können bei kräftigem Seitenwind um 14:03 die Rallye mit Abschlusslandung beenden. Am Abend, der zur freien Verfügung steht, werden wir von



einem französischen Teilnehmer zum Essen in ein Spezialitätenrestaurant in die Altstadt von Toulouse eingeladen.

09.10.2004

Mittagessen im Restaurant "L'Envol" am Flugplatz Lasbordes. Am Nachmittag findet ein "Spectacle musicale et choreographique" am Rathaus in Toulouse statt. Tänze und Gesänge zu Ehren der Aéro-postale.



Gegen 18:00 Uhr Empfang beim Bürgermeister von Toulouse im Ehrensaal des Capitols (Rathaus von Toulouse) und Antritt zur Preisverleihung.

Unter großem Beifall der französischen Teilnehmer nehmen auch wir einen Pokal in Empfang. Einmal mehr sehen wir uns in unserer Kalkulation

bestätigt, Siegfried Schubert und Dieter Gerlach sind nicht die Sieger. Am Abend dann in der "Cité de l'Espace", einem Weltraummuseum, die "Soirée d'Adieu", ein krönendes Abschlussdiner.



10.10.2004



Heute soll es nach Hause gehen, Flugzeug ist "ready for departure". Erinnerung an den Beginn dieses Abenteuers in Bayreuth. Es ist so diesig, dass wir erst um 12:15 Uhr Lokalzeit starten. Über die Auvergne und Burgund wollen wir nach Nancy als Zwischenlandeort zum Tanken. Die ersten aufsteigenden Quellwolken werden nach oben überflogen. Auch dass sich nach einiger Zeit die Wolken unter uns immer mehr verdichten, beunruhigt uns nicht. Aber als sich eine zweite Wolkenschicht über uns ausbreitet und wir bei guter Fernsicht im Sandwich fliegen, müssen wir uns Alternativen überlegen.

Als die Sicht schlechter und schlechter wird, zeigt uns, Gott segne die Ingenieurskunst, das GPS einen Flugplatz fünf Meilen voraus. Mit Mühe suchen und finden wir das berühmte Loch in der Wolkendecke unter uns. Strömender Regen als wir auf dem ehemaligen Militärplatz in Damblain um 15.07 MESZ landen. Am Funk war niemand zu hören, aber von dem dortigen Aeroclub befand sich noch ein Mann in einer Halle. Er bot uns an, das Flugzeug in der Halle unter zu stellen, wenn wir beim Rangieren der anderen Maschinen mithelfen. Diese Gegenleistung war wahrlich das Mindeste. Dann erhielten wir noch 60 l AVGAS für den Heimflug und dann, das Glück blieb uns treu, nahm er uns mit zu sich nach Hause, wo wir nicht nur ein Abendessen, sondern jeder noch ein Zimmer für die Nacht erhielten. Gastfreundschaft pur, Augenblicke zum Festhalten.



11.10.2004



Nach dem Aufstehen gab's von Madame Pierrot noch ein typisches französisches Frühstück, bevor uns Monsieur Pierrot die ca. 20 km zum Flugplatz fährt. Aber das Wetter ist so mies, tief hängende Wolken in denen die Berge am Horizont verschwinden. Warten ist angesagt. Vergebliches Warten. Um die Mittagszeit nimmt uns Monsieur Pierrot wieder mit nach Hause und lädt uns zum Mittagessen ein. Danach wieder zurück zum Platz. Bei gerade noch ausreichenden VFR-Bedingungen heben wir um 13:41 MESZ ab. Nach ca. einer halben Stunde werden die Sichtbedingungen besser, Turbulenzen schüt-

teln uns wieder kräftig durch. Bei Zweibrücken erreichen wir wieder deutschen Boden und über Heidelberg, Würzburg und Bamberg weiter nach EDQD. Um 16:21 MESZ landen wir bei böigem Seitenwind.



Ein Mann hatte einen Traum, der war in Erfüllung gegangen, ich hatte daran teilgenommen, mitgeträumt.