

ANTONOV CLUB AVIANNA ANC

Afrika und zurück



Um vor dem kräftigen Wüstenwind etwas geschützt zu sein, darf die Antonov «Rusalka» auf dem Flugplatz Tozeur im Windschatten dieser zwei riesigen Jumbos 747 ausruhen...

Der ANC Avianna startete mit seiner im Birrfeld stationierten Antonov An-2 am Montag, 13. Mai zu einer Reise nach Tunesien und kehrte am Samstag, 18. Mai etwas ölig-sandig, aber gesund und munter wieder zurück ins Birrfeld.

Die intensiven Vorbereitungsarbeiten wurden aufgeteilt: Nordafrika-Kenner Kuno Gross kümmerte sich um die Reiseorganisation in Tunesien, Pilot und ANC-Präsident Jean Voegelin traf die Vorkehrungen für einen sicheren Flug über Land und Meer.

Jean nahm Kontakt mit der deutschen Flugsicherung DFS auf, welche auch nach der Revolution in Tunesien gute Beziehungen zu den militärischen und zivilen Luftfahrtbehörden aufrecht halten konnte. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil! So war es auf diesem Wege möglich, die Über- und Durchflugsrechte auch durch militärische Sperrzonen zu erhalten. Trotz dieser Unterstützung mussten wir noch mit etlichen Schwierigkeiten kämpfen: So waren zum Beispiel keine neueren VFR-Luftfahrtskarten von Tunesien zu bekommen, da der VFR-Verkehr in diesem Land seit der Revolution praktisch zum Erliegen gekommen ist. Man beschied uns, die IFR-Karten zu benutzen, da wir am Funk sowieso über IFR Meldepunkte begleitet wurden (wenn überhaupt...).

Des Weiteren konnte uns bis zum Abflug partout nicht bestätigt werden, dass wir AVGAS in Tunis erhalten würden. Aussage des arabischen Verbindungsmannes: «Sie haben die Durchflugsrechte durch militärische Zonen erhalten, ihre Flugpläne wurden akzeptiert, das Militär weiss, dass sie in Tunis am Boden bleiben würden, wenn sie kein AVGAS erhalten – also werden sie es wohl kriegen, auch wenn das Militär dies nicht bestätigt». Nun denn... Wie diese Unwägbarkeit ausging, berichten wir später im Text.

Flugroute und allfällige Ausweichrouten mussten geplant, Benzin- und Ölverbrauch berechnet werden und bei den fraglichen Flugplätzen war noch abzuklären, ob notfalls wenigstens Autobenzin mit Bleizusatz zur Verfügung stünde. Es mussten Schwimmwesten, Rettungsboote, genügend Wasser und Notproviand beschafft, und – last but not least – unsere kleine «Camping-Toilette» im Heck der Maschine betriebsbereit gemacht werden.

Wir füllten den Öltank der Maschine



Die Flugroute der Antonov:
 LSZF – LFKF – DTTA – DTTZ
 DTTZ – DTTA – LFKF – LSZF



Eine Ehrenrunde über Bonifacio nach dem Start in Figari.

bis zur zulässigen Maximalmarke (85 Liter!), um die Kühleigenschaften zu verbessern. Zusätzlich führten wir noch 50 Liter Schmierstoff in zwei Tanks im Passagierraum mit, um den Verlust kontinuierlich ersetzen zu können. Üblicherweise verbraucht der 30000ccm /1000 PS 9-Zylinder Sternmotor 2,5 bis 3 Liter Öl pro Betriebsstunde. Bei hohen Temperaturen muss jedoch auch mit erhöhtem Verbrauch des lebenswichtigen Elixiers gerechnet werden.

1. Etappe: Birrfeld – Figari (Korsika)

Die Piloten Jean Voegelin und Michael Sigrist sowie neun Passagiere (darunter Hans Oertli als Ersatzpilot) standen am Morgen des 12. Mai gut vorbereitet und tatendurstig auf dem Birrfeld... – umsonst! Der Wonnemonat machte seinem Namen wahrlich keine Ehre, die Alpen verhüllten ihr Antlitz und verweigerten jeglichen VFR-Überflug. Also nochmals drüber schlafen.

Am folgenden Tag, am Montag den 13. Mai klappte es dann (knapp): Der Gotthard liess uns durch ein kleines Fenster einen Blick in die sonnige Leventina werfen, und wir konnten durch dieses Nadelöhr gleiten, unter uns ein nach wie vor tief verschneites Hospiz. Die grosse Höhe zunächst haltend, waren wir bald an der CTR von Lugano vor-

bei und sanken, auf Anweisung von Milano, hinab in die Po-Ebene. Mit Milano-Information Kontakt zu halten, ist so eine Sache... Also sprachen wir bald mit Genua Approach (auch nicht viel besser...).

Nun mussten wir wieder steigen, um den Appenin östlich von Genua zu meistern (wir waren immer noch schwer, und die Ausentemperatur war schon merklich angestiegen). Schliesslich erreichten wir die Küste und stachen in der Nähe von Sestri Levante in See. Jetzt absolvierten wir den ersten «Sprung» über's offene Meer, Schwimmwesten-bewehrt nach Cape-Corse, der nördlichsten Spitze Kosikas.

Bald tauchte diese Landzunge auf und nach Freigabe von Bastia für ein «Crossing» ihrer CTR ging es direkt südwärts der Küste entlang bis an die «Bocche di Bonifazio», wo wir auf dem Flugplatz Figari in Süd-Korsika landeten und mit Kamerablitzten einer Air Corsica-Crew gebührend empfangen wurden.

Auf dem Vorfeld von Figari rollten wir direkt zur Tankstelle und wurden recht herzlich von der Flughafenpolizei begrüsst. Die interessierte sich überhaupt nicht für unsere Pässe, sondern nur für unsere An-2 Rusalka. Gerne gewährten wir Zutritt zu unserem Flugzeug und zum Cockpit (der Kommandant kam dann auch noch vorbei). Nun

waren auch schon die Pompiers (französische Feuerwehr) um die Ecke, es war ein Kommen und Gehen und jeder wollte noch eine Aufnahme machen...

Dann folgte die nächste Überraschung, indem uns ein – heute muss man sagen – recht tiefer AVGAS Preis von nur € 2.05/L verrechnet wurde.

Auch war recht erstaunlich, dass trotz vierstündigem Flug das WC nicht in Betrieb genommen werden musste – die «Afrikatruppe» erwies sich als äusserst strapazierfähig und durchhaltewillig. Umso besser mundete das erste, kühle Bier!

2. Etappe: Figari – Tunis (Tunesien)

Am nächsten Morgen drehten wir nach dem Start in Figari eine Ehrenrunde über Bonifacio (wo wir übernachtet hatten), dann hiess es «Au revoir Corsica, Buongiorno Sardegna». Ein Flug entlang der Küste Sardiens bot fantastische Aussichten auf die abwechslungsreiche Landschaft dieser Insel.

Nach etwa zwei Stunden folgte der Abschied von Europa, und bald gab es nur noch eines zu sehen: Wasser, Wasser, Wasser. Wir alle horchten plötzlich sehr aufmerksam auf das Brummen des Motors: Hat es da nicht Nebengeräusche? Klopft er etwas unruhig? Und verstohlen überprüft man den Sitz

der Schwimmweste und rekapituliert die Instruktionen der Piloten für den Fall einer Wasserung. Dann aber lässt man sich langsam einullern vom Geräusch des zuverlässigen Sternmotors, und der eine oder andere Passagier verfällt in ein seeliges Nickerchen.

Für die Wachgebliebenen gibt es eine Ehrenrunde über einem Tanker, welcher auf dem ansonsten scheinbar leeren Meer eine kleine Sensation darstellt.

Und dann der grosse Moment: Land ahoi, Land in Sicht, Afrika! Im Stillen danken wir Arkadi Dmitrijewitsch Schwetzwow für seinen tausendfach bewährten, zuverlässigen Motor.

Bei der Landung in Tunis empfangen uns wieder etliche von Rusalka begeisterte Flughafenmitarbeiter. Zehn Minuten (!) nach unserer Landung auf dem Tunis Carthage International Airport taucht dann, wie aus dem Nichts, ein gebirgstauglicher, etwas staubiger, in Tarnfarben gehaltener,

imposanter Armee-Tanklastwagen voll mit AVGAS auf. Uns blieb die Spucke weg...

Ein Funktionär kam vorbei und teilte uns mit, dass dies nicht selbstverständlich sei («C'est pas pour faire des paroles»), und dass wir seit der Revolution vor zwei Jahren wirklich die ersten Ausländer seien, die AVGAS beziehen können, er wisse nicht was genau passiert sei, aber er habe einen Befehl «von ganz oben» erhalten...

Nun, der Preis von 3 Euro pro Liter relativierte die Geschichte dann wieder etwas.

Wider Erwarten werden auch die Passagiere sehr speditiv abgefertigt und ohne Umwege bevorzugt durch die Zollkontrolle geschleust. Schon nach 1,5 Stunden starten wir mit randvollen Tanks (1320 Liter!) zur letzten Etappe: Tunis-Tozeur.

3. Etappe: Tunis – Tozeur

Diese Etappe wurde zu einer Knacknuss: Ungewohnte, heisse Wüstenwinde drückten

die nun wieder sehr schwere Maschine immer wieder hinunter und zwangen die Piloten dazu, viel Leistung zu setzen und somit wertvollen zusätzlichen Sprit zu verbrennen. Wir wussten, dass es an unserem Zielflugplatz Tozeur definitiv kein AVGAS gab, ebensowenig in fast allen anderen in Frage kommenden tunesischen Flugplätzen. Also musste der Treibstoff nach Tozeur und einige Tage später auch zurück nach Tunis reichen.

Der Funkkontakt war kurz nach Tunis nur noch «broken», auch nach Ausschalten des «Squelch» (Rauschsperr), und brach schliesslich ganz ab. Alle Frequenzen waren «tot» – vor uns nur noch die unendliche Wüste...

Unser fest installiertes GPS (dieses GPS ist zusammen mit dem Transponder die einzige Änderung an unserem Instrumentenpanel im Cockpit) und zwei weitere redundante GPS gaben uns zusätzliche Sicherheit

Auf dem Weg über die Wüste nach der Oasen-Stadt Tozeur



in der Navigation. Von Zeit zu Zeit guckte man aber trotzdem vertrauensvoll auf den guten alten russischen «Schnapskompass»: stimmt die allgemeine Richtung auch? Der Himmel war verhangen, keine Sonne zu sehen, nur die unendliche Wüste in einem diffusen Licht. Dieser Kompass war unbestechlich und stimmte, bis auf ein paar wenige Grad Abweichung, immer recht genau. Nur die Scheibenheizung zur Enteisung durfte man nicht einschalten – dann spielte er verrückt (wegen der Induktion, die die Heizfäden verursachen. Aber wir flogen ja sowieso nicht IFR, geschweige denn in «icing conditions», also brauchten wir diese Heizung nie).

Nach einem anstrengenden Flug (wegen des starken Gegenwindes 35 Minuten länger als geplant) erreichten wir unser Ziel nach fast drei Stunden inmitten der Wüste: Die Oasen-Stadt Tozeur. Die «Afrikatruppe» entsteigt der Maschine zwar

leicht gerädert, aber voller Freude über den gelungenen Flug. Unser «gutes Pferdchen» können wir im Schutze von zwei irakischen Jumbo Jets, welche sich seit 1992 dort sandstrahlen lassen, einigermaßen gut vertäut in die wohlverdiente Stallruhe entlassen.

Die nächsten beiden Tage genossen wir einen Ausflug mit 4x4 Fahrzeugen in der Wüste zur Oase Ksar Ghilane.

Auch der Rückflug verlief ohne Zwischenfälle. Am 19. Mai kehrten wir heim ins Birrfeld. Es war eine zwar anstrengende, aber fantastische Reise, welche dank unserer zuverlässigen Antonov An-2 Rusalka und dank einer absolut tollen «Truppe» ein voller Erfolg war!

Yvonne Alberto, Jean Voegelin

Zahlen und Fakten

2 Rettungsinseln, 12 Schwimmwesten (1 Ersatz), Notproviant für 2 Tage, 33 Liter Trinkwasser, 2 Ersatz-Headsets, 1 zusätzliches Handfunkgerät, zusätzliche Antenne für den ausbaubaren Notsender – für alle Fälle, man weiss ja nie; alle diese Dinge brauchten wir nicht.

Strecke: 3400 km

Flugzeit: 21 h

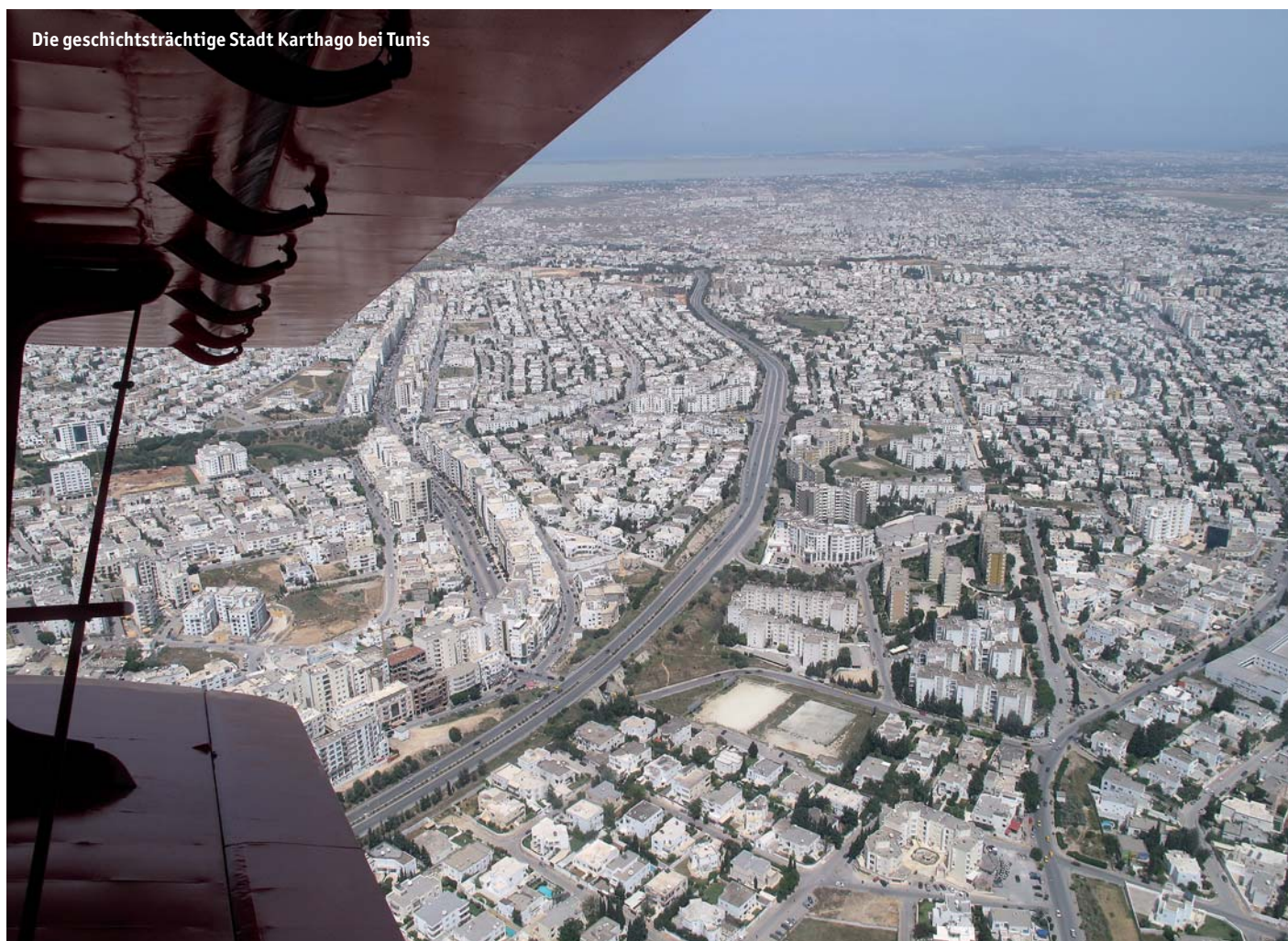
Verbrauch Flugbenzin: 3900 Liter

Verbrauch Öl: 60 Liter

ANTONOV CLUB AVIANNA ANC

www.an2.ch

Weitere Informationen, Fragen unter:
avianna@avianna.ch



Die geschichtsträchtige Stadt Karthago bei Tunis