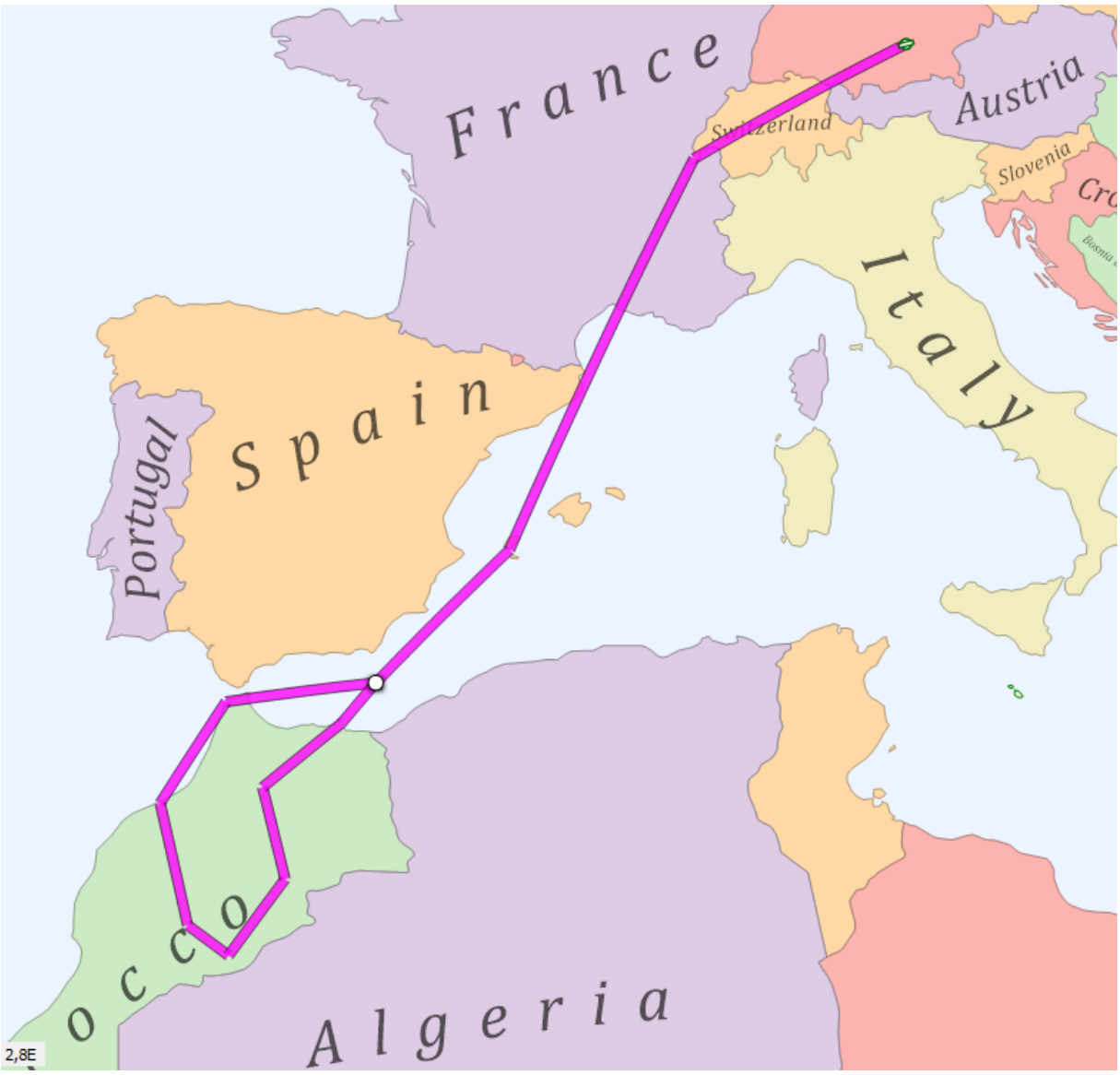
Vorgeschichte
Jetzt ist es nicht so, dass ich dafür keine Möglichkeit gehabt hätte. Zweimal war ich direkt in der Nähe und beide Male hatte ich dann doch keine so richtige Lust, mich bei der Hitze in den Flieger für die gerade mal 129 Meilen nach Dozeur zu quetschen, dem Flughafen direkt neben Nefta. Hier wurden damals nämlich die Schlüsselszenen für den ersten Star Wars Film gedreht: Die Szenen des Wüstenplaneten Tatoine. Mittlerweile ist Nefta immer mal wieder Sperrgebiet und taucht fortlaufend in den Reisewarnungen des Auswärtigen Amtes auf. Somit nicht mehr das beste Ziel für einen Familienausflug.

Ein drittes Mal darf das jetzt nicht passieren. Immerhin haben die Szenen von Tatoine das Interesse an der Sahara geweckt. Dorthin wollten Rudi und Bine eh schon mal und auch ich würde gerne mal gucken, wie so ein richtig großer Sandhügel aus der Nähe aussieht. Damit man dem ganzen einen irgendwie intellektuell gearteten Anstrich verpassen kann, checke ich den Lehrplan von Steffi. Ab der sechsten Klasse steht das Thema „Wüste“ auf dem Programm. Weil das Kind darüber vor Freude vielleicht noch nicht im Dreieck hüpft, muss dazu noch ein wenig Rahmenprogramm drum rum gebaut werden.

Sandspiele
Die Planung beginnt im ersten Schritt damit herauszufinden, wo es überhaupt eine richtige Sandwüste gibt. Glaubt man Film und Fernsehen, ist das zuerst mal die Sahara. Tatsächlich ist aber etwa nur ein Fünftel der Sahara wirklich auf Sand gebaut und dieser verteilt sich dabei auch noch maximal ungünstig. Drei Länder stehen zur Auswahl: Ägypten, Algerien und Marokko. Ägypten fällt aus, da das für zwei Wochen einfach zu weit ist und ich mich an meine letzten Erfahrungen beim Refueling in Luxor noch gut erinnern kann. Von Algerien hält das Auswärtige Amt auch nicht wirklich viel. Damit bleibt nur noch Marokko übrig. Marokko verfügt sogar über zwei Sandwüsten. Die erste liegt bei Zagora und verfügt praktischerweise über einen Flughafen, der direkt an der Landesgrenze zu Algerien liegt. Die zweite Sandwüste ist in der Nähe der Wüstenstadt Merzouga und 400km vom nächsten Flughafen entfernt. Die Wüste hört auf den Namen Erg Chebbi und ist sogar noch ein Stück größer als die in Zagora. Natürlich gibt es auch noch einiges an Spielsand im südlichen Bereich der West Sahara, der aber politisch nicht so robust ist und sich Touristen gegenüber launisch verhält.

Nach ein wenig Recherche scheint die Gegend um Merzouga mit einer Dünenhöhe von 180 Metern eher das zu sein, was wir wollen: Maximal große Sandberge. Merzouga liegt dabei auf einer Breite von 30 Grad Nord und teilt sich den dazugehörigen Breitenkreis mit Kairo, nur eben deutlich westlicher.



Die fliegerische Planung ist relativ einfach. Bis zur Straße von Gibraltar gibt es nicht allzu viel Spannendes zu entdecken, insofern geht es mit einem langen Strich direkt nach Tanger (GMTT). Dafür fallen in etwa 9-10 Stunden Flugzeit an. Die Flugzeit teile ich in angenehme zwei Stunden Legs und addiert nochmal eine Stunde für jeden Turnaround oben auf. Damit ergeben sich 5 Legs und eine Gesamtreisezeit von groben 14 Stunden. Weil das auch mit zwei Piloten eher spaßbefreit ist, teilen wir die Anreise auf zwei Tage auf.

Für den Ausflug aus Europa brauchen wir einen Flughafen mit Border Police & Customs. Auch zickt Marokko bei der Einreise etwas rum, wenn die Ausreise nicht von einem Flughafen mit Kontrollzone erfolgt ist. Gibraltar scheidet aus politischen Gründen aus, ein direkter Flug von LXGB ist nämlich nach Marokko nicht möglich. Malaga war früher immer eine gute Option, bis diese die Handling Gebühren entdeckt hatten. Um das Handling kommt man in Spanien auf vielen der großen Flughäfen leider aber eh nicht mehr herum. In der AIP findet sich zu jedem Flughafen ein entsprechender Hinweis, ob eine Handlingpflicht besteht oder eben auch nicht. Handling kann durchaus etwas Angenehmes sein, wenn sich jemand um alles kümmert und einem damit Zeit einspart. Nur der Preis muss eben auch zur Leistung in einem vernünftigen Verhältnis stehen. Bine übernimmt das Abtelefonieren der diversen Handling Firmen und holt die ersten Angebote ein.

Top Down
Der nächste Schritt gilt Marokko. Hier ist es schon deutlich schwieriger, an Informationen außerhalb der AIP zu kommen. Die wenigen Telefonnummern werden nicht abgehoben oder sprechen einfach kein Wort Englisch. Die nationale Betreibergesellschaft aller Flughäfen ONDA reagiert ebenfalls auf keine Anfragen, egal ob in Englisch oder im gegoogelten Französisch. Nachdem die Flughäfen aber alle militärisch organisiert sind, ist das ein alternativer Einstieg. Ich schreibe die RMAF an, die Royal Moroccan Airforce. Jetzt kommt die Sache ins Rollen. Mohamed meldet sich. Er ist nicht überrascht als ich ihm erzähle, dass ich von den ganzen Mails an die zivile Betreibergesellschaft nichts zurückbekommen habe. „They are not used to private customers“ grinst er per Mail zurück. Er versteht sofort, was wir vorhaben und was wir brauchen. Im Gegensatz zu Albanien können wir als ganz normaler „private flight“ ins Land. Als nächstes kommt das Kostenthema auf den Tisch. Mohamed erklärt mir, dass in Marokko alle Flughäfen einheitlich abgerechnet werden und erstellt mir eine Musterrechnung. Trotzdem muss ich aber auch Mohamed erklären, dass eine Arrow ein eigenes Flugzeug ist und keine Sonderedition einer Global. Wir streichen kurzerhand alles von der Optionsliste des Flughafens, was wir an Leistungen nicht benötigten. Auch die dreiphasige Ground Power Unit muss dran glauben, was Mohamed wiederum verwundert. Als ich als gut erzogener Pilot die Security fee des Flughafens auf der Liste lassen will, ist jetzt Mohamed überrascht. „You require a security screening for your passengers? Really?“ Äh, nö. So einfach kann die Welt sein. Abgerechnet wird am Ende ausschließlich nach Tonnage. Nur bei der Lightning fee lässt er nicht mit sich reden. Hier wird uns der Flughafen die tatsächlichen Stromkosten pro Minute in Rechnung stellen. Gut, dass es Pfingsten bereits lang genug hell ist.

Das Routing
Für die etwa 1.700NM lange Anreise gibt es an sich keine großen Alternativen. Der Strich von München nach Tanger führt dabei über Spaniens Festland via Andorra und Granada, um von hier nach Afrika auszureisen. Weil 500 Meilen Gehoppel über heißes spanisches Gestein aber auch nicht jedermanns Ding ist, entscheiden uns für den Umweg über das spanische Mittelmeer. Über den großen Wasserflächen ist der Komfort einfach deutlich besser, gerade bei den hier zu erwartenden hohen Temperaturen. Als Einstieg in die Planschewanne buchen wir Beziers (LFMU). Der Regional Flughafen liegt keine fünf Kilometer vom Strand der französischen Adria entfernt und verfügt über einen separaten GAT-Bereich mit eigenem Terminal. Self-Service Refueling, VIP-Lounge mit Snacks und ein Restaurant passen perfekt in unseren Zeitplan, den Flughafen als Mittagsstop anzufliegen.

Bezier erreicht man entweder über den Weg durchs Rhonetal oder über die Gardasee Rennstrecke mit anschließendem Sightseeing an der Costa Brava entlang. Falls das Wetter in der französischen Adria komplett auf Krawall gebürstet ist, kann man auch über Korsika, Menorca und Murcia sich den Weg in Richtung Marokko bahnen. Das macht auf dem Papier zwar nur eine zusätzliche Flugstunde aus, ist aber bei den üblichen Westwind Wetterlagen ein ziemlich zähes Stück Brot.

Von Bezier aus geht es dann weiter nach Spanien, um dort den Abend in irgendeinem Strandrestaurant zu verbringen. Der nächste Tag wird dann dafür genutzt, den Ausflug nach Marokko durchzuführen. Für Tanger (GMTT) wäre eine Ankunft um die Mittagszeit perfekt, um gleich den kulinarischen Einstieg in die afrikanische Küche starten.

Von Tanger aus geht es dann weiter nach Casablanca, damit wir „Rick´s Cafe“ endlich mal von unserer „da will ich hin“ Liste nehmen können. Von meinem ersten Flug dorthin ist mir noch der Besuch der Medina eindrucksvoll im Gedächtnis, auch wenn das schon sicher 25 Jahre her ist. Eine gute Gelegenheit, den Cache mal wieder zur refreshen.

Nach Casablanca (GMMT) müssen wir dann ein eher südöstliches Heading einschlagen, um uns mehr in Richtung der Wüste zu bewegen. Das nächste Leg führt deswegen nach Marrakesh (GMMX). Zwei Tage später startet dann der Flug über den hohen Atlas nach Ouarzazate (GMMZ). Ab hier geht es mit dem Geländewagen auf die Piste und ab in Richtung Sahara

Für die Wüste sind vier Tage eingeplant. In der verklärten Vorstellung schweben mir Nächte unter einem glasklaren Sternenhimmel vor. Dazu ein Lagerfeuer und ein Zelt. Die Kamele liegen um das Lagerfeuer, weil wir den Geländewagen zuvor in einem Sandhügel festgefahren haben und das ADAC-Mobilitätsversprechen sich als heiße Luft herausgestellt hat. Das ganze mitten im Nichts, fernab von allen Störeinflüssen. Um die Machbarkeit zu prüfen, engagieren wir eine auf touristenbefreite Gegenden spezialisierte Agentur.

Nach der Wüste führt uns dann der Rückflug über Fès und von dort über die spanische Enklave Melilla zurück nach Europa. Abschließend noch ein oder zwei Tage Recovery am Strand von Mallorca und dann ab nach Hause.

Die zeitliche Planung
Die Kunst ist jetzt, das Ganze in einen funktionierenden Zeitplan zu packen. Erstaunlicherweise sind die 16 Tage, die wir dank Limitierung auf die Schulferien haben, nicht wirklich reichlich bemessen. Ich überlege erneut, die An- und Abreise nach Marokko als Tagesevent zu gestalten. Zeitlich wäre das machbar, weil die meisten der Flughäfen sehr kundenfreundliche Betriebszeiten haben.

Auf der anderen Seite droht hier das Damoklesschwert der Stromrechnung und das Risiko, dass irgendeine Abfertigung sich mehr Zeit lässt als geplant. Insofern wird diese Option dann doch wieder verworfen. Es bleibt bei den jeweils zwei Tagen für An- und Abreise.

Bei der Planung wird zwischen fixen und flexiblen Terminen unterschieden. Fix ist in unserem Fall die Wüstentour. Zwar ist der Terminkalender der Kamele nicht so voll wie meiner, aber mangels Touristen gibt es im Moment kaum Kamelführer und Fahrer im Land. Zumal wir einen brauchen, der zumindest ein brauchbares Englisch sprechen kann. Somit gilt es also, den Zeitplan um die Wüstentour zu basteln.

Die nächsten Wochen gehen mit Googeln und Excel Planungen ins Land, um Unterkünfte und Sehenswürdigkeiten in die richtige Abfolge zu bringen. Die Unterkünfte zwischen Tanger und Marrakesch werden alle im Voraus gebucht, damit wir keine Zeit Vorort verlieren. Ebenso die Tischreservierung in Rick´s Cafe. Was übrigens gar nicht mal so einfach ist. Das Cafe ist hier nämlich ein klein wenig zickig. Eine unverbindliche Reservierung ist nur möglich, mit einer bestätigten Hotelbuchung aus Casablanca. Damit sich die Reservierung am Ende auch verbindlich fühlt, muss man diese mit einem Telefonanruf am Tag bestätigen. Von einer marokkanischen Nummer aus. Krass. Vermutlich ist das aber die einzige Möglichkeit, mehr Verbindlichkeit in die Reservierungen zu bekommen, zumal Rick´s Cafe über den Kontinent hinaus bekannt und begehrt ist. Wir hatten bei einem Vorlauf von drei Monaten schon nicht mal mehr die freie Platzwahl.

Nach zwei Wochen ist auch die erste Rückmeldung der Agentur da und hört sich vielversprechend an. Allerdings ist man dort irritiert, dass wir landestypisch übernachten wollen. Wobei das doch gerade den Charme ausmacht. Als man uns dann aber eine Unterkunft mit Pool mitten in der Wüste anbietet, werden wir dann doch schwach.

Mit der Buchung der Wüstentour endet unsere Buchungsserie. Ab hier gehe ich davon aus, dass wir genug „Insights“ erlangt haben, alles weitere spontan zu organisieren.

Kontakt Management
Mohamed von der Air Force lässt in der Zwischenzeit einen Ansprechpartner nach dem anderen rüberwachsen, die ich der Reihe nach kontaktiere. Anders geht es nicht, sonst verliere ich den Überblick. Bis auf unseren Kontakt in Marrakesch heißen nämlich alle Mohamed. Nachnamen dazu gibt es nicht. Egal. Ich lege mir ein Adressbuch an und setze anstelle des Nachnamens den ICAO-Code mit ein. In Marokko gibt es außerdem den königlichen Aeroclub, der an jedem Flughafen in

irgendeiner Form vertreten ist. Was man von der englischen Sprache leider nicht behaupten kann. Dank einem Hinweis vom Air Force Mohammed finde ich bei Facebook einige unserer V-Männer und kontaktiere sie über den Messenger. Die Profilfotos der Kollegen in Arbeitsklamotten deuten darauf hin, dass die meisten von ihnen beruflich im Überschallbereich beschäftigt sind.

Entschleunigung
Die Planung der Legs wird so arrangiert, dass die Anreise möglichst kompakt durchführbar ist. Es gilt also, so schnell wie möglich nach Tanger zu kommen und die Bodenzeiten so kurz wie möglich zu halten.

Innerhalb von Marokko kommt dann die bewährte „Single Leg" Strategie zum Einsatz. Es wird immer nur noch ein Leg pro Tag geflogen, um sich von den erwarteten höheren Aufwänden für das Paperwork nicht stressen zu lassen. Für die Ein- und Ausreise habe ich aus den Erfahrungen der letzten Flüge hier jeweils einen halben Tag reserviert.

Über unsere V-Männer versuche ich indes, die für die Einreise benötigten Dokumente bereits im Vorfeld zu erhalten. Ich habe nämlich etwas Sorge, dass wir an irgendwelchen französischen Formularen vor Ort dann scheitern. Der Rücklauf dazu war aber bis jetzt sehr dürftig. Die üblichen General Declaration Geschichten halt und eine französische Corona Erklärung, die sich aber nur Online erklären will und das auch bitte erst unmittelbar vor dem Flug.

Cash Only
Die AVGAS Versorgung ist genauso gut wie bei meinem ersten Besuch im letzten Jahrtausend: Perfekt. Das einzige was mich überrascht: Cash only. Daran ändert auch eine erneute Nachfrage auf Französisch nichts. Ich kann mich beim besten Willen nicht daran erinnern, jeweils mit Geldbündeln dort über das Vorfeld gelaufen zu sein. Immerhin: auf allen Verkehrsflughäfen die wir anfliegen, kann mit der Kreditkarte bezahlt werden. Nur eben nicht der Treibstoff. Ich sehe uns bereits mit einem schwarzen angeketteten Aktenkoffer übers Vorfeld zum Cashier Desk laufen. Schönes Fotomotiv.

Immerhin hat das Thema auch sein Gutes. Wir raffen uns auf und ergänzen unser Kartenspiel um eine schon lange geplante Air Total Card, die das Ass im Ärmel auf französischen Flughäfen ist. Dazu gibt es von Total noch ein unmoralisches Angebot, die uns bei Vorkasse den Literpreis um 5% Prozent rabattieren. Nachdem AVGAS bei Bine und Rudi sowieso eine sehr kurze Halbwertszeit hat, wandert noch ein satter vierstelliger Betrag auf unser Guthabenkonto von Total.

Handling
Immer eine spannende Frage, wenn man im Ausland ist. Weniger, ob man es braucht. Vielmehr, ob man es bezahlen muss. Informationen dazu erhält man wie so oft aus dem Buch der Bücher, der AIP. Hier ist unter der Rubrik AD-2 des befragten Flugplatzes oftmals der dann kostentechnisch folgenschwere Satz zu finden: *„It is mandatory to have a handling agent for all operations, non-commercial operations included."* Wenn es dann am Flughafen auch nur einen Handling Agent gibt, hat meistens schlechte Karten.

Bine hat bereits begonnen, die Handlingskosten für den europäischen Teil der Strecke zu recherchieren. Gut möglich, dass sich daraus noch einmal Änderungen für das Routing ergeben können. Manchmal kann es aber aus taktischen Gründen sinnvoll sein, einen Handling Agent zu involvieren. Gerade in den südlicheren Gefilden wie Ägypten reagiert der gesamte Flughafen allergisch drauf, wenn man die in der Regel quittungsbefreiten Zusatzleistungen eines Flughafenmitarbeiters ausschlägt. In Tunesien hatten wir zuletzt einen ähnlichen Spaß, nur noch mit Hilfe des stellvertretenden Flughafenchefs zu unserer Maschine zu kommen, weil wir den Handling Agent den Laufpass gegeben hatten. Nachdem wir dafür weder Zeit noch Lust haben, frage ich ganz offiziell einen Handling Agent über unseren Air Force Mohammed an. Der ist sichtlich irritiert. Für

was wir den denn brauchen, will er wissen. Ich konstruiere mögliche Szenarien und versuche dabei, keinem auf die Füße zu treten. Mohammed scheint sich vor Lachen zu kugeln, was ich aus seinen kurz hintereinander gefeuerten WhatsApp Antworten mit jeder Menge Emojis herauslese. Also wenn wir wirklich Handling wollen, dann bekommen wir es. Preis wäre nicht das Thema, Dienstleistungen sind in seinem Land sehr billig. Aha. „But believe me, you really don`t need it.“ Er verspricht mir alle Infos zu übermitteln, damit wir uns zurechtfinden.

Zwei Tage später erhalte ich von Mohammed.GMTT (Tanger) etliche Mails. Mit Luftbildern des Flughafens und des Vorfelds, markierten Wegen sowie Innenaufnahmen der Gebäude mit markierten Türen. Anscheinend ist extra ein Mitarbeiter des Flughafens losgezogen und hat für uns alles fotografiert, was sich uns in den Weg stellen könnte. Selbst der Fußweg über das Rollfeld wurde in der Luftaufnahme markiert. Was für ein Aufwand, der hier für uns getrieben wird.

Zurück nach Spanien. Viel Spielraum haben wir bei der Auswahl der Flughäfen nicht. So müssen wir zum Beispiel von einem spanischen Flughafen nach Marokko einreisen, der über eine Kontrollzone verfügt. Sonst ist der Flugplan schneller wieder zurück, also man ihn übermitteln kann. Hört sich komisch an, ist aber so. Wo das steht? Nirgends.

Weil wir aus Zeitgründen sowieso alle Dienstleister zur gleichen Zeit auf dem Vorfeld benötigten, bietet sich ein Verkehrsflughafen an. Somit reduzieren sich die möglichen Exit Optionen auf Valencia, Alicante, Murcia, Almeria und Malaga. Alicante, Valencia und Malaga streiche ich bereits gedanklich von meiner Liste, die sind leider prohibitiv teuer geworden. Nach einer ersten Recherche wird es Murcia (LEMI), die im oberen zweistelligen Euro Bereich ihre Leistungen anbieten. Spanienkenner wundern sich vielleicht, warum wir nicht den von der spanischen AOPA verhandelten Basic Handling Tarif in Anspruch nehmen. Der beinhaltet nur leider keine Custom & Immigration Services.

Das Routing

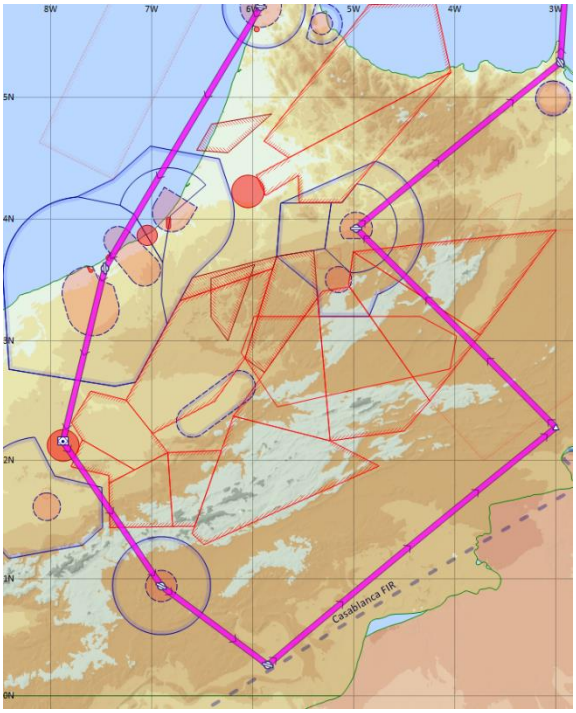
Die Planung findet wie auch sonst mit der Overhead-Overhead Methode statt. Die direkte Entfernung zwischen München und Murcia liegt bei 850 NM. Ich addiere pauschale 10 Prozent und komme so auf eine Tagesetappe von 935 NM.

Während man um Spanien nicht herumkommt, hat man bis dorthin aber freie Auswahl. Mit 916 NM ist man über die Schweiz und dem Rhonetal dabei. Darf es landschaftlich etwas schöner sein, führt die Anreise über den Gardasee und entlang der Cote d Azure, welche mit 965 NM ein paar Umdrehungen mehr auf den Tageszähler bringen. An diesem Beispiel sieht man recht gut, dass die pauschale Abschätzung eng an der Wirklichkeit liegt, was insbesondere für längere Strecken gilt.

Beide Strecken teilen wir auf eine Etappenlänge von 325NM auf, was in etwa 2,5 Stunden Flugzeit entspricht. Die effektive Reisezeit wird weniger durch die Geschwindigkeit des Luftfahrzeugs sondern durch die Anzahl der Zwischenstopps beeinflusst. Somit punktet die Rhonetal Strecke, bei der wir – rein rechnerisch - mit drei Zwischenstopps auskommen. Von München geht es nach Valence (LFLU) und dann weiter zum Mittagessen nach Empuriabrava (LEAP), um von dort die letzten 330NM nach Murcia platt zu machen. In Murcia wird dann am nächsten Tag der Zoll klargemacht und der Ausflug nach Afrika gestartet. Für die zeitliche Planung sind aber auch die Bodenzeiten relevant. Für die Zwischenstopps rechne ich für den jeweiligen Turnaround mit einer bzw. anderthalb Stunden, abhängig von der Kategorie des Flughafens. Der „Turnaround“ ist die benötigte Zeit, die vom Aufsetzen der Räder, dem Tanken und allen anderen formalen Dingen bis zum erneuten Abheben vergeht.

Als Overnight Stopp nehmen wir Castellon (LECN) ins Programm. Das ist ein kleiner Flugplatz, der etwa auf Höhe von Mallorca liegt. Von dort aus wären es zwar nur noch 180 NM bis Murcia, aber irgendwann ist es dann doch mal gut. Damit bekommen wir eine Reisezeit für den ersten Tag von etwa 9 Stunden, was für zwei Piloten gut zu machen ist. Der Flugplatz liegt außerdem direkt am Strand und ist somit vollständig kompatibel zu einem Glas Wein mit Blick auf´s Meer.

Am nächsten Tag geht es mit einer guten Stunde nach Murcia, um dort den Checkout aus Europa zu absolvieren. Der nächste Stopp ist dann schon Tanger (GMTT) für die Einreise. Ab hier ist für den Tag ebenfalls wieder Schluss, damit wir den ganzen Papierkram für die Einreise stressfrei abwickeln können. Für Tanger haben wir einen weiteren Tag Aufenthalt geplant, um die doch noch recht europäisch geprägte Stadt ein wenig kennenzulernen.



Das nächste Leg führt uns nach Casablanca. Hier gibt es mit Tit Mellil (GMMT) einen schönen GA-Airport, der deutlich näher an der Stadt dran liegt als der von den Airlines angeflogene Mohammed V (GMMN). Neben der Medina steht dann hier der Besuch in Ricks Café auf dem Plan.
Nach zwei Tagen in Casablanca geht es weiter nach Marrakesch (GMMX), um von dort den Hopser über den Hohen Atlas nach Ouarzazate (GMMZ) zu machen. Marrakesch ist jetzt schon deutlich landestypischer als beispielsweise Tanger. Ouarzazate ist dagegen eine reine Wüstenstadt, allzu viel zu entdecken gibt es hier nicht mehr. Einzig und allein das große Solarkraftwerk hat es mir angetan, dass mit seinen 2 Terrawatt unsere gesamten noch in Betrieb befindlichen Atomkraftwerke in die Kategorie „Fahrraddynamo“ deklassiert.

Für das Kraftwerk haben wir bereits eine Zusage erhalten, selbiges besichtigen zu dürfen. Dabei hatte ich lediglich Mohamed.GMMZ gefragt, ob man for „sightseeing reasons“ ein Vollkreis über der Anlage drehen darf. Mohammed.GMMZ hat dann angeboten, dass wir die Bilder auch gleich drin machen können. Das Kraftwerk wird nämlich vom gleichen militärischen Verein bewacht, der uns auch den Hangar für Ouarzazate stellt. Ab hier ist dann für die D-EBIF Schluss und es geht mit dem Geländewagen weiter in Richtung Sahara.

Nach vier Tagen Wüste startet der Rückweg mit einem Direktflug nach Fès, wo für uns der marokkanische Aeroclub einen Empfang vorbereiten wird. Hier machen wir auch gleich die Zollabfertigung für den Ausflug. Ich spekuliere darauf, dass wir durch den lokalen Support schnell durch den Papierkram kommen. Der Weg zurück nach Europa führt dann über die spanische Enklave Melila und von dort weiter nach Mallorca. Hier haben wir noch zwei Tage „Recovery“ an einem ruhigen Strand eingeplant, bis es von dort endgültig nach Hause geht.

Maintenance
Bei einer geplanten Strecke von etwa 3.500NM und einer überschlagenen Flugzeit von gut 26 Stunden müssen auch die Regeltermine für die Wartung der Maschine berücksichtigt werden. Das vermeidet einen Maintenance Stopp bei einem auswärtigen LTB, bei dem man weder Qualität noch Kosten abschätzen kann. Um das zu vermeiden, hat Klaus dankenswerterweise die nächste Wartung vorgezogen und mit einer Sonderschicht das Flugzeug in Reiselaune versetzt. Trotzdem ist es nicht verkehrt, sich ein paar auf dem Weg liegende Service Facilities herauszusuchen, die im Falle eines Falles technische Unterstützung geben können. Auch hier hilft uns die Airforce. Sowohl in Casablanca

als auch in Marrakesch haben sich Mechaniker gemeldet, die uns bei Bedarf unterstützen würden. Nachdem ich keine Ahnung habe, wie fit die im Bereich der Piston Flieger sind, habe ich das Service Manual mal mit ins Reisegepäck aufgenommen. Irgendwie reizen würde es mich aber schon, einen F-16 Mechaniker mal an einen Lycoming zu lassen. Vielleicht hat der danach dann 500PS mehr.

Ausrüstung

Wir fliegen wie sonst auch komplett elektronisch. Insgesamt vier iPads mit Skydemon und der großen JeppView Subscription sind an Bord, die VFR seitig jedoch am Rand von Europa endet. Ab Afrika stehen uns aber die Jeppesen IFR Charts zur Verfügung, die erfahrungsgemäß eh die bessere Wahl sind. Ein Stratux System unterstützt die Awareness, wobei das aber nur bei vorhandener Radarabdeckung funktioniert. Von den insgesamt 3.500NM Flugstrecke führen 1.200NM über das Wasser. Das spart zwar keine Flugzeit aber zumindest die von mir erwarteten thermischen Turbulenzen über dem spanischen Bergland. Allerdings reduziert uns dieser Komfortwunsch unsere Gepäckfreigrenze um 25kg, weil die gesamte nautische Rettungsausrüstung samt schwimmfähigen ELT mit an Bord will. Nachdem die Wüste nicht wirklich gut vom Mobilfunknetz abgedeckt wird und man an der algerischen Grenze auch nicht mehr jeden Tag auf einen Mitmenschen trifft, gesellt sich ein satellitengestütztes Notrufsystem mit Tracking Option zu unserer Ausrüstung. Der große Vorteil gegenüber dem Satphone ist, dass man sich den ganzen Smalltalk spart, wenn es dann doch mal eiliger ist. Praktischer Nebeneffekt ist ebenfalls, dass die Verwandtschaft unsere digitale Krümelspur auf einer Weltkarte verfolgen kann. Eine zusätzliche SAR-Versicherung wird abgeschlossen, um bei einem unfreiwilligen Recovery Projekt nicht zuerst einen Kostenvoranschlag einfordern zu müssen. Ein weiteres Gadget möchte auch noch unbedingt mit an Bord: Das External Power Cable.

Das richtige Wetter

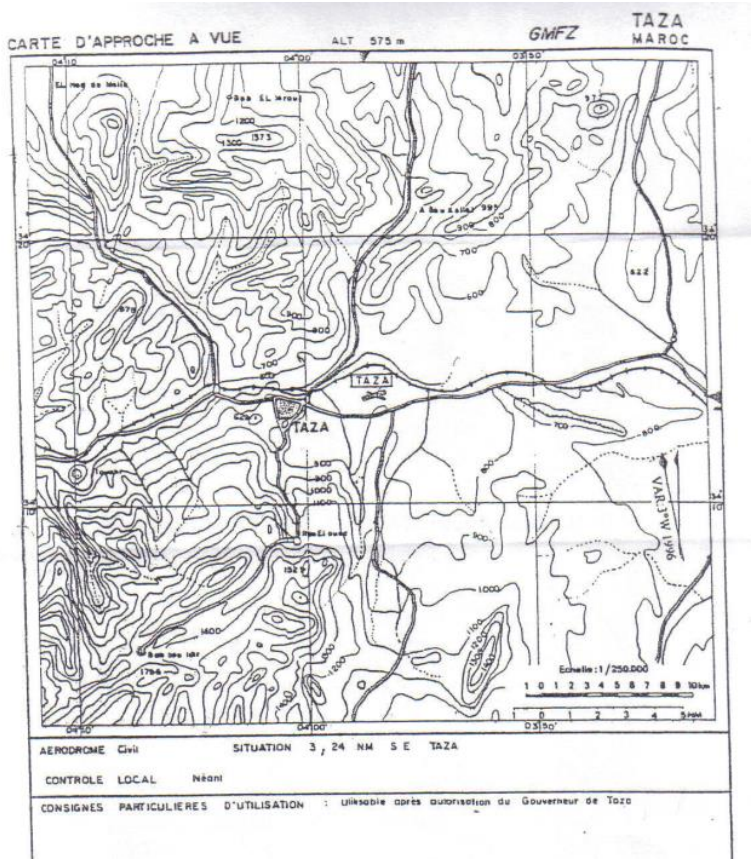
Nachdem sich ein großer Teil des Fluges in einer für uns eher ungewöhnlichen Klimazone bewegt, gilt es natürlich auch, den optimalen Reisezeitraum herauszufinden. Während man Ende April mit gut 25-28 Grad noch ganz vertretbare Temperaturen hat, geht es in Richtung Juli dann schnell in Richtung der Vierziger. Später im Jahr wird es wieder kühler, aber normalerweise auch touristisch deutlich voller. Fliegerisch sind neben den Hot & High Rahmenbedingungen aber auch die fliegenden mineralischen Substanzen von Interesse, die nicht nur die Sicht des Piloten, sondern auch die TBO des Triebwerks reduzieren können. Nachdem solche Bedingungen trotz unseres hohem jährlichen Flugpensums nicht zum Tagesgeschäft gehören, lassen wir uns hier beraten. Nicht vom Wetterfrosch, sondern von der Maintenance in Ouarzazate, die täglich den Sand aus ihren Triebwerken pusten müssen. Nach einem längeren WhatsApp Call wird die Ausrüstungsliste um weiteres Zubehör ergänzt, um auch die letzten offenen Spalte nach der Landung verschließen zu können. Die Corona Einreisebeschränkungen von Marokko helfen uns dann schließlich auch bei Entscheidung über den optimalen Reisezeitraum. Vor Juni wollen die uns nämlich gar nicht sehen.

Das Wetter selbst ist jetzt so, wie man es sich von Afrika erwartet. Vor allem heiß. Für uns und die vorhandene Triebwerksleistung hat das natürlich erhebliche Auswirkungen. Der Flughafen von Ouarzazate liegt auf scheinbar harmlosen 3.700ft. Wehe aber, wenn es wärmer wird. Skydemon hat mittlerweile ein praktisches Feature und zeigt die aktuell errechnete Dichtehöhe gleich mit an. Für uns ist dies dann ein weiterer limitierender Faktor für diesen Flug. Bei 7.000ft Dichtehöhe findet man im Handbuch der Piper die letzten dokumentierten Rollstrecken, bei denen man mehr als Auto als denn als Flugzeug unterwegs ist. 7.000ft Dichtehöhe hat mir schnell. Das entspricht nämlich gerade mal einer OAT von 35 Grad. Die Temperaturprognose wird also entscheiden, ob Ouarzazate angeflogen werden kann oder nicht. Pfingsten ist deswegen an sich keine ideale Reisezeit. Nachdem wir aber auf die Schulferien limitiert sind, haben wir da nicht so richtig eine Wahl.

Flugvorbereitung
Im letzten Schritt geht es noch um die dazugehörigen Online-Zugänge für AIS, Flugplanung und Wetter. Mit Hilfe des Google Translators geht das auch recht gut. Wetterseitig kann man sich über das spanische MET Portal behelfen. Das marokkanische Home Briefing Portal (AEROWEB v2.0 (marocmeteo.ma)) lässt sich einfach nicht zum Öffnen bewegen. Mag sein, dass es im Land dann besser funktioniert. An sich braucht es zum VFR-Fliegen aber nicht viel mehr als eine Low-Level Chart, METARs, TAF´s und vielleicht noch ein VIS Bild.

Wie üblich lohnt sich bei Flügen außerhalb Europas ein Blick auf die Roaming Gebühren für Internet und Telefon. Auch hier haben wir mit Marokko wieder ein Ass gezogen. Marokko ist Ländergruppe 4 und damit Hochrisikogebiet im Bereich der Roamingkosten. Selbst dem Product Management der Telekom sind nur noch die Antillen eingefallen, für die man noch mehr Geld verlangen könnte. Somit ist klar, wir brauchen nationale SIM-Karten.

Dabei gilt es auch zu beachten, dass das eigene Smartphone Dual SIM fähig ist. In diesem Fall bleibt nämlich die WhatsApp Funktionalität erhalten, auch wenn man über die nationale Karte seine Datenpakete im örtlichen Postamt abliefert.



Die Streckenplanung selbst ist schnell erledigt und orientiert sich an den Vorgaben der AIP für die im Flugplan einzutragenden Enroute Fixes. Einer der wenigen Vorteile bei VFR-Flugplänen ist zumindest, dass einem die CFMU keinen Strich durch die Rechnung machen kann. Wie immer fliegen wir papierlos. Wobei das nicht so ganz stimmt. Seit uns einmal in Karthago bei guten 35 Grad im Schatten das iPad mit der Taxi Chart kurz nach dem Erhalt der derselbigen Clearance ausgestiegen ist, habe ich zumindest die Airport Charts für Departure und Destination in ausgedruckter Form dabei. Hierzu bedarf es dann allerdings einer IFR Subscription für Afrika, weil bei Jeppesen lediglich für Europa VFR Karten angeboten werden. Natürlich gibt es auch nationale VFR-Karten. Diese werden uns sogar frei Haus geliefert, allerdings von einem Absender, den ich keinem unserer Mohameds zuordnen kann. Das Highlight dabei ist eine Anflugkarte von 1972. Daran kann man sehen, dass das Thema „Revisionen“ bei uns deutlich überwertet wird.

Vielmehr ist dann aber auch nicht zu tun. Ich informiere alle Mohameds noch einmal über unseren Zeitplan, damit wir hier einen einheitlichen Stand haben. Für die Streckenplanung reicht mir ein Überblick über die Topografie, um zu wissen, wo es geht und wo eben nicht. Alle weiteren Details werden dann vor Ort geklärt.

Abschließend gibt es noch einen ersten Blick in die NOTMAs, die aber bei mehreren Wochen Vorlaufzeit noch nicht wirklich aussagefähig sind.

Kommunikation
Die Mobilfunkabdeckung der Netzbetreiber kann man über https://www.nperf.com/ überprüfen. Schnell wird klar, dass man beim Spielen im Sandkasten auf sich allein gestellt sein wird, wenn einem die Schaufel abbricht. Unser tragbarer Personal Locator Beacon (PLT) ermöglicht zwar einen Notruf einschließlich der Übermittlung der GPS-Position, bietet aber keine Zwei-Wege Kommunikation an. Eine willkommene Gelegenheit, unsere Notausrüstung in Richtung Satellitenkommunikation aufzuwerten. Mein erster Gedanke geht in Richtung eines Iridium Sat Phone, weil das weltweit überall funktioniert. Nach Rücksprache mit einem großen Expeditionsausrüster fiel aber wie bereits beschrieben die Wahl auf einen Iridium Tracker, der mit einer Akkuladung in der Wüste deutlich länger durchhält als dessen Eigentümer.

Reiseplanung
Bine und Rudi haben sich in der Zwischenzeit mit der Reiseplanung beschäftigt. In Google füllen sich so langsam die Listen, was wir uns vor Ort anschauen wollen. Ich ergänze die Liste noch um eine erste Auswahl an Restaurants, die ich aber rein nach den Bewertungen auswähle. Am Ende werden wir uns aber lieber Vorort eine Empfehlung aussprechen lassen, als stur die Liste abzuarbeiten.

Last Minute Change
Die Ferien sind zum Greifen nahe, nur das Wetter hat es nicht mitbekommen. Eine Kaltfront kuschelt sich vom Nordwesten an die Alpen und wundert sich, dass es ihr dabei nicht wärmer wird. Für alle Fälle wird ein Abflug bereits zum Freitagabend als Option geladen, der uns dann über Ungarn (LHSM) und Pula auf die Südseite der Alpen bringt. Glücklicherweise braucht es diesen Haken aber nicht. Während man sich bis zu den französischen Alpen zwar etwas anstrengen muss, wird es danach aber umso sommerlicher. Wir verzichten auf 400 Bonusmeilen für die Ostroute und bleiben bei Samstag. Jetzt wäre die Luftfahrt nicht die Luftfahrt, wenn nicht doch noch etwas passiert, mit dem keiner gerechnet hätte. Ein Anruf von unserem Handling Agent in Murcia. Dem der Sprit ausgegangen ist. Komplett alle. Neues AVGAS ist nicht in Sicht und es ist unklar, wann der nächste Tanklaster kommt. Corona eben.

Jetzt wird es dann doch etwas hektisch. Ein neuer Zwischenstopp muss gefunden werden, der sowohl über Treibstoff als auch über Customs & Border Police verfügt und in das Endurance Profil der D-EBIF passt. Nach vielen Telefonaten kristallisiert sich Almeria (LEAM) als einzig brauchbare Option heraus. Almeria liegt zwar nur knappe 90 NM von Murcia entfernt, aber das reicht, um die ganze Planung der Legs über den Haufen zu werfen. Während Bine erneut in die Handling Verhandlungen geht, plane ich mit Rudi das Routing um. Mit einer Zwischenlandung in EDNY geht es dann in einem langen Rutsch vorbei an Valence direkt nach Beziers. Die laue Sommernacht mit Rotwein am Strand von Castellon fällt einer erneuten Startstreckenberechnung zum Opfer, weil für die verschobenen Legs nun hier deutlich mehr getankt werden müsste und sich die Strandbar am Ende der Startbahn in Castellon gefährdet fühlt. Wir wechseln auf den in der Nähe befindlichen internationalen Verkehrsflughafen (LECH) der ebenfalls auf den Namen Castellon hört und mitten im Nichts liegt. Immerhin dürfen wir uns über einen kurzen Weg zum Abendessen in die garantiert romantische Flughafenkantine freuen. Bine hat nun auch zwei konkrete Angebote aus Almeria vorliegen. Zwischen 130 und 320 Euro werden für zwei Vorfeld Transfers, dem Bestellen des Fuel Trucks und einer grenz- und zollpolizeilichen Abfertigung aufgerufen. In meinem nächsten Leben werde ich Handling Agent.

Samstag.

Es geht los. Am Samstag früh um 8:36 Uhr geht es auf den ersten kurzen Flug nach Friedrichshafen, um dort die Tanks für das nächste Leg an die südfranzösische Mittelmeerküste bis zum zulässigen Maximum zu füllen. Bis Frankreich ist das Wetter nicht der Brüller, danach wird es aber sommerlich.

Dank BP-Card ist das Tanken ruckzuck erledigt, was leider nicht für das Bezahlen der Landegebühren gilt. Mittels Shuttle geht es einmal ins Terminal, um dann wieder über die Sicherheitsschleuse den Weg zurück anzutreten. Damit auch keiner auf die Idee kommt, dass letzte Gramm Zuladung noch mit Shoppingerzeugnissen aus dem Duty-Free Shops zu füllen, bekommen wir lustige „Schengen“ Schilder umgehängt. Nach genau 51 Minuten nach dem Touchdown nehmen wir unsere Räder wieder von Bahn. Nördlich geht es an Zürich vorbei in Richtung Genf und dann nach Grenoble. Der 400 Meilen lange Flug ist unspannend und ermöglicht durch die sehr niedrigen Untergrenzen Sightseeing für Kurzsichtige auch ohne Brille. Immerhin sorgt der Schweizer Lotse für etwas Abwechslung, indem er unser gefiltes Waypoint Routing in eine „Finde den Kirchturm“ Variante irgendwelcher in Switzerdeutsch ausgesprochenen Ortschaften konvertiert. Nachdem unser suchender Trendvektor dann wohl doch einige TCAS-Systeme in die Vorwarnstufe bringt, wechselt der Lotse dann doch wieder schnell zurück zum Standard und gibt uns ab jetzt Vektoren. Ab Genf wird es dann vom Wetter deutlich besser und über COLLO rutschen wir die restlichen gut 200 Meilen durch die französischen Restricted Areas wie ein Flummiball bis nach Bezier (LFMU). Bezier ist ein im Sommer emsiger Platz, der vor allem von Billigfliegern genutzt wird. Während Bine die Maschine mit der Total Card tankt, verkrümeln wir uns in die kostenfreie und angenehm klimatisierte VIP-Lounge mit Küche und Blick auf das Vorfeld. Etwa acht Flüge pro Tag wickelt Bezier heute ab, wir sehen dabei fast nur Ryanair Maschinen auf den Tafeln. Während Steffi es sich auf der

Couch bequem gemacht hat, gebe ich den Flugplan für das nächste Leg nach Castellon (LECH) auf. Wirklich eilig haben wir es nicht. Gute 270NM stehen noch auf dem Programm, dann ist Schluss für heute. Nach einer Mittagspause im überfüllten Flughafenrestaurant geht es nach zwei Stunden Bodenzeit um 15 Uhr wieder in Richtung NEMUM nach oben. Das Mittelmeer glitzert in der nachmittäglichen Sonne, versteckt sich aber unter einer niedrigen aufgelockerten Bewölkung. Der direkte Weg über das spanische Festland ist deutlich kürzer, führt aber über die gut vorgeglühten Pyrenäen mit entsprechendem Schütteleffekt. Bei den hohen Temperaturen ist die Wasserseite deutlich angenehmer. Nach NEMUM geht es nach LESBA und dann sind wir schon auf der 130NM langen Zielgeraden nach Castellon. Als Spaßbremse stellt sich allerdings noch die Barcelona TMA in den Weg. Die ist nämlich ein Airspace A, der allergisch auf VFR-Flüge reagiert. Damit derselbige Luftraum keine Pickel bekommt, muss man etwa 25NM außerhalb und somit über dem Wasser bleiben. Wer gerne funkt, kann aber auch den direkten Weg durch die CTR nehmen und hat dabei gleich einen schönen Blick auf Barcelona „from the seaside“. Das geht völlig problemlos, kann aber mit dem einen oder anderen Holding verbunden sein, was einem aber nur mehr Zeit für Sightseeing verschafft. Nachdem aber das Ziel das Ziel ist, nehmen wir die schnellere Variante und sausen einmal um den Block. Wer das erste Mal über großen Wasserflächen unterwegs ist, stellt schnell fest, dass das Halten von Kurs und Höhe durchaus anspruchsvoll werden kann. Grund ist die meist feuchte Luft, die die Trennlinie zwischen Horizont

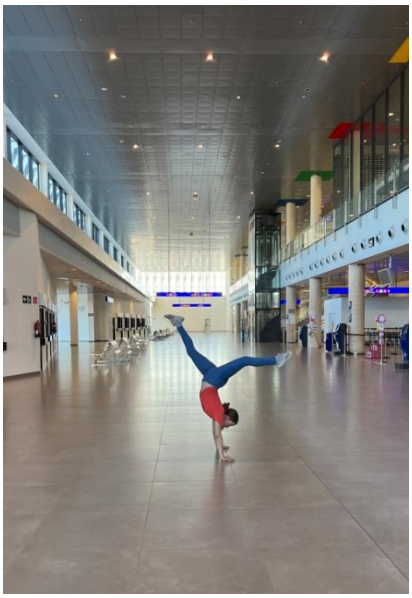
und das Wasser aufweicht. Mit einem Autopiloten ist hier echte Arbeitsteilung möglich. Der Autopilot fliegt und man selbst hat Zeit für einen Kaffee. Viel gibt es sonst nicht zu tun. Die Radarsektoren sind groß genug, dass man nicht alle paar Minuten wieder am Frequenzknopf drehen muss. Erst mit dem Überflug von NAVAR und somit 20NM vor dem Ziel übergibt uns Valencia Approach in die Hände des Towers von Castellon.

In Castellon scheint die Hütte voll zu sein. Ein Airliner neben dem anderen stapelt sich auf dem Vorfeld. Wir bekommen Parking Stand G10 zugewiesen. Einen Marshaller gibt es indes nicht. Nur mit Hilfe der digitalen Taxicharts finden wir unseren Stand und falten unsere Maschine zwischen einer A340 und einem A320 der TAP in die Lücke. Spannend ist jedoch, wie es jetzt weitergeht. Während man sonst bereits jetzt von irgendeinem Handling Agent auf den Boden gedrückt und zu einer Beauftragung genötigt wird, ist hier alles angenehm ruhig. Damit das auch so bleibt, haben die Piloten der um uns herumstehenden Jets auch gleich ihre Triebwerke mitgenommen. Castelleon ist nämlich ein Kurort für Flugzeuge, die für eine Weile mal eine Pause machen möchten. Während sich die Triebwerke vermutlich gerade an irgendeinem Hotelpool die Kante geben, versuchen wir den „way out“ vom Vorfeld ins Terminal zu finden. Nachdem sich auch die Vorfeldkontrolle unseren Rückfragen vom Handfunkgerät aus verweigert, greifen wir auf ein bewährtes Mittel der Jugend zurück: Flaschendrehen.

Auf dem nun klar vorgegebenen Weg treffen wir auf etliche voll intakte Airbusse der ukrainischen Staatsfluglinie, die man hier sicherheitshalber zwischengeparkt hat. Leider hatte die Flasche diesmal nicht recht. Alle Türen ins Terminal sind verschlossen. Mit dem Handfunkgerät holen wir uns schließlich Vektoren vom Tower, um den Weg nach innen zu finden.

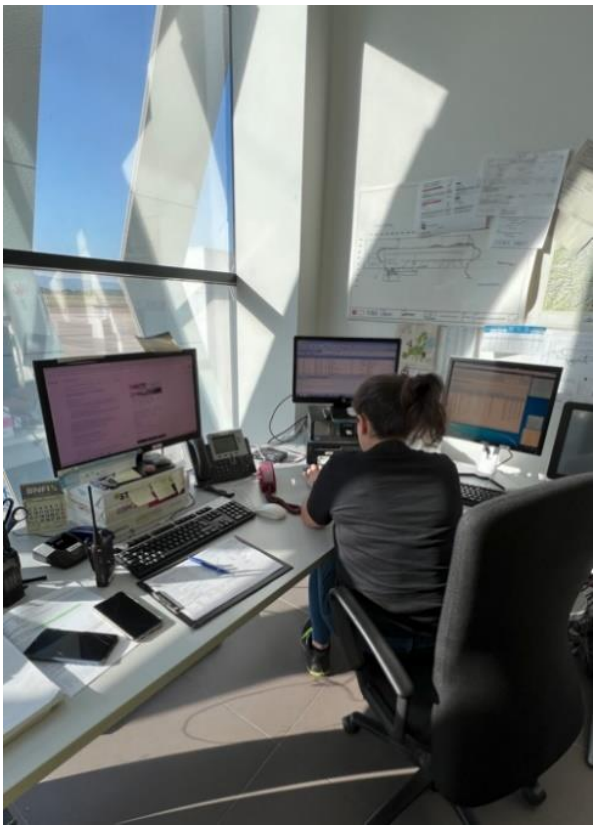
Hier begrüßt uns – im Gegensatz zu Beziers - angenehme Leere. Dass das nicht immer so ist, verkünden die Leuchttafeln mit dem geplanten Reiseprogramm für den nächsten Tag. Für heute ist der Versand von Urlaubern aber bereits eingestellt worden. Immerhin hat Steffi somit den seltenen Luxus eines komplett leeren Terminals für sich, um darin Sport zu machen.

Im ersten Stock hinter ausgeschalteten Rolltreppen treffen wir nach viel investigativer Arbeit auf Emeralda. Ihr Büro war das einzige, das durch den Schein ihres Monitors von Leben verkündet. Weil auch Emeralda nicht gerade mit Abwechslung gesegnet ist, bleibt es nicht beim einfachen Bezahlen der Landegebühren. Sie holt mir einen Kaffee und startet den Geschichtsvortrag.



Der Flughafen von Castellon wurde bereits 2011 fertiggestellt, konnte aber nicht in Betrieb genommen werden. Man hatte schlicht und einfach vergessen, sich die dafür notwendigen Genehmigungen im Vorfeld zu besorgen. Nachdem aber ein Gericht den Staat dazu verdonnert hat, für die Betriebsverluste aufzukommen, haben nochmal alle furchtbar gründlich nach den Genehmigungen gesucht und diese auf wundersame Weise auch gefunden. Der erste kommerzielle Flug fand am 14. Januar 2015 statt, es war ein Charterflug der Air Nostrum für den örtlichen Fußballclub zum Pokalspiel. Weil man aber nicht jeden Tag um den Pokal spielt, kam danach die Luftwaffe zum Üben vorbei. Durchaus sinnvoll, da der Laden sowieso mit Steuergeldern am Leben gehalten wurde. Nachdem das dem spanischen Steuerzahler aber irgendwann auch zu viel wurde, ist man auf Airbus zugegangen.

Airbus hat dann am 11. März 2016 mit seinem neuen A350-900 Schwergewicht geprüft, ob die Tragfähigkeit der Landebahn tatsächlich den in den wiedergefundenen Genehmigungen enthaltenen Belastungsdaten entspricht. Danach hat der Flughafen dann einen Anlauf im Bereich des Linienflugbetriebs gestartet, der sich aber hauptsächlich in der Sommersaison abgespielt. Weil man sich beim Verkehrsaufkommen halt doch ein wenig verschätzt hat, bietet man die überschüssigen Stellplätze jetzt für aviatische Dauercamper mit einem All Inclusive Service an.



Immerhin darf ich zwischenzeitlich bezahlen, obwohl Emeralda weiterredet. Ich erhalte ich von ihr gleich noch einen Tipp für ein nur ein nur 5 Kilometer vom Flughafen entferntes, schlichtes, aber preiswertes Hotel, dass Sie auch gleich ungefragt für uns bucht. Ein Taxi dorthin zu bekommen, ist die nächste Herausforderung für sie. Hier am Flughafen kommt scheinbar jeder mit dem Auto, weil die Parkplätze alle kostenlos sind. Nach einigen Telefonaten hat sie dann aber einen Taxifahrer gefunden, der uns wohl auf seinem Heimweg mit aufpickt. Das Paperwork für unsere Landung erledige ich gleich mit, damit wir morgen zügig vom Acker kommen.

Bine hat unterdessen ein paralleles Hotelscreening mit einer erweiterten MEL (Minimum Equipment List) durchgeführt, bei der ein Pool als überlebenswichtiges Ausstattungskriterium aufgenommen wurde. Nachdem Bines erster Hoteltreffer ebenfalls nahe auf einem Hügel in Sichtweite des Flughafens liegt, wird also diverted.

Nach einer halben Stunde ist dann auch das Taxi da. Der Taxifahrer ist über unsere geänderte Destination trotz des sogar in Sichtweite befindlichen Zieles aber offensichtlich nicht begeistert. Nachdem sein Englisch aber genauso gut ist wie unser Spanisch, bleibt es bei Handy Gewackel, wildem Kopfschütteln und vielen Gesten. Am Ende fährt er aber doch. Den Grund dafür erfahren wir dann eine halbe Stunde später. Als wir nämlich immer noch nicht da sind. Bines Hotel liegt zwar tatsächlich nur einen Hügel weiter. Nur zeichnen sich Hügel dadurch aus, dass jemand dazwischen das Material aus der Landschaft entfernt hat. Der Volksmund spricht hier auch von einem Tal. An Emeraldas Hotel geht es also erstmal vorbei und dann nach unten, dort ein bisschen links und rechts und dann wieder hoch. Nach 24 Kilometern sind wir dann auch am Ziel, was der Taxifahrer nicht von sich behaupten kann. Der muss nämlich die ganze Strecke wieder zurück und wird auf seiner leider genau heute stattfindenden eigenen Geburtstagsfeier den Gästen den Vortritt lassen müssen.

Ich beschließe, das nächste Mal wieder strikt den Empfehlungen der Einheimischen und nicht Bines Hotelideen zu folgen.

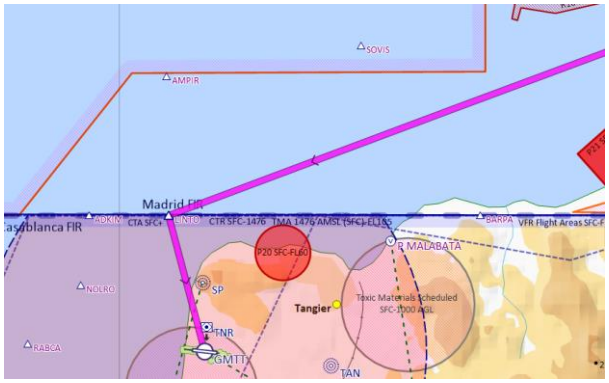
Der Parkplatz vor unserem Hotel ist mit Autos rappelvoll, was schon mal ein gutes Zeichen ist. Leider scheinen die den Autos zugehörigen Menschen auch besonders hungrig zu sein, denn wir bekommen nur noch mit Mühe einen Platz auf der Terrasse des Restaurants. Ein guter Indikator für authentisches Essen ist immer, wenn man etwas vermeintlich Bekanntes bestellt und etwas völlig anders bekommt. Was aber auch an der Google Translator App liegen könnte, die noch nicht das erweiterte, spanische Sprachpaket geladen hat.

Damit der Abend noch so richtig rund wird, erhalten wir kurz vor 20 Uhr einen Reject für unseren Flugplan nach Tanger via Mail:

REF FPL DEBIF – FPL REJECT
PLEASE ADVISE THE CREW THAT ACCORDING TO THE MOROCCAN REGULATION A VFR ROUTING IS MANDATORY IN MOROCCAN. THIS FLIGHT SHOULD CHOOSE WETHER CAP SPARTEL AS A VFR POINT OR CAP MALABATA TO ENTER THE MOROCCAN AIRSPACE AVOIDING PROHIBITED GMP20 AND
GMP21 NORTH OF TANGER. FLIGHTPLAN WILL BE REJECTED.

Spannend. Natürlich haben wir das korrekte Routing eingetragen. Der erste Anruf geht deswegen zur AIS nach Madrid, über die der Flugplan aufgegeben wurde. Die tippen auf ein marokkanisches Handlingsproblem mit VFR und bieten uns ein pragmatisch orientiertes Upgrade des Flugplans auf IFR an. Leider bietet die Mail keinerlei Anhaltspunkte für eine Kommunikationsaufnahme mit dem Verfasser. Der AFTN-Verteiler für die Nachricht ist abenteuerlich, man hat gleich das ganze Land samt Militär über den Reject

informiert. Über die AIP bekomme ich zumindest eine Telefonnummer für Casablanca ACC raus, die aber nicht besetzt ist. Parallel dazu rufe ich bei der AIS in Frankfurt an, ob die vielleicht noch eine andere Telefonnummer haben. Die haben aber auch nur die gleiche AIP vor sich, wie wir. Wir kommen nicht weiter, ich lege auf. Nach einer Vierteilstunde meldet sich überraschend Frankfurt bei mir. Man hatte sich daran erinnert, noch die guten alten Jeppesen Ordner im Archiv zu haben und stafft gerade das Ausgrabungsteam dafür. Parallel dazu meldet sich Madrid mit der Idee, es nicht bei der AIS sondern in Tanger bei der Anflugkontrolle zu probieren. Die würden uns ab LINTO sowieso übernehmen. Keine schlechte Idee. Nur, eine funktionierende Telefonnummer haben die auch nicht. Madrid verspricht, eine AFTN-Nachricht zu schicken und sich dann wieder bei uns zu melden.



Keine zwanzig Minuten später meldet sich Frankfurt, die uns die ersten archäologischen Funde mitteilen wollen. Tatsächlich sind da ein paar Nummern dabei, die ich noch nicht habe. Auch das hier zählt wieder zu den Dingen, mit denen du einfach nicht rechnest. Samstagabend, auf irgendeinem Hügel in Spanien.

Tatsächlich ist es eine der Frankfurter Nummern, die dann irgendwann und irgendwo in Marokko abgehobenen wird. Ein paar Anläufe brauchte es dann aber noch, bis wir die englischsprachige Schichtleiterin an der Strippe haben, die sogar über unseren Flug Bescheid weiß. Der REJECT wurde ausgelöst, weil wir im Flugplan die Intersection LINTO eingetragen haben, die für VFR aber nicht akzeptiert wird. Es muss der afrikanische Name des Waypoints eingetragen werden. Das hat dann zur Sorge geführt, dass wir die dortige Luftraumstruktur nicht kennen würden. Allen voran das P20 Sperrgebiet, dessen Durchflug wohl eine Menge Papierkram nach sich zieht. Dummerweise akzeptiert das Online Flugplan Formular aber nur bestimmte Identifier und nun mal keine marokkanischen Waypoints, die selbst bei Arial Narrow noch einige Zentimeter lang sind. Ich spare mir die Frage gegenüber der Schichtleiterin, ob und wo das in der AIP zu finden wäre. Das sind dann so Dinge die einfach so sind, wie sie sind.

Die Dame ist immerhin sichtlich erleichtert als sie erfährt, dass wir Jeppesen Enroute Charts an Bord haben und dass wir glaubhaft vermitteln können, LINTO auch unter Sichtflugbedingungen treffsicher anzufliegen. Wir bekommen grünes Licht.

Die Dame insistiert noch darauf, von der Atlantik Seite aus Tanger anzufliegen. *„Because it´s more easy for you to find the airport.“* So viel Pilotenfürsorge findet man wohl eher selten. Was aber bleibt ist ein Flugplan, der nun mal offiziell rejected worden ist. Ich hake nach. *„I will care for that, everthing is fine right now!“* verspricht uns die Dame. Gefällt mir nicht wirklich, aber ändern können wir jetzt auch nichts mehr. Ein neuer Flugplan würde mindestens 24 Stunden Vorlauf benötigen und damit unseren Zeitplan mit allen Slots schreddern. Ihre letzte Frage zeigt, dass sie uns immer noch nicht so ganz einordnen kann: *„What brand does your „Piper“ belong to? Is it a Boeing?“* Ich lasse mein Abendessen aufwärmen.

Sonntag

Wie weit wir uns auf unserem Hügel von der touristisch erschlossenen Küste entfernt haben, merkt man spätestens daran, dass man sein Taxi für die Fahrt zum Flughafen mit einem Tag Vorlauf bestellen muss. Also hätte müssen. Weil wir das aber nicht haben, bricht jetzt doch Hektik aus. Nach vielen mittels der Google Translator App ausgetauschten Sprachnachrichten mit dem Rezeptionisten findet sich aber dann doch ein Fahrer, der uns auf dem Weg nach irgendwohin noch am Flughafen rauswerfen kann.

Heute ist hier Party Time. Immerhin zwei Flüge stehen auf den Displays. Während die Familie im Terminal neben einem Getränkeautomaten auf das Boarding wartet, kümmern sich Rudi und Bine um das Tanken. Über den Personaleingang geht es auf´s Vorfeld. Damit der Tankwart nicht so schnell in Arbeit verwickelt werden kann, hat er sich mit einem gewissen Sicherheitsabstand zur Tankstelle einen Bürocontainer auf das Vorfeld gestellt. Allerdings nicht nur einen. Ein ganzes Legoland aus Containern hat er über das Vorfeld verteilt. Wer über keine Wärmebildkamera verfügt, muss die also alle ablaufen, um den Tankwart aufzuspüren.

In der Zwischenzeit file ich den Flugplan nach Almeria. Hier haben wir einen festen Slot, genauso wie für den Anschlussflug nach Tanger. Der Turnaround ist auf High Speed getrimmt. Eine knappe Stunde bleiben uns vom Aufsetzen der Füße bis zum erneuten Einfahren des Fahrwerks. Almeria ist ein Verkehrsflughafen im Urlaubsmodus. Parkposition finden, Tanken, Ausreise aus Europa und zurück in die Taxi Sequenz zwischen den ganzen Urlaubsfliegern. Das alles in unter einer Stunde zu schaffen, ist eine echte Herausforderung.

Zumindest hier läuft aber alles wie geplant. Pünktlich um 10:05 Uhr starten wir auf das knapp 270 NM lange Leg nach Almeria. Das Routing ist überschaubar. Mit einem etwa 100 Meilen langem Direct geht es über das Wasser nach BRUNO, um nach weiteren 80 Meilen über dem abseits Murcia sanft auf den Wellen schaukelnden PALOS Waypoint die D-EBIF in das verlängerte Final für die 25 von Almeria zu drehen. Wer viel Strecke fliegt weiß, dass dies die langweiligsten Momente in der Luftfahrt sind. Nachdem die Radarsektoren relativ groß sind, hält einen der Funk auch nicht wirklich wach, obwohl wir ausschließlich im Luftraum Delta unterwegs sind. Ich lade mir eine Schifffahrts-App auf mein Smartphone und versuche, die wenigen Schiffe am Horizont mit dem Schifffahrts-Radarbild abzugleichen. Sehr erfolgreich bin ich nicht. Um 12:14 Uhr landet Bine die Piper auf der 3.200 Meter langen Asphaltpiste von Almeria. Wir sind „on time“.

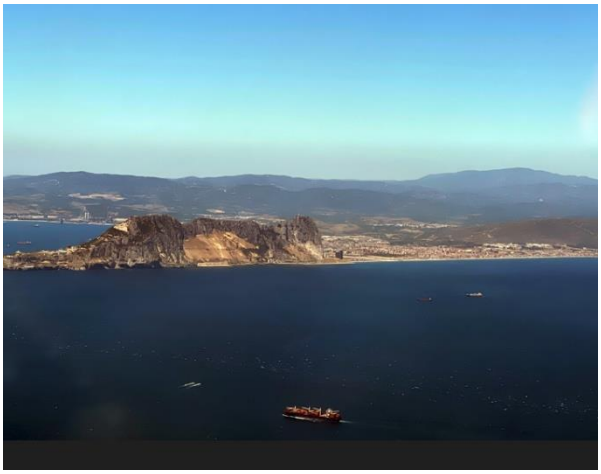
Trotzdem muss jetzt alles schnell gehen. Über den Highspeed „S2“ geht es zügig von der Bahn, der uns in das Schlepptau des bereits wartenden Marshallers treibt. Zügig geht es über mehrere Vorfelder zum Parkingstand 56, auf dem bereits unser Handling Agent José wartet. Kaum steht der Quirl, kommt von der Seite der ebenfalls schon wartende Fuel Truck angerollt. So gefällt mir das. Der Handling Agent hat die Sache im Griff und offensichtlich gut vorbereitet. Während ich den Refueling

Auftrag erstelle, treibt der Agent unsere Mannschaft in seinen schwarzen Shuttle und erklärt der Refueling Crew zur Sicherheit noch einmal in Landessprache, welche Menge für welche Tanks bestimmt ist. Das Crew Manifest samt Ausweisnummern und General Declaration hatte er bereits im Vorfeld von uns erhalten, so dass der ganze Papierkram für die Ausreise schon von ihm vorbereitet worden ist. In affenartigem Tempo geht es im klimatisierten Shuttle jetzt in Richtung Terminal, von dort dann durch verwinkelte Gänge zum OPS-Office.

Mittlerweile hat auch die Tank Crew die exakt getankte Treibstoffmenge gemeldet, so dass wir in einem Rutsch alles bezahlen können. Auf einmal wird unser Agent nervös und zieht eine AFTN-Nachricht aus seinem Drucker. „Sir, we have problems with your flight plan! They asked you to call.“ Nicht. Schon. Wieder. „Who is asking?“ „Canarias ACC!“ Interessant. Die Kanaren kontrollieren nämlich alles im Bereich der West Sahara. Nur, da wollen wir aber gar nicht hin. Ich vermute das dies ein Querschläger Effekt des riesigen AFTN Verteilers von gestern Abend war und verspreche meinem Handling Agent, dort zurückzurufen. Immerhin gibt es diesmal sogar eine Telefonnummer dazu. Mit Schwung geht es jetzt weiter in den Passagierbereich des Terminals. Für unseren Flug wurde eine eigene Security Lane geöffnet, aus der das dort unautorisiert anstehendes Fußvolk erst vertrieben werden muss. Zügig geht es weiter und keine drei Minuten später sitzen wir wieder im Crew Shuttle in Richtung Flugzeug. Währenddessen versuche ich Canaris ACC das Gespräch mit Tanger Approach von gestern Abend zu erklären. Weil man aber gar nicht so lange über einen Flughafen fahren kann um alles zu erklären, empfehle ich Canaris einen Anruf bei Tanger und drücke die rote Taste auf meinem Handy.

Ein kurzes Shaking Hands, die direkt vom Tower über das Handfunkgerät des Agents übermittelte Startup Clearance und wir sitzen wieder im Flieger. Rekordverdächtige 42 Minuten hat das alles lediglich gedauert. Einer der ganz wenigen Fälle, wo ich wirklich mal gerne für Handling bezahlt habe. Für die letzten 200 Meilen über offenes Wasser wird nochmal die Sicherheitsausrüstung geprüft, weil wir die Flughöhe bei ausgebliebener Koordination unseres Flugplans möglicherweise sehr tief ansetzen müssen. An sich müsste aber alles geklappt haben, denn ohne aktiven Flugplan erhält man eigentlich auch keine Startup Clearance. Eigentlich.

Um 13:12 Uhr sind wir nach 58 Minuten wieder Airborne. Eine tolle Leistung des gesamten Flughafens, die sich extrem kundenorientiert gegenüber uns verhalten haben. Rudi fliegt uns über



das letzte pfeilgerade Leg in Richtung EPATA, um dort in die Straße von Gibraltar einzubiegen. Danach geht es erst nach MABEL und dann nach LINTO, der den Einflug in den afrikanischen Luftraum markiert. An sich würde ich von Almeria einfach ein langes Direct nach LINTO fliegen. Nachdem aber dieses Direct die P21 Prohibited Area zumindest auf dem Papier ankratzt, schlagen wir halt die zwei zusätzlichen Haken, um die marokkanische Flugsicherung nicht wieder in Panik ausbrechen zu lassen.

Kurz nach dem Start herrscht wieder gähnende Langeweile im Cockpit. Die hohe Luftfeuchte lässt alles in einem nebligen grau verschwimmen, so dass man weder vom Land noch Wasser irgendwas hat. Wieder eine typische Strecke für einen Autopiloten. Rudi führt die Maschine, ich habe nichts zu tun und spiele ein wenig weiter mit meiner Schifffahrts-App. Die restliche Zeit nutzen wir für das Approach Briefing auf Tanger. Aber Tanger ist halt nicht Orly und die spannenden Dinge passieren eh erst nach der Landung. Somit bleibt die Langeweile zu Gast. Kurz vor Gibraltar kommen wir dann wieder näher ans Land, so dass zumindest der bekannte monolithische Kalksteinfelsen den Weg auf diverse Speicherkarten der Smartphones findet. Immerhin wird jetzt der Funk unterhaltsamer. Kurz hinter MABEL übergibt uns Malaga Approach zu Gibraltar Radar. Ob es an unserer Flughöhe liegt oder an meinem Englisch – die Antwort des Radarlotsen ist nicht verständlich. In so einem Fall mache ich es so wie bei einer Sternschnuppe. Ich wünsche mir einfach eine passende Freigabe. Damit es nicht beim Wünschen bleibt, packe ich das Ganze in einen für mich passenden Readback und lasse mir das noch abschließend vom Lotsen bestätigen. So weit kommen wir allerdings gar nicht. Mittlerweile haben nämlich auch andere Airliner Probleme, den guten Mann zu verstehen. Ob es an seiner Technik liegt oder am kommenden Feierabend, keine Ahnung. Nachdem es so weit weg von zu Hause aber immer etwas doof ist, wenn keiner mit einem reden will, switchen wir zu Sevilla Approach und beenden das Projekt „Kalksteinfelsen“.

Die Straße von Gibraltar ist dann doch interessanter, als eigentlich erwartet. Immerhin müssen hier alle Schiffe durch, die in die große weite Welt wollen. Das saubere Line-Up der parallel fahrenden Schiffe erinnert ein wenig an die NAT-Tracks über dem Atlantik. Die gut sichtbare Halbinsel „Isla de Tarifa“ (Bild siehe vorherige Seite) markiert den südlichsten Punkt von Europa und liegt etwa 20 Meilen vor dem Einflug in den afrikanischen Luftraum. Wir drehen eine letzte Runde zum Approach Briefing und werden bereits ein paar Meilen vor LINTO an eine gut Englisch sprechende Lotsin von Tanger (Frz. „Tangier“) Approach übergeben. Mit einer Linkskurve dreht Rudi den Flieger in Richtung Cap Spartel, einem bekannten Aussichtspunkt für den Blick in Richtung Europa. Der Rest ist Business as usual. Noch ein Switch zum Tower und wir bekommen von einer weiteren Lady ein Visual für die 28 angeboten. In Deutschland würde ich die Freigabe korrigieren, aber hier ist mir das egal. Ein weiterer Punkt an dem man merkt, dass VFR nicht zum Tagesgeschäft gehört. Tanger hat einen tollen Anflug, wenn man aus dem Westen kommt. Über den tiefblauen Atlantik geht es pfeilgerade über die weißen Sandstrände auf die Schwelle zur One-Zero, die keine 300 Meter hinter dem letzten Sandkorn beginnt.

Nachdem wir aber satte 20 Knoten aus West haben, ist da aber nichts zu machen. Dafür darf es „the long way round“ sein, weil außer uns gerade kein weiterer Anflug ansteht. Rudi verwandelt die letzten zu vielen Füße Höhe in Geschwindigkeit und saust über den Strand, um danach die Maschine in einen langen Downwind in Richtung Tanger City zu drehen. Wir rasten uns noch als Overlay den VOR-Approach und ich spiele kurz mit Gedanken, in einen „missed“ zu gehen. Der hat nämlich ein wunderschönes Holding hinter der Schwelle direkt in Strandnähe. Der Rest will aber runter und um kurz vor 15 Uhr setzt die DEBIF ihr Fahrwerk auf afrikanischen Asphalt.

Kurioses passiert dann während der Abrollfreigabe. „D-EBIF, taxi via D, T3 and C2 to the apron.“ Hört sich eindeutig an, ist es aber nicht. Was einfach daran liegt, dass Tanger über mehrere Aprons verfügt, zu denen der C2 Taxiway führt

Dank des Briefings von Mohamed.GMTT wissen wir allerdings, wo wir mit hoher Wahrscheinlichkeit hinmüssen. Trotzdem ist es nicht ganz verkehrt, wenn das auch der Tower weiß. „Tanger, DEBIF, request parking stand.“ Keine Antwort. Wir machen es noch konkreter. „Confirm taxi clearance limit is Apron H?“ Ruhe auf der Frequenz. Dann aber doch: „D-EBIF, we do not have an Apron H!“. Oha. Jeppesen glaubt nämlich daran so fest, dass die es sogar auf die Taxi Chart gedruckt haben. Am Ende landen wir auf dem Apron L, den Jeppesen wiederum nicht kennt. Ich mache mir eine Notiz für Jeppesen, um das im Nachgang klären zu lassen. Ich ordere noch kurz den Tankwagen („AVGAS please!“), bevor Rudi das Triebwerk nach Checkliste abstellt. Die übliche rote „On Brakes“ Tafel signalisiert dem Flughafen, dass ein Pushback der Maschine nicht möglich ist.

Kaum geparkt, kommt schon Customs & Immigrations vorgefahren. Mit einem Lachen begrüßt uns der Offizielle und scannt mit einer Handy App und einem dicken Grinsen unsere Reisepässe. Die Sache ist so schnell vorbei, wie er gekommen ist. Leider spricht der furchtbar gut gelaunte Beamte kaum Englisch, so dass er nicht als Informationsquelle für den weiteren Ablauf dienen kann. Mit einem „*Have fun!*“ springt er in seinen Geländewagen und braust wieder weg.

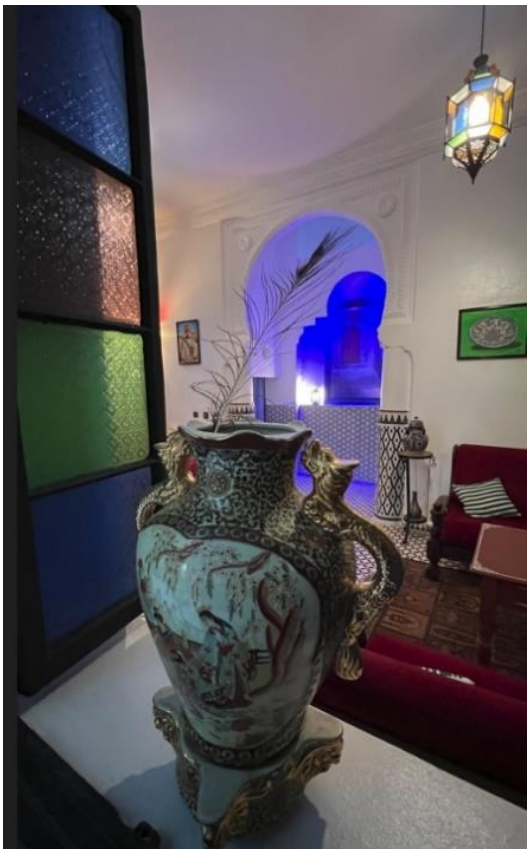
Dafür erscheint am Horizont bereits unser FuelTruck. Ich hole schon mal das erste streng rationierte Bargeldbündel heraus und erinnere mich an die Worte zum Thema „Treibstoff bezahlen“, die einer unserer Mohameds treffend durchdekliniert hat: „*MAD is good, Dollar is better, Euro is best!*“. Zum Einsatz kommt das Euro Bündel indes nicht. Der FuelTruck beginnt nämlich jetzt Fläche zu zeigen und zeigt eindrucksvoll, dass er eher ein FuelTrain ist. Man braucht nicht mal die Tafeln zu lesen, um zu wissen, dass da kein AVGAS drin ist. Kein Mensch braucht hier nämlich einen 83.000 Liter AVGAS Truck. Nachdem der Fahrer leider noch weniger Englisch als unser Customs Officer spricht, vertagen wir das Thema auf den Abflugtag und machen die Maschine klar fürs Parken.

Dank Mohameds Online-Vorbereitungskurs kennen wir bereits den Weg zum Terminal, das auf der anderen Seite der gesammelten Vorfelder liegt. Ausnahmesweise würde an dieser Stelle sogar mal ein Shuttle ganz praktisch. Nachdem wir aber ohne Handling unterwegs sind, machen wir es so wie früher. Wir laufen. Dazu bedarf es allerdings auch einer entsprechenden Freigabe, die Bine mit dem Handfunkgerät einholt. Das würde ich auch gerne mal so in München machen. Mit Sack und Pack geht es quer über den Asphalt des nächsten Vorfelds zum International Gate, wo wir auch schon bereits erwartet werden.

Der Beamte am Einreiseschalter scheint im Prinzip das gleiche zu machen, wie seine mobile Vorhut. Nur dass sein Scanner eine Nummer größer ist. Nachdem er alle Ausweise durchgejagt hat, sind wir fertig. Keine Frage zu unseren Impfausweisen oder sonstigem pandemiebedingten Papierkram, der auf der Website des Flughafens von allen Reisenden gefordert wird. Das Ganze dauert keine fünf Minuten. Wir sind eingereist. Krass. Das lief schon mal anders.

Auf der anderen Seite des Einreiseschalters wird es dafür anspruchsvoller. Normalerweise hat man hier die Gelegenheit, Geld zu wechseln oder sich mit nationalen Simkarten zu versorgen. Allerdings hat kein einziger Shop in der riesigen Halle diesen typischen Bedarf mitbekommen. Wir beschließen, das mit unserem Abholer zu klären, der eigentlich seit einer Viertelstunde bereits auf uns warten sollte. Wir scannen die ganzen hochgehaltenen Namensschilder, können uns aber nicht drauf entdecken. Ich habe auch keinen Anruf auf meinem Handy, obwohl ich dem Abholer meine Kontaktdaten hinterlassen hatte. Nach einigen Ländergruppe 4 Telefonaten mit unserem Hotel konnte es Bine klären. User Fahrer war bereits da, hat aber unserem Flug nicht auf der Ankunftstafel gefunden. Weil er eben auch keinen Fetzen Englisch spricht, hat er von eine Nachfrage bei mir abgesehen und ist wieder zurück. Das Hotel startet sofort eine Rettungsaktion und wir vereinbaren als sprachloses Erkennungszeichen die Farbe Gelb als unser Erkennungszeichen, die auch ohne ein Wort Englisch verstanden wird. Nach einer halben Stunde ist der Fahrer dann wieder da und lädt alles kommentarlos ein, was eine gelbe Weste trägt. Immerhin verzichtet er auf die Bauarbeiter, die keine hundert Meter weiter am Straßenrand sitzend versuchen, ein Loch in der Straße mit purer Willenskraft zu reparieren.

Der Weg zu unseren Riad ist dann auch anspruchsvoller als gedacht. Nachdem unser Auto am Rand der Medina gestoppt hat, setzt der Fahrer den Weg zu Fuß fort. Durch einen kleinen Torbogen tauchen wir in eine hinter hohen Mauern verborgene Welt aus Farben und Gerüchen ein. Es geht im scheinbar planlosen Zickzack an unzähligen Verkaufsständen vorbei und durch enge Gassen. Der Fahrer ist hier klar im Vorteil, weil er sich zum



einen auskennt und zum anderen sich keinster Weise am Transport unserer Gepäckstücke beteiligt. Immerhin sind wir die einzigen Touristen hier und werden von links und rechts interessiert beäugt. Irgendwann sind wir aber dann da. Durch eine unscheinbare aber dafür umso solidere Eisentüre treten wir ein. Es ist wie in Tausend und einer Nacht. Vor uns liegt ein kleiner Innenhof, der wie viele Riads mit verspieltem und eher orientalischem Interieur aufwartet. Zur Begrüßung gibt es vom Hausherren auf der Dachterrasse Tee, den er kunstvoll in einem vermutlich lange geübten hohen Bogen in die Tassen einschenkt. Der Ausblick über Tanger von unserer Dachterrasse ist durch die leicht erhöhte Lage beeindruckend. Bevor es aber in die Stadt geht, muss erstmal unsere Online-Fähigkeit wiederhergestellt werden. Der Hausherr nimmt mich kurzerhand ins Schlepptau und wir gehen in einen winzigen Tante-Emma-Laden direkt neben unserem Riad. Hinter der Theke steht ein älterer Herr, der die Hindenburg noch persönlich gekannt haben könnte.

Der nachfolgende Vorgang irritiert mich dann doch. Während wir in Albanien noch einen richtigen Antrag für unsere Mobilfunkkarten ausgefüllt hatten, greift hier der Ladeninhaber in eine Brotdose und krümelt ein paar SIM Karten auf die Theke. *„How many SIM Cards do you need?“* fragt mich unser Gastgeber. Ich traue dem Braten nicht. *„Are these official SIM Cards*?“ frage ich nach. *„Sure!*“ Ich beschließe erstmal eine zu nehmen, um die Lernkurve aus der vermuteten Betrugsmasche möglichst kostengünstig zu gestalten. Auch entschließe ich mich für das kleinstmögliche Startguthaben in Höhe von 20 MAD, das gerade mal 2€ entspricht. Die Brotkasten SIM Karte wird anscheinend noch aktiviert oder aufgeladen, indem mein Gastgeber mit jemand anderem in marokkanischer Sprache telefoniert. Immerhin erhalte ich noch einen Zettel mit meiner Pin und eine handgekritzelte kryptische Folge von Zahlen, die eher an die Nummer eines Bankschließfachs erinnert.

Zurück auf der Dachterrasse stecke ich die SIM-Karte neugierig als zusätzliche Karte in mein Telefon und bin überrascht: Sie funktioniert! Mein Smartphone konfiguriere ich so, dass mobile Daten ausschließlich über die marokkanische SIM-Karte abgewickelt werden. Bei abgehenden Telefonaten wird dagegen gefragt, über welche Karte ich den Dienst nutzen möchte. Das hat den Vorteil, dass ich Telefonate innerhalb des Landes über die marokkanische SIM-Karte sehr kostengünstig abwickeln kann, deren Nummer ich allerdings nicht mal kenne.

Natürlich hatten wir uns im Vorfeld zu den mobilen Optionen informiert. In Marokko dominieren zwei große Mobilfunkgesellschaften, wobei die Maroc Telekom über die beste Netzabdeckung auch im Bereich des Hohen Atlas verfügt. Die Preise für Internet und Telefonie sind für unsere

Verhältnisse eher günstig. Für 10GB zahlt man umgerechnet 5€, wobei man da sogar noch ein paar Minuten Telefonguthaben mit dabei hat.

Von unserer Terrasse aus haben wir einen großartigen Blick in Richtung Europa, das sich jedoch im Dunst versteckt. Nur 19 Meilen liegen hier zwischen Afrika und Europa.

Unser Gastgeber ist nach wie vor emsig und erzählt uns in gutem Englisch, in welche Restaurants wir unbedingt müssen. Allerdings fügt er nachdenklich hinzu, dass wir die meisten davon vermutlich nicht finden werden. Ich sehe das nicht so kritisch, immerhin sind wir jetzt wieder online und haben auch die Google Maps Karte für alle Fälle heruntergeladen. Nachdem zwei der Restaurants mit meiner in Deutschland getätigten Vorauswahl übereinstimmen, kann kulinarisch schon mal nichts schiefgehen.

Damit können wir uns der nächsten großen Herausforderung zuwenden: Unserer Liquidität. Was Afrika im Gegenzug zu allen anderen bisher bereisten Kontinenten gar nicht mag, sind bargeldlose Zahlungsvorgänge. Der marokkanische Dirham wiederum bleibt gerne unter sich und lässt sich dadurch im Ausland auch nicht offiziell wechseln und somit einführen.

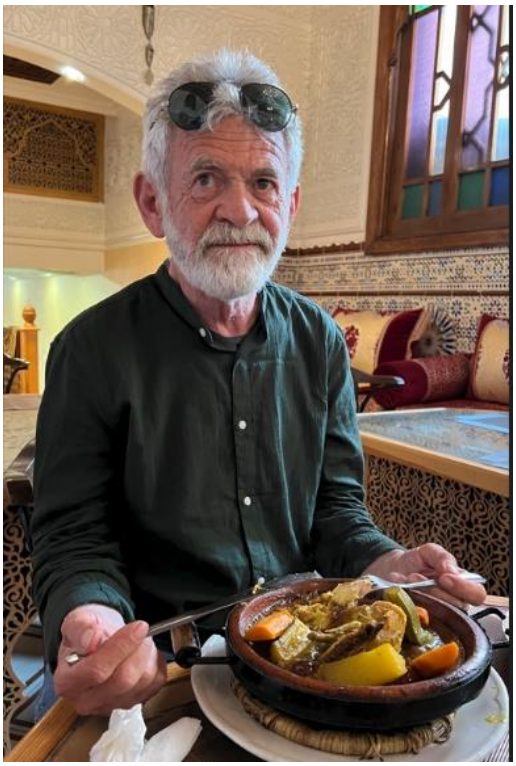
Damit man sich einige bei uns nicht durch wilde Shopping Touren ruinieren können, beschränkt die Kreditkarte den täglichen Bargeldrahmen am Cash Dispenser auf 2.000 MAD, was gerade mal 181 Euro entspricht. Das ist für Afrika eine Menge Geld. Nur aber leider nicht für die, die davon ihr AVGAS noch bezahlen müssen.

Ich ergänze meine Reisecheckliste um den Punkt, mein Portfolio auf Kreditkarten unterschiedlicher Institute zu erweitern. Jetzt rächt es sich, dass ich meine übrige American Express Karte immer nur als Eiskratzer verwendet habe. Aber es hilft nichts. Ich starte ein Haushaltsbuch. Immerhin eine neue Erfahrung, dass die Fuel Calculation über unsere Liquidität entscheidet.

Jetzt geht es aber erstmal los, Tanger zu entdecken und ganz nebenbei, auch für den Rest der Mannschaft offizielle SIM-Karten zu besorgen.

Damit diesmal nichts schiefgehen kann, habe ich die Maroc Telekom Läden schon mal in meiner Google Offline Map gebookmarked. Gute Vorbereitung ist eben schon die halbe Karte. Der Weg dorthin ist ein Stück automobile Zeitgeschichte. Am Taxistand warten fahrtüchtige Mercedes Modelle der W123er Baureihe auf ihre Kundschaft. Diese Fahrzeuge kommen noch aus einer Zeit, in der man das Wort „Katalysator“ allenfalls in einer griechischen Speisekarte gesucht hätte. Aber irgendwann sind wir dann dort, bei der Maroc Telekom. Es sind noch ein paar Kunden in dem Laden, aber scheinbar ist für heute wohl schon Schluss. Zumindest will der Mann am Eingang mich nicht reinlassen. Weil wir uns aber in keiner gemeinsam gesprochenen Sprache zusammenfinden, klettert er irgendwann auf einen Schemel und dreht die Zeiger der Wanduhr auf 10 Uhr. Er hat recht. Sprache wird irgendwie überbewertet. Morgen um 10 Uhr kommen wir wieder.

Am nächsten Geldautomaten der marokkanischen Post holen wir alles raus, was die Karte pro Tag hergibt. Die erste Rate für den Treibstoff wandert in den Sparstrumpf, der Rest darf verfuttert werden. Über die Medina geht es jetzt in Richtung Abendessen. Touristisch betrachtet sind wir nahezu alleine, was schon mal sehr angenehm ist. Wir schlängeln uns durch die winzigen Gässchen und vorbei an unzähligen Händlern, die alles Mögliche im Angebot haben. Natürlich wird man angesprochen, aber in einer sehr höflichen und überhaupt nicht aufdringlichen Art. Jeder hat hier eine kleine Geschichte zu erzählen und irgendwie kennt jeder jemanden, der schon mal in Deutschland war. Nach einer halben Stunde sind wir im Riad Al Andalous angekommen, eine der kulinarischen Empfehlungen unseres Gastgebers.



Von außen völlig unscheinbar, geht es über eine kleine enge Treppe nach oben in einen länglichen Raum, der einen in eine fremde Welt entführt. Eine aufwendig gepolsterte Sitzgarnitur umschließt in langgezogener U-Form niedrige ornamentreiche Tische, während der Raum durch die bunten Fensterscheiben in warmes Licht getaucht wird. Weil aber auch hier irgendwann mal die Sonne untergeht, hat man nicht minder verspielte und garantiert LED freie Leuchter an die Decke geschraubt. Es besteht kein Zweifel mehr – wir sind im Orient angekommen.

Der Google Translator erfüllt seine Aufgabe, ist jedoch nicht wirklich hilfreich. Die nordafrikanische Küche ist dominiert von Lamm, Datteln, Mandeln und Oliven. Dazu gibt es jede Menge Saucen, die aber überraschenderweise die Geschmacksnerven nicht unmittelbar killen. Als Vorspeisen werden aufwendige Salate gereicht. An sich wäre hier etwas Vorsicht bezüglich nicht durchgekochter Gerichte angebracht, aber ich vertraue auf die Empfehlung unseres Gastgebers.

Die Portionen sind reichlich, die Gewürze intensiv. Die Marokkaner haben außerdem ein Faible für süßen Nachtisch, quasi das Schlaraffenland für Steffi.

Der Tee dazu wird aufwendig zelebriert. Nach dem Bezahlen geht es dann in Richtung Strand. Eine weitere Überlegung war, am Ende der Reise hier einen Strandtag einzulegen, bevor es dann endgültig zurück nach Europa geht. Mir ist bei der Vorbereitung nämlich der Stadtstrand ins Auge gefallen, von dem es im Internet aber so gut wie keine Bilder gab. Die Tangernesen haben zum Planschen sogar zwei Optionen. Die Nummer Eins wäre der Atlantik, dessen unberührter Sidi Kacem Strand bereits im Anflug mit seinem weißen Sand begeistern konnte. Allerdings geht das nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dauert - bedingt durch ein dreimaliges Umsteigen - knappe zwei Stunden. Der alternative Fußmarsch dauert laut gerade mal 19 Minuten länger, was jetzt nicht für die Effizienz des öffentlichen Nahverkehrs spricht. Die Nummer Zwei ist der örtliche Stadtstrand. Der ist keine 15 Minuten Fußweg entfernt, riesengroß und mit Blick auf Europa. Gebucht. Auf dem Weg dorthin kommen wir am berühmten Hotel Continental vorbei, dem mit Baujahr 1870 ältesten Hotel der Stadt. Winston Churchill soll wohl auch hier gewesen sein, vermutlich war ihm der Weg zum anderen Strand auch zu weit. Über einen kleinen mit einem Rundbogen versehen Durchgang übergibt uns dann die Altstadt an die offene Strandpromenade von Tanger. Wer aber an den Strand will, muss zuerst über den Mohamed VI Boulevard, der die Strandmeile vom Häusermeer trennt. Jetzt ist der Mohamed Boulevard aber nicht nur einfach

eine breite Straße, sondern auch die praktische Anwendung von Darwins Evolutionstheorie: Nicht alle werden es schaffen.

Am einfachsten stellt man sich dabei eine ursprünglich sechsspurige Straße vor, die räumlich kreativ genutzt und auf deutlich mehr als sechs Spuren auch befahren wird. Es gibt zwar einen Zebrastreifen, der aber vermutlich nur da ist, damit man eben auch einen hat.

Das ansonsten erprobte Prinzip „Mach es so wie die Einheimischen“ funktioniert hier nicht, denn die Einheimischen wollen alle auf ihrer Seite bleiben. Allerdings hilft es nichts, wir müssen rüber. Wir entscheiden uns dennoch für den Zebrastreifen, damit wir unseren Teil zur Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen haben. Außerdem spekuliere ich auf einen Touristenbonus. Nur wer die andere Seite lebend erreicht, kann auch dort noch Geld ausgeben. Rudi macht den Vorreiter. Es klappt überraschend problemlos. Die einen weichen aus, die anderen gehen zumindest vom Gas, anhalten tut aber niemand. Die andere Seite hat dann auch einiges zu bieten. Der lange und riesig breite Streifen zwischen Boulevard und Sandstrand wird von einer Installation aus Licht und Musik gesäumt. Hunderte Wasserfontänen kühlen im Takt von afrikanischer Musik die immer noch glühend heiße Strandpromenade und werden von im Boden eingelassenen Strahlern stimmungsvoll in Szene gesetzt. Ein Computer sorgt dafür, dass keine der 16,7 Millionen möglicher Farben der LED-Strahler zu kurz kommt. Für jeden, der aufwendige Lichtinszenierungen mag, ein absoluter Traum.

Während das ältere Fußvolk gleich welcher Nation das Ganze von einem trocken Sicherheitsstreifen aus beobachtet, stürzen sich die anderen in das Wasser- und Farbenlabyrinth. Nass wird jeder, egal wie geschickt er sich auch im Slalom durch die Fontänen anstellt. Nur danach gibt es Unterschiede. Während Steffi sich zum Trocknen einfach auf die warmen Steinplatten legen kann, sehen die verhüllten Landesbewohner eher wie nasse Schwämme aus. Egal wie oft man seinen Umhang auswringt, er tropft weiter. Dank wasserdichten iPhone gelingt mir dann doch die eine oder andere gute Aufnahme der Ausflugsgruppe, bevor Steffi von einem bunten Volltreffer zur Seite gespült wird.

Der Stadtstrand selbst ist riesig und leer, macht aber seinem Namen dann noch doch alle Ehre. Der dicht befahrene Boulevard ist schon sehr deutlich zu hören. Ins Auge fallen auch eher die Ladekräne der Dockanlagen als die Silhouette von Europa. Zumindest die dazugehörigen Kreuzfahrtschiffe bleiben aber noch aus.

Immerhin hat Steffi jede Menge Platz, auf dem feinen Sand ihre Turnübungen zu machen. Trotzdem haken wir Tanger als Wellness Oase für den Rückflug ab.

Auf dem Rückweg in unseren Riad machen wir an einem weiteren Tante-Emma-Laden halt und decken uns mit alkoholfreien Getränken für den Absacker auf unserer Dachterrasse ein. Steffi kann es gar nicht fassen, dass der Verkäufer schneller auf dem Papier rechnen kann als sie mit ihrem Handy. Pünktlich zum Sunset hallt nochmal der Gebetsruf über die Stadt. Hier scheint auch ein kleines Wettrüsten stattgefunden zu haben. Die Muezzins mit Bang & Olufsen Endstufen sind hier deutlich im Vorteil. Als wir zum Durchlüften die noch von leichten Vorhängen verhangenen Fenster in unserem Zimmer öffnen wollen, gibt es die nächste Überraschung. Dahinter ist im Abstand von etwa einem halben Meter eine solide Wand. Vermutlich trifft es das Wort „Lüftungsschlitz“ besser, denn aus diesem Schlitz strömt jetzt leicht kühlere Luft in unserem Raum. Quasi eine natürliche Klimaanlage. Beindruckend.

Montag

Unser Hausherr begrüßt uns mit einem fantastischen Frühstück und weiteren Tee Kunststücken auf der Dachterrasse. Europa hat nun gar keine Lust mehr darauf, wiederentdeckt zu werden und ist komplett im Dunst versunken. Während sich Deutschland noch um halb zehn in der Früh das erste KNOPPERS aus der Verpackung schält, sind wir bereits auf dem Weg zur Maroc Telekom. SIM-Karten besorgen. Wir sind nicht die ersten, es hat sich bereits eine kleinere Schlange davor gebildet. Pünktlich um zehn Uhr öffnet das große Ladenlokal.

Überraschenderweise werden wir von der Schlange mit viel Lächeln nach vorne geschoben, obwohl wir vermutlich diejenigen sind, die heute die meiste Zeit mitgebracht haben.
Ich marschiere gleich zu dem hinter den gläsernen Eingangstüren befindlichen Schreibtisch und stelle die alles entscheidende Frage. Ob es an der Sprachbarriere liegt oder ob ich doch am falschen Mann

bin, ist unklar. Er scheint nicht zu wissen, wovon ich rede. Erst als ich ihm auf meinem Handy einen Screenshot mit einem Prepaid Angebot zeige, kommt Leben in die Bude. Der Mann zeigt auf einen kleinen Lebensmittelladen gegenüber, ähnlich dem neben unserem Riad. Ich schüttele den Kopf und sage ihm „Offical Maroc Telekom Store, please“. Ein paar Minuten gestikuliert jetzt die gesamte Schlange und dem gemeinsamen Kopfnicken entnehme ich, dass man für uns eine Lösung gefunden hat. Nur lässt uns die Schlange leider nicht daran teilhaben. Von der Straßenseite gegenüber pfeift man einen älteren Mann herbei, der uns furchtbar redselig ins Schlepptau nimmt. In erstaunlich zügiger Gehweise geht es zur nächsten Straßenkreuzung. Ich befürchte bereits, in wenigen Minuten in einem Teppichladen die ausgebliebenen touristischen Umsätze der letzten Monate ausgleichen zu müssen.

Aber es kommt anders. Kurz nach der Kreuzung probiert sich der Mann dann doch in dem einen oder anderen englischen Wort und verklickert uns, dass irgendwo die Straße 300 Meter weiter und etwas rechts davon die Lösung für unser Kartenproblem wartet.

Ein paar Minuten später stehen wir dann tatsächlich in einem aufgeräumten Shop der Maroc Telekom. Ein junges Mädchen hinter einem Computer ist über unser Ansinnen ebenfalls irritiert, beginnt aber dann ziemlich viele Formulare auszufüllen und noch mehr in ihren Computer zu tippen. Schnell erfahre ich auch, dass unser erstes Ladenlokal das Verwaltungsgebäude der Maroc Telekom war und die Schlange davor die Mitarbeiterinnen, die einfach zur Arbeit wollten. Nach gut einer halben Stunde bekommen wir sie endlich: Unsere SIM-Karten! So richtig mit bunt bedruckter Pappe drum und einer PIN zum frei rubbeln. Erst viel später werden wir erfahren, dass kein Mensch in Marokko sich seine SIM-Karte direkt beim Provider holt. Die Brotdose ist der offizielle Weg. Again what learned.

Gleich in der Nähe ist der „Place Faro“, eine breite Aussichtsplattform über die Stadt und den Hafen von Tanger. Auf dem mit hellen Steinen belegten Platz stehen jede Menge Kanonen, die in Richtung Europa und auf die Liegepositionen der Kreuzfahrtschiffe zeigen, wenn sie denn mal wieder kommen. Sicher ein reiner Zufall. Google spuckt zu dem Platz nichts weiter aus, also machen wir das, was alle Touristen hier machen: ein paar Fotos.

Bine nutzt die Zeit und telefoniert unterdessen mit unserem lokalen Kontaktmann, „Mohamed GMTT“. Er will sich darum kümmern, dass wir morgen AVGAS erhalten werden. Ich probiere in der Zwischenzeit, ob ich unseren Ansprechpartner in Fes erreiche. Fes ist nicht nur unser Exit aus Marokko, sondern auch die Event Location für unseren letzten Abend, der von der Royal Maroc Flying School für uns ausgerichtet werden soll.

Weiter geht es durch die verwinkelten und winzigen Gassen in Richtung Grand Socco, einem großen runden Platz, an dem es einfach alles zu kaufen gibt. Auf dem Weg dorthin werden wir nicht nur von Händler, sondern auch von Passanten angesprochen. Es ist dabei gar nicht mal so einfach die Balance zu halten, zwischen den durchaus interessanten Gesprächen und dem, was es in den vielen kleinen Geschäften zu entdecken gibt.

Die meisten Handwerker gehen auf der Straße ihrer Arbeit nach. Mich fasziniert dabei ein Näher, der sich seine Maschine dazu vermutlich selbst gebaut hat. Ein Bauarbeiter trägt einen Stapel Ziegelsteine vor sich her. Ein schmutziger Kapuzenpulli und eine Schirmmütze ist Schutz vor der Sonne und Arbeitskleidung zugleich. Wir sind gefühlt die einzigen Touristen in Tanger.

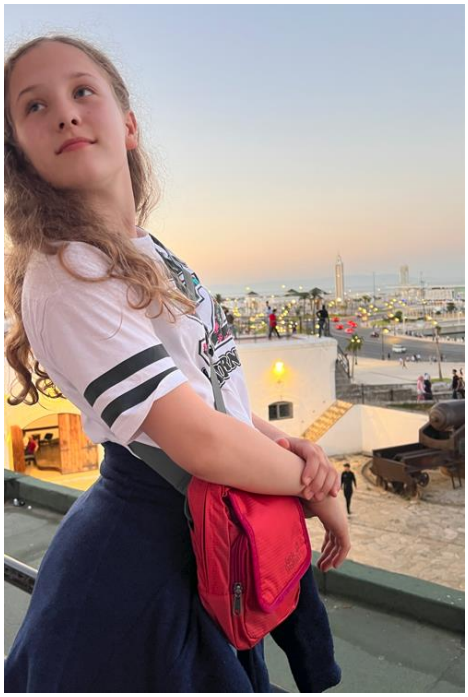
Rudi entdeckt einen kleinen Hauseingang, der in eine von außen kaum erkennbare Markthalle führt. Vielmehr sind es dutzende kleine Hallen oder eher aneinandergereihte Gebäude, die ein verwinkeltes Handelswaren Labyrinth ergeben. Das Ganze macht einen nicht sehr vertrauenserweckenden Eindruck, fast überall hat man Stützstangen montiert. Von Blumen über Fisch bis rohes Fleisch ist alles geboten.

Gerne hätten wir auch einen Blick in die bekannte „Große Moschee“ von Tanger geworfen. Diese wurde bereits 1684 im Auftrag des Sultans Moulay Ismail erbaut und befindet sich auch direkt in der Medina. Trotz korrekter Kleidung wird uns aber leider der Einlass verwehrt. Nachdem wir aber auch für Casablanca den Besuch der touristisch eher aufgeschlossenen Hassan II Moschee auf der Agenda haben, ist das also kein Beinbruch.

Den Abend nutzen wir, um die nächste kulinarische Empfehlung unseres Gastgebers auszuloten. Das „*Chez hassan bab kasbah*“ ist mir auch in Google über den Weg gelaufen und hat sich mit seinem offenen Ambiente einen Platz in der „must see“ Kategorie gesichert. Gegessen wird hier auf offener Straße. Wenn man es nicht selbst gesehen hat, kann man es sich schwer vorstellen. Das Restaurant verfügt über eine komplette Einrichtung, nur gehören die Wände eigentlich den Nachbarn. Man hat also kurzerhand seine ganze Deko und Beleuchtung an den Außenwänden der umliegenden Häuser rangeschraubt. Wäre interessant zu wissen, wie man das den Wandbesitzern schmackhaft gemacht hat. Zumal auch der ebenfalls an der Wand rauchende Grill sich dort bereits verewigt hat.

An einer Theke mit frischem Fisch und Fleisch kann der Gast sich sein Gericht zusammenstellen lassen, welches dann anschließend auf dem Grill „Feuer unterm Hintern“ bekommt. Das Wort „Kashbah“ kommt übrigens aus dem arabischen und steht dort eher für „Festung“, was dem Gesamteindruck des Restaurants nicht gerecht wird. Alternativ gibt es aber auch eine Speisekarte, über die man sich mit dem Google Translator eine Bestellung zurechtbasteln kann.

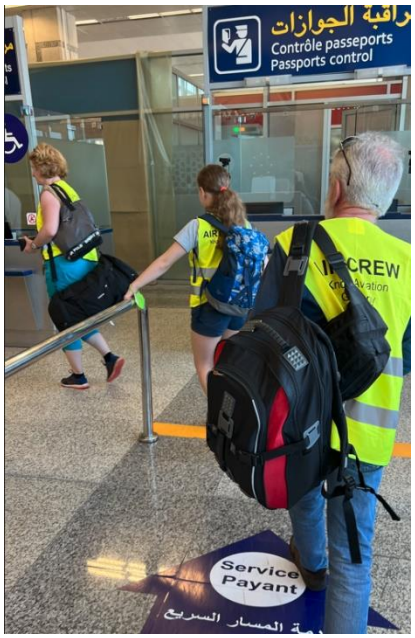
Am Nachbartisch sitzt ein jüngeres arabisches Paar und frisst mit Händen und Füßen. Glücklicherweise ist Steffi mittlerweile in einem Alter, bei der man sie nicht mehr vom Mehrwert des Bestecks überzeugen muss. Ob es an der Lebendigkeit der Sprache oder an der hier fehlenden Onlineverbindung des Translators liegt: jeder bekommt zwar etwas, aber nicht das, war er bestellt hat. Was es aber nicht weniger lecker macht. Allerdings sind die Geräusche vom Nebentisch dann doch etwas anstrengend und als der Kellner deren Essensreste mit dem Besen an den Straßenrand kehrt, beschließen wir, für den Nachtisch umzudisponieren. Nachdem es Steffi mit der Falschlieferung von Reis statt den bestellten Pommes am härtesten getroffen hat, darf sie entscheiden. Wir landen erneut in unserem kleinen orientalischen Restaurant, was sich bereits gestern bei den Süßspeisen bewiesen hat.



Den letzten Abend verbringen wir wieder am Mohamed VI Boulevard, der einen in der Verlängerung dann an den hinteren Stadtstrand führt. Von hier aus hat man einen traumhaften Ausblick auf die toll beleuchtete Coastline von Tanger.

Dienstag
Das Frühstück startet um 8 Uhr und somit für unsere Verhältnisse mitten in der Nacht. Nur das Quecksilber muss noch früher aufgestanden sein, sonst hätte es die schon anliegenden 28 Grad gar nicht schaffen können. Krasse Temperatur Performance. Pünktlich um 9 Uhr werden wir vom Hotel Shuttle eingesammelt. Eine Taxifahrt in einem alten Mercedes W123 hätte ich zwar viel lieber gemacht, aber wer weiß wo wir am Ende rausgekommen wären.

Am Airport läuft alles überraschend zügig. Wir werden wieder bereits erwartet und bekommen ein Priority Boarding sowie ein eigenes Gate. Ab hier ist es mit dem VIP-Status allerdings schon wieder vorbei. Über das bereits schon glühende Vorfeld schleppen wir unser Gepäck an laufenden Jet Engines vorbei zum Apron Office, um den Flugplan für den gerade mal 200NM langen Hüpfer nach Casablanca auf den Weg zu bringen. Wie unterschiedlich die Welten doch sind. Während mir in München erklärt wird, dass ich den markierten Weg vom GAT zum Flieger aus versicherungstechnischen Gründen nicht zu Fuß zurücklegen darf, überzeugt mich der ägyptische Handler, dass seine Familie verhungert, wenn er mich nicht fährt. Also freuen wir uns, dass wir und unser Gepäck so nah zusammenbleiben dürfen wie sonst nirgends auf der Welt.



Wie überall auf der Welt befindet sich auch hier die AIS beim gelben C. Natürlich hätten wir den Flugplan auch telefonisch machen können. Da wir aber gerne Sightseeing an der Küste entlang vorhaben und das eigentlich aufgrund der in der AIP festgelegten Routings nicht zulässig ist, bedarf es der persönlichen Konsultation.

Im Office begrüßen uns zwei weitere Damen. Fliegen scheint hier Frauensache zu sein. Immerhin nehmen die Ladys hier Kreditkarte. Beim Bezahlen der Gebühren dann die nächste positive Überraschung. Die Positionen auf der Rechnung entsprechen exakt den vereinbarten Konditionen. Nicht ganz 6 Euro wechseln den Besitzer für Anflug, Landung und Parken. Bei unserem AVGAS Lieferproblem können uns die Damen aber leider nicht weiterhelfen. *„You need to call the tower!“* Das überzeugt mich jetzt nicht wirklich, aber eins nach dem anderen.

Wer schon sich schon immer mal gefragt hat, warum man das Feld 18 im Flugplan so groß gemacht hat, hat noch nie Oceanic Waypoints dort eingetragen. Wer das aber schon mal gemacht hat und glaubt, das wäre aufwendig, hat noch nie einen marokkanischen VFR-Flugplan ausgefüllt. Entgegen der sonst üblichen 5-Letter Waypoints müssen hier die VFR-Punkte rein. Dummerweise hören die nur nicht auf so leichtfüßige Namen wie LIMA oder HOTEL, sondern auf MOULAY BOU SELHAM oder SIDI YAHIA EL GHARB. Selbstredend, dass die auch komplett anders ausgesprochen werden, als man sie schreibt. Weil wir eh schon dabei sind: Offensichtlich gibt es auch noch zusätzliche Waypoints, die nicht auf der Karte eingezeichnet sind. Weder Jeppesen noch die eigene AIP wissen, was die AIS-Dame nun vor uns von einer Papyrusrolle abspult und an die Wand pinnt. Jetzt hätte ich sowas an sich mit einem „Ah, good to know!“ zur Kenntnis genommen und in der Luft dann sowieso einen Direct in Richtung Ziel requested. So einfach geht das aber nicht. Punkt und Pünktchen müssen in unsere digitalen Karten in Form von User Waypoints übertragen werden.

Vorher lässt uns Mutti nämlich nicht vom Hof. Die Fürsorge ist zumindest hier nicht ganz unbegründet. Wir brauchen diese Punkte, um keinen Blechschaden durch die Penetration des an sich bekannten und auf unserem Weg liegenden P02 Sperrgebiets zu verursachen, das sich offensichtlich aufgrund der Hitze über Nacht in seinem Umfang sichtlich ausgedehnt hat. Zur Sicherheit checke ich nochmal unauffällig die Notams, aber die haben das auch noch nicht mitbekommen. Wir beschließen, den Empfehlungen von Mutti zu folgen und programmieren das Routing entsprechend um. Einer der seltenen Fälle, wo ich noch echte Koordinaten in ein GNS eintippen muss. Der Flugplan wird dann von den Damen im Computer erfasst und die EOBT mit gewagten 30 Minuten ab „hier und jetzt“ aktualisiert. Damit sind wir hier fertig. Jetzt fehlt nur noch der Treibstoff.

Zurück auf dem Vorfeld hat uns Bine bereits die Footwalk Clearance für das Apron Crossing zu unserer Parkposition besorgt. Die Ramp ist heute voll, jede Parkposition ist belegt. Mitleidige Blicke der verhüllten Kundschaft fremder Airlines streifen uns, als wir mühsam unser Gepäck über hunderte Meter heißes Vorfeld schleppen. Eine A320 Crew ist etwas genervt, weil sie auch nach der zweiten Anfrage immer noch keine Startup Clearance bekommen hat. Der Tower erklärt es ihr. Erst wenn auch das letzte von Steffis Kuscheltieren „Apron vacated“ gemeldet hat, dürfen die Turbinenschäuffelchen angepustet werden. Das Land beginnt mir zu gefallen.

Am Horizont erscheint bereits der Fuel Truck. Nur dieses Mal kommt er nicht alleine. Er bringt einen winzigen Anhänger mit, der tatsächlich das begehrte AVGAS enthält.

Weil das anscheinend nicht allzu häufig vorkommt, will jetzt auch jeder andere wissen, wer denn diesen seltenen Saft benötigt. Unser Apron füllt sich langsam mit immer mehr Fahrzeugen und Personal, darunter auch der Fuel Train von gestern, dessen Fahrer begeistert Fotos von unserem Modellflugzeug schießt. Bevor der Tankvorgang aber startet, wird erstmal verkostet.

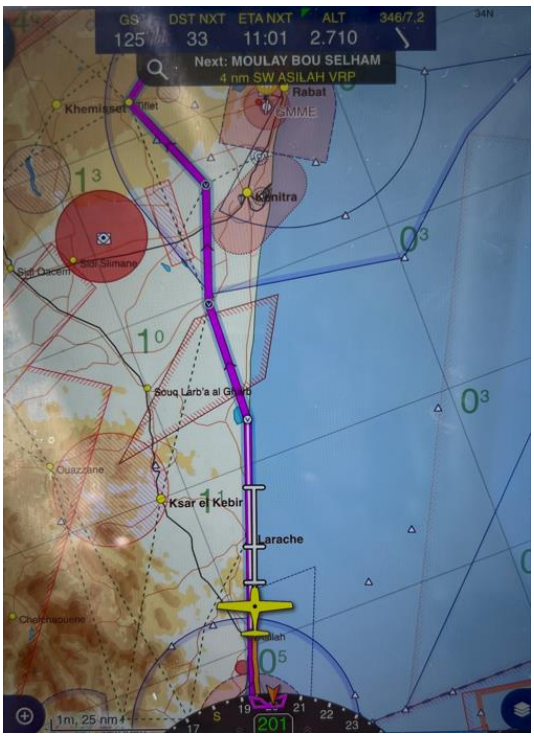
Ohne Qualitätskontrolle und Freigabe durch die Besatzung darf der Tankwart nämlich nicht mit dem Befüllen unserer Tanks beginnen. Wie die Qualität nun bestimmt wird, darf die Crew zum Glück selbst entscheiden. Ein Einmachglas mit frisch gezapftem AVGAS macht dafür die Runde.

Das Bezahlen läuft dann wie in einem Film. Aus meiner Tasche ziehe ich ein dickes Notenbündel marokkanische Dirhams und zähle unsere eisern angesparten Cash Reserven auf´s heiße Vorfeld. Ich bekomme eine ordentliche Rechnung und den durchaus freundlichen gemeinten Hinweis, dass nicht jeder einfach so Bargeld akzeptieren würde. Das geht nämlich ab

einer bestimmten Summe nur noch dann, wenn man einen Herkunftsnachweis einer Bank dafür hat. Tja. Wir waren zwei Dollar über dieser Summe.

Ab jetzt wird es zum Glück wieder einfach. Startup requesten, die Teddybären sich selbst auf Vollständigkeit durchzählen lassen und ab auf die Piste. Bei 35 Grad Luft- und sicher über 40 Grad Oberflächentemperatur braucht es den Bodeneffekt der 3.500 Meter langen Asphaltbahn, damit die Maschine ausreichend Fahrt aufnehmen kann. Bine dreht die Piper sanft in einer langgezogenen Linkskurve über den kühlen Atlantik in Richtung Rabat und steigt auf die initial freigegebene Höhe von 2.500ft. Der erste Teil unseres Routings führt uns an den scheinbar unendlich langen Stränden mit ihrem weißen Sand entlang, an denen aber kein Mensch zu sehen ist. Kann ich in gewisser Weise verstehen, mir wäre der Atlantik auch zu kalt. Tanger Approach übernimmt und fordert von uns die EET´s sämtlicher im Flugplan gefilten Waypoints ein. Auch folgt eine kuriose Frage, die uns noch oft begleiten soll: „Please confirm, you have VMC conditions?“ Ähm, ja. Haben wir.

Im Folgenden gibt es noch einen Stapel alternative Enroute Frequenzen, in „case of communicaton loss“. Spätestens jetzt wird klar, warum wir uns an die veröffentlichten Routen zu halten haben. Sonst weiß hier nämlich keiner, wo wir sind und wo man uns suchen müsste. Die EET´s sind nicht das Problem, die Aussprache der Waypoints dagegen schon. Obwohl ich mich echt bemühe, versteht der Controller am anderen Ende nichts. Aber Nummer 5 gibt nicht auf. „Just tell me the sequence number of your waypoint from your flight plan and than the corresponding EET!“ Tja. Noch während ich auf dem Tablet nach dem gerade angepassten Flightplan suche, vereinfacht sich das ganze Verfahren gerade grandios. Was einfach daran liegt, dass der Kollege vom Approach nämlich immer schlechter zu verstehen ist. Nach keinen 15 Meilen herrscht Ruhe auf der Frequenz. Vermutlich ist das genau der Grund, weshalb der parallel zu uns über dem Atlantik laufende B5 Airway nach einer Minimum Enroute Altitude (MEA) von mindestens 6.500ft schreit.



Weil man hier bekannterweise mit der Radar Coverage geizt, kommt die Stunde unseres eigenen satellitengestützten Tracking System, was fröhlich jede Minute die Position der D-EBIF an die Satelliten meldet. Das von uns verwendete Iridium System deckt Europa komplett und Afrika bis knapp zu den Kapverdischen Inseln ab. Damit wird man zwar nicht besser gesehen, aber zumindest schneller gefunden.

Nur an den großen Flughäfen gibt es überhaupt eine Radarstation. Allerdings ist auch diese Reichweite überraschend gering und eignet sich somit eigentlich nur für den vektorbasierten Nahkampf im

unmittelbaren Anflug. Wer wissen will wo die liegen, schmökert sich einfach mal durch das ENR 1.6.1 Kapitel der AIP.

Nach gut 60 Meilen geht es dann ins Land hinein. Die niedrige Flughöhe erfüllt nicht ihre Erwartung, Land und Leute besser von oben beäugen zu können. Was aber auch einfach daran liegt, dass es keine Leute mehr gibt. Überraschend schnell haben sich die Siedlungen mit der Entfernung vom Wasser hin gelichtet. Thermische Effekte sind wenig ausgeprägt. Was ich mir nur so erklären kann, dass unten alles gleichmäßig aufgeheizt ist. Während Bine die Maschine über triste bräunliche Flächen auf einen imaginären GPS-Punkt steuert, probiere ich unsere alternativen Frequenzen durch. Viel gesprächiger wird es im Funk dadurch aber auch nicht. Ich entscheide mich am Ende für das Area Control Center (ACC) von Casablanca auf 125.1. Nicht dass hier jemand mit uns sprechen möchte. Aber zumindest gibt es auf der Frequenz immer ein paar Airliner, die im Bedarfsfall Relay spielen können.

Die knappen 200 Meilen bis Casablanca ziehen sich dann doch, landschaftlich ist nichts geboten. Das vormals saftige Grün entlang der Küste ist einem trostlosen bräunlichen Untergrund gewichen. Richtige Dörfer sehen wir nicht, ab und zu ein paar vereinzelte Ansammlungen von Häusern. Zur bordseitigen Unterhaltung versuchen wir, durch sanftes Variieren der Motorleistung unsere EET´s auf die Minute zu treffen. Weil auch das endlich ist, briefen wir schonmal den Anflug auf Casablanca. Casablanca verfügt über drei Flughäfen (GMMB, GMMT, GMMN), die auf engstem Raum nebeneinander liegen. Man merkt, hier hat die Luftfahrt den Stellenwert, den sie verdient. Wir haben uns für den mittleren (GMMT) entschieden, weil der am nächsten an der Stadt liegt und somit die kürzesten Transferzeiten verspricht.

Etwa 40 Meilen vor Casablanca wird es dann doch etwas eng. Unsere Route führt uns durch die CTR des Regionalflughafens Benslimane durch, und zwar genau durch das Final des RNAV Approaches. Gute 10 Meilen vor dem Einflug versuche ich, den Tower zu erreichen. Auch hier tote Hose. Dummerweise lässt sich die CTR gar nicht mal so gut umfliegen, weil die dahinter gleich noch einen weiteren Delta Luftraum hingebaut haben. Der gehört Mohammed dem Fünften, der sich mittig dazu seinen Flughafen (GMMN) reingestellt hat. Unterfliegen wäre im Randbereich gerade noch möglich,

aber dann zieht man eine satte Sandwolke hinter sich her. Nicht gut bei unbekanntem Terrain, nicht gut für das Triebwerk und noch weniger gut für die Funkreichweite.

In quasi letzter Sekunde rettet uns aber dann die Approach Frequenz des großen Mohammed, die ich nach drei Versuchen als Alternative gewählt habe. Der Lotse erfasst die Lage ohne jegliche Rückfrage und gibt uns die Clearance zum Crossing der CTR von Benslimane in 1.800ft einschließlich Sinkfreigabe nach Casablanca Tit Melil (GMMT), sobald wir durch das Final von Benslimane durch sind.

Eine nette Lotsin erwartet uns bereits auf der Approach Frequenz von Casablanca. Wir zimmern uns mit dem OBS-Mode vom GNS ein Extended Final auf die VOR-Anzeige, weil man auf dem Skydemon vor lauter Airspace Warnungen nichts mehr erkennen kann. Etwa drei Meilen vor der Schwelle kommt bereits die Landing Clearance und die Nachfrage, ob wir VMC Conditions haben. Nach anderthalb Stunden setzt Bine die Maschine auf die Piste 36 in Casablanca auf. Der traumhafte Ausblick im Short Final auf das im Hintergrund tiefblau glitzernde Wasser des Atlantiks blieb an dieser Stelle dem Pilot Monitoring (PM) vorbehalten.

Auf der Ramp dann wieder eine Überraschung. Eine scheinbar nagelneue Acclaim steht mit einheimischer Kennung auf dem riesigen aber sonst relativ leeren Vorfeld. Bine fährt die Systeme herunter und legt noch das „on brakes“ Schild hinter die Windschutzscheiben, dann kommt bereits das Begrüßungskomitee.

Der erste bekommt unsere Ausweise, der zweite von Bine einen Gartenzwerg. Es ist durchaus üblich in Marokko, dass selbst auf kleinen Flugplätzen die Polizei alle Bewegungen kontrolliert. Was nicht unbedingt schlecht sein muss. Entgegen zu Tanger muss hier aber alles analog in dicke Bücher eingetragen werden, was

die Kapazität in der Abfertigung schon deutlich limitiert.

Unser frisch gebackener Gartenzwerkbesitzer ist kein geringerer als der Eigner der Mooney, der die Kommunikation zwischen uns und dem Polizisten übernimmt. Er überzeugt uns auch, dass für unseren geplanten Zeitraum der an sich schon gebuchte Hallenplatz nicht benötigt wird. Es hängt wohl mit den Winden zusammen, ob das Vorfeld zum Sandkasten wird oder nicht. Nachdem für die nächsten Tage auflandiger Wind angekündigt ist, bleibt das Vorfeld staubfrei.

Während unser uniformiertes Wachkomitee noch immer an den Ausweisen arbeitet, erledigen wir noch schnell das Tanken. Casablanca hat übrigens den billigsten Sprit in ganz Marokko, weil direkt im hiesigen Hafen der gute Tropfen für das gesamte Land angeliefert wird. Immerhin eine nachvollziehbare Preispolitik, entgegen zu unseren Flugplätzen. Das Tanken verläuft hier völlig unspektakulär. Die etwas rostige Zapfsäule ist sofort willens, ihren Inhalt mit uns zu teilen. Den Treibstofffilter lasse ich dabei ihm Gepäck. Wenn selbst ein TSI0-550-G mit zwei Turboladern das verkraftet, muss da richtig guter Stoff aus dem Rüssel kommen.

Danach geht es in die Stadt. In Casablanca haben wir uns im Radisson Blu Hotel einquartiert, das in Laufweite zu Rick´s Cafe liegt. Ebenfalls haben wir uns damit einen gewissen Standard gesichert, falls wir nach so viel landestypischen Erlebnissen keine Lust auf noch mehr landestypisches hätten. Wobei diese Sorge völlig unbegründet war. Ganz so einfach gestaltet es sich dann aber doch nicht. *„How do you get to the city?“* fragt uns Mr. Mooney. Ganz naiv antworte ich ihm, dass ich ganz gerne ein Taxi oder eben sonst den Bus nehmen würde. *„There is no taxi. And there is no bus.“* Der Mann ist völlig von den Socken wie naiv man den sein kann zu glauben, dass ein Flughafen auch über eine verkehrstechnische Anbindung an den Rest des Planeten verfügt. Da bin ich jetzt auch erstmal sprachlos. Natürlich habe ich keinen Transrapid erwartet. Aber dass man nicht mal ein Taxi hierherbestellen kann, haut mich dann doch von den Socken.

Während ich noch am überlegen bin, ob wir die Maschine und uns kurzerhand zum benachbarten Mohammed V Airport umsetzen sollen, läuft aber schon das Hilfsprogramm an. Der vermutlich erste Sorgeberechtigte eines deutschen Gartenzwerges in Tanger bietet uns völlig selbstlos an, dass wir mit seinem Auto fahren sollen. Zumindest streckt er uns dafür die Schlüssel entgegen. Noch bevor ich das in Hinblick auf das für uns völlig unbekannte Verkehrsgeschehen höflich ablehnen kann, kommt ihm die gleiche Idee wohl selbst. Mittlerweile stehen eine ganze Menge Leute in Uniform mit Handys am Ohr auf dem Vorfeld und gestikulieren laut. Nach einigen Minuten informiert uns dann der Mooney Eigner, dass man für uns einen Wagen mit Fahrer organisiert hat. Kein offizielles Taxi oder doch, aber zumindest jemand, der uns in die Stadt und zu unserem Hotel bringt. Das wird allerdings eine Stunde dauern, denn es ist Rushhour in Casablanca. Passt für uns. Eilig haben wir es heute nicht mehr.

Der Flughafen verfügt über einen riesigen und sehr gepflegten Pool, der am Rande des Vorfelds in einer noch gepflegteren Grünanlage steht. Der ist jedoch dem Personal und nicht dem fliegenden Volke vorbehalten, egal ob sie mit Prop oder Strahl reisen. Interessantes Konzept. Trotzdem wirkt das alles etwas unnatürlich, so viel sattes Grün in einer ansonsten eher vertrockneten und staubigen Landschaft zu sehen.

Rudi und Bine finde ich im Tower. Der ist allerdings nicht mehr dort, wo er mal war, wie uns die Tower Lotsin erzählt. Das ist auch wieder eine Story für sich. Der Tower ist – oder war – so ähnlich wie der Eiffelturm konzipiert. Ein paar Stangen die sich nach oben verjüngen und dann in einer Kugel als Zwischenplattform enden. Von der Kugel als eine Art Zwischenplattform gingen dann weitere Stangen nach oben, die dann zur eigentlichen Tower Plattform geführt haben. Die hat sich aber irgendwann von da oben auf den Weg zur Ebene der Vorfeldkontrolle gemacht. Passiert ist wohl keinem was dabei, aber reparieren wollte es auch keiner mehr. Die rostigen abgerissenen Rohre lassen vermuten, dass es nicht erst gestern passiert sein muss.

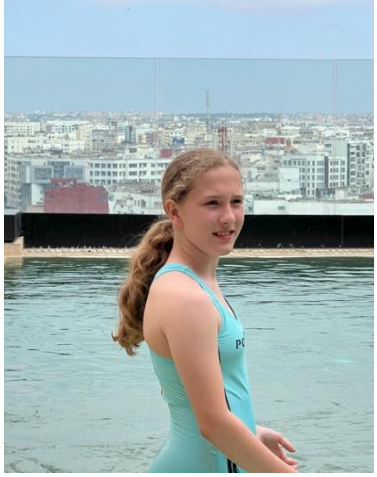
Unser Taxi ist da, darf aber nicht auf das Flughafengelände fahren. Der Weg zum Auto führt auch hier durch die Security. Bevor der Fahrer aber mit uns losfahren darf, notieren die Polizisten noch seine Daten und das Kennzeichen. Scheinbar hat das Vertrauen in das Gewerk des Personentransports selbst bei den Marokkanern noch Luft nach oben.

Etwas unwohl fühle ich mich, weil wir über den Preis noch gar nicht gesprochen haben. Aber nachdem die Fahrt quasi unter amtlicher Beobachtung steht, erwarte ich hier keine Überraschungen.

Dank der Rushhour haben wir viel Zeit, Land und Leute zu entdecken. Viel zu sehen gibt es allerdings nicht. Überrascht bin ich jedoch von den gar nicht mal so wenigen Pferde- und Eselsfuhrwerken, die hier als vollwertige Verkehrsteilnehmer unterwegs sind. Kurz vor einer der vielen Ampeln springt unser Fahrer aus dem Wagen und ist weg. Immerhin lässt er den Motor laufen. Bevor wir uns mit dem vermeintlichen Problem aber näher befassen können, ist ein neuer Fahrer da und gibt kommentarlos Gas. An sich würde mich das jetzt eher nervös machen. Aber die Fahrt ist schließlich „supervised“ und daher lehne ich mich entspannt zurück. Sofern das bei dem Verkehr überhaupt möglich ist.

Für die 17 Kilometer benötigten wir dann doch deutlich über eine Stunde. Während ich mich noch Frage, warum man einen Stau zur Feierabendzeit als „Rushour“ bezeichnet, sind wir doch tatsächlich angekommen. Angekommen im Radisson Blue, einem der besten Hotels in Casablanca.

Nach dem Check In geht es zuerst in den Panorama Pool im 14. Stock, dessen Marketing einen gewaltigen Ausblick über Casablanca verspricht. Wahrscheinlich liegt es genau an dieser Marketingfloskel, dass wir uns in den nicht mal rein trauen. Das Wasser im Pool ist bei den heißen Außentemperaturen so gewaltig kalt, dass man ohne Kreislaufkollaps gar nicht an die umlaufende Verglasung kommt, um von dort den gewaltigen Ausblick über die Stadt zu haben. Selbst Steffi hält es bloß kurz für das Foto drin aus. Wo geht hier eigentlich die ganze Wärme hin?



Auch vor unserem Hotel sieht es nicht überzeugend aus. Fehlender Straßenbelag, dichter Verkehr, Dreck und ein ordentlicher Lärmpegel passen so gar nicht zu meiner Erinnerung aus den 90er Jahren. Die Entscheidung fällt schnell, unseren geplanten mehrtägigen Aufenthalt zu verkürzen. Nachdem wir alle Hotels über den Business Tarif mit Storno Option buchen, ist das eine einfache Übung. Aber auch hier bleiben uns nur noch 40 Minuten Zeit, bis um 18 Uhr die Stornofrist dann wirklich abgelaufen ist. Während Bine unserem Riad in Marrakesch erklärt, dass wir nun einfach einen Tag früher kommen wollen, versuche ich unseren Luxusschuppen für die Folgenächte zu stornieren. Was aber nicht mehr über die App geht, weil wir nämlich schon eingecheckt haben.

Nach einer halben Stunde in der gut versteckten telefonischen Hotline von Booking.com und satte 40€ an Gebühren für das interkontinentale Telefonat hat es dann doch geklappt. Morgen geht es direkt weiter nach Marrakesch. Noch ein paar administrative Dinge sind zu erledigen. Das Airport Shuttle in Marrakesch muss umgebucht werden, ebenso informieren wir unseren Ali in Marrakesch über die verfrühte Anreise.

Parallel dazu wird noch der Transfer zurück zum Flughafen in Casablanca organisiert. Wobei das Wort organisiert zu hoch gegriffen ist. Wir wählen die uns überlassene Telefonnummer für die Rückfahrt an und versuchen in minimalistischem Englisch dem Gesprächspartner zu vermitteln, dass wir morgen um 9 Uhr gerne vom Hotel abgeholt werden würden. Steffi hat an dieser Stelle reichlich Übung, aus einem Satz alle nicht notwendigen Satzbausteine zu entfernen. Irgendwann ist aber alles geschafft und wir starten in das Abendprogramm.

Kurz vor Sonnenuntergang machen wir uns dann auf den gut 20-minütigen Weg in Ricks Cafe. Bekannt geworden ist das Cafe über den Kinofilm Casablanca aus dem Jahr 1942, der immer wieder vom weiblichen Geschlecht zur Pflichtveranstaltung erhoben wird, obwohl selbst Steffi aus „Die Hard“ mehr alltagstaugliches Wissen bezieht. Die romantische Schnulze spielt zu einem Großteil in

einem Cafe in Casablanca, eben jenem von Rick. Eine der berühmtesten Szenen dabei ist, als Ingrid Bergman den schwarzen Mann am Klavier bittet: „Spiels noch einmal, Sam.“ Weil es aber 1942 noch keinen Direktflug nach Casablanca gab und außerdem der weltweite Zank schon im Gange war, hatte die Filmcrew vermutlich keinen Bock dahinzufliegen und kurzerhand alles in den Warner Studios in den USA gedreht. Der Film wurde dann 2002 als bester romantischer Streifen und 2007 als drittbester US-Film aller Zeiten gekürt. Allerdings haben das nicht alle Touristen mitbekommen. Nämlich, dass der Film gar nicht in Casablanca gedreht worden ist. Nicht eine einzige Szene. Damit die Touristen dennoch fündig werden, hat eine findige Geschäftsfrau für Abhilfe gesorgt. Sie hat hier kurzerhand das nachgebaut, was in den Warner Studios als schlichte Kulisse stand: Ricks Cafe. Damit sie bei dieser sozialen Tat nicht gnadenlos draufzahlt, hat sie die Preise an die Zahlungskraft der Zielgruppe angepasst.

Auch wenn das Ganze eine einzige Illusion darstellt, ist es trotzdem ein schönes Erlebnis. Man bemüht sich, dass alles im Stil der 40er Jahre lebendig zu halten. Das erklärt auch die umfängliche Visitation am Eingang, ohne die man keinen Zutritt erhält. Selbst bei den Schuhen wird genau hingesehen. Auch Rudi musste seiner Garderobe für diesen Abend ein Upgrade verpassen.

Ist man erstmal drin, fühlt man sich schon wie in einer anderen Zeit. Das Personal ist natürlich ebenfalls adäquat gekleidet, die Band spielt die Klassiker aus dem Film. Sam sitzt immer noch am Klavier und spielt unaufgefordert und fortlaufend „*as time goes by*“, ist jetzt aber hellhäutig geworden. Vermutlich über die Jahre ausgeblichen. Kein Wunder, bei der vielen Sonne. In die Realität wird man erst wieder zurückgeholt, wenn man die Rechnung dazu erhält. Aber immerhin nimmt man hier Kreditkarte.

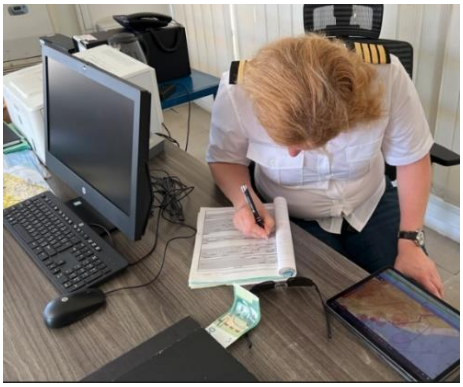
Beim Bezahlen spricht mich der Ober an, weil wir auch für den nächsten Abend nocheinmal gebucht hatten. Da hat er recht, dass hatten wir nicht mehr auf dem Radar. Weil wir nicht so genau wussten, an welchem Tag wir nach Casablanca fliegen, hatte ich es für zwei Abende gebucht. Wir geben den Platz für morgen Abend frei, was dem Ober sichtlich gefällt. Möglicherweise machen die sonstigen Gäste noch mehr Umsatz als wir.

Der Weg zurück zum Hotel ist dann doch noch spannend. Der Zustand der Gehwege ist schlechter als der der Straßen und man muss schon aufpassen, dass man nicht einfach irgendwo in einem Loch verschwindet. In Albanien fehlten nur die Gullideckel,

darauf konnte man sich einstellen. Hier fehlt auch der Belag um das Loch herum, was es noch unscheinbarer macht. Den Tag beschließen wir mit einem echten Bier zum Preis einer Flasche Wein in der Hotelbar. Offensichtlich eines der Privilegien, wenn man in einem internationalen Business Hotel landet.

Donnerstag
Der nächste Tag beginnt mit einem voluminösen und europäischen Frühstück. Bine hat derweil ein paar Streifen aufgerüstet. Es ärgert sie, dass jeder hier scheinbar annimmt, nur das männliche Geschlecht könnte ein Flugzeug steuern. Schnell entleere ich noch den in Hotelnähe angebrachten Geldautomaten einer marokkanischen Bank. Das hatten wir am Vortag leider vergessen und schmälert nun den Cashflow. Überraschend pünktlich ist unser Taxi Punkt 9 Uhr vor dem Hotel und es geht in Richtung Airport.

Am Check In ist heute Hochbetrieb. Insgesamt vier Polizisten sind mit uns beschäftigt. Die ersten beiden prüfen gemeinsam die Reisepässe nach einer Arbeitsanweisung, die der dritte vorliest. Der vierte Uniformierte trägt dann die daraus gewonnen Erkenntnisse in diverse Papierformulare ein. Alle sind furchtbar nett und entschuldigen sich anscheinend fortlaufend für die Umstände, auch wenn wir kein Wort davon verstehen.



Während Rudi sich um die Maschine kümmert, filed Bine den Flugplan. Auch hier wird es im Feld 18 schon wieder knapp, obwohl auch dieses Leg mit 180NM eine absolute Kurzstrecke darstellt und wir zwei Lucky Punches in Form von dreistelligen Enroute NDB Identifiern haben. Keine Ahnung wie die das machen, wenn man mal einen längeren Flug machen will. Im Gebäude der Vorfeldkontrolle treffen wir auf Fatima, die hier das Sagen hat. Fatima ist die Stimme Casablancas und eine zertifizierte Approach-Controllerin, wie ihr Profil auf Linkedin verrät. Ihr gefällt der kleinere Airport deutlich besser als benachbarte Mohammed V, vermutlich hat sie dort auch keinen Pool. Die Technik ist überraschend modern und deutlich besser, als der äußere Zustand des Gebäudes es vermuten lässt. Zur Rushhour (das hatten wir doch schon?) teilen sich hier zwei Lotsen die Arbeit. Natürlich muss ein Foto gemacht werden, das gleich über WhatsApp geteilt wird. Mein Eindruck ist mittlerweile, dass die Damen Controllerinnen hier durchaus stolz sind, auch mal auf Frauen im Cockpit zu treffen. Während wir noch in Spanien mit Slots drangsaliert worden sind, scheint das hier alles keine Rolle mehr zu spielen. Wenn es soweit ist, fliegt man eben. Wenn nicht, dann nicht. Trotzdem hat hier alles seine Ordnung. Unser Flug wird in einem großen Buch vermerkt, das sonst allenfalls der Nikolaus verwendet. Der handgeschriebene Flugplan wird dann digital erfasst und übermittelt, wobei die Rückmeldung dazu telefonisch kommt. Keine Ahnung wie das läuft, wenn da mal ein paar mehr auf einmal loswollen. Dreißig MAD wandern in die Kasse von Casablanca. Nicht ganz drei Euro, für Anflug, Landung und Parken.

Rudi hat die Vorflugkontrolle mittlerweile beendet. Der Mooney Eigner hatte recht. Kein Sandkorn hat den Weg durch die Security gefunden und es in den Flieger geschafft. Steffi hat es sich unter dem Schatten des Flügels bequem gemacht. Alles, was von der Sonne direkt angeleuchtet wird, glüht.

Bine holt die Startup Clearance aufgrund der Hitze noch außerhalb des Fliegers ein, dann geht es gegen 11 Uhr los. Wir haben wieder die 36 in Betrieb, also ein Start raus in Richtung Atlantik. Zehn Knoten Wind von vorne sorgen für einen problemlosen Start, trotz der hohen Temperaturen. Eine große Steigrate kann man indes nicht erwarten. Trotz Teilbetankung kommt das Vario gerade mal auf 500 Fuß in der Minute, und das in Meereshöhe. Nach dem Start dreht Rudi die Maschine in eine langgezogene Linkskurve in Richtung des nur ein paar Meilen entfernten SAK NDB´s, das man als Stepdown Fix für das ILS vom Mohamed V Airport in die Landschaft gesetzt hat. Normalerweise würde ich hier im Level unauffällig vorbeihuschen, um das TCAS der Airliner mit unserem nach oben zeigenden Trendvektor nicht nervös zu machen. Nachdem der aber eher Mitleid erzeugt als Resolution Advices, kann Rudi seinen Steigflug fortsetzen.

Es beginnt das übliche Frequenz Gehopse. Was vor allem daran liegt, dass uns noch unbedingt noch der Approach Controller auf seiner Frequenz begrüßen möchte, auch wenn wir keine drei Meilen weiter schon an den Tower vom Mohamed weitergereicht werden. Ab jetzt gibt es sogar einen Vektor zu unserem nächsten Enroute Fix, dem CSD NDB. Zurück geht's wieder zum Approach, dem nämlich eingefallen ist, dass er uns noch nicht die alles entscheidende Frage gestellt hat: *„You have VMC?“* Zusätzlich gibt es noch eine revised Clearance, weil sich von gerade eben zu jetzt irgendwas an der Prohibited Area 01 geändert hat, die natürlich jetzt auf unserem Flugweg liegt. Nachdem ich mit dem übermittelten Namen des neuen Waypoints nichts anfangen kann, lasse ich mir die Koordinaten geben. Danach gibt es noch einen Stapel EET´s und das war es dann. Immerhin ein guter Auftakt, nicht gleich am Anfang bei der Hitze einzuschlafen.

Nach knappen 30 Meilen Entfernung zum Flughafen ist der Funk funktionslos. Wir machen ein paar Blind Transmissions und teilen unsere Entscheidung mit, auf die Radar Frequenz des nächsten Sektors zu wechseln. Erwartungsgemäß problemlos funktioniert dagegen der Inmarsat Uplink, der die Verbindung zum SAR-Service hält und nebenbei die Brotkrümmelspur unseres Fluges für das interessierte Volk zuhause liefert. Mittlerweile hat es sich auch schon an der einen oder anderen Stelle durchgesetzt, dass man ein HF-Funkgerät unter bestimmten Bedingungen auch durch ein SAT Phone ersetzen kann. Funktioniert auf jeden Fall zuverlässiger und erzeugt weniger Löcher im Flieger.

Während sich die Piper bemüht, die 4.000ft Höhe aus dem Flugplan zu erklimmen, wird die Gegend um uns herum zunehmend trostloser. Die vielen grünen Oasen sind alle weg, das Gelände wird wieder trist und bräunlicher. In der Zwischenzeit erstelle ich aus den übermittelten Koordinaten einen User Waypoint im GNS. Allerdings nur um festzustellen, dass es sich dabei um einen Waypoint handelt, der gerade mal eine Meile von einem sowieso im Routing befindlichen Waypoint entfernt liegt. Keine Ahnung, ob diese Abweichung überhaupt jemand mitbekommen hätte.

Die Sicht wird nun langsam schlechter, was an dem zunehmenden Sand in der Luft liegt. Viel zu entdecken gibt es aber auch hier nicht. Man sieht ganz deutlich, dass sich das Leben auf die Städte konzentriert. Ab und an zieht sich ein dünnes grünes Band durch die Landschaft. Vermutlich ein Fluss, der im Sommer jedoch kein Wasser mehr führt. Nicht mal mit WhatsApp Nachrichten kann sich hier beschäftigen, weil es trotz der niedrigen Flughöhe kein Netz gibt.

Nach einer guten Stunde erreichen wir dann ELARIA, einem der wenigen Waypoints die man aussprechen kann. ELARIA befindet sich kurz vor der Marrakech TMA, die in lustigen „2.132ft MSL or Surface“ beginnt. Ich switche mir die 118.7 von Marrakesh Tower rein und requeste unseren Einflug in die TMA. Natürlich passiert nichts. Ob das an den noch fast 40NM Entfernung zum Flughafen liegt,

an unserer niedrigen Flughöhe oder einer Unpässlichkeit der marokkanischen Funkabdeckung, bleibt offen. Leider drängt die Zeit, deswegen probiere ich es mit dem Approach auf 119.7, der aber eigentlich für das nächsthöhere Segment verantwortlich ist. Auch hier scheint uns keiner zu hören, obwohl jede Menge Airliner im Anflug sind.

Rudi versucht in der Zwischenzeit, die Lücke zwischen dem Boden und den 2.132ft zu finden. Was bei einer Bodenhöhe von 1.750ft zwar furchtbar viel Spaß macht, aber jede Menge Sand aufwirbelt. Aus Sicherheitsgründen beenden wir den Tiefflug und klettern noch oben in die TMA auf 2.500ft, dann halt ohne Einflugfreigabe. Mit den 2.500ft bleiben wir 700ft unter dem Approach Procedure und sollten somit keinen stören. Trotzdem melden wir alle 5 Minuten unsere Höhe und Position jetzt wieder auf der Tower Frequenz, auch wenn das keinen zu interessieren scheint.

Nach weiteren 30 Meilen sind wir dann an der CTR angelangt. Der Funk ist immer noch eine einseitige Angelegenheit, was mich schon wundert. Für alle Fälle mache ich das Handfunkgerät startklar. Am Ende klappt es dann aber doch. Im Nachhinein vermute ich, dass der Tower Lotse es einfach gewohnt ist, die Flüge vom Approach übergeben zu bekommen. Alles, was außerhalb der Sequenz liegt, wird vermutlich einfach überhört. Der gute Mann im Turm ist sichtlich im Stress und scheint uns auch auf seinem Radar nicht zu sehen. Die Bahn 11 ist in Betrieb und der Director schaufelt einen nach dem anderen auf das ILS. Die nächste Anweisung ist daher umso fataler: „D-EBIF, proceed to the southern part of the Airport and enter the hold in 2.500ft, right turn“. Es folgt noch der Inbound Fix bezogen auf das am Platz befindliche MAK VOR. Ich bin begeistert. Erst will keiner mit uns reden und dann gibt es eine Holding Clearance, mit der ein VFR-Pilot vermutlich wenig

anfangen kann. Damit jetzt aber wirklich alle etwas von unserer Ankunft haben, schickt uns der Tower Lotse direkt durch das sorgsam gestaffelte Line Up seines Directors. Auch wenn ich mich über so viel nachträgliche Aufmerksamkeit freue, bringt das keinen von uns schneller auf den Boden. „*Marakkesh Tower, we are currently in the north of the Treshhold 11. That clearance will lead us direct through your final for RWY11*.“ Für ein paar Sekunden herrscht Grabesstille auf der Frequenz. „*D-EBIF, ah shit, yeah. Fly to the city, expect to be number two behind the Ryan Air.*“ Na also, geht doch.

Gerade als Rudi den Turn in Richtung der größten Moschee eingeleitet hat, kommt ein Hinweis auf irgendeine Restricted Area, die wir scheinbar gerade aufs Korn genommen haben. Selbstredend, dass es die in der Anflugkarte nicht gibt. Bevor ich aber dazu jetzt schlechte Laune bekommen kann, segelt die Ryan Air an uns vorbei und Rudi kippt den Flieger wieder in Richtung Schwelle zurück. Immerhin

kommt jetzt auch gleich das „*cleared to land*“ für die 11 und wir setzen auf einem Hitzepolster kurz vor dem Ende der Touch Down Zone auf.

Wir verlassen die Veranstaltung über den nächsten Highspeed und lassen uns vom Marshaller in die Parkraum bewirtschaftete Zone bringen. Wir sind der einzige Light Type hier und werden neben einer ebenfalls gerade angekommenen Piaggio Avanti geparkt. Kaum ist das Triebwerk abgestellt, kommt er schon. Der Handling Agent. Nur mit Mühe können wir uns dem Komplettprogramm von Ground Power bis Toilettenreinigung erwehren. Auch die mittlerweile eingetroffene und fleißig Ausweise kontrollierende Polizei versucht uns zu erklären, dass wir einen Handler brauchen. Erst als ich ihnen erkläre das wir uns hier auskennen, wird es ruhig. Der Handling Bus düst ohne zusätzlichen Umsatz zu seiner Piaggio und wir bekommen als Strafe die Aufgabe, den Flieger gegen das nicht autorisierte Wegblasen in Form eines Sandsturms zu sichern.
Was gar nicht so einfach ist. Denn die Polizei ist damit nicht zufrieden, dass der Marshaller einfach nur ein paar Klötze unter die Räder gelegt hat. Nein, da braucht es mehr. Am Ende holen wir aus unserer Rettungsausrüstung das 25 Meter lange Sicherungsseil und knoten den Flieger nach allen Regeln der Kunst an allen Ösen im Boden fest, bis zu denen das Seil reicht.

Jetzt geht es in Richtung Terminal. Unser V-Mann Ali hat sich mittlerweile gemeldet und schon gefragt, wo wir denn bleiben. Im Übrigen hat er auch unser bereits gebuchtes Hotel Shuttle abbestellt, wie er nebenbei erwähnt. Er fährt er uns selbst. Das Ali eigentlich gar nicht wissen kann, wo wir wohnen, fällt mir in diesem Moment nicht auf. Wir machen uns auf den Weg in Richtung Terminal. Auch hier kommen wir nicht weit. Die Polizei scheint nämlich nicht glücklich darüber zu sein, dass wir zu Fuß über ihren Flugplatz laufen und brüllt den Handling Agent aus seinem klimatisierten Bus, der neben der Piaggio parkt. Mangels Sprachkenntnisse können wir über die nicht gerade leise geführte Diskussion zwischen Handling und Polizei nur spekulieren. Der Handling Agent knallt seine Autotür zu und nimmt uns schimpfend ins Schlepptau. Scheinbar hat ihn die Polizei dazu verdonnert, uns zu Fuß zum Terminal zu geleiten. Unentgeltlich.

Als er außer der Sichtweite der Polizei ist, zeigt er uns noch mit wilden Gesten den weiteren Weg und verdunstet. Während wir nun etwas verloren auf dem Vorfeld umstehen und nicht ganz so genau wissen, zu welchen Terminal wir denn sollen, hält vor uns ein weiteres Auto des Flughafens. Der Fahrer bietet uns an, uns zum Terminal mitzunehmen. Läuft. Wir müssen uns allerdings samt Gepäck in eine Reihe quetschen. Der Rest des Autos ist randvoll mit stinkendem Müll. Scheinbar ein Entsorgungsfahrzeug, das auf die unnötige Verschwendung von Plastiksäcken durch schlichtes Weglassen praktiziert.

Am Arrival Gate betreten wir den nächsten Schwierigkeitslevel. *„Where is your handling agent?“* fragt der Security Mann am Eingang. *„We don`t have handling, we manage it all by our own. And we are just a domestic flight from Casablanca.“* *„Holly shit!“* Er greift zu seinem Funkgerät und holt erstmal Verstärkung. Es braucht dann deren fünf, um die Problematik von „lassen wir sie durch die linke oder durch die rechte Türe“ zu diskutieren. Nach viel telefonieren und noch mehr Palaver kommt dann die salomonische Entscheidung, uns durch gar keine dieser Türen zu lassen und es zu einem Problem eines anderen Terminals zu machen. Wie aber in solchen Ländern eigentlich immer, in sehr höflichem Umgangston. Wir sollen jetzt zum Jetex Terminal. Also dem Terminal des Handlers, dessen Dienstleistung wir gerade am Flugzeug abgelehnt haben. Damit das auch klappt und wir dort lebend ankommen, bekommen wir jetzt Polizeischutz. Scheinbar hat die Polizei aber keinen Zugriff auf die überall rumstehenden Fahrzeuge des Flughafens, so dass wir den nächsten halben Kilometer unser Gepäck wieder zu Fuß über das heiße Vorfeld schleifen. Immerhin kennen wir den Weg, den wir gerade mit dem Müllauto in entgegen gesetzter Richtung gefahren sind.

Am Jetex Terminal angekommen geht es dann munter weiter. Die Tür wird einen Spalt geöffnet und eine Hand reicht uns einen Stapel von ein und dem gleichen Formular raus. *„We need all of them as an original!“* Echt jetzt? *„No, it´s not possible to copy them. Sorry for the inconvience.“* Irgendwie kaufe ich ihm das nicht ab. Hier sind es jetzt Bine und Rudi, die die Ruhe weghaben. Das Ausfüllen dauert eine weitere halbe Stunde. Ali hat in der Zwischenzeit schon zweimal angerufen, wo wir denn bleiben. Seit der Landung ist bereits über eine Stunde vergangen.

Irgendwann ist es aber dann geschafft. Wir stehen uns zwar noch eine weitere halbe Stunde die Füße in den Bauch, weil zuerst eine arabische Großfamilie die gesamte Jahresproduktion von Samsonite durch das Durchleuchtungsgerät schieben muss. Aber dann sind wir durch. Wir sind in Marrakesch.

Ali nimmt uns grinsend in Empfang. Er sieht erstaunlich jung aus. *„Did you have any problems?“* Ach wo. Nach einem kurzen Austausch scheint es tatsächlich aber so zu sein, dass dieser Papierkram immer ansteht. Nur macht das eben sonst der Handling Agent für einen. Ali ist eher darüber verwundert, dass wir auf das reguläre Vorfeld gelost worden sind. Er hatte nämlich dem Tower „Anweisung“ gegeben, uns auf den militärischen Teil des Flughafens zu parken. Dort, wo auch Alis Maschine steht. Nachdem ich aber jetzt doch ganz zufrieden bin, dass auch unsere Rettungsleine mal einen echten Mehrwert geliefert hat, verzichte ich auf eine Stellungnahme des Towers und lasse ich es darauf beruhen. Ali schnappt sich bereits so viele Gepäckstücke wie er tragen kann und macht sich auf den Weg in Richtung Parkplatz.

Ali hat einen Faible für deutsche Autos und scheint die Einstellung zu vertreten, dass weniger mehr ist. Jedenfalls habe ich keine Ahnung, wie wir alle in die Kiste samt Gepäck passen sollen. In einen Polo. Aber Ali hat vermutlich wie ich damals „Wetten dass“ geguckt und sich daran erinnert, dass locker 18 Personen selbst in einen Smart passen. Das dürfte auch der Grund dafür sein, dass er nicht mal seinen Kofferraum für uns ausgeräumt hat. Ein Foto davon zu machen war nicht möglich. Der Autofokus hatte schlicht nicht mehr genug Luft, um sich auf irgendwas zu fokussieren. Immerhin fährt die Kiste. Gerne wären wir zuerst mal in unseren Riad gefahren, um den auf uns liegenden Kram loszuwerden. Aber Ali hat seine eigene Agenda. Nach wenigen Minuten hält er vor einem großen Gebäude an und schichtet die ersten Gepäckstücke von uns herunter. *„I suppose you are hungry. Mammy is the best!“* Das Auge vernichtet indessen die Erwartung, die durch das Ohr erzeugt worden ist. Mammy heißt in Wirklichkeit *„O Mammy“* und nennt sich selbst das *„best burgers in town“* Restaurant. Mit diesem Satz beerdigt sich endgültig unsere Hoffnung, mit Alis Hilfe das landestypische zu entdecken. Wer allerdings jetzt an eine afrikanische Frittenbude mit ranzigen Fett auf offenem Feuer denkt, hat die Rechnung ohne Ali gemacht. Das „O Mammy“ gehört nämlich zum „Queen Victoria“, dem Sterne Restaurant des hiesigen Golfclubs. Ich hoffe, die nehmen Karte.

Während Ali sich bis jetzt bei seiner Zuladung keine Sorge um einen doppelten Achsbruch gemacht hat, prüft er nun mehrmals, ob das Auto gut gesichert und vom Restaurant aus einsehbar ist. *„They are looking for german cars, you know…“* erklärt er sich proaktiv meinem fragenden Blick. Der Wert des Parkplatzes dürfte sich auch ohne Alis Wagen im oberen 6-stelligen Bereich bewegen. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, wer es auf einen kleinen alten Polo abgesehen haben könnte. Über eine ausladende und breite Treppe geht es in das Gebäude hinein. Es folgt gleich die nächste Überraschung. Ali bittet uns, sich die Hände zu waschen, bevor wir den Gastraum betreten. Die Restrooms sind eine Geschichte für sich. Aufwendig mit Mosaik dekorierte Räume und Böden, Designer Waschbecken und lautlose Handtrockner zeugen davon, dass man von Burgern wohl ganz gut leben kann. Ali hat einen Tisch auf der Veranda für uns reserviert. In den nächsten Tagen lernen wir noch, dass es keine Reservierung war. Es ist Alis Tisch. Der Ausblick ist indes gewaltig. Ein sattes Grün mit vermutlich Laser vermessenen Grashalmen, wohin das Auge blickt. Vor uns plätschert in einem See eine Wasserfontäne, deren Wasser auf dem Weg nach unten bei der Hitze eigentlich komplett verdunsten müsste. Wir sind zu Gast im Golf Club von Marrakesch.

Die nächsten zwei Stunden wird gefuttert. Wenn man nicht wüsste, dass man fast 3.000 Kilometer von zu Hause weg ist, wüsste man es nicht. Von den leckersten Salaten bis zu den frisch gemixten Saftcocktails – hier fehlt es sich an nichts. Auch erfahren wir immer mehr über unseren V-Mann. Ali ist nicht nur ein schlichter Apotheker in Marrakesch, wie er sich selbst im ersten Telefongespräch bezeichnet hat. Ali ist die Apotheke. Ihm gehören die meisten der Apotheken in Marrakesch. Für die nächsten Tage hat Ali bereits Pläne. Zwischendurch meldet sich unser Hotel, das sich nun langsam

Sorgen macht. Ich gebe Ali das Telefon und es findet eine größere Debatte statt. Am Ende ist Ali etwas zerknirscht. „*They will pick you up*“ fasst er den mehrminütigen Palaver zusammen. Ich bin überrascht. „*They don’t want me to bring you there.*“ Ich beschließe das nicht zu hinterfragen. Ich würde es nämlich als durchaus angenehm empfinden, jetzt vielleicht in einem etwas größeren Fahrzeug und ohne zuvor mit dem Gepäck Tetris zu spielen, unseren Riad zu erreichen. Nach einer ausgiebigen und von Steffi sorgsam zusammengestellten Nachtischrunde gibt es noch ein größeres Fotoshooting mit dem Personal, bevor dann Ali dem Hotel die Abholerlaubnis gibt. Immerhin akzeptiert der Golfclub Kreditkarte. Vermutlich nur deswegen, weil Ali sonst ein Platzproblem für die Mengen an Bargeld in seinem Polo hätte. Zum Bezahlen komme ich jedoch gar nicht. Das hat Ali bereits für uns alle erledigt.

Etwa 20 Minuten später werden wir vom Hotel Shuttle auf dem Parkplatz des Golfclubs aufgepickt. Sogar unser Gepäck hat dieses Mal einen eigenen Sitzplatz. Fünfzehn Minuten lang geht es im wilden Zickzack durch immer enger werdende Straßen und Gassen in Richtung Medina, bis der Fahrer schließlich stoppt.

Ein Gepäckträger mit einem großen Karren übernimmt uns jetzt. Die Wege sind verwinkelt und man muss sogar öfter mal den Kopf einziehen. Selbst Ali wäre mit seinem Polo hier am Ende. Unser Gepäckträger hört auf den Namen Ahmir und ist furchtbar redselig. Seinem zwar nicht gutem aber immerhin verständlichem Englisch entnehme ich in den nächsten zehn Minuten seine komplette Familiengeschichte. Er hat den Beruf des Gepäckträgers einschließlich des Karrens von seinem Vater geerbt und ist stolz darauf. Ebenfalls ist er für seine Ortskenntnis von der Stadtverwaltung zertifiziert, was ihn wohl von den anderen Gepäckträgern in Marrakesch unterscheidet. Der Stand des Gepäckträgers ist ein ehrwürdiger Beruf, da gute Träger das Aushängeschild der Riads sind, weil diese den ersten Kontakt des Gastes mit dem Hotel darstellen. Alles in sich schlüssig und macht auch etwas nachdenklich. Selten habe ich einen Menschen gesehen, der einen nach unseren Vorstellungen eher schlichten Beruf mit so viel Hingabe erfüllt. Eine gute Gelegenheit, sein Weltbild mal wieder zu erden. Eine mit vielen Eisenbeschlägen armierte Holztür ist unser Ziel. Ahmir klopft mit einem Klöppel dagegen. Kaum schließt sich die Türe hinter uns, eröffnet sich vor uns eine komplett fremde Welt.

Ein nach oben offener Innenhof mit Wasserspielen und einem in der Mitte angeordnetem Pool lassen die staubige Hitze und triste Welt auf der anderen Seite der Türe vergessen. Angenehme Gerüche, orientalisch gestaltete Schmuckelemente und große Sitzkissen rund um den Pool neben Geschwindigkeit aus dem hektischen Alltag der Medina.

Omar begrüßt uns als unser Gastgeber und lädt uns wie gewohnt zu einem Glas Tee und feinem Gebäck ein. Über ein iPad lässt er aus allen Winkeln des Innenhofes orientalische Klänge sanft über uns hinweg plätschern. Ich mache ein schnelles Foto von der Playlist in der Hoffnung, damit zu Hause entsprechende Erinnerung wecken zu können.

Danach geht es auf Entdeckungstour. Nachdem unser Riad in der Medina liegt, sind wir nicht nur dabei sondern gleich mittendrin. Auch hier werden wir interessiert beäugt, aber nicht aktiv umworben. Es ist ein angenehmes Schlendern entlang der vielen kleinen Stände und noch kleineren Geschäfte, die teils unter offenem Himmel und teils unter wilden schattenspendenden Dachkonstruktion ein kleines Labyrinth darstellen. Immer wieder werden wir im Vorbeigehen angesprochen, dass wir in die falsche Richtung laufen. Die Touristenmeile wäre am anderen Ende der Medina. Wir achten ab jetzt sorgsam darauf, der Touristenmeile mit keinem Schritt näher zu kommen.

Die Navigation ist tatsächlich nicht so einfach wie gedacht. Google Maps funktioniert allen Unkenrufen zum Trotz zwar einwandfrei. Nur ist die Genauigkeit einfach nicht für so etwas diffiziles wie eine marokkanische Medina gedacht, bei der sich alle zehn Meter neue Weggabelungen oder Sackgassen vor einem auftun. Der Verkehr ist dicht. In den Gassen zwischen den Ständen sind auch Eselsfuhrwerke und jede Menge Motorräder unterwegs. Es ist ein für uns unvorstellbares lebendiges aber auch lautes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer, die sich rücksichtsvoll arrangieren.

Wir treffen auch diverse Handwerker bei der Arbeit, die ihren Namen noch wirklich verdienen. Ein Schuster sitzt in seinem kleinen Laden und flickt Schuhe. Ein Schreiner kniet an einer selbstgebauten Drechselmaschine und stellt Holzlöffel her. Eine Ecke weiter turnen Bauarbeiter auf einem völlig asymmetrischen Gerüst herum, das nicht mal über Laufflächen verfügt. In einem Holzbottich, der auf der Straße steht, mischt indes ein weiterer frischen Putz an. Das Ergebnis an der Fassade wirkt überraschend professionell, solange man nicht die Entstehungskette vor Augen hat. Das ist echtes Handwerk. Kein Vertrauen kann ich dem Metzger entgegenbringen. Das rohe, auf Steinplatten feilgebotene Fleisch dürfte für

unseren verwöhnten Verdauungsapparat eine nicht zu bewältigende Herausforderung sein. Gleiches gilt leider auch für die vielen kleinen Küchen am Straßenrand. Hier wird gekocht und gebrutzelt, was das Zeug hält. Wäre unser Zeitplan nicht so straff, würde ich hier gerne mal von allem kosten. Gleiches gilt auch für die unglaubliche Vielfalt der Süßigkeiten, die von übervollen Tellern und aus Kühltruhen der Energieeffizienzklasse Z angeboten werden.

Ich erinnere mich noch gut an die wenigen Blogs zu Marrakesch, die unisono vor der größten Bedrohung aller Touristen gewarnt haben: Den Taschendieben. Mit diesen Warnungen im Kopf, stehen natürlich alle Händler und Passanten unter Generalverdacht der unehrenhaften Bereicherung. Genau das ist auch mein erster Gedanke, als ein Junge mich im Vorbeigehen anstößt und auf seine Hosentasche zeigt.

Tatsächlich ragte meine Geldbörse relativ weit hinten aus der Hostentasche raus. Erneut musste ich mich schämen, dass man immer gleich das schlechteste von den Menschen denkt.

Während wir durch die weitverzweigten Gänge der Medina schlendern, brummt mein Handy in einer Tour. Ali schickt uns eine Aktivitätenliste, die locker für eine Woche reicht. Heute Abend hat Ali jedoch keine Zeit, er muss eine seiner neuen Apotheken Filiale einweihen. Aha. Man beachte die Mehrzahl. Was uns aber gar nicht so unrecht ist, denn so können wir etwas auf eigene Faust

entdecken. Bine bekommt fürs erste ein Shoppingverbot, nachdem ich auf Alis Agenda für morgen die Vermittlung einer absolut notwendigen Schlüsselkompetenz entdeckt habe: „negotiate hard!“

Wir nutzen den freien Abend und lassen uns von Google eine Restaurantempfehlung geben. Wir landen im Dabachi chez Cherif, einem Straßenrestaurant direkt in der Medina. Es ist noch relativ früh am Abend, wir sind die ersten Gäste. Gegrillt wird direkt an einem kleinen Stand auf der Straße. Mit Englisch geht hier nichts, aber mit einem Lächeln und der Translator App werden die Teller dann doch voll. Steffi achtet sorgsam darauf, dass eine ausreichende Auswahl diverser Süßspeisen den Weg auf den Tisch findet. Ein echtes Schlaraffenland für Steffi. Die Rechnung wird mit der Hand erstellt, so wie das früher auch bei uns einmal war. Mit nicht mal acht Euro sind wir zu viert rundherum satt und lassen das immer noch hektische Geschehen hier überall auf uns wirken.

Nach dem frühen Abendessen geht es zurück in unseren Riad. Steffi möchte auf jeden Fall noch einmal in den Pool und ich mich auf der Dachterrasse breit machen, um die Vorschläge von Ali für die nächsten Tage zu recherchieren. Außerdem muss der WhatsApp Stapel abgearbeitet werden, der sich durch die schlechte Funkabdeckung beim Hinflug angesammelt hat.

Nach einer kurzen Pause geht es weiter zum Square. Der Square ist der größte Platz in Marrakesch und hört eigentlich auf den Namen Jemaa el-Fnaa, den sich aber vermutlich kein Tourist merken kann. Glaubt man dem Internet, dann treffen sich hier die Straßenkünstler und Händler, um den Abend bei Gesang und im lodernden Licht der goldenen marokkanischen Lampen ausklingen zu lassen. Ergänzt man Wikipedia um den eigenen Eindruck, wird das Bild kommerzieller. Vor uns dürfte die Drückerzentrale aller Streichelaffen, Schlangenbeschwörer sowie die Manufaktur von Aladins Wunderlampen liegen, immerhin noch ohne LED-Leuchtmittel.

Am Stand der fliegenden Teppiche werde dann aber auch ich beinahe schwach. Allerdings bin ich mir nicht sicher, ob eine einfach Form One dafür reicht, das Ding bei uns zuzulassen. Der Square ist aber durchaus lebendig und man muss schon mal dort gewesen sein, gerade am Abend. Leider sind wir heute die scheinbar einzigen Fremden und damit Freiwild für die auf Touristen spezialisierten Händler. Es ist ein harter Kontrast zu den Händlern in der hinteren Medina, die mit Freundlichkeit und zurückhaltenden Gesten auf ihre Angebote aufmerksam machen.

Hier wird aggressiv die Hand aufgehalten und lautstark kommentiert, wenn man nichts zu geben hat. Der Square hat für uns aber noch eine andere strategische Bedeutung: Er verfügt über einen Geldautomaten.

Ali hat ebenfalls in die vollen gelangt. Für den nächsten Tag hat er uns einen Besuch im El Bacha organisiert, einem der berühmtesten Kaffeehäuser. Das El Bacha ist eines der Gebäude des Königspalastes Dar el Bacha. Hier residieren die Gäste des Königs, zumindest wenn man Ali Glauben schenken darf.

Es wird dunkel, was überhaupt nicht zur Temperatur passt. Satte 34 Grad verkündet die Wetter App. Immerhin wird es morgen zumindest nicht viel wärmer. Auf dem Rückweg haben sich viele Einheimische um diverse Lampenverkäufer gescharrt. Gleich in der Nähe unseres Riads liegt ein kleiner Lebensmittelladen, der sogar über eine funktionierende Kühltruhe verfügt. Wir bunkern Cola, Schweppes und jede Menge Wasser, um im Nachgang auf unserer Dachterrasse noch einen Absacker zu trinken. Der Abend auf der Terrasse ist traumhaft, auch hier sind wir die einzigen Gäste. Über die Dächer dringt der Trubel vom Square, der nur ein paar hundert Meter von uns entfernt liegt. Entfernter Gesang und dumpfe Trommeln versuchen, die wenigen in der Stadt befindlichen Touristen anzulocken. Von unten aus dem Innenhof heraus plätschert sanft der Pool. Irgendwie wirkt alles ein wenig unwirklich. Ich schreibe noch ein paar Zeilen für unseren Blog, lösche ein paar wichtige geschäftliche E-Mails und dann ist für heute wahrlich Schluss.

Freitag

Der Morgen erwacht mit seiner ganz eigenen intimen Ruhe. Einzig die große Dattelpalme im Innenhof zieht ab und zu einen Vogel mit seinem melodischen Gesang an. Selbst der Ruf des Muezzins erklingt im Riad wie die leise Erinnerung an eine längst vergangene Welt. Die aufsteigende Sonne intensiviert den Duft der Orangenbäumchen. Nichts spricht dafür, sein Bett vorschnell zu verlassen. Nichts spricht dafür? Doch. Das Frühstück.

Der Frühstückstisch ist bereits aufwendig dekoriert und ist auf einer kleinen Empore gelegen, von der aus man einen guten Überblick über den Innenhof des Riads hat. Pünktlich um 9 Uhr beginnt Omar aufzufahren. Bine versucht währenddessen Rhadisch zu erreichen. Rhadisch ist unser Organisator für den Wüstentrip, dessen Fahrer uns am Samstag hier einsammeln will. Ich nutze indes die Gelegenheit und versuche unseren Kontaktmann in Fez zu erreichen, aber immer noch ohne Erfolg. Dafür entdecke ich eine weitere Telefonnummer mit marokkanischer Vorwahl in meiner Liste, die ich aber nicht zuordnen kann. Ali hat uns das Programm für den heutigen Tag vorgeschlagen. Wobei es das Attribut „angeordnet“ vermutlich besser treffen würde.

Wir verlassen die angenehme Kühle des Riads. Mit einem Geräusch von Schwere und Geborgenheit fällt die wuchtige Holztür hinter uns ins Schloss. Durch die in den unterschiedlichsten Rottönen gefärbten Gassen empfängt uns die Medina mit einer Melange aus Gerüchen und arabischen Gesprächsfetzen. Das Leben hier ist schon lange im Gang, schon alleine wegen der frühmorgens noch etwas kühleren Temperaturen. Zumindest aus deren Sicht.

Auf dem Weg ruft Ali an und erklärt das Abendprogramm. Ich hatte ihm bereits avisiert, dass wir gerne etwas landestypisches erleben möchten. Nachdem ich auf

Wikipedia gelesen hatte, dass der Bauchtanz seine Wurzeln in Afrika hat, frage ich Ali danach. Der kringelt sich in meiner Vorstellung vor Lachen auf dem Boden. *„Oh Henrik, we are doing this only for tourists*.“ Aha. Again what learned. *„I have something special for you. With a great show*.“. Klingt gut. *„I will arrange it*.“ Klingt auch gut.

Nach einer halben Stunde haben wir es erreicht. Das Café Bacha mit seinen angeblich 1000 Kaffee Spezialitäten. Zumindest ist Google dieser Meinung. Von einem Café aber weit und breit keine Spur. Tatsächlich versteckt sich das Café nämlich hinter soliden Mauern, die den Königspalast vom Fußvolk trennen. Die Trennung kann aber gegen Einwurf von 60 MAD´s – das sind etwa 6€ - überwunden werden. Für einen Marokkaner ist das eine Ansage, da das Lohniveau mit etwa 15 MAD pro Stunde im Vergleich zu uns sehr niedrig angesiedelt ist. Immerhin darf man für die Spende noch einen Blick auf das im Innenhof befindliche Museum werfen. Das ist wieder erwarten sogar viel interessanter als gedacht. Im Museum befindet sich eine Weltkarte aus einer Zeit, in der man noch ohne technische Hilfsmittel die Länder und Städte aufs Papier gebracht hat. Die Übereinstimmungen sind dabei deutlich größer, als die von Steffi beim Vokabeln abfragen.

Wir haben etwas Zeit, da unser Tisch noch vorbereitet wird. Gleich neben dem Café ist die dazugehörige Einkaufsmeile. Ein unglaublich hoher Raum, der randvoll mit Kaffee ist. Über 200 Kaffeesorten warten darauf, Gramm für Gramm altmodisch gewogen und in elegante Metallbehälter mit dem typischen Logo des „el bacha“ Coffee House abgefüllt zu werden. Über den Preis wird Stillschweigen vereinbart. Lediglich der Wunsch der Kreditkarte nach ihrem Pin zeigt, dass man sich hier im „el Bacha“ der Exklusivität seines Kaffees durchaus bewusst ist. Wer an dieser Stelle nach seinen Einkäufen greift, zeigt, dass er nicht die Bohne verstanden hat. Ein in schwarz gekleideter Diener kümmert sich um die Aufbewahrung und den Transport der elitären Hülsenfrüchte. Glücklicherweise wird in diesem Moment unser Tisch frei, bevor wir uns noch in weiteren Disziplinen danebenbenehmen können. Auf dem kurzen Weg zum Café schießen wir für Ali noch ein Beweisfoto damit er sieht, dass wir uns an seine Anweisungen gehalten haben.

Das Kaffeehaus überfordert uns. Hunderte Kaffeesorten stehen zur Auswahl, die Beschreibungen dazu sagen uns aber nichts. Immerhin gibt es eine Sortierung nach Ländern. Ich entscheide mich für eine äthiopische Kaffeemischung. Keine Ahnung warum. Vielleicht weil ich glaube, dass der eher dünner ist. Steffi ordert etwas ohne Koffein und bekommt einen Erdbeershake. Was in Tanger der Tee war, ist hier der Kaffee. Ein Ober in einer vom weißen Riesen persönlich gestärkten Uniform schenkt den Kaffee schwungvoll ein. Das Aha-Erlebnis stellt sich bei mir jedoch nicht ein und erspart somit dem Diener von nebenan den Transport der Bohnen zum Flughafen. Steffi war in der Zwischenzeit nicht untätig und betreut bereits die erste Nachtisch Generation, die jedoch nicht besonders alt werden wird.

Nach dem Kaffee geht es wieder zurück in Richtung Medina. Bine möchte, dass wir bereits aus der Entfernung als Touristen erkannt werden und will deswegen Strohhüte shoppen. Als wir gerade das Café verlassen, treffen wir: Ali! Jetzt sind wir systematische Zufälle zwar durchaus gewohnt (Stichwort: Gegenwind), aber damit haben wir nicht gerechnet. Ali ist nach unserem Post nämlich eingefallen, dass er seine eigenen Kaffeevorräte auffüllen muss. Dass er dabei keine halben Sachen macht, sieht man dem Diener an. Ich informiere Ali über unser Strohhut Projekt. Immerhin lacht er sich nicht kaputt, startet aber in einen Crashkurs der lokalen Geschäftspraktiken. Ich lerne schnell. Gerne hätte ich Ali bei einer Preisverhandlung einmal live in Action erlebt, hier bleibt er aber hart. *„Henrik, thats your job!“* Wo er recht hat, hat er recht.

Auf dem Weg in die Medina schieße ich noch ein Foto einer Militärpatrouille in einem rostigen Jeep, die ein Haltverbotsschild bewacht. Die findet das nicht wirklich gut und erklärt mir das auch in einem unglaublich höflichen Englisch. Jetzt aber nicht, weil das eine militärische Geschichte ist, sondern wegen dem Recht am eigenen Bild! Immerhin kann ich sie diesbezüglich beruhigen, schließlich wollte ich nur das Schild und nicht sie fotografieren. In Nordkorea hätte diese Diskussion

vermutlich länger gedauert. Ich erzähle dafür noch ein wenig, was wir hier machen und sie erzählen mir, dass sie sich wieder über mehr Touristen freuen würden.

Wir treffen auf den ersten Strohhut Dealer. Der Listenpreis liegt bei 100 MAD. Ich wende das gerade erlernte an. Mit dem Erfolg, dass er uns lachend und kopfschüttelnd zu einem Kollegen um die Ecke schickt. „*Cheaper, but poor quality!*“ grinst er mich an. Auch hier werden wir nicht handelseinig. Ich stelle den Kauf zurück und beschließe, eine Nachhilfestunde bei Ali zu buchen.

Es ist Mittagszeit. In der Medina ist nicht so viel los, es ist den Einheimischen bei schlappen 39 Grad wohl auch zu warm. Ein paar Eselskarren füllen die Vorräte einiger Geschäfte auf. Kinder rufen uns zu, dass wir mal wieder in der falschen Richtung unterwegs sind. Nicht nur in der falschen Richtung, auch zur falschen Zeit.

Immerhin treffen wir auf einen sichtlich ergrauten Tuchhändler (Bild siehe vorherige Seite), der uns auf irgendeinem Gras kauend freundlich grüßt. Viel zu offensichtlich interessiert sich Bine für sein Sortiment. So dauert es nicht lange, bis auch er seine Hutkollektion vor uns ausgebreitet. Eigentlich ist der Zug schon abgefahren, aber ich eröffne den Sales Prozess mit 10 MAD, was in etwa einen Euro entspricht. Der Opi beginnt in bröckeligem Englisch, mir die Lebensgeschichte eines jeden Hutes zu erzählen und dass er mindestens 70 Dinger braucht, um morgen noch etwas zum Essen zu haben. Ich erhöhe auf 15 und biete ihm dafür an, die Lebensgeschichte seines Hutes der Welt auf Instagram zu erzählen. Er erzählt mir jetzt, wer die Hüte näht, ich zeige ihm dafür meine Follower. Die Sache beginnt wider Erwarten Spaß zu machen. Es ist nicht einfach das Feilschen um einen Preis, es geht nicht um „last bid“. Es ist emotionales Storytelling. Jeder versucht den anderen zu überzeugen, warum das Gebot aus der eigenen Sicht angemessen ist. Nach ein paar Minuten sind wir uns einig geworden. Für 30 MAD wechselt die Vormundschaft für den Hut zu Bine, die den Betrag aus Mitleid zu Opi auf 40 MAD aufrundet. Ich gebe es auf.

Mit dem Hut auf dem Kopf geht es durch die Medina wieder zurück in den Riad. Omar hat bereits einen Tisch für uns in einer Nische des Innenhofes vorbereitet und serviert Gebäck mit Tee. Aus dem iPad dudelt sanfte Musik von Ahmed Alsheiba.

Inmitten von alledem plätschert ganz leise der Pool, der mit echten Kerzen sogar tagsüber illuminiert ist.

Die Musik, das leise Rascheln der Palmen und der Duft des orientalischen Tees lassen vergessen, wie quirlig und staubig es draußen ist.

Der Pool ist verführerisch, aber auch hier eiskalt. Steffi probiert es trotzdem. Wir nutzen die Zeit für eine kleine Pause. Ich versuche unterdessen herauszubekommen, wie wir am besten zu Alis Abendevent kommen. So richtig viel hat er nicht an Details herausgelassen. Nur dass es eine

marokkanische Show beinhaltet, nicht gleich um die Ecke ist und auch etwas teurer. Was immer das auch heißen mag. Gemeinsam mit Google und der Adresse versuche ich herauszufinden, ob man da nicht vielleicht sogar öffentlich hinkommen kann. Von einem Taxi hat uns Ali abgeraten. Wir sind als Orts- und sprachunkundige schlicht Freiwild für die schwarzen Schafe des Gewerbes. Bei den weißen Schafen ist es aber nicht wirklich besser. Die wollen ihren Job zwar ordentlich machen und einen zufriedenen Kunden, kämpfen aber genauso mit der Sprachbarriere wie wir. Was dann in der Praxis dazu führt, dass der Taxifahrer seine eigene Vorstellung hat, wo wir am zufriedensten sein könnten und uns dann eben dort hinfährt. Am Ende finde ich dann doch eine Busverbindung. Zwar mit Umsteigen, aber wir haben ja Zeit. Ich schicke Ali meine Recherche per WhatsApp.

Bine hat indessen ein kleines Restaurant für heute Abend im Obergeschoss der Medina entdeckt. Vor dem Essen steht noch ein Besuch im Hamam an, den Omar für uns organisiert hat. Steffi ist davon überhaupt nicht begeistert, muss aber im Sinne der interkulturellen Weiterbildung mit. Weit haben wir es nicht. Denn Omar hat kurzerhand den Hamam in den Riad bestellt. Nach einer Stunde Hamam sind alle Beteiligten auf dem Stand von davor. Während die Erwachsenen es erholsam fanden, hat es Steffi auf ihre Blacklist gesetzt.

Gegen 19 Uhr geht es zum Abendessen durch die Medina, in der jetzt wieder Partystimmung ist. Unser Restaurant liegt direkt am Square und ist eine überdachte Terrasse im ersten Stock eines Hauses, bei dessen Zustand man sonst eher lieber draußen im freien Gelände Platz nehmen würde. Immerhin haben wir aber einen guten Platz neben einer tragenden Wand und es gibt sogar dezente Live-Musik. Auch hier sind wir die einzigen Touristen. Vom unmittelbar davor liegenden Square schallen Trommeln und Gesang herüber, die unser akustisch leider eher untermotorisiertes Livemusik Duo an die Wand spielen. Von den Preisen her müssen wir in einem Sterne Schuppen gelandet sein. Mit 50 Euro ist die Rechnung für uns zu viert zwar beispiellos günstig, für die Marokkaner aber eine echte Hausnummer.

Unter sorgsamster Umgebung aller angeleinten Äffchen, Schlangenbeschwörer und Aladdins Wunderlampenhändler geht es gegen 22:30 Uhr zurück auf unsere Dachterrasse. Kaum hat man etwas Abstand gewonnen, wird es auf den Straßen wieder ruhiger. Viele Händler starten erst jetzt mit den kühleren Temperaturen ihr Geschäft. Neben Obst werden auch überall frisch gepresste Säfte angeboten.

Keine 20 Minuten später sitzen wir wieder auf unserer Dachterrasse. Es hat immer noch 37 Grad und ist stockfinster. Während ich gerade mit unserem Blog starten will, klingelt Ali per WhatsApp durch. Ich hole mir erstmal einen saftigen Anschiss ab, sowas unzuverlässiges wie einen öffentlichen Bus in Betracht zu ziehen. Die Fahrpläne sind reine Makulatur und wenn der Busfahrer keine Lust mehr hat, geht er eben heim. Ich hätte jetzt auch nichts gegen einen kleinen Fußmarsch, aber die Gegend ist dafür wohl nicht geeignet. Ali seufzt und verspricht, sich um unser Problem zu kümmern. Er kann uns leider nicht selbst fahren, weil er morgen um 23 Uhr in der Apotheke sein muss. Morgen steht auch der Besuch im königlichen Aeroclub an. Wir vereinbaren, dass wir uns morgen zum Mittagessen treffen. Bei der Gelegenheit können wir dann gleich Transfer Problem besprechen und im Anschluss zum Flughafen weiterfahren.

Ich notiere noch die heutigen Erlebnisse in mein OneNote und klappe mein iPad zu, dessen fahle Displaybeleuchtung eh ein wenig die Stimmung stört. Es ist eine unwirkliche Situation. Wir hören Kinderlärm aus den Gassen unter uns und das kurz vor Mitternacht. Der blau-dunkle Nachthimmel zeigt aufgrund der Luftfeuchte kaum Sterne, obwohl keine Wolke am Himmel ist. Omar sitzt zwei Stockwerke unter uns im Innenhof vor seinem Pool und wartet darauf, dass er uns irgendetwas Gutes tun darf. Mit einem Wink entlasse ich Omar. Schlafenszeit für heute.

Freitag

Heute ist es mal nicht das Thermometer. Geweckt werden von einem penetranten Hahn, der bei uns schon einer Bürgerinitiative zum Opfer gefallen wäre. Omar lässt es beim Frühstück an nichts fehlen, wobei auch gestern viel zu viel übriggeblieben ist. Gerne hätte ich mich mal an einer authentischeren Version des Frühstücks versucht, aber das lässt Omar vermutlich nicht zu. Heute steht der königliche Aeroclub auf dem Programm. Und natürlich Alis Abendevent. Wie immer hat Ali den Tag ein klein wenig für uns vorgeplant. Immerhin haben wir heute bis 11 Uhr „Zeit zur eigenen Verwendung“. Rudi möchte einen Abstecher zum Palast Al Baadi machen, was auf Deutsch „der unvergleichliche“ bedeutet. Damit hat man allerdings auch den Nagel auf den Kopf getroffen, zumindest was die Ticketpreise dafür betrifft. Ein marokkanischer Tageslohn wird von jedem von uns abverlangt, um sich dutzende leere Räume und eine Toilette aus dem 16. Jahrhundert anzusehen. Ein Fragezeichen erzeugen bei mir die vielen Kaminöfen, die in den jeweils größten Räumen des Palastes eingelassen sind. Scheinbar haben sich hier im 16. Jahrhundert noch Reste der letzten Eiszeit gehalten.

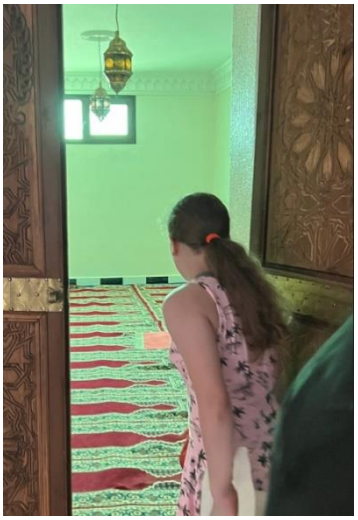
Für halb zwölf haben wir uns an der Koutoubia-Moschee mit Ali verabredet. Es steht zuerst das gemeinsame Mittagessen an, das Steffi schon eigenmächtig erneut auf den besten Burgerladen der Stadt festgelegt hat. Danach ist die Stippvisite des königlichen Aeroclubs dran, wobei Ali diesen lieber auf die Morgenstunden verlegt hätte. Geflogen wird aufgrund der Hitze zwischen Sonnenaufgang und dem frühen Vormittag, danach wird es selbst den temperaturtechnisch abgehärteten Marokkanern anscheinend zu warm.

Wir finden Ali nicht, aber er uns. Was einfach daran liegt, dass sich der schwarze Polo auf eine ebenfalls schwarze Mercedes Limousine ausgedehnt hat. Vermutlich aufgrund der Hitze. Ich mache mir eine Notiz, meinen BMW in Zukunft eine Nummer kleiner zu bestellen und diesen dann einfach ein paar Tage in Marrakesch zu parken. Ich beschließe, mich nicht mehr über Ali zu wundern. Leider halte ich das nicht lange durch. Auf der breiten Mittelkonsole liegen lauter iPhones in verschiedenfarbigen Hüllen. „*Why don't you use multisim*?“ frage ich ihn. Ali lacht. „Nein, die sind für meine verschiedenen Unternehmen. So kann ich besser entscheiden, ob ich da rangehen möchte oder nicht“ erklärt mir Ali. Der Apotheker.

Wir nähern uns dem Flughafen von der nördlichen Seite, die sich das Militär angeeignet hat. Google verrät mir, dass hier auch die jährliche Airshow abgehalten wird. So richtig mit „laut und niedrig“

fliegen. Heute ist aber komplett tote Hose. Das schwere Schiebetor für die Zufahrtsstraße öffnet sich, ohne dass wir jemanden sehen. Der riesige Parkplatz vor dem Gebäude des Aeroclubs ist nahezu leer.

Rein kommen wir dennoch nicht. Der Polizist am Eingang will nämlich Ausweise sehen, die wir nicht haben. Selbst Ali braucht ein paar Minuten, um eine Ausnahmegenehmigung für den Sicherheitsbereich zu organisieren. Innen ist es erstaunlich unspektakulär. Wobei ich auch nicht weiß, was ich eigentlich erwartet habe. Die Räumlichkeiten sind dennoch gewaltig. Es gibt Flipcharts, Briefing Räume und Computer für die Flugvorbereitung. Auf jeden Fall verfügen die hier über unglaublich viel Platz. Immerhin gibt es eine Wand mit dem Schriftzug des Aeroclubs Marrakesch, die dann auch für das Fotoshooting herhalten muss. Die an der Wand befestigte VFR-Chart ist übrigens aus dem Jahr 1998 und deckt weder die Westsahara noch den Bereich zu Algerien ab. Ich nehme das als Anlass und frage Ali, ob wir vielleicht einen Abstecher nach Algerien machen können. Skydemon hat mich regelrecht darum gebeten, weil es von dort noch keine Pilot Reports gibt. Mittlerweile bin mir auch ziemlich sicher, dass Ali dort einen befreundeten Apotheker hat. Ali erahnt meinen Gedanken und kürzt das Ganze mit einem „*Forget it, it's a non flyable country*“ ab. Mittlerweile habe ich schon gelernt, dass man Ali besser nicht widerspricht.



In einem Raum findet Steffi dutzende Teppiche nebeneinander aufgereiht, die den fliegenden Zauberteppichen vom Marktplatz stark ähneln.

Möglicherweise eine Art Flugsimulator für den Winter, oder doch ganz profane Gebetsteppiche. Wir gehen über das Vorfeld in einen großen Hangar. Hier parkt all das, was man bei uns nicht findet. Neuflugzeuge. Natürlich nicht nur, aber der Zustand der meisten Flugzeuge ist top. Irgendwie erinnert mich das an Casablanca und die nagelneue Mooney. Wer in diesem Land fliegt, hat einfach das Geld, sich ein neues Flugzeug zu kaufen. Oder er fliegt eben nicht. Rudi macht eine Sitzprobe in einer Cirrus, während ich mich für die 182er mit Garmin NXi interessiere. Ali öffnet indes die Türen zu einer 36er Bonanza, die mit nachgerüstetem Glascockpit wie aus dem Ei gepellt dasteht. Natürlich gibt es auch Flugzeuge, die modellbedingt schon ein paar Jahre auf dem Buckel haben müssen. Ansehen tut man es ihnen freilich nicht. Selbst die 152er sehen aus, als wären sie direkt nach der Auslieferung einbalsamiert worden. So muss es in den 80ern gewesen sein, als man sein Neuflugzeug beim Händler abgeholt hat. Umso mehr überrascht es mich, dass in den glasscockpitlosen Maschinen

25kHz Funkgeräte verbaut sind. *„Ali, why do you still have the 25kHz radios in use*?“ *„Why not?*“ wunder sich dieser. Tatsächlich ist es mir bisher nicht aufgefallen. Aber alle Funkfrequenzen in Marokko sind im 25kHz Raster. Was im Umkehrschluss bedeutet, dass keines dieser Flugzeuge jemals den Weg nach Europa finden wird.
Alle neuen Flieger sind natürlich „full featured“. Ich komme nicht umhin bei Ali nachzufragen, warum die Cirren und Bonanzas alle mit TKS ausgerüstet sind. In einem Land, wo die Temperatur eigentlich nie unter 20 Grad fällt. *„Well, we ticked every possible option upon ordering. So we can´t forget anything.*“ Was für eine blöde Frage von mir. In meinem nächsten Leben werde ich Apotheker in Marrakesch.

Draußen auf dem Vorfeld entdeckt Rudi eine Seneca, die so gar nicht in das Bild passt. Sie ist in einem erbärmlichen Zustand, Hoheitszeichen sind Fehlanzeige. Ali scheint die Gedanken von Rudi zu erkennen. *„They put it down here and have never seen anymore since than!“* ist Ali´s Kurzform. Die etwas längere Version hört sich wie die Story in Tom Cruise „Barry Seal“ an. Zwei zwielichtige Gestalten aus dem tieferen Afrika haben die Seneca auf das Vorfeld geschmissen, den Schlüssel stecken lassen und sind getürmt. Mir ist zwar nicht klar, wie das in diesem doch recht gut gesicherten Bereich so einfach möglich ist, aber ich nehme das mal so zur Kenntnis.

Jetzt ist man sich beim Aeroclub uneins, was man mit dem Flieger machen soll. Die Seneca steht wohl mittlerweile ein halbes Jahr hier rum und keiner hat bis jetzt irgendwelche Besitzansprüche angemeldet. Bei uns würde man vielleicht noch über die Seriennummern versuchen, den Halter zu ermitteln. Hier verspürt man diesen Drang nicht wirklich und will einfach noch ein weiteres halbes Jahr warten. Danach soll das Flugzeug in den Bestand des Aeroclubs wandern und erstmal grundlegend saniert werden. Wie das dann geht so ganz ohne Papiere, würde mich schon interessieren. Aber ich behalte das für mich. Ein paar Minuten später kommt die indirekte Antwort. Ich wollte nämlich wissen, wie gut man hier an Ersatzteile rankommt.

Ali hat mit ausgestrecktem Arm auf die militärischen Hangars entlang des Vorfelds gezeigt. *„We are doing them on our own in our workshops*.“ Hach ja. Was für eine weitere blöde Frage von mir.

Zurück im Riad stecke heute sogar ich die Füße in den Pool und versuche nebenbei erneut, unseren Kontaktmann in Fes zu erreichen. Ich hatte zwar zwischenzeitlich einen weiteren Anruf per WhatsApp von einer marokkanischen Handynummer, aber der Rückruf war erfolglos.

Die Temperaturprognose für die nächste Woche sieht für Ouarzazate nicht wirklich gut aus. Ab dem Vormittag ist das Thermometer schon in Richtung 40 Grad unterwegs. Insofern werden wir den Flieger dann doch in Marrakesch stehen lassen müssen. Das Risiko ist zu groß, wegen irgendwelchem Paperwork den Flieger nicht zum Sonnenaufgang von der Bahn zu bekommen.

Bine koordiniert in der Zwischenzeit den sich seit gestern schon abzeichnenden Changes über unseren Veranstalter, damit der weiß, dass er uns jetzt in Marrakesch einsammeln muss. Ab Morgen starten wir nämlich in das eigentliche Highlight unseres Aufenthalts. Es geht in die Wüste. Dazwischen steht aber noch Alis Abendprogramm, für das noch ein entsprechendes Up-Dressing ansteht.

Um 18 Uhr laufen wir in Richtung der „Elkoutoubia Gardens“, einer kleinen der Moschee zugehörigen Parkanlage. Die Sonne senkt sich langsam ab und taucht den Square in ein goldenes Licht. Leider haben wir nicht die Zeit, die abendlichen Eindrücke zu genießen.

Die Anweisungen Alis hörten sich spannend an. Wie werden von einem Taxi an der Straßenkreuzung beim Minarett der Moschee abgeholt. Um das Ganze eine Spur anspruchsvoller wird, hat man gleich fünf der Straßen an die Kreuzung gebaut. Damit uns das Taxi erkennt, müssen wir auf Kommando unsere gelben Warnwesten anziehen. So lange bleiben wir „undercover“ in dem danebenliegenden Park. Das Kommando gibt das Taxi per WhatsApp, dessen Kennzeichen wir ebenfalls bereits im Vorfeld erhalten haben.

Mit diesen Anweisungen komme ich jetzt doch ins Grübeln, was Ali mit einer typisch marokkanischen Abendveranstaltung gemeint haben könnte, und schwanke zwischen Drogenparty und Waffenbazar.

Warum uns Ali zum Versteckspiel geraten hat, wird schnell klar, als wir völlig unautorisiert und viel zu früh an der Straßenkreuzung stehen. Das Risiko entsteht nicht durch den völlig unkontrollierten

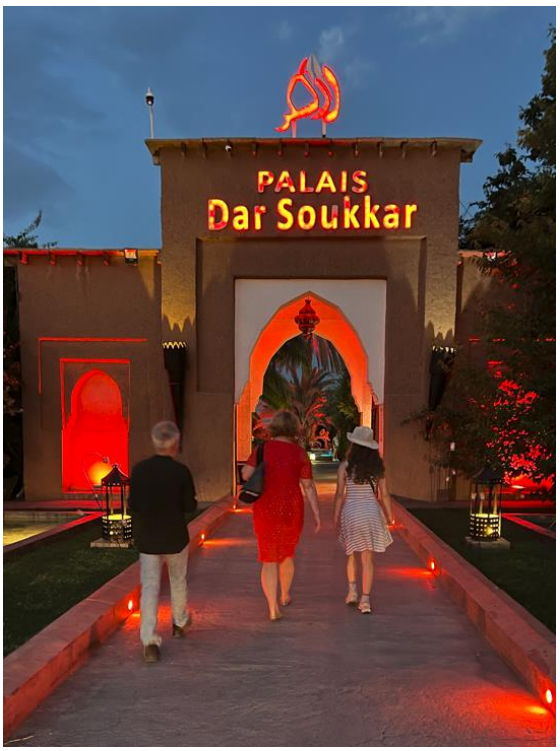
Mischverkehr zwischen Pferden, Fahrrädern, Mopeds und Autos. Sondern darin, dass dich jeder in sein Taxi ziehen will. Wir lernen aber schnell und ziehen uns von der Frontlinie zurück.

Fast pünktlich zur angegebenen Minute kommt der angekündigte WhatsApp Anruf. Das Englisch meines Gesprächspartners ist noch schlechter als mein Französisch.

Irgendwas mit „one minute“ glaube ich aber herausgehört zu haben und informiere den Rest der Mannschaft. Pünktlich auf die Sekunde ziehen wir unsere gelben Trikots an und laufen zurück an die Bordsteinkante. Immerhin scheint die Taxigilde sich durch diese konzertierte Aktion zumindest temporär bedroht zu fühlen und fährt erstmal an uns vorbei. Ab jetzt läuft es wie im Film. Ein Taxi mit zwei Insassen hält vor uns und gestikuliert uns wild zu, einzusteigen. Während sich die anderen schonmal zu dritt in Kleinwagen falten, checke ich noch kurz das Kennzeichen und lege mich dann über alle drüber. Noch bevor die Tür zu ist, gibt der Fahrer Gas. Offensichtlich herrscht vor der Moschee Halteverbot und das scheint wohl auch kontrolliert zu werden.

Nachdem wir uns dann so gut es geht auf der Rücksitzbank sortiert haben, beginnt der Beifahrer zu erzählen. Auch er heißt natürlich Mohamed und ist der Übersetzer, weil unser Fahrer noch weniger als er Englisch spricht. Zuvor muss er wohl noch einen Lagebericht an Ali absetzen, dass er uns vollständig eingesammelt hat. Man kann Ali wirklich nicht vorwerfen, er würde sich nicht um uns kümmern. Das Auto ist innen mit rotem Plüsch aufwendig dekoriert, als wolle es damit eine zusätzliche Knautschzone anbieten. Die in allen Farben blinkenden Warnlampen von ABS, Motorsteuergerät und Öldruck unterstreichen dieses Gefühl.

Die Fahrt dauert dann eine knappe halbe Stunde und geht durch ziemlich heruntergekommene Gegenden. Vielleicht doch ganz gut, dass wir nicht auf den Bus angewiesen sind. Gegen 20 Uhr kommen wir auf einem eher unscheinbaren Parkplatz an, irgendwo außerhalb der Stadt. Während auf der Straße eher wenig los war, steppt hier jetzt der Bär. Ein Kommen und Gehen von Fahrzeugen, die aufgrund ihrer Unverbeultheit alle nicht Teilnehmer des täglichen Straßenverkehrs sein dürften. Unser Fahrer will wissen, wann er uns wieder abholen soll. Ich habe keine Ahnung und frage ihn, wie lange denn das hier normalerweise dauert. Er lächelt und zuckt mit den Schultern. Ich werfe mal „Mitternacht“ in den Raum und schicke ihm zur Sicherheit die Uhrzeit noch per WhatsApp. Danach folgen wir einem mit Unterflurlampen befeuerten Weg durch eine Gartenanlage in Richtung eines orientalisch anmutenden Torbogens, der alles in ein rötliches Licht taucht. Wir stehen vor dem „Palais Dar Soukkar“. Ich habe keine Ahnung, was uns dahinter erwartet. Durch den Torbogen geht es hinein in einen nicht minder aufwendig gepflegten und dekorierten Garten. Viel Zeit zum Googlen bleibt nicht um herauszufinden, was hier abgeht. Nach kurzer Zeit erreichen wir den mitten auf dem Weg liegenden Check-In. Die Gäste vor uns sind offensichtlich bereits bekannt und werden mit viel Gestik hineinkomplementiert. Bei uns ist man sehr diskret und prüft die Gästeliste unauffällig auf unsere eher ungewöhnlichen Namen, um auch uns dann den Weg nach innen zu öffnen. Was sich jetzt innerhalb der Mauern das Dar Soukkar abspielt, kann man sich kaum vorstellen, wenn man nicht selbst dort war. Alles, was vor den Toren des Palastes noch in landestypischer Kleidung verhüllt unterwegs war, erkennt man auf einmal nicht wieder. Verschleierte Mädchen verwandeln sich in



schöne Frauen, die mit ihren iPhones in der Hand auch auf jede Party bei uns passen würden. Die alkoholischen Cocktails in ihren Händen haben dabei eine Halbwertszeit, die der einer Kugel Eis in der Mikrowelle entspricht. Das Dar Soukkar ist eine einzige Partymeile und lässt vermutlich nur im Ansatz

erahnen, wie es um die Doppelmoral der oberen Tausend hier in Marrakesch bestellt sein dürfte. Kurz nach 20 Uhr sind noch viele der Tische leer. Das „Event“ startet um 22 Uhr, was auch immer das bedeuten mag. Ein Ober geleitet uns zu unserem Tisch. Ali hat sich richtig ins Zeug gelegt und uns einen Platz direkt an einem Laufsteg organisiert, der wesentlicher Bestandteil des Abendprogramms sein dürfte.

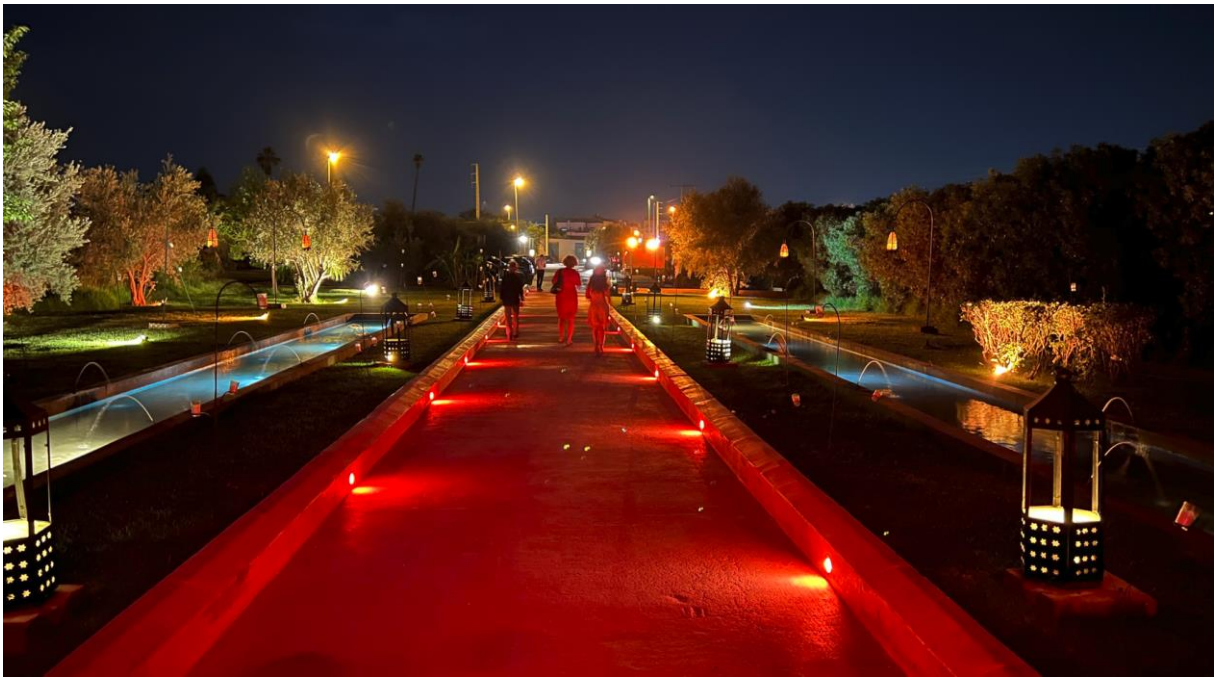
Die Menükarte bekräftigt dann den Eindruck, dass hier vermutlich auch gar nicht alle reinwollen. Unter 100€ pro Person geht hier nämlich nicht allzu viel. Bei einem durchschnittlichen Stundenlohn eines marokkanischen Apothekers von 1,40€ (Quelle: Ali) ist das eine Ansage.

Kurz vor 22 Uhr startet dann die Show. Ein farbenreiches, lautes und durchaus künstlerisch nicht völlig talentfreies Ensemble zeigt marokkanische Tänze mit artistischen Einlagen. Parallel dazu läuft der Service, der auf die jeweiligen Darbietungen abgestimmt die unterschiedlichen Gänge unserer Menüs serviert. Auch beim Essen kann man nicht meckern. Die Qualität der Küche ist beeindruckend und die Darbietung des Service gekonnt.

Bei den Rahmenbedingungen dürfte mal wieder Ali seine Finger im Spiel gehabt haben. Kinder sind im Dar Soukkar nämlich „not accepted“. Aus diesem Grund gibt es viele neugierige Blicke in unsere Richtung und es dauert auch nicht lange, bis Steffi sichtlich irritiert auf die Bühne geholt wird. Trotz mehrfacher Animationsversuche kommt sie aber nicht in den Takt. Was wahrscheinlich eher am Takt liegt, der für den jungen Nachwuchs einfach 100 BPM´s zu niedrig ist.

Die Show läuft weiter und wird nur kurz unterbrochen, wenn der nächste Gang anrollt. Das Dar Soukkar ist unter freiem Himmel und somit komplett nach oben offen. Also kein Dach, das man bei Bedarf drüber rollen könnte. Natürlich könnte man die Möbel einsammeln, aber das wäre bei der Anlage ein Riesenaufwand. Was am Ende für das Wetter spricht, das hier scheinbar konstant auf Sonne programmiert ist. Der Dar-Soukkar-Palast, dessen Name auf Arabisch für "Zuckerpalast" steht, ist ein mystischer Ort. Hier trifft die Vergangenheit auf die Moderne, hier trifft Arm auf Reich. Natürlich gibt es so etwas überall. Aber der Kontrast zu den braven Moscheebesuchern von heute Mittag hin zur Überfluss- und Partygesellschaft im Hier und Jetzt ist frappierend. Viel zu schnell ist es Mitternacht. Ich

überlege noch den Fahrer um eine etwas spätere Rückfahrtzeit zu bitten, traue es mich am Ende aber nicht. Ohne die Landessprache ist es hier dann doch nicht ganz so einfach, eindeutige Absprachen zu treffen. Wir bitten um die Rechnung und werden erstaunt angesprochen: „*Why do you want to leave? The night is just beginning*!“ Im Nachhinein hat Ali mir gesteckt, dass erst nach ein Uhr der Punk so richtig abgeht. Vor fünf Uhr in der Früh geht hier keiner vom Platz. Nachdem wir das aber zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht wissen und außerdem morgen der Umzug vom Hotel ins Auto ansteht, rücken wir ab.



Wir verlassen das Dar Soukkar wieder über eindrucksvoll beleuchtete Wege. Die links und rechts in farbige Lichtkegel getauchten Gärten und Wasserspiele lassen nichts davon erahnen, wie trist, trostlos und vertrocknet die reale Welt dort draußen ist. Vor der Tür wartet schon unser Fahrer auf uns. Im Nachhinein erfahre ich von Ali, dass er vor der Tür die ganze Zeit auf uns warten musste. Zur Sicherheit, falls es uns nicht gefallen würde. Die Fahrt zurück zum Riad ist dann eher ruhig. Für heute haben wir wahrlich genug erlebt.

Samstag
Um Punkt 8:45 Uhr klopft unser Fahrer an die schwere Holztüre des Riads. Um gleich nach dem Eintreten fast in den Pool zu fallen, als er unser Gepäck sieht. Was aber eben auch daran liegt, dass wir auf unseren Wüstentrip alles mitnehmen müssen, weil wir auch nicht mehr in diesen Riad zurückkommen werden.

Keine Vierteilstunde später ist der Gepäckträger da. Es ist derselbe, der uns auch hergebracht hat. Auf dem Weg zu seinem Auto beginnt diesmal unser Fahrer schon fleißig zu erzählen. Er heißt wie alle anderen Mohamed, ist jung, lacht viel und spricht ein verhältnismäßig gutes Englisch. Wir verstehen uns auf Anhieb. Nach zehn Minuten erreichen wir einen kleinen Platz, an dem Mohamed sein Auto abgestellt hat. Leider kein Geländewagen, sondern ein ziemlich neuer Kleinbus. Im Nachhinein hat mir Mohamed erklärt, dass kein Mensch solche großen Strecken mit einem Geländewagen fährt. Mit Touristen gleich zweimal nicht. Wir verabschieden uns von unserem Gepäckträger in der zweiten Generation und wuchten unsere Taschen in Mohameds Auto. Jetzt geht es endlich los. Wir fahren in die Wüste.

Natürlich wäre Ali nicht Ali, wenn er nicht auch hier seine Nase nochmal reinstecken würde. Unter dem Vorwand uns viel Spaß zu wünschen, möchte er noch unsere Reiseroute und das Kennzeichen

unsere Autos wissen. Wie erwartet muss ich ihm ebenfalls versprechen, dass wir uns rechtzeitig auf der Rückfahrt bei ihm melden. Wobei ich fast ein wenig überrascht bin, dass er das scheinbar nicht selbst rausbekommt.

Die nächsten vier Tage haben es in sich. Insgesamt müssen wir knappe 1.200 Kilometer platt machen. Zwischen uns und Ouarzazate hat sich der Hohe Atlas gestellt, ein Gebirge mit über 4.000 Meter hohen Bergen. Unsere Agentur hat die Strecke in etwa 300 Kilometern lange Teilstücke aufgeteilt. Das hört sich nach nicht besonders viel an, allerdings sehen deren Straßen auch anders aus als unsere. Mohamed rechnet pro Fahrt mit etwa 8-9 Stunden, also eine Vollzeitbeschäftigung für Fahrer und Mitfahrer.

Das Auto ist in einem tadellosen Zustand und hat mehr als genug Platz für uns alle. Unsere Strecke wird uns im ersten Schritt über den ca. 8.000ft hohen Pass und dann direkt nach Ouarzazate führen, der Wüstenstadt. Ab Ouarzazate beginnt dann offiziell das Sahara Vorland und es wird alles etwas schlichter und sandiger. Unsere Tagesetappe ist eine kleine Oasenstadt namens Skoura. Von dort aus geht es dann nach Merzouga, wo dann auch für das Auto Schluss ist. Ab hier geht es dann die letzte Meile auf den Dromedaren weiter, die für mich in der Kategorie „Kamele“ laufen.

Die Landschaft ist eher staubig, die Straßen sind aber erstaunlich gut. Mohamed erzählt uns fortlaufend zu allem etwas. Er scheint jedes Kuhdorf hier zu kennen, auch wenn die dazu gehörigen Kühe fehlen. Mohamed ist ein vorsichtiger Fahrer oder er hat einfach Angst um sein Auto. Wir sehen so viel, dass man das gar nicht alles wiedergeben kann. Ich frage mich immer wieder, wie man das früher gemacht hat. Zu einer Zeit, wo ein Film noch für maximal 36 Bilder gut war.

Unterwegs begegnen uns jede Menge Esel, die Mohamed freundlich als „Berbertaxis“ bezeichnet. Er selbst kommt aus einer Berberfamilie aus den Bergen und hat sich mit seinem Bruder zusammen auf den Tourismus fokussiert. Wir treffen auf Schulkinder, die kilometerlange Wege dafür zu Fuß zurücklegen müssen und den Daumen am Straßenrand hochhalten, damit sie jemand mitnimmt. Bei uns zu Hause unvorstellbar. Kaum jemand hat hier das Geld für ein Fahrrad. Nicht selten ist der einfache Weg schon weit über eine Stunde lang, erzählt uns Mohamed. Nur ein wenig weiter treffen wir auf eine Gruppe von Frauen, die Wasserkübel auf ihrem Kopf die Straße entlang balancieren. Nicht jeder kleinere Ort hat einen direkten Zugang zu Trinkwasser, erklärt uns Mohamed. Gerade in den Bergen scheint das schwieriger zu sein, als unten im Tal. Für uns ist das kaum vorstellbar. Wir sind noch nicht mal 100 Kilometer weg von Marrakesch. Der Weg nach oben zum Pass ist problemlos zu befahren. Wir gewöhnen uns an für uns merkwürdige Dinge wie zum Beispiel an die Kuh, die auf dem Fahrerdach eines Transporters angebunden ist. Auch der komplett mit Paketen überladende Transporter scheint es dennoch bis hierher geschafft zu haben. Irgendwann sind wir dann oben auf dem Pass Tizi n’Tichka, der das einzige Durchkommen bezüglich der uns umgebenden 11 bzw. 12.000 (ft)er ermöglicht. Die beiden Wörter „tizi“ und „tichka“ stammen aus der Berbersprache. „Tizi“ hat die Bedeutung von „Bergweide“, „tichka“ bedeutet so viel wie „gefährlich“. Vermutlich wollten die Berber schon damals auf das Problem mit der Dichtehöhe hinweisen, die aus den eher harmlosen 7.200ft der Passhöhe mal schnell fünfstellige Zahlen werden lässt. TICHKA ist übrigens auch der dazugehörige Reporting Point für den Flug nach Ouarzazate. Hier wäre es selbst bei ISA-Bedingungen so langsam dünn geworden.

Nach dem Überqueren des Passes geht es dann wieder runter, wobei das Gelände auf der östlichen

Seite des Atlas selten unter 4.000ft MSL liegt. Der Atlas selbst wirkt wie eine Wetterscheide. Während Marrakesch zur grünen Seite zählt, befinden wir uns jetzt auf der sandigen Seite von Marokko, deswegen auch als Sahara Vorland bezeichnet. Die nächsten Stunden passiert nicht viel Aufregendes. Mohamed zeigt uns das eine oder andere und hält mal hier und mal dort an. Die Klimaanlage des Autos läuft auf Vollgas, schafft aber mit Ach und Krach gerade mal 28 Grad im Innenraum.

Nach vier Stunden halten wir in einer kleinen Siedlung Namens Aït-Ben-Haddou. Das immerhin 2.500 große Einwohner Nest liegt an der einzigen befestigten Stadt am Fuße des Hohen Atlas und hat das Monopol auf alles, was Touristen benötigen. Das einzige Restaurant ist auf Durchsatz ausgelegt, der im Moment jedoch noch ausbleibt. Es ist scheinbar nicht üblich, seinen Tourguide zum Essen einzuladen. Nur schwer lässt sich Mohamed davon überzeugen, dass wir ihn wirklich gerne bei uns am Tisch mit dabeihaben. Spätestens ab jetzt hat Mohamed einen begeisterten Anhänger mehr.

Mohamed isst nämlich alles mit den Fingern und das in einem unglaublichen Tempo. Was für uns wie eine riesige Sauerei aussieht, ist hier aber völlig normal. Steffi erhält einen warnenden Blick, das ohne entsprechende Ausbildung nachzumachen. Die Teller und Schüsseln werden von Mohamed zum Abschluss mit Brot dermaßen sauber ausgewischt, so dass jeder Spülmaschinen Vertreter sofort Insolvenz anmelden muss.

Es geht weiter. Mohamed will uns noch unbedingt den Drehort des Kinofilms „Gladiator“ zeigen. Uns interessiert der nicht wirklich, weil den Film von uns auch keiner gesehen hat. Aber Mohamed ist stolz darauf. Er klettert dazu mit uns auf einem Berg hinauf, von dem man tatsächlich eine beeindruckende Aussicht hat. Ein breiter aber ausgetrockneter Fluss zieht seine Bahn durch den Ort. Der grüne Bewuchs am Rande des Flussbetts kündet davon, dass hier auch irgendwann mal Wasser

fließt. Das passiert aber wohl für nur zwei Wochen im Jahr, erfahren wir. Unglaublich, dass die Pflanzen das mitmachen.

Nach einigen weiteren Stunden erreiche wir die Wüstenstadt Ouarzazate. Hier bin ich jetzt ein klein wenig enttäuscht. Irgendwie hatte ich an ein paar von Sand halb zugewehte Hütten gedacht, also irgendwas im Stile des Sandplaneten Tatooine. Ouarzazate ist jedoch mit knappen 60.000 Einwohnern schon eine richtig kleine Stadt, zumindest für diese Ödnis hier. Wir stoppen einmal kurz, um unsere Wasservorräte zu ergänzen und um einen Geldautomaten um das Tagespensum zu erleichtern. Dann geht es gleich weiter nach Osten entlang der Straße N10, zum größten Solarkraftwerk der Welt. Das Kraftwerk produziert etwa 2.000 Megawatt an Strom, rein mit der Kraft der Sonne. Das Kernkraftwerk Isar-2 schafft selbst in besten Zeiten maximal 1.400 Megawatt. Krass. Der Standort in der Nähe von Ouarzazate wurde u. a. deshalb gewählt, weil die jährliche Sonneneinstrahlung bei 2.635 kWh/m² liegt, einem der höchsten Werte weltweit. Steffi bringt es auf den Punkt: „Hitzefrei, all year long!“

Wir haben eine Besuchsgenehmigung für das Kraftwerk heute, aber eigentlich keine so richtige Motivation. Vor uns liegen zwar gerade noch 70 Kilometer bis zur Oase in der wir übernachten werden. Allerdings ist dann mit „Straße“ erstmal Schluss und es geht auf der Sandpiste weiter. Wir gucken uns die Anlage im Vorbeifahren kurz an und beschließen dann, lieber etwas früher einen schattigen Platz unter einer Palme aufzusuchen. Kurz informiere ich noch unseren Ansprechpartner per WhatsApp, dass wir es heute leider doch nicht mehr schaffen. Wie würde das eigentlich ohne WhatsApp alles laufen?

Unterwegs treffen wir auf für uns auf den ersten Blick nicht erklärbare Dinge. Beispielsweise PV-Module, die vor den Häusern aufgestellt sind. *„Why do they need them, when you are near to the biggest solar plant in the world?“* frage ich Mohamed. *„Nun, der Grund ist nicht der fehlende Strom.“* erklärt Mohamed. *„Das Problem ist, dass die Leute für den Transformator selber bezahlen müssen,*

um sich an das Hochspannungsnetz anzuschließen.“ Oha. Daher weht der Wind. Selbst die Straßenlaternen – sofern es mal welche gibt – setzen auf Solarstrom nebst Akku. Damit einem das Licht auch zu späterer Stunde heimleuchtet, hat man stromsparende LED-Technologie überall verbaut. Ich bin beeindruckt. So weit sind wir am Innovationsstandort Deutschland noch lange nicht.

Die nächsten zwei Stunden bieten wenig neues, sind aber landschaftlich dennoch interessant. Wir sind zwar immer noch im Sahara Vorland, aber man bekommt schon einen ganz guten Eindruck wie es wohl weiter hinten aussehen mag. Sand entdecken wir noch nicht, es ist eher alles steppenartig. Überraschenderweise gibt es aber das eine oder andere Grünzeug, was der Hitze trotzt.

Weil sich Steffi lieber mit dem Handy als mit der Landschaft beschäftigt, wird sie nach vorne zwangsversetzt. Das steigert zwar nicht das Interesse an der Landschaft, aber offensichtlich an Mohamed. Ich falle fast vom Hocker als Steffi beginnt, Mohamed in eine englische Unterhaltung zu verwickeln. Mehr als eine Stunde quatschen die beiden über Gott und die Welt. Schade, dass das ihre Englischlehrerin nicht sehen kann.

Gegen 17 Uhr erreichen wir bei 40 Grad in flirrender Hitze die Oase Skoura. Mohamed lenkt den Wagen vorsichtig die letzten Kilometer über die Piste. Immerhin sehen wir ihn dann noch: unseren ersten Sandsturm! Der sieht tatsächlich aus wie aus dem Fernsehen. Ein Wirbel, der langsam über das Land und in Richtung Piste zieht. Begeistert versuche ich Mohamed zu motivieren, doch da mal näher ranzufahren. Aber er hat Angst um den Lack seines Autos und so bleibt es bei einer distanzierten Bewunderung des Naturschauspiels.

Die Sicht wird ab jetzt auch ohne Sandsturm tendenziell schlechter. Mohamed errät meine Gedanken und erläutert, dass dies an der zunehmenden Sandkonzentration der Luft liegt. Kurz danach stoppen wir vor einem Gebäude, mitten im Nichts. Wobei es eher eine Art Burg ist. Mohamed steigt aus und

verschwindet durch eine Seitentüre der Burgwand is innere. Kurz danach öffnen sich die großen Flügel des Tores und geben den Blick in den Innenhof frei.

Was wir jetzt sehen, grenzt an eine Fata Morgana. Hinter den Toren des Sandsteingebäudes befindet sich ein komplett begrünter Innenhof. Weil man beim Wasser in einer Oasa offensichtlich nicht geizen muss, hat man dieses in einen nicht minder großen Pool umgefüllt. Damit das von dort nicht gleich wieder verdampft, säumen Palmen und Sonnensegel den umliegenden Bereich. Ein unglaublicher Luxus, mitten in der Steppe. Ahmed ist der Hausherr und zeigt uns zuerst mal unsere Zimmer. Auch hier gilt es zu staunen. Der Zustand ist top, die sanitären Einrichtungen sind es auch. „Landestypisch“ ist das aber sicher nicht.

Während Ahmed gleich in der Küche verschwindet, geht es nach dem Auspacken erstmal zum Pool. Wer hier einfach so reinspringt, erspart seiner Rentenkasse einiges. Marokko liefert den praktischen Beweis, dass das ganze Wissen über die thermodynamischen Gesetze und physikalischen Weisheiten ausschließlich in der Schule zu gebrauchen ist. Das Wasser ist trotz einer Lufttemperatur von 42 Grad eiskalt. Steffi freundet sich derweil mit der Tochter des Hauses an. Diese ist sichtlich erfreut, dass auch mal in ihrer Altersklasse Besuch vorbeikommt. Auch hier sieht man, dass sich die Interessen hier und dort gar nicht mal so sehr unterscheiden:
Es wird unter einer Palme gekickert!

Authentischer sind wir dann wieder beim Abendessen unterwegs. Ahmed tischt Tajine auf, das typische marokkanische Nationalgericht. Tajine ist ein Eintopf aus Fleisch und Gemüse und erreicht damit nicht alle am Tisch sitzenden Reisenden.

Ahmed hat sich da über die Jahre aber anscheinend schon eine gewisse Erfahrung angeeignet und eine alternative Präsentationsform für die Kartoffeln entwickelt: Pommes.

Mohamed hat es sich in der Bediensteten Wohnung gemütlich gemacht und bekommt sein Essen durch die Tür gereicht. Ich überlege, ob ich Ahmed da drauf ansprechen soll, lasse es aber dann. Es sind einfach andere Sitten hier, die man irgendwo auch respektieren muss.

Die Abendstimmung am Pool ist gespenstisch. Immer wieder spürt man heiße Sandteilchen in der Luft, die von dem zunehmend stärker werdenden Wind zwischen den Gebäuden entlang geblasen werden. Ansonsten ist es hier völlig ruhig. In ein paar Monaten wird das sicher wieder anders aussehen, wenn die erste Touristenwelle anrückt. Aber wir genießen es jetzt erstmal, die einzigen hier sein zu dürfen.

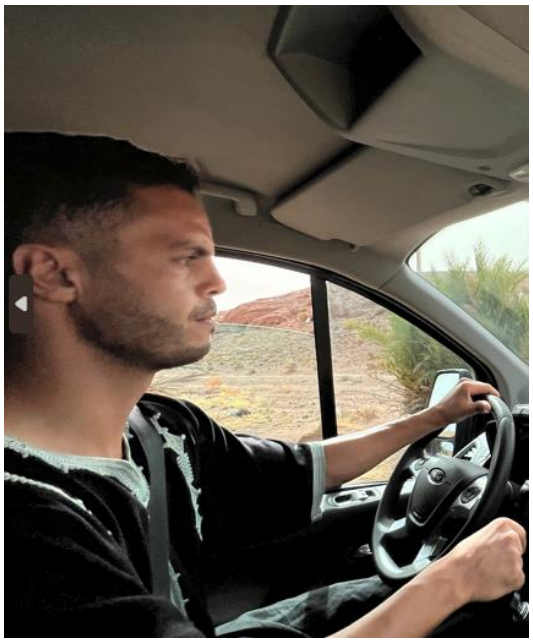
Sonntag

Es ist kurz vor acht und man steht wie gestern vor der Entscheidung, ob man lieber den Herzstillstand oder das Verdunsten wählt. So warm ist es bereits in der Früh. Immerhin bringt uns die zweite Option auf die Idee, den an sich für die Rückreise geplanten Waschtag vorzuziehen. Als Trockengestell nutzen wir die Palmen vor unserem Zimmer, die sich im heißen Luftstrom raschelnd bewegen. Das Ergebnis ist der Hammer. Nach nicht mal 15 Minuten sind die Klamotten nicht nur trocken, sondern durch.

Zwischendurch hat sich Ali gemeldet. Er musste mal kurz geschäftlich nach Frankreich und wollte wissen, ob bei uns alles passt. Was der da macht wollte er mir nicht sagen. Vielleicht ein Joint-Venture mit einer französischen Apotheke.

Die Sicht ist heute noch schlechter als gestern. Auf dem Weg zum Frühstück fühlt man überall die heiße Luft, die zwischen den Gebäuden durchströmt. Das Frühstück hat Ahmed auf der Dachterrasse angerichtet. Mohamed hat schon vor uns gefrühstückt und drängt spürbar zur Eile. Auch heute stehen weitere 8 Stunden Fahrzeit auf dem Plan, zuzüglich der nachfolgenden Reitstunden.

Wir laden unser Gepäck ein, verabschieden uns von Ahmet und starten wieder auf die Piste. Das Garmin Inreach ist nachgeladen und funkt mit frischer Energie unsere Position in die Welt. Mohamed ist wie verwandelt. War er noch gestern mit T-Shirt und Jeans unterwegs, hat er sich heute mit einer aufwendig bestickten Jellaba in Schale geworfen. Offensichtlich ein Zeichen, das wir unserem Ziel näherkommen.



Nach mehrstündiger Fahrt erreichen wir den Wüstenort „La Rose“ im Dades Tal. Das Dades Tal wird auch als „Tal der Rosen“ bezeichnet, weil sich hier eines der besonders widerstandsfähigen Rosenmodelle für den Export wächst. Das Tal der Rosen liegt am Fuße des Hohen Atlas und wird vom Fluss Asif M’Goun bewässert, der seine Aufgabe aber in letzter Zeit nicht so richtig ernst genommen hat. Kurzum, Rosen gibt es nur auf Bildern im Internet. Allerdings sind wir ja eh aus einem anderen Grund hier.

Mohamed hat uns hier einen kleinen Laden empfohlen, bei dem wir landestypische Kleidung für die Wüste kaufen können. Ohne den sonst üblichen Touristenzuschlag.

Das Einkaufen braucht seine Zeit, so wie alles in Marokko. Der Inhaber des Geschäfts ist ein älterer Mann, der mit viel Freude uns allen möglichen Stoff ausbreitet und sogar ein paar Brocken Englisch kann. Nach einer halben Stunde hat jeder seinen „Tarbusch“ gefunden, wie man die marokkanische Kopfbedeckung hier nennt. Das Binden des Tarbuschs ist eine kleine Wissenschaft für sich, die sich

mir nicht erschließt. Die Kunst dabei ist das Tuch so zu falten und zu legen, dass am Ende eine formstabile Kopfbedeckung entsteht, die auch nicht in sich selbst zusammenfällt. Während Steffi sich für ein sportlicheres Design entschieden hat, bleibt der Rest der Gruppe bei der einzigen nicht aufpreispflichtigen Standardfarbe blau. Der Tarbusch heißt zwar ursprünglich „Fes“ und ist eine Form der Kopfbedeckung, die früher vor allem im Orient und Balkan weitverbreitet war. Benannt hat man ihn nach der Stadt Fès. Warum man das so gemacht hat, weiß Mohamed aber auch nicht.

Unsere Fahrt geht weiter. Am Straßenrand entdecke ich vereinzelt Pflanzen, die mit ihrer erstaunlich grünen Farbe auffallen. Mohamed erklärt, dass diese ihre Wurzeln bis zum Grundwasser gegraben haben, dass sich in einer Tiefe von mehr als 40 Metern befindet. Für mich völlig unvorstellbar, wie das die Pflanze ohne Hilti macht.

Wir nähern uns einem Check Point des Militärs. Mohamed erklärt, dass dies hier durchaus üblich ist, weil wir uns der algerischen Grenze nähern. Kontrolliert werden die Papiere und der Zustand des Fahrzeugs, der in unserem Fall aber vorbildlich ist.

Weiter geht es vorbei an kleineren Ortschaften, die sich farblich ganz der sandfarbenen Umgebung angepasst haben. Vorbei an einem – kein Witz – Fahrradweg Schild. Ich schaue Mohamed ungläubig an. Er grinst. „*Your money! EU-Subventions*“. Immerhin gibt es diesen Fahrradweg auch und nicht nur das Schild. Nur eben keine Fahrradfahrer dazu. Eigentlich muss ich dankbar sein, dass sie von unserem Geld nicht auch noch ein Mautsystem für die Wüstenpisten eingeführt haben. Nach einiger Zeit erreichen wir die letzte Oasenstadt vor der Wüste: Tinghir. Tinghir gehört zur Region Drâa-Tafilalet und zählt auch immerhin 45.000 Einwohner. Die meisten davon sind in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts zugewanderte Angehörige verschiedener Berberstämme, denen es in den Bergen zu langweilig geworden ist. Ob es hier spannender ist, sei mal dahingestellt. Wärmer ist es aber auf jeden Fall. Das Thermometer ist auf 43 Grad geklettert.

Wir lassen die Oasenstadt rechts liegen und fahren wieder in Richtung der Berge. Unser Ziel ist Todgha Gorde, eine Schlucht mit bis zu 300 Meter hohen Steilwänden. Die Schlucht hat der Fluss „Oued Todra“ in den Fels geschnitten, als er sich aus dem hohen Atlas auf den Weg ins Drâa Tal gemacht hat. Offensichtlich war das eine ziemliche Arbeit, denn er scheint sich immer noch davon erholen zu müssen. So lange hält ein Rinnsal die Stellung, bis der Fluss im Winter wieder zurück ist.

Mohamed kann sich allerdings nur an wenige Wintermonate der letzten Jahre erinnern, wo der Fluss noch so richtig Wasser geführt hat. Aber es ist nun mal die einzige Wasserquelle weit und breit und hat für die Einwohner von Tinghis einen hohen Freizeitwert. Nachdem

Wasser hier etwas ganz Besonderes ist, trifft sich in der Tdgha Gorde Schlucht der ganze Ort.

Wir sind nicht die einzigen. Die Straße ist vollgeparkt mit Mopeds und Bussen, darunter sogar einige der gelben amerikanischen Schulbus Varianten. Mohamed findet keinen Parkplatz, lässt uns aber schon mal aussteigen.

Wir schauen uns um. Ein Paar hat sich ihre mitgebrachte Sitzgarnitur direkt in den sehr flachen Fluss gestellt. Am schmalen gegenüberliegenden Rand haben es sich die Menschen unter selbst gebauten Sonnensegeln gemütlich gemacht. Eine Schulklasse trabt im Gleichschrift an uns vorbei durchs Wasser und singt nebenbei ein Lied. Neben dem Fluss sehen wir eine Villa, die einiges an Wasser für die Begrünung der hinten den Mauern liegenden Gartenanlagen abgezweigt haben dürfte. Mit Privatsphäre ist es aber trotz der Mauern nicht weit her. Der durch die enge Schlucht verstärkte Lärmpegel ist gewaltig. Trotz der hohen Temperaturen wird die Kleiderordnung aber strikt eingehalten. Einige der Badegäste haben sich in der Mitte des Flusses mit flachen Steinen eine Plattform gebaut, andere sitzen mit ihren Klamotten komplett im Wasser. Wobei das gar nicht mal so ungefährlich ist. Durch den Mangel an Wasser und dessen praktischer Anwendung kann hier so gut wie kein Mensch schwimmen. Ich habe mal in Google eine Stichprobe gemacht, ob es hier überhaupt im Umkreis von 100 Kilometern ein Schwimmbad gibt: Fehlanzeige.

Weiter geht es in Richtung Merzouga, wo wir unser Auto gegen Dromedare tauschen werden. Auf dem Weg von der Schlucht zurück nach Tinghis sehen wir viele Menschen, die ihre Teppiche im Fluss waschen. Es steht ein Feiertag an und da ist es Tradition, sein Haus auf Vordermann zu bringen. Es ist Mittag und das Thermometer ist auf 44 Grad geklettert. Die Klimaanlage im Auto ist immer mehr damit beschäftigt, selbst nicht an Überhitzung zu sterben, ansonsten müsste mehr kühle Luft die Düsen verlassen. Mich würde interessieren, wie sich mein BMW hier machen würde. Vermutlich gar nicht mehr, weil die Elektronik schon Hitzefrei gemacht hätte.

Es ist Mittag, aber auf Essen hat keiner so wirklich Lust. Wir haben auch noch einen weiteren Shopping Stop auf der Liste: die Jellabs. Natürlich braucht man die nicht wirklich als Tourist. Aber wenn wir schon mal da sind, möchten wir es so authentisch wie möglich machen. Wichtig war uns dabei jedoch, dass es sich um echte Umhänge handelt und nicht um Touri Ware minderer Qualität.

Im Laden werden wir sofort bedient. Ein jüngeres Mädchen mit minimalistischen Englischkenntnissen greift treffsicher farblich abgestimmte Stoffmuster heraus und erlaubt keine Widerrede bei der Anprobe.

Ein zahnloses Mütterlein im hinteren Teil des Geschäfts kaut seelenruhig auf irgendwas rum und schüttelt immer wieder mal Kopf. Nach etwa zehn Minuten ist aus dem Schütteln ein Nicken geworden, was ich so interpretiere, dass der Dresscode nun stimmig ist. Das jüngere Mädchen räumt den Berg der ausprobierten Umhänge wieder nach hinten. Eine gute Gelegenheit für mich, mit dem Mütterlein über Geld zu sprechen. Was dann passiert, ist ein Lehrstück zum Thema „handeln“. Um es kurz zu machen: Die scheinbar harmlose Omi spricht bestes Englisch und versenkt mich gnadenlos.

Trotz dem Training von Ali. Wir feilschen sicher mehrere Minuten lang. Ich erfahre einiges über ihre Familie. Woher der Stoff kommt, wie sie ihn verarbeiten und warum die Leute aus der Region zu ihr zum Kaufen zu ihr kommen. Dass ihre Tochter den Laden zukünftig übernehmen soll und diese aber eher Musik im Kopf hat als das kaufmännische. Na, da habe ich ja einen Volltreffer an Fehleinschätzung gelandet.

Nach einer Viertelstunde haben wir uns mit 70€ auf die knappe Hälfte des ursprünglichen Betrages geeinigt. Der Kauf wird per Handschlag besiegelt. Um den Vorgang auch kaufmännisch solide abzuschließen, zieht die Oma ein kontaktloses Kreditkartenlesegerät unter ihrem Tisch hervor. Jetzt falle ich endgültig vom Glauben ab. Mohamed wartet im kühlen Auto auf uns. „*How much*?“ grinst er mich fragend an. „*Half of the original quote*“. Mehr sage ich nicht. Er grinst nur weiter vor sich hin und legt den Gang ein. Ich glaube, die hat mich abgeledert.

Die nächsten zwei Stunden Fahrt sind wieder recht ereignislos. Die Straße ist gut asphaltiert, aber häufig mit Sand bedeckt. Bald erreichen wir den nächsten Check Point, hinter dem sich dann auch der letzte Brunnen befindet. Ab hier beginnt jetzt ganz offiziell die Sahara. Natürlich braucht es hier einen Fotostopp. Zumal ich auch nicht weiß, wie lange das mein iPhone ob der hohen Temperaturen noch mitmacht. Mohamed bleibt im Wagen, wir schießen bei glühender Hitze die typischen Touri Bilder: Einmal feinsten Wüstensand durch die Hände rinnen lassen.

Was auf den ersten Blick so traumhaft aussieht, macht ein paar Sekunden später ziemlich viel Aua. Warum auch sollte die Lufttemperatur von 45 Grad vor dem Sand halt machen. Alles, was man hier anfasst, glüht förmlich. Zum Glück haben wir davon kein Video, sondern nur ein Foto gemacht. Das Bild war es dann doch wert. Zurück im Auto gibt es wenig Mitleid dafür umso mehr Anschiss von Mohamed, weil ich ohne Kopfbedeckung draußen unterwegs war. In der Ferne sehen wir den nächsten Sandsturm, der schon eine Nummer größer ist. Mittlerweile kann ich Mohamed verstehen, dass man dort lieber draußen bleibt. Wir fahren weiter in Richtung Erfoud, der ersten echten Wüstenstadt. Der sehr karge aber doch immer wieder von Pflanzen durchbohrte Boden muss mit 80mm Niederschlag im Jahr auskommen. Damit das richtig einordnen kann: selbst in Spanien fallen noch 1.200mm Wassertropfen pro Jahr vom Himmel.

Die Stadt ist gar nicht mal so ausgestorben, wie man das von einer Wüstenstadt vielleicht erwarten würde. Es gibt Geschäfte und Restaurants, eine Autowerkstatt und ein Rathaus. Mohamed hält an einem kleinen Café an und besorgt für Steffi eine ganz spezielle Süßigkeit in einer Pappschachtel, die unseren Weihnachtsplätzchen ähnelt. Steffi hat noch ein Erlebnis mit den „Restrooms“, die sich hier auf ein Loch im Boden reduziert haben. Sie vertagt das geschäftliche.

Danach geht es auf die letzte Etappe nach Merzouga, der Endstation für unser Auto. Um ziemlich genau 18 Uhr parkt Mohamed den Wagen vor einem kleinen aus Lehm gebauten Haus und macht sich auf die Suche nach unserem Kamelführer, der uns ab hier übernimmt. Wir nutzen die Zeit für ein Re-Dressing und schlüpfen in die zuvor erworbenen Jellabas. Das Binden der Kopfbedeckung muss tatsächlich dem Kamelführer vorbehalten bleiben. Selbst ein zuvor bereits heruntergeladener Youtube Crashkurs bringt mich hier nicht weiter.

Gutes Stichwort. Das mit dem Herunterladen hätte ich mir sparen können, ich habe hier volles Netz. In gar nicht mal so großer Entfernung tuckert nämlich fröhlich ein Notstromaggregat, das einen danebenstehenden Mobilfunkmasten bespaßt. Sieht zwar alles wild zusammengebastelt aus, aber es funktioniert. Wie schwierig das Leben für die Leute hier ist, merkt Steffi als sie noch einmal um die Ecke muss. Die Klospülung funktioniert nämlich nicht. Auf Nachfrage erklärt Mohamed, dass es hier nur für zwei Stunden am Tag Wasser gibt. Und anscheinend hatte danach schon einer heute gespült.

Um 18:30 Uhr kommt unser Kamelführer. Oder besser: Eine ganze Horde davon. Mohamed grinst und übergibt uns an den ältesten der Kinderschar: „*They know what they are doing*“. Ich gebe zu, dass ich kurz mit dem Gedanken spiele, ob ich nicht lieber Google bezüglich der Route ins Camp fragen soll. Aber auf der anderen Seite hat sich Steffi auch immer besser in ihrem Sandkasten ausgekannt als ich. Die Jungs binden uns noch die Kopfbedeckungen und dann geht es nach einem Gruppenfoto los.

Bereits nach 10 Minuten bin ich ganz froh, nicht auf der erweiterten Sonnenuntergangstour mit der Extrameile bestanden zu haben. So ein Dromedar rangiert bezüglich seines Federungskomforts noch unter der Klasse eines Schaukelpferdes.

Der hohe Schwerpunkt tut sein Übriges dazu, sich auf das Erreichen unseres Wüstencamps zu freuen. Das Vieh rollt und giert wie ein UL unter einem CB. Ob der darauf sitzende Auftraggeber das Ziel des Rittes erreicht, ist dem Dromedar dabei egal. Die Schaukelei ist so heftig, dass es von dem Ritt kein einziges Bild gibt. Es ging einfach nicht.

Nach einer knappen Stunde laufen wir aber dann doch komplett über die Ziellinie ein. Das Camp besteht aus einer geometrisch sauber ausgerichteten Ansammlung von Zelten, von denen jedes größer als eine Doppelgarage ist. Ein großes Zelt in der Mitte markiert den Anlaufpunkt für Neuankömmlinge. So weit so gut. Nur, es ist keiner da. Die ganze Anlage hat den Charme einer von Sand verwehten Geisterstadt aus einem Western. Ich frage unseren Chefkamelantreiber, ob wir wirklich richtig sind. Sind wir aber. Nach einigem Gesuche und Gerufe kommt dann doch einer hinter einem Zelt hervor und heißt uns willkommen. Kaum zu glauben. Nach 3.600 Kilometern sind wir am Ziel unserer Reise angekommen.

Wir absolvieren zuerst mal das komplette Touristenprogramm. Foto hier und Foto dort, einmal mit dem Surfbrett runter von der Düne und einmal im freien Fall. Immer darauf bedacht, die Socken bis zum Anschlag oben zu haben, um nicht mit dem heißen Sand in Berührung zu kommen. Unsere Zelte sind perfekt ausgestattet. Man hat nicht wirklich das Gefühl, mitten in der Wüste zu sein. Strom

kommt aus einer hinter dem Zelt stehenden PV-Anlage, Wasser aus einem Tank. Wer sich nicht am Wasser die Hände verbrühen will, wartet auf die Nacht.

So großartig unser Zelt auch ist, so weniger großartig ist das Abendessen. Mag sein, dass es daran liegt, dass sich der Tourismus hier noch im Leerlauf befindet und außer uns nix los ist. Trotzdem hätte ich mir hier irgendwie mehr erwartet. Das ganze erinnert eher an ein Abendessen auf dem Campingplatz, weshalb wir uns die Bilder gespart haben.

Immerhin bemüht man sich, zumindest einen Hauch von Wüstenromantik aufkommen zu lassen. Traditionell wird Tee ausgeschenkt. Ein großes Feuer wird entfacht, unsere just in diesem Moment wieder aufgetauchten Kameltreiberbande bemüht sich um die dazugehörige akustische Untermalung durch Trommeln.

Immerhin gibt es noch eine schöne Überraschung: Mohamed. Nachdem außer uns sonst eh keiner im Camp ist, durfte er wohl ausnahmsweise auch zum Übernachten nachkommen. Im Gegensatz zu uns ist er von allem hier begeistert und das färbt damit auch wieder auf uns ab.

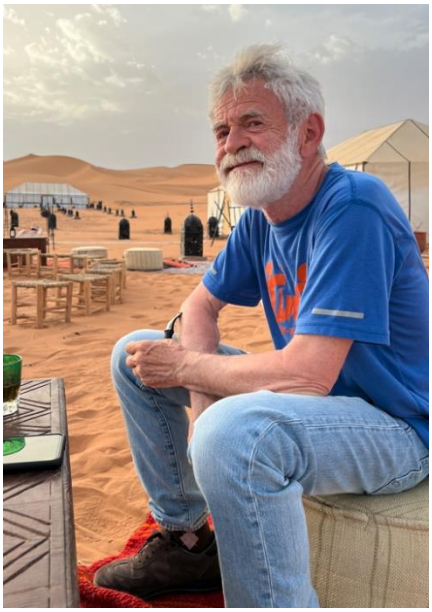
Durch die tiefschwarze Nacht dringen leise Gesänge aus einem anderen Camp herüber, das aber außerhalb unserer Sichtweite liegt. Zumindest müssen wir uns wegen der Nachtruhe hier keine Sorgen machen. Bei uns herrscht absolut tote Hose. Um 21 Uhr kommt dann doch noch mal Leben in die Bude. Ein Sandsturm zieht heran. Die Kameltreiber und Touristenbeschaller sind schneller weg als man schauen kann. Der Rest der Camp Crew rettet alles, was in irgendeiner Form flugtauglich werden könnte. Um die Sache nun komplett surreal werden zu lassen, regnet es auf einmal warme große Tropfen vom Himmel. Sonntagnacht, mitten in der Wüste.

Montag

Der nächste Morgen macht seinem Namen mal alle Ehre. Ich habe mir den Wecker auf 5:30 Uhr früh gestellt, damit ich den Sonnenaufgang in den Dünen erleben kann. Zuvor mache ich noch Fotoshooting mit Katta und Fauli, die auf jeder Reise dabei sein müssen. Danach geht es in einer halben Stunde auf den nächstgelegensten größeren Sandhügel. Wobei die meiste Zeit dafür draufgeht, irgendeine trittfeste Stelle in dem ganzen Treibsand zu finden. Auf der Nachbardüne in einigen hundert Metern Entfernung ist nun auch Bewegung. Ein paar dunkle Punkte bewegen sich langsam aufwärts. Das dürften die Campbesetzer von nebenan sein, die wir gestern gehört hatten. Viel zu erleben gibt es indes nicht. Die Sonne geht zwar auf, versteckt sich aber hinter einem Schleier aus Sand. Selbst die sonst recht gute Kamera meines iPhone 13 produziert hier nur noch Sternenstaub. In einem Dünental sehe ich ein einsam davontrabendes Kamel, das von den ersten Touris bereits wieder genug hat. Auch auf der Nachbardüne hat man scheinbar genug gesehen. Die schwarzen Knubbel bewegen sich in Sandwolken gehüllt ziemlich zügig talwärts. Immerhin hat es Katta und Fauli gefallen. Die beiden sitzen nämlich immer noch da, als ich zurückkomme. Ich staube sie ab und bringe sie wieder schnell ins Zelt, bevor es Steffi mitbekommt.

Zu den wettertechnischen Lessons learned gehört auf jeden Fall, dass es so richtig schönes VFR-Wetter eigentlich nur im Küstenbereich gibt. Überall woanders sorgen die Sandteilchen schon beim kleinsten Wind dafür, dass sie sich in der Luft tummeln und einem die Sicht auf wenige Kilometer reduzieren. Auch nach oben ist es immer diffus, die Sonne selbst knallt einem nie direkt auf die Rübe. Interessanterweise scheinen die Triebwerke sich an den Unmengen an Sand nicht sonderlich zu stören. Ich hatte mich dazu sowohl mit dem turbogeladenen Mooney Eigner als auch mit Ali intensiv ausgetauscht. Hier leiden eher Cockpitscheiben und Lackierung, aber nicht die ansonsten eher sensiblen Verdichter der Turbinen.

Punkt 7 Uhr gibt es vor dem Zelt Frühstück. Das war die späteste Option, auf die sich die Camp Crew aufgrund der schnell ansteigenden Temperaturen einlassen wollte. Mohamed ist auch schon länger auf den Beinen und berät sich mit der Camp Crew, wie wir den Rückweg antreten können. Unsere Kamele sind immer noch dort, wo wir sie gestern geparkt haben. Wir entscheiden uns aufgrund des straffen Zeitplans für die Rückreise mit einem Pickup.



Mit halsbrecherischer Geschwindigkeit geht es in einem Toyota über die Sandpiste. Das Fahrzeug bekommt einen harten Schlag nach dem anderen, wenn es über Bodenwellen und über Dünenkämme geht. Ich rechne jeden Moment damit, dass eine der Radachsen einfach bricht. Ein unglaublich beeindruckendes Beispiel dafür, was Material zu leisten im Stande ist. Die fahren hier mit Sicherheit ständig so. Mich würde mal interessieren, wie lang das ein deutsches Premium SUV aushalten würde.

Nach einer Viertelstunde sind wir wieder zurück an Mohameds Auto, was vom gestrigen Sandsturm noch komplett eingesandet ist. Gleich nachdem wir das Gepäck umgeladen haben, geht es wieder auf die Piste. Als Tagesziel steht heute die 300 Kilometer entfernte Stadt Agdz auf dem Programm. Der Weg dorthin führt uns durch das algerische Grenzgebiet. Die Grenze selbst wird durch den

1000km langen Saharaatlas markiert, der zugleich auch die nördliche Grenze der Sahara darstellt. Mit guten 2.200 Metern ist der Djebel Aïssa in etwa das, was bei uns die Zugspitze ist. Nach kurzer Fahrt geht es von der Sandpiste zurück auf befestigte Straßen, deren Zustand im Vergleich zur Herfahrt jedoch unglaublich schlecht ist. Immerhin gibt es hier nur wenige Löcher im Belag, weil dieser dann meist gleich komplett fehlt. Mohamed fährt sehr vorsichtig und so geht es auch nur langsam voran.

Viel zu sehen gibt es auch hier nicht: Vereinzelte Büsche, Sand und Straße. Ortschaften gibt es keine mehr, die Gegend ist dafür einfach zu unwirtlich. Die letzte Mobilfunkverbindung ist auch schon eine Weile her, die Warteschlange der Bilder in WhatsApp wird immer länger. Infrastruktur, egal welcher Art, fehlt. Unser Iridium Tracker hält davon unbeirrt seine Verbindung zum Search and Rescue Response Center, dass das Gerät regelmäßig meiner einer Testnachricht überprüft. Wir haben zwar einiges an Wasserreserven mit dabei, aber allzu lange macht es hier ohne einen fahrbaren Untersatz vermutlich keinen Spaß.

Nach drei Stunden stoppen wir an einer Service Station. Eine Service Station ist an sich eine Tankstelle, die aber auch die Möglichkeit zur Durchführung von kleineren Reparaturen erlaubt. Dazu gibt es dann eine Grube in einer Halle und eine ganze Menge an Werkzeugen, die jedem zur freien Verwendung zur Verfügung stehen. Mohamed tankt und wir füllen unsere Wasservorräte auf. Bei den sanitären Einrichtungen merken wir immer mehr, dass wir abgehärteter werden.

Die Fahrt geht weiter. Für etwas Abwechslung sorgen allenfalls die Check Points, die mitten im Nichts an Straßenkreuzungen aufgebaut sind. Ab und an treffen wir auf kleinere Ansammlungen von Häusern, die ebenfalls im Nichts gebaut worden sind. Kaum jemand ist auf der Straße zu sehen. Mohamed erzählt, dass hier keiner freiwillig herzieht. Schulen gibt es nicht, Administration ist auch Fehlanzeige. Die Wasserversorgung ist auf öffentlichen Brunnen beschränkt, den Strom teilen sich die Nachbarn. Polizei ist Mangelware, selbst das Militär fährt nur gelegentlich Patrouille. Früher hatte wohl noch der Bürgermeister ein Satelliten Telefon, der ist wohl aber auch nicht mehr da. Keine Ahnung, wie man es hier aushalten kann. Mohamed vermutet, dass es in erster Linie auch religiöse Gemeinschaften sind, die hier in Ruhe leben wollen und keinen Platz in den großen Städten finden. Auch ihm fällt sonst kein Grund ein, warum jemand hier wohnen möchte.

Am frühen Nachmittag erreichen wir die kleine Stadt Tazzarine, eine ländliche Gemeinde mit etwa 2.000 Einwohnern in der Provinz Zagora. Mohamed hält an, damit wir etwas essen können. Bei der Hitze hat aber keiner mehr Lust, das Auto auch nur mental noch zu verlassen. Wir fahren weiter. Außerdem lockt die Oase Agdz mit ihrem Pool, der keine 100 Kilometer entfernt auf uns wartet. Die nächsten Stunden ziehen sich. Obwohl wir erst drei Tage in der Wüste sind, reicht es so langsam auch mal wieder. Nach knappen 9 Stunden Fahrt erreichen wir das „Dar Amazir“, unserem Riad in der Oase Agdz, der bereits wieder in der Sahara Vorzone liegt.

Zur Begrüßung gibt es wie immer Tee vom Hausherrn. Auch hier darf Mohamed mit uns wohnen, wir sind wie immer die einzigen Gäste. Bine und ich starten noch einen Versuch, die Gegend außerhalb unseres Riads auf der Suche nach eine Cafe oder ähnlichen zu erkunden. Aber Fehlanzeige. Außerhalb gibt es nur Staub, Sand und Müll. Somit endet auch der letzte kulturelle Vorstoß nach kurzer Zeit wieder am blitzsauberen Pool unseres Riads. Ich nutze das funktionierende WLAN dafür, die Planung für die Heimreise anzugehen. Mit der Buchung dieses Riads haben wir nämlich den letzten Punkt auf der vorgeplanten Agenda erreicht. Ab jetzt sind wir völlig flexibel. Der ursprüngliche Plan sieht vor, morgen nach Marrakesch zurückzukommen und am Tag drauf dann nach Fes weiterzufliegen.

In Fes erwartet uns Mohamed.GMFF sowie der Royale Aeroclub Marokkos, der auch ein entsprechendes Programm vorbereitet hat. Leider gestaltet sich die Kommunikation mit unserem GMFF Mohamed als ausgesprochen schwierig. Weder auf WhatsApp noch über den Facebook Messenger erreiche ich ihn. Ich informiere Ali pflichtbewusst über unsere Rückkehr und buche noch für 80€ eine Suite am Golfplatz von Marrakesch. Steffi ist begeistert, noch einen Abschluss Burger dort essen zu können. Der eigentliche Hintergrund ist aber, dass der Golfplatz nun mal direkt am Flughafen liegt und wir uns somit den zeitraubenden Weg in die Medina und wieder zurück sparen können.

Unser Riad ist sogar auf Google zu finden und so erstelle ich noch ein paar hübsche Bilder und lade diese hoch. Keine 15 Minuten später bedankt sich unser Gastgeber dafür. Er hat diese tatsächlich bereits gesehen.

Nach dem Abendessen geht’s für uns um 22 Uhr in die Heia, etwas zum Leidwesen unseres Gastgebers. Der hätte sich über ein wenig Abwechslung wohl noch gefreut. Mohamed leistet ihm aber noch etwas Gesellschaft am Pool, während wir bei uns das Licht ausknipsen.

Ali hat sich auch mal wieder gemeldet. Er ist aus Frankreich zurück und wollte wissen, wann wir wieder in Marrakesch zurück sind. Er muss sich in der Zwischenzeit noch um seine Wäschereien kümmern. Nun ja. Auch hier geht scheinbar der Trend zum Zweitjob.

Dienstag

Nach einem Frühstück am Pool geht es wieder durch Ouarzazate zurück und über den hohen nach Marrakesch. Zuvor leeren wir noch das Tagespensum an einem Geldautomaten, um den AVGAS Sparstrumpf wieder aufzufüllen. Auf einem Wochenmarkt oben im Gebirge treffen wir auf eine hochmoderne Zapfsäule mit Rädern dran, mit der die wenigen Mopeds betankt werden. Was auf den ersten Blick kurios erscheint, gibt durchaus Sinn. Mohamed erklärt, dass auf den engen Straßen ein Tanklastzug keine Chance hat. Die mobile Zapfsäule wird somit einfach auf die Ladefläche eines Pickups gestellt und von Ortschaft zu Ortschaft gefahren. Der Sprit kommt dabei aus einem Plastiktank, der auf dem Pickup verbleit. Die Zapfsäule ist somit nur die Pumpstation. Damit auch keiner der Anwohner leer ausgeht, meldet er seinen Bedarf an Sprit frühzeitig an den Pickup Fahrer, der dann die jeweilige Menge mitbringt. Die letzten Stunden ziehen sich dann doch. Mohamed zeigt uns noch eine schöne Stelle nach der anderen, aber so richtig Interesse ist auf unserer Seite nicht mehr da. Auf der Passhöhe ist die Sicht mittlerweile komplett den Bach runter, viel mehr als ein Kilometer dürfte es nicht mehr sein. Mit 24 Grad ist es für uns jetzt richtig kalt hier oben, wobei das immer noch für eine Dichtehöhe von knapp 11.000ft reicht. Mit dem Flieger wäre es mit Sicht auf jeden Fall auch nicht besonders toll geworden. Kurz nach dem Pass treffen wir auf einige Kinder und Frauen, die mit Eseln und Wasserkanistern unterwegs sind. Männer sehen wir jedoch nirgends. Bei Mohamed nachgefragt erzählt er, dass die Männer oftmals für viele Monate in die Stadt verschwinden, um dort zu arbeiten. Die Feldarbeit bleibt dann bei den Frauen hängen. Gegen 15 Uhr sehen wir dann das erste Schild nach Marrakesch. Kaum zu glauben, aber das fühlt sich schon irgendwie wie ein Stück zu Hause an.

Zum Abschluss treffen wir in einem Kreisverkehr noch auf ein weiteres Berbertaxi, dass sich an die Verkehrsregeln hält. Der Kontrast zwischen Arm und Reich ist erneut frappierend.

Um 16:15 Uhr kommen wir im „Riad les deux Golf & Spa“ an. Wobei sich das toller anhört, als es ist. Wir verabschieden uns von Mohamed. Über 1.200km haben wir mit ihm in den letzten Tagen auf sandigen Pisten verbracht.

Unsere Suite ist in Ordnung, wir haben mit 50qm mal wieder so richtig Platz. Zum ersten Mal sind wir auch nicht die einzigen im Hotel. Das WLAN „Granate“ macht seinen Namen keine Ehre. Ich versuche ein letztes Mal, mit Fez Kontakt aufzunehmen, aber immer noch erfolglos. Ali meldet sich per WhatsApp und fragt, ob alles in Ordnung ist. Warum kann er das nicht selbst rausfinden?

Nach einer kurzen Pause am Pool geht es in Richtung O Mammy. Wir kommen an einer Tankstelle vorbei, bei der es noch Bedienung gibt. Was vermutlich daran liegt, dass dann einfach schneller getankt werden kann, als wenn jeder zum Zahlen an die Kasse muss. Marokko ist das Land des Zweirads, was man an den Tankstellen gut erkennen kann. Steffi drängt in Richtung Burger. Obwohl wir nur gute 500 Meter davon entfernt wohnen, kommen wir nicht hin. Was daran liegt, dass das Areal des Golfplatzes von hohen Mauern mit intakter Bausubstanz umgeben ist. Irgendwann finden wir dann schließlich den Eingang zu der direkt angrenzenden Appartementsiedlung, die als „Gated Community“ konzipiert ist. Überraschenderweise dürfen wir passieren, ohne dass uns jemand an der Pforte eine Frage stellt. Nach einer Viertelstunde durch gepflegte Grünanlagen erreichen wir das Restaurant.

Das Personal erkennt uns, wir bekommen den gleichen Tisch wie bei beim letzten Mal.
Ich checke das Wetter in Fez. Unter 40 Grad geht hier nichts, da wir kaum vor 12 Uhr mittags dort aufschlagen werden. So richtig Lust hat hier keiner mehr drauf, zumal wir für Fez auch nichts an Rahmenprogramm vorbereitet haben. Auch wissen wir nicht, ob das mit dem Empfang dort überhaupt stattfindet. Steffis Vorschlag ist der Beste: wir hängen einen zusätzlichen Badetag irgendwo dran, bevor es dann nach Hause geht.

Ich chatte kurz mit Ali und informiere ihn über unsere Planänderung. Ali entschuldigt sich, dass er es nicht persönlich zur Verabschiedung schaffen wird. Er ist gerade geschäftlich in Richtung Dubai unterwegs. Damit morgen auch alles für den Abflug klappt, hat uns Ali Unterstützung durch Alaoui Onda vom örtlichen FBO organisiert. Nur für den Fall, dass sich das Handling mal wieder in den Weg stellt, hat „Capitaine Brahimi“ bereits eine „schnelle Eingreiftruppe“ aufgestellt, um uns aus den Fängen von JetEX zu befreien. Keine Ahnung, wer Captain Brahimi ist. Aber so wie ich Ali und sein Netzwerk mittlerweile einschätze, dürfte das der Sandkastenkumpel von Chuck Norris sein. Fast hoffe ich, dass die Truppe zum Einsatz kommt.

Beim Abendessen besprechen wir, wo wir unseren Planschetag einlegen wollen. Vom Routing her wird es morgen zuerst nach Tanger und dann weiter nach Almeria gehen, wo wir dann offiziell wieder nach Europa einreisen. Almeria ist auch für den Rückflug die erste Wahl, weil sich die AVGAS Situation in Murcia immer noch nicht gebessert hat. Macht aber nichts. Almeria ist ein Schnelldreher, wie wir bereits auf dem Hinflug erlebt haben. Von da aus geht es dann entweder nach Mallorca und nach Korsika, oder über das spanische Festland zurück. Der TAF für morgen ist jedoch nicht besonders toll. Sand liegt in der Luft, dazu niedrige Untergrenzen. Aber mal sehen, wie es wirklich wird.

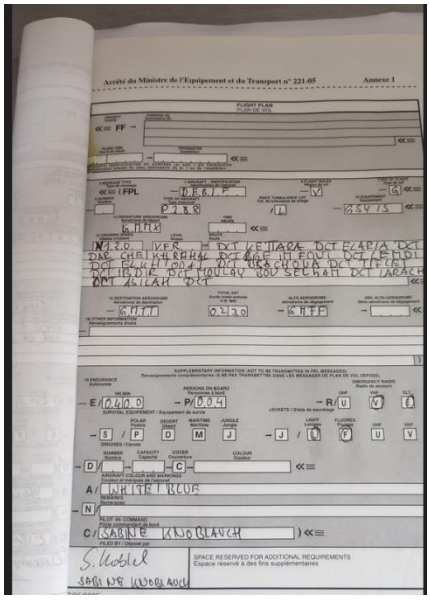
Mittwoch
Ab heute beginnt nun tatsächlich der Heimweg. Das Shuttle ist für 8 Uhr bestellt. Das Wetter ist wirklich nicht der Brüller. Schlechte Sichten und niedrige Untergrenzen, sogar noch etwas schlechter als vorhergesagt. Was normalerweise nie ein gutes Zeichen ist. Dazu die übliche Hitze. Uns stehen zwei alternative Routings für den Rückflug zur Verfügung. Der kürzere Weg führt mit etwa 460NM über den Militärstützpunkt Beni Melal und dann weiter nach Melilla. Die alternative Route geht mit 500NM zuerst nach Tanger und dann von dort über die Straße von Gibraltar zurück nach Almeria.

Die Entscheidung ist dann doch schnell getroffen. Aufgrund der schlechten Sichten bleiben wir so weit wie möglich im Flachland. Die Streckenvorhersage für das Flachland ist dabei auch nicht das gelbe vom Ei. Vom Atlantik drückt eine Front rein, die sich so langsam nach Osten schiebt. Marrakesch wird in etwa zwei Stunden auf IMC gehen, Casablanca und Rabatt sind es bereits. Für uns bleibt da noch eine wettertechnisch ganz brauchbare Schneise zwischen Atlantik und hohem Atlas, die aber zunehmend schmaler wird. Immerhin will die Front aber in Afrika bleiben und hat daher die

Bremse kurz vor Tanger reingehauen, was zumindest erst mal offen bleibt. Für den Fall, dass die Bremsbeläge der Front ob der Hitze nicht mehr greifen, nehmen wir das östlicher gelegene Tetouan (GMTN) als Alternate ins Programm auf. Obwohl Tetouan nur 30NM von Tanger weg liegt, dominiert hier bereits wieder das Wetter vom Mittelmeer. Tetouan ist übrigens immer eine gute Alternative zu Tanger, falls man mal etwas anderes ausprobieren möchte und man nicht groß Sightseeing dranhängen will.

Der Fahrer ist pünktlich. Keine 15 Minuten später stehen wir im Jetex Terminal und werden nach unserem Handling Agent gefragt. Das übliche Spiel beginnt, was wir aber diesmal abkürzen. Ich bitte den Handling Agent, Mr. Onda vom FBO zu kontaktieren. Dieser grinst mich an und erklärt mir, dass wir dorthin nicht ohne Handling Agent dürfen. Damit die Hierarchie erstmal geklärt ist, schiebt er Bine den bekannten Packen an Formularen rüber und souffliert ihr dabei mit zuckersüßer Stimme:

„*Five copies please!*“ Jetzt wird es nun langsam lächerlich, zumal wir uns mit jeder Minute auf knallharte IMC-Bedingungen zubewegen. Ich bitte einen der danebenstehenden Polizisten, Capitaine Brahimi zu kontaktieren. Er sollte das Missverständnis klären können. Immerhin erzeugen wir hier nicht nur ein Grinsen sondern schallendes Gelächter. Dann halt nicht. Ich wähle selbst die Nummer von Capitaine Brahimi, aber ohne Erfolg. Wobei es mich jetzt auch nicht wundert. Ich würde vermutlich auch nicht rangehen, wenn irgendeine marokkanische Handynummer bei mir durchklingelt. Also bleibt mir nur noch, Ali eine SOS WhatsApp zu schreiben. Immerhin bringt mich seine Antwort zum Grinsen: *„What the f…. are they doing there?*“ Danach geht alles schnell. Zwar kein SEK-Einsatz, aber kurz davor. Nur ein paar Minuten später erscheinen zwei deutlich bunter dekorierte Beamte und erklären dem Handling Agent, dass sich das Gewaltmonopol hier und jetzt ändert. Die Papiere dürfen ganz Papier sein und



verschwinden in der Ablage P. Der Polizist in seinem Glashäuschen darf noch schnell unsere Ausweise stempeln, dann nehmen uns die beiden Herren mit nach draußen. Auf dem Vorfeld wartet bereits ein Shuttlebus auf uns. Die anfängliche Überheblichkeit unserer Handling Truppe ist jetzt Ehrfurcht gewiesen. Den Grund habe ich aber erst in Tanger erfahren, als Capitaine Brahimi mich per WhatsApp zurückgerufen hat. Brahimi ist nämlich kein geringerer als der Polizeichef des Flughafens und natürlich ein Kunde in Alis Wäscherei. Ich finde, jeder sollte seinen Ali haben.

Bei der AIS geht alles einen gewohnten Gang. Während ich die Rechnungen bezahle, werden Bine und Rudi beraten. Allerdings so richtig. Einer erklärt uns die NOTAMs, der nächste die Streckenführung und ein weiterer überwacht das Ausfüllen des Flugplans. Der letzte Mann im Bunde ist für die Restricted Areas zuständig. Meine übliche Flugplanpraxis, nur die absolut notwendige Waypoints in den Flugplan zu übernehmen, klappt auch hier nicht. Bine muss alles buchstabengetreu von der Wandkarte abschreiben. Weil das in der fremden Sprache kaum fehlerfrei zu machen ist, wird sie beim Ausfüllen des Planes unterstützt. Für mich als Anhänger des Self Briefing Verfahrens eine unglaubliche Ressourcenverschwendung. Auf der anderen Seite toll, dass es so etwas noch gibt. Leider kostet auch dieser Veranstaltungspunkt eine Menge Zeit.

Zurück auf dem Vorfeld geht es weiter. Die Persenning wird entfernt, ebenso alle anderen zum Schutz vor Sand verschlossenen Öffnungen. Die Triebwerksverkleidung kommt runter, damit Rudi alle Filter und Einlässe kontrollieren kann. Auch der Fuel Truck ist bereits im Anrollen. Ich fülle den Tankauftrag aus und helfe Steffi, das Vorfeld von unserer Rettungsleine zu lösen. Die Bezahlung des Treibstoffes ist in jedem Falle filmreif. Auf einem am Boden stehenden silbernen Koffer zähle ich die Geldscheine vor. Schein um Schein, Bündel um Bündel. Abgezählte Scheine werden unter einen Stein geklemmt, damit sie diese nicht davonmachen.

Nach einer weiteren halben Stunde requesten wir Startup. Es ist bereits fast Mittags und die ATIS meldet den ersten im Anflug befindlichen Sand. Höchste Zeit, von hier zu verschwinden. Die Außentemperatur hat bereits die 40 Grad Marke erreicht, andere Maschinen flimmern über der noch heißeren Betonfläche an uns vorbei wie eine Fata Morgana. Während Rudi die Maschine zum C1 Holding Point rollt und damit die gesamte Bahnlänge von 3.100 Metern abrufen kann, programmiere ich noch unsere Route ins GNS und aktiviere die Terrain Warnung. Ich nehme trotzdem nur die ersten beiden Waypoints rein, über die weitere Strecke wird das Wetter entscheiden. Für das T/O Briefing wird als Startabbruch die C5 Intersection festgelegt, bei der die Maschine airborne sein muss. Danach verbleiben noch 800 Meter für einen Startabbruch. Die Densitiy Altitude dürfte bei mindestens 5.000ft liegen, durch den heißen Asphalt der Runway vermutlich sogar noch etwas höher. Die reine Startrollstrecke lässt sich nur noch extrapolieren, ich rechne mit etwa 1000 Metern.

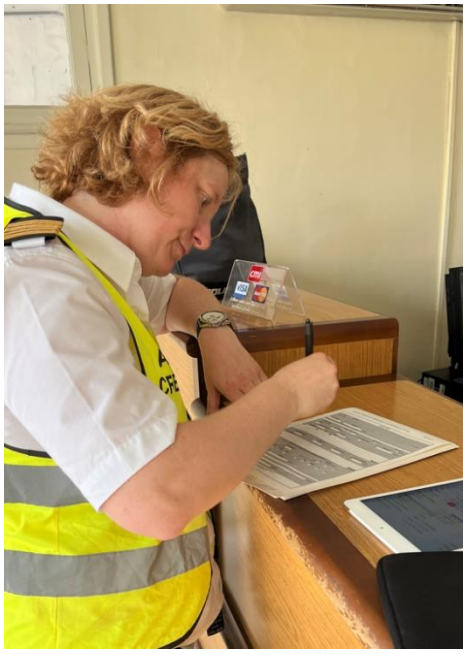
„D-EBIF line up Runway 28“. Die Ready for T/O Checkliste wird gelesen und dann schiebt Rudi die Power auf Anschlag. Das Triebwerk wird geleant, die Startleistung, geprüft und die Bremsen gelöst. Die Anfangsbeschleunigung ist erstaunlich gut, dann fordert die hohe Temperatur ihren Tribut. Kurz

vor Erreichen der M3 Intersection und somit nach fast 1.400 Metern reiner Rollstrecke (!) bringt Rudi die Maschine unter Protest der Stallwarnung langsam zurück in ihr wahres Element. Die D-EBIF ist auf dem Heimflug. Der Rest ist Routine. Marrakesch Approach übernimmt und lässt uns von der Abflugstrecke abweichend direkt nach KETTARA drehen, um der ersten Sandwolke auszuweichen. Kurz danach herrscht wieder Ruhe im Karton, der Funk scheint wirklich nicht weit zu reichen. Viel zu sehen gibt es ab jetzt aber auch nicht mehr. Der helle Boden hat sich durch einen Schleier mit dem Sand in der Luft verbündet. Dank Skydemon und Garmin lässt einen das aber tiefenentspannt, auch wenn es ab und an mal etwas zu viele Rotschattierungen direkt voraus gibt. Für den Fall, dass wir am Ende doch nach oben

wegmüssen, haben wir einen zusätzlichen AHRS-Kreisel mit an Bord, der ein wunderschönes Glascockpit auf mein iPAD zaubert. Etwa 30 Meilen hinter ETTARA entspannt sich dann die Lage. Ab jetzt wird das Gelände flacher. Die nächsten 60 Meilen sind gähnend langweilig. Ich nutze die Zeit, um die ersten Fotos zu sortieren und prüfe, ob unser Iridium Tracker uns noch trackt. Kurz vor Casablanca gibt es dann wieder etwas zu tun. Sykdemon hat aktuelle METARS der Küstenlinie aufgeschnappt, die sich leider eher zum schlechteren entwickelt haben. Somit treffen wir die Entscheidung, wieder näher an die Berge heranzugehen. Ich nutze die Gunst der LTE-Verbindung und kippe schon mal den Folgeflugplan nach Mallorca bei Eurocontrol ein, damit unser Agent in Almeria zumindest in groben weiß, was wir noch vorhaben. Nach zwei Stunden sind wir nun auch mit dem letzten Sandkorn per Du und nähern uns bei LARACHE

der Atlantikküste. Tanger begrüßt uns mit einem überraschenden Ostwind, der für uns eine große Wolkenlücke in das Final der 10 geblasen hat. Mit einer langgezogenen Rechtskurve unter gleichzeitigem Sinken steuert Rudi die D-EBIF über das wild schäumende Wasser des Atlantiks auf die 3.500 Meter lange Bahn von Tanger. Es ist bereits nach 14 Uhr, als sich die Räder der Piper wieder auf bekanntem Terrain befinden.

Alles weitere läuft wie am Schnürchen. Unser AVGAS Anhänger ist bereits im Anrollen und Bine unterwegs zur AIS, um den weiteren Flugplan nach Almeria aufzugeben. Während ich die letzten Geldbündel aus den Taschen krame kommt der nette Zollbeamte vorbei, um die Ausreisestempel in unseren Ausweis zu pressen. Hier gibt es dann nochmal eine ziemliche Schimpftirade. Allerdings nicht gegenüber uns, sondern auf die Kollegen in Marrakesch. Diese haben nämlich in unsere Ausweise bereits die endgültige Ausreise eingestempelt. Obwohl die natürlich wussten, dass wir noch nach Tanger wollten. Ich überlege, ob das am Ende ein verstecktes Abschiedsgeschenk der Handling Bande war und überlege, ob ich das Ali petzen soll. Für unseren Grenzer bedeutet das jetzt ziemliche Arbeit. Er muss uns nämlich zuerst wieder einreisen lassen, damit wir danach ganz offiziell ausreisen können. Damit müssen wir noch einmal die große Runde über das Terminal drehen. Steffi nutzt die Gelegenheit, sich vom Restgeld noch ein paar Briefmarken im Postamt zu besorgen. Zeitlich sind wir bereits weit hinter unserem Plan und können den Strandabend in Mallorca somit endgültig abschreiben. Ich informiere unseren Handling Agent in Almeria, dass wir einen neuen Slot brauchen und schicke den bereits erstellen Folgeflugplan für die Insel ins digitale Datengrab. In der Zwischenzeit hat Bine, die gerade den Flugplan nach Almeria schreibt, die gesamte AIS-Crew von Tanger um sich rum mobilisiert. Diesmal geht es aber nicht um Flugberatung, sondern um ein Selfie mit Pilotin Bine. Abschließend müssen Rudi und Bine noch alles an Aeroclub Aufklebern signieren, was sie bei sich tragen. Immerhin darf ich auch noch meine Kreditkarte durch das Lesegerät ziehen, damit auch jeder seine Aufgabe hat. Drei Euro und zehn Cent landen in der Flughafenkasse. Fast habe ich ein schlechtes Gewissen dabei. Auf dem Vorfeld versucht uns noch ein Handlanger von Swissport seine Dienste zu verkaufen: er würde uns über das Vorfeld zu unserem Flugzeug bringen. Das wäre nämlich nur autorisierten Personen vorbehalten. Wir lassen ihn winkend und schimpfend zurück.



Kurz nach halb vier geht es endlich weiter. Nachdem keiner mehr Lust auf Hitze in irgendeiner Form hat, bleiben wir die nächsten 180 Meilen hoch über dem angenehm kühlen Mittelmeer. Um 17:40 Uhr stellt Bine das Triebwerk auf der G52 Parkposition von Almeria ab. Bis Mallorca wären es noch 290 Meilen, aber auf die hat heute keiner mehr Lust. Irgendwie scheint man uns das auch anzusehen. Mit einem Grinsen im Gesicht fragt uns José, ob wir vielleicht eine Hotelempfehlung bräuchten. Also so ein richtiges, mit großem Pool und großer Bar. Und er wollte wissen, wie es die letzten 10 Tage ohne Wein geklappt hat oder ob wir nicht doch heimlich etwas mitgenommen hatten. Ein echter Spanier halt. Wir parken den Flieger, lassen uns von José ein Taxi rufen und verabreden uns für den

nächsten Morgen um 9 Uhr. Die Einreiseformalitäten wickelt ein Polizist in wenigen Sekunden ab, der scheinbar nach uns Schluss machen darf. Wir sind wieder in Europa.

Der von José empfohlene Barcelo Ressort ist mit seinen großen ruhigen Pools und kaum anderen Gästen ein Volltreffer und würde durchaus auch für eine Verlängerungsnacht taugen. Leider ist es damit ab morgen hier vorbei, weil eine große Firma das ganze Hotel weggemietet hat. Wir ändern nochmal unseren Plan und beschließen, zum Abschluss zwei oder drei Tage an der Costa Brava zu bleiben. Damit reduziert sich der letzte Flug nach Hause auf verträgliche 550 Meilen, bei denen man nicht auf die Uhr schauen muss.

Für den Abend haben wir uns ein kleines Restaurant direkt am Strand ausgesucht. Tatsächlich ist das gar nicht mal so einfach, hier etwas essbares außerhalb der All Inclusive Hotels zu bekommen. Unser Ressort liegt auch ein paar Kilometer außerhalb von Almeria, insofern wäre ein Fußmarsch in die eigentliche Stadt ein größeres Unterfangen. Google spuckt am Ende dann doch noch etwas aus, wenngleich auch nicht in der gewünschten Bewertungsstufe. Zumindest liegt unser Restaurant aber direkt am Strand, was nach der vielen Steppe und Trockenheit nun doch mal wieder angenehm ist.

Von unserem Hotel zum „Chiringuito La Carola“ sind es nur knappe zwei Kilometer, die wir über die Strandpromenade abschlendern. Wenn man allerdings etwas genauer hinsieht, bekommt man eine Vorstellung, welche Packungsdichte an Strandbesuchern hier tagsüber erreicht wird. Die Liegestuhlfelder reihen sich dicht an dicht, dazwischen ist kein halber Meter Platz.

Das Essen lässt auf sich warten. Wir nutzen die Zeit und überlegen, wo wir den nächsten Badestopp einlegen könnten. Steffi würde zwar ganz gerne hierbleiben, aber dazu müssten wir uns erst ein anderes Hotel suchen. Die Idee mit Mallorca ist am Ende doch nicht so gut, weil wir dort noch den ganzen zeitraubenden Transfer zu einem noch nicht gebuchten Hotel an der Backe hätten.

Die Entscheidung fällt dann schnell für Empuriabrava (LEAP). Das ist ein kleiner Flugplatz direkt an der Costa Brava, wo wir uns zumindest etwas besser vor Ort auskennen. Schnell ist ein Hotel in Strandnähe gefunden, dass sogar bezahlbar ist. Für den Zwischenstopp nehmen wir wieder Castellon ins Programm. Ich möchte fast drauf wetten, dass wir sogar wieder den gleichen Parkingstand dort bekommen. Nach dem Essen gibt es noch einen Strandbummel an diversen Eisdielen vorbei, die Steffi natürlich nicht links liegen lassen kann.

Donnerstag

Zuerst geht es also wieder nach Castellon, aber nur als reiner Tankstopp. Von da aus hopsen wir nochmal 200 Meilen nach Norden, um in Empuriabrava den Flieger für die nächsten zwei Tage zu parken. Eilig haben wir es hier nicht, deswegen nutzen wir den Vormittag und das Hotel noch so richtig aus. Ich schicke José noch eine kurze Nachricht, dass er nicht auf uns warten muss. Kurz nach 12 Uhr wirft uns dann das Taxi vor dem Terminal des großen Flughafens raus.

Auch heute ist Almeria in Ferienstimmung, welche das das Vorfeld mit jeder Menge Fliegern überschwemmt hat. Demzufolge ist die Hütte ist voll und das Handling Office leer.

Um 13:45 Uhr geht es dann endlich weiter. Der Fueltruck wartet bereits wie bestellt am Flieger und Eurocontrol auf unsere Startmeldung. Nach Castellon geht es eigentlich nur geradeaus. Als Navigator muss man sich seine Aufgaben hier gut einteilen, denn allzu zu viel zu tun gibt es hier nicht. Mit PALOS und RAFOL ist die Flugplanung dann leider auch schon erledigt. Ich programmiere noch den Sinkflug Rechner für den Anflug, aber dann fällt auch mir nichts mehr ein. Jetzt heißt es einfach warten, bis wir da sind.

Auch in Castellon sind wir nicht mehr die einzigen. Eine ganze Menge Charterflieger haben beschlossen, den ukrainischen Airbussen zumindest für ein paar Stunden Gesellschaft unter ihresgleichen zu leisten. Der Tankwart ist im Stress und ich setze eine Delay Meldung nach der anderen ab.

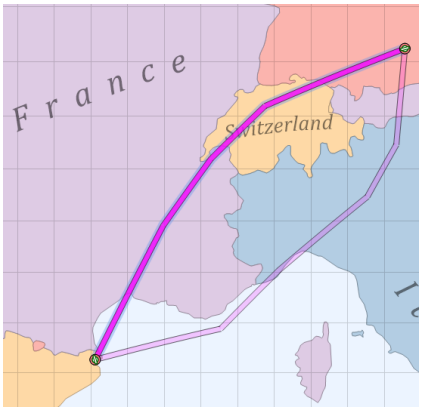
Erst nach 18 Uhr kommen wir wieder in die Luft. Der Flug an die Costa Brava ist ein langer gerader Strich. Immerhin darf mit Erreichen von AGENA nach 175NM einmal nach Westen gedreht werden. Dann ist man aber auch schon im 50NM Final für Empuriabrava. Kurz vor Sunset landet die D-EBIF auf der schmalen Asphaltbahn direkt am Meer.

Die nächsten zwei Tage dienen dem Recovery. Rudi und Bine sind mit Rollern an der Küste unterwegs und besuchen das Dali Museum. Steffi und ich zeigen dem Fußvolk am Strand, wie man richtige Sandburgen baut.

Faust

Samstag

Es geht nach Hause. 550NM sind es noch, keine große Geschichte. Gewitter sind heute kein Thema, so dass wir beim Routing freie Wahl haben. Die zweifelsfrei schönere und keine 30NM weitere Strecke führt über Nizza und Monte Carlo. Hier hat man ein tolles Panorama, wenn man die Küstenlinie abfliegt. Danach geht's dann über Genua und Bozen heim. Allerdings gibt das die Endurance nicht her. Das Problem löst für einen Albenga (LIMG) ganz gut, ein kleinerer italienischer Flughafen kurz hinter Nizza mit jeder Menge AVGAS.



Was allerdings gegen diese Strecke spricht, ist unsere Air TotalCard. Hier haben wir einen etwas günstigeren AVGAS Preis, weil wir ein entsprechendes Kontingent im Voraus gebucht haben. Nachdem davon noch mehr als genug übrig sein müsste, file ich einen Flugplan nach Valence (LFLU) und von dort aus dann direkt nach Hause.

Bevor es losgeht, darf die Piper sich den letzten Sand aus den Ritzen waschen. Empuriabrava ist einer der wenigen mir bekannten Plätze, wo man einen eigenen Waschplatz für Flugzeuge eingerichtet hat. Weil es gerade Mittag ist und auch das Personal offensichtlich keine Lust auf Siesta hat, putzen die fröhlich mit.

Anscheinend erregen unsere Wasserspiele auch über den Waschplatz hinaus Gefallen. Ein gerade gelandeter Absetzpilot einer Sprungmaschine versucht uns mit wedelnden Armen vom Vorfeld zu kehren. Auch der Tower winkt, ruft irgendwas zu und zeigt in Richtung Meer. Dann sehen wir es auch. Ich kann es kaum glauben. Ein Wetterphänomen, was ich sonst eher vom Atlantik her kenne. Was dann folgt ist ein Alarmstart, von dem sich die Flugbereitschaft etwas abschneiden könnte. Nur ein paar Minuten später sind wir in der Luft. Bine dreht die Piper bereits kurz nach dem Abheben in einer Rechtskurve in Richtung Norden, um der sich unglaublich schnell nähernden weißen Wand zu entkommen. Es ist Seenebel der gerade versucht, uns eine zusätzliche Auszeit in Spanien zu verschaffen.

An dieser Stelle dürfte uns unser Flugplan gerettet haben. Der Tower hat die Wand wohl kommen sehen und den Piloten der gerade landenden Absetzmaschine gebeten, uns darüber zu informieren. Nachdem wir ein paar tausend Fuß höher gestiegen sind, sehen wir die Weitläufigkeit des Nebelfeldes. Insofern hatten wir hier einfach Glück, dass der Flieger schon vor dem Waschen startklar gemacht worden ist.

Das erste Teilstück führt nach PORBU und dann über das Mittelmeer nach Montpellier. Hinter GIGNA geht es dann schon direkt nach Valence (LFLU). Weil es sonst überhaupt nichts zu tun und auch nicht zu sehen gibt, stelle ich uns noch ARDIG ins GNS, um zumindest rechtzeitig vor dem Anflug auf Valence wieder geweckt zu werden. Valence ist mit 2.100 Metern Runway eigentlich ein idealer Platz, wenn es mal wärmer ist. Keine Ahnung, warum ich den in der ursprünglichen Planung nicht drin hatte. Ich funke ein wenig mit Marseille INFO, die mich auch ziemlich bald in Richtung Montpellier loswerden wollen. Die Maschine liegt ruhig wie ein Brett in der Luft, das Meer tief unter uns liegt unter einem Wolkenband. Ab dem Festland geht die Wackelei dann aber auch wieder los, obwohl wir bereits auf über 8.000ft gestiegen sind. Mit erreichen von ARDIG meldet sich dann auch der Sinkflugrechner und wir briefen den Anflug. Valence

ist völlig unkompliziert, ein Mischbetrieb zwischen Militär und allgemeiner Luftfahrt. Nach dem Initial Call auf der 120.1 bleibt es denn auch ruhig. Nach ein paar Minuten probiere ich es nochmal. Keine Antwort. Merkwürdig, da das TAS doch einige Ziele in Platznähe signalisiert. Nach einer kurzen Pause kommt dann ein „today only french“ zurück. Mist, stimmt. Das war der Grund, warum Valence für den Rückflug ausgeklammert worden ist. Die hatten sogar ein NOTAM draußen, dass heute der englische Towerlotse seine Stimmbänder schonen muss. Der Anflug läuft

dann so ab, wie es früher im Drei-Mann Cockpit der Fall war. Einer fliegt, der andere passt auf wohin und der dritte versucht, dem Rest das alles mitzuteilen. Weil spätestens jetzt auch alle anderen Verkehrsteilnehmer gemerkt haben, dass hier echte Profis am Werk sind, hat man kurzerhand den Flugbetrieb rund um uns eingestellt. Nur so kann ich es mir erklären, dass nach ein paar französischen Funksprüchen zwischen den anderen Flugzeugen alle gelben Ziele auf dem TAS nun auf der Stelle drehen. Wir beeilen uns dafür. Nach der Landung geht es dann direkt an die Tankstelle. Auch hier glüht das Vorfeld. Der Platz selbst ist menschenleer. Auf der Suche nach einem Restaurant finden wir die Crew eines Militärhubschraubers, die uns mit ihrer Zugangskarte zu einem Getränkeautomaten im inneren der Gebäude bringt. Währenddessen versuche ich einen Weg auf den Tower zu finden, löse aber dabei nur irgendeinen Alarm am Gebäude aus. Wobei das aber auch keinen scheinbar interessiert. Ich schicke den letzten Flugplan für unsere Reise per Skydemon los und parke mich neben Steffi unter dem Schatten der Tragflächen.

Um 14:16 Uhr nimmt die Piper das Fahrwerk von der Bahn. Mit knappen 400NM geht es auf das letzte Teilstück des Heimwegs. Der Rückweg durch Frankreich ist dann etwas unbequem. Diverse militärische Areas sind trotz Wochenende aktiv, so dass wir einen ziemlichen Zickzack in Bodennähe fliegen müssen. Erst ab der Schweiz wird es dann besser.

Nach dem Passieren von COLLO geht es dann am Genfer See entlang an Annemasse vorbei, die ein fantastisches Flugplatzrestaurant haben. Auf eine Zwischenlandung hat jetzt aber auch keiner mehr Lust. Ab MOLUS ist die D-EBIF dann wieder im Schweizer Luftraum. Von Bern geht es nach Zürich und dann über den Bodensee zurück nach München. Um 17:12 Uhr setzt Rudi nach 16 Tagen und 7.200km die Piper mit einem Direktanflug auf die 07 in EDNX auf. Als letzte Amtshandlung wird noch der Flugplan geschlossen, der Inreach Tracker von der SAR-Zentrale abgemeldet und Ali bekommt ein Abschlussbild.

Ein weiterer Langstreckenflug ist mit über 3.300NM problemlos über die Bühne gegangen, davon allein 1200NM über offenem Wasser. 1.100 Liter AVGAS liefen dafür durch das Triebwerk, das auf der ganzen Strecke gerade mal 2 Liter Öl verbraucht hat. Man merkt, hier fühlt sich die Maschine wohl. Auch die 1.200km auf der Straße waren eine tolle Leistung von unserem Fahrer Mohamed, der diese nahezu am Stück für uns runtergerissen hat.

Vom gewählten Zeitpunkt her hatten wir großes Glück. Wir haben genau den richtigen Moment zwischen dem Ende der Pandemie und dem Wiederaufleben des Tourismus erwischt. Wir waren überall fast immer allein unterwegs.

Ohne Ali´s Hilfe hätten wir nur halb so viel Spaß gehabt und nur einem Bruchteil von dem gesehen, was wir dank seiner Hilfe erlebt haben. Ali der Apotheker, Ali der Wäschereibesitzer. Mittlerweile wissen wir auch, dass der Polizeichef von Marrakesch seine Wäsche bei Ali wäscht. Wir wissen aber bis heute nicht, was Ali in Paris oder Dubai zu tun hatte. Apotheken waren es vermutlich nicht. Und ab und an postet er auf Facebook Bilder, wie er mit einer Global zu dem einen oder anderen Kongress in Afrika jettet. Wer weiß, ob Ali überhaupt Ali heißt.

Ein dickes Dankeschön gebührt Klaus, der die entsprechenden Kontrollen vorgezogen hat, damit der Flug ohne Wartung unterwegs durchgeführt werden konnte. Selbstredend, dass die Maschinen unter seinen Händen technisch alle in einem perfekten Zustand sind.