



Libyen aus der Vogelperspektive

„You are cleared to enter libyan airspace...“

Text und Bilder von Stefan Honegger

..ertönt es aus dem Kopfhörer. Wir fliegen in geringer Höhe über dem Meer, der Motor läuft zuverlässig und das GPS-Navigationsgerät weist uns den Weg nach Tripolis Mittiga. Noch vor wenigen Monaten hätten mein Bruder und ich uns nicht träumen lassen, dass wir schon bald mit unserem zweisitzigen Motorflugzeug nach Libyen reisen würden. Alles begann im August 2005 mit einer E-Mail-Anfrage, ob ich an einer Reise durch Libyen interessiert sei. Ein paar Idealisten hatten die Idee, mit einer Gruppe von Piloten – alle im selbst gebauten Flugzeug des Typs MCR - Libyen zu erkunden. Das tönnte spannend und weckte mein Interesse.

Immer wieder sind in Fachzeitschriften Beiträge von unentwegten und abenteuerlustigen Piloten zu lesen, die Libyen per Flugzeug erkundet und dabei zwiespältige Erlebnisse gemacht haben. Einerseits berichten sie von der überwältigenden Landschaft; andererseits werden ihre Expeditionen oft durch den in Libyen weitverbreiteten Amtsschimmel behindert. Ein Pilot musste beispielsweise auf einem Flug-

platz 1000 Dollar bezahlen, um überhaupt wieder abfliegen zu dürfen; und drei Deutsche, die mit ihren Flugzeugen in Tripolis gelandet waren, wurden trotz Einfluggenehmigung aufgefordert, das Land unverrichteter Dinge wieder zu verlassen.

Treffpunkt Korsika

Trotz gemischten Gefühlen meldete ich mich für die Flugrallye vom April 2006 an. Wer weiss, wann sich wieder eine Gelegenheit bieten würde, Libyen von oben kennen zu lernen. Die Vorbereitungen bestanden im Beschaffen von geeignetem Kartenmaterial - was sich als gar nicht so einfach herausstellte - und dem Vorbereiten des Flugzeugs.

Anfang April nutzten mein Bruder und ich eine kurze Wetterberuhigung, um über die Alpen via Italien zum vereinbarten Treffpunkt in Calvi auf Korsika zu fliegen. Unsere kleine MCR war schwer beladen und stieg nur langsam. Nebst den 2 Personen und 80 Litern Treibstoff hatten wir im Gepäckraum die Kameraausrüstung, die Navigationskarten, einige Reparatur- und Ersatzutensilien, Drinkwasser, ein Ersatz GPS sowie ein paar Kleider verstaut. In Calvi trafen wir bereits einige der anderen Teilnehmer an. Wir erfuhren, dass die Engländer wegen einer Propellerpanne in Frankreich notlanden mussten und erst am Sonntag in Korsika eintreffen würden. Kein sehr verheissungsvoller Beginn...

Hals über Kopf nach Afrika

Am folgenden Tag entnahmen wir dem Wetterbericht von Korsika schlechte Prognosen für die kommenden Tage. Starker Mistral und Regen wurden vorausgesagt, was sehr unangenehm werden kann, lässt doch kräftiger Wind die nur 260kg schweren MCR-Flugzeuge herumtanzen wie Laubblätter im Herbst. Die Organisatoren versuchten, mehr Informationen zu erhalten. Wir waren in der Zwickmühle. Wir hatten die Einflugbewilligungen nach Tunesien für Dienstag erhalten und diese zu ändern schien ein hoffnungsloses Unterfangen. So machten wir uns zunächst zu einer Stadtbesichtigung von Calvi auf. Mitte Nachmittag kam jedoch ein Anruf mit der Aufforderung, unverzüglich zum Flugplatz zu kommen; man habe die Einflugbewilligung für Tunesien doch ändern können. Hals über Kopf packten wir im Hotel unsere Sachen zusammen und eilten zum Flugplatz. Wir erhielten ein paar Karten in die Hand gedrückt, und man wünschte uns einen guten Flug nach Tunis. Mit etwas gemischten Gefühlen starteten wir zum dreistündigen Flug Richtung Süden. Da wir über Wasser flogen, hatten wir die Schwimmwesten an und die Notausrüstung war griffbereit. Wir erlebten aber einen ruhigen Flug über das Mittelmeer und landeten just bei Sonnenuntergang in Afrika – gespannt darauf, was uns auf diesem Abenteuer noch alles erwartete.

Da die Einflugbewilligung nach Libyen definitiv nicht ververschoben werden konnte, genossen wir die zwei Extratage in Tunis und nahmen die Eindrücke und Düfte des Souk in uns auf. Und dann ging es – wiederum mit vollem Tank – endlich Richtung Libyen weiter. Wir flogen der tunesischen Küste entlang und erhielten an der Grenze zu Libyen die ersehnte Einflugbewilligung in seinen Luftraum.

Unser Flugzeug landet als erste MCR auf libyschem Boden, wo uns auf dem Flughafen von Tripolis Mittags ein überaus herzlicher Empfang durch die Flughafendirektion bereitet wird. Das lokale Fernsehen ist sogar mit einer TV-Crew vor Ort, um unsere Ankunft zu filmen. Nach und nach treffen nun auch die anderen Teilnehmer ein.

Das Flughafengelände ist mit alten fluguntüchtigen Maschinen übersät – wohl eine Folge des jahrelangen Embargos. Auch die Maschinen, die noch in Gebrauch sind, sehen nicht viel Vertrauen erweckender aus. Und so sind wir ganz froh, in unseren selbst gebastelten Flugzeugen unterwegs zu sein. Die Einreiseformalitäten dauern zwar lange, doch wir sind glücklich, angekommen zu sein und vertrieben uns die Zeit in der schmucklosen und neonbeleuchteten Anflughalle mit Lesen und Fachsimpeln.

Mondäner Badeort der Antike

Das im 7./6. Jh. v.Chr. als Handelsstützpunkt von Karthago gegründete Tripolis fungiert seit 1963 als Hauptstadt Libyens. Sein Name leitet sich vom Drei-Städte-Bund (tripolis) her, den die Orte Sabrata, Leptis Magna und Oea in der Antike bildeten. Tripolis zählt heute über 1 Mio. Ein-



Abendliche Geschäftigkeit im Souk von Tripolis.

wohner und ist als bedeutendes Industrie- und Handelszentrum eine moderne Metropole mit westlich anmutender Skyline.

Da unser Hotel in Tripolis kurzfristig für Freunde des Staatschefs und Revolutionsführers Muammar al-Gadhafi benutzt wird, müssen wir uns mit einer einfachen und lieblos eingerichteten Unterkunft in der Nähe von Leptis Magna begnügen. Diese antike Stätte – nach Rom und Karthago übrigens die drittgrösste Stadt des römischen Weltreiches – war uns einen Tagesausflug wert. Die am Meer gelegene Anla-



*Grosses Bild:
Säulenreste zeu-
gen vom gross-zü-
gigen Stadtbau in
Leptis Magna.*

*Oben: Das Thea-
ter von Leptis
Magna aus der
Vogelperspektive.*

ge gehört seit 1982 zum UNESCO-Weltkulturerbe und ist eine der imposantesten Ruinen- und Ausgrabungsstätten der gesamten antiken Welt. Um 500 v.Chr. entstand die Stadt Leptis aus einem gegen Griechenland gerichteten Bündnis zwischen Karthago und dem libyschen Stamm der Makäer. Nach dem Untergang von Karthago schloss sie sich Rom an. Die nordafrikanischen Gebiete dienten nicht nur als Kornkammer Roms, sondern auch als wichtige Machtbasis zur Beherrschung des Mittelmeerraumes. Das der Provincia Africa angegliederte Leptis erlebte zu Beginn der christlichen Zeit dank eines eigentlichen Städtebauprogramms einen enormen Aufschwung und nannte sich nun Leptis Magna, das „Grosse Leptis“. Als der dort geborene Septimius Severus 193

n.Chr. sogar römischer Kaiser wurde, erfuhr die ganze Region von Tripolitanien eine bevorzugte Behandlung, etwa durch die Befreiung von Steuern. Es entstand eine Reihe von Gebäuden, die nur in Rom ihresgleichen hatten: ein Theater mit Blick aufs Meer, eine Basilika von 100 x 40 m Grösse und ein neues Forum. Auch der Hafen wurde ausgebaut und die Küste säumten die Villen der reichen Bürger. Mit rund 100'000 Einwohnern war Leptis zur Grossstadt und zu einem der wichtigsten Handelszentren Nordafrikas geworden. Die Blütezeit der Stadt dauerte bis in die oströmische Epoche. Als jedoch Nordafrika von arabischen Heerscharen erobert wurde, fiel auch Leptis Magna im Jahr 642 in Trümmer.

Obschon Leptis Magna zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten Libyens gehört, haben wir bei unserem Besuch Glück, sind wir doch den ganzen Tag über fast die einzigen Touristen auf dem Gelände. Der Rundgang durch die Ruinenstadt gestaltet sich ohne begleitende Massen umso eindrucklicher. Welch verschwenderischer Luxus muss einst in dieser unmittelbar am Meer gelegenen Metropole geherrscht haben. Nicht umsonst wird Leptis Magna auch das antike Monte Carlo Nordafrikas genannt.

Die Abfallberge von Benghazi

Am nächsten Tag geht unsere Reise weiter der Küste entlang nach Benghazi. Nach dem Start in Tripolis überflogen wir Leptis Magna und können das Gesehene nochmals von oben bestaunen. Erst aus der Vogelperspektive wird das ausge dehnte Areal, das die Stadt einst eingenommen hat, erkennbar.



Unterwegs erfahren wir, dass der geplante Tankstopp entfällt, da kein Benzin vorhanden sei. Es bleibt also nur die Möglichkeit, Benghazi non-stop zu erreichen. Wegen des zu erwartenden Gegenwinds und der Distanz von über 800 km kommen unsere Flugzeuge an ihr Limit, und das grosse Rechnen beginnt. Einige Piloten wählen aus Ehrfurcht den direkten Weg über das Meer nach Benghazi. Mein Bruder und ich entschliessen uns im Sparflug gemütlich der Küste entlang zu fliegen und erreichen nach über 3,5 Stunden mit noch genügender Benzinreserve unser Ziel. Im Landeanflug erhalten wir vom Controller die Anweisung, auf ein verunfalltes Flugzeug am Rande der Piste zu achten und erkennen, dass es sich um einen unserer Kameraden handelt. Bei der Landung ist einer der Reifen geplatzt. Es ist zum Glück nichts Schlimmes und nach dem Radwechsel ist das Flugzeug wieder einsatzbereit.

Nachdem die Maschinen getankt sind, fährt uns ein Bus in die Stadt, wo wir noch einen abendlichen Bummel unternehmen. Benghazi ist die zweitgrösste Stadt Libyens und die bedeutendste der Kyrenaika.

Wir sind jedoch über ihren Zustand bestürzt - überall liegt Abfall herum, viele Strassen sind ungeteert, die meisten Häuser nur rohbaufertig. Überhaupt scheint Müll bzw. seine Entsorgung in Libyen - wie in anderen Ländern Nordafrikas auch - ein grosses Problem. Es herrscht immer noch die Regel, seinen gesamten Abfall vor die Haustüre zu werfen. Angesichts der Tatsache, dass sich das Konsumverhalten immer mehr an westlichen Massstäben orientiert (so sind z.B. Plastiktüten und Büchsen äusserst beliebte Verpackungsmaterialien) und eine Müllentsorgung inexistent ist, verwundert es nicht, dass ganze Ortschaften geradezu im Abfall ersticken. Über Hunderte von Metern, bei grösseren Ortschaften auch Kilometern, ziehen sich sog. „Müllgürtel“ um die Siedlungen.

Im Tiefflug in die Wüste

Unser nächstes Ziel heisst Waddan, eine wasserreiche Oase in der Libyschen Wüste. Hier gibt es keine kontrollierten Lufträume mehr, so dass wir keinen Kontakt zu einer Flugleitzentrale mehr haben. Oft befinden wir uns nur wenige Meter über den Dünen und geniessen den Flug in das scheinbare Nichts. Dank den zuverlässigen Informationen unserer GPS finden wir den Weg problemlos. Erst nach der Landung in Waddan bemerken wir die vielen Leute auf dem Flugplatz. Auch hier werden wir herzlich von der lokalen Bevölkerung empfangen. Unsere Ankunft muss sich wohl herum gesprochen haben. Ganze Familien sind gekommen, um dieses „Schauspiel“ mitzuerleben. Wir reihen unsere 9 MCR-Flugzeuge auf einer Linie auf und werden von einer Delegation des Ortes offiziell willkommen geheissen. Transparente mit der Aufschrift „MCR WELCOME IN JAMAHIRIYA LAND OF FREEDOM“ sind aufgehängt und im Schatten eines Hangars wird uns ein Apéro mit den weltbesten und saftigsten Datteln serviert. Diese Früchtchen sind eine Wohltat für unsere in Tripolis und Benghazi von einer schlechten Hotelküche arg malträtierten Magen. Die Gemahlinnen der Flughafenangestellten haben ein Mittagessen zubereitet, das wir am Rand eines künstlichen Teiches einnehmen. Nach dem Bezug unserer einfachen, aber sauberen Bungalows treffen wir uns mit ein paar Piloten aus Waddan zu einem Sonnenuntergangsflug. So findet das Fest auf dem Flugplatz mit tiefen Vorbeiflügen und Kunstflugvorführungen eine Fortsetzung und wird mit einem Nachtessen mit allerlei Köstlichkeiten beim Flugplatzchef zu Hause abgeschlossen.

Die Maschinen stehen auf dem Flugplatz von Benghazi bereit. Die Stadt selber bietet ein tristes Bild.



Palmengesäumte Seen in den Dünen

Gabr Aun - See, einer der zahlreichen Mandara-Seen in den Dünen von Ubari (Bild unten).

Am nächsten Tag werden wir mit den Worten „please come again“ verabschiedet und fliegen weiter nach Sabha. Von dort aus steht ein Ausflug zu den berühmten Mandara-Seen auf dem Programm. Die in den Dünen von Ubari gelegenen Seen zählen zu den Höhepunkten einer Libyenreise. Insgesamt soll es über zehn Seen geben; ihre genaue Zahl ist jedoch unbekannt und hängt wohl auch vom jeweiligen Grundwasserspiegel ab. Interessant ist auch, dass die genaue Lage der Seen bis heute noch in keiner Karte vermerkt ist!

Nach einer zweistündigen Fahrt in einem Bus über schlechte Asphaltstrassen steigen wir für weitere anderthalb Stunden in einen Geländewagen um. Die Fahrt geht über unzählige Sanddünen und plötzlich taucht vor uns wie eine Fatamorgana die grüne Uferlandschaft mit einem der Seen auf, in dessen Wasser sich die nahe gelegene Düne spiegelt. Es ist heiss, und wir nutzen die Gelegenheit zu einem Bad. Da das Wasser zu unserer Überraschung sehr salzig ist, treiben wir auf dem Rücken liegend an der Oberfläche und geniessen den wunderschönen Ausblick. Trotz des salzigen Wassers säumt eine

üppige Vegetation das Ufer. Dieses Naturwunder ist ein Highlight dieser Reise und wir notieren uns sicherheitshalber die Koordinaten.

Das „achte Weltwunder“: Wau an-Namus, der Mückenkrater

Schon wenig später steht ein weiterer Höhepunkt auf dem Tagesplan. Wir haben die Genehmigung nach Wau an-Namus zu fliegen. Am Flugplatz von Sabha will man jedoch zunächst unserer Erlaubnis keine Beachtung schenken. Erst nach einem Anruf beim Militär und nach der Abgabe eines detaillierten Flugplans erhalten wir die Starterlaubnis. Aus Sicherheitsgründen - ein Motorschaden hier in der Wüste wäre fatal - fliegen wir in Formationen von je 4 Flugzeugen. Es ist heiss, und wir steigen in etwas kühlere Luft auf. Die Farbenpracht der Wüste ist auch aus dieser Höhe überwältigend. Trotz angestrengten Suchens können wir keine Lebenszeichen erspähen. Der Flug dauert über 2 ½ Stunden und plötzlich erblicken wir vor uns einen grossen schwarzen Flecken - den Ascheschleier des Wau an-Namus. Wir beginnen unseren Sinkflug und tatsächlich taucht bald ein Krater vor uns auf, in dessen Mitte einige kleine Seen einen farblichen Kontrast bilden. Wir sinken noch weiter und kreisen über den Seen. Dieser abrupte Landschaftswechsel nach rund 400 km Stein- und Kieswüste lässt uns staunen. Wir fliegen über einen pechschwarzen Kraterrand von über 10



km Umfang, in dessen Schüssel dunkelblaue Miniaturseen liegen. Die Aussicht, die sich uns bietet, ist atemberaubend. Da nehmen wir gerne in Kauf, dass die über dem schwarzen Gestein gewaltige Thermik uns ordentlich durchschüttelt.

Als nächstes fliegen wir für einen Tankstopp den Militärstützpunkt von Wau el Kebir an. Die Sonne brennt unbarmherzig auf den Beton des Platzes nieder, an dessen Rand ein paar alte Helikopter und ein riesiges Transportflugzeug stehen. Aus einer Art überdimensionierten, aber undichten Gummimatratze wird Treibstoff gepumpt. Dabei fließen etliche Liter in den Sandboden. Doch das scheint das Flugplatzpersonal nicht zu kümmern.

In einer der Militärbaracken nehmen wir einen kleinen Imbiss und genießen die kühlen Getränke. Der Fernseher läuft und die Soldaten scheinen nicht sehr beschäftigt. Wir sind froh, diesen unwirtlichen Ort bald wieder verlassen zu können. Die Sonne steht bereits tief über dem Horizont und das Schattenspiel in den Dünen beschert uns wiederum einen eindrucklichen Rückflug nach Sabha.

Gluthitze in Ghat

Am nächsten Morgen starten wir Richtung Ghat, der einzigen grösseren Oase im Südwesten Libyens. Wir haben die Koordinaten der Mandara-Seen in unser Navigationsgerät eingegeben, das uns nun zuverlässig den Weg dorthin weist. Nach einem letzten Blick auf die blauen Tupfer inmitten der riesigen Sandwüste, verschlechtert sich die Sicht auf dem Weiterflug nach Südwesten zusehends. Wir haben recht starken Gegenwind und der aufgewirbelte Sand liegt wie ein gelb-roter Schleier über der Erde. Beim Anflug auf Ghat erkennen wir die Berglandschaft des Akakus, an dessen Fuss die Stadt liegt, nur schemenhaft. Ein Pilot beschädigt sein Hauptfahrwerk bei der Landung ernsthaft und es muss bei über 40° eine Notreparatur vorgenommen werden. Die brütende Hitze raubt uns fast den Atem. Da einigen Teilnehmern Magenbeschwerden immer noch zu schaffen machen, sind wir dankbar, die Flugzeuge in einen leeren Hangar in den Schatten stellen zu können. Innert kurzer Zeit leeren wir mehrere Flaschen Wasser und reduzieren unsere Bewegungen auf das Nötige. Den geplanten Ausflug in die Wüste lassen wir sein und gönnen uns dafür bis am Abend einige Ruhestunden. Als die grösste Hitze etwas nachgelassen hat, besuchen wir die verlassene Altstadt von Ghat mit ihren alten Moscheen und beenden den Tag mit einem traditionellen Essen in der Wüste.



Schattige Gassen in Ghadames

Unser nächstes Etappenziel ist Ghadames, die Oase im libysch-tunesisch-algerischen Länderdreieck. Um der Hitze ein Schnippchen zu schlagen, starten wir schon bei Tagesanbruch. Trotzdem gerät unsere Öltemperaturanzeige während des Steigflugs auf 2500 m.ü.M. in den roten Bereich und normalisiert sich erst wieder, als wir in den Horizontalflug übergehen.

Die Flugreise führt uns entlang der algerischen Grenze Richtung Norden. Wir überfliegen Wüstenlandschaften, die öfters Ölbohrstellen aufweisen. Nach 2 ½ Stunden und bei 25° landen wir in Ghadames. Was für eine Erlösung nach der Gluthitze in Ghat! Unsere Unterkunft ist ein vor nur wenigen Wochen eröffnetes Hotel. Die arabisch gestalteten Zimmer haben viel Charme, und die Betten sind bequem - ein Hauch von Luxus nach all dem Wüstenstaub.

Ghadames spielt als Drehscheibe des Karawanenhandels seit jeher eine wichtige Rolle, besonders wegen seiner ergiebigen Quellen. Die Wohnhäuser der Altstadt und die zugehörigen Gärten, in denen vor allem Dattelpalmen wachsen, werden von einer 7 km langen Mauer umschlossen.

Anflug auf Wau an-Namus und Überflug der kleinen Salzseen.



Die Altstadt von Ghadames mit ihren überdeckten Gängen.

Seit Anfang der 80er Jahre ist der Kern der Oase allerdings unbewohnt. Die ca. 10'000 Einwohner wurden umgesiedelt und leben heute in Neubauvierteln mit grösserem sanitären Komfort.

In einem renovierten Haus in der Altstadt wird uns ein traditionelles Mittagessen serviert. Nach einer Siesta besichtigen wir die hübsche Altstadt, die als „World Heritage Site“ unter UNESCO-Schutz steht und teilweise restauriert wurde. Die überdachten Gassen sind schmal. Es dringt kaum Tageslicht ein und es weht ein erfrischendes Lüftchen. Unser lokaler Guide ist ein älterer zahnloser, aber sehr gepflegter Herr in traditionellem Kleid namens Ali. Mit seinen spannenden Erzählungen über die sieben Berber-Clans, die die verschiedenen Stadtviertel unter sich aufgeteilt hatten, zieht er uns alle in seinen Bann. Ali führt uns durch die engen Gassen, die sich an zentralen Kreuzungspunkten unvermittelt zu Versammlungsplätzen weiten. Alleine hätten wir uns x-mal verlaufen, aber Ali kennt den Weg und bringt uns sicher wieder zum wartenden Bus.

In Ghadames verabschieden wir uns von der Wüste. Bei wiederum schlechter Sicht und viel Südwind starten wir am folgenden Tag Richtung Tripolis. Die warme Luft macht unseren Motoren zu schaffen, und so steigen wir wiederum möglichst hoch. Die Sicht ist so

schlecht, dass wir nur noch nach unseren Instrumenten navigieren können. Vor Tripolis treffen wir auf Regenwolken und sind gezwungen, sie zu umfliegen. Die Anstrengungen dieser Etappe gehen allerdings beim Abendbesuch im Souk von Tripolis und dem anschliessenden Fischessen schnell vergessen.

„...you are leaving libyan airspace“

Der Rückflug in heimatische Gefilde erfolgt wiederum via Tunesien mit einem Tankstopp in Monastir. Wehmut kommt auf, als uns der libysche Kontrollor am Funk aus seinem Verantwortungsgebiet verabschiedet und uns einen guten Heimflug wünscht.

Dank Rückenwind und guter Sicht erleben wir einen schönen Flug entlang der nordafrikanischen Küste und dann über das Mittelmeer nach Sardinien und Korsika, wo wir in Figari landen.

Am nächsten Tag verabschieden wir uns von unseren Freunden und fliegen in 2 ½ Stunden über die Alpen zurück nach Bern. Nach 7800 Flugkilometern und insgesamt 36 Stunden Flugzeit geht dieses Abenteuer zu Ende.

Mein Bruder und ich haben einige Mühe, uns wieder an den europäischen Rhythmus zu gewöhnen. Uns fehlt die beschauliche Lebensweise der Libyer, der warme Wüstenwind und die unendlichen Weiten. Unsere Begeisterung für Nordafrika ist entfacht - eine Mauretaniens-Flugreise ist bereits in Planung.

Internet: Weitere Bilder: www.mcr01.ch/lmt2006

Das Flugzeug: Typ: MCR-01; 2-sitziger Eigenbau in Kohlenfaser/Aluminium. Bauzeit: 1500 Std.; 80PS 4-Zyl. Motor; 230 km/h Reisegeschwindigkeit; Autonomie 1000 km; Gewicht: 260 kg. Zuladung: 230 kg.