



Eine Reise nach Afrika

Vom 16.2.2004 bis 7.3.2004
Johannesburg

Südafrika / Botswana / Zambia

16.2.2004, MONTAG

Abflug 20:40 von Frankfurt/Main nach Paris und von dort weiter nach Johannesburg. Vorher besuchte ich noch Freunde in Mainz, die mich zum Flugplatz brachten. Der Flug von Paris nach Johannesburg dauert etwa 11,5 Stunden. Die Tickets waren recht einfach über das Internet zu bekommen. Leider sind das jedoch kaum Direktflüge. Diese werden nur von der Lufthansa angeboten, sind aber recht teuer.

17.2.2004, DIENSTAG

Trotz Schlaf, wenn man das in der Touristenklasse so bezeichnen kann, fühle ich mich bei meiner Ankunft gegen 10:45 Uhr in JHB ziemlich erschlagen, immerhin war ich ja auch 24 Stunden unterwegs. Zum Glück hat mich jemand von C.F.A. (Central Flying Academy) abgeholt und zur Flugschule gebracht.

Nach dem Check-in dort ging es weiter zu meiner Lodge „Ibn Thebe“, einer Privatunterkunft vom Feinsten.

Leider lag diese etwas außerhalb in einer Wohnsiedlung. Diese Siedlung bestand aus mehreren mehr oder weniger großen Privatanwesen. Jedes dieser Anwesen war durch Stacheldraht, Elektrozaun, Hunde und Wachschutz gesichert.

Frei nach dem Motto: „Sie haben ein Grundstück auf den Golanhöhen gewonnen, verteidigen müssen Sie es aber selbst!“.

Die Siedlung war wiederum geschlossen und gesichert.

Damit schränkte sich meine Bewegungsfreiheit drastisch ein. Zur Schule wurde ich jeden Tag mit dem Auto abgeholt und auch wieder zurück gebracht.

Die Lodge war sehr angenehm. Wie es sich herausstellte, war die Küchenchefin aus Berlin, allerdings bereits vor Jahrzehnten ausgewandert. Es entwickelte sich ein sehr gutes Verhältnis. In der Unterkunft traf ich Tschechen aus DEZIN, nicht weit weg von meinem Heimatort. Ist die Welt doch klein!

18.2.2004, MITTWOCH

Wieder in der Schule.

So richtig erfreut waren die Leute nicht über meine Mitteilung, dass ich in der nächsten Woche auf eine andere Tour gehe. Immerhin hatten sie ein Flugzeug und einen Sicherheitspiloten für mich organisiert.

Irgendwo hatten sie ja auch Recht! Aber die Ursache war eine etwas schwache Kommunikation im Vorfeld mit Burkhardt Lüdke, dem Agenten aus Österreich „Fly Suedafrika“.

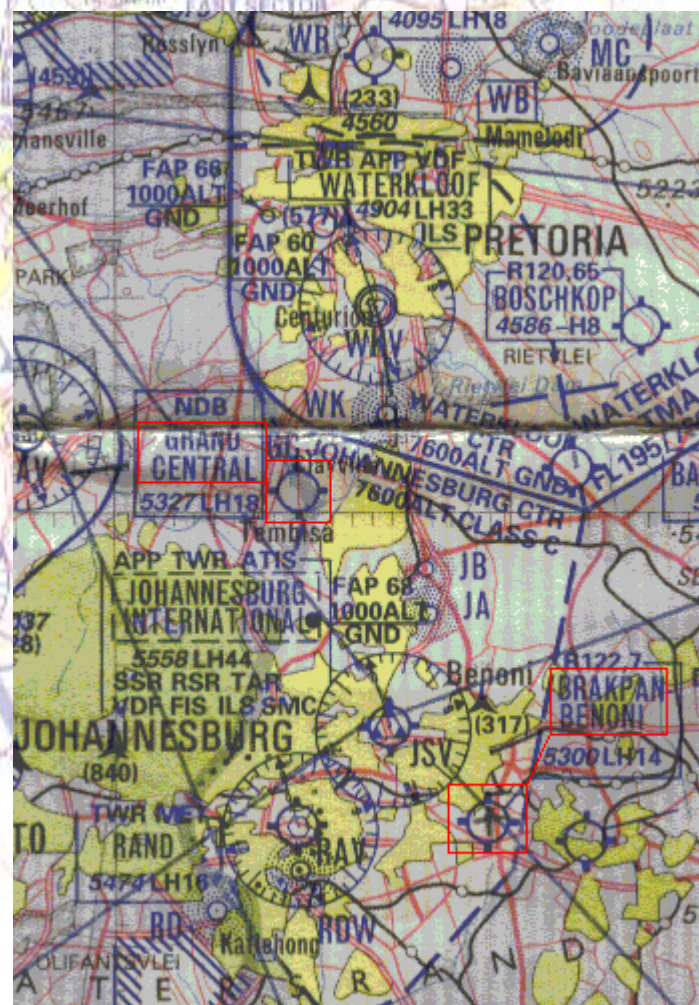
Für mich steht eine C172M, die ZS-NXW bereit. In Südafrika kann man nur Maschinen fliegen, für die man ein Rating besitzt. Es wird selbst innerhalb der Motorisierung unterschieden.

An diesem Tag lernte ich Henning, meinen Instructor für die Lizenzvalidierung und Gregor, meinen Sicherheitspiloten kennen.

Es war eine gute Entscheidung, für erste Touren durch den Kontinent nach einem Sicherheitspiloten zu fragen und ist sehr zu empfehlen. Für 200 RAND (etwa 25 €) pro Tag kauft man sich hier nicht nur einen Reisebegleiter, sondern auch eine gehörige Portion Sicherheit und einen ortskundigen Guide ein.

Gemeinsam ging es zu einem ersten Flug, immerhin wollte die C.F.A. wissen, wem sie ihr Flugzeug anvertraut.

Gestartet wurde vom Flugplatz „Grand Central“ (FAGC), nordwestlich von JHB/Intl. gelegen und mit einer Höhe von 5300 ft MSL bei etwa 35°C.



Der erste Flug diente zum allgemeinen Kennenlernen. Sie mich, ich den Luftraum von JHB mit seinen Besonderheiten. JHB hat den dichtesten Luftraum Südafrika's und hier befinden sich in unmittelbarer Umgebung vier internationale Flughäfen. Johannesburg, Rand, Lanseria und Pretoria. Eigentlich könnte man fast noch Wonderboom im Norden dazu zählen.

Innerhalb der Kontrollzone fliegen wir bis 6000 ft, außerhalb aber noch unterhalb der TMA (kontrollierter Luftraum über Flughäfen) in 7000 bis 7500 ft Höhe. Zum Vergleich: die anfliegenden Jet's führen ihren Anflug bei 8000 ft durch.

Nicht viel Luft dazwischen! Entsprechend streng sind die Regeln.

Der erste Flug verlief bis auf Kleinigkeiten recht gut mit einer Dauer von 2,5 Stunden. Es hat gereicht!

Ich musste feststellen, dass hier extrem viel Wert auf die Anwendung von Checklisten gelegt wird. Eingeschliffenen Handlungen sind hier also absolut fehl am Platze. Insofern tut eine solche Auffrischung wieder gut. Und ich hatte meine Hausaufgaben! Zwei Seiten eng beschriebene A4-Seiten lernen.



19.2.2004, DONNERSTAG

Am Vormittag stand dann ein Überlandflug mit Landungen auf 2 Plätzen an. Dies ist Bedingung für die Validierung.

Weiteres Flugtraining mit Notlandeübungen und allgemeines Airwork sind ebenfalls Bestandteil. Verlangt wurde auch, die Maschine in's Trudeln zu bringen und daraus abzufangen. Eine Übung, die in Deutschland nicht gefordert wird und ich dem zur Folge auch noch nie vorher durchgeführt habe. Hier und in vielen anderen Ländern ist das Pflicht.

Die Strecke führte von Grand Central nach Rustenburg, Brix und zurück. Wieder 2,5 Stunden Training, immerhin hatte ich keine Probleme mit der Navigation und alle Plätze auf Anhieb und ohne GPS gefunden.

20.2.2004, FREITAG

Ich bin schon etwas nervös, weil die Zeit so rennt. Am frühen Morgen mache ich meine theoretische Prüfung am Computer. Schief! Das sind ja Fragen, von denen ich noch gar nichts gehört habe.

Im Vorfeld habe ich die Themen durchgearbeitet, die mir von verschiedenen Stellen aus dem Internet empfohlen wurden und angeblich für die Validierung reichen. Später habe ich an anderer Stelle erfahren, dass es tatsächlich solche Prüfungen gibt. Doch die CFA hat einen hohen Standard und so muss ich hier die ganz normale Prüfung „Luftrecht PPL“ mit allen Bestandteilen machen. Da wird zum Beispiel auch nach Loadsheet's gefragt, Lampen der Landebahn und anderen „Kleinigkeiten“. Aber es hat gereicht! Mit 77% nicht überragend, aber im Soll. Gut, dass ich wirklich vorher gelernt habe, denn Theorie wurde nicht noch einmal vermittelt, sondern vorausgesetzt.

Uff, ich bin erleichtert! Doch jetzt wird es ernst, jetzt kommt Jason, der Prüfer für die praktische Prüfung.

Zum Glück fliegt immer Gregor mit und übersetzt mir, wenn etwas unklar ist. Manchmal gibt er auch einen Tipp. Zum Beispiel „Vergiss das Funken nicht!“. Gemeint sind die Broadcastmeldungen, mit denen sich die Flieger untereinander ihre Position und ihre Absichten mitteilen um Zusammenstöße in dem engen und dicht beflogenen Luftraum zu vermeiden.

Ein unbedingtes MUSS, wenn auch für deutsche Piloten völlig unbekannt.

Ich bin nervös und es ist heiß. Wir haben ein Zeitlimit, bis wann die Unterlagen bei der CAA sein müssen, damit der Schein noch am gleichen Tag ausgestellt wird, immerhin ist Freitag, das Wochenende steht vor der Tür und wir, Gregor und ich, wollen fliegen.

So gesehen war der Prüfungsflug aus meiner Sicht auch nicht gut. Immerhin war aber der Prüfer zufrieden.

Da die Zeit nun wirklich eng wurde, schickte der Prüfer mich quer durch die Kontrollzone von Pretoria. Wir flogen quasi an der Landebahnschwelle vorbei, die startenden Flieger nur wenige hundert Fuß über uns drüber. Autsch war das eng! Zum Glück hat der Prüfer selbst den Funk übernommen.

Zurück in Grand Central wurden schnell die notwendigen Unterlagen ausgefüllt und durch einen Boten zur CAA (Civil Aviation Authority) nach Pretoria gebracht.

Nun konnten wir nur noch warten. Und wir warteten. Gegen 14:00 Uhr wollte der Bote zurück sein, 15:00 Uhr war er noch nicht da, erst gegen 16:00 Uhr traf er endlich ein (Wochenendverkehr).

Ich saß schon in der startbereiten Maschine. Wir wollten weg! Endlich 16.05 Uhr Start in Richtung Warmbath (FAWA), ein Ort der für seine schönen Bäder bekannt ist, wie der Name schon sagt.

Wir erreichen unser Ziel nach einer Stunde Flugzeit und landen auf einem mit 1200 Metern recht komfortablen und asphaltierten Agrarstrip. Einziges Gebäude am Platz ist ein Hangar für ein Sprühflugzeug.

Wir stellten den Flieger ab und ließen uns von einem Auto eines Hotels abholen.

Doch vorher passierte noch ein kleines Malheur während des Fluges.

Da der Platz nicht in meiner GPS-Datenbank war, habe ich natürlich prompt falsche Koordinaten eingegeben. Zufällig war aber dort tatsächlich eine Landebahn. Nur mit dem Unterschied, dass diese in einem FAR (Sperrgebiet) war. Ein Anruf von „Johannesburg-Info“ machte uns auf diesen Fehler aufmerksam und brachte uns mit einem Vektor zu unserem Ziel.

Dies war übrigens das einzige Mal, dass wir uns (ver-)irrten.

Wir genossen den Abend im Bad, bei bestem Wetter und Bier. Der restliche Abend gehörte dann der gemeinsamen Flugplanung und dem Briefing für den nächsten Tag. Ein Ablauf, den wir mit viel Freude während der gesamten Dauer unserer Flüge durchführten.

Unabhängig voneinander maßen wir Kurse und Entfernungen, suchten Problemzonen und Alternativen.

Das anschließende Briefing bewahrte uns vor Planungsfehlern.

21.2.2004, SAMSTAG

Heute geht es zu Karl und seinem „Buschfliegerkurs“ („SkyAfrica“), doch zuvor wollen wir noch nach Pilanesberg/Intl. (Sun City) fliegen. Flugzeit eine Stunde.

Kurz vor 9:00 Uhr erreichen wir Pilanesberg (FAPN). Mehrere Maschinen rufen den Tower. Von dort kommt aber nur der Hinweis „Airport unmanned“, will heißen, zurzeit nicht kontrolliert. Also regeln die Flieger ihren Anflug untereinander durch Broadcast's.

Nach unserer Landung ist der Platz dann „kontrolliert“ und der Tower arbeitet.

Immerhin ist es jetzt kurz nach 9:00 Uhr.

In Südafrika kann man überall landen (auch wenn keine Lufthoheit den Hinweis gibt:

„Landen nach eigenem Ermessen“), außer auf öffentlichen Straßen. Es kann sich auch jeder seinen eigenen Strip anlegen, der ist



dann eben unlizensiert.

Wir lassen uns von dem Bodenpersonal einen Transport nach Sun City rufen. Dieser ist kostenlos (für VIPs, was wir



natürlich sind, denn wir reisen ja mit eigenem Flugzeug an) und man spart sogar den Eintritt. Absetzen lässt man sich dann vor einem Hotel seiner Wahl.

Es ist herrlich! Ein kleines Las Vegas, denn jedes Hotel hat ein absolut tolles Casino.

Doch wir sind nicht zum Spielen hier, sondern wollen uns die Anlage ansehen. Leider haben wir die Badehosen vergessen, sonst hätten wir bei bestem Wetter die wunderschönen Pools benutzen können.

Zumindest genießen wir ein sehr gutes Mittagessen.

Dann heißt es Abschied nehmen. Wir müssen weiter.

Dazu bringt uns wieder (wir sind ja VIPs!) ein Kleinbus zum Flugplatz.

Jetzt geht er Flug nach Brakpan „Brackies“ zu Karl. Brakpan (FABB) liegt im Südosten von JHB. Wir müssen also reichlich Kontrollzone umrunden, bevor wir in selbige zur Landung einfliegen.

Nach 1,5 Stunden landen wir standesgemäß in FABB. Hier trennen sich zunächst die Wege von mir und Gregor. Er wird die NXW zurück nach Grand Central fliegen.

In Brakpan sammelt sich unterdessen eine neue kleine Gruppe für eine exklusive Tour.

Zur Gruppe gehört Stefan aus München. Er befindet sich noch in der PPL-Ausbildung und hat dem zur Folge noch gar keine Lizenz. Später stößt noch Xander mit seinem Vater, beide aus Holland, zu uns.

Das Kennenlernen findet in der „Kirche“ statt. Ich sage zu Karl, dass ich nicht in die Kirche gehe. Er antwortet: „In diese schon!“. Also gut! Die Kirche stellt sich als urige Clubbar der Flugschule heraus.

Da der Tag bereits fortgeschritten ist, fährt mich Mark, ein Fluglehrer, zu meiner Unterkunft.

Mit dem, was mich dort erwartet, bin ich allerdings nicht einverstanden.

Ein Zimmer, nur durch eine Schiebetür von der Küche getrennt und nicht abschließbar. Das ganze Anwesen relativ klein und wieder festungsartig, weit und breit nichts zu sehen, wo man ein Abendbrot einnehmen kann.

Ein Anruf bei Karl macht ihn auf die Zustände aufmerksam und wir wechseln kurz später das Quartier.

Nun bin ich im „Birchwood-Hotel“ untergebracht. Fein! Aber das Beste ist die Kneipe nebenan, in welcher wir ein gemeinsames Abendessen einnehmen. Das „Highflyer“ ist eine Themenkneipe – voll ausgerichtet auf die Fliegerei und der Treffpunkt vieler Piloten.

22.2.2004, SONNTAG

An diesem Morgen werde ich wieder zum Flugplatz abgeholt.

Karl hat für seinen „Buschfliegerkurs“ auch die Validierung vorgesehen. Da ich jedoch schon meinen Schein habe, kann ich nun entspannt in die Zukunft schauen.



Trotzdem werde ich wieder von einem Fluglehrer geprüft. 1,5 Stunden entspannter Flug, nicht zu vergleichen mit meinem letzten Prüfungsflug. Es hat einfach alles wunderbar geklappt. Wetter gut, Flug gut, alles gut!

Dies sollte der letzte „Schönwetterflug“ werden.

Am Nachmittag ist dann wieder Übung angesagt. Doch bereits nach dem Start sehen wir, dass sich das Wetter im geplanten Übungsgebiet stark verschlechtert hat. Wir weichen nach Heidelberg (FAHG) aus und üben dort Shortfieldlandungen.

Wetter wird zunehmend schlechter. Gewitter entwickeln sich, wir müssen zurück!

Als wir Brakpan erreichen, haben wir links und rechts vom Platz Gewitter. Schnell stellen wir die Windrichtung fest und fliegen in die Platzrunde. Im Final erreichen uns die ersten Böen und der Wind hat sich plötzlich gedreht. Zu spät ! Wir landen mit starkem Rückenwind. Von Landen kann man kaum noch sprechen, fast wäre das schief gegangen.

Nach der Landung erfahren wir die nächste schlechte Nachricht. Der Vater von Xander musste kurz nach dem Start umkehren. Verdacht auf Blinddarmentzündung. Leider hat sich dieser dann später im Krankenhaus bestätigt. Er wird noch am gleichen Abend operiert und muss die Zeit bis zu seinem Abflug im Krankenhaus beziehungsweise Hotel verbringen.



Wir hingegen haben mehr Glück und verbringen den Abend bei einem gemeinsamen Brai (Grillen). Ich habe nie vorher soo gute Steaks gegessen. Das Fleisch in Südafrika ist einfach köstlich. Frei laufende glückliche Rinder !

23.2.2004, MONTAG

Der Tag fängt schlecht an. Das Wetter ist mies, Karl ist mit Xander im Krankenhaus, Mark versucht mit Aerodynamik uns theoretisch auf verschiedene Start- und Landetechniken im Busch vorzubereiten.

Die Zeit zieht sich, keiner weis, wie es weitergeht. Die Nerven sind angespannt.

Als Karl endlich am Nachmittag kommt, frage ich ihn unverblümt, wie denn „Plan B“ aussieht, wenn das Wetter so bleibt. Wir sehen uns die Woche schon in Brakpan verbringen.

Karl ist ratlos und es kommt zu einer heftigen Auseinandersetzung.

Es wird immer wieder nach dem Wetter gefragt. Schlecht !

Endlich sagt Karl, wir können fliegen.

Etwas unsicher frage ich ihn, ob es wirklich ginge oder ob er sich unter Druck gesetzt fühle. „Nein, es geht“, ist die Antwort.

Also verstauen wir unser Gepäck im Flieger und bereiten uns auf den Start vor.

Ursprünglich war geplant, mehrere Plätze anzufliegen, bevor wir unser Ziel „Kunkuru“ erreichen. Doch auf Grund der fortgeschrittenen Zeit entschließen wir uns für den Direktflug.

Wir fliegen östlich von JHB nach Norden. Dort erwarten uns Berge. Je weiter wir kommen, desto schlechter wird das Wetter. Nördlich JHB fliegen wir bereits 300 ft AGL. Mein Sicherheitspilot ist jetzt Glen. Wir entschließen uns zu einer

Sicherheitslandung in Wonderboom (FAWB). Wonderboom gestattet uns SVFR, obwohl auch dafür eigentlich die Bedingungen zu schlecht sind.

Kaum gelandet, sehen wir die uns umgebenden Berge vollständig in den Wolken verschwinden.

In dem hervorragenden Restaurant warten wir auf Karl. Er wollte die Buschausrüstung mit dem Auto nachbringen.

In der Zwischenzeit schlendere ich durch das Terminal. Dabei entdecke ich einen Shop für Fliegerbedarf. Da mir noch eine Karte fehlt, gehe ich hinein und komme mit der jungen Dame vom Verkauf in das Gespräch. Sie fragt mich, ob ich zu der deutschen Gruppe von Fliegern gehöre. Etwas verunsichert sage ich, dass wir nur zu zweit seien. Dabei stellt es sich heraus, dass in der Gaststätte in einem anderen Raum noch eine Gruppe von 17 Piloten ist, die einen dreiwöchigen Rundflug planen und nun auch festsitzen. Die Gruppe besteht aus Schweizern, Österreichern und Deutschen. Die Dame lässt es sich nicht nehmen, mich dem Leiter vorzustellen. Welch eine Überraschung !

Unterdessen ist Karl eingetroffen. Wir essen noch gemeinsam, dann steigen Stefan und ich um in das Auto zu Karl und Xander. Mark und Glen, unsere beiden Sicherheitspiloten werden in Wonderboom übernachten und die Flieger später nachbringen.

Nach einer mehrstündigen Fahrt erreichen wir spät in der Nacht unser Camp für die nächsten Tage „Kunkuru“. Eine herrliche Lodge.

24.2.2004, DIENSTAG

Das Wetter hat sich etwas gebessert. Wir unternehmen mit „little John“ eine kleine Safari im Jeep. Mitten in der Safari müssen wir wegen eines typisch afrikanischen Schauers allerdings abbrechen. Ich habe nie vorher so viel Wasser auf einmal vom Himmel fallen sehen.

Unterdessen treffen auch unsere beiden Flieger ein. Wir nutzen das Wetter und unternehmen Flüge zu den unterschiedlichsten Strips. Jeder Landeplatz verlangt andere Techniken. Ein gutes Trainingsgebiet.

Erstes Ziel ist die „Mabula Lodge“.

Den Abend lassen wir an der Lodgebar ausklingen, vorher haben wir jedoch erst noch eine alte stillgelegte Mine besucht. Bevor wir die Mine jedoch betreten durften, haben Karl und „little John“ diese erst einmal mit einer Pistole bewaffnet aufgeklärt. Eine nicht ganz ungefährliche Sache, denn man weiß nie, welches Getier sich die Stollen als Wohnung ausgesucht hat.

Karl hat wieder einmal gezeigt, dass er ein guter Reiseführer ist und von seinen Erfahrungen aus dem Bergbau berichtet.

25.2.2004, MITTWOCH

Heute großes Programm. Es geht nach Rooiberg. Aus dem „Aviation Directory for Southern Africa“, dieses Buch ist ein MUSS für jeden, der in RSA oder umliegenden Ländern fliegen will, entnehme ich, dass es sich dabei um eine 914



Meter lange Sandpiste handelt und 3811 ft hoch liegt. Dann noch die Koordinaten, das war alles...Bei Thabazimbi, Dwaalboom, Madikwe und Rustenburg verhält es sich ähnlich. Auf dem Weg nach Rustenburg stellen wir fest, dass unsere Batterie nicht entladen wird, also die elektrischen Verbraucher des Flugzeuges nicht mehr durch die Lichtmaschine versorgt werden.



Bei strömenden Regen landen wir zum Tanken. Es will uns aber nicht mehr gelingen, die Maschine anzulassen. Die Batterie ist leer.

Glen schlägt einen Handstart vor, ich lehne jedoch wegen der Gefährlichkeit ab. Also suchen wir ein Auto! Doch wir sind allein auf dem Flugplatz. Endlich ist eines gefunden und mit Starthilfe gelingt es, die Maschine anzulassen.

Später wird es sich herausstellen, dass ein gebrochener Kabelschuh die Ursache war.

Wir fliegen „finster“ zurück. Kein Transponder, kein Funk, nicht einmal ein Beacon, nichts!

In Kunkuru haben wir das Problem, keine Klappen einsetzen zu können. Mit dem letzten Strom machen wir per Funk unsere Umgebung auf unseren Missstand aufmerksam.



John steht am Boden bereit und hält die Piste von Tieren frei, ein Hubschrauber hält sicheren Abstand. Die Bahn in Kunkuru ist kritisch. Zwei Flugzeugwracks zeugen davon. Etwas 750 Meter (Gras/Sand-Bahn) lang, Bäume im Anflug, nur eine mögliche Anflugrichtung und am Ende Berge, auch rechts und links einer. Es gibt nach dem Aufsetzen keine Möglichkeit für einen „go around“.

Ich versuche zu slippen. Zu hoch, zu schnell. Rechtzeitig „go around“. Neuer Anflug – wieder „go around“, schließlich gelingt mit Glens Hilfe der dritte Anflug. Geschafft!

Der Abend verbringen wir wieder gemeinsam an der Bar mit

Johns Familie. Er fliegt eine C182, sein Sohn John-Ross steckt gerade in seinen Prüfungen zum ATPL. Theresa, seine Frau hat als einzige keinen Pilotenschein, ist aber auch in der Lage, eine Cessna zu fliegen. Wir sind also wieder in einer Fliegergemeinde.

26.2.2004, DONNERSTAG

Heute geht es zu „Hennies Farm“. Selbst Glen war dort noch nicht. Wir haben nur ungefähre Koordinaten und wissen nur, dass sich die Farm am Limpopo-River, der Grenze zu Botswana befindet. Doch ohne Probleme finden wir nach 2 Stunden Flug den Platz mit zwei (!) gekreuzten Landebahnen. Ein Urtyp erwartet uns und lädt uns prompt zu einer Tour entlang des Flusses mit dem Jeep ein. Dabei bekomme die ersten Flusspferde zu Gesicht. Toll! Als wir zurückkommen, sind auch Stefan und Mark eingetroffen.

Wir treten den Rückflug an. Er führt uns entlang des Flusses und es gelingt mir im Tiefflug Krokodile zu beobachten.

Danach überfliegen wir eine Diamantenmine. Ich habe noch nie so ein großes Loch gesehen! Geplant ist ein Tankstop in Pietersburg/Intl. (FAPB). Doch Bergkette überqueren. Dort holt Wetter ein. Zuerst versuchen entlang einer Straße lowlevel



zuvor müssen wir eine uns prompt das schlechte wir zwischen zwei Bergen unser Glück, müssen jedoch bald umkehren. Es ist unmöglich durch einen afrikanischen Schauer zu fliegen! Diese Schauer sind meist begrenzt und etwa ab zwei nm groß. Man denkt, man sei an den Victoria Wasserfällen.

Lange suchen wir nach einem Weg über die Berge. Endlich finden wir ein kleines Loch. Mit Müh und Not können wir so hoch steigen, ohne in die Wolken zu geraten. Ein kleines Tal tut sich auf, dahinter Sonnenschein. Rechts und links von uns Wolken, wenige dutzend Fuß unter uns Felsen.

Der Flug durch diesen Felseinschnitt ist faszinierend. Wir genießen einige Minuten Sonnenschein. Danach sehen wir vor uns wieder eine Front. Diesmal keine Möglichkeit ein Loch zu finden, dafür eingelagerte Gewitter.

Glen entschließt sich, IFR zu fliegen. Er holt sich eine Freigabe für FL80.

Mit einer C172 IFR unter diesen Bedingungen zu fliegen ist eine heiße Sache. Wir haben nur ein VOR und ein zweifelhaftes GPS (mein IPAQ). Das ADF können wir wegen der Gewitter nicht nutzen.

Während Glen mit dem Controller verhandelt, versuche ich nun schon in den Wolken auf FL80 zu steigen. Weiter wie FL60 kommen wir jedoch wegen der Hitze und der Feuchtigkeit nicht, immerhin ist auch die Vergaservorwärmung voll gezogen. Trotz eingeschalteter Heizung stellen wir gelegentlich Vereisung am Pitotrohr fest, doch zum Glück wird es immer wieder frei.

Unter dem aufmerksamen Blick von Glen und sofort bereit einzugreifen, fliege ich mit meinem GPS unter Instrumentenbedingungen durch die Wolken.

Wir müssen Emergency erklären, weil wir unsere Spritreserve von 45 Minuten angreifen müssen. Das ist in Südafrika Vorschrift. Die Spritsituation war es auch, die uns zu diesem Flug durch die Wolken gezwungen hat. Bei der Suche nach einem Übergang bei den Bergen haben wir viel Zeit verloren. Bei einer Sicherheitslandung hätten wir unter Umständen nicht mehr starten können, denn dafür hätten wir wieder langwierig eine geeignete Stelle suchen müssen. Das Gelände unter uns sprach dagegen. Dazu muss man wissen, dass in Afrika nur auf wenigen Flugplätzen AVGAS verfügbar ist und wie in unserem Fall oft große Strecken zurückgelegt werden müssen. Die dazu notwendigen vollen Tanks und die Dichtehöhen lassen dann eine Cessna 172 schnell zu einem Zweisitzer mutieren.

Wir fliegen die Piste in Pietersburg direkt an. Sauber bringe ich die Maschine das ILS runter.

An der Tankstelle treffen wir wieder Mark und Steffan. Beide hatten mehr Glück und sind vor uns eingetroffen.

Unsere Spritreserve war nach der Landung 30 Minuten.

Reichlich verspätet treten wir nach einer Rast den Rückflug nach Kunkuru an.

Als wir dort landen, erwarten uns schon John und Theresa mit zwei Jeeps.

Wir, Steffan und ich, fahren noch kurz mit John in den Busch.

Leider ist die Planung wegen des Wetters völlig durcheinander geraten und die Zeit zu kurz. In aller Eile versucht John uns Tricks für das Überleben im Busch zu geben. Doch dazu wären Tage oder Wochen nötig.

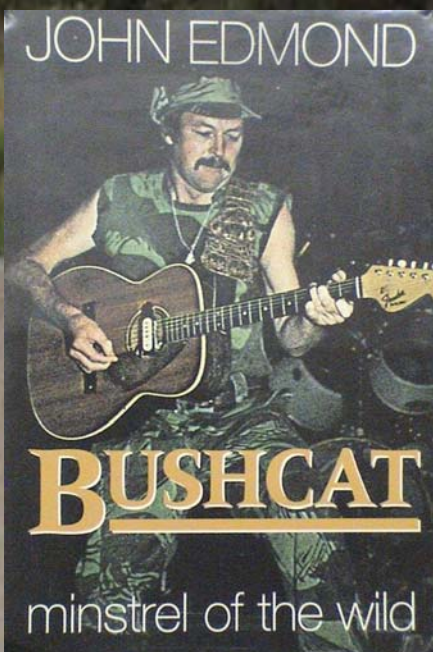
Der nahende Sonnenuntergang zwingt uns zum Aufbruch. Es geht mit dem Jeep auf den Berg. Dort treffen wir die Anderen wieder.

Gemeinsam beobachten wir den Sonnenuntergang bei Snacks und Gintonic. Die Rückfahrt wird zu einem Erlebnis der besonderen Art. Mit einem Suchscheinwerfer ausgerüstet gelingt es uns, zahlreiche Tiere zu beobachten. Doch die meisten Tiere, ganze Herden, finden wir auf der Landebahn.

Wieder in der Lodge, treffen wir uns nach dem Abendessen und feierlicher Urkundenübergabe am Lagerfeuer.

Karl hat sich früher in einer Band die Flugstunden verdient und zeigt, dass er das Spielen nicht verlernt hat.

John Edmond war eine Musiklegende in Rhodesien und weit über die Grenzen hinaus. Seine Kenntnisse hat er seinem Sohn weiter gegeben. Alle drei sorgten mit Ihrer Musik am Lagerfeuer für einen unvergesslichen Abend. Selbst Xander hat mit „Über den Wolken..“ von Reinhard May beigetragen.



27.2.2004, FREITAG

Xander muss zurück. Da unser Camping sprichwörtlich in 's Wasser gefallen ist, entschieße ich mich, vorfristig mit zurück zu kehren. Ich will die Zeit nutzen, mit Gregor in Richtung Botswana zu fliegen.

Das Wetter ist wieder marginal. Trotzdem entschließen wir uns zeitig aufzubrechen. Dies sollte eine gute Entscheidung sein.

Tatsächlich gelingt es uns, relativ problemlos Brakpan zu erreichen.

Für den Rückweg habe ich die Maschine gewechselt. Ich verlasse meine treue ZS-FIF und steige auf die ZS-OHK um. Mein Flieger blieb noch für einen Tag in Kunkuru, die OHK wird in Brakpan benötigt.

Herzlich verabschiede ich mich von allen zurückbleibenden.

Froh darüber, relativ zeitig in Brakpan angekommen zu sein, rief ich Gregor an, dass er mich abholen soll.

Doch der Wettergott hat wieder einen Strich durch die Rechnung gemacht. Keine Starts von Grand Central möglich !

Wir müssen unsere Abreise auf den nächsten Morgen verschieben. Wieder Verlust wertvoller Zeit!

Hildi, eine deutsche Pilotin aus Berlin bringt mich wieder in das Birchwood-Hotel. Ich nutze den Nachmittag für meinen einzigen Einkaufsbummel während meines Urlaubes und besuche die EASTRANDMAL.

Da am nächsten Morgen nicht mit schneller Wetterbesserung zu rechnen ist, vereinbaren die Abholung vom Hotel um 10:00 Uhr.

ENDE TEIL 1

28.2.2004, SAMSTAG

Ich bin noch im Hotel, da klingelt mein Telefon. Gregor ruft an, dass er bereits in Brakpan sei und das Wetter schön ist.

Super ! Ich sage ihm, er soll mit Karl sprechen, dass mich jemand früher abholt.

Das war ein Fehler ! Letztlich holt mich keiner ab. Karl und Hildi verständigen sich so, dass jeder denkt, der andere holt mich ab.

So stehe ich also da und warte ! Und warte ! Als ich endlich noch einmal anrufe, klärt sich der Irrtum auf. Hildi kommt angerast und holt mich ab.

Viel zu spät komme ich auf dem Flugplatz an. Zu allem Übel müssen wir nach Grand Central zurück, um den Flieger zu tauschen, was wir letztlich doch nicht tun. Ich fliege jetzt mit der ZS-MHH die vierte Maschine. Meine NXW, mit der ich vorher schon geflogen bin, steckt noch im Wetter fest..

Auf jeden Fall ist unsere Zeitplanung „Null und Nichtig“.

Endlich geht es ab nach Pilanesberg für Zoll und Grenze. Nächste Etappe ist Gaborone (FBSK), die Hauptstadt von Botswana.

Hier wieder Zoll und Grenze.

Wir erhalten Anweisung in FL65 bis zum VOR GBV zu fliegen. Dort angekommen, erhalten wir die Landfreigabe für die 08. Wir schauen uns an. Der Platz liegt direkt unter uns, 3500 ft unter uns und keine 3 Meile weg !

Gas raus, Geschwindigkeit runter, volle Klappe, Geschwindigkeit auf Minimum. Wir landen wie das Spaceshuttle, sinken mit 1500 ft und setzen sauber und weich an der Schwelle auf. Whau !

29.2.2004, SONNTAG

Heute geht es über die Kalahari nach MAUN (FBMN). Der Flug wird knapp 3 Stunden dauern.

Wie in der Wüste üblich, sind auf der Karte kaum Orientierungspunkte zu finden.

Nach einer knappen Stunde Flugzeit verlieren wir das VOR. Ab sofort haben wir keine Funknavigation mehr. Unterdessen sind wir über eine dünne Wolkendecke. Die

Flughöhe beträgt 8550 ft, die Dichtehöhe 11500 ft. Die Maschine ist an ihrer Leistungsgrenze angekommen. Es ist ein herrlicher Flug. Ich versuche so exakt wie

möglich zu fliegen. Gregor koppelt Zeit und Kurs mit unseren wenigen Wegpunkten.

Die Kalahari ist keine Sandwüste. Sie ist um diese Jahreszeit grün. Gras und Büsche



sind reichlich zu finden. Zu reichlich für eine mögliche Notlandung.

Endlich, nach einer weiteren Flugstunde, können wir das VOR von Maun empfangen. Welche Überraschung! Wir haben unser gewünschtes Radial auf das Grad genau getroffen. Wir sind echt stolz auf unsere Leistung.

In Maun trifft Gregor seine Freundin Chantalle aus Canada. Sie arbeitet dort auf einem Campingplatz einer Krokodilfarm. Also übernachtete ich in einem Zelt und komme so noch zu meinem Buschcamp. Am Nachmittag unternehmen Gregor und ich noch einen herrlichen Flug über das O´Kovango-Delta. Er fliegt, ich filme. Es ist Tiefflug angesagt. Die Elefanten werden schon langsam unruhig.



Der O´Kovango ist ein Fluss, der nie ein Meer erreicht. Seine Wassermassen versiegen im Delta. Das Delta zählt zu den schönsten Naturschutzgebieten Afrikas. Tatsächlich sind dort fast alle Tiere zu finden. Ich konnte Elefanten, Flusspferde, Zebras, Giraffen, Büffel und Gazellen beobachten. Das Delta ist schwer zugänglich. Nur wenige Wege führen hinein und sind meist nur bei Trockenheit befahrbar.



Dies ist eine Art Selbstschutz für das Delta.

Einheimische übernehmen die Beförderung mit Einbäumen.

Zurück in Maun versuchen wir mit Hilfe eines dortigen Piloten eine Einfluggenehmigung nach Zambia zu bekommen. Da das notwendige Formular für die AirForce nicht verfügbar ist, versuchen wir es formlos. Doch es ist Sonntag und es soll uns nicht gelingen. Normalerweise ist die Genehmigung 24 Stunden vor Einflug einzuholen. Wir wollen morgen nach Livingstone (FLLI)weiter - wieder ein Problem !

Der Abend ist wieder der Bar gewidmet.

1.3.2004, MONTAG

Gregor hat organisiert, dass ich mit einem LKW mit in das Delta fahren kann. Währenddessen versucht er, die Einfluggenehmigung zu bekommen.

Mit MAD, er kommt aus Neuseeland, fahre ich Touristen in das Delta. Nachdem die Touristen auf Boote umgestiegen sind, um 2 Tage im Busch zu campen, werde ich wieder mit zurückkehren. Jetzt kann ich vom Boden aus noch einmal sehen, was ich am Vortag aus der Luft beobachtet habe.

Es ist schön und unstrengend zu gleich. Der Weg verlangt alles von dem LKW und den Fahrkünsten des Fahrers ab.

Auf dem Rückweg setzt Mad mich am Flugplatz ab. Dort treffe ich Gregor wieder und er hat - welch Wunder - die ersehnte Genehmigung für den Einflug nach Zambia. Wir geben den Flugplan auf, tanken und starten Richtung Kasane. Kasane (FBKE) ist die letzte Stadt in Botswana und unser Alternate. Das Wetter hält. Wir überfliegen Kasane und drehen auf Ost.

Mit diesem Kurs folgen wir dem Sambesi 25 Minuten. Wir fliegen direkt auf der Grenze zwischen Zambia und Zimbabwe.

Wir nähern uns Livingstone und dem schlechten Wetter. Einem Tipp von Piloten folgend, fragen wir den Tower, ob wir vor der Landung noch über die VIC-Falls kreisen dürfen. Gern wird uns dieser Wunsch bewilligt. Also auf zu den Falls. Whau, ist das schön ! Wir haben natürlich wieder unsere Broadcast abgesetzt, aber unter uns ist nur ein Hubschrauber, sonst kein Verkehr. Selten ! Hier wird eigentlich mit allem geflogen, was eben fliegt. Das ist das einzige mal, dass uns das schlechte Wetter hilft.

Die VIC-Falls muss man gesehen haben !

Nachdem wir mehrere Ehrenrunden gedreht haben, geht es nach Livingstone/Intl.

Nichts los, nur zwei weitere kleine Maschinen auf dem Vorfeld.

Wir stellen unser Flugzeug ab und winken freundlich dem Mann im Turm. Der winkt ebenso freundlich zurück.

Als nächstes wieder Zoll und Grenze. Bei der Immigration kommt plötzlich die Frage nach dem Visum auf (50\$ pro Person), obwohl Crews eigentlich keines brauchen. Nach reichlich Verhandlung bekommen wir beide ein Visum für 14 Tage und der Beamte 15\$ in die Hand.

Gregor ruft eine Bekannte an und Su kommt auch prompt mit ihrem Jeep uns vom Flugplatz abzuholen. Direkt am Fluss bekommen wir in einer Lodge ein Zimmer zu einem vernünftigen Preis, da Gregor den Manager kennt.

Auf seine Empfehlung hin unternehme ich am Abend eine Bootstour. Das Boot gehört zum Hotel und für 30\$ sind Essen und Trinken inklusive. Ich versuche die 30\$ abzutrinken. Es geht dem Sambesi entlang Richtung Sonnenuntergang. Immer dicht am Ufer können wir sehr gut Flusspferde beobachten. Es wird ein sehr schöner Ausflug.

2.3.2004, DIENSTAG

Regen !

Morgen soll mein Rückflug an Joh-burg sein. Es wird deutlich, dass ich den Flieger nicht erreichen kann. Durch meine Frau lasse ich den Flug verschieben. Zum Glück funktioniert in Zambia mein Handy wieder, für gesamt Botswana war ich abgeschnitten.

Vermutlich war das Roaming nicht möglich, denn andere Handys funktionierten.

Gregor hat seine Beziehungen spielen lassen und ein Auto organisiert, mit dem er mich zu den Fällen bringt. Nun habe ich Gelegenheit, die Fälle von unten zu betrachten. Zurzeit gibt es viel Wasser,, weshalb ein ungeheueres Tosen zu hören ist. Der Eindruck scheint noch gigantischer als bei den Niagarafällen. Während meiner Wanderung komme ich an einheimischen Händlern vorbei, die Schirme und Regencapes anbieten. Ich lehne ab. Was für ein fataler Fehler!

Wenig später werde ich geduscht - von allen Seiten. Vom Regen und vom Fall. Kein trockener Faden ist an meinem Leib.

Verzweifelt versuche ich, meine Videokamera trocken zu halten.

Doch der Anblick war es wert!

Auf dem Rückweg kann ich endlich typische afrikanische Andenken für die Verwandtschaft erwerben. In Ermangelung an Touristen bin ich natürlich von den Händlern sehr gefragt. Jeder ist der Beste, der Billigste und so weiter.

Mit dem Taxi gelange ich schließlich wieder in das Hotel, froh etwas Trockenes anziehen zu können.

Das Wetter ist so mies, dass wir eine weitere Nacht bleiben müssen.

3.3.2004, MITTWOCH

Heute Abend sollte eigentlich mein Flieger ab Johannesburg in Richtung Heimat gehen. Doch ich bin 7,5 Flugstunden davon entfernt.

Wir versuchen Wetter zu bekommen. Es ist nicht möglich. Alle Telefonnummern sind falsch oder nicht erreichbar. Schließlich, nachdem wir mehrfach vermittelt und weitergeleitet wurden, gelangen wir zur AirForce. Dort erhalten wir zwar auch kein Wetter, erfahren aber, dass wir eine neue Clearance für den Ausflug benötigen, die alte ist verfallen.

Doch woher das Formular nehmen? Wir bearbeiten das alte Formular mit Korrekturstift.

Kein Wetter, aber neue Probleme! Schließlich rufe ich in Hamburg beim DWD an und erhalte einige Informationen. Immerhin mehr, als in Zambia.

Wir entschließen uns zum Flughafen zu fahren. Bleiben können wir eh nicht, da eine große Gruppe anreist und unsere Zimmer benötigt wird.

Am Flughafen tanken wir auf. Da geht der Ärger schon los. Es wird keine Kreditkarte akzeptiert, nur Dollar. Aber Restgeld gibt es nicht. Hier erlebe ich Gregor zum ersten und einzigen Mal in Wut.

Wir haben immer noch keine Clearance. Das soll mindestens 4 Stunden dauern, aber wir müssen weg! Das Wetter wird immer schlechter und wir sind genervt.

Ich bewache unser Gepäck, während Gregor zum Briefingoffice geht.

Der Tower sagt, es liegt noch keine Genehmigung vor. Vielleicht wollte der Briefingofficer uns helfen, jedenfalls sagt er, er habe bei der AirForce angerufen und wir hätten eine. – Gesehen haben wir die nie, aber wir ergreifen die Chance, springen in unseren Flieger und ab die Post.

Einmal in der Luft, kann nicht mehr viel passieren. Über den Fluss ist Zimbabwe und 25 Minuten weiter Botswana, unser Ziel. Ursprünglich hatten wir geplant über Zimbabwe zu fliegen. Wegen der Probleme mit dem Wetter und den Genehmigungen haben wir diese Idee jedoch fallen gelassen.

Wir verlassen also fluchtartig Zambia in Richtung Kasane. Doch bis dahin kommen wir nicht. Eine Schlechtwetterfront versperrt den Weg.

Was tun? Zurück? Nie und nimmer !

Wir entscheiden uns für Tiefflug unter die tiefe Wolkendecke und zwischen die Schauer hindurch. Doch auch das hilft nicht lange. Schließlich bleibt nur ein Ausweg, wir müssen über Zimbabwe ausweichen um nach Botswana zu gelangen.

Also Kurs von West auf Süd und ab! Zwanzig Minuten Überflug sind das Ergebnis, dann sind wir wieder in Botswana.

Wir gelangen an diesem Tag noch bis Francistown/Intl (FBFT).

Francistown hat einen teilweise militärisch genutzten Flugplatz, wir sind eine der wenigen Maschinen, die hier landen.

Und wieder sind wir gezwungen uns ein Hotel zu suchen. Jetzt weiß ich auch, weshalb Botswana als einziges Land Afrikas nicht als Entwicklungsland eingestuft wird. Die wenigen Touristen müssen die 1,2 Millionen Einwohner ernähren. Francistown ist die zweitgrößte Stadt Botswanas, also noch kleiner als Gaborone.

Zunächst jedoch überreden wir die nette Dame von der Immigration, dass wir nur über Nacht bleiben und deshalb kein Visum brauchen.

Gregor schickt jemanden los, der ein „Taxi“ organisiert. Nach wenigen Minuten kommt ein Gefährt um die Ecke, was vor vielen Jahren einmal ein Opel Kadet war. Es bleibt uns nichts anderes übrig, als das Mitfahrangebot anzunehmen. Den Preis handeln wir von 30 auf 15 Pula (3€) herunter.

Diese Fahrt zum Hotel war gefährlicher als alle unsere Flüge zusammen. Mehrfach entgingen wir nur um Haaresbreite einem Auffahrunfall bei vollem Speed.

Ich hatte nur einen 20-Pulaschein. Mit einem Blick auf die verfaulten Hände des Fahrers verzichteten wir beide auf Rückgeld. Das Hotel ist schön und exklusiv. Doch wir hatten keine Wahl. Es sollte doch nur eine Nacht sein.

4.3.2004, DONNERSTAG

Es regnete die ganze Nacht. Auch am Morgen hört es nicht auf. Erst gegen Abend bessert sich das Wetter etwas.

Wir hingen also wieder einmal fest. Zum Glück hatte ich bereits in Livingston meinen Heimflug verschieben lassen, denn ich war wieder einmal von der Umwelt abgeschnitten.

Auch Gregor musste ständig seine Termine ändern. Eigentlich sollte er schon wieder in Maun sein und ich in Zwickau.

Durch das fernsehen erfuhren wir die Ursache für unsere Wetterprobleme. Vor Madagaskar tobte ein riesiger Wirbelsturm und schaufelte unentwegt feuchtwarme Luft aus dem Indischen Ozean auf den Kontinent.

5.3.2004, FREITAG

Wir können nicht bleiben, also fahren wir zum Flugplatz. Den Wetterbericht machen wir uns wieder selbst mit Blick zum Himmel.

Wir warten. Kommen ins Gespräch mit einem Farmer, der mit seiner 182´er auch auf den Platz ausweichen musste. Er gibt uns eine Empfehlung für eine mögliche Route, die sich mit unserer Strecke fast deckt.

Zaghafte wird das Wetter etwas besser, in Deutschland würde es aber immer noch „no go“ bedeuten.

Die nette Dame von der Immigration möchte uns am liebsten wieder in die Stadt schicken, damit wir unseren Stempel verlängern lassen, denn immerhin sind wir nicht einen, sondern zwei Tage geblieben. Gregors Charme und das Versprechen





direkt auszureisen, bewegt sie schließlich doch, unsere Ausreise zu stempeln.

Start! Das Wetter ist alles andere als gut. Und es kommt, wie es kommen muss. Nach dem ersten Drittel der Strecke darf ich ausprobieren, was ich auf meinem Buschfliegerkurs gelernt habe.

Wir müssen in Nata runter, eine Sicherheitslandung machen.

Nata ist eine Dreckpiste. Wir sind nicht sicher, ob wir da wieder wegkommen.

Auf jeden Fall dürfen wir uns eine Stunde ausruhen, bis sich das Wetter beruhigt hat.

Der Regen ist weiter gezogen. Wir machen uns Sorgen wegen der Piste. Ich gehe sie fast (aber nur fast) ab. Sie scheint fest

zu sein. Während des Rollens stellen wir fest, dass es doch einige weiche Stellen gibt. Wir überlegen ernsthaft, ob wir starten. Die alternative ist eine Übernachtung im Flieger und illegaler Aufenthalt in Botswana.

Gemeinsam stecken wir noch einmal die gefährlichen Stellen ab. Immerhin besteht die Gefahr des Schleuderns und Überschlagens. Wir finden ein Stück, was halbwegs sicher erscheint und wagen einen Softfieldstart.

Für bange Sekunden wagen wir nicht zu atmen, dann ist unsere treue „MHH“ in der Luft.

Der Flug bleibt, wie er angefangen hat. Kurze Zeit später haben wir wieder die Alternative zu landen. Gregor entschließt sich, IFR zu fliegen. Also Flugplanwechsel! Es sollte nicht das letzte Mal sein! Auf der ganzen Strecke von 3 Stunden gibt es nur zwei mögliche Landeplätze. Einen davon haben wir schon ausprobiert, der andere, Tutume, scheint noch schlechter mit 800 Meter aufgeweichtem Sand.

Wir suchen den Kompromiss visual in der Nähe der einzigen Straße zu bleiben für den Fall einer weiteren Landung und IF in sicherer Höhe durch den Senf.

Zeitweilig öffnen sich Wolkenlöcher mit unbeschreiblichen Ausblicken, einige male gelingt es uns zwischen zwei Schichten zu fliegen.

Während Gregor fliegt, plote ich den Kurs und gebe ihm die Headings vor.

Trotz des Stressses, es ist eine schöne Zusammenarbeit. Crewcoordination vom Feinsten!

Kurz vor Gaborone können wir endlich wieder visual fliegen. Die Landung ist ein Klacks!

Tanken. Obwohl es spät ist, gibt es keine Frage, ob wir bleiben. Das Wetter hat sich wie fast jeden Abend wieder etwas beruhigt.

Wir wollen weiter nach Südafrika, wir haben genug von Grenze und Stempeln und sind ja eigentlich gar nicht mehr da.

Doch bis Joh-burg kommen wir heute nicht mehr. Also Flugplan nach Pilanesberg aufgeben, dem nächsten Grenzflughafen.

Doch warum sollte die zweite Etappe einfacher als die erste werden? Wir fliegen zunächst wieder visual und kommen problemlos bis Dwaalboom.

Ich gäbe ein Königreich für einen vernünftigen Wetterbericht!

Hier staut sich die Suppe an einer Bergkette. Wir haben wieder die Wahl, neben einer Zementfabrik im Flieger zu übernachten und vielleicht auch den nächsten Tag zu verbringen oder IFR zu gehen.

Während Gregor mit „Johannesburg-Info“ spricht, steige ich mit dem Flieger außerhalb der Wolken auf eine sichere Höhe zum Überqueren der Berge.

Noch laufen die Überlegungen, ob IFR oder nicht, als sich plötzlich ein andere Pilot einschaltet. Er nimmt uns die Entscheidung ab, indem er sagt, Pilanesberg sei von Süden her frei und gut anzufliegen.

OK, Flugplanwechsel und IFR. Gregor übernimmt das Steuer, ich navigiere.

Tatsächlich gelingt uns ein Visualapproach in Pilanesberg.

Wir haben wieder ein Stück Strecke in Richtung JHB geschafft, sind aber nicht dort, wo wir eigentlich sein wollten.

Wir nutzen wieder den uns schon bekannten Shuttleservice, nur dass wir dieses mal tatsächlich hier im Katarakt-Hotel übernachten müssen.

Wir genießen den Abend nach diesem anstrengenden Tag.

6.3.2004, SAMSTAG

Sturm und Regen!

Gegen 11:00 Uhr verlassen wir das Hotel und suchen uns eine billigere Bleibe, denn Fliegen können wir definitiv nicht!

Wir kommen im Cobana unter. Bei weitem nicht so komfortabel, aber doch preiswerter, wenn auch nicht billig. In „little Vegas“ ist nichts billig. Das ist einer der exklusivsten Orte Südafrikas.

Zumindest ist das Büffet im Nachbarhotel erstklassig. Wir werden es wiederholt besuchen.



Für knapp 20 € kann man so viel essen, wie man will und alles vom Feinsten!

Doch bis zum Abend ist es noch lange hin, vorher sehen wir uns noch einen Film an und besuchen die Poolbar. Der einzige Ort, der zu dieser Zeit so richtig Umsatz macht. Wir versorgen uns mit reichlich Frostschutzmittel, denn unterdessen ist es nicht nur nass, sondern auch kalt geworden.

7.3.2004, SONNTAG

Heute geht mein Flug zurück in die Heimat und ich bin noch in Pilanesberg. Wir müssen nach Joh-burg.

Was sagt der Wetterbericht ?

Pilanesberg: FEW 500 ft, OCT 2000ft, Wind 4-10 kts, Sicht > 10 km

Grand Central: BKN 700 ft, Wind 10-27 kts (macht 21 kts Seitenwind)

Aus unserer Sicht stört im Moment nur der starke Seitenwind. An die geringen Wolkenhöhen haben wir uns gewöhnt.

Also auf zum Flugplatz. Dort treffen wir einen Piloten, der aus Lanseria kommt und nach Namibia will. Er berichtet, dass JHB ok sei. Endlich eine gute Nachricht. Und tatsächlich wird es ein absolut ruhiger und schöner Flug. In nur einer $\frac{3}{4}$ Stunde sind wir am Ziel.

ENDE TEIL 2

Was bleibt?

Plötzlich ist alles vorbei. Ich tanke noch die Maschine, parke und sichere sie, nehme mein Gepäck und gehe meine doch recht erheblich angewachsene Rechnung zu begleichen.

Gregor erweist mir einen letzten Dienst, indem er einen Freund anruft, der uns mit seinem riesigen Truck abholt und mich am Flugplatz JHB/Intl. absetzt.

Dann heißt es Abschied nehmen. Es fällt uns beiden schwer, wir sind in diesen Tagen ein super Team geworden. Wehmut kommt auf.

Jetzt sitze ich in einer B747 nach Paris.

Vor wenigen Stunden habe ich begonnen diesen Bericht zu schreiben. Die Finger wollten einfach nicht aufhören.

Manche fragen mich: "Warst du in CapeTown?" - Nein- „Oder in Durban?" - Nein-

Ich war nicht einmal richtig in Johannesburg.

Habe ich Südafrika gesehen? Ja, ja, ja ! Zwar nicht die Einkaufsmeilen, wie man sie auch in Paris oder New York findet, dafür aber das Land.

Ich bin in drei Länder gekommen, habe Unterschiede gesehen und gespürt. Ich habe schöne Häuser und verfallene Hütten gesehen. Doch am Wichtigsten waren die Menschen. Nie zuvor habe ich so viele Leute verschiedenster Nationen erlebt, solche Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft.

Ob John aus Rhodesien mit seiner Familie, Su in Zambia, Henning in JHB, Mad aus Neuseeland, Mark, Hildi, Glen, Chantalle oder die vielen Unbekannten, deren Namen ich vergessen oder nie erfahren habe.

Ich danke Karl. „Wollen wir uns wieder vertragen?“ Na klar Karl, machen wir doch schon lange!

Ich danke Gregor, dem jungen Mann, der in seinem Truck Globetrotter um die ganze Welt fährt, wenn er nicht gerade fliegt. Sein Leben ist das Abenteuer.

AFRIKA, ICH KOMME WIEDER!

Und das nächste mal besuche ich meiner Frau auch deine Städte. Jetzt durfte ich meine Leidenschaft des Fliegens bei dir ausleben! Zurück komme ich mit 4000 Meilen im Logbuch und unbezahlbaren Erfahrungen.

Anmerkung: Viele Ereignisse erscheinen sehr gefährlich und waren es auch. Doch waren wir leichtsinnig? Bestimmt nicht bewusst. Afrika stellt andere Regeln auf. Zu jedem unserer Flüge gehörte eine sorgfältige Planung und Briefing. Besonderes Augenmerk legten wir auf Notfallsituationen und Alternativen. Jede Entscheidung wurde gemeinsam getroffen und nur durchgeführt, wenn BEIDE Piloten das Risiko als machbar einstufen. Bei allen Sicherheitspiloten handelte es sich um erfahrene CPL'er mit IFR-Rating und Afrikaerfahrung.

Bestimmte Situationen konnten nur im Team gemeistert werden, deshalb war Crewcoordination oberste Prämisse.

Allein wäre ein solcher Flug für mich nie durchführbar gewesen und ich rate jedem unerfahrenen Piloten davon ab.

TIPPS FÜR FLIEGER:

Reservierungen:

Es gibt eine Vielzahl von Flugschulen überall in Südafrika. Ich empfehle im Internet zu recherchieren.

C.F.A. von Grand Central ist jedem zu empfehlen, wer eine solide fliegerische Ausbildung sucht. Sehr hohe Qualität zu fairen Preisen.

„Sky-Afrika“ in Brakpan bietet Fliegertouren an. Sehr exklusiv!

Den „Buschfliegerkurs“ fand ich im Preis überzogen und wurde im Ergebnis diesem auch nicht gerecht, wenn die Erlebnisse auch einzigartig sind. Doch es ist wert, sich die anderen Reiseangebote im Internet anzusehen.

Charterpreise:

Die Stunde C172/P28 kann man für 80-100 € bekommen, je nach Ausstattung

Achtung: Für komplexere Flugzeuge wird eine Mindeststundenzahl an Erfahrung gefordert.

Validierung:

Als Dauer 2-3 Tage einplanen, AIRLAW kann von der CAA-Seite herunter geladen werden. In Deutschland lernen!

Möglichst neues Medical mitbringen, wird anerkannt (bei über 40 Jahren 1 Jahr!)

BZF1 reicht für normalen Flugdienst, AZF ist besser.

In Deutschland alle Ratings einzeln in Flugbuch oder Lizenz eintragen und bestätigen lassen, keine Gruppenberechtigung!

Weitere Hinweise sind zahlreich im Internet zu finden. Vorsicht vor abgespeckten Rechtsgrundlagen, da kann man dann bei der Prüfung böse überrascht werden.

Karten:

In Deutschland sind nur VFR-Karten von Durban, Capetown und Johannesburg erhältlich im Maßstab 1:25000. Kann man in SA auch erwerben.

Vor Ort je nach Gebiet Karten im Maßstab 1:500000 für geringe Entfernungen oder 1:1000000 für Crosscountry kaufen (preiswert, etwa 35 Rand / 3-4 €)

Absolutes Muss ist das "Aviation Directory" (etwa 40 €)

Regeln:

Teilweise die gleichen wie in Deutschland, es gibt aber auch Unterschiede (AIRLAW lernen!). Besonderheiten in SRA (Spezial Rules Area), FA-D und Naturschutzgebieten beachten.

Gelandet werden darf überall, auch bei Nacht (sofern Licht vorhanden ist) und wenn niemand am Platz ist. Es kann vorkommen, dass ein internationaler Flugplatz zeitweise unkontrolliert ist. Nicht gelandet werden darf auf öffentlichen Straßen.

Sonstiges:

- man sollte sein Flugzeug technisch und fliegerisch beherrschen.
- Ein Sicherheitspilot ist immer ein guter Tipp, vor allem bei schwachen Englischkenntnissen, denn es ist schwer die Broadcastmeldungen zu verstehen oder die Kontroller in anderen Ländern
- Nie ohne ELT oder ohne Überlebensausrüstung große Stecken fliegen
- Satellitentelefone können teilweise ausgeliehen werden (für den Notfall)
- Einheimische Telefonkarte für das Handy, wird sonst teuer
- Karten mit Vorsicht genießen, Flüsse kommen und gehen, viele Straßen sind nicht vermerkt (Verwechslungsgefahr)
- Navigationseinrichtungen müssen nicht immer funktionieren
- GPS ist sinnvoll, aber man muss auch unbedingt sicher in konventioneller Navigation sein.
- Das GPS muss in der Lage sein, Userfixes anlegen zu können (auch während des Fluges für Umkehrpunkte z.B. bei Einflug in schlechtes Wetter)
- Wetterbericht ist schön wenn man ihn hat, aber meistens nicht verfügbar, vor allem wenn kein Internet vorhanden ist, was an der Regel ist.
- Wetter kann sich je nach Jahreszeit schnell und heftig ändern
- Perfekte Flugplanung, Kontroller fragen oft nach Entfernungen und voraussichtliche Überflugzeiten
- Dichtehöhe beachten (JHB liegt auf 5300 ft MSL und Temperaturen über 35°C sind nicht selten)
- Notfallverfahren üben und vorher briefen
- Viel Zeit einplanen
- Kreditkarten sind gut, Dollars besser