



*Buschpiloten Abenteuer
im
Südlichen Afrika*

April/Mai 2008

*Reinhilde Schneider
Sönke Reif*

AFRIKA, ein Fliegertraum wird wahr.

Seit Jahren reisen wir mit dem Geländewagen durch das südliche Afrika. Jedem kleinen Flugzeug blicken wir sehnsüchtig nach. Wie gerne würden wir unseren Geländewagen gegen ein Buschflugzeug tauschen.

Jetzt endlich ist es soweit. Eine kleine, grüne Cessna 172/T 41 und ihr Busch Captain ‚CC‘ Pocock erwarten uns am Krüger International Airport und bringen uns in den Busch. Barberton Valley Airfield im Lowveld heißt uns willkommen. Wir sind angekommen.

Die nächsten Tage werden wir lernen, was Buschfliegen in Afrika, diesem wilden, unberechenbaren, herrlichen, weiten Land, das keine Fehler verzeiht, bedeutet. Wir werden auch intensiv mit der 3D-OII, einer Cessna 182, trainieren, die uns die nächsten zwei Wochen durch die Himmel Afrikas tragen wird.

Monatelang haben wir diese Reise vorbereitet, Flugrouten geplant, Sprit kalkuliert, Tankmöglichkeiten ausgelotet, Unterkünfte ausgesucht und nicht zuletzt unser Budget geprüft.

Wir sind bereit die beengende Zivilisation Europas für ein paar Wochen hinter uns zu lassen.

Samstag, 26. April - Barberton

Gestern Abend stimmte uns ein südafrikanisches Braai auf die nächsten Wochen ein. Jetzt ist es an der Zeit mit CC und seiner 3D-OIO für die hohen fliegerischen Ansprüche des Fliegens im Busch, mit kurzen, unbekanntem Airstrips und ganz auf sich gestellt, zu üben. Das Klima im Lowveld ist angenehm kühl und wir können uns voll auf das Übungsprogramm konzentrieren. Das Erfliegen der Grenzen des Flugzeugs, Short Field Takeoff and Landing auf verschiedenen Pisten und Mountain Flying werden solange geübt, bis wir es zur Zufriedenheit von CC können. Dazu gehören auch noch theoretisches Wissen zum Verhalten



und Überleben im Busch und über grundlegende Reparaturen am Flugzeug. Am Abend kommt Markus mit der 3D-OII in Barberton an. Nachtlandungen sind auf CC´s Graspiste kein Problem. Man braucht weder Feuer entlang der Piste anzuzünden noch mit Autos die Bahn beleuchten. CC hat eine professionelle Landebahn- und Taxiway-Beleuchtung installiert. Markus, Eigner der 3D-OII, hat uns bei den Vorbereitungen unterstützt und wird uns mit einer zweiten C 182 SZ-JVU zusammen mit Jürgen und Waltraud auf der Reise begleiten.

Sonntag, 27. April - Barberton

Nach einem Ölwechsel und einer Wäsche wartet die 3D-OII frisch geölt und sauber poliert auf uns für die Check out Flüge mit CC. Endlich ist CC mit unserer Leistung zufrieden.

Nach bestandenen Buschpilotenkurs bekommen wir von ihm unsere drei Monate gültige Swazi-Validation ausgehändigt. Es geht auch mit der im Königreich Swaziland registrierten Maschine nicht ohne Papierkram.

Montag, 28. April
Barberton - Upington

Am Morgen bauen wir die Rückbank unserer C 182 aus und beladen das Flugzeug mit Überlebensrationen, Wasser, Werkzeugkiste, Benzinkanistern und unserem Gepäck. Die Flugplanung für den ersten Reiseabschnitt nach Rustenburg liegt bereit, das GPS ist pro-

grammiert. Wir sind startklar. Abschied von CC und Take off auf der 17 Richtung Westen. Wir klettern von 2300 ft im Lowveld über das Randgebirge auf das 5500 ft hohe Highveld. Wolken versperren uns teilweise den direkten Weg. Ein paar Restricted Areas und Johannesburg sind zu umfliegen. Unter uns dehnt sich weites Farmland mit seinen typischen runden Feldern. Auf der Low Level Frequenz 124,8 wir viel gequasselt, nur wenig ist für uns interessant. Jeder gibt seine Position und seine Absichten bekannt. Man hört Flugzeuge im Unkreis von mehr als 100 km. Nach knappen zwei Stunden Flug erreichen wir Rustenburg. Es ist heiß geworden, auftanken und weiter geht es nach Upington. Eine ziemlich langweilige Strecke. Upington erwartet uns nach 3,5 h Flugzeit mit einer 4900 m x 60 m geteerten Landebahn. Hier könnte auch das Space shuttle landen. Upington ist als Ausweichmöglichkeit dafür vorgesehen. Auch uns ist problemlos die Landung gelungen. Eine Flughafenangestellte begrüßt uns, gibt uns noch den Tipp lieber morgen zu tanken, da wir sonst extra Call Out Fee zahlen müssen, und lässt uns dann nicht mehr aus den Augen. Wir dürfen uns nicht allein auf dem Vorfeld bewegen. Fotografieren, auch des eigenen Flugzeugs, ist strengstens verboten. Letztes Jahr war es hier noch entspannter. Alte Bekannte holen uns ab. Wir genießen entspannt den Abend an den Ufern des Oranje. Unser Flugzeug ist fit und bereit für den nächsten Abschnitt.



Dienstag, 29. April
Upington – Vogelstrausskluft

Unser nächstes Ziel liegt bereits in Namibia. Der erste Grenzübergang ist abzuwickeln. Ausreisedokumente für uns und das Flugzeug sind auszufüllen, Lande- und Parkgebühr sind zu zahlen und ein Flugplan ist aufzugeben. Obwohl wir nur zu unserem eigenen Flugzeug wollen, muss unser Gepäck durch den Scanner. Zoll und Polizei wollen das Flugzeug besichtigen. Wir tanken die Longrange Tanks unseres Flugzeugs voll und füllen auch noch unsere vier Kanister. 6,5 Stunden reicht uns der Sprit in den Tanks und noch einmal 1,5 Stunden der Vorrat in den Kanistern. Avgas ist ein rarer Stoff in Namibia.

Der Controller von Upington entlässt uns an Johannesburg West Sector auf der 118,55. Man will von uns die geschätzte Zeit bis zum Überflug der Grenze nach Namibia und nach Keetmanshoop, unserem Port of Entry, wissen. Hektisches Kopfrechnen setzt ein. Damit haben wir nicht gerechnet. Nach ein paar Minuten können wir den Wissensdurst des Controllers befriedigen. Der Schlenker über die Augrabies Falls eröffnet spektakuläre Einblicke in die übervollen Wasserfälle. Das Wasser stürzt 146 m tief in ein Schlucht aus rotem Granit. Blauer Himmel



soweit das Auge reicht. Links und rechts des Oranje reihen sich grüne Felder, ein paar hundert Meter weiter zeigen sich schroffe Berge unter uns. Jedes Grün ist verschwunden. Der Versuch Kontakt mit Windhoek ATC aufzunehmen scheitert. Das Radio bleibt still. Entlang unserer Flugroute entdecken wir altbekannte Orte und erreichen sicher Keetmanshoop. Auf der Frequenz des Towers meldet sich nach einiger Zeit die Flugplatz-Feuerwehr. Der Tower ist nicht mehr besetzt, der Controller im Ruhestand. Der freundliche Feuerwehrmann erfüllt uns den Wunsch unseren Flugplan zu schließen. Die Einreiseformalitäten

laufen sehr entspannt ab. Außer unserer OII sind nur noch zwei Vermessungsflugzeuge zu sehen. Keetmanshoop hat wie erwartet keinen Sprit. Hier treffen wir auch wieder mit Markus zusammen. Er kommt mit Jürgen und Waltraud, die er mit der SZ-JVU in Johannesburg abgeholt hat. Gemeinsam fliegen wir in der Abendsonne zur Vogelstraußkluft am westlichen Rand des Fisch-Fluss-Canyon. Wir entdecken die Lehmpfanne mit der Landebahn in der weiten Steppe. Markus inspiziert die Bahn low level und gibt das OK zur Landung. Es ist schon sehr



entspannend, wenn jemand dabei ist, der sich wirklich mit der Buschfliegerei auskennt. Das letzte Licht der Sonnen taucht unsere Flugzeuge in glänzendes Rotgold.

Mittwoch, 30. April – Vogelstraußkluft

Ein Tag Entspannen auf der Vogelstraußkluft war geplant. Geplant war auch Lüderitz als Tankstop. Doch, wer hätte es gedacht, Lüderitz hat mal wieder keinen Sprit. Also ändern wir das Programm. Markus und Sönke füllen das Avgas aus den Kanistern in die Flugzeuge und



Markus fährt mit dem Personal der Lodge nach Keetmanshoop um die Kanister mit Superbenzin zu füllen. Zum Glück vertragen beide Flugzeuge das. Wir fahren zum Sonnenuntergang an den Rand des Fisch-Fluss-Canyon. Weit breitet sich das Tal des Fisch im Norden des Canyons unter uns aus. Die Schatten werden länger, die Biere sind kühl. Ein violetter Himmel begleitet unseren Heimweg durch die mit tausenden Steinen durchsetzte Steppe. Von oben sieht die Landschaft aus, als wäre Landen kein Problem, von unten zeigt sie sich ganz anders.

Donnerstag, 01. Mai

Vogelstraußkluft – Sossus Vlei

In einer spektakulären Staubwolke hebt die SZ-JVU ab und dreht Richtung Fisch Fluss. Beim Check unserer 3D-OII stellen wir fest, dass die Vakuumpumpe ausgefallen ist. Wir starten trotzdem und fliegen ohne Kurskreisel und künstlichen Horizont, jedoch mit zwei funktionierenden GPS weiter durch den blauen Himmel. Als wir Markus per Funk das Problem mitteilen, kommentiert ein anderer Pilot auf der allgemeinen low level Frequenz 124,8: „Vakuumpumpen sind Luxus in Afrika“. Unsere Route führt uns 2,5 h den Namibrand entlang in das Sossus Vlei und zur Sossus Vlei Lodge. Die Sanddünen der Namib dringen weit in





das Landesinnere vor. Mehr als 100 km ist diese Sandwüste breit. Die letzten Wochen hat es hier sehr viel geregnet. Die Namib ist von einem grünen Pelz überzogen. Die roten Dünen des Sossus Vlei erheben sich bis zu 375 m über den Tsauchab, der in einer wie? leuchtenden Tonpfanne endet. Leider ist kein Wasser mehr in Fluss und Vlei zu sehen. Glücklicherweise landen wir auf der Schotterpiste unserer altbekannten Unterkunft, der Sossus Vlei Lodge, und ziehen in ein Zelt mit ungestörtem Blick in die grüne Wüste.

Am späten Nachmittag, als es nicht mehr so heiß ist, sehen wir uns das Problem mit der Vakuumpumpe näher an. Markus und Sönke schrauben die Cowling ab und versuchen den Fehler zu finden, erfolglos. Die Pumpe saugt nicht mehr das kleinste Lüftchen an. Der Patient wird wieder zugeschraubt. Nach längerem Überlegen entscheiden wir uns ohne die beiden Kreiselinstrumente die Reise fortzusetzen.

Wir haben ja zum einen noch ein zusätzliches GPS dabei und außerdem sind wir nicht alleine unterwegs. Sollte eines unserer beiden Flugzeuge ein Problem haben, kann sich das andere um Hilfe kümmern. In IMC wollen und dürfen wir sowieso nicht fliegen. In der warmen Abendsonne wandern wir zurück zur Lodge. Die Berge sind in tiefes Rot getaucht. Uns erwartet ein leckeres Braai. Es gibt alles, was das Herz begehrt: Kudu, Eland, Springbock, Zebra, Krokodil und für die weniger Mutigen natürlich auch Rind, Schwein und Lamm. Alles wird frisch gegrillt.



Freitag, 02. Mai
Sossus Vlei – Oakdene

Heute wollen wir über Windhoek nach Botswana zu Edo's Camp.

Der erste Abschnitt vom Sossus Vlei nach Windhoek ist sehr turbulent. Über den Bergen schubst es uns mehr als 500 ft rauf und wieder runter. Höher wollen wir auch nicht fliegen, da wir die Tanks voll Superbenzin haben. Das fängt ja bekanntlich früher an Blasen zu werfen als Avgas. Waltraud ist bei der Ankunft in Windhoek ziemlich gerädert. Auf den hinteren Reihen ist das Auf und Ab in der Luft auch noch intensiver zu spüren. Wir landen bei mehr als 20 Knoten Wind. Hier gibt es wieder Avgas, jedoch weigert sich der Tankwart unsere Kunststoffkanister zu füllen. Wir kalkulieren also nochmals sorgfältig den Sprit. Es sollte für beide Flugzeuge bis Maun reichen. Wieder erledigen wir die Grenzformalitäten für Mensch und Flugzeug, zahlen die Landgebühren und geben den Flugplan nach Ghanzi in Botswana auf.



Im Osten bauen sich immer bedrohlichere Wolken auf. Der Wetterbericht sagt vereinzelte Gewitter voraus. Also nichts wie los! Wir haben die Tanks wieder mit Avgas gefüllt und können uns in größere Höhen wagen. Der Controller von Windhoek Eros übergibt uns an Windhoek Hosea Kutako International. Nach Durchflug der Kontrollzone erhalten wir die Freigabe auf 7500 ft zu steigen. Unter uns breitet sich weites, eintöniges Buschland aus. Ein paar Regenfronten sind zu umfliegen. Noch sind uns keine Gewitter im Weg.



Nach 2,5 h Flug erreichen wir Ghanzi. Die Einreise nach Botswana kostet uns Nerven. Es ist Feiertag und am Flugplatz von Ghanzi hat der Lehrling Dienst. Die Dame, bei der die Gebühren bezahlt werden können, muss ebenso wie die Border Police erst geholt werden. Nach einiger Zeit sehen wir in der Ferne eine korpulente Dame sich langsamen Schrittes dem Flugplatz nähern. Die Zeit vergeht, die Gewitterwolken zwischen uns und unserer 10 Flugminuten entfernten Lodge werden immer bedrohlicher. Sönke und ich setzen uns auf den Betonrand unter die Staatsflagge und werden prompt von der Repräsentantin der

Flugplatzhoheit gerügt: Es ist strengstens verboten unter der Staatsflagge zu sitzen. Na, das kann ja heiter werden. Langsam werden die von uns ausgefüllten Formulare geprüft und abgestempelt, der zu zahlende Betrag in Pula ausgerechnet. Dann wollen wir auch noch in südafrikanischen Rand zahlen. Als endlich alles abgewickelt ist, muss für die 10 Minuten Flug auch noch ein Flugplan her – für den Fall, dass etwas passiert. Wir schaffen es gerade noch rechtzeitig nach Oakdene. Wie es der Zufall will, ist – man glaubt es kaum - auch eine zweimotorige King Air im Anflug auf den kleinen Grasplatz. Das bringt uns noch extra Platzrunden ein. „You are number two after ...“ – nein, so etwas gibt es hier ja nicht. Da müssen wir uns schon selber mit den anderen einigen und lassen großzügig der King Air den Vortritt. Aus dem kurzen Flug von 10 Minuten werden so schnell 20. Nach weicher Landung auf der 1200 m langen Piste werden die Flugzeuge vertäut und das Gepäck ausgeladen. Wir wollen den 30-minütigen Transfer im offenen Geländewagen durch den Busch zu Edo´s Camp genießen. Kühle Getränke werden gereicht. Nach 10 Minuten holt uns die Gewitterfront ein. Wir bekommen schon mal eine kühle Dusche und erreichen ziemlich durchnässt unser Nachquartier. Die heiße Dusche in unserem Zelt entschädigt uns. Eigentlich sollte es zu dieser Jahreszeit nicht mehr regnen. Das Wasserloch vor unserem Zelt hat sich zu einem ansehnlichen See ausgeweitet.



Samstag, 03. Mai
Oakdene - Xugana

Die ganze Nacht hindurch hat es rund um uns herum gewittert. Es ist sehr kühl. Heute wollen wir vor dem Weiterflug nach Maun auf einer Buschwanderung ein Nashorn suchen. Auf Edo´s Camp werden Nashörner gezüchtet und ausgewildert. Unser Blick richtet sich immer wieder kritische nach Osten. Was machen die Wolken. Aus Maun kommt die Nachricht, dass dort blauer Himmel und keine Gewitter seien? Der nervöse Blick zum Himmel begleitet uns die gesamte Suche nach den Nashörnern. Schließlich finden wir tatsächlich eine Mutter mit Baby.

Trotz der Nähe ist nicht viel von den Nashörnern zu sehen. Hinter den Büschen lugt mal ein Rücken und mal ein Kopf mit Horn hervor.



Wieder hinter dem Steuer unserer 3D-011 werde ich ruhiger. Die Wolken ziehen gegen Westen, im Nordosten sieht es gut aus. Ein ruhiger Flug über weites Buschland erwartet uns. Wir hangeln uns an der Straße entlang. Sollten wir ein Problem haben, können wir auf der Straße landen. Der Verkehr hält sich in Grenzen.

Nach einer Stunde Flug nähern wir uns Maun, dem Zentrum der Safariflieger im Okavango-Delta. Wir haben von anderen Buschpiloten schon die verschiedensten Geschichten über diesen belebten Flugplatz gehört. Maschinen drängeln sich im An- und Abflug, die Controller hätten einen

sehr schwer zu verstehenden Slang, usw. Markus übernimmt den Funk und meldet uns als Formation an. Wir kommen gegen Mittag an. Es ist ziemlich ruhig am Platz und wir können bei heftigem Seitenwind gleich landen. Die Controllerin war nicht so schlecht zu verstehen. Bei einem nächsten Mal schaffen wir das auch alleine. Man muss nur zu einer ruhigen Zeit ankommen. Hier parkt ein Flugzeug neben dem anderen. Es gibt gleich drei Zapfsäulen und alle sind belegt. Gegen 13 Uhr wird es lebhaft auf dem Platz. Ein Pilot nach dem anderen geht zielstrebig mit Passagieren im Schlepptau über das Vorfeld und bestückt seine Maschine. Der Parkplatz leert sich. Jetzt geht es zu wie in Newark zur Stoßverkehrszeit. Zum Glück kamen wir vor diesem Ansturm in Maun an.

Wir tanken unsere Flugzeuge auf, Markus kümmert sich um die drei Tage später benötigte Überfluggenehmigung für Sambia. Man braucht eine Flight Clearance reference number vom Sambischen Militär.

Jetzt sind auch wir startklar. Der Wind hat noch einmal heftig zugelegt. Beim Start bläst er uns quer über die Bahn und auf unserem Weg in das Delta bremsst er uns von vorne. Der Flug über das Okavango-Delta, Afrikas wildes Paradies, ist ein einmaliges Erlebnis. Endlich sehen wir es von oben, selbst am Steuer einer kleinen Cessna. Wir entdecken Elefanten und Giraffen. Die Landebahn von Xugana liegt direkt an einem der vielen Seen im Delta und versteckt sich im Queranflug vor uns. Gerade war die grüne Bahn doch noch da und jetzt ist alles

nur noch grün. Zum Glück entdecken wir die kleinen weißen Blechreiter und landen sanft auf der Grasbahn. Da sind wir also, haben Maun gemeistert und unser Ziel im Delta gefunden. Wir werden schon von einem kleinen Boot erwartet, das uns zur Lodge bringen wird. Drei Tage Entspannen in den exklusiven Hütten direkt am Wasser. Hier gibt es kein Telefon, kein Handy funktioniert. Am späten Nachmittag geht es auch gleich durch die von Papyrus eingerahmten Kanäle zu den Hippos. Die Ufer sind von Krokodilen besetzt. Der Sundowner mit einem – oder zwei - kühlen Windhoek Lager mitten unter Hippos ist ein Genuss.



Sonntag, 04. Mai - Xugana

Der heutige Tag gehört ganz dem Delta des Okavango, dem drittgrößten Fluss im südlichen Afrika, seinen Tieren und Pflanzen. Das Wasser kommt aus dem Bergland Angolas und verdunstet im Delta oder versickert in den Weiten der Kalahari. Es ist sehr sauber und wird von

den Einheimischen als Trinkwasser verwendet. Früh morgens brechen wir mit dem Boot zu einer Buschwanderung auf einer der Inseln auf. Langsam pirscht sich unser Guide voran, ein zweiter sichert unsere Rückfront. Unter den Palmen in der Ferne entdecken wir eine Herde Büffel, eines der gefährlichsten Wildtiere in Afrika. Wir nähern uns langsam soweit es geht. Als einige Büffel beginnen konzentriert in unsere Richtung zu schauen, sind wir wohl nahe genug herangekommen. Auch einen Löwen entdecken wir. Da nicht klar ist wo seine Damen mit den Jungen lagern, ziehen wir uns besser wieder zurück und



werden noch mit einer Herde Elefanten aus nächster Nähe belohnt. Der Vogelreichtum des Deltas ist unbeschreiblich. Am späten Nachmittag genießen wir eine Fahrt mit dem Mokoro, einem Einbaum, der von den Hirten im Delta zur Begleitung ihrer Rinderherden verwendet wird. Lautlos schiebt sich das kleine Boot durch die Wasser des Deltas. Wasserlilien bedecken weite Flächen.

Montag, 05. Mai - Xugana

Wir haben noch einen Tag zum Entspannen. Zum Glück, denn heute Morgen wird uns ein sehr seltenes Ereignis geboten. Nebel über dem Delta, dichter Nebel. Eine Cessna nähert sich der Lodge, zieht ein paar Kreise um die Landebahn zu finden und fliegt unverrichteter Dinge wieder zurück. Bis Mittag lichtet sich der Nebel.

Nachmittag versuchen wir uns im Fischen auf dem See nahe der Lodge. Wie heißt es: Sie haben den ganzen Nach(t)mittag gefischt und keinen einzigen Fisch erwischt. An der Angel hingen nur Tang oder Seerosen, obwohl das Delta für seinen Fischreichtum bekannt ist. Die Bewohner des Deltas fischen allerdings auch nicht mit der Angel, sondern mit Körben und Netzen. Das kühle Bier zum Sonnenuntergang gibt es trotzdem.

Dienstag, 06. Mai
Xugana – Livingston



Heute wollen wir low level nach Norden über die Savuti Swamps zum Chobe nach Kasane und weiter nach Livingston in Sambia. Ob wir wohl die Flight clearance für Sambia erhalten haben? Wir werden es in Kasane erfahren.

Die Strecke zwischen dem Okavango Delta und den Savuti Swamps hatte ich mir als weite offene Savanne vorgestellt. Von oben zeigt sich ein lockerer Wald, der kaum Möglichkeiten zum Landen bieten würde. Ab und zu sehen wir Elefanten, in den Savuti Swamps auch Giraffen und andere Tiere. Im Norden der Swamps überfliegen wir einen einsamen Bergzug, in der Ferne

glitzert der Chobe. Er überrascht uns mit einer Unmenge an Wasser. Hütten stehen abgeschnitten auf kleinen Inseln oder ganz im Wasser. Strassen sind überschwemmt, Rinder sitzen auf kleinen Inseln fest. Low level fliegen wir über die weiten Wasserflächen. Immer wieder entdecken wir an den Ufern Tiere oder Menschen, die sich in Mokoros zu Inseln schieben. Im Anflug auf Kasane zeigt sich noch eine große Elefantenherde am Ufer des

Chobe. Leider ist jetzt volle Konzentration auf das Fliegen angebracht. Der Anflug auf Kasane ist problemlos. Zwei Kilometer Teer sind schon von weitem zu entdecken. Es ist nichts los. Nach 1,5 h Flug landen wir sicher „in company“ mit SZ-JVU. In Kasane steht wieder das gleiche Prozedere auf dem Programm: Tanken, Emigration, Zoll, Landegebühren, Enroute service tax (wofür auch immer), Flugplan und natürlich diesmal unsere Clearance für Sambia. Die flight clearance number ist da. Unserer Weiterreise nach Livingston steht nichts mehr im



Weg. Wir besprechen noch unseren geplanten Flugweg entlang des Sambesi und das Prozedere für Livingston. Wenn wir ein Problem haben, schalten wir auf die 123,45 und können uns ungestört unterhalten. Markus will wieder den Funk übernehmen und uns als Formation anmelden. Wir brauchen dann nur entspannt hinterher zufliegen. Wir starten, Markus meldet uns aus dem Botswanaschen Luftraum ab und als Formation in Livingston an. Nach etlichen Rückfragen beim Controller in Livingston ist klar, dass dieser unsere Formation nicht genehmigt. Wir müssen also selber funken. Da Markus alle Anweisungen vor uns bekommt, kann ich schon mal mitschreiben und dann das gleiche beantragen bzw. melden. Es klappt



ganz gut, sogar die Überfluggenehmigung für die Victoria Falls wird uns erteilt. Dort sind spezielle Regeln zu beachten und eine separate Frequenz zu benutzen. Der Verkehr ist nach Höhe gestaffelt. Zuerst die UL's, dann die Hubschrauber und dann, in 6000 ft wir. Mosi-Oa-Tunya, der Rauch, der donnert, ist schon aus der Ferne zu sehen. Der Sambesi stürzt sich dort auf einer Breite von 1700 m in eine 108 m tiefe Schlucht. Zwei Vollkreise gönnen wir uns über diesem einmaligen Naturschauspiel, dann melden wir uns wieder beim Controller von Livingston und erbitten die Landeerlaubnis. Wir werden erst noch mal 5 nm Richtung Westen geschickt um dann

auf der 10 zu landen. Wieder das übliche Prozedere der Immigration. Diesmal dürfen wir zusätzlich noch 50 USD Gebühr für das Visum pro Person entrichten. Wilderness Safaris hat alles bestens organisiert. Ein Minibus steht schon für den Transfer zum gerade eröffneten Toka Leya Camp an den Ufern des Sambesi im Mosi-Oa-Tunya National Park bereit. 12 geräumige Zelte mit Blick auf den Sambesi laden zum Entspannen ein. Den Tag beschließt eine Bootsfahrt auf dem weiten Wassern des Sambesi. Das Boot bringt uns so nahe wie möglich an die Viktoria Fälle. Viele kleine Ausflugsboote tummeln sich hier. Am simbabweschen Ufer des Sambesi liegen die Ausflugschiffe vertäut. Es ist still auf dieser Seite. Simbabwe leidet immer noch unter Präsident Mugabe. Es gibt nicht genug zu essen, von Benzin oder Avgas ganz zu schweigen. Eine traurige Geschichte. Bei unserem ersten Besuch der Viktoriafälle vor gut 10 Jahren war dort quirliges Leben, die kleine Stadt voll mit Touristen.



Mittwoch, 07. Mai - Livingston

Heute Vormittag wollen wir die Victoria Fälle aus der Nähe besichtigen. Mit dem Minibus fahren wir durch die Stadt Livingston zu den Fällen vorbei an riesigen Tiefladern mit Kupferplatten aus dem Norden Sambias, die auf die Grenzabfertigung an der 200 m langen, alten, in England produzierten Stahlbrücke über den Sambesi warten. Seit 1905 überspannt sie in einer Höhe von 111 m die Schlucht. Mutige können hier mit den Füßen an ein dickes Gummiband gebunden den Sprung in die Tiefe wagen. Regenbogen spannen sich in den sich türmenden Dunstschwaden über den Fluss. Mit dumpfem Getöse stürzt sich der reißende Sambesi in die Schlucht. Angeblich sind dieses Jahr bei dem Versuch den Fluss zu



überqueren drei Elefanten mit in die Tiefe gestürzt. David Livingston steht immer noch vor Ehrfurcht in Bronze erstarrt am Rand der Fälle. Wir schützen uns mit Regenumhängen vor den wallenden Dunstschwaden. Nass werden wir trotzdem.

Am Nachmittag nehmen wir die Gelegenheit wahr ein von Wilderness Safaris unterstütztes weitläufiges Dorf – Simonga Village - mit der beachtlichen Zahl von 3000 Einwohnern zu besuchen und die Lebensweise der Einheimischen kennen zu lernen. Hungern muss hier wirklich niemand.

Wir müssen auch nicht hungern und sind Testesser für die ersten Pizzas aus dem einmaligen Pizzaofen der Lodge. Eine nette Abwechslung mit Verbesserungsmöglichkeit beim Einsatz von Gewürzen. Man übt ja auch erst seit einer Woche.

Donnerstag, 08. Mai

Livingston – Limpopo Valley

Morgendlicher Dunst liegt über dem Sambesi und gibt ihm etwas Majestätisches. Das Camp wird von Reitelefanten auf dem morgendlichen Ausritt besucht. Ausführlich werden Elefant und Reiter bestaunt.

Wir packen langsam unsere Sachen zusammen und lassen uns zum Flugplatz bringen. Wieder Emigration, Zoll, usw. Diesmal glaubt man uns nicht, dass wir fünf Crewmitglieder in zwei C 182 sind. Wir dürfen für 3 Pax (Passagiere) noch heftige Gebühren zahlen – natürlich in USD. Handling Fee für keinen Service darf auch noch bezahlt werden.

Wir sind startklar und lassen die Maschinen an. Der Controller genehmigt uns wieder keine Formation und lässt uns auch noch 30 Minuten mit laufendem Motor warten, bis er uns die Abfluggenehmigung erteilt. Wir bekommen wenigstens noch die Genehmigung nochmals über



die Viktoria Fälle zu fliegen. Livingston steht nicht auf der Hitliste unserer zukünftigen Ziele.

Unser nächstes Ziel ist Franzistown in Botswana. Die direkte Strecke würde über das Staatsgebiet von Simbabwe führen. Auf Grund der Versorgungssituation in diesem gebeutelten Land fliegen wir lieber einen kleinen Umweg zurück über Kasane. Wäre eine außerplanmäßige Landung in Simbabwe notwendig, wäre nicht absehbar, wie wir da wieder weg kämen.

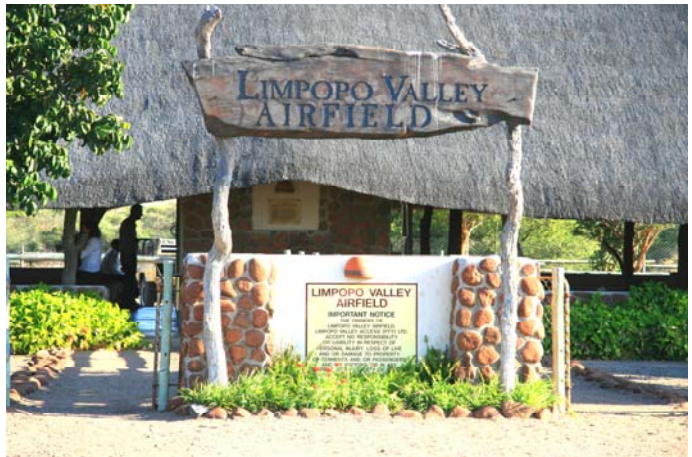
Der Controller von Livingston gibt uns für die Strecke nach Kasane 6000 ft vor und will unsere voraussichtlichen Ausflug Zeiten



aus der Kontrollzone und aus Sambia wissen. Unser Flugweg schlängelt sich wieder den Sambesi entlang. Unter uns auf beiden Seiten des Flusses eine riesige LKW Schlage, die auf den Fährtransport über den Fluss warten. Die beiden kleinen Fähren können jeweils nur einen LKW auf-laden. In Botswana dürfen wir wieder zu-sammen fliegen und Markus übernimmt erneut den Funk für uns beide. Das ist sehr entspannend. Auf dem weiteren Flug Richtung Franzistown ändert sich die Vege-tation allmählich. Die Laubwälder des Ele-fantenlandes weichen der kargen Grasland-

schaft der Kalahari. In der Ferne leuchten uns die Salzpflanzen südlich von Nata entgegen. Wasser schimmert in den Pfannen. Wenn Wasser da ist, sind auch Vögel da. Low Level fliegen wir über die Pfannen und können auch welche entdecken. Die Kalahari machen ebenso Dia-mantensuche interessant. Zur Diamantensuche wird auch ein Zeppelin NT aus Friedrichshafen eingesetzt. Nach 3-stündigem Flug treffen wir in Franzistown auf einen sehr zuvor-kommenden Controller. Wieder tanken, Immigration, usw. Hier läuft alles freundlich und wie am Schnürchen. Das Bezahlen des Benzins gestaltet sich schwierig. Es muss ein Kollege geholt werden, der weiß, wie man über eine Kreditkarte abrechnet. 30 Minuten später ist auch das geregelt. Hier gibt es zum ersten Mal ein richtiges schwarzes „C“ auf gelbem Grund und sofort den Wetterbericht, nur leider nicht für die Richtung, in die wir weiterfliegen. Das Personal betont immer wieder, dass sie der Flugplatz mit dem besten Service sein wollen. Hierher hat sich wohl irgendein Consultant verirrt und das Personal trainiert.

Blauer Himmel umgibt uns und ein Pilot aus Polonkwane in Südafrika berichtet von bestem Wetter in unserer Richtung. Wir starten wieder zu unserem nächsten Ziel, Limpopo Valley Air-field an der Grenze zu Südafrika. Dieser Platz mitten im Nirgendwo hat einen beein-druckenden Tower, 1500 m geteerte Landebahn, ein nagelneues Feuerwehrauto und ist ein Port of Entry. Auf der Turmfrequenz meldet sich jedoch niemand. Erst nach unserer Landung werden wir von einer netten Controllerin zum Vorfeld eingewiesen. Nächste, da einzige Abzweigung links und parken. Nicht, dass wir uns auf dem übersichtlichen Vorfeld verrollen. Nach Abwicklung der offiziellen Formalitäten steigen wir gleich in einen offenen Toyota und starten zum Game Drive durch das Mashatu Wildreservat. Hier gibt es Antilopen, Giraffen und Schabrackenschakale aus nächster Nähe zu sehen. Die Tiere sind so an die Autos gewöhnt, dass sie gar nicht erst Anstalten zur Flucht unternehmen. Nach Sonnenuntergang erreichen wir das Camp und beziehen unsere großzügigen Hütten.



Freitag, 09. Mai
Limpopo Valley

Die Crew der SZ-JVU begibt um 06:00 zum Morning Drive. Wir schlafen aus, gönnen uns ein spätes Frühstück und bereiten den letzten Abschnitt unserer Rundreise vor. Die Planung mit Easy Plan ist sehr komfortabel. Den Plan laden wir dann in das GPS. Natürlich werden auch die Karten 1:1.000.000 herangezogen. Man verlasse sich nie ganz auf das GPS. Es sollen sich schon Profis damit verfluchen haben.

Der Nachmittags-Game-Drive hält ein paar Highlights für uns bereit. Zunächst finden wir eine



riesige Elefantenherde. Immer neue Tiere brechen mit ihren Jungen aus den Büschen hervor und zeigen sich im schönsten Abendlicht. Dann der Leopard. Entspannt liegt er unter einem Busch und lässt sich bewundern. Ein paar Vögel schimpfen laut auf ihn ein. Er tut so als würde er es gar nicht bemerken. Dann erhebt er sich und legt sich in bester Fotopose auf einen Stamm. Nach einigen Minuten streckt er sich und schreitet vornehm an uns vorbei in den Busch. In der Finsternis finden wir noch Hyänen mit ihren Jungen. Man kann sie tatsächlich von weitem riechen. Die Jungen sind gar nicht scheu und führen uns beeindruckend vor, warum es sich empfiehlt die Flugzeugreifen mit Kameldornzweigen zu schützen. Herzhaft beißen sie in die Reifen des Toyotas.

Samstag, 10. Mai
Limpopo Valley – Hippo Pools

Während unsere Mitflieger noch einmal um 06:00 zum Morning Drive aufbrechen, schlafen wir aus und werden durch heftiges Getrampel auf dem Dach geweckt. Eine ganz Herde Meerkatzen springt über das Dach unserer Hütte auf den nächsten Baum und lugt neugierig zu uns herein.

Gegen Mittag starten wir erholt zu unserem vorletzten Flugabschnitt. Unser Ziel ist Hippo Pools, eine kleine Landebahn in der Nähe des Krüger National Parks.

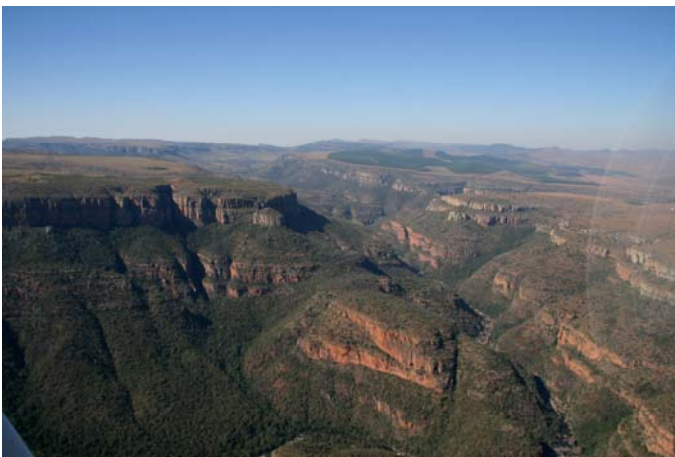
Doch zunächst brauchen wir die Border Police zwecks Ausreise aus Botswana. Das kleine Office in der Mitte des offenen Flugplatzgebäudes von Limpopo Valley hat zwei Fester, eines für die Einreise und eines für die Ausreise. Es muss schon alles seine Ordnung haben. Wollen wir ein- oder ausreisen? Ausreisen? Der Beamte dreht seinen Stuhl um 180° zum Ausreisefenster und stempelt unsere Pässe ab.

Zwecks Einreise in Südafrika und Sprit landen wir in Polonkwane, dem früheren Pietersburg, zwischen. Der Zoll nimmt es hier sehr genau und lässt uns das Gepäck ausladen. Intensiv wird jede Tasche geprüft. Leider haben wir nur schmutzige Wäsche und unseren Überlebensvorrat an Wasser und Keksen zu bieten. Gnädig werden wir zum Weiterflug entlassen. Der Weg zu Hippo Pools im Lowveld führt uns low level durch verschiedene Canyons, dann steigen wir auf 1000 ft ab. In Hippo Pools erwartet uns eine spannende

Landung. Der kurze Platz ist nicht einfach zu finden, Landen und Starten gehen jeweils nur in eine Richtung. Die Neigung der Landebahn hat es auch in sich. Schon beim ersten Versuch landen wir sicher auf der schmalen von Bäumen gesäumten Bahn. Die Rundhütten für die Gäste sind nur ein paar Meter vom Flugfeld entfernt. Wir grillen ein paar Steaks und genießen den warmen Abend im Busch.

Sonntag, 11. Mai
Hippo Pools – Barberton

Der letzte Abschnitt unserer Reise führt uns noch einmal durch einen der größten landschaftlichen Höhepunkte Südafrikas, den Blyde River Canyon. Der Blyde hat hier eine einmalige Landschaftsszenerie geschaffen. Wir haben den Canyon schon einmal als Fußgänger bestaunt, aus dem Flugzeug ist er noch beeindruckender. Am God's Window, einem berühmten Aussichtspunkt in das Lowveld, steigen auch wir mit dem Flugzeug in das Lowveld ab. Der Wettergott ist uns immer noch gut gesonnen. Keine Wolke auf unsrem Weg nach Barberton. Wir melden uns bei Krüger International und erbitten den Durchflug



durch die Kontrollzone auf direktem Weg mit Ziel Barberton Valley Airfield. Die letzte Nacht wollen wir bei CC verbringen. Krüger ATC hat noch einmal eine kleine Herausforderung für uns parat. Report November 4. Wo zum Teufel ist November 4? Vorsichtshalber melde ich Nelspruit Airfield in Sicht, dann löst sich das Rätsel. Report Überflug der National Straße N4, einer vierspurigen Autobahn von Johannesburg nach Mosambik. Na, die kennen wir und fliegen auch gerade darüber. Noch eine kleine Hügelkette und wir sind zurück in Barberton Valley. Zum Abschluss landen wir die 3D-O11 sanft auf CC's Graspiste. Mehr als 28 Stunden und 2500 nm hat uns die 3D-O11 durch die Lüfte getragen Das feiern wir bei einem zünftigen Braai und südafrikanischem Rotwein. Das Wetter hat es wirklich gut mit uns gemeint. Erst nach unserer Ankunft in Barberton haben sich dicke Gewitterwolken zusammengebraut.



Schnell werden die Flugzeuge in den kleinen Hangar geschoben und unsere Steaks gesichert. Bei südafrikanischen Rotwein und Wetterleuchten in der Ferne zelebrieren wir unseren Abschied von der treuen 3D-OII.

Montag, 12. Mai
Barberton – Johannesburg

CC belohnt uns noch mit einem High Light. Er bringt uns mit seiner C 172, T41 nicht direkt zum Krüger International, sondern mit ausgehängter Tür very Low Level den Crocodile River entlang. Fast landen wir auf den Hippos. Die Elefanten könnten uns mit ausgestrecktem Rüssel fast erreichen. Dann ist es leider so weit.

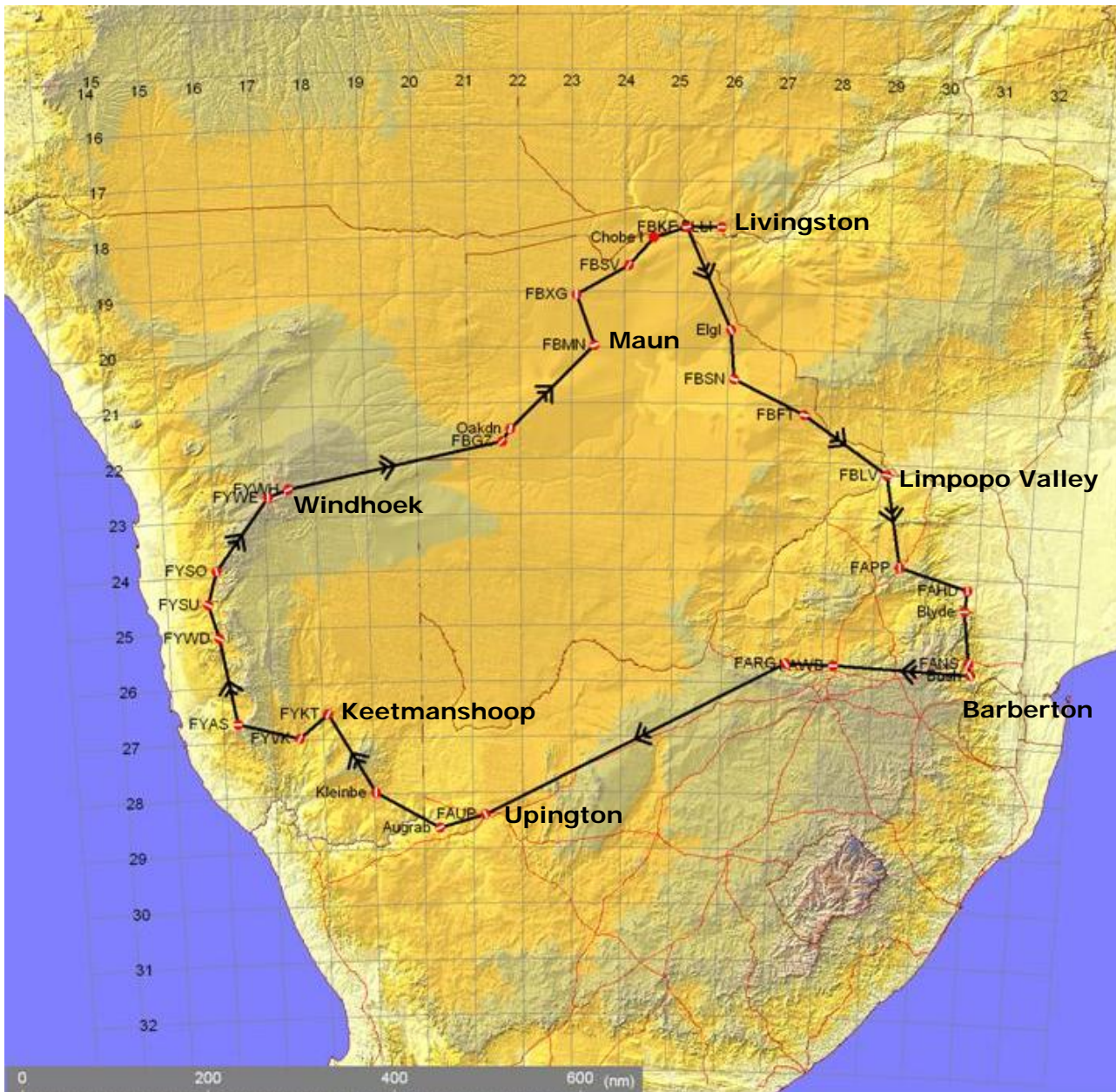
Abschied von Afrikas Busch – wir kommen bestimmt wieder. Dieses Low Level Fliegen und die kleinen abgelegenen Airstrips des südlichen Afrika machen süchtig.



INFO-BOX:

Fugroute

Barberton (SA) – Upington (SA) – Keetmanshoop (NAM) – Sossus Vlei (NAM) – Windhoek (NAM) – Ghanzi (BOT) – Maun (BOT) – Kasane (BOT) – Livingston (ZAM) – Franzistown (BOT) – Limpopo Valley (BOT) – Polonkwane (SA) – Barberton (SA)



Flugzeug

Cessna 182 N (1970), Long Range Tank (340 l), Wing-tip Extensions

Navigation

Luftfahrtkarten 1:1.000.000

Garmin 296

Easy Plan und Easy Cockpit (Aviation Direct South Africa)

Airfields Directory for Southern Africa

Training/Organisation

Bush Air (www.bushair.co.za);

Bush Pilot Adventures — Markus Moellmann (www.bushpilot.co.za)



Captain Fred



Captain 'CC' Milne Pocock



Von links nach rechts:

- Waltraud Scholle
- Dr. Jürgen Scholle
- Markus Möllmann
- Sönke Reif
- Dr. Reinhilde Schneider

Impressum:

Text: Dr. Reinhilde Schneider
 Fototechnik : Sönke Reif

Kontakt: bushpilots@web.de

© 2008 Reinhilde Schneider
 & Sönke Reif