

Kunkuru Eagle



Ein Reisebericht
September 2006 – Südafrika

Veit Günl

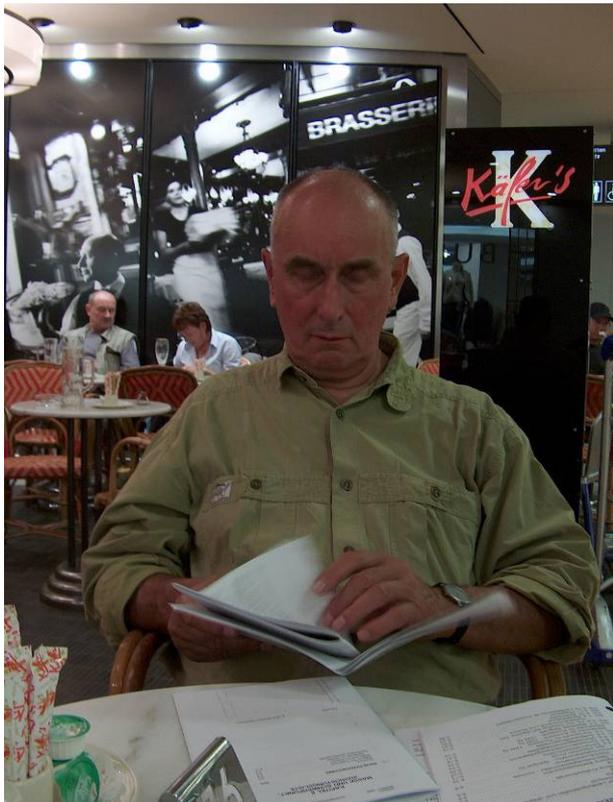
Kunkuru Eagle

Jede Reise wird anders. Ganz besonders diese nach Afrika, denn jetzt bin ich der Organisator und damit mehr oder weniger verantwortlich für die mich begleitenden Piloten. Unsere Gruppe ist bunt gewürfelt. Sowohl vom Alter, wie auch vom Level. Aber alle wollen das Gleiche, Fliegen und etwas erleben. Und einer will etwas ganz Besonderes, er will ein „Kunkuru Eagle“ werden.

Wie ist nun die Gruppe zustande gekommen. Nun, Auslöser war ich und meine Geschichten von vorherigen Reisen durch Afrika. Ich habe die Anderen neugierig gemacht und vielleicht auch etwas angesteckt.

Es haben sich im Vorfeld noch viel mehr Piloten gemeldet die mitfliegen wollten, aber leider ist die Anzahl der Flugzeuge begrenzt, so dass ich absagen musste.

Als ich nun in Johannesburg landete, waren die Gesichter der „Glücklichen“ doch nicht ganz so glücklich, denn obwohl sie bereits einen Tag vorher angereist sind, ging es mit der Validierung bei „Sky Africa“ nicht so voran wie gewünscht. Es gab eine Reihe von Problemen zu lösen.



Dietmar studiert das Flughandbuch

validierten somit auch dort.

Da Jörg eben mal nicht´s zu tun hatte, schrieb er den Test in Luftrecht mit, was sich später als hilfreich herausstellen sollte.

Leider waren an Fluglehrern nur Mark und Eddy verfügbar, was logistische Probleme aufwarf.

Zunächst wollte die CAA die bereits (etwas länger) abgelaufene Validierung von Gerd nicht verlängern. Und aus mir machten sie kurzerhand aus „Deutsch“ „Dutch“...neuerdings werden auch Passbilder gefordert, die wir nicht hatten und erst noch beschaffen mussten. Dann war da noch ein Mangel an Fluglehrern. Und wir mussten noch einen Flieger von CFA hinzuchartern, weil jemand Karls FIF in den Grund gebohrt hat. Dafür kann er allerdings nichts..

Jetzt musste entschieden werden, wer diese Maschine nimmt, denn davon war auch abhängig, wo die Validierung gemacht wird. Letztlich fiel die Entscheidung so, dass Gerd und Jörg mit diesem Flieger fliegen. Da Jörg aber keine Validierung machen wollte und somit nur stiller Co ist, blieb es an Gerd hängen in Grand Central sich der Prüfung zu stellen.

Die andere Crew, Sascha und Friedrich, übernahmen die ZS-OHK von Brakpan und



Klein trifft Groß

intensiv darin. Das hatte einen entscheidenden
Handbuch her und trainierte mit Mark.

Eddy trainierte die OHK-Crew und Kevin und ich schwangen uns mit Mark in die Luft um Trainingseinheiten auf der C182 zu erhalten. Ich hatte zwar ein Rating, aber eigentlich keine Erfahrung auf diesem Typ. Meine wenigen Stunden gingen in die Flugausbildung zurück. Leider bin ich danach nie wieder dazugekommen eine 182 zu fliegen, denn die schöne „Sissi“ wurde geschrottet. Also hieß es wieder lernen. In Deutschland besorgte ich mir bereits ein



Jörg beim Line-up in Brakpan

Trimmung. Der Unterschied zum Verstellprop hingegen war nicht das Problem, da ich bereits dahin gehend durch die DA-20 Erfahrungen hatte.

Nach etlichen Platzrunden in Brakpan und Heidelberg gab Mark sein OK für mich.

Doch vorher nahm er mich mächtig ran, einschließlich „Verhalten in besonderen Fällen“, wenn man davon ausgeht mit gesetzter zweiten Klappe einen go-around machen zu müssen und die Klappen nicht einfahren. Aber das Problem wurde noch behoben.

Hatte ich mir die Leistungsparameter der „S“ nun eingepägt, stimmte hier nicht's mehr. Die Maschine war viel älter und hatte an Stelle des Lycoming Motors einen Continental. Doch entscheidender war, dass die Fahrmeßerskala nicht in Knoten, sondern in Meilen geeicht war, ich musste also komplett umdenken. Und ich musste mich umgewöhnen. Hatte ich angenommen, dass zwischen den beiden Typen die Unterschiede nicht so groß sind, sah ich mich getäuscht. Die Perspektive war ganz anders und das Steuer verlangte wesentlich mehr Krafteinsatz oder Arbeit mit der



ZS-OHK beim Platzrundenfliegen in Brakpan

Breite gerade mal dem der Spurweite dieses Flugzeuges entspricht.

Karl ließ mich nun mit Kevin und dem Doc in der ZS-FIJ fliegen. Leider war es wegen Zeitmangels nicht möglich, dass der Doc auch noch auf dieser Maschine übte, denn Mark musste nun die Prüfung für Sascha abnehmen. Wir warteten unterdessen auf dem Rand-Airport auf dessen positiven Ausgang. Da Sonntag, war mächtig was los. Dorthin wurde dieser Tage eine zweite B-747 zu ihrer letzten Parkposition überführt. Eine Meisterleistung der Landung auf der gerade mal 1700 Meter langen Piste, deren



Brakpan Radio 122.70 MHz

am Montag wollten wir die Reise in Richtung Kunkuru antreten. Aber es fehlte noch ein Prüfer für Friedrich, denn Mark war nun schon wieder beruflich in Richtung Angola unterwegs.



Das Gepäck unserer Gruppe

der CFA Gerd nur ungern dahin lassen...



ZS-FIJ landet in Kunkuru

Flug reibungslos und wir wurden herzlich von John nach der Landung begrüßt. Nun warteten wir auf die Startmeldung der NXW aus Grand Central. Als diese endlich kam und die vorausberechnete Flugzeit fast vorbei war, begaben wir uns zur Piste für eine Inspektion und um die Landung der Maschine zu beobachten. Doch die Zeit zog sich und die Maschine kam nicht. Wir begannen uns langsam Sorgen zu machen.

Auf dem Hinweg flog Kev mit Karl in der 182 und ich spielte Passagier in der ZS-FAI, einer PA28, die Jörg pilotierte, mit Eddy als Fluglehrer an seiner Seite. Dabei hatte Eddy so seine Probleme sich in den Verkehr einzuordnen, nachdem er gleich mal die falsche Piste angefliegen ist und hat die Lotsin beinahe zur Verzweiflung gebracht. Aber letztlich regelte sich alles und Jörg war überglücklich einmal eine Maschine mit 250 PS fliegen zu können.

Nur Friedrich war nicht so happy, denn für seinen Prüfungsflug wurde es zu spät. Das warf dann die nächsten Probleme auf, denn

So standen wir nun am Montag in Brakpan und rätselten, wie wir den gordischen Knoten lösen sollen. Mir war gar nicht wohl zu Mute die anderen beiden Maschinen mit den „Neulingen“ allein fliegen zu lassen. Die ZS-NXW mit Jörg und Gerd von Grand Central und die OHK mit Friedrich und Sascha einen Tag später alleine von Brakki. Wie wir es auch drehten, es wird einfach nicht anders... Zum Glück haben wir ein ausführliches Briefing von Kunkuru gemacht, denn den Platz muss man kennen. Ist aber eigentlich kein Problem. Dennoch wollten die Leute

Endlich war das viel zu umfangreiche Gepäck in dem Flieger und voll getankt. Damit war aber auch die Grenze der Beladung erreicht, was unsere 250 PS bei 5300 ft Bahnhöhe wegschleppen konnten. Karl fragte schon, mit wie viel Fliegern wir denn weg wollten.

Noch froher als ich war Kev über unseren Start, denn er saß nun links und durfte in Kunkuru landen. Damit wird er dann in den Klub der „Kunkuru Eagle“ aufgenommen.

Wie nicht anders zu erwarten, verlief der



ZS-NXW landet in Kunkuru

durch Geräusche aufgeweckt und sah, dass ich Besuch hatte. Eine neugierige Antilope stand direkt vor meinem offenen Fenster und schaute sich den neuen Gast an.

John ließ über Funk eine andere Maschine im Tower von GC anfragen, ob und wann die Maschine gestartet sei. Sie müsste eigentlich da sein. Endlich, nach 1,5 Stunden Verspätung meldete sich das Flugzeug und landete glücklich. Die erste von vielen Buschlandungen war überstanden.

Wir bezogen unser Quartier, ein schönes Haus in der Nähe der Lodge ganz für uns alleine.

Naja, nicht ganz, am Morgen wurde ich durch Geräusche aufgeweckt und sah, dass ich Besuch hatte. Eine neugierige Antilope stand direkt vor meinem offenen Fenster und schaute sich den neuen Gast an.



Unsere Unterkunft in Kunkuru

Überall im Land wird nach dem Winter das dürre Gras abgebrannt, bevor pünktlich mit Eintreten der Regenzeit neues Gras nachwachsen kann.

Wir erfuhren leider auch, dass Friedrich seinen ersten Prüfungsflug nicht bestanden hat und am nächsten Morgen wiederholen muss. Paul, ein Linienpilot der SAA, war mit seinen fliegerischen Leistungen noch nicht zufrieden. Sicherlich war die Aufregung und das viele Neue daran Schuld, denn am nächsten Tag klappte es dann problemlos. Aber wir hatten erst einmal neue Sorgenfalten. Das fängt nicht gut an!

Danach gingen wir auf unseren ersten Gamedrive. Während sich der Jeep sich einen steilen Weg auf einen Berg hoch quälte schrie plötzlich Jörg, wir sollten stoppen, er hat sein Handy verloren. Natürlich verlief die Suche ergebnislos. Seine Stimmung war nun dahin. Doch der Ausblick vom „Eagels Landing“ bei Sonnenuntergang über das Land war einfach gigantisch. In der Ferne sahen wir riesige Buschbrände lodern, während wir unseren ersten Gin Tonic genossen.



Eagels Landing

für die Getränke und legten Jörg ein Blanko vor, das er für den heutigen Tag unterzeichnen sollte. Noch wusste er nicht, weshalb er unterschreiben sollte, war aber kein Spielverderber und wurde anschließend mit dem Telefon belohnt. Bevor wir uns jedoch an der Bar für den Abend versammelten, planten wir noch den nächsten Tag. Weil die OHK noch fehlte, wollten

Weitere Verzögerungen zeichneten sich ab und Sascha war sicherlich nicht glücklich darüber noch in Bakpan rumhängen zu müssen.

Noch kannten sich beide nicht gut genug, das Team musste sich erst noch formen. Es stellte sich jedoch bald heraus, dass beide damit kein Problem hatten.

Nach der Rückkehr vom Gamedrive drückte mir Gerd Jörgs Handy in die Hand. Er hatte es im Flieger gefunden. In der Bar dann zerrissen wir unsere Einzelrechnungen

wir es langsam angehen lassen. Da die anderen Piloten in diesem Gebiet noch unerfahren waren, gab es eine Menge zu besprechen. Das fing mit der einfachen Navigation an, bis hin zu speziellen Verfahren und die Funkerei.



Lost World in SunCity

Rückkehr in Kunkuru war mittlerweile auch die OHK eingetroffen. Friedrich war nach der bestandenen Prüfung sichtlich erleichtert, allerdings hatte er noch nicht seinen Schein, den



Wellenbad in SunCity

Vergnügungen handelt. Aber wir waren schon der Meinung auch dies gesehen haben zu müssen. Es ist auch beeindruckend, was man da so einfach in den Busch gesetzt hat.

Nach unserer Besichtigungstour ging es dann weiter an die Grenze zu Botswana nach Madikwe. Dort sind sehr schöne aber auch teure Lodges beheimatet und ich wollte mir das



Eagleverleihung in Kunkuru

mal ansehen, um es eventuell bei einem meiner nächsten Trips einzubauen. Die Piste ist in einem hervorragenden Zustand und leicht anzufliegen. Leider mussten wir den bereitstehenden Ranger enttäuschen, die Zeit reichte lediglich für eine kurze Zwischenlandung und nicht für eine Fahrt in die Lodge. Diese konnten wir nur aus der Luft besichtigen. Nachdem wir viel zu spät in Kunkuru gestartet waren, hatten wir auch noch zu viel Zeit in Pilanesberg zugebracht und noch waren die Tage relativ kurz.

Wir dürfen in Südafrika keinen Nachtflug machen, was bei Kunkuru auch nicht möglich gewesen wäre. An diesem letzten Abend wurden von John dann alle zu „Kunkuru Eagle“ gekürt. Dazu wurde ihnen feierlich eine Urkunde überreicht und von mir noch ein Crewausweis mit Eagleplakette.

Am nächsten Tag flogen wir der Anregung von Gerd folgend nach Rustenburg. Dies ist eine alte Bergarbeiterstadt und nicht allzu weit entfernt. Fernab der Johannesburg Metropole ist hier der Luftraum relativ ruhig und damit sehr gut geeignet für die ersten Flugstunden. Der Platz ist gut und asphaltiert, also leicht anzufliegen.

Zwei Taxis brachten uns in die Stadt. Nach einem Stadtbummel besuchten wir noch Bekannte von Gerd, die uns schließlich wieder zum Flugplatz brachten. Bei unserer

wollte Karl nachfaxen wenn er von der CAA eintrifft. Nun endlich komplett gingen wir nochmals auf Gamedrive. Danach widmeten wir uns wieder der Planung für den nächsten Tag. Dieses Mal war das Programm schon anspruchsvoller. Von Kunkuru ging es zunächst nach Pilanesberg. Wir nutzen diesen Tankstopp auch zu einer Besichtigung von Suncity. Gerd war davon zwar nicht so begeistert, weil es sich dabei um ein Feriengebiet mit Spielhallen und allen sonstigen

der CAA eintrifft. Nun endlich komplett gingen wir nochmals auf Gamedrive. Danach widmeten wir uns wieder der Planung für den nächsten Tag. Dieses Mal war das Programm schon anspruchsvoller. Von Kunkuru ging es zunächst nach Pilanesberg. Wir nutzen diesen Tankstopp auch zu einer Besichtigung von Suncity. Gerd war davon zwar nicht so begeistert, weil es sich dabei um ein Feriengebiet mit Spielhallen und allen sonstigen



Madikwe an der Grenze zu Botswana

„Kunkuru Eagle“ Treffen von europäischen Piloten stattfinden soll. Wollen wir hoffen, dass das klappt, dann sind wir dabei!

o wurde Gerd zum „Thabazimbi Eagle“, Jörg zum „Hungry Eagle“, Friedrich zum „Wine Eagle“, Sascha zum „Blue Eye Eagle“ und Kevin zum „Bockbart Eagle“. Der Doc, der nun auch selbst in Kunkuru gelandet ist, war bereits früher zum „Honory Eagle“ ernannt worden und ich als „Saxon Eagle“ bin da ja fast zu Hause. Unterdessen ist die Eaglegemeinde mit Piloten aus aller Welt beträchtlich angewachsen. Es hält sich das Gerücht, dass im nächsten Jahr in Österreich ein



Zwischenstop in Mabula

Mit dem nächsten Tag heißt es für uns aufzubrechen. Wir starten am frühen Morgen mit unseren schwer beladenen und betankten Maschinen in Richtung Pietersburg. Meine Sorgen bezüglich des Starts in Kunkuru sind unbegründet, wir kommen gut und sicher weg.

Auf diesem großen Platz wollen wir tanken, bevor es zum Limpopo geht. Doch zuvor machen wir noch einen kleinen Hopser von Kunkuru nach Mabula. Dort habe ich ein Fly-In organisiert, welches ein Gamedrive und Lunch beinhaltet. Die Piste ist gut und groß, dennoch kommt es da beinahe zu

einer Katastrophe.

Nachdem die FIJ und die OHK bereits gelandet sind, fehlt nur noch die NXW. Es herrscht Crosswind und die NXW entscheidet sich in entgegen gesetzte Richtung wie wir zu landen. Sie ist zu hoch und zu schnell, der Aufsetzpunkt würde in Pistenmitte liegen, so entscheidet sich die Crew zum Durchstarten. Doch das ist mit gesetzten Klappen und schwerer Maschine nicht so einfach, denn die steigt nicht richtig und kommt nur knapp an dem Berg am anderen Pistenende vorbei. Ich glaube einen Herzinfarkt zu bekommen, den anderen geht es genau so.



Mabula

Doch es sollte noch schlimmer werden. Auch der zweite Anflug ist zu schnell. Die Maschine springt, der Pilot wird mit dem Seitenwind nicht fertig und so reichen die 45 Meter Bahnbreite nicht. Der Flieger gerät an den Randstreifen und schleudert gefährlich. Wir sind alle fix und fertig....dabei war das wirklich eine ganz einfache Piste, was soll da erst später noch werden. Während der Safari lässt die Anspannung dann langsam nach, das Herz hat sich wieder beruhigt..

Nach dem Lunch geht es schließlich weiter nach Pietersburg/Pologwane zum

Tankstopp. Der Platz ist riesig und international, aber es ist nicht's los. Wir sind für uns alleine.



Hier hat die Natur Vorfahrt!

Directory“, unserer Bibel, falsch ist.



Tankstop in Pietersburg

gelegen, dennoch ist die Piste ausgesprochen gut. Als wir dort landen, warten schon unsere Fahrer auf uns. Wir stellen den Flieger ab und sichern alles. Da ich die FIJ mit dem Heck weit zurück geschoben habe, kommt die Frage, ob das wegen der Buschbrände nicht zu gefährlich sei und ich ziehe doch wieder etwas vor. Endlich kommen auch die beiden 172er angefliegen. Als die Maschinen dann in der Parkposition sind, steigt meine Crew in das erste Auto und fährt schon mal voraus. Der Rest hat es dann nicht so gut, sie müssen sich zu viert noch in einen Toyota quetschen, mit Gepäck auf den Knien.

Nach und nach trudeln alle Flieger ein. Wir halten uns jedoch nicht auf, sondern fliegen gleich weiter nach Musina an der Grenze zu Simbabwe. Die Lodge von Tshipise habe ich bereits angerufen, damit uns jemand abholt, denn deren eigenen Strip wollten wir nicht verwenden, da uns davon abgeraten wurde. Und auf Grund letzter Ereignisse halte ich das auch für besser. Leider habe ich auf dem Platz selbst keinen erreicht. Weil, wie sich später herausstellen sollte, die Telefonnummer im „Aviation

Wieder einmal drängt die Zeit und ich entschieße mich quer durch die militärische Kontrollzone von Louis Trichard zu fliegen. Die beiden anderen machen einen Bogen darum. Als ich auf der Frequenz rufe, erhalte ich nur die Mitteilung, dass der Platz „unmanned“ ist. Da bin ich dann etwas verunsichert, was zu tun ist, aber der Mann am anderen Micro sagt einfach, dass ich „broadcasten“ soll, ich kann also durch.

Musina ist in einer einsamen Gegend



Baobab Bäume

Thshipise ist eine Ferienanlage mit Thermalbad, in der viele Südafrikaner 6-8 Wochen überwintern. Wir schlafen in zwei Bungalows recht komfortabel. Die Jungs sind unterdessen auch angekommen und geschafft. Auf die Frage, ob man das Tempo etwas herunterfahren könne kann ich sie beruhigen, denn für den nächsten Tag ist Ruhetag angesetzt. Wir verabreden mit unserem Fahrer, dass er uns am nächsten Morgen abholt zu einem Gamedrive und wir dabei die Piste besichtigen. Das ist kein Problem. Vorerst jedoch plündern wir erst einmal den Laden

und kaufen reichlich Gin und Tonic ein. Im Restaurant genießen wir wie schon so oft ein deftiges T-Bone, aber zum halben Preis von Johannesburg.



Unterkunft in Tshipise

Bäume, die bereits über tausend Jahre alt sind und zu den ältesten Gewächsen Südafrikas gehören. Auch Spuren von Leoparden können wir finden. Da liegen noch vereinzelt Knochen der Beute in den Baumkronen.



Baobab Bäume

Brandon, dem Verwalter klärt schnell unsere Unschuld daran, denn unsere Fahrer waren mit normalen PKW da und hatten einen Schlüssel vom Tor, also keinen Grund sich gewaltsam



Tanken in Tshipise

Danach setzen wir uns auf unserer Terrasse wieder über die Karten. Gerd hat hingegen ein Problem. Ihm ist der Schlüssel zu seinem Bungalow abgebrochen und wir beobachten amüsiert, wie alle durch ein Fenster einsteigen..

Nicht mehr so lustig ist es am nächsten Morgen, als sie wieder raus wollen und Gerd die Tür aufbricht. Der Kollateralschaden an der Tür ist beträchtlich.

Wie versprochen werden wir zu einer Tour abgeholt. Neben einigen Tieren sehen wir unter anderem die weltberühmten Baobab-

Die Besichtigung der Piste bestätigt, dass unsere Entscheidung gut war. Zwar ist sie landbar, aber man muss die richtigen Stellen erwischen, ansonsten sind zu viele Steine da. Mit Fliegeraugen betrachtet eher etwas für eine Cub mit Tundrareifen, aber nichts für unsere Cessnas mit den Spielzeugrädern.

Unterdessen haben wir von Barbara aus Johannesburg einen Anruf erhalten, dass sich DeBeers bei ihr beschwert hat, was wir denn auf deren Flugplatz veranstaltet hätten.

Wir sollen mit einem Jeep die Umzäunung niedergefahren haben. Ein Telefonat mit

Brandon, dem Verwalter klärt schnell unsere Unschuld daran, denn unsere Fahrer waren mit normalen PKW da und hatten einen Schlüssel vom Tor, also keinen Grund sich gewaltsam Zugang zu verschaffen. Nicht ganz so unschuldig waren wir an dem Umstand, dass eine KingAir Probleme hatte an der OHK vorbei zu rollen, die wegen der Buschbrandgefahr doch etwas weit in den Taxiway reichte. Als sich dann noch unser unangemeldetes Kommen mit der falschen Telefonnummer erklärte, war alles wieder im grünen Bereich. Wir erhielten die Erlaubnis zu bleiben und verabredeten ein Treffen am nächsten Tag bei unserer Abreise mit Brandon. Dieses war dann auch ausgesprochen freundlich und er half uns gerne bei der Betankung der OHK, die Sprit

von einem anderen Piloten der Gegend erhalten hatte und ansonsten Normalbenzin hätte nachfüllen müssen. Diesen Sprit hatte uns die Lodge besorgt. Überhaupt muss gesagt werden, dass wir auf unserer gesamten Reise immer ausgesprochen freundlichen und hilfsbereiten Südafrikanern begegnet sind.



Der Limpopo ist völlig ausgetrocknet

Wir erhielten von Brandon noch den Tipp, dass Venetia Mine mit einem noch nicht verzeichneten Sperrgebiet wegen der Sprengungen versehen sei und wir nicht direkt darüber, sondern nur herum fliegen können.

Herzlich verabschiedeten wir uns von allen und starteten zu unserer nächsten Etappe. Diese führte uns zunächst im Tiefflug entlang des ausgetrockneten Limpopo und nutzten die Gelegenheit für ein Fotoshooting zwischen den Fliegern. Es war einfach Klasse.

Dann führte uns unser Kurs wieder nach Süden zur Venetia Mine, der mit etwa 6 mio. Karat pro Jahr ertragreichsten Diamantenmine DeBeers in Südafrika. Angedenk des Hinweises von Brandon umrundeten wir die Mine in sicherem Abstand, was bei der Größe aber kein Problem darstellte.



Venetia Mine

Da wir wieder durch die Kontrollzone von Louis Trichard wollten, ließ ich den Doc noch 2 Kreise über den Soutpansberg drehen, bis mir klar war, dass diese nicht aktiv ist. Wir landeten dann erneut in Pologwane um zu tanken, denn nicht nur die OHK war wieder mächtig durstig.

Weiter ging es dann über die Strydpoortberge und die Drakensberge in das Lowfeld.

Somit wusste man schon, dass da 3 Flieger angeknattert kommen. Gleichfalls hatte ich darum gebeten vorher zu einer Runwayinspektion über dem Blydeport fliegen zu dürfen, denn uns war nicht klar, ob wir da landen können.

Da dies wieder militärischer Luftraum war, habe ich vorher angerufen und um Einflug gebeten.



Landung in Hongonyi

Außerdem hatte wir so einen guten Grund relativ tief im Canyon zu fliegen ohne die sonst üblichen Restriktionen für Überflüge von Nationalparks beachten zu müssen. Für den Fall der Fälle holte ich auch die Genehmigung ein, ggf. im Hoedspruit landen zu dürfen.

Die Piste von Blydeport sollte unsere schwierigste Landung werden, doch dazu später. Jedenfalls sollte sich jede Crew schon einmal ein Bild davon machen. Aber Ziel war erst einmal Hongonyi.

Der Flug war wieder wunderschön. Wir

inspizierten mit zwei Anflügen Blydeport und flogen dann unterhalb der Gipfel durch den Canyon in das Lowfeld. Das freundliche Angebot der Lotsen uns den Platz von Hongonyi finden zu helfen mussten wir nicht annehmen, alles ging glatt.



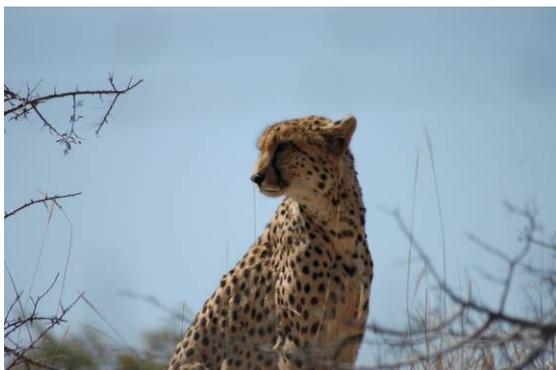
Die Lodge

ist, dass hier im Gegensatz zu Gwala nicht die Big-5 zu besichtigen sind. Dennoch ist ein Gamedrive nicht uninteressant. Neben Giraffen, Antilopen, Zebras kann man auch Nashörner und Büffel sehen. Mit etwas Glück auch Leoparden. Ganz besonders schön war der Sundowner im Busch.



Sundowner

waren. Unsere Lodgebetreiber wollten oder konnten da nicht's machen, so besuchten wir ein Cheetahresearche ganz in der Nähe.



die Bahn steigt sehr steil an. Deshalb wurde eine Reihe von Maßnahmen getroffen, damit

Unmittelbar nach der Landung unserer 3 Flieger landete auch noch ein Helikopter. Doch Dank der Towerlotsen kamen wir uns nicht in die Quere.

In Hongonyi mussten wir die Flieger besonders gegen die Hyänen sichern, sonst finden wir diese möglicherweise ohne Reifen wieder.

Ursprünglich war geplant in Gwalagwala zu verbleiben, aber leider waren nicht genügend Plätze verfügbar. So wichen wir zur Nachbarlodge „Hongonyi“ aus. Diese Lodge ist sehr schön, aber nicht mit Gwala zu vergleichen. Der entscheidende Nachteil

Da es das Wetter zuließ, nutzten wir auch gern den Pool in der Lodge.

Hatten wir auf unserer Safari wenig Glück mit den Tieren, so wurde das direkt an der Lodge wieder wettgemacht, als zwei Nashörner bis auf etwa 10 Meter an uns herankamen. Da wir nun aber nicht den schützenden Jeep hatten, zogen wir uns ganz vorsichtig zurück und betrachteten diese Kolosse vorsichtshalber von der Aussichtsterrasse.

Ich versuchte noch über Gwala an einer Big-5-Tour teilzunehmen, aber das klappte nicht, weil nur noch 2 Plätze verfügbar

Nach zwei Tagen verließen wir diesen schönen Ort und traten einen kurzen Flug an. Von Hongonyi ging es zum Blydeport, ganze 20 Minuten entfernt. Bereits vorher hatte ich unseren Flug beim Militär angemeldet, so dass wir keine Probleme mit der Kontrollzone zu erwarten hatten.

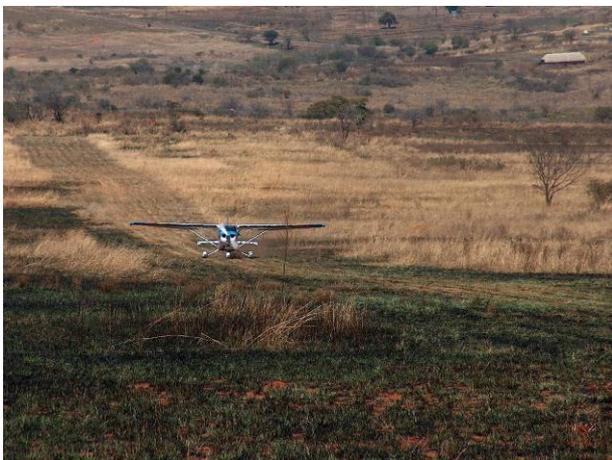
Probleme könnte es aber mit dem Platz geben. Es wird die schwierigste Landung unserer Reise werden. Die Schwelle liegt über 4000 Fuß und

nicht's passiert. Dazu gehörte unsere erste Inspektion beim Anflug von Hongonyi, ein ausführliches Briefing der Bahn und der Verfahren, die Absprache des Alternates, wenn die Crew Zweifel am Gelingen hat, in Verbindung mit der Einholung der Landeerlaubnis in Hoedspruit beim Militär, sowie eine zeitliche Staffelung von 15 Minuten. Außerdem startete die FIJ wie immer als Pfadfinder und gab



Flugzeuge werden im Busch sicher verpackt

früher und freute mich ihn zu sehen. Er erklärte sich auch gern bereit uns durch den Canyon zu führen. Der Blyde River Canyon ist nach dem Grand Canyon und dem Fishrivier Canyon der drittgrößte Canyon der Welt. Eine kleine Fahrt dadurch und eine Wanderung zeigte uns seine ganze Schönheit. An diesem Ort verweilten wir aber nur einen Tag. Am nächsten Tag sollte es weiter an den indischen Ozean gehen.



Piste von Blyde Poort

denn die Steigung war enorm und wir doch ziemlich schwer. Leider war er etwas ungünstig gerollt und der Platz beengt, so dass wir das Flugzeug per Hand noch einmal drehen mussten. Zum Glück nur quer zur Bahn. Kaum waren wir wieder im Flieger, ich wollte gerade die Starterlaubnis vom Tower Hoedspruit holen und das Flugzeug ausrichten, als ich feststellte, dass es bereits rollte und kein Bremsdruck mehr vorhanden war. Mir blieb nur noch Vollgas zu geben. Für die Starterlaubnis war keine Zeit mehr. Ich teilte nur

Unterstützung vom Boden. Jeder Termitenhügel wurde besprochen, was leicht war, denn zu unserem Vorteil war das Gras vorher abgebrannt worden, so dass sich die Bahn sehr gut einsehen ließ.

Trotzdem machten wir mit der FIJ vor der Landung noch eine ausgiebige Inspektion. Als Nummer 2 folgte die OHK und schließlich als Nummer 3 die NXW. Alle Flieger landeten wohlbehalten und gut auf der Piste nach einem schönen Anflug über den Canyon.

Pieter von der Lodge erwartete uns bereits mit einem Auto. Ich kannte ihn bereits von

früher und freute mich ihn zu sehen. Er erklärte sich auch gern bereit uns durch den Canyon zu führen. Der Blyde River Canyon ist nach dem Grand Canyon und dem Fishrivier Canyon der drittgrößte Canyon der Welt. Eine kleine Fahrt dadurch und eine Wanderung zeigte uns seine ganze Schönheit. An diesem Ort verweilten wir aber nur einen Tag. Am nächsten Tag sollte es weiter an den indischen Ozean gehen.

Wir wurden wieder mit dem Auto zur Piste gebracht und trafen unsere Startvorbereitungen. Dieses Mal war die FIJ die letzte Maschine beim Start, da ich Videos von den anderen beiden Maschinen machen wollte. Die auch wieder sicher starteten.

Bei unserem Vorflugcheck stellten wir fest, dass eine Bremsleitung etwas feucht war. Da aber keine Pfütze feststellbar und Bremsdruck vorhanden war, maßen wir dem nicht so viel Bedeutung bei. Dietmar, mein Co bei dieser Strecke rollte das Flugzeug mit Vollgas zur oberen Schwelle,



noch mit, dass wir wegen Bremsprobleme bereits einen Notstart durchführen mussten. Die Lotsin fragte auch gleich, ob Sie uns an unserem Ziel in Krüger International Hilfe bestellen sollte.



Krüger Intl.

und die Sicht war auch nicht so berauschend. Deshalb hatte ich auf den letzten Meilen in der Kontrollzone doch Mühe den Platz zu finden und forderte eben mal ein QDM an. Doch damit konnten die nun gar nicht's anfangen und fragten, ob wir die Orientierung verloren hätten. Just in dem Moment waren wir jedoch querab des Witklip Dam und damit war alles wieder im grünen Bereich.



Werft von Nelair

Krüger hatten wir gewählt, weil wir da tanken und einen Flugplan aufgeben wollten. Jetzt war ich froh, einen langen Platz gewählt zu haben. Nelspruit wäre zwar günstiger gewesen, aber kürzer und es gab in der Nähe Buschbrände.

Auf dem Anflug hatten wir dann ein weiteres Problem, den Ausfall unseres letzten GPS. Während Dietmar flog, stellte ich mit meinem einzigen verbliebenen VOR-Empfänger so genau es ging mit Kreuzpeilung unsere Position fest, was eine üble Schrauberei war. Da die VOR's aber nicht günstig standen war das sehr ungenau

Ich teilte noch mit, dass wir ein technisches Problem hätten und bei unserer Landung die Piste für uns allein bräuchten. Die Frage, ob wir einen Notfall deklarieren wollen, konnte ich aber verneinen, denn so schlimm war es nun auch wieder nicht.

Die Landung verlief dann auch völlig reibungslos, nur musste ich sehr langsam rollen, denn auch die Lenkwirkung war stark eingeschränkt. Was mir dann vom Tower die Anweisung einbrachte, doch etwas schneller zu sein. Ich erinnerte dann auf dem abschüssigen Rollweg an mein Bremsproblem und alles war gut.

Nun standen wir also auf der Parkposition und konnten das Problem sehen. Die Bremsleitung war an der Verschraubung komplett gebrochen. Was tun? Allein konnten wir das Problem nicht beheben. Jetzt mussten wir uns etwas einfallen lassen. Zunächst gingen Gerd und ich in das Terminal zu einer Airline und fragten diese nach einem Mechaniker. Wir erhielten die Auskunft, dass sich der Nächste in Nelspruid befände. Hm, das hilft noch nicht so richtig. Wir müssen weitersuchen, aber dazu brauchen wir wieder die Bibel und ein Telefon. Beides ist im Flieger, also zurück. Hoppla, da haben wir ein kleines Problem. Wir kommen nicht durch die Kontrolle, weil keiner seine Lizenz mithat. Endlich, mit Hilfe von Gerds AOPA-Mitgliedskarte uns seinem südafrikanischen Führerschein gelingt es uns die Dame an der Kontrolle zu erweichen. Ok, das passiert uns nicht wieder. Ich kannte diese Situation von früher und hatte für jeden einen Crewausweis angefertigt. Den angesteckt verlief in Zukunft jede Kontrolle spielend.

Wir suchten und fanden einen Mechaniker, der aber weder Ersatzteile noch Werkzeug hatte. Das war dann trotz seiner Bemühungen keine echte Hilfe. Also musste die Bibel wieder ran.



ZS-FIJ landet im Mbazwane

kurze Anweisung zur Entlüftung. Das war die größte Werft, die ich bis dahin sah. Hier wurden Flieger jeder Größe repariert oder wieder aufgebaut. Inklusive Turbinenreparatur. Der Chef war ein echter Workaholic. Während er persönlich unsere Leitung anfertigte, führte er mehrere Telefonate mit dem am Ohr eingeklemmten Handy.



Zur Brandbekämpfung

mussten.

Es musste reichen, denn sonst würde es auch für uns zu spät für den Abflug werden. Also aktivierten wir unseren Flugplan, denn wir wollten quer über Swaziland fliegen.



Relaxen am indischen Ozean

Die nächste Werkstatt war in Noedspruit. Ein Anruf dort brachte jedoch, dass kein Mechaniker verfügbar sei. Nach langem hin und her und vielen Telefonaten rief ich endlich Karl an, aber der konnte auch nicht helfen, weil wir ja schon bei allen seinen Quellen angerufen hatten. Schließlich erreichten wir, dass wir eine Ersatzbremsleitung in Nelspruit erhalten können. Also mietete Gerd und ich ein Auto und fuhren da hin. In der Werkstatt wurde uns dann auch sofort eine Ersatzleitung angefertigt und wir erhielten auch Bremsflüssigkeit und eine

Mit Vollgas ging es zurück nach Krüger. Die anderen Crews warteten bereits auf uns. Dort angekommen, war allerdings der Mechaniker nicht mehr da. Also bauten wir die Leitung selbst ein. Unterdessen war es schon ziemlich spät für unseren Weiterflug. Wir schickten also die OHK und die NXW voraus. Warten hätte keinen Sinn gehabt. Wir überlegten uns, wie wir die Luft aus er Leitung bekommen sollen. Mit viel Mühe hatten wir dann etwas Bremswirkung erreicht und machten mit Erlaubnis des Towers auf dem Vorfeld Bremsübungen. Es ging, wenn wir auch mächtig pumpen

Mit Vollgas folgten wir unseren Freunden und hatten auch bald wieder Funkkontakt. Über Swasi konnten wir den Controller kaum verstehen, so schlecht war die Qualität seines Funks, aber es war nicht's los. Nur die Sicht wurde immer schlechter, je näher wir dem Ozean kamen. Wir mussten immer tiefer fliegen. Fast gleichzeitig und in der Dämmerung erreichten wir Mbazwane.

Die Piste ist 1200 Meter lang, trotzdem landete ich sehr vorsichtig. Die Bremsen hielten.

Der Transporter war für uns und unser

Gepäck zu klein, deshalb mussten wir in zwei Raten fahren. So blieb viel Zeit, das dort stationierte



Wale unter uns

Meer. In der Ferne konnten wir sogar Wale blasen sehen. Für den heutigen Tag wollen wir die Küste hinunter nach Richardsbay um zu tanken und die Bremsen zu richten. Die Küste empfängt uns mit einem straffen Wind, der uns förmlich vor sich herreibt. Nach 40 Minuten sind wir bereits da.



Küstenflug

Planung im Vorfeld als zu klein, was sich aber als falsch herausstellt. Wir erwägen die Flieger hierher zu überführen, verwerfen es dann aber wieder.



Afrikanischer Markt

Feuerlöschflugzeug zu bestaunen. Damit werden Brände in den Plantagen gelöscht, andere Gebiete lässt man einfach abbrennen.

Die Unterkunft in Sodwana war ein sehr geräumiges Haus, allerdings eher für motorisierte Gäste gedacht. So war es etwas umständlich zur Gaststätte zu kommen, man brauchte schon einen Fahrer. An diesem Abend war das geregelt. Am nächsten Morgen machten wir uns zu Fuß auf, hatten aber bald eine Mitfahrgelegenheit gefunden.

Das Restaurant war auf einer hohen Düne mit einem wunderschönen Blick auf das

Doch vorher überfliegen wir zunächst das St. Lucia Wetland in 2000 Fuß, bevor wir zum Tiefflug den Strand entlang fliegen. Unter uns finden wir ein Wrack, ansonsten ist die Küste fast menschenleer. In Richardsbay lassen wir nun die Bremsen endgültig in einer Werkstatt reparieren. Das dauert etwa 10 Minuten, dann ist alles in Ordnung. Wenn ich daran denke, wie wir uns bemüht haben Bremsflüssigkeit in die Leitung zu bringen, Mann o Mann. Auf dem Rückflug sehen wir uns auch den Platz „Sodwana Bay“ an, der genau neben der Lodge liegt. Er erschien uns während der

Nach der Landung werden wir wieder abgeholt und nutzen die Gelegenheit, bei SPAR für das Abendessen einzukaufen. Mit den Mengen, die wir uns holen, wären Heerscharen satt geworden. Mit viel Spaß fertigen wir unser Abendessen selbst. Doch jetzt geht es erst einmal ins Meer baden. Wir haben den Strand ganz für uns alleine, erst hinter der nächsten Düne finden sich Taucher und Badende.

Während ich am Grill stehe und die Rindersteaks grille, bereiten die Übrigen Salate und Kartoffeln vor.



Relaxen am indischen Ozean

Für den nächsten Tag planen wir in Richtung Durban zu fliegen. Doch daraus wird nicht's, bei Richardsbay ist Schluss, es zieht von Süden her ein Wetter auf. Der Wetterbericht sagt „no go“. Wir müssen wieder umkehren. Auf dem Rückflug entlang der Küste gelingt es uns mehrfach Wale direkt unter uns zu beobachten. Die Tiere schwimmen seelenruhig in Strandnähe dahin, wir stören sie nicht.

Bei unserer Ankunft fliege ich mit dem Doc noch einige Platzrunden, damit er etwas sicherer mit der 182er wird, wir müssen eh auf die Anderen warten.

Unser Taxi ist auch schon da, also ergänzen wir unsere Vorräte im Spar und verbringen den Nachmittag wieder am Strand. Gerd organisiert unterdessen einen Bootsausflug für den nächsten Morgen. Wir beschließen unseren Aufenthalt hier um einen Tag zu verkürzen und stattdessen nach Durban zu fliegen. Friedrich organisiert eine Unterkunft. Wir sind flexibel. Vorher rufe ich jedoch noch einmal in Durban wegen des Wetters an. „Was für ein Wetter wollen Sie? Seewetter, Tauchwetter (Tauchwetter? – sicherlich ein Scherz!) oder Flugwetter?“ Flugwetter. „Waether is fine!“ Was ist „fine“?



Richardsbay

Zum dritten Mal geht es entlang der Küste nach Süden. Heute spielt das Wetter mit.

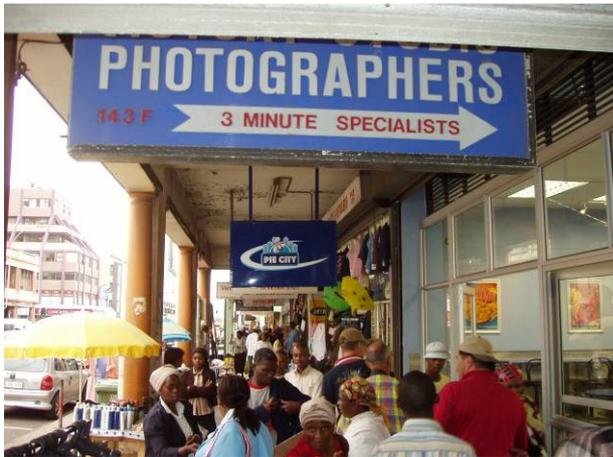
In Durban Virginia ist mächtig was los in der Luft. Beim Anflug haben wir Mühe nicht von hinten in einen Heli zu fliegen, der in der Platzrunde faktisch steht. Also weichen wir auf das Meer aus. Ansonsten geht alles glatt und wir landen auf diesem wunderschönen und direkt am Meer gelegenen Platz. Die OHK ist auch schon da, nur die NXW fehlt noch. Aber da taucht sie auch schon im rechten Gegenanflug auf. Glücklicherweise hat der Verkehr nachgelassen. Da ist sie schon im Final. Oh,

viel zu tief, muss noch einmal Gas geben um über die Bäume zu kommen und landet dann noch vor der Schwelle. Mann, bei diesem Flieger sind wirklich Schutzengelgeschwader im Einsatz!

Hier trennt sich nun Gerd kurz von uns, er besucht eine Bekannte in Balito.

Wir haben das Problem, dass das vorher avisierte Hotel nun nicht mehr verfügbar ist, aber wir finden eine andere Unterkunft. Während wir auf das Taxi warten, trinken wir ein frisch gezapftes Bier im Flughafenrestaurant. Ah, kein Vergleich zu den sonst üblichen Büchsen. Das Taxi bringt uns schließlich zu unserer Bleibe. Wir stellen unser Gepäck ab und lassen uns gleich wieder mit ins Zentrum bringen.

An einem indischen Markt steigen wir aus und berauschen uns an den Gewürzen und sonstigen Auslagen. Allerdings sind wir auch weit und breit die einzigen Weißen. Gut dass wir in Gruppe auftreten, denn auch Durban ist nicht ganz ungefährlich. Wir schlendern die Straßen entlang und besichtigen den Strand, bevor wir zurückkehren.



Im indischen Viertel von Durban

Taxi. Just in dem Moment fuhren 2 Taxis vor, die Friedrich am Vortag unwissentlich geordert hatte. Nun hatten wir wirklich reichlich Fahrgelegenheit!

Auf dem Flugplatz stößt wieder Gerd zu uns. Ab heute geht es in Richtung Norden, die letzten Etappen liegen vor uns.



Battlefields

Keine Chance in die Berge zu kommen, aber wenigstens können wir an den Rändern das imposante Panorama bewundern. Bei diesem Manöver habe ich eine Menge Sprit unnütz verbraten. Letztlich drehen wir ab und fliegen nach Ladysmith, wo wir uns wieder mit den beiden 172ern treffen wollen, die dort tanken, was wir vorher organisiert haben.



Abendliche Erholung an der Bar

Von den Vermietern haben wir den Tipp bekommen zum Portugiesen Essen zu gehen, aber der ist leider ausgebucht. Alternativ haben wir Plätze in einem marokkanischen Restaurant bestellen lassen.

Nun, das war ein Fiasko. Die Speisen ausverkauft, das Essen kalt. Und in der Wasserpfeife war auch nicht der richtige Tabak! Das ging dann soweit, dass uns das Restaurant Bier und Sekt spendierte. Beide Seiten waren froh, als sie sich trennten.

Bei der Abreise am nächsten Morgen organisierten die Vermieter für uns ein

Voll beladen und voll getankt starten wir von Virginia und fliegen nun endlich in Richtung Lesotho, was wir schon vorher geplant hatten, aber wegen des Wetters nicht konnten.

Aber auch heute ist das Wetter nicht so besonders. Wolken und Dunst behindern uns etwas. Die NXW fliegt lieber in das Valley der tausend Hügel, ich will es jedoch wissen. Ich quäle die FIJ mühselig auf FL95, ein starker Wind von den Bergen lässt die Groundspeed auf 45 Meilen schwinden und die Maschine ist noch schwer und schwammig.

Trotzdem sind wir wieder zuerst da. Der Seitenwind hat böig aufgefrischt und ich mache bei der Landung auch einen kleinen Hopser. Wir brauchen keinen Sprit, sind froh wieder etwas leichter zu sein. Mittlerweile wird es immer windiger, beide Maschinen müssen jeweils durchstarten, aber dann ist auch diese Landung geschafft. Keine Minute zu früh, denn jetzt geht es richtig los mit dem Wind. Wir nutzen das zu einer Pause und besichtigen die Halle mit den dortigen Flugzeugen, unter anderem eine JAK-18T. Wie die wohl hierher gekommen ist?

Endlich wird es etwas ruhiger und es geht weiter nach Battlefields.

Die Grasbahn dort ist direkt neben der Lodge. Wegen des Wetters müssen wir leicht bergab landen und haben im Anflug eine Stromleitung. Die zwar abgesenkt, aber schwer zu erkennen ist.



Gräber der Engländer

Die FIJ ist wieder Pfadfinder und gibt genaue Anweisungen. So landet dann auch unmittelbar hinter uns die OHK problemlos. Die NXW muss warten, bis wir zurück gerollt sind und die Parkposition erreicht haben. Dann ist sie dran. Es wurde die kürzeste Landung auf diesem Platz. In 1,5 Metern Höhe reißt die Strömung ab. Wieder einmal waren alle afrikanischen Schutzengel schwer am Arbeiten. Seither glaube ich an Wunder und die Ingenieurkunst von Cessna, denn es ist nicht's passiert oder zu Bruch gegangen.

Und wieder hatten wir Glück mit dem Wetter, kurz später müssen wir alle Flieger fest vertäuen, denn ein Sturm bläst über das Land.

Die Lodge ist schön, aber sehr einsam gelegen. Für den heutigen Tag haben wir genug. Nach dem wie immer sehr guten Dinner stürmen wir die Bar. Bals sind alle Ginvorräte aufgebraucht. Nachdem die „Bardame“ dann keine Lust mehr hat ihre Gäste zu bedienen (der Chef ist ja nicht da), gehen wir zur Selbstbedienung über.

Wir sind fast die einzigen Gäste. Shannon, der Betreiber hat für den nächsten Morgen eine Führung organisiert, bei der wir im Schnelldurchgang vieles Wissenswertes über die dortigen Kämpfe zwischen den Zulu und den Engländern erfahren haben. Inzwischen regnet es leicht, was aber andere Besucher nicht davon abhält im Regencape vor dem Jeep zu sitzen und den Ausführungen der Tourguides zu folgen. Wir hingegen bleiben lieber im Auto und besuchen ein Museum.



Schlechtes Wetter

Am Nachmittag beginnt dann der letzte Flug mit Ziel Johannesburg. Die NXW plant nach Grand Central zu fliegen, die OHK nach Brakpan und wir sollen nach Lanseria, wo die FIJ einen neuen Motor bekommen soll.

Doch der Wetterbericht von Karl verheißt nicht's Gutes.

Eine schwere Etappe steht vor uns. Zum Glück hat der Wind nachgelassen.

Und wieder sind wir Pfadfinder. Mit Kevin zusammen gehen wir diese Aufgabe an.

Unseren Spuren und Empfehlungen folgen

die beiden anderen Maschinen. Kevin fliegt und ich suche mit der Karte den besten Weg an den 7000 Fuß hohen Bergen vorbei. Oftmals sind wir uns unschlüssig, welchen Weg wir nehmen, weil immer wieder Fronten diesen versperren. Es wird teilweise kritisch. Mehrfach erwägen wir eine Sicherheitslandung, denn die Temperatur ist auf 3 Grad herunter gegangen und es herrschen potentielle Vereisungsbedingungen. Kev hat schon mal die Pitoheizung eingeschaltet und ich kümmere mich um die Vergaservorwärmung. Meine Aufmerksamkeit

gilt nunmehr neben der Navigation besonders der Vergasertemperatur. Wir vermeiden jeden Schauer.



An nächsten Morgen in Brakpan...

durch und bestes Rückseitenwetter erwartet uns. Wir melden uns bei Johannesburg Info, die mit einer bisher unbekanntenen Ruhe antworten. Glücklicherweise erreichen wir Brakpan. Und da ist er wieder, der komische Moment, wenn der Schlüssel das letzte Mal umgedreht wird...froh, alles heil überstanden zu haben und traurig, weil die schöne Reise nun zu Ende ist.



High Flyerz

ist die Batterie leer. Auch die Anreißhilfe eines dortigen Piloten kann den Motor nicht zum Start bewegen. Wir müssen also Hilfe anfordern, die uns dann sehr spät in Form eines Mechanikers und einer neuen Batterie erreicht. Damit startet der Motor dann endlich und wir umfliegen bei bestem Wetter die Kontrollzone von Johannesburg südlich und kommen so noch zu einem wunderschönen Überflug der Stadt.

Mit einem Mietauto bringt mich Gerd schließlich zum Flugplatz, um die Heimreise anzutreten. Dort treffe ich auch die anderen Mitflieger wieder. Gerd und Friedrich werden noch einige Tage bleiben, aber für uns heißt es Abschied nehmen.

Ach ja, hätte ich beinahe vergessen: Jörg hat am letzten Tag noch seine Validierung gemacht und bestanden! Glückwunsch! Er muss dann also bei der nächsten Reise nicht mehr stummer Co sein. Die Erfahrungen der letzten 30 Flugstunden haben sich für ihn ausgezahlt, wie auch für uns alle.

Es war eine schöne Reise und wir planen weitere.
Damit ist mein Bericht zu Ende.

Langsam nähern wir uns Johannesburg. Inzwischen müssen auch wir mit dem Sprit rechnen um im Fall der Fälle genügend Reserve für einen Umweg zu haben, so dass wir uns entschließen alle in Brakpan zu landen. Vor Heidelberg wird es noch einmal so richtig spannend. Von einem anderen Flieger erfahre ich, dass da Gewitter sind. Wir meiden jede schwarze Wolke und mogeln uns so durch. Ansonsten ist der Luftraum frei, keine weiteren Flugbewegungen, nur die Deutschen sind Lowlevel unterwegs....

Dann haben wir es geschafft. Wir sind

Wir übernachten im Birchwood Hotel und beschließen den Abend im „HighFlyerz“. Für den nächsten und unseren letzten Tag wollen wir noch einmal shoppen und eventuell „Gold Rief City“ besuchen. Nur werde ich da nicht dabei sein können, weil Gerd mich gebeten hat die NXW mit ihm gemeinsam nach GC zu überführen.

So trennen sich am Morgen also vorläufig unsere Wege. Während die Anderen dieses Vorhaben angehen, fahre ich mit Gerd zum Flugplatz zu unserem letzten Flug.

Dort sollen sich die Widrigkeiten aber fortsetzen. Als wir die NXW starten wollen,

Es ist wunderbar in Südafrika zu fliegen, aber (!) es ist völlig anders und damit für jemanden, der das noch nicht gemacht hat auch schwieriger.

Man muss immer mit Überraschungen aus allen Richtungen rechnen. Unter Umständen ändert sich das Wetter vor allem an der Küste sehr schnell und der Wetterbericht ist nicht vergleichbar mit dem in Deutschland. Wer das überprüfen will, der kann gerne einmal bei www.flugwetter.de bei den Metars einfach „FA“ eingeben. Die wenigen Zeilen, die man erhält repräsentieren den Wetterbericht für ein Gebiet so groß wie Europa. Hier ein Beispiel:

METAR-Meldungen

Letzte Aktualisierung: 07.10.2006, 11:51 UTC.

FABL Bloemfontein/Intl	071100Z 33016G29KT 9999 TS SCT050CB OVC100 23/10 Q1025 NOSIG=
FACT Cape Town/Intl	071100Z 31016KT CAVOK 19/11 Q1005 NOSIG=
FADN Durban/Intl	071100Z 04011KT CAVOK 25/19 Q1016 NOSIG=
FAEL East London	071100Z 08002KT CAVOK 28/19 Q1011=
FAGG George	071100Z 31017G30KT 9999 FEW040 35/09 Q1004=
FAJS Johannesburg/Jan Smuts In	071100Z 06008KT CAVOK 25/06 Q1029 NOSIG=
FAKM Kimberley	071100Z 34006KT 9999 -DZ SCT035 OVC080 17/15 Q1025 RERA=
FALA Lanseria	071100Z 03005KT 9999 NSC 28/// Q1025=
FAMM Mmabatho	071100Z 33006KT 9999 SCT030 OVC090 21/13 Q1026=
FANS Nelspruit	071100Z AUTO 06005KT //// // ///// 22/12 Q1023=
FAPE Port Elizabeth	071100Z 36010KT CAVOK 33/11 Q1008 NOSIG=
FAPP Potgietersrus	071100Z 05007KT CAVOK 28/07 Q1025=
FAUP Upington	071100Z 35018KT CAVOK 29/12 Q1017=

Wie sich das Wetter ändern kann, zeigt die TAF:

TAF-FT-Vorhersagen

Letzte Aktualisierung: 07.10.2006, 11:51 UTC.

FABL Bloemfontein/Intl	070900Z 071212 32015KT 9999 SCT045 FEW065CB TEMPO 1217/2103 25015G35KT 5000 TSRA BKN045CB TX24/12ZTN12/04Z=
FACT Cape Town/Intl	070900Z 071212 33020KT CAVOK FM1400 33020G35KT 9999 SCT020 BECMG 1618 BKN015 TEMPO 1812 4000 RA BKN010 TX19/13ZTN12/05Z=
FADN Durban/Intl	070900Z 071212 04018G28KT 9999 FEW020 BKN120 PROB30 TEMPO 1423 4000 TSRA SCT015 FEW035CB BECMG 2301 01015KT 9999 SCT018 BECMG 0810 04015G25KT FEW025 TX27/12ZTN19/03Z=
FAGG George	070900Z 080312 30015KT 9999 SCT030 TX18/12ZTN10/05Z=
FAJS Johannesburg/Jan Smuts In	070900Z 071212 32010KT 9999 SCT035 BKN090 PROB30 TEMPO 1418 5000 SHRA FEW040CB FM1900 28007KT 9000 BKN090 BECMG 2123 02007KT CAVOK FM0900 35010KT 9999 SCT035 TX26/12ZTN12/03Z=
FAKM Kimberley	070900Z 080312 34015KT 9999 FEW065CB PROB30 TEMP 0306/1012 25015G35KT 5000 TSRA BKN050CB TX24/12ZTN14/04Z=
FALA Lanseria	070900Z 071212 32009KT 9999 SCT035 BKN090 PROB30 TEMPO 1318 5000 SHRA FEW040CB FM1900 28007KT 9000 BKN090 BECMG 2123 02004KT CAVOK FM0900 35008KT 9999 SCT035 TX28/12ZTN12/03Z=
FAPE Port Elizabeth	070900Z 071212 36012KT CAVOK BECMG 0406 24015KT SCT030 BKN100 TX29/12ZTN13/04ZTX23/12Z=
FAUP Upington	070900Z 080312 25012KT CAVOK TX24/12ZTN14/04Z=

Über eine gehörige Portion Flugerfahrung sollte man verfügen und – was besonders wichtig ist – die Crew muss stimmen!!

Ist das Miteinander nicht gegeben, dann kommt es unweigerlich zu Problemen. Wer also so etwas vorhat, sollte diese Voraussetzungen erfüllen und/oder mit einem erfahrenen Sicherheitspiloten fliegen.

Noch ein Tipp zum Schluß: Wer dort unterwegs ist, der sollte sich eine Prepaidkarte für das Handy besorgen, ungemein kostensparend!

Die Crews:



Sascha und Friedrich



Dietmar „Doc“, Veit, Gerd, Jörg



Kevin „Kev“