

A low-angle photograph of a tropical scene. A tall palm tree with a cluster of coconuts is the central focus, reaching towards a clear blue sky. To the right, a thatched roof of a building is visible, with another palm tree growing from it. In the foreground, there are dark green, spiky plants. The overall atmosphere is bright and sunny.

Dann fliegen wir eben  
nach Mocambique!

## Dann fliegen wir eben nach Mocambique!

Malawi sollte es sein, aber es klappte nicht. Monatelang hatten wir uns darauf gefreut und dann ging doch alles schief. Zunächst wurde der Termin vom Veranstalter verschoben und passte damit bei uns nicht mehr, dann war der Preis jenseits von Gut und Böse. Wir hatten zwar noch einen zweiten Anbieter. Da passte der Preis, aber der Termin auch nicht. Kurzum – Malawi war gestorben und meine Stimmung jenseits der Nullgradgrenze.

Meine Frau versuchte es mit Kurztrippangeboten, aber die drangen nicht zu mir durch. Bis ich Sie fragte, ob Sie mal schnell mit mir nach Mocambique fliegen würde. Warum nicht?

Ok, Entscheidung einmal gefällt geht es sofort an die Durchführung. Ich rief also Karl von „Sky Africa“ an, ob er was organisieren könne. Er sagte, das ginge schon. Nur war aber Karl eigentlich schon auf dem Sprung nach Malawi. Ich erwischte ihn an seinem vorletzten Tag vor seiner Abreise.

Entsprechend war dann sein Angebot – mit heißer Nadel gestrickt und nicht zu gebrauchen! Als ich es endlich in den Händen hielt, konnte er aber nichts mehr machen, weil es schon unterwegs war. Also musste ich selber ran.

Binnen 2 Tagen hatte ich meine eigenen Buchungen fertig und bestätigt. Sehr geholfen dabei hat mit Le-Anne von „Sky Africa“ und Prudence von „Barra Lodge“ – Danke!

Und knapp 2 Wochen später ging es dann los.

Mit dem ICE fuhren wir nach Frankfurt am Main und stiegen in einen A340-600 der SAA, der uns nach Johannesburg brachte. Der



Flug dauerte 10,5 Stunden und verlief ereignislos, wenn man von der halbstündigen Verspätung absah, die wir bereits beim Abflug hatten, weil die Maschine zu spät ankam.

Am Flugplatz in Johannesburg holte uns Le-Anne ab und fuhr mich und meine Frau nach Brakpan zum Airfield, wo bereits die mir wohlbekannte ZS-OHK (eine Cessna 172) auf mich wartete.

Um 10:00 Uhr war es dann soweit. Alles verstaut, wir konnten starten. Die Flugvorbereitung bis hin zu den Flugplänen hatte ich bereits in Deutschland vorbereitet, da ich mit den Gegebenheiten hinlänglich vertraut war. Und mit der OHK habe ich schon so manche Stunde abgeritten.

Alle Checks waren abgeschlossen und ich rollte zum Rollhalt 36. Und da fiel es mit schon auf: Plötzlich hatte ich Probleme mit dem Gas! Ich konnte die Drehzahl nicht mehr unter 1100 U/min bringen. Der Trottle ließ sich nicht mehr auf Idle stellen.

Also zurück! Zum Glück war ein Monteur da, der sich auch sofort auf die Fehlersuche machte und das Problem (zumindest vorläufig) beseitigte. Die Bowdenzughülse am Vergaser war abgerutscht.

Aber das kostete mich wieder eine Stunde Zeit! Und endlich konnte es dann wirklich in die Luft gehen.

Erste Etappe war Krüger Intl. Schon beim Anflug wurde ich gefragt, ob ich mit den „Spezial Rules“ von Krüger vertraut sei. Diese Frage überraschte mich, denn ich war schon mehrfach dort und in Deutschland war ich auch auf der Seite der CAA, um nach „Spezial Rules“ zu schauen, da ich mir die von Johannesburg noch einmal verinnerlichen wollte. Und auch nur diese war da veröffentlicht.



Leider brachte auch eine nachträgliche Internetrecherche keine weiteren Erkenntnisse. Ich werde wohl noch einmal einheimische Piloten gezielt darauf ansprechen müssen.

Nun ja, im Zusammenhang damit gab es dann auch einige Konfusion, weil ich mich zeitiger im Funk meldete und mich die Lotsin an einer viel näheren Stelle zum Platz währte. Sie fragte mich nach einer Autobahn (die auch unter mir war), aber anders verlief als erwartet. Der Lotse von Johannesburg Info sagte mir, ich solle mich bei Ngodwana melden, wo mich die Lotsin auch währte. Ich meldete mich jedoch etwas voreilig bereits ein ganzes Stück vorher.

Jedenfalls haben wir es trotzdem zum Platz geschafft, wenn auch der Anfang nicht so toll war. Überhaupt hatte ich mit dieser Lotsin so mein Problem, auch später noch. Sie sprach extrem schnell, was ich nicht verstand. Als Sie dies bemerkte und betont langsam sprach, merkte man ihr an, wie Sie das nervte von 100 Wörtern pro Minute auf 10 zurück zu schalten.

In Krüger erledigten wir dann Zoll und Grenze, tankten noch einmal voll auf und dann ging es nach Maputo. Unmittelbar nach der Grenze beginnt schon die Kontrollzone (TMA) von Maputo und der Lotse schickte uns gleich mal runter auf 1500 ft., denn die Berge hatten wir hinter uns.

Der Anflug verlief unspektakulär, es war nicht viel los. Auf dem Platz selbst war auch nur noch ein einziger weiterer Flieger.

Aus Erfahrung hatte ich uns gut präpariert für die Formalitäten in Maputo. Das heißt, wir hatten uns präpariert mit Pilotenabzeichen und Ausweiskarten. So verlief das Handling auf diesem Flugplatz auch unproblematisch, was das Passieren so mancher Sicherheitsschleuse anbelangte.



Zunächst gingen wir zur Immigration um die Einreise zu erledigen. Als einzige „Kunden“ dauerte es doch entsprechend lange, bis wir die Stempel und Visa hatten, denn es lief gerade ein Fußballspiel der Champion League im Fernsehen...

Beim Zoll war niemand sichtbar, so dass wir diesen zügig passierten. Im Terminal angelangt parkte ich dort meine Frau samt Gepäck und begab mich auf

die Suche, um meine Landegebühr zu bezahlen. Der Weg führte mich dazu wieder über das Vorfeld, wo ich aber mit Hilfe meiner Scharade problemlos hingelange. Im Büro angekommen wurde mir dann erläutert, dass ich noch ein Formular auszufüllen hätte mit diversen Stempeln von Immigration und Zoll. Auf meine Bemerkung, wir das ja schon hinter uns hätten, erfuhr ich, dass das zwar richtig sei, aber für das Flugzeug eben noch fehle. Also ging es wieder zurück.

Bei der Immigration lief unterdessen die zweite Halbzeit. Ich erhielt meinen Stempel und löhnte noch einmal 140 Rand. Dann ging es zum Zoll. Das Büro war nach wie vor anscheinend leer. Da ich aber den Stempel brauchte, klopfte ich, worauf sich hinter einem Schreibtisch etwas bewegte.



Der Beamte hatte sich dahinter niedergelegt zum schlafen...Er rappelte sich

auf, suchte mit den Augen seinen Stempel, den ich ihm vom Nachbarschreibtisch reichte und drückte diesen auf das Formular. Endlich komplett ging ich also wieder über das Vorfeld zur Luftaufsicht und reichte der netten Dame meine Papiere.

Endlich, nachdem der behördliche Akt mit vielen Eintragungen in irgendwelche dicke Bücher abgeschlossen war, konnten wir den Flughafen verlassen und zu unserem Hotel fahren.



Ich hatte da „Pestana Rovuma“ Hotel bereits über das Internet reserviert. Dort hatte ich für Maputo eigentlich nur 2 Hotels gefunden. Eines mit 4 und eines mit 5 Sternen. Das Rovuma hatte die 4 Sterne und war auch wirklich gut und im Zentrum gelegen.

Ursprünglich wollte ich direkt nach Inhambane weiterfliegen, aber die

Zeit wäre extrem knapp geworden. 5 Stunden für Flug und 2 Stunden für Ein- und Ausreise hätten mich bei optimistischer Planung genau an Sunset in Inhambane landen lassen.

Zwar hat der Platz auch Licht, aber mir wurde gesagt es funktioniere nicht. So wäre das Risiko unkalkulierbar geworden. So beschloss ich einen Stopp über das Wochenende in Maputo.

Es war eine goldrichtige Entscheidung! Schon alleine die Ankunftsver-spätung, geschweige denn die Reparatur hätten alle Pläne zum Scheitern gebracht.

Am nächsten Tag machten wir einen ausgiebigen Stadtbummel durch Maputo. Die Temperaturen waren ziemlich hoch, so um die 35 Grad, aber es störte uns nicht.

Mir fiel sofort auf, dass die Stadt in diesem Gebiet



zumindest für afrikanische Verhältnisse relativ sauber war – und menschenleer. Selbst auf den Straßen waren keine Autos zu finden. Das verschaffte uns aber auch ein Gefühl der Sicherheit. Nur nachts sollte man da nicht rumlaufen, denn es tut sich so mancher Krater im Fußweg auf. Wenn man schon nicht überfallen wird, bricht man sich vielleicht die Knochen.

Wir passierten Straßen, die noch deutlich von der sozialistischen Vergangenheit geprägt waren. Namen wie Mao, Engels und Lenin tauchten auf.



Über die „ Av. Samora Machel“ gelangten wir an das Ufer des „Rio Espirito Sano“ und besuchten das alte Fort der Portugiesen. An dessen Ufer folgten wir der „R. 10. De Novembro“ und entdeckten dort ein wunderbares Restaurant mit köstlichem Fisch. Weiter folgten wir der „Av. Friedrich Engels“, wo ein herrlicher öffentlicher Park mit Blick auf die Maputo Bay zu finden ist. Hier genossen wir zusammen mit zahlreichen Anwohnern die Ruhe und das

Ambiente des Parks.

Schließlich erreichten wir quer durch die Stadt wieder unser Hotel, nun doch ziemlich geschafft von der Wärme und dem Fußmarsch.

Am nächsten Morgen, dem Montag, ging es dann weiter. Auf dem Flugplatz gab es keinerlei Probleme. Ich gab den Flugplan auf, checkte die Maschine und ab ging es entlang der Küste nach Norden. Zunächst folgten wir innerhalb der Kontrollzone, die hier übrigens einen Radius von 85 Meilen hat, in 1000 ft der Küste, bevor wir uns abmeldeten und im Tiefflug fortsetzten. Es ist einfach unbeschreiblich schön hier der Küste zu folgen. Und stören tut man auch keinen. Abgesehen von gelegentlichen (eher seltenen) Bebauungen ist hier alles menschenleer. Der Transponder zeigte schon längst kein Radar mehr an.



Bei Quissico verließ ich dann die Küste und flog direkt, um etwas (wenn auch wenig) Sprit zu sparen, denn den gibt es hier nicht.

Bei Quissico verließ ich dann die Küste und flog direkt, um etwas (wenn auch wenig) Sprit zu sparen, denn den gibt es hier nicht.

Währenddessen hatte ich dann noch Funkkontakt mit Karl, der mir auf seiner Malawiroute in der ZS-FIJ entgegen kam.

Kurz vor Inhambane fragte ich beim Turm an, ob ich über Barra kreisen könne wegen des Pickups. Es wurde mir auch mit der Auflage nicht unter 1000 ft genehmigt. So kam ich dann noch zu Luftaufnahmen unserer Lodge und konnte meiner Frau schon mal den herrlichen Strand von oben zeigen.



Nach der Landung dann das Übliche: Flieger ausräumen und sichern. Hinzu kam, dass ich meine beiden mitgebrachten 25 Liter Kanister AVGAS in die Flächen umfüllte. Das stellte sich als gar nicht so einfach raus, denn die mitgelieferten Rüssel waren samt und sonders nicht zu gebrauchen, weil defekt. Ein Angestellter holte Klebeband, aber das AVGAS löste sofort den Leim und so funktionierte das nicht. Etliche Liter des kostbaren AVGAS gingen so daneben. Nachdem ein Kanister dann leer war, ging alles einfacher, denn dann konnte ich die Spritmenge teilen und ein halber Kanister lässt sich leichter umfüllen.



nachfüllen.

Endlich war das auch erledigt. Der Minibus wartete schon. Ich besuchte nur noch schnell den Turm, um zu fragen, ob wir bei der Abreise direkt nach Krüger könnten. Da das am Freitag erfolgen soll, wäre dies möglich, denn da ist Zoll und Grenze am Platz. Die Überfluggenehmigung dazu hatte ich mir vorher schon vorsorglich besorgen lassen. So kann ich mir Maputo sparen.

Aber daran wollte ich jetzt noch nicht denken.

Der Minibus brachte uns recht zügig zur Lodge. Das ist mitunter gar nicht so einfach, weil die Straßen in sehr schlechtem Zustand sind. 4x4 ist hier angesagt.

In der Lodge bat ich beim Einchecken darum, dass man mir den mitgebrachten Kanister mit Benzin füllen solle bei der Abreise. Diesen will ich dann noch



Wir wohnten in den Cassitas, einfachen Schilfhütten, die passend zur Umgebung im unmittelbar an den Strand grenzenden Palmengürtel gebaut sind. Die Tage waren schön, wir badeten im Meer und anschließend am Pool und relaxten ausgiebig. Wer will, kann auch zahlreiche Aktivitäten wie Schnorchel, Tauchen, Reiten....wählen.

Kaum ein Mensch in der Lodge, denn es ist

Nebensaison. Entsprechend waren wir auch von der nächtlichen Frische überrascht, denn tagsüber war es angenehm war, Badewetter!

Doch auch diese schöne Zeit ging vorbei! Als ich meiner Frau sagte, die nächste Etappe sei fast noch schöner, konnte sie es nicht glauben, denn was ist schöner als das Paradies? Einzig die Moskitos sind lästig und Malariaschutz angesagt.

Nun ja, ob schöner oder nicht ist Ansichtssache. Es ist wie Birnen mit Äpfeln zu vergleichen. Es wird noch einmal anders.

Am Freitag schließlich war Abreise. Früh zeitig ließen wir uns zum Flugplatz bringen. Dort füllte ich dann noch einmal 35 Liter Superbenzin nach und hatte damit wieder volle Flächen.

Unterdessen war auch Zoll und Grenze da. Erwartungsgemäß gab es keinerlei Probleme und wir starteten direkt nach Krüger.

Der Flug über Land war recht einsam. Endlos zog sich die grüne Vegetation unter uns durch. Selten tauchten Ansiedlungen auf. Mit Xinavane überflogen wir einen der wenigen Flugplätze des südlichen Mocambique.



Wie zu erwarten gestaltete es sich schwierig an der Grenze der Kontrollzone Funkkontakt für den Einflug zu erhalten. Ein weit über uns fliegender Jet half als Relais aus.

Bei Ressano Garcia passierten wir schließlich die Grenze und folgten der N4 in Richtung Krüger.





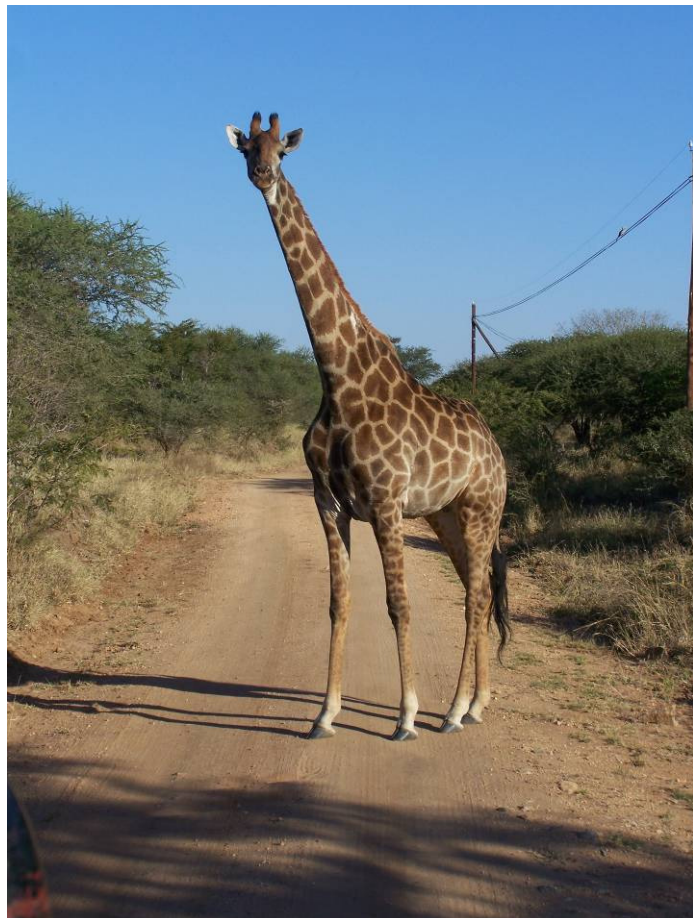
Dumm war nur, dass wir zu einer ungünstigen Zeit ankamen. Es war gerade Rushhour (bei Krüger „Happy Hour“ genannt) und ich durfte bei 15 Meilen Entfernung 20 Minuten Kreise fliegen, bis alle anderen Flieger gelandet waren. Aber auch das ging vorbei, brachte jedoch wieder einmal meinen Zeitplan durcheinander.

Ich beabsichtigte noch vor 15:00 Uhr in Hongonyi zu landen, damit wir noch Anschluss an die Safari fänden, daraus wird nun nichts werden.

Nachdem wieder alles an Formalitäten erledigt war, stand ich nun wieder auf dem Vorfeld – und wartete wieder 20 Minuten! Alles was vorher hier reinflog, wollte gerade zu dieser Zeit auch wieder raus. Und wir wieder am Schluss!

Als ich mein Abflugziel nannte, kam die Frage von der Lotsin zurück: „Wo bitte ist Hongonyi?“. Naja, es ist eben nur ein kleiner Bushstrip! Hongonyi liegt etwa 40 Flugminuten nördlich im Lowfeld, innerhalb der militärischen Kontrollzone von Hoedspruit. Dort hatte ich vorher wegen der Einfluggenehmigung angerufen.

Die Lotsin schickte mich sehr tief aus ihrem Bereich weg. Der Platz liegt bei etwa 2800 ft und wir sollten nicht über 3500 ft fliegen. Nach etwas 10 Minuten durch das bergige Gebiet kam dann ein Adrenalinstoß.





Plötzlich rüttelte und schüttelte der Motor. Angesichts der geringen Höhe galt mein erster Blick einer Notlandefläche – Fehlanzeige! Doch zum Glück gab sich das Problem sofort, als ich das Gemisch etwas verarmte. Offensichtlich hatte ich etwas zu fett eingestellt und eine Kerze war verrußt. Ich konnte das nur nach Gefühl tun, denn die EGT-Anzeige funktionierte nicht, also blieb nur die Drehzahl. Uff, das hätte noch gefehlt, wenn der Quirl hier stehen bleibt!

Dann meldete ich mich bei Lowfeld Info, der mich später an Hoedspruit übergab. Völlig easy ging das zu.

Als ich den Strip erreichte, musste ich erst 2x überfliegen, denn – typisch Bushstrip – befanden sich Giraffen und Antilopen auf der Bahn. Meine Frau fand das romantisch. Ich nicht so sehr, denn es war kein Ranger zu sehen. Aber die Tiere kannten sich aus und

machten mir Platz! Hoedspruit wünschte mir noch eine gute Landung und erwähnte nur, dass ich mich vor dem Abflug melden solle, das war's dann auch schon.

Unterdessen war auch der Ranger eingetroffen und gemeinsam verpackten wir den Fieger mit Dornenzweigen, damit die Hyänen nicht wieder daran rumknapperten wie schon einmal.

Bei meiner letzten Tour war ich hier ganz in der Nähe in der Lodge Hongonyi, weil Gwalagwala besetzt war. Dieses Mal war



es anders. Wir waren die einzigen Gäste auf Gwala und wurden dementsprechend gut versorgt. Insgesamt ist Gwala nur eine sehr kleine Lodge mit 12 Plätzen. Aber dafür auch exklusiv mit 4 Sternen.

Die Unterkünfte bestehen aus Zelten, die auf massiven Holzplateaus stehen. In den Zelten findet man alles, was man braucht. Ordentliche Betten, Dusche und WC sowie Strom und sonstige Kleinigkeiten. Selbst die „Financial Times“ in Deutsch als Internetausgabe ausgedruckt fanden wir vor.



Da die Zeit für die große Safari nicht mehr reichte, führte Ernst, unser eigener Ranger, eine kleine Safari mit dem Jeep mit uns durch. War es in Inhambane am Abend schon kühl, dann wurde es jetzt bitter kalt! Die Temperaturen stürzten binnen einer Stunde um gefühlte 20 Grad ab.

Morgens erreichten sie den Gefrierpunkt. Wie wir später erfuhren, war dieser Kaltlufteinbruch ungewöhnlich und führte in Südafrika sogar zu Schneefall (vermutlich in Lesotho).

Doch im Camp kümmerte man sich um die Gäste! Bei unserer Rückkehr fanden wir im Zeit einen Heizlüfter und in den Betten Heizdecken vor. Meine Frau wollte da gar nicht mehr raus!

Doch man erwartete uns zum Dinner. Vorher besuchten wir noch kurz die Bar im Baumhaus, um Frostschutz zu tanken. Nach dem Dinner setzten wir uns noch etwas um das Lagerfeuer und versuchten mehr recht wie schlecht noch etwas Unterhaltung.

Am nächsten Morgen, nach dem Frühstück im Baumhaus wollten wir eine Wanderung durch den Park unternehmen. Ernst fragte, ob er uns begleiten soll. Das nahmen wir gerne an. So wurde der Ausflug noch interessanter und schöner.

Zu Fuß, in unmittelbarer Nähe der Tiere zu sein, ist noch viel schöner als im Jeep und liefert ein ganz anderes Gefühl.

Was aber nicht immer so gut sein muss, denn als ein Warzenschwein an meiner Frau rumschnüffelte, war es dieser dann doch nicht ganz so einerlei. Allerdings war dieses Tier von Hand aufgezogen und erwartete lediglich ein Leckerchen.



Gwala hat mit einer anderen Lodge ein Abkommen (was Hongonyi nicht hat), das deren Gäste an der BIG-5 Safari teilnehmen dürfen. Dies taten wir dann auch am Nachmittag.



Es handelte sich um eine ausgedehnte Safari, die bis in die Dunkelheit dauerte. Erfahrene Führer sorgten dafür, dass die zahlenden Gäste möglichst viele Tiere zu sehen bekommen.

Da die Tiere jeden Tag diese Erfahrung sammeln, sind sie daran gewöhnt und alles geht ziemlich sicher und ruhig ab. Da kann dann schon mal quer durch eine Büffel oder Elefantenherde gefahren werden. Und die Löwen lassen sich in ihrem Erdloch kaum bei

ihrer Ruhe stören. Und angesichts unserer gestrigen Erfahrung mit der Kälte hatten wir heute gut gefütterte Ponchos mit, so dass nichts den Ausflug störte.

Trotzdem ist es genau das, was jeder einmal in Afrika sehen und erleben will.

Am Sonntag schließlich hieß es auch hier Abschied nehmen. Bestimmt werde ich wieder mal mit einer Gruppe vorbeikommen.

Auf dem Strip angekommen war alles ok, der Flieger war nicht als Hyänenfutter verspeist worden.

Ich füllte noch einmal schnell etwas Sprit um – sicher ist sicher, dann ging es auch schon los. Der Lotse gestattete mir über Blydepoort zu fliegen, so dass ich meiner Frau diesen Canyon noch zeigen konnte. Da im Sektor von Hoedspruit nichts los war, schickte der Lotse uns auch gleich zu Lowfeld. Kaum dort angekommen, wurden wir wieder zurückgeschickt, denn just in diesem Moment flog eine andere Maschine uns im Canyon entgegen.



Wieder war ich überrascht und angenehm angetan von der Ruhe und Professionalität bei diesem Funkverkehr! Es geht eben auch anders!

Der restliche Flug verlief dann wieder ereignislos. Ziemlich tief näherten wir uns Brakpan, wo wir den Flieger wieder wohlbehalten Karl übergaben. Er fuhr uns dann auch in das „Road Lodge“ Hotel, zu unserer letzten Übernachtung.

Wie immer hatte ich einen Puffertag eingeplant – für den Fall der Fälle. Nun nutzen wir diesen noch für einen Besuch in Carnival City.

Meine Frau will dort diverse Mengen an Bilton erstehen, ich will dort noch ein ordentliches T-Bone zu mir nehmen, denn das ist da wirklich gut! Der Verkäufer staunt dann

auch nicht schlecht, als meine Frau 1,5 kg Bilton verlangt und mir tat der Bauch weh, so viel T-Bone hab ich verschlungen!



Montag - Abreise! Am Morgen lassen wir uns vom Hotel zum Flugplatz fahren. Wir wollen das Gepäck aufgeben. Das können wir jedoch erst nach 13:00 Uhr, also schlagen wir die Zeit bis dahin tot. Danach jedoch verlassen wir noch einmal das Terminal in Richtung Midrand. Ich will noch schnell vor Abflug meine Validation bei der CAA erneuern und Kevin's habe ich auch dabei.



Es lässt sich ganz gut an. Nicht viele Kunden sind da und so bin ich optimistisch nach der offerierten Stunde auch meine neue Vali zu bekommen. Mit Kevin's Vali wird es nichts, weil keine Kopien der Lizenz mehr akzeptiert werden, nur Originaldokumente.

Die Stunde geht rum, und noch eine, aber nichts passiert! Selbst die offizielle Öffnungszeit ist schon vorbei und ich warte immer noch! Und 18:30 Uhr soll

Boarding sein! Ich sage meiner Frau schon mal, dass sie sich nach einer Taxinummer umsieht, bevor der letzte Angestellte das Gebäude verlassen hat.

„Taxi- Cap? Hier noch nie eines gesehen! Aber warten Sie mal, bis die Kollegin kommt, vielleicht weiß die etwas!“

Hoppla!

Aber die Kollegin hat einen Bekannten, den Sie anrief und der uns fährt!

Endlich, als Vorletzter bekomme ich meine Vali. Kurz darauf ist auch das Auto da und es geht zurück zum Flieger. Trotz der Rushhour, geht's dank der Ortskenntnis des Fahrers recht zügig zurück.

Noch schnell die letzten Einkäufe im Dutyfree, dann heißt es wieder einmal:

**„Auf Wiedersehen Afrika!“**

Mai 2007

