



*Und wieder
Afrika*

*November 2004
U. Gunt*

Lange hab ich es nicht ausgehalten seit meinem letzten Besuch im Februar, um wieder nach Afrika zu fliegen. Es gibt dort ein Sprichwort: „Wer vom Moskito gestochen wurde bekommt das Afrikafieber und kommt immer wieder..“

Dieses Mal geht die Reise von Johannesburg nach Inhabane, Mozambique.

Ursprünglich sollte es ja nach Namibia gehen, aber aus der Tour wurde leider nicht's, in Ermangelung an Teilnehmern.

Immerhin hat Karl von „Sky Africa“ mir noch diesen Trip organisiert. Was ich allerdings erst an meiner Ankunft erfahren habe, ich werde auch auf dieser Tour alleine sein, der andere Teilnehmer hat in letzter Minute abgesagt. Na ja, ganz alleine nicht. Eddy wird mich begleiten. Eddy, sein richtiger Name ist Eduard Herbst, ist einer von vielen Piloten, die oftmals erfolglos auf einen Job hoffen. Sein Problem ist, dass er Flugstunden benötigt, um sich überhaupt mit einer Aussicht auf Erfolg bewerben zu können. Also wird er unentgeltlich mein Begleiter.

Doch fangen wir am Anfang der Reise an. Mein Flug sollte am 31.10.2004 ab Frankfurt/Main mit EMIRATES über Dubai nach Joh´burg gehen. – Sollte – es kam natürlich anders. Am Check-In wurde ich gefragt, ob es mir etwas ausmache, über Madrid mit der IBERIA zu fliegen, da die Maschine überbucht sei. Ich war natürlich sofort begeistert, ist dieser Flug doch vier Stunden kürzer. Als Trostpflaster für die Unannehmlichkeiten habe ich dann noch ein Freiticket bekommen für einen Flug nach Afrika oder bis Singapore. Na mal sehen, was ich daraus mache...was will der Mensch mehr...

Zunächst ging es mit der Lufthansa im gewöhnlichen kühlen und unpersönlichen grauen Leder nach Madrid. Nach meiner Ankunft gegen Mitternacht stellte ich mich eine halbe Stunde am Schalter der IBERIA an, um eine Bordkarte für meinen Weiterflug zu bekommen.

Als ich endlich dran war, hieß es, ich müsse zum Nachbarschalter. An diesem Schalter erfuhr ich, dass ich doch wieder zurück müsse, es gäbe Probleme und der Angestellte spräche kein Englisch um mir das zu erklären. Also wieder zurück! Jetzt war ersterer Angestellter auch bereit, mich zu bedienen. Doch ich sollte erfahren, dass mein Platz nicht reserviert sein und das Flugzeug voll. Ich könne am nächsten Tag über London (!) nach Johannesburg fliegen. Aber nicht mit mir! Ich diskutierte, dass das nicht ginge und bekam so etwas wie eine unverbindliche Bordkarte für meinen Flug. Ich solle mein Glück am Gate probieren.

Das Boarding hatte schon lange begonnen und ich rannte quer durch das Terminal (natürlich zur entferntesten Ecke). Völlig fertig kam ich dort an und ...bekam den letzten Platz! Glück gehabt!

Endlich, gegen 11:00 Uhr Ortszeit kam ich an. Herzlich willkommen von Karl. An diesem Tag hatten wir viel zu erzählen und es gab wieder ein zünftiges Brai.

Am nächsten Morgen konnte es endlich losgehen. Doch vorher verlängerte ich meine Validierung um ein weiteres Jahr. Somit darf ich auch 2005 südafrikanische Flugzeuge fliegen. Diese Validierungsverlängerung besteht einzig darin, ein Formular auszufüllen und wird direkt bei der CAA (Luftfahrtbehörde) erledigt. Man legt lediglich sein Medical, Lizenz, alte Validierung und Logbuch vor – das war's.

Gegen Mittag konnte ich in die ZS-OHK, eine etwa 30-jährige C172 steigen und gen KUNKURU fliegen.

Jetzt war ich allein auf mich gestellt und musste mit allem auch alleine fertig werden, mit dem Traffic um Joh´burg, Flieger und anderen Widrigkeiten.

Kurz nach dem Start merkte ich, dass mein GPS nicht arbeitet. Oh shit! Offensichtlich benötigte es doch mehr Zeit, um die Satellitendatenbank zu aktualisieren. Nun, jetzt gab es kein Zurück mehr. Finger auf die Landkarte und los! Das ist allerdings gar

nicht so einfach bei einem Maßstab von 1:1.000.000. Zunächst meldete ich mit bei Joh´burg Information und bekam einen Transpondercode. Als Routing gab ich an Kunkuru via Warmbath. Offensichtlich nahm der Controller an, ich wolle in Warmbath (FAWA) landen, denn als ich in der Nähe war, sagte er „report ready for descend“ und eine kleine Kurskorrektur. Dieser folgte ich, aber der Platz, den ich unter mir sah, war definitiv nicht FAWA. Spätere Nachforschungen ergaben, das es sich vermutlich um Makekeng handelte. Auch konnte ich die Straße von Warmbath nach Kunkuru nicht finden. Ich war also am falschen Ort, ich hatte mich verfranz in der doch etwas eintönigen Landschaft. Na ja, jedenfalls war ich nun vollends konfus.

Ich suchte mir also in der Gegend eine Landmarke (Stausee), der auch in der Karte war. Nun wusste ich wenigstens wieder, wo ich mich vermutlich befinde. Als nächstes suchte ich mir ein Radial vom Pilanesburg VOR, welches mich nach Kunkuru bringt. Soweit zu den Hausaufgaben. Jetzt ging es daran, diese Informationen bestätigt zu bekommen, denn die Karten von Südafrika sind nicht die Besten. Wesentlich besser sind die ONC-Karten, die man sich aber besser in Deutschland besorgt.

Wer auch kleine Pisten sucht, sollte auf der Jeppessen „Southern Africa“-Karte im Maßstab 1:3.750.000 suchen, dort sind wesentlich mehr Plätze zu finden, selbst solche kleinen Pisten wie Kunkuru oder Hongonyi....



Ich rief wieder Joh´burg. Die waren erstaunt, dass ich noch in der Luft war und bat sie um Bestätigung meiner Position und einem Vector nach Kunkuru. Prompt wurde ich mit Priority behandelt.

Na, die Position stimmte schon mal, aber jetzt wollte Joh´burg die Koordinaten von Kunkuru wissen. Oh je, mit der linken Hand steuern, mit der

rechten im „Aviation Directory“ blättern und Kunkuru suchen. Als das geschafft war, hatte ich auch die Bestätigung, am richtigen Platz zu sein und zum richtigen Ziel zu fliegen. Na ja, jetzt ist wieder alles gerichtet unter Afrika´s Himmel.

Als ich in der Nähe von Kunkuru angekommen war, verabschiedete ich mich von den Controllern und bedankte mich für die Hilfe. Jetzt konnte nicht´s mehr schief gehen. Ich hatte das Bild des Airfieldes noch in meinem Gedächtnis und Kunkuru erwartete mich bereits. Ich war telefonisch angekündigt.

Das sollte man möglichst immer tun, damit die Runway kontrolliert wird und die Tiere ferngehalten werden.

Rein instinktiv bevorzugen Tiere Landebahnen, da sie auf diesen freien Flächen potentielle Feinde leicht entdecken können. Besonders Strauße bauen gern ein Nest mitten auf der Bahn.



Die Begrüßung von John Edmond und seiner Familie war überaus herzlich. Natürlich musste ich von meinem letzten



Trip erzählen. John freute sich, dass er wieder einmal mit jemanden ordentlich Whisky trinken kann. John Ross, der Sohn hatte zwischenzeitlich seine CPL/IFR-Prüfung bestanden und seinen theoretischen Instruktor test. Ich fragte ihn, ob er Lust hätte, am nächsten Tag mit mir zu fliegen. Er sagte gerne zu, denn er ist leidenschaftlicher Flieger. Leider fehlt ihm aber auch die finanzielle Möglichkeit, öfters mit der väterlichen C182 unterwegs zu sein, so mal er gerade eine kostspielige Ausbildung beendet hat.

Am nächsten Morgen mussten wir warten, bis der Wind gedreht hat, denn wir haben nur eine Startrichtung, sonst geht es in den Berg.

Bei der Vorflugkontrolle stellte ich fest, dass die Dichtung vom Bugraddämpfer bereits leckte. Dies wird durch den Schmutz hervorgerufen, der sich am Ölfilm vom Dämpfer sammelt. Und Schmutz gibt es in Afrika genug.

Kurz vor Mittag konnten wir endlich los fliegen. Ich musste tanken und brauchte einige Karten, also ging es zunächst nach Wonderboom (FAWB). Von dort weiter nach Pilanesberg. Allerdings wollte ich dort nicht landen, sondern den Park nur überfliegen. Ich war schon einige Male dort und konnte gern auf die Landung verzichten, obwohl der Flugplatz sehr schön ist. Er wird gerne für Zoll und Grenze von und nach Botswana benutzt.

Wir beantragten Flugfläche 85. Als wir FL80 erreicht hatten, forderte Joh´burg uns auf „expetide climbing!“ – na mach mal, wenn die Power raus ist. Mit Ach und Krach brachten wir es noch auf 200 ft/min. Später habe ich errechnet, dass die Dichtehöhe 10.700 ft betrug.

Die Luft war schon verdammt dünn für unseren kleinen Flieger, was dem Verhalten auch anzumerken war. Die Maschine schwamm mehr, als das sie flog. Die Höhe braucht man aber, denn weiter in Richtung Thambazimbi sind auf der Karte 9100 ft Sicherheitshöhe vermerkt.

Wer einen Trip mit Freunden oder Familie plant und voll getankt fliegen will, sollte folgendes bedenken:

Eine Cessna 172 ist definitiv ein Zweisitzer! Für mehrere Personen benötigt man eine C182 oder vergleichbar. An Gepäck sollte nur das Nötigste mitgenommen werden. Richtmaß: pro Person nicht mehr als 10 kg. Für jeden Flugzeugtyp muss ein Rating in der Lizenz oder im Flugbuch eingetragen sein. Das ist wichtig für die Versicherung und wird auch bei der CAA vermerkt.

Es empfiehlt sich, eine Zusatzversicherung abzuschließen, die im Schadenfall vom Selbstbehalt befreit. Diese kann auf einen Monat befristet werden und ist sehr preiswert. Überhaupt sollte man sich den Versicherungsstatus bestätigen lassen, da es in SA die Halter nicht so genau damit nehmen.



Unterdessen war es so warm, dass sogar in dieser Höhe die Thermik noch unangenehm war. Von Thambazimbi ging es um die Bischoffsberge zurück nach Kunkuru, wo wir bei der größten Hitze landeten. Trotz weicher Landung und voll gezogenem Höhenruder merkte ich, dass das Bugrad nun endgültig den Geist aufgegeben hat. Dies ist aber nicht wirklich ein Problem. John sagte schon im Scherz, dass er langsam eine Werkstatt aufmachen kann, denn jedes Mal muss er Karl's Flieger reparieren... Nach Buschpilotenmanier wird ein Stück Gummirohr um den Dämpfer gelegt und mit zwei Schlauchbindern befestigt. Maintenance im Busch! Dennoch konnte ich so nicht nach Mocambique fliegen.



Am nächsten Tag besuchte ich die „Shingwedzi“-Ranch. Diese, relativ neue Ranch hat es sich zur Aufgabe gemacht, bedrohte Raubtiere zu züchten. Das sollte man gesehen haben.

Karl hatte unterdessen einen Werkstatttermin für den nächsten Tag um 8:00 Uhr in Lanseria organisiert. Da heißt es dann einen Whisky weniger trinken und zeitig in's Bett, aber nicht, ohne vorher einen wunderschönen Sonnenuntergang zu beobachten.

Nach Lanseria (FALA) ist es nicht weit, etwa 40 Flugminuten. Pünktlich um 7:00 Uhr machte ich meinen Check am Flieger und John seinen am Airstrip. Alles ok, es kann losgehen.

Zündschlüssel rein und auf „Start“ – nicht's passiert! Erneuter Versuch, ohne Erfolg. Unterdessen hat John seine Wachposition verlassen und ver-

sucht es ebenfalls, aber auch ohne Erfolg.

Wir montieren die Cowling ab um die Kabel zu kontrollieren, aber wir können nicht's finden. Einen Handstart wagen wir uns nicht, da allen dafür die Erfahrung fehlt.

Nach drei Stunden kommt Karl mit seinem Flieger. Er bringt auch Eddy mit, denn wir wollen ja eigentlich weiter in Richtung Krüger.

Karl setzt sich also in meinen Flieger und dreht den Schlüssel auf „Start“ und der Motor startet! Ungläubig schauen wir uns an...

Ok, was soll's, jetzt geht es jedenfalls erst einmal nach Lanseria. Dort angekommen wird die Dichtung vom Bugraddämpfer gewechselt und vorsorglich der Starter getauscht. Ich glaube aber nicht, dass es der Starter ist, denn der hat gar nicht erst Strom bekommen. Das sage ich auch Karl. Wie dem auch sei, die Maschine startet problemlos. Noch schnell tanken, dann soll es losgehen, aber daraus wird nicht's, Gewitter ziehen auf.

Wir verschieben also den Start auf den folgenden Morgen um 7:00 Uhr.

Es ist 7:00 Uhr und ich bereite die Maschine für den Flug nach Hongonyi vor. Alles ist fertig und Eddy ist auch schon da. Request startup engine – startup aproved! Schlüssel drehen – nicht's passiert! Wie am Vortag! Das Flugzeug ist offensichtlich



ein Langschläfer. Jetzt hat auch Karl keinen Erfolg mit dem Anlassen, welche eine Genugtuung und welche Frustration zugleich! Hmm...

Jetzt, am Samstagmorgen benötigen wir einen Monteur und Ersatzteile. Wir haben Glück, gegen Mittag endlich ist die Maschine repariert und das Starterrelais ausgetauscht.

Takeoff! Wir fliegen Richtung Drakensberge. Abgesehen von der Thermik ist der Flug herrlich, aber die Maschine muss wieder alles geben. Die Sicherheitshöhe beträgt wieder 9100 ft.

Die Drakensberge kommen in Sicht. Wir müssen Hoedspruit (Militär) rufen, damit wir in deren Kontrollzone einfliegen können. Die Frequenz haben wir schon lange auf COM2 gerastet, erhalten aber keine Antwort. Es wundert uns nicht, denn wir fliegen Lowlevel in den Tälern und noch unter der Kontrollzone. Es ist wunderschön. Eddy hat das Kommando und das Steuer. Souverän fliegt er den Blyderiver Canyon hinunter. Der Blyderiver Canyon ist der drittgrößte Canyon der Welt nach dem Grand Canyon in den USA und dem Fishriver Canyon in Namibia.



Als wir das Lowfeld erreichen, hören wir plötzlich, wie wir auf der Unicomfrequenz, die wir auf COM1 gerastet haben, angerufen werden. Es ist Hoedspruit Information. Oh shit!



Der Controller ist mächtig sauer, dass wir ohne Genehmigung in seine Kontrollzone eingeflogen sind und verlangt sofort Name und Lizenznummer des PIC. Außerdem verlangt er, nach der Landung zurückgerufen zu werden. Damit hat unsere Euphorie einen mächtigen Dämpfer bekommen.

Fünf Minuten später lande ich in Hongonyi im Lowfeld.

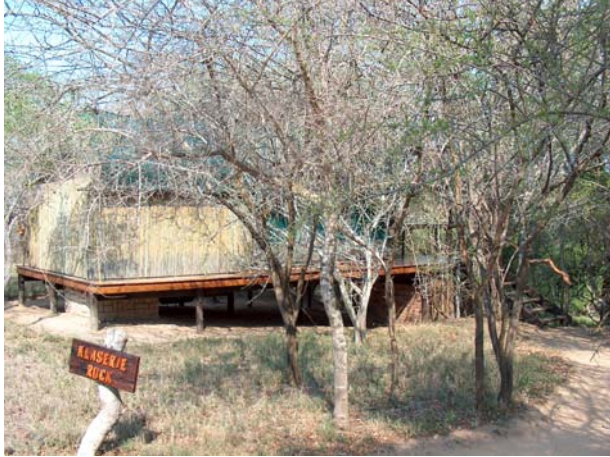
Nachdem das Gelände bis zu den Drakensbergen stetig angestiegen ist, fällt es plötzlich bis auf 1000 ft MSL ab,

daher der Name. Aus der Sicht vom Lowfeld ergeben die Drakensberge ein wunderschönes Panorama.

Nach der Landung muss das Flugzeug sehr sorgfältig durch Dornenbüsche vor Hyänen geschützt werden. Diese Viecher (und auch andere) fressen alles an. An der OHK fehlen schon die Ecken vom Höhenruder, aber besonders gut schmecken denen die Reifen...

Der Besitzer der Gwalagwala-Ranch ist unterdessen eingetroffen um uns abzuholen und hilft beim „Verpacken“ des





Fliegers. Vorsorglich liegen schon genügend Dornenzweige bereit.

Das unsere Arbeit nicht umsonst war, sehen wir bei unserem Abflug am nächsten Tag, als wir hinter dem Heck Spuren eines Leoparden entdecken.

Der Leopard ist einer der „Big Five“, der unbestrittenen Herrscher des Busches. Leider konnte ich ihn als einzigen nicht selbst sehen.

In der Lodge angekommen erledigt Eddy den ausstehenden Anruf. Die Erleichterung ist ihm anzusehen, als er

zurückkommt. Er sagt, der Kontroller war letztlich ganz cool, er macht eben seinen Job.

Er hat auch gesagt, wenn wir morgen abfliegen, dann kann es sein, dass niemand hört, weil Sonntag ist. Dann sollten wir eben nur eine Blindmeldung absetzen. So unterschiedlich kann es sein...

Aber vorerst denken wir nicht an Morgen, sondern werden zu einer absolut traumhaften Safari eingeladen. Nicht nur, dass wir die restlichen „Big Five“ – Löwe, Büffel, Nashorn und Elefant – sehen, nein wir bekommen auch eine Unmenge anderer Tiere zu Gesicht. Allgemein wird gesagt, dass diese Gebiet noch schöner sei als der Krüger Nationalpark, wo der Commerz regiert.



Leicht zu verstehen, denn die Atmosphäre in der Lodge ist einfach super. Maximal bis zu 20 Gäste, die in großen Zelten schlafen.

Zelte mit Toilette und Dusche! Die Bar beziehungsweise der Frühstücksraum ist auf einer Holzterrasse in etwa 4 Meter Höhe in einen Baum gebaut. Tarzan lässt grüßen! Hier wird als Gast behandelt und nicht als Accountmaschine...

Gerne wären wir noch länger geblieben, aber leider haben wir durch die Reparatur einen Tag verloren.

Wir starten am nächsten Tag zu einem kurzen Flug zurück in die Berge, zum Blyde



River. Dieses Mal haben wir keinen Ärger, weil wir das defekte Com2 gleich ausgeschaltet lassen und sowieso niemand da ist – Sonntag hat auch das Militär frei.

Die Landung hat etwas Spezielles. Ich lande bergauf auf einer Piste, deren unteres Ende eine Höhe von 4100 ft MSL hat und das obere Ende 4200 ft. Immerhin 30 Meter Höhenunterschied bei 500 Metern Länge. Aber nach knapp 100 Metern stehen wir.

Jetzt sind wir in einer Motelanlage mit

über 60 Häusern untergebracht. Der „Hausmeister“ – Pieter - holt uns ab. Ein netter Bursche, der froh über jede Ablenkung ist und uns vieles zeigt.

Die Unterkunft ist zwar motelmäßig, aber dafür ist der Ausblick direkt in das Tal umwerfend.

Da es aber zunächst kurz gewittert, überfallen wir die Bar. Das ist übrigens in ganz SA immer eine preiswerte Geschichte.

Nachdem das Gewitter abgezogen ist holt uns Pieter mit dem Auto ab und wir können die Aussicht bei klarstem Wetter genießen.

Endlich erhalten wir auch die lang ersehnte Einfluggenehmigung für Mozambique. Obwohl Karl diese bereits frühzeitig beantragt hat, erhielten wir sie erst nach mehrmaliger Mahnung.

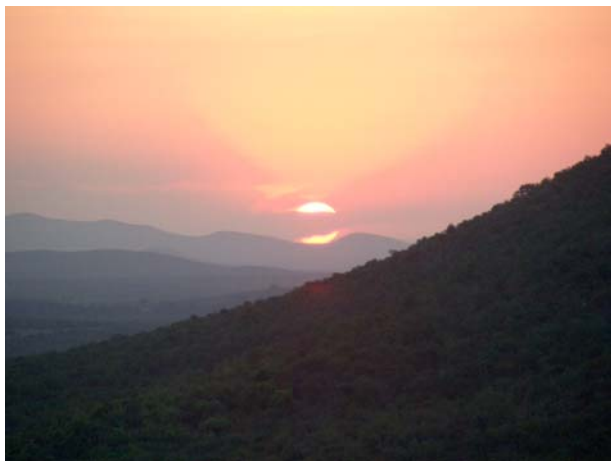
Zeitig am nächsten Tag geht es zu Krüger Intl. (FAKN). Dort erledigen wir die Ausreiseformalitäten nach Mozambique und tanken noch einmal randvoll. Wir sind die Einzigen hier und alles funktioniert reibungslos. Der Flugplan ist aufgegeben, alle Gebühren bezahlt, es kann losgehen.

Der einstündige Flug nach Maputo ist nicht erwähnenswert. Wir überfliegen trostloses Flachland, bevor wir bei mörderischer Hitze in FQMA landen, es müssen knapp 40 Grad sein.



Maputo ist eine Geschichte für sich. Nach der Landung müssen wir erst einmal nachfragen, wohin wir denn überhaupt rollen sollen. Obwohl es eine Asphaltbahn ist, vermittelt sie durch die vielen Flicker einen schlechteren Eindruck, als die Buschpisten. Ich habe wieder Angst um mein Bugrad.

Nach Erreichen unserer Parkposition kümmert sich kein Mensch um uns. Wir laufen über das Vorfeld, durchqueren die Abfertigungshalle und suchen die Immigration. Als wir diese endlich gefunden haben, beginnt der Stress. Eddy wird mit unseren Pässen dort festgehalten, ich bekomme einen Laufzettel, der in einer genau festgelegten Reihenfolge abzuarbeiten ist. Zunächst muss ich zum Tower um das Flugzeug zu deklarieren, Lande-, Park- und Anfluggebühren bezahlen, erklären, dass wir nicht die Pest oder Cholera haben und gleich neuen Flugplan nach Inhabane (FQIN) ausfüllen.



Der Tower befindet sich am anderen Ende des Terminals und ich muss wieder quer durch. Zum Glück habe ich eine Uniform mit vier Streifen an, sonst wäre ich da nie angekommen. Unterstützt wurde die Tarnung durch einen selbst gemachten Ausweis meiner ganz privaten „SaxoniaAir“, den ich mir anhefte. Eddy war mit drei Streifen gekennzeichnet, was seinem tatsächlichen Rang entsprach. Wer das nicht macht und mit Schlamperklamotten versucht die Formalitäten zu klären, hat

verloren. Er hat schlichtweg keine Chance durch die ganzen Kontrollen zu kommen. Außerdem erübrigt sich so die Frage, ob Crew oder Pax, denn für Pax sind immer zusätzliche Gebühren fällig.

Aber zurück zu meiner Odyssee. Als nächstes war der Zoll dran, wieder quer durch. Letztlich habe ich überall nur Gebühren bezahlt. Nach dem Zoll ging es zur Immigration zurück. Eddy hatte unsere Pässe und Visa. Da wir länger als einen Tag bleiben wollten, mussten wir leider für das Visa 50\$ löhnen, ansonsten benötigen Crewmember keines.

Jetzt muss ich noch irgend eine Flughafengebühr bezahlen, währenddessen Eddy zur Maschine geht, um zu tanken.

Völlig fertig habe ich nach einer Stunde schweißgebadet alles überstanden. Wir dürfen weiterfliegen. Das sich unterdessen der Wind gedreht hat, interessiert hier niemanden. Mit 6 Knoten Rückenwind aus unserer 7-Uhr-Position starte ich. Hab schon bessere Starts gehabt...



Zunächst fliege ich zur nahe liegenden Küste und von dort zur Limpopomündung. Bereits dieses Stück Strecke unterscheidet sich grundsätzlich von der vorherigen. Die Mündung lässt lang gestreckte Inseln wie Riffe entstehen, es sieht einfach phantastisch aus. Wir fliegen in 1000 ft, haben aber Lowlevel im Flugplan angegeben und werden später ganz ganz tief fliegen, noch sind wir artig..

Vorerst beschäftigt mich Maputo-Approach, indem er eine Reihe von Überflugzeiten bestimmter Reportingpoints verlangt. Ich bin mit meinem GPS ziemlich am Rechnen.

Mit dem „Approach“ sollte es man nicht so genau nehmen, der kontrolliert eben alles, was an- und abfliegt.

Zum Glück hat sich das Navgps-Pro auch hier wieder hervorragend bewährt. Nach den

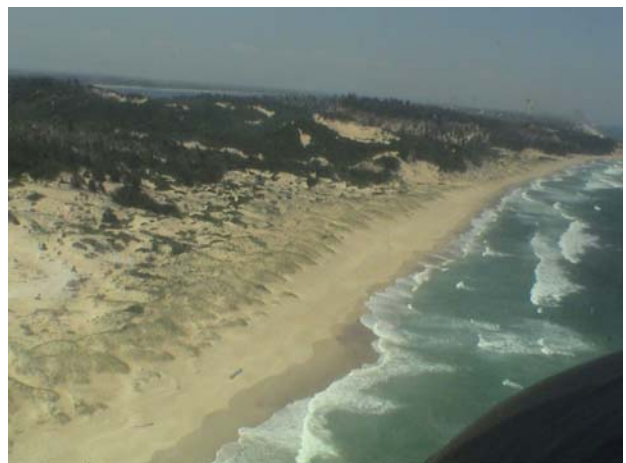
anfänglichen Schwierigkeiten ist es nun ein wahrer Genuss damit zu fliegen. Ich kann es nur empfehlen, zumal eine weltweite Datenbank zur Verfügung steht.

Radar gibt es in Mozambique nicht und irgendwann sind wir bei der geringen Flughöhe außer Funkreichweite. Wir könnten die hoch über uns fliegende „German Airforce“ als Relais anfunken, tun es aber nicht.

Es wird Zeit, entlang der phantastischen Küste auf Tiefflug zu gehen. Wir nannten das „Krabben jagen“. Mitunter verirrt sich auch eine erschrockene zweibeinige darunter, wenn wir in weniger als 50 ft angebraust kamen. Manche „Krabbe“ winkte dann zurück, erfreut mal etwas Neues erlebt zu haben.

Der Strand ist ein absoluter Geheimtipp, sauber und menschenleer.

Bereits früher haben die Portugiesen hier gerne Urlaub gemacht. Heute sieht man noch die einstigen Hotelbauten. Leider wurden alle während des Bürgerkrieges zerstört. Zaghafte ent-



stehen neue Anlagen, die meist von Südafrikanern geführt werden.

Ein ganz besonders schönes Feeling ist es, nach dem Tiefflug auf Klippenhöhe zu steigen und sozusagen auf Terrassenhöhe einer Lodge aufzutauchen. So etwas geht nur dort. In Europa wäre die Lizenz weg!

Wenn man etwas höher fliegt, kann man mit etwas Glück auch Haie und Wale beobachten. Wir hatten dieses Glück.

Leider endete auch dieser Flug nach 2:40 Stunden. Wir landeten in Inhabane. Wer das Vergnügen fortsetzen will, der kann das reichlich tun. Die Küste erstreckt sich so weitere 2000 Kilometer.

In Inhabane gibt es keinen Flugbenzin, also füllen wir unsere beiden mitgebrachten Kanister in die Tanks um. Wir brauchen sie leer, weil wir noch Super zum Nachfüllen besorgen müssen.

So klein der Flugplatz auch ist, er hat eine Bar und einen Aeroclub, allerdings ohne Flugzeuge. Die Bar wird natürlich sofort ausprobiert, solange wir auf unsere Abholung warten.

Die Straßen sind in einem sehr schlechten Zustand. Der Asphalt weist kratertiefe Löcher auf. bald verschwindet aber auch die Teerdecke und wird durch Sand mit mörderischen Querrillen abgelöst. Nach einer dreiviertel Stunde haben wir endlich

unser Ziel, die Barra-Lodge erreicht. Die Unterkunft ist mehr als spartanisch. Gebaut wurde die Hütte aus Bündel von Rohr. Immerhin habe ich eine Dusche und WC. Aber für was braucht man eine Hütte!

Ein schmaler Palmenhain trennt mich vom 300 Meter breiten Strand des indischen Ozeans.

Auch die Anlage mit dem Pool ist wunderschön.

Begrüßt wurden wir vom Besitzer mit einem Drink aus einer Cocosnuß. Den

Eindruck vom Paradies macht das Essen komplett.

Vergiss Fleisch und Nudeln, iß Fisch, Fisch, Fisch...Krabben und anderes Seegetier gibt es zu hauf.

Langweilig wird es auch nicht. Man kann alles Mögliche anstellen. Besonders beliebt ist Tauchen und Segeln. Wir entschieden uns aber für eine Schnorcheltour. Zu zweit mit einem Bootsführer bestiegen wir ein großes Zodiac und ab ging's mit Highspeed zum Riff.

Ich war allerdings davon etwas enttäuscht. Sicherlich lag es auch daran, dass wir etwa 30 Zentimeter Wellengang hatten und deshalb das Meer etwas trübe war. Jedenfalls hatte ich die Riffe des Roten Meeres in besserer Erinnerung (als sie noch nicht durch den Massentourismus zerstört waren). Mir wurde versichert, dass es noch viel schönere an der Küste gibt. Ich will das gerne glauben. Immerhin konnte ich neben vielen kleinen Fischen auch eine Schildkröte ausgiebig beobachten.



Nach einer Stunde hatte ich ein Problem, ich musste wieder in das Boot! Das sollte sich als schwierig erweisen, jedenfalls hing ich wie ein „nasser Sack“ dran und kam nur mit vereinter Kraft meiner beiden Begleiter rein. Vielleicht sollte ich doch abnehmen, sonst fressen mich bei der nächsten Gelegenheit die Haie..

Anschließend haben wir die „Rettung“ begossen und außerdem musste ja auch das aufgenommene Salzwasser verdünnt werden.

Als weiteres Highlight hatten wir uns eine Tour mit einem Strandbuggy ausgesucht. Rein zufällig wählten wir den letzten Termin des Tages. Dies hatte zur Folge, einen wunderbaren Sonnenuntergang erleben zu dürfen.



Da ich noch niemals ein solches Gefährt gefahren bin, hatte ich den Eindruck, ein Pferd zureiten zu müssen. Während der ersten 15 Minuten fuhr das Buggy mich, bis ich es bezähmen konnte und wir die Rollen tauschten.

Wir fuhren kreuz und quer über die Halbinsel und wurden ständig von der Armut der Einwohner berührt. Die Menschen hausen in erbärmlichen Hütten, die Kinder betteln und besitzen nur den Fetzen Stoff, den sie auf dem Leib tragen. Armut, wie ich sie zuletzt in Kenia sah. Es bleibt zu hoffen, dass der

wieder aufkommende Tourismus eine Besserung bringt, wohingegen wir uns wie im Paradies fühlen.

Doch auch die Zeit im Paradies geht einmal zu Ende.

Wir müssen wieder unsere Sachen packen. Von der Lodge lassen wir unsere Kanister mit Benzin füllen und zusätzlich zwei weitere. Auf dem Flugplatz füllen wir wieder um. Eddy erledigt das, ich gebe unterdessen den Flugplan auf. Wir haben Glück, dass eine größere Maschine angekündigt ist und deshalb Zoll und Grenze vor Ort sind. Mit unseren Uniformen ist das in wenigen Minuten erledigt. Niemand will unser Gepäck sehen, wobei wir auch nichts zu verstecken hätten. Dann können wir direkt nach Krüger Intl. fliegen und können uns so Maputo ersparen.

Die Brühe, die Eddy tankt und sich „Super“ nennt ist sehr ölig und erinnert stark an Diesel. Ich habe so meine Zweifel, ob das Zeug auch brennt. Erstaunlicher Weise nimmt der





Lycoming das Gesöff klaglos hin, nur auf die EGT-Temperatur müssen wir achten, aber wir fliegen ja auf Meeressniveau.

Da unsere Kanister nicht mehr in den Tank passten, nehmen wir den Sprit mit nach Krüger, wo wir ihn erneut nachfüllen.

Das Zeug stinkt so, dass mir während des Fluges zeitweise speiübel wird.

Zurück geht es meist über Busch oder Sumpfland. Ausweichplätze – Fehlanzeige. Bitte lass das Flugzeug

durchhalten! Und unsere tapfere OHK hat durchgehalten!

Nach 2:40 Stunden landen wir wohlbehalten in Krüger und erledigen die Einreiseformalitäten.

Zunächst sind wir der Meinung, alles Gepäck zum Zoll schleppen zu müssen, ein Gepäckwagen mit Gebührenklade steht schon bereit. Aber wir haben Glück, ein Zöllner kommt zum Flieger und wirft einen flüchtigen Blick hinein. Damit ist die Angelegenheit erledigt.

Ich erledige die Formalitäten, während Eddy wieder Tankwart spielt, dann beginnt die letzte Etappe nach Brakpan. Es bleibt zu erwähnen, dass ich ab Inhabane den Funk vollständig selbständig erledigt habe. Warum ?

Weil Eddy, obwohl Südafrikaner und halber Portugiese selbst Probleme hatte, den Kontroller zu verstehen. Also konnte ich auch mit meinem mäßigen Englisch etwas zurückgeben. Na ja, der eigentliche Grund ist, dass ich alles nun so oft gehört habe, dass es mir nicht mehr schwer fiel selbst zu funken, zumal ich während dieses Trips außer mit Karl ständig englisch sprechen musste.

Hierzu eine kleine Episode: Karl, er ist Österreicher, wird von seiner Tochter Barbara angerufen. Während des Gesprächs wechseln sie ständig zwischen Deutsch und Englisch, sie merken es nicht. Ebenso während eines Gaststättenbesuchs. Karl trifft



alte Kollegen, die ebenfalls aus Österreich stammen. Es dauert nicht lange, da sprechen sie wieder Englisch. Ich kann das nicht begreifen, bis ich mich nach der ersten Woche selbst dabei ertappe, dass ich Abends anfangs englisch zu denken!

Jedenfalls war der Bann gebrochen und fortan hatte ich keine Probleme (oder Angst?) mehr.

In Brakpan trenne ich mich von Eddy, für ihn ist die Reise hier zu Ende. Gern hätte er mich weiter begleitet. Ich

hingegen hatte noch einige Tage und bin wieder nach Kunkuru geflogen, allein und völlig problemfrei.



Es ist zu merken, dass Kunkuru so etwas wie mein Lieblingsplatz ist. Das hat seinen Grund. John und Theresa Edmond sind äußerst liebenswerte Personen, die Lodge ist klein und sehr familiär. Sowohl Unterkunft und Verpflegung verdienen Sterne. Weiterhin ist John selbst Pilot und damit der passende Gesprächspartner. Ein Fly-in ist also immer zu empfehlen wenn man in Johannesburg ist. Was sind schon 100 Meilen!

John Ross war dieses mal nicht da. Er absolviert seinen praktischen Teil der Instructorausbildung an der Lanseria Flightschool. Wir bedauern beide, uns nicht treffen zu können.

Aber auch diese Etappe geht zu Ende. In der Nacht vor meinem Rückflug hat es furchtbar gewittert und geregnet. Gegen Morgen kam noch starker Wind dazu. So unruhig habe ich lange nicht geschlafen. Ständig frage ich mich – was ist mit der Piste, was ist mit dem Wind, kann ich starten, oder muss ich meinen Rückflug nach Oldgermany wie bei meinem letzten Trip wieder verschieben?

Doch nachdem ich wie gerädert aufgestanden bin, habe ich beste Flugbedingungen. Kein Wind, die Piste hat gehalten und eine grandiose Sicht. So leid es mir tut, das muss ich nutzen.

Herzlich verabschiede ich mich von den Edmonds. Und schließlich kommt der Augenblick, an dem man zum letzten Mal das Flugzeug ausräumt, tankt und sichert.... Das ist immer der Moment, an dem mich Wehmut überfällt, denn immerhin bin ich jetzt reichlich zwanzig Stunden damit kreuz und quer geflogen.

Eines steht fest, ich komme wieder! Die nächste Tour wird voraussichtlich nach Namibia gehen, aber auch Simbabwe soll sehr schön, wenn auch nicht ganz problemlos sein. Auf jeden Fall aber fliege ich wieder nach Mozambique.

Joh´burg ist eine gute Basis für Flüge in die Nachbarländer. Ich kann nur empfehlen es auszuprobieren. Und wenn man Joh´burg ist, sollte man ruhig mal in Kunkuru reinschauen, es lohnt sich. Wer nicht selbst fliegt, kann sich auch abholen lassen.

Was gibt es noch zu sagen:

In meiner letzten Beschreibung „Eine Reise nach Afrika“ ist Karl nicht so gut weggekommen. Na ja, es war der erste „Buschpilotenkurs“ und das Wetter miess. Immerhin hat er sein Versprechen gehalten und mich die nicht geflogenen Stunden nachfliegen lassen. Ich denke auch, dass er einen guten Job macht und aus unseren Erfahrungen gelernt hat. Als ich jetzt zurückkam, begann er mit zwei deutschen Piloten den 5. Buschpilotenkurs durchzuführen. Die Gruppen sind immer klein und



damit ist auch garantiert, dass immer ein Flugzeug zur Verfügung steht. Das ist bei anderen Veranstaltern durchaus nicht immer der Fall.

Im Fliegermagazin ist ein sehr guter Artikel über diese Kurse erschienen. Ich kann mich dem jetzt nur anschließen und „Skyafrica“ weiterempfehlen.

Normalerweise fliegt immer ein Sicherheitspilot mit, hat man allerdings bereits genügend Erfahrung, kann man auch alleine losdüsen. Ich habe jetzt in diesem Jahr 65 Stunden in african sky zugebracht und würde wieder jemanden mitnehmen, anstatt allein zu fliegen. Das ist einfach angenehmer. Man kann sich die Arbeit und die Freude teilen.

Auf jeden Fall rate ich von großen Gruppen ab, denn da sind Probleme vorprogrammiert. Vor allem, wenn mehrere Damen dabei sind (nicht´s für ungut!).



Während meines Rückfluges mit EMIRATES, der wesentlich angenehmer war als mit IBERIA, konnte ich über den Tropen wunderschöne CB's bewundern. Sie reichten bis zu unserem Flightlevel 370. Nur darunter oder dazwischen möchte ich nicht sein.

Da Dubai ein Zwischenstopp ist, habe ich eine etwas längere Pause eingeplant, um mich etwas umzusehen. Als ich an der Passkontrolle die lange Schlange sah, habe ich mir kurzerhand

wieder die Streifen aufgelegt und den Schalter für „CREW“ genommen. Nach einer Minute war ich durch. Um Fragen vorzubeugen habe ich gleich noch meinen „SaxoniaAir“ Ausweis angeheftet und meine Lizenz neben den Pass gelegt. Es hat geklappt, wenn es auch etwas kühn war...immerhin habe ich niemanden geschadet oder mir finanzielle Vorteile erschlichen.

Ach ja, bei einem Dubaibesuch sollte man die Frau zu Hause lassen, sonst bleibt kein Geld mehr für den Flugbenzin. Im Duty Free kann man Gold und Diamanten wirklich günstig erwerben. Es soll weltweit der größte Duty Free sein, was ich auch vermute.

Mit dem Afrikafieber ist es wie mit der Malaria, man bekommt es nie mehr los!

Bis zum nächsten Mal !



