

Afrika-Flug mit dem „Junior“

2. Teil

Auf der Strecke von Bathurst nach Bissau nimmt die Vegetation stark zu. Die Wälder werden immer dichter und grüner. Wir überflogen einige kleine Flugplätze, die auf unseren Karten nicht eingezeichnet waren. In Bissau fand der Junior großes Interesse bei den Leuten des dortigen Aero-Clubs, so daß man nicht einmal einen Carnet beim Tanken verlangte und uns das Benzin schenkte. Da wir für Guinea keine Landegenehmigung bekommen konnten, fertigten wir nach Freetown, Sierra Leone, ab. Für diesen Flug ist die Luftstraße (ADR 35 mit FL 50) exakt einzuhalten. Bei Conakry lag eine Bevölkerung 518 Stu. in 3000 ft., die aber gut überflogen werden konnte, da trotz einer Dunstschicht der Küstenverlauf zu erkennen war. Bei der Abfertigung nach Freetown warteten wir ca. 1 Stunde auf das letzte Wetter nach Monrovia, Liberia. Diese Stunde fehlte uns dann, kurz vor unserem Ziel stand nämlich ein schweres Gewitter, so daß wir unter tiefen dunklen Wolken gerade noch den Hafen mit dem Leuchtturm und ein paar Schiffe sehen konnten. Funkverbindung bekamen wir nur mit dem Robertsfield Int. Airport. Da wir von der angebotenen IFR-Freigabe keinen Gebrauch machen konnten, baten wir um Änderung unseres Flugplanes und kehrten um. Vor etwa 30 Minuten hatten wir einen kleinen Platz überflogen. Zwei andere kleine Flugplätze waren noch einige Kilometer landeinwärts eingezeichnet. Von der Flugsicherung in Roberts bekamen wir über den ersten Platz die Information: Lochstahlplatten, kein Zoll, keine Polizei, außer Betrieb. Die anderen beiden Plätze waren unbekannt. Vor dem Sinkflug meldeten wir uns zur Landung auf Cape Mount ab. Bei Schwierigkeiten am Boden sollten wir uns von der Polizei aus mit Robertsfield Int. Airport in Verbindung setzen. Der Platz lag am Strand am Ende einer Halbinsel mit einem kleinen Ort.

Nach einem tiefen Überflug landeten wir; das Flugzeug kam im letzten Viertel Landebahn zum Stehen. Gleich neben der Landebahn standen ein paar Hütten, deren Bewohner zunächst keine Notiz von uns nahmen. Dann kam ein Junge, den wir nach der Polizei fragten. Einer mußte am Flugzeug bleiben. Auf dem Weg zur Polizei, die auf einem Berg lag, schlossen sich noch einige Buben an. Ein Polizist und zwei weibliche Polizeibeamte staunten über den ungewöhnlichen Besuch. Der Beamte setzte ein kurzes Schreiben auf, aus dem hervorging, daß wir aus Wettergründen notgelandet sind und daß uns kein Schaden und keine Belästigungen entstanden sind. Er gab uns auf englisch zu verstehen, daß wir uns in einem Ort mit lauter friedlichen Menschen befinden, von denen uns keiner etwas zuleide tun werde. Bei der Heimkehr zum Flugzeug war es bereits dunkel. Die Dämmerung dauerte hier nur wenige Minuten. Wir befestigten die Maschine, bedeckten die Haube mit einem Moskitonetz und versuchten, im Flugzeug zu schlafen. Vorher unterhielten wir uns noch mit Bewohnern der Hütten, die inzwischen nicht mehr so scheu waren und dankbar deutsche Zigaretten annahmen. Bis lange nach Mitternacht wurde in den Hütten gesungen und mit seitamen Instrumenten geraselt. Am Morgen war das Wetter wieder gut. Auf dem Boden zu schlafen wäre unmöglich gewesen, da es von unzähligen handgroßen Sandspinnen wimmelte. Wir schritten die Startstrecke ab und kamen auf ca. 450 m. Bei Seitenwind und halber Tankfüllung starteten wir. Die Startbahn endete direkt am Wasser, ein Teil der Lochstahlplatten konnte man im Dorf als Brücken, Zäune und Wände sehen, aber was noch da war, langte gerade noch für den Junior. Nach 43 Minuten landeten wir auf dem Roberts Int. Airport. Überall in Liberia befindet man die amerikanische Entwicklungshilfe, von den Auto-Kennzeichen bis zum Wasserrahn ist fast alles „made in USA“. Der Leiter der Flugsicherung, der auch Kommandant der Pan American war, ein Amerikaner, bemühte sich sehr, um uns ein paar gute Tips für den Weiterflug zu geben. So empfahl er uns auch unbedingt einen kleinen Flugplatz ca. 50 km landeinwärts anzufliegen, was wir auch ganz gerne taten. Dort wurden wir wie gute Freunde von Mitgliedern eines schwedischen Aero-Clubs aufgenommen, die Angestellte einer schwedisch-amerikanischen Eisenerzmine waren. Sie führten uns zu einem kleinen Negerdorf in den Busch und bewirteten uns so, wie wir es uns bei den dortigen Preisen nie hätten leisten können. Am nächsten Morgen, nachdem wir einmal wieder umsonst tanken durften, flogen wir entlang der Küste weiter nach Abidjan, Elfenbeinküste, mit Zwischenlandung in Sassandra. Über der ganzen Strecke lag eine geschlossene Wolkendecke bei guter Sicht. Die Luftfeuchtigkeit war so hoch, daß die Haube beim Sinkflug von außen beschlagen war. Im Gegensatz zu den anderen Ländern ist hier die Küste relativ dicht besiedelt. Die Dörfer bestehen teilweise aus massiven Häuschen und haben fast alle eine kleine Kirche. Entlang der Küste werden Dörfer und Plantagen durch eine gerade Straße verbunden. Wiederholten wir Buschbrände, deren riesige Rauchwolken uns die Windrichtung zeigten. Abidjan ist eine sehr große und teure Stadt, die abgesehen von den Außenbezirken mit den Negerhütten auch in Europa sein könnte. Wir nutzten den Nachmittag zu einem kleinen Stadtbummel aus, bei dem wir ein 3 m langes Schlängenleder erwarben, dessen Preis wir von 20 Dollar auf 9 Dollar herunterhandelten und anschließend wurde uns ein gleiches Leder um 8 Dollar angeboten. In einem klimatisierten Friseursalon nach französischem Stil ließen wir uns nach ca. 10 - DM, umgerechnet, die Haare schneiden. Auf dem Weg zum Flugplatz fuhren wir zunächst mit einer Taxe bis zu einer Omnibusstation. Den Preis für das Taxi erfragten wir vorher bei einem Polizisten, der uns auch das Taxi



Eine Buchreihe für den Privatpiloten

Bisher sind erschienen:

- Band 1 „Sprechfunk im Flugbetrieb“ (Manfred Krüll), 152 S., brosch. DM 12,-
- Band 2 „Wetterkundlicher Leitfaden für Motor- und Segelflieger“ (Dr. Hans Herbig), 148 S., brosch. DM 12,-
- Band 3 „Der Wettershüssel“ (Dr. Hans Herbig), 156 S., brosch. DM 14,-
- Band 4 „Die Kunst sicher zu fliegen“ (Dipl.-Ing. Friedr. Ritzl), 100 S., brosch. DM 5,-
- Band 5 „Navigation für Privatpiloten“ (Willy Gebhardt), 50 S., brosch. DM 6,-
- Band 6 „Luftrecht für Privatpiloten“ (Dr. Walter Schwenk), 80 S., brosch. und Nachtrag DM 6,50
- Band 7 „Flugpraxis für den Motorflieger“ (Dipl.-Ing. Walter Lill), 142 S., brosch. DM 12,-
- Band 8 „Präfordnung für Luftfahrtpersonal“, 34 S., brosch. DM 4,80
- Band 9 „Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals, den Privatpiloten betreffend“, 272 S., Ganzleinen DM 26,40
- Band 10 „Prüfungsfragen zum Privatpilotenschein (PPL) (Dipl.-Ing. Walter Lill), 24 S., brosch. DM 10,50
- Band 11 „Handbuch für VFR-Flug BRD (Ing. Herbert Wahnschaf), 40 S., brosch. mit Medaille DM 8,-
- Band 12 „Kleine Hilfe für PPL-Anfänger“ (Helmut Maugh), 232 S., Ganzleinen DM 22,-
- Band 13 „So fliegt man Hubschrauber“ (Dipl.-Ing. Walter Lill), in Vorbereitung

L U F T F A H R T - V E R L A G
W A L T E R Z U E R L
8031 Steinebach/W.